



# Dossiers Éco

N° 132 – Mai 2010

## BREVES ECONOMIQUES

### CONJONCTURE

#### ■ Travaux Publics : de la tension sur l'activité à celle sur la trésorerie

*Les Travaux Publics ont progressivement été rattrapés par la crise. La baisse du chiffre d'affaires de 7% en 2009 s'est accompagnée d'une vive concurrence sur les prix fragilisant les entreprises et désorganisant le secteur. Au premier trimestre 2010, aucun signe de reprise*

*tangible n'est observé. La commande privée demeure en retrait et la commande publique peine à décoller dans un contexte d'adoption tardive des budgets primitifs et de tensions sur les finances locales. Sans reprise de l'activité, les baisses d'emploi vont s'accélérer en 2010.*

#### ■ Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 1<sup>er</sup> trimestre 2010

*La concurrence sur les prix reste particulièrement forte. Les trésoreries sont de plus en plus fragilisées, accentuées par les conséquences de la*

*loi LME sur les délais de paiement. Les inquiétudes sur une reprise de l'activité en 2010 demeurent. L'emploi semble de plus en plus menacé.*

#### ■ Matériaux de construction : chute historique !

*Sans surprise, le secteur des matériaux de construction est fortement affecté par la contraction de l'activité du BTP. Il faut retourner 10 ans auparavant pour retrouver un niveau similaires de demande de granulats et de ciments. Plus encore, le recul a été d'une ampleur*

*historique avec une chute de 16% de la consommation de ciments et de 13% pour les granulats sur la seule année 2009. Début 2010 dans l'expectative d'une reprise du secteur de la construction, les matériaux de construction restent affectés par les conditions climatiques difficiles.*

## MAITRES D'OUVRAGE

#### ■ Schémas de financement des travaux selon les collectivités locales

*Le financement des travaux neufs ou d'entretien des collectivités locales est complexe. La photo présentée ici avant la réforme de la taxe professionnelle en donne un aperçu. Les cofinancements sont la règle qui a pour effet de bloquer*

*le lancement des travaux lorsqu'un partenaire fait défaut. Cette analyse fait ressortir une dépendance vis-à-vis des dotations de l'Etat et de la fiscalité indirecte très variable selon les collectivités.*

## TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

---

### ■ Info chantiers : 4<sup>ème</sup> trimestre 2009

### ■ Aménagement des territoires : de la fracture à la rupture ?

*Trois groupes de régions ressortent de cette analyse des territoires : celles attractives, celles en transition et celles à l'écart. Ceci nous renvoie une image apparemment connue, construite à partir de quelques indicateurs reflétant*

*les économies régionales (l'industrie, les services, la productivité et son évolution). Les clivages qui ressortent ne peuvent qu'inciter à développer des politiques d'aménagement adaptées, notamment via les infrastructures.*

### ■ Quel avenir pour les Contrats de Projets 2007-2013 ?

*Le projet de réforme fiscale des collectivités locales et les élections régionales de mars 2010 ont marqué un tournant dans la contractualisation des projets entre l'Etat et les Régions. Tandis que l'Etat déclare suivre le calendrier*

*d'avancement de la mise en œuvre de l'ensemble de ces contrats, plusieurs Régions annoncent leurs difficultés actuelles à soutenir leur engagement dans ce partenariat.*

### ■ Les avantages d'un réseau LGV performant

*La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un bon exemple pour évaluer les avantages pour la France de disposer d'un réseau de LGV performant. S'appuyant sur des*

*modes de financements innovants pour un projet de cette ampleur, elle sera un moteur à la fois social, économique et environnemental pour le développement des territoires.*

### ■ Véhicule électrique : quels développements pour les infrastructures ?

*Les considérations environnementales, la volatilité des prix du pétrole et les intérêts industriels des constructeurs automobiles ouvrent des perspectives de développement importantes pour la mobilité électrique d'ici la fin*

*de la décennie. L'essor du véhicule électrique ne sera toutefois possible que s'il va de pair avec la mise en place d'infrastructures adaptées, notamment pour la recharge, et avec une implication forte des acteurs publics et privés.*

## ACTUALITE DOCUMENTAIRE

---

### ■ Sites web recommandés, ouvrages et annonces de colloques

# ÉCONOMIQUES...BRÈVES ÉCONOMIQUES...BRÈVES

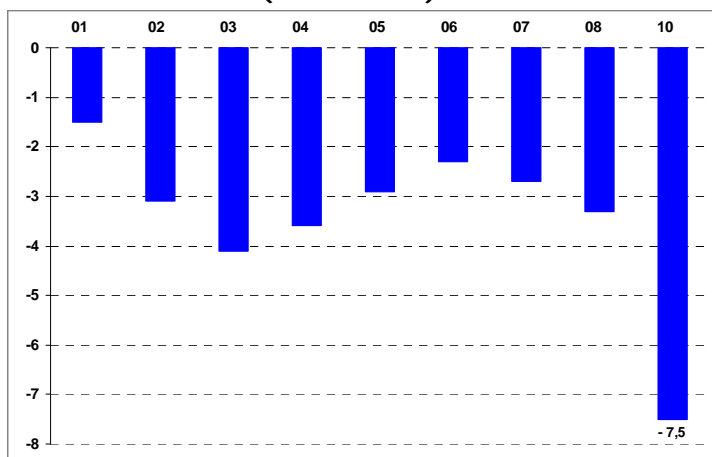
## ■ L'économie française reste fragile

Selon les chiffres 2009 publiés en mars dernier par l'INSEE, **le déficit public atteint 7,5% du PIB en 2009, la dette publique 77,6% du PIB**, et la reprise de la croissance française devrait être plus lente que prévu pour 2010.

Le déficit public atteint 144,8 milliards d'euros en 2009, soit 7,5% du PIB contre 3,3% du PIB fin 2008. A noter que le déficit des administrations locales (régions, départements, communes) s'est réduit, passant de 8,7 milliards d'euros en 2008 ) à 5,6 milliards d'euros en 2009. Le déficit de l'Etat s'est quant à lui creusé (+ 90% sur 2008/2009) et celui de la Sécurité sociale à explosé à 25 milliards en 2009 (+24,1 milliards).

Au regard de ces données, l'objectif fixé par la Commission européenne et accepté par la France de **ramener son déficit public à 3% du PIB en 2013** apparaît très ambitieux...

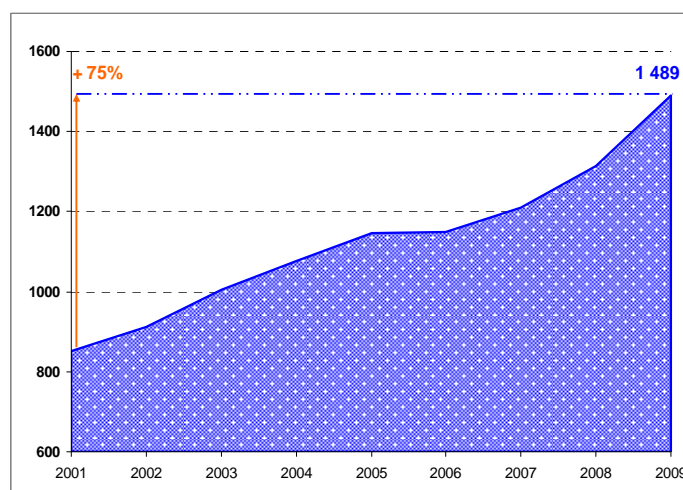
## ✓ Le déficit public français (en % du PIB)



Source : INSEE, 2010

La dette publique atteint quant à elle **1 489 milliards d'euros en 2009**, soit 77,6% du PIB, et s'approche ainsi du seuil des 1 500 milliards d'euros qu'elle devrait dépasser en 2010. La dette publique représentait 10 points de moins en 2008 (67,5% du PIB) et a connu une hausse fulgurante de +75% entre 2001 et 2009. Selon le ministère de l'Economie, « cette hausse de l'endettement reflète essentiellement les conséquences de la crise et la mobilisation des finances publiques pour relancer la croissance ».

## ✓ La dette publique française (Au sens de Maastricht, en milliards d'euros)



Source : INSEE, 2010

Autres résultats publiés par l'INSEE : ceux de la croissance française au quatrième trimestre 2009. Depuis le deuxième trimestre 2009, l'économie française a renoué avec la croissance et **le PIB a augmenté de 0,6% entre septembre et décembre 2009**.

La chute de 2,2% du PIB sur l'ensemble de l'année 2009 est principalement due aux mauvais résultats du premier trimestre 2009.

La **production industrielle** a progressé quant à elle de 1% en mars, et **a augmenté de 1,6%** sur l'ensemble du premier trimestre. Pour autant, il n'est pas dit que cette hausse de la production industrielle puisse influencer favorablement sur l'évolution de l'économie française, et particulièrement sur la croissance du PIB, puisque le gouvernement continue de chiffrer la **croissance à 1,4% sur 2010**.

☞ *Les chiffres 2009 renvoient des signaux mitigés : les déficits publics atteignent des seuils auparavant inégalés mais le PIB ne connaît pas de chute depuis le second trimestre. La production industrielle continue sa progression, mais qui dit hausse de la production ne dit pas encore augmentation des investissements : dans la mesure où les moyens de production sont aujourd'hui sous-utilisés, les entreprises cherchent d'abord à les employer avant de songer à investir. L'investissement est aujourd'hui « en panne » et cela depuis six trimestres... A quand la reprise ?*

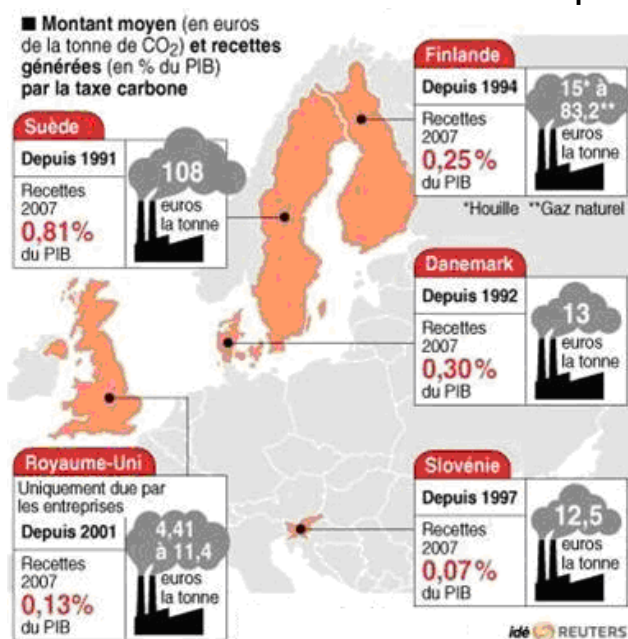
## ■ Report de la taxe carbone en France

Suite à l'abandon de la taxe carbone en France officiellement annoncé par le Premier Ministre le 23 mars dernier, Nicolas Sarkozy a déclaré à l'issue du Conseil européen du 26 mars que la Commission européenne proposerait en juin un mécanisme aux frontières de l'Union pour taxer les importations de pays rechignant à réduire leurs émissions.

Dix jours plus tard, la Commission européenne remettait en cause ces déclarations dans un document publié le 6 avril<sup>1</sup>, estimant qu'« une taxe carbone aux frontières a un nombre considérable d'inconvénients ». Cette taxe, également appelée « mécanisme d'ajustement aux frontières », est en effet loin de faire l'unanimité. Pour la Commission, elle pourrait générer « des conflits commerciaux » et les coûts administratifs d'une telle mesure sont à craindre, « le taux d'imposition devant avoir à varier en fonction du contenu carbone des produits ». La Suède, pourtant pionnière en matière de taxe carbone, renâcle à l'idée d'un impôt spécifique aux frontières, tandis que les britanniques craignent aussi les effets de cette taxe à l'importation.

Deux pistes sont actuellement à l'étude, et la Commission pourrait alors proposer de taxer soit en fonction de l'efficacité énergétique, soit en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. La taxe ne serait pas uniforme pour l'ensemble des pays européens, mais chaque pays pourrait l'appliquer avec son propre taux. Cette taxe à l'européenne pourrait s'inspirer de ce qui se fait déjà dans plusieurs pays. Cinq pays européens ont déjà instauré des contributions climat énergie.

### ✓ Panorama des taxes carbone en Europe



Source : Commissariat général au développement durable, 2010

La Suède a par exemple choisi d'introduire cet impôt dès 1991 : la taxe était fixée à 27 euros la tonne et portait sur la quantité de combustibles consommée, qu'il s'agisse d'hydrocarbures, de gaz naturel ou de charbon. A contrario, la taxe carbone finlandaise s'applique uniquement au transport et au chauffage. Le Danemark applique quant à lui cet impôt autant aux administrations qu'aux entreprises ou aux particuliers. L'Irlande vient aussi d'adopter une taxe carbone dans son budget 2010, sur la base de 15 euros par tonne de CO<sub>2</sub> applicable sur l'essence, le diesel, le charbon et la tourbe, et dont les recettes sont destinées à des plans d'amélioration de l'efficacité énergétique du pays.

☞ Sur le sujet des écotaxes, la France semble être aujourd'hui en retard : elle possède une taxe pétrolière, la TIPP, mais pas de taxe carbone, tandis que ces deux écotaxes cohabitent en Suède, au Danemark ou en Allemagne. Mais si l'on s'intéresse à l'addition des deux, le discours devient moins alarmiste pour la France. Ainsi, la TIPP française dépasse le cumul de la taxe pétrolière et de la taxe carbone au Danemark et en Suède, et si le montant total des écotaxes est supérieur dans ces deux pays, ce n'est dû qu'à la TVA dont le taux général est de 25% au lieu de 19,6% en France... La France mérite-t-elle alors d'être tant pointée du doigt par ses voisins européens ?

<sup>1</sup> Pour plus d'informations, le rapport est téléchargeable sur le [site de la Commission](#).

## ■ Grand emprunt : validation des dix premières conventions

Les dix premières conventions passées entre l'Etat et les opérateurs publics chargés de distribuer les fonds aux futurs bénéficiaires (Agence nationale de la recherche, Oséo, Ademe, Caisse des Dépôts) ont été signées le 3 mai dernier. Ces conventions fixent le cahier des charges pour la sélection des projets et les modalités de suivi des investissements, et représentent **6,85 milliards d'euros d'investissements publics sur les 35 milliards** prévus par le grand emprunt.

Certains financements comme les prêts verts bonifiés (500 millions d'euros gérés par Oséo) pourront être attribués dès juin. L'aide à la rénovation thermique des logements (500 millions d'euros pour 300 000 logements) va aussi s'engager rapidement. Les autres appels d'offres concerneront principalement la santé et les biotechnologies (1,55 milliard d'euros), les énergies renouvelables (1,35 milliard d'euros), les équipements d'excellence pour 1 milliard d'euros ou encore la filière industrielle et les PME. Pour autant, il ne faut rien attendre de concret avant 2011.

Laëticia Bompérin – bomperinl@fnfp.fr

Brèves Économiques

# CONJONCTURE

## Travaux Publics : De la tension sur l'activité à celle sur la trésorerie

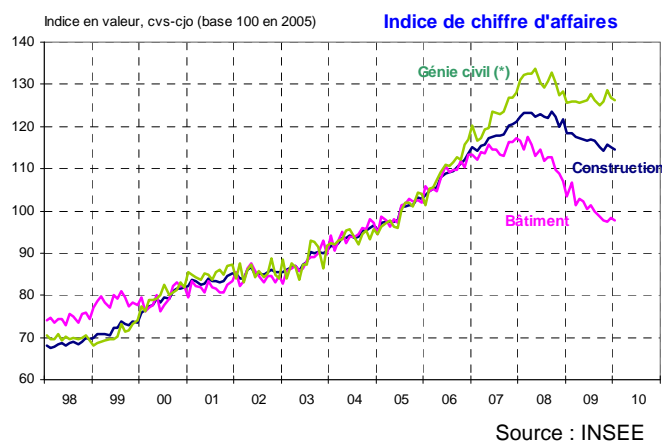
Les Travaux Publics ont progressivement été rattrapés par la crise. La baisse du chiffre d'affaires de 7% en 2009 s'est accompagnée d'une vive concurrence sur les prix fragilisant les entreprises et désorganisant le secteur. Au premier trimestre 2010, aucun signe de reprise tangible n'est observé. La commande privée demeure en retrait et la commande publique peine à décoller dans un contexte d'adoption tardive des budgets primitifs et de tensions sur les finances locales. Sans reprise de l'activité, les baisses d'emploi vont s'accélérer en 2010.

### ■ Pas d'embellie de l'activité au premier trimestre 2010

#### 1. Recul de 7% du chiffre d'affaires en 2009

Après plusieurs années de croissance, les Travaux Publics sont affectés par la crise économique. Leur chiffre d'affaires s'est contracté de 7% en euros courants en 2009.

Ce recul est cependant limité au regard de la chute d'activité de certains secteurs industriels ou même du bâtiment comme l'indique le graphique ci-dessous.



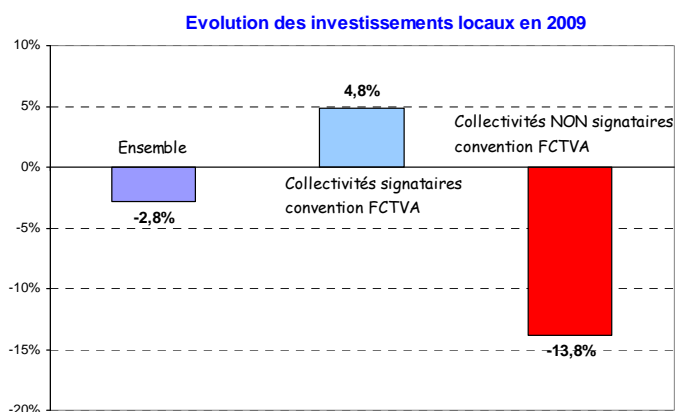
(\*) NAF Rev2 43 : Routes, voies ferrées, ouvrages d'art, réseaux d'eau, assainissement, électriques, télécommunications

Le plan de relance a permis d'amortir la chute d'activité à travers le programme exceptionnel d'investissement public et le remboursement anticipé du fonds de compensation de la TVA.

Conformément aux annonces, l'Etat a lancé plus de 1 500 chantiers d'infrastructures de transport et de bâtiments. La moitié des engagements prévus a été réalisé en 2009, le complément le sera en 2010.

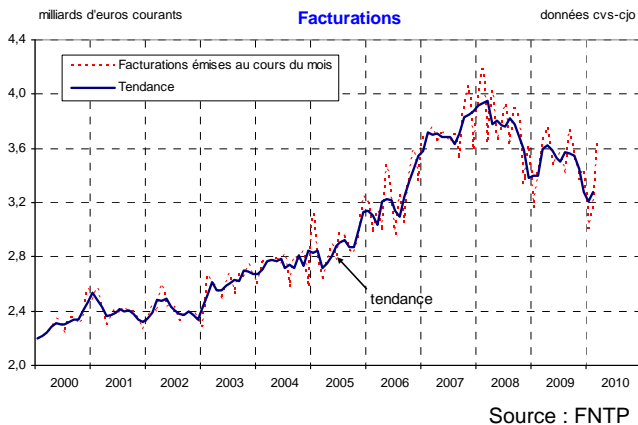
Les 19 540 collectivités territoriales signataires d'une convention FCTVA ont investi 45 milliards d'euros en 2009. En contrepartie, elles ont bénéficié de recettes supplémentaires pour un montant de 3,8 milliards d'euros.

La mesure a joué son rôle incitatif puisque l'investissement local s'est contracté de « seulement » 2,8% en 2009. Celui des collectivités signataires d'une convention a progressé de 4,8% tandis que celui des collectivités qui ne sont pas entrées dans le dispositif diminué de 13,8%.



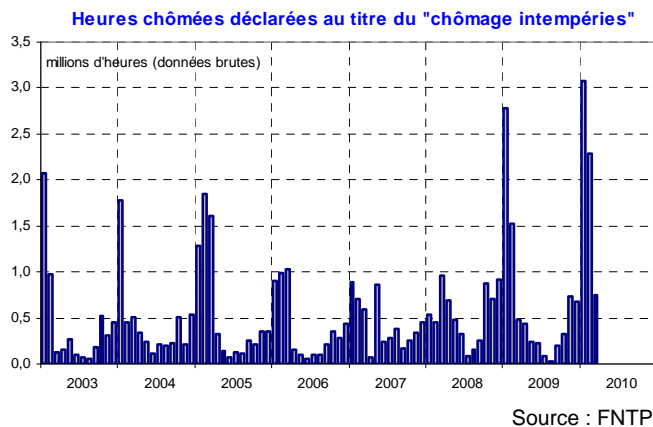
La commande privée est restée fortement impactée par le gel de l'investissement privé notamment dans le bâtiment. La contraction des mises en chantier de logements a été de 16% et celle de locaux non-résidentiels de 24% en 2009. Certains segments ont été particulièrement touchés tels que l'industrie (-40%), la logistique (-39%) ou les bureaux (-29%).





## 2. Des conditions climatiques défavorables au premier trimestre 2010

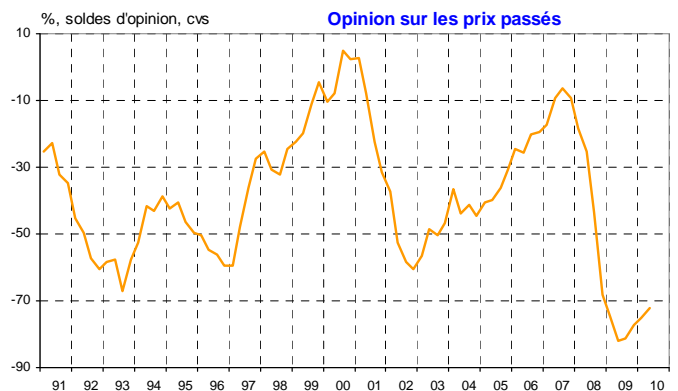
Aucune véritable embellie n'est enregistrée pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2010. L'activité est fortement marquée par les conditions climatiques difficiles. En janvier et février, les heures chômées au titre du « chômage intempéries » sont de plus de 2 fois supérieures à la « normale ».



Au premier trimestre, les facturations restent néanmoins en retrait de plus de près de 4% en euros courants par rapport à la même période de l'an passé. La commande privée demeure toujours aussi faible et la commande publique locale peine à décoller dans un contexte d'adoption plus tardive des budgets primitifs.

## 3. Des prix toujours aussi tendus

Dans un contexte concurrentiel aiguisé, les prix des marchés sont extrêmement tendus. Les résultats de l'enquête d'opinion FNTF/INSEE indiquent une légère amélioration au début de l'année 2010. Cependant, les niveaux des soldes d'opinion restent bien en deçà de la moyenne de longue période.



La situation financière des entreprises s'est particulièrement dégradée au cours de l'année 2009 et elles sont de plus en plus nombreuses à rencontrer des difficultés de trésorerie croissante.

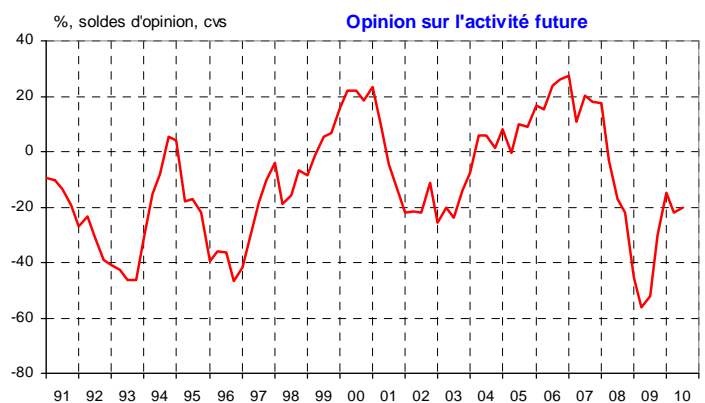
Source : FNTF / INSEE

## ■ Encore de nombreux freins à une reprise de l'activité en 2010

Le point bas a été probablement atteint à la lumière des résultats des différentes enquêtes de conjoncture dans les Travaux Publics.

L'enquête d'opinion FNTF/INSEE menée auprès des entrepreneurs permet d'être plus optimiste qu'il y a un an. Les résultats restent cependant très disparates selon les régions et les spécialités. Les soldes d'opinion sur les perspectives d'activité au second trimestre se sont redressés et se rapprochent de leur moyenne de longue période.

De plus, les carnets de commandes se sont légèrement regarnis à 5,1 mois contre 4,8 mois à la même époque de l'an dernier.



Il est néanmoins encore prématuré de parler de sortie de crise. Les jalons d'un retour d'une croissance durable sont loin d'être réunis.

L'économie française demeure convalescente et souffrira encore d'un investissement privé timide alors que le taux de chômage continuera de progresser. Pour le secteur du BTP, les stimuli fiscaux (dispositif Scellier) ou les effets du plan de relance, qui ont évité un décrochage de l'activité trop important en 2009, s'effaceront au cours de l'année 2010.

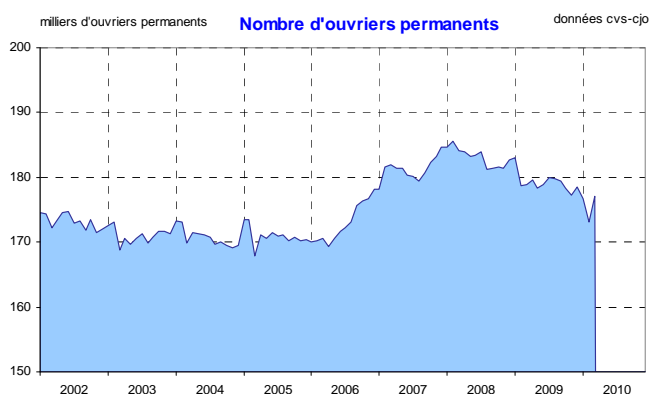
La demande de logements reste fragile (même si les fondamentaux sont favorables) et le non-résidentiel, fortement corrélé à la croissance économique, n'amorcera un redressement qu'avec le retour de la croissance économique et de la confiance.

## ■ Les tensions sur l'emploi s'accroissent

### 1. La baisse des effectifs ouvriers permanents s'accroît

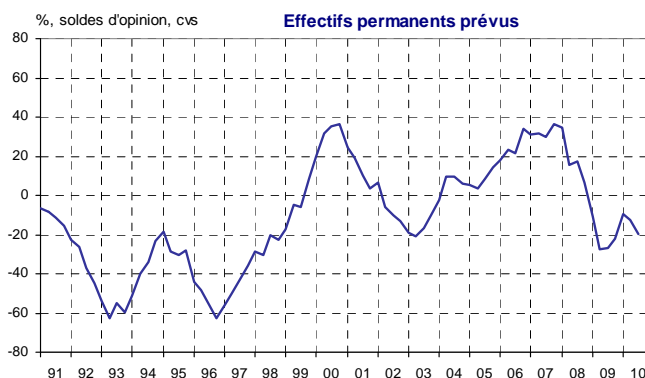
En 2009, les effectifs permanents se sont globalement maintenus dans les entreprises de Travaux Publics. Le travail intérimaire a été la principale variable d'ajustement de l'emploi.

En l'absence de reprise de l'activité, les inquiétudes sur l'emploi se font de plus en plus fortes. La baisse des ouvriers permanents s'est accélérée au premier trimestre 2010 et l'opinion des entrepreneurs sur leurs perspectives de recrutement s'est retournée.



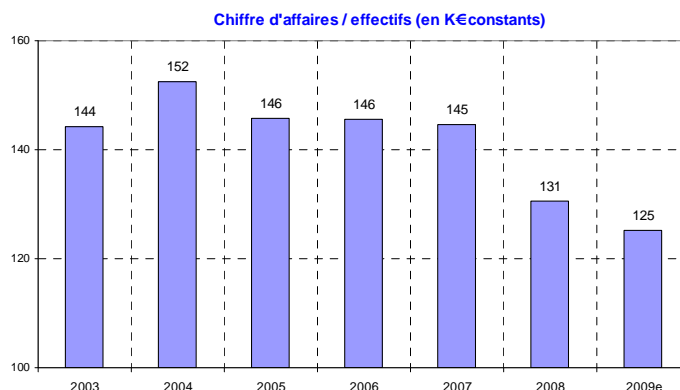
Du côté de la sphère publique, les annonces du premier Ministre en faveur d'un gel des dépenses publiques de l'Etat, les préconisations du rapport de Gilles CARREZ sur la maîtrise des dépenses publiques ou les conclusions du rapport JAMET sur les finances départementales vont mettre sous tension l'investissement public à court terme.

La mesure du remboursement anticipé du FCTVA a été reconduite en 2010 pour les collectivités non signataires (plus de 20 000 !). Cependant, ses effets seront probablement plus faibles que l'an passé. Au premier trimestre 2010, seulement 127 collectivités avaient signées une convention pour un investissement prévisionnel de 76 M€.



### 2. Est-on en sureffectif par rapport à l'activité ?

Le maintien des effectifs a entraîné une diminution sensible du ratio de productivité (effectifs totaux / chiffre d'affaires). L'observation des années récentes tend à montrer que celui-ci est en moyenne proche de 145 K€ par emploi.

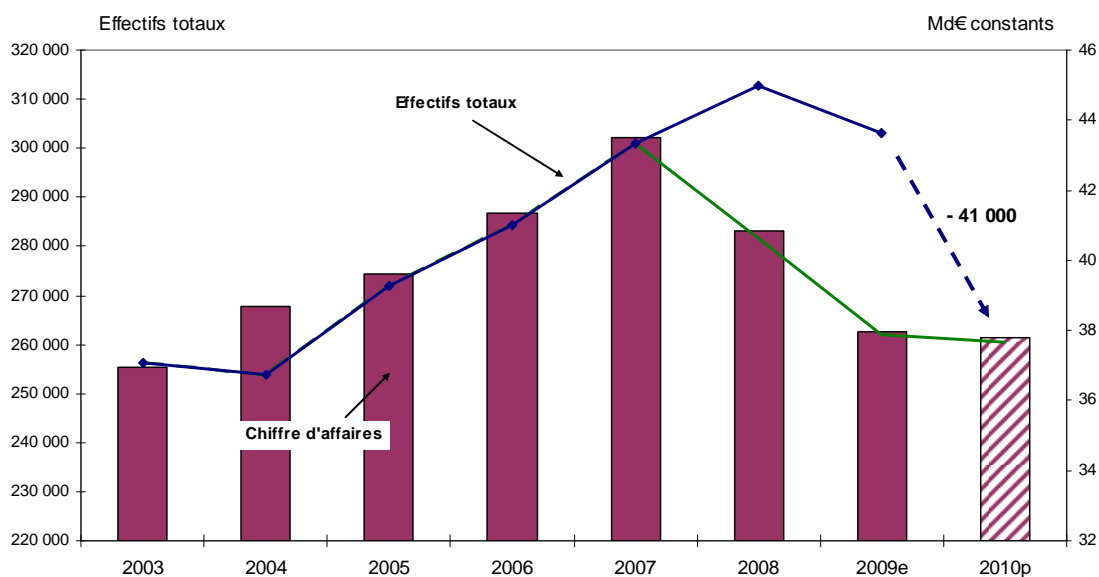


En considérant, ce ratio de 145 K€/ emploi comme le juste « niveau » de productivité, le secteur des Travaux Publics serait actuellement en sureffectif de plus de 40 000 emplois (sous l'hypothèse d'une baisse d'activité de -0,5% en 2010).

aujourd'hui font défaut. La baisse récente du niveau de productivité est aussi liée au développement de travaux plus intensif en main-d'œuvre pour les collectivités locales à la suite des investissements induits par le remboursement anticipé du FCTVA.

Cette évaluation doit cependant être nuancée. En effet, le niveau de productivité de 145 K€ / emploi tenait compte de la réalisation de grands projets qui

### ✓ Evolution de l'activité dans les Travaux Publics et des effectifs totaux



Sébastien Perruchot – perruchots@fntp.fr



# CONJONCTURE

## Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 1<sup>er</sup> trimestre 2010

*La concurrence sur les prix reste particulièrement forte. Les trésoreries sont de plus en plus fragilisées, accentuées par les conséquences de la loi LME sur les délais de paiement. Les inquiétudes sur une reprise de l'activité en 2010 demeurent. L'emploi semble de plus en plus menacé.*

NB : Ces observations sont extraites de l'enquête d'opinion d'avril 2010.

- ❑ « Avec l'insuffisance de la demande, les prix des réponses aux appels d'offres sont anormalement bas, toutes les entreprises s'efforcent de remplir leur carnet de commandes, qui est au plus bas. Grosses inquiétudes pour l'année 2010 ».
- ❑ « Au cours de l'année 2009, nous avons eu à gérer la baisse des niveaux de prix (amorcée fin 2008), l'activité n'ayant connu qu'une diminution « acceptable » de son volume. En 2010, le cumul des deux phénomènes (baisse des prix et des volumes) va rendre notre exercice fort périlleux ».
- ❑ « Trop de petits chantiers, le niveau de prix sur les affaires importantes est trop bas du fait de la volonté des « majors » de conserver leur niveau d'activité, de prendre des affaires importantes pour maintenir leur prévisionnel. Risque de baisse du niveau de prix dans les mois à venir car les départements limitent leurs subventions aux communes... ».
- ❑ « Depuis novembre 2009, les résultats mensuels sont négatifs malgré le non renouvellement des engins de chantier anticipé depuis 2008. La catastrophe est toute proche ».
- ❑ « La chute des prix des marchés publics et privés depuis un an environ génère un début de difficulté au niveau de notre trésorerie ».
- ❑ « Le manque de lucidité de certaines entreprises qui font la course à l'armement pour essayer de maintenir le volume d'activité est dramatique pour les petites entreprises et entraîne un massacre des prix ».
- ❑ « Notre Profession est victime d'un véritable arrêt cardiaque ! A la chute spectaculaire de la demande privée que l'on peut facilement expliquer par la « crise », s'ajoute le retard volontaire du lancement des programmes 2010 par les collectivités locales. La suppression de la taxe professionnelle par le gouvernement a rendu nos élus inquiets sur l'avenir des finances de leurs structures et les projets restent dans les cartons, faute de lisibilité à long terme. En outre, les budgets publics qui sont votés très en retard cette année, affichent de très fortes baisses ».
- ❑ « Nous maintenons nos prix depuis 2009, par contre nous ne décrochons plus d'affaires conséquentes ».
- ❑ « Malgré un début d'année très difficile dû entre autres, à la chute des marchés publics (baisse des prix) et des conditions climatiques très difficiles (intempéries environ 10 jours), les marchés dans le secteur privé ont pris un peu le dessus ce qui permet d'équilibrer un peu le carnet de commandes et d'avoir une visibilité à plus d'un trimestre. Le vote des budgets dans les communes devrait donner quelques marchés publics supplémentaires ».
- ❑ « La trésorerie est très basse. Nous sommes sous l'influence du mois de janvier où nous n'avons pas beaucoup travaillé. A ce jour, il semblerait que la demande augmente. Le confortement des digues en Vendée nous a donné du travail ».

- « Nous constatons que nos règlements clients, malgré la loi LME ont tendance à ne jamais être faits dans les délais et aux échéances dictées par la loi ... alors que nos fournisseurs appliquent les délais de règlements autorisés ».
- « Aujourd'hui les entreprises ont vu fondre leurs carnets de commandes, toutes les affaires qui sortent sont prises à des prix que nous n'avons jamais vu depuis fort longtemps. Celles-ci prennent du chiffre d'affaires pour occuper le personnel et amortir aux mieux les frais généraux. Le privé et le public profitent un maximum de cette situation sans se soucier de l'avenir de l'emploi du BTP ».
- « Le chiffre d'affaire est stable par rapport à 2009. Nous avons dû licencier 6 personnes en CDI et stopper nos investissements pour obtenir une baisse de l'ensemble de nos frais généraux. Notre résultat pour 2009 est proche de zéro. Pour nous maintenir et rester compétitif nous sommes contraints de poursuivre la baisse de nos frais généraux voire cibler le désendettement total si les prix ou les volumes d'affaires ne remontent pas ».
- « Il est maintenant acté par l'ensemble de la Profession et ses maîtres d'ouvrages que la crise dans les TP n'étaient pas terminée mais plutôt devant nous. Il est dommage que ces derniers ne nous prennent au sérieux que lorsque on évoque les risques sur l'emploi. Malgré les grandes déclarations d'intention, les prix de nos soumissions ne remontent toujours pas. Le manque de volume y est certainement pour quelque chose mais n'explique pas tout ».
- « Le volume d'activité semble quasiment suffisant. En revanche, les prix sont catastrophiques et nos maîtres d'ouvrage perdent tous leurs repères et la confiance qu'ils nous témoignaient depuis de longues années. Ils n'osent retenir les offres les mieux-disantes par rapport aux moins-disantes, notamment de peur de subir des recours administratifs. Il semblerait en revanche que certaines entreprises « majors » profitent aisément de ces difficultés pour pénétrer certains marchés en pratiquant une politique de prix pouvant être assimilé à du « dumping ».
- « Si le marché persiste à la baisse, il faudra fin juin pour la première fois depuis la création de la société envisager des licenciements et une baisse d'activité de plus de 30% ».
- « Cette situation n'est plus acceptable. Nos prix de vente sont de plus en plus à la baisse (environ -20%). Les PME n'auront pas la trésorerie nécessaire pour passer cette crise économique. Si aucune amélioration dans les prochains mois ne survient, nous pensons avoir recours aux licenciements pour survivre. La pire chose c'est que les élus se réjouissent des prix bas. Nous devons réagir pour défendre notre Profession et nos emplois ».
- « L'activité envisageable sur 2010 est proche de celle de 2009 soit l'équivalent de 2005/2006. Les moyens de production sont ceux de 2008 donc le suréquipement représente 30%... ».
- « La situation actuelle est toujours médiocre. Les effets du plan de relance s'il existe, ne nous sont pas parvenus. Il est regrettable que des entreprises dites majors se positionnent sur nos marchés en attendant de se refaire sur les marchés nationaux sur lesquels nous ne pouvons pas nous positionner ».
- « Les prix chutent depuis septembre 2008. Les affaires sont rares surtout de la part des collectivités. Les chantiers à réaliser sont de plus en plus mal préparés (maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage). Les appels d'offres avec mémoire technique sont lourds à préparer et ne servent à rien ».
- « Toujours la même irresponsabilité de certains qui massacrent les prix. Ne pourrait-on pas inciter les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage à écarter les offres anormalement basses, en dessous de 15% à 20% sous les estimations ».
- « Concurrence exacerbée. Les entreprises nationales en manque d'activité répondent à des marchés d'un montant inférieur à la pratique habituelle ».
- « Malgré des prix revus à la baisse, des propositions « à prix coûtant », nous n'arrivons pas à décrocher des chantiers. Des entreprises « suicidaires » sont à -40% des estimations. Les collectivités locales n'appliquent pas la règle de rejet des offres anormalement basses ».

Sébastien Perruchot – perruchots@fnntp.fr

# CONJONCTURE

## Matériaux de construction : chute historique !

*Sans surprise, le secteur des matériaux de construction est fortement affecté par la contraction de l'activité du BTP. Il faut retourner 10 ans auparavant pour retrouver un niveau similaires de demande de granulats et de ciments. Plus encore, le recul a été d'une ampleur historique avec une chute de 16% de la consommation de ciments et de 13% pour les granulats sur la seule année 2009. Début 2010 dans l'expectative d'une reprise du secteur de la construction, les matériaux de construction restent affectés par les conditions climatiques difficiles.*

### ■ Recul d'une ampleur historique en 2009

#### 1- Une année noire pour la filière construction en 2009

En 2009, la consommation de matériaux de construction a enregistré une seconde année consécutive de baisse.

Les livraisons de granulats reculent de 13% pour s'établir à 348 millions de tonnes tandis que la consommation de ciment tombe à 20,4 millions de tonnes en baisse de 16%. Il faut retourner 10 ans auparavant pour retrouver un niveau similaire.

La contraction est principalement due à la dépression dans le BTP. Les granulats sont en effet utilisés pour les deux-tiers dans les Travaux Publics et pour un tiers dans le gros œuvre du Bâtiment. Ces proportions sont inversées pour le Ciment.

La chute de l'activité dans la construction a été général. Le Plan de relance et les dispositifs fiscaux ont cependant permis d'amortir la baisse sur certains segments en particulier sur le logement et les Travaux Publics.

Après l'effondrement du volume des ventes fin 2008, le marché de l'immobilier a bénéficié du dispositif Scellier, du doublement du PTZ (Prêt à Taux Zéro) et de la baisse des taux d'intérêt. Les ventes de logements ont connu une reprise significative (+65 % au quatrième trimestre 2009 par rapport à 2008).

De même, les mises en chantier de logements ont fortement chuté mais ne se sont pas effondrées, évitant le krach de 1991-1992. En rythme annuel, elles sont tombées à 316 000 unités en décembre 2009 contre plus de 460 000 unités début 2008. La demande de logements reste en effet soutenue par des facteurs structurels favorables (démographie, décohabitation...).

### ■ Demande de ciments et de granulats

L'activité du secteur non-résidentiel a subi les effets de la crise, tout particulièrement dans l'industrie, la logistique et les bureaux avec des chutes respectives des mises en chantier comprises entre -30% et -40%.

Après plusieurs années de croissance, le chiffre d'affaires des Travaux Publics s'est contracté de 7% en euros courants en 2009.

Au-delà des facteurs conjoncturels, l'émergence de filières de recyclage et l'utilisation de matériaux alternatifs peuvent se substituer à la consommation de granulats naturels.

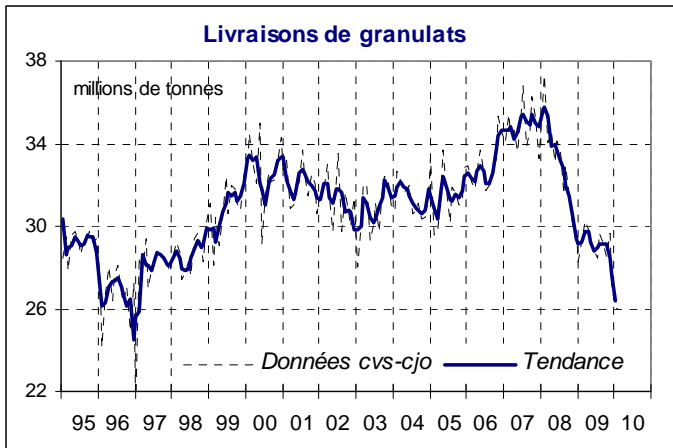
#### 2- Des conditions climatiques difficiles début 2010

L'absence de reprise des secteurs clients au premier trimestre 2010 ont continué de pénaliser la consommation de matériaux de construction. Les conditions climatiques viennent cependant brouiller la lecture et l'interprétation de ces statistiques.

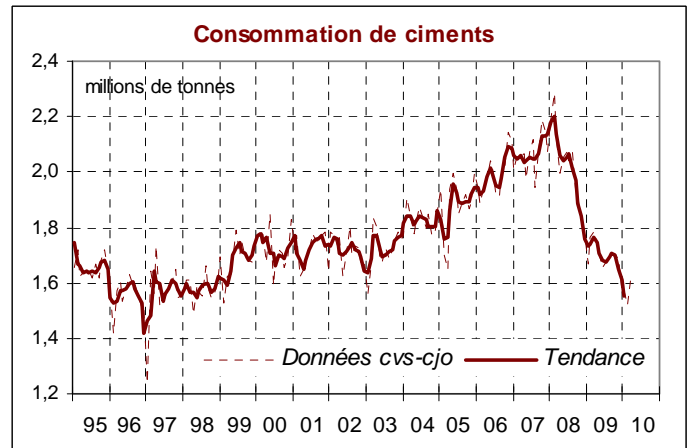
#### 3- Des tensions sur les prix des ciments

Selon les indices de prix de l'INSEE, les prix des ciments sont en légère baisse (-0,5%) en janvier 2010 comparés à un an d'écart.

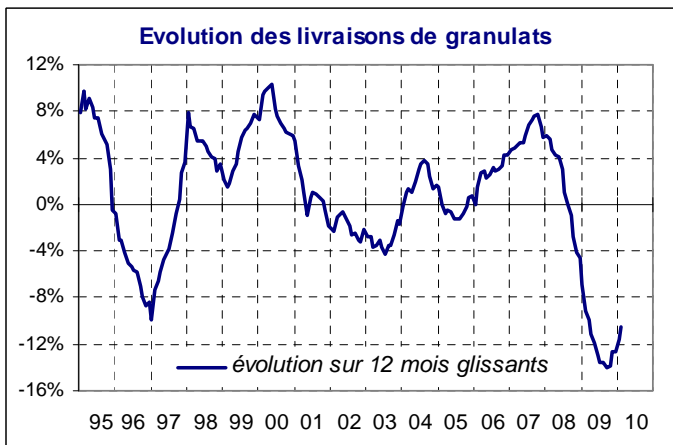
Ceux des granulats alluvionnaires continuent néanmoins de progresser de plus de 3,5% compte tenu de conditions d'extractions de plus en plus difficiles et des réglementations environnementales.



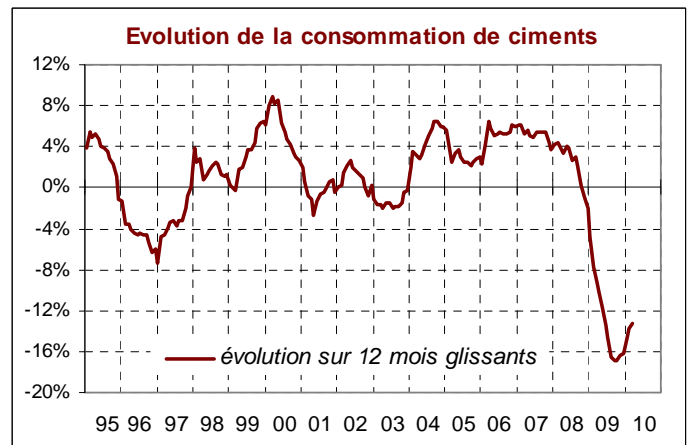
Source : UNICEM



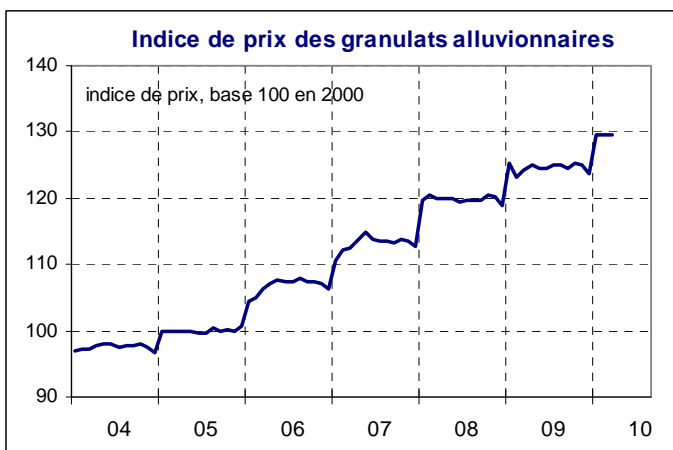
Source : SFIC



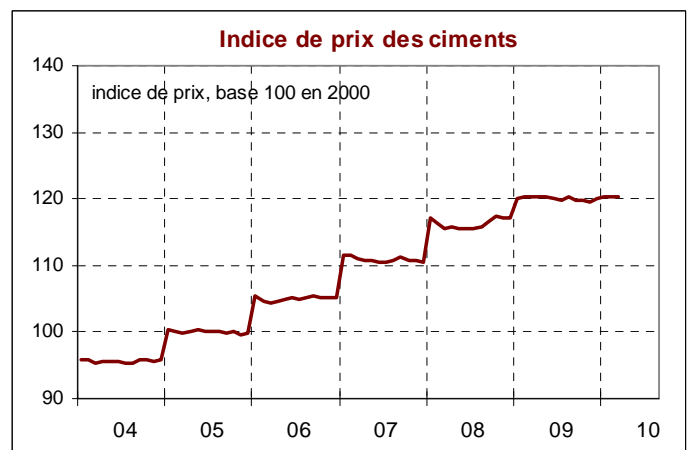
Source : UNICEM



Source : SFIC



Source : INSEE



Source : INSEE

Sébastien Perruchot – perruchots@fnfp.fr

# MAITRES D'OUVRAGE

## Schémas de financement des travaux selon les collectivités locales

*Le financement des travaux neufs ou d'entretien des collectivités locales est complexe. La photo présentée ici avant la réforme de la taxe professionnelle en donne un aperçu. Les cofinancements sont la règle qui a pour effet de bloquer le lancement des travaux lorsqu'un partenaire fait défaut. Cette analyse fait ressortir une dépendance vis-à-vis des dotations de l'Etat et de la fiscalité indirecte très variable selon les collectivités.*

### ■ Un enchevêtrement de cofinancements

Le financement des équipements publics est complexe, qu'ils soient grands ou petits. Les difficultés financières de l'Etat et de certains établissements publics ont nécessité qu'ils fassent cofinancer la construction de leurs ouvrages par d'autres acteurs (collectivités locales ou partenaires privés). De plus, la démultiplication des échelons parmi les collectivités favorise elle-aussi cet empilement de financements.

Par ailleurs, la recherche de subventions est une pratique très répandue qui accentue cette situation. Les subventions participent à la mise en œuvre de politiques, mais aussi à la péréquation en faveur de collectivités dont les ressources sont insuffisantes face à l'ampleur des projets à réaliser.

Enfin, cet état de fait révèle un **équilibre toujours instable entre les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités locales**. La France n'est pas un Etat fédéraliste et la décentralisation est encore très récente. La création des 22 régions métropolitaines auraient pu permettre un rééquilibrage face à l'Etat à côté des 96 départements et des 36 000 communes. Au contraire, la dispersion s'accroît avec la création de l'échelon intercommunal sans favoriser parallèlement des regroupements. L'attachement des élus locaux à des collectivités non regroupées (communes ou départements) est certes compréhensible isolément, mais il sert au final un Etat centralisé. Dans les faits, les collectivités locales ont très peu d'autonomie fiscale entre les concours de l'Etat et les impôts indirects qui leur ont été transférés en tout ou partie.

Si de nombreux équipements et missions ont été transférés aux collectivités locales, l'Etat garde encore des leviers d'action puissants sur leur financement. La volonté d'encadrer leurs dépenses d'une façon de plus en plus drastique part de ce principe. La préconisation de la commission présidée par Gilles CARREZ de passer d'une stabilisation des concours de l'Etat en euros constants à une stabilisation en euros courants part de ce principe.

Ne faudrait-il pas renforcer l'autonomie financière des collectivités locales à chaque fois que cela est possible ? Cela permettrait une plus grande efficacité dans la mise en œuvre des politiques locales.

Le schéma de la page suivante cherche à présenter de façon simplifiée pour les différents maîtres d'ouvrage des Travaux Publics l'enchevêtrement des différents circuits de financements. A côté du recours à l'emprunt qui est légitime pour financer des investissements, les concours de l'Etat et le versement de subventions, souvent en cascade, sont généralisés.

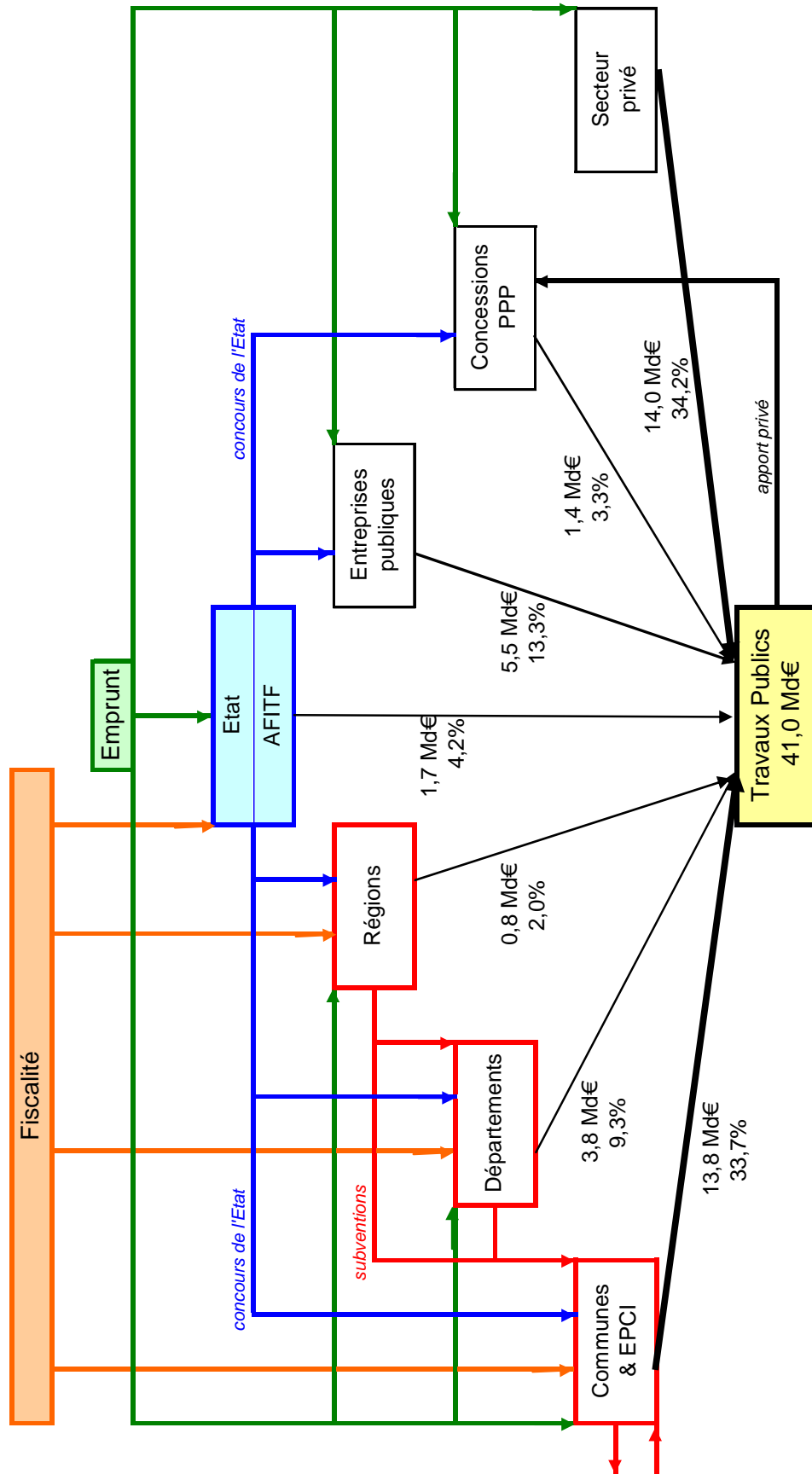
**La fiscalité donne une image faussée de l'autonomie financière des collectivités locales :** seule la fiscalité locale bénéficie de quelques degrés de liberté à la différence de celle indirecte qui correspond essentiellement à des impôts nationaux dont le produit est transféré localement.

Enfin, les collectivités locales qui représentent 45% du CA des Travaux Publics interviennent très diversément :

- Les régions interviennent très peu en direct et subventionnent des projets de L'Etat (CPER, PDMI, LGV...), comme des départements ou des communes [2,0% du CA des TP].
- Les départements ont un rôle à la fois indirect (politique de l'eau) et direct (réseau routier) [9,3% du CA des TP].
- Les communes et leurs groupements réalisent en direct des volumes importants de travaux [33,7% du CA des TP].

Cette analyse fournit une photo des circuits de financements avant les réformes en cours. Il sera alors intéressant de comparer les deux situations. Enfin, elle permet d'évaluer le degré d'autonomie financière des trois grandes familles de collectivités.

✓ Activité des Travaux Publics par maître d'ouvrage & Schéma de financement

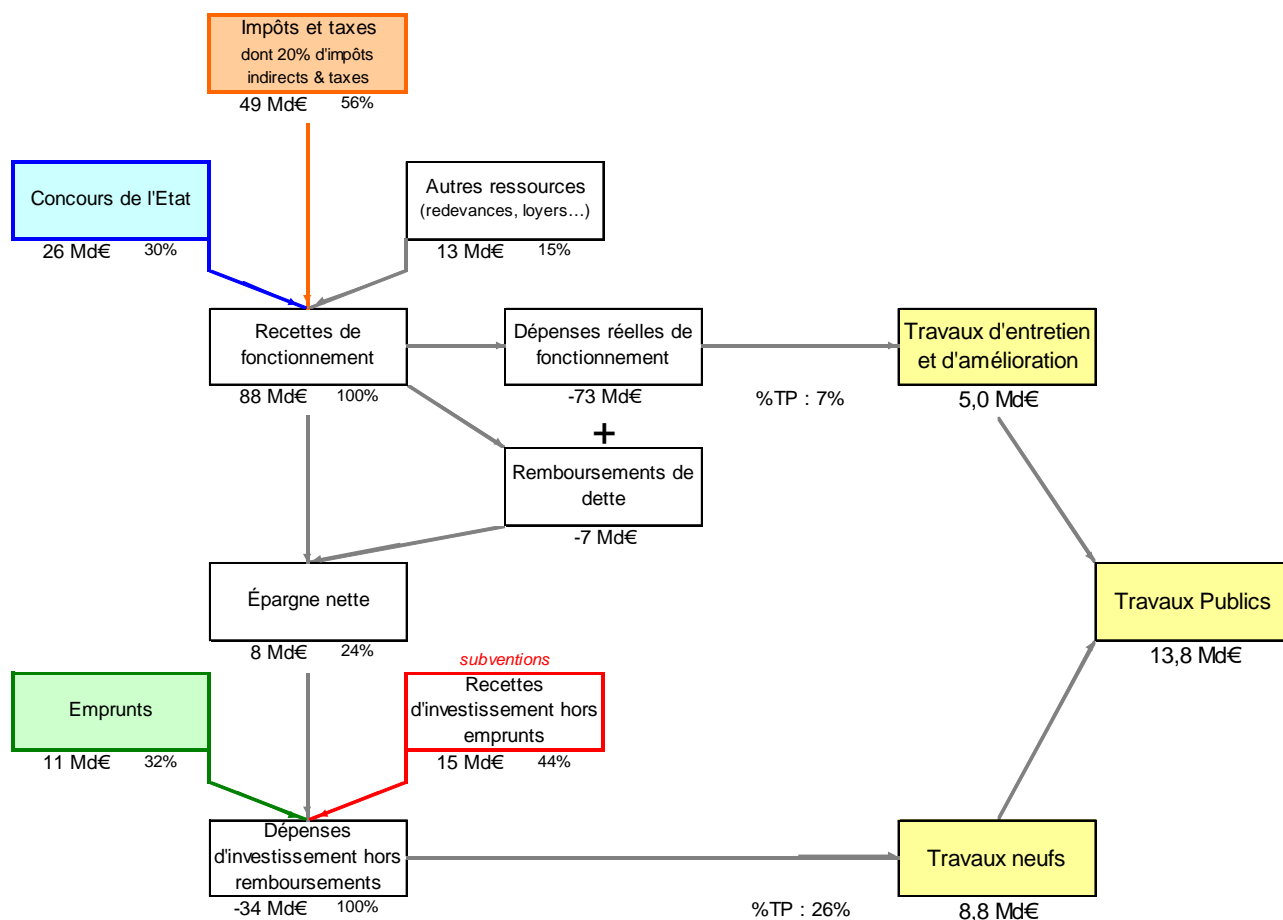


Source : FNTP (2008)

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale



## ■ Exemple des communes et de leurs groupements à fiscalité propre



Sources : DGCL [2007] & FNTP [2008] (travaux neufs et d'entretien)

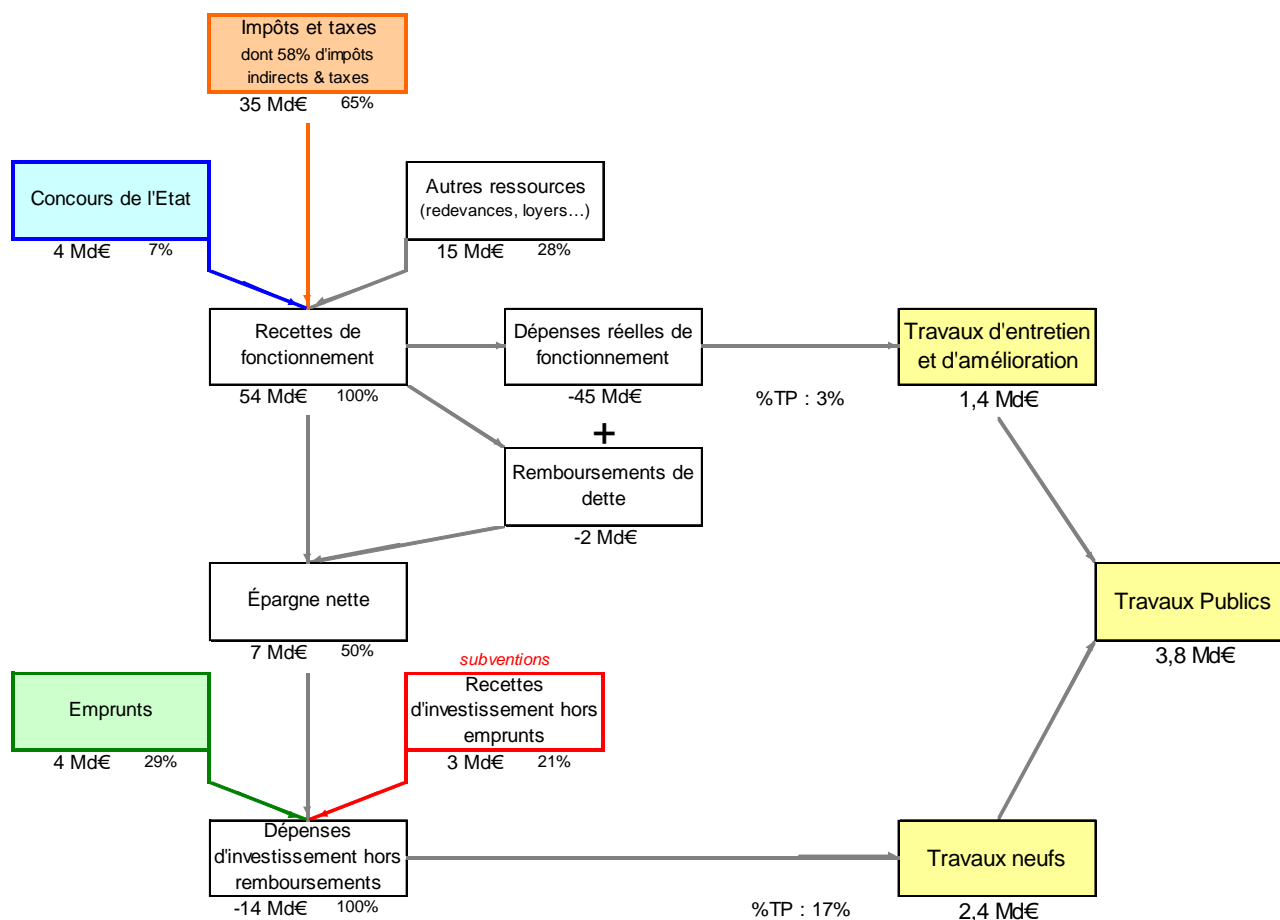
Les communes et leurs groupements sont très dépendants des **dotations extérieures**. Pour couvrir les recettes de fonctionnement, les concours de l'Etat interviennent à hauteur de 30%. Cela compense l'apport des « autres ressources » qui est assez limitée (15%).

Ils ont une relative autonomie fiscale par comparaison aux autres collectivités. En effet, les impôts locaux correspondent à 89% des recettes issues des impôts et taxes. Le solde (11%) provient des impôts indirects et taxes sur lesquels ils ne peuvent pas intervenir.

De même, les subventions représentent 44% du financement de leurs investissements. Elles sont issues notamment des départements et des régions. Cela vient compenser la **plus faible contribution de l'épargne nette**, avec 24%.

Ces maîtres d'ouvrage contribuent pour 34% à l'activité des Travaux Publics, soit près de 14 Md€ en 2008. Les « travaux neufs » atteignent environ un quart des investissements des communes et de leurs groupements. Cette part est plus réduite (7%) pour les travaux d'entretien et d'amélioration parmi les dépenses de fonctionnement.

## Exemple des départements



Sources : DGCL [2007] & FNTP [2008] (travaux neufs et d'entretien)

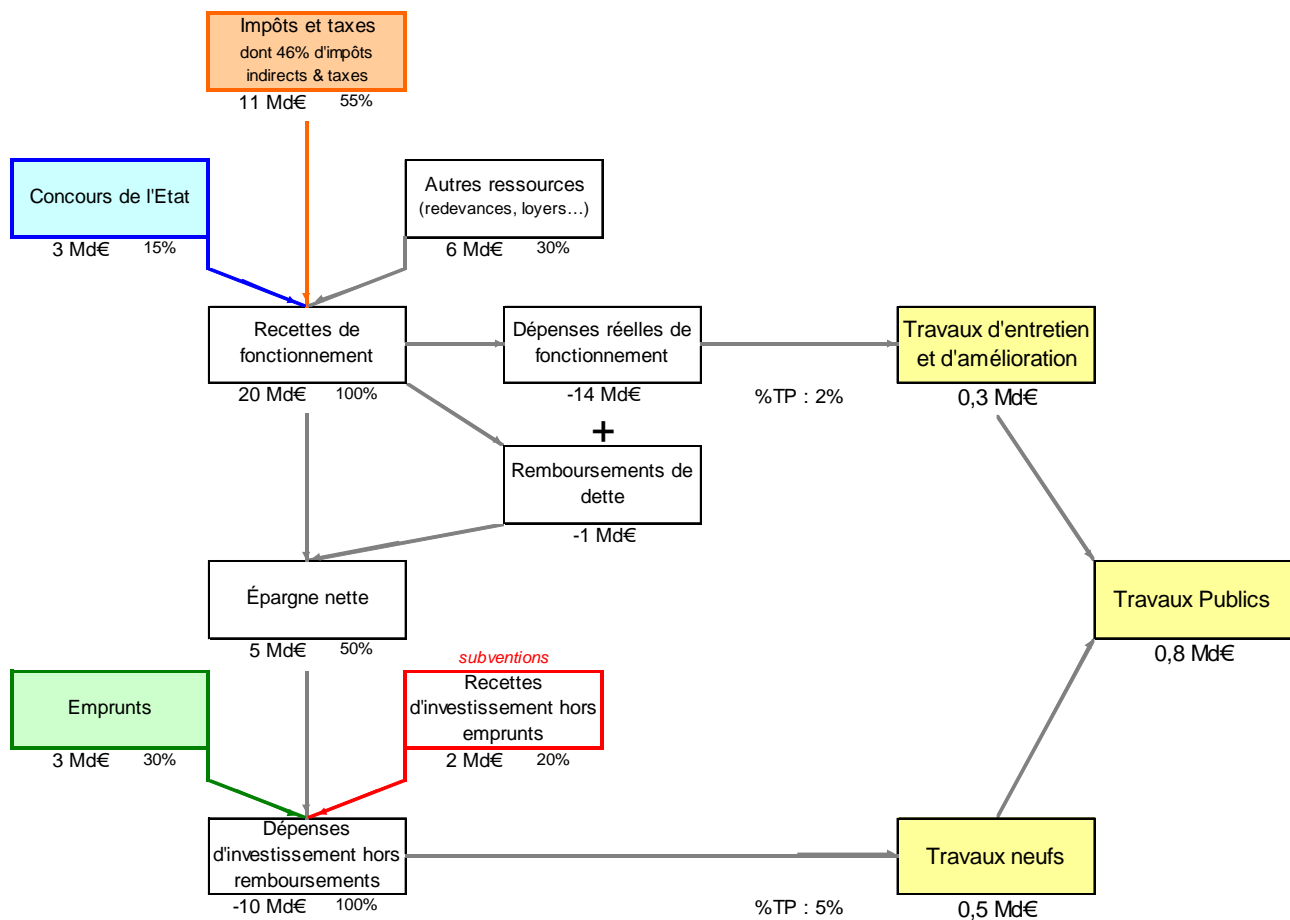
L'Etat apporte des concours assez faibles aux départements. Ceux-ci apportent 7% des recettes de fonctionnement. Le rééquilibrage vient des impôts et taxes, avec 65%. Cependant, les départements ne peuvent que peu moduler ces impôts et taxes dont près de **60% relèvent de la fiscalité indirecte**. Les autres recettes, avec 28% des recettes de fonctionnement, sont en proportion près de deux fois plus importantes que pour les communes et leurs groupements.

Des communes aux départements, la capacité à dégager de l'épargne nette progresse en passant de 9% à 13%. Cela tient au fait que le remboursement de la dette capte une part plus faible des recettes de fonctionnement des départements (4%) que des communes (8%).

Ainsi, les départements sont (« étaient ») dans une **situation très saine pour financer leurs investissements** avec un apport de l'épargne nette de 50%. Les subventions complètent ce financement à hauteur de 21% et l'emprunt de 29%.

Les départements comptent pour 9% du chiffre d'affaires des Travaux Publics, soit près de 4 Md€. Les travaux d'entretien correspondent à 3% des dépenses de fonctionnement, celles-ci étant majoritairement orientées vers l'action sociale. Les travaux neufs atteignent 17% des dépenses d'investissements. Ce pourcentage serait plus élevé si les subventions d'équipement, versées notamment aux communes et à leurs groupements, en étaient déduites.

## Exemple des régions



Sources : DGCL [2007] & FNTP [2008] (travaux neufs et d'entretien)

La répartition des recettes de fonctionnement des régions est voisine de celle des départements. Les contributions des impôts indirects et des concours de l'Etat se compensent pour atteindre 40 à 45% de ces recettes.

La spécificité des régions ressort de leur **capacité à dégager une épargne nette importante** qui viendra abonder pour moitié (comme pour les départements) le financement des dépenses d'investissements. Cette épargne atteint 25% des recettes de fonctionnement. Plus encore que les départements, les régions interviennent jusqu'à présent dans le cadre de

leur clause de compétence générale dans le cofinancement des projets des autres collectivités.

Enfin, la structure du financement des investissements (qui incluent les subventions d'équipements) est très voisine entre les régions et les départements.

En direct, les régions sont un maître d'ouvrage pour les Travaux Publics assez modeste comparé aux départements et surtout aux communes et à leurs groupements. Elles apportent moins d'un milliard d'euro de chiffre d'affaires.

## ■ Comparaison du financement du fonctionnement et de l'investissement

### ✓ Répartition des recettes de fonctionnement

	Régions	Départements	Communes & EPCI
Impôts et taxes	55%	65%	56%
dont impôts indirects & taxes	25%	38%	11%
Concours de l'Etat	15%	7%	30%
Autres ressources (redevances, loyers...)	30%	28%	15%
Recettes de fonctionnement	100%	100%	100%

### ✓ Capacité d'épargne et poids de la dette

	Régions	Départements	Communes & EPCI
Épargne nette / Recettes de fonctionnement	25%	13%	9%
Remboursements de dette / Recettes de fonctionnement	5%	4%	8%

### ✓ Financement des dépenses d'investissement

	Régions	Départements	Communes & EPCI
Épargne nette	50%	50%	24%
Emprunts	30%	29%	32%
Recettes d'investissement [subventions] (hors emprunts)	20%	21%	44%
Dépenses d'investissement (hors remboursements)	100%	100%	100%

### ✓ Estimation de la part des TP dans les dépenses

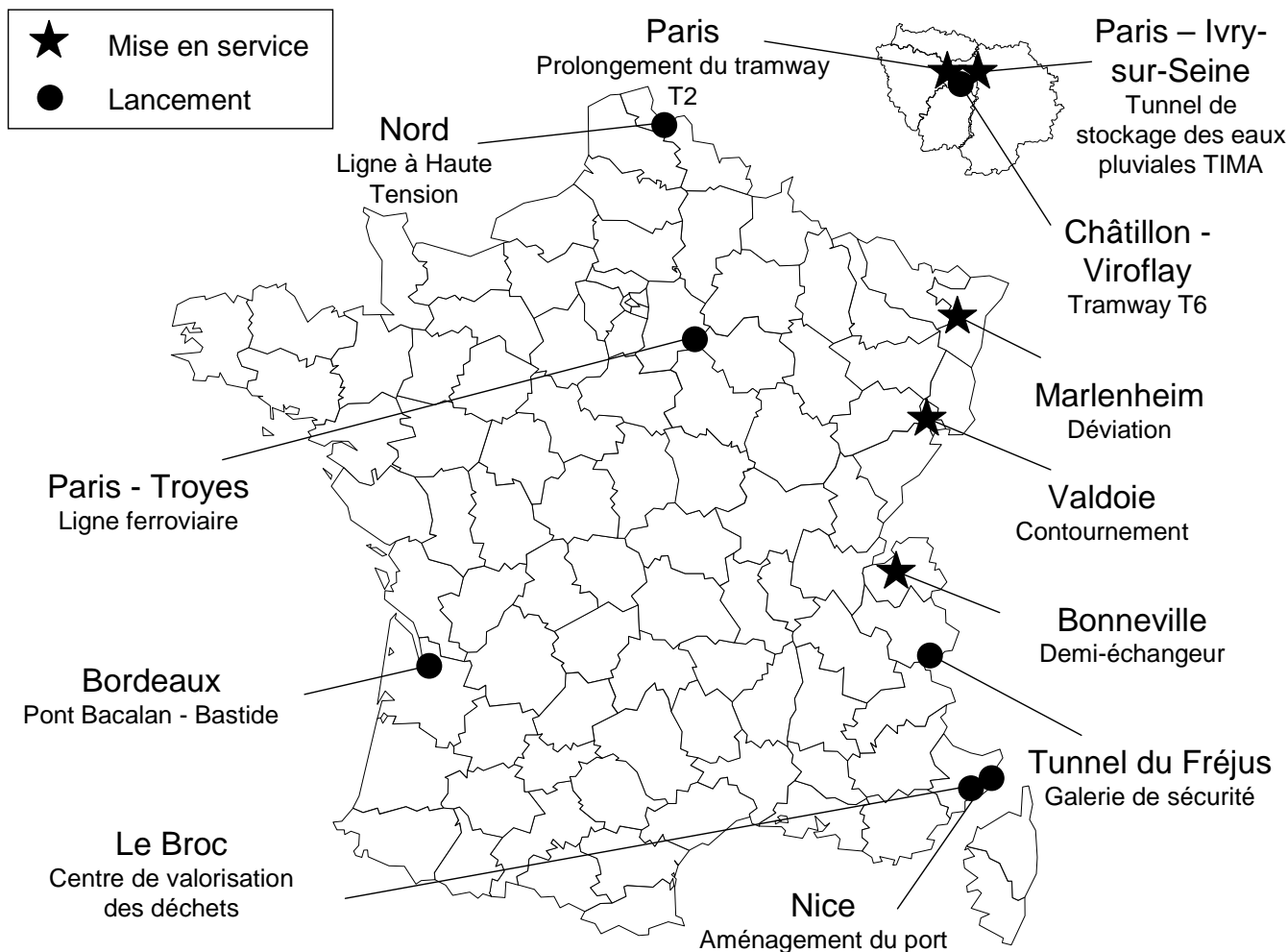
	Régions	Départements	Communes & EPCI
Travaux d'entretien et d'amélioration / Dépenses réelles de fonctionnement	2%	3%	7%
Travaux neufs / Dépenses d'investissement (hors remboursements)	5%	17%	26%

Sources : DGCL & FNTP (travaux neufs et d'entretien)

Nicolas LELEU  
[leleun@fntp.fr](mailto:leleun@fntp.fr)

# TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

## Infos chantiers : 4<sup>ème</sup> trimestre 2009



### ■ Mises en service

#### ➤ **PARIS - IVRY-SUR-SEINE : TUNNEL DE STOCKAGE DES EAUX PLUVIALES TIMA**

En novembre 2009 a été mis en service le tunnel de stockage des eaux pluviales Ivry-Masséna. Il permettra de retenir les eaux des déversoirs d'orage situés à proximité avant de les renvoyer vers l'usine de traitement Seine Amont située à Valenton. Le tunnel est composé de deux tronçons : TIMA 1, long de 1,86 km et d'un diamètre de 6,8 m, sa capacité de stockage est de 80 000 m<sup>3</sup>. Il est situé à 30 m de profondeur. Et TIMA 2 qui est un tunnel

d'accompagnement des eaux pluviales. Long de 850 m et d'un diamètre de 4 m, il est situé sous la Seine.

- Investissement : **70 M€ pour TIMA 1** financés par le SIAAP (40%), l'Agence de l'eau Seine-Normandie (40%) et la région Ile-de-France (20%) et **39 M€ pour TIMA 2**, financés par le SIAAP (60%) et l'Agence de l'eau Seine-Normandie (40%)
- Durée des travaux : 5 ans

### ➤ **MARLENHEIM : DEVIATION**

La déviation de Marlenheim, longue de 3 km, a été mise en service le 24 novembre 2009. Le trafic de transit sera ainsi dévié de l'agglomération et le trafic résiduel dans le centre-ville devrait être réduit à 6 000/8 000 véhicules par jour d'ici 2020 contre 20 000 avant l'inauguration de la déviation.

- Investissement : **20 M€**, financés par l'Etat (45%), le Conseil général du Bas-Rhin (30%) et la région Alsace (25%).
- Durée des travaux : 5 ans

### ➤ **ILE-DE-FRANCE : PROLONGEMENT DU TRAMWAY T2**

Le prolongement du tramway T2 entre Issy-les-Moulineaux et Porte de Versailles à Paris a été mis en service le 21 novembre 2009. La ligne qui est donc plus longue de 2,3 km, gagne quatre stations et se trouve désormais connectée à la ligne T3. 33 500 voyageurs quotidiens supplémentaires devraient l'emprunter, soit 110 000 au total, en attendant le prolongement de la ligne vers Bezons.

- Investissement : **92 M€**, financés par la région Ile-de-France (39,12 %), le Conseil général des Hauts-de-Seine (20,84 %), l'Etat (20,42 %), la RATP (13,62 %), la Ville de Paris (4,54 %) et la Communauté d'agglomération Arc de Seine (1,46 %)
- Durée des travaux : 2 ans ½

### ➤ **VALDOIE (90) : CONTOURNEMENT ROUTIER**

Les 3,7 km du contournement routier de Valdoie, au nord de Belfort, ont été inaugurés le 24 octobre 2009. Ils sont accompagnés de quatre bassins de décantation qui préserveront la rivière Rosemontoise des pollutions.

- Investissement : **10 M€**
- Durée des travaux : 4 ans

### ➤ **BONNEVILLE (74) : DEMI-ECHANGEUR DE BONNEVILLE EST**

Le demi-échangeur de Bonneville Est a été inauguré le 11 décembre 2009. Il permet de contourner le centre-ville de Toisinges évitant la création de bouchons. 2 600 véhicules par jour sont attendus.

- Investissement : **14,2 M€**
- Durée des travaux : 20 mois

## ■ **Lancements**

### ➤ **PORT DE NICE : AMENAGEMENTS URBAINS**

Les travaux de réaménagement du port de Nice ont démarré en octobre 2009 par des modifications de voirie. L'objectif est de réduire la place de la voiture.

Ces travaux se termineront fin 2010 et ceux prévus sur la place Ile-de-Beauté suivront. Un parking souterrain de 500 places sera lancé début 2012 et un autre est prévu.

- Investissement : environ **100 M€**

### ➤ **TUNNEL DU FREJUS (73) : GALERIE DE SECURITE**

Les travaux de creusement d'une galerie de sécurité dans le tunnel du Fréjus ont débuté en décembre 2009. Construite en parallèle du tunnel routier, la galerie sera longue de 13 km et aura un diamètre de 8 m. La partie française longue de 6,4 km est creusée à l'explosif sur 1,6 km puis par un tunnelier sur 4,8 km. Le chantier devrait monopoliser 400 personnes au total.

- Investissement : **400 M€**, dont 130 M€ pour le génie civil de la partie française.
- Livraison : 2014

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

Les travaux de construction du pont Bacalan - Bastide sur la Garonne à Bordeaux ont débuté le 9 octobre 2009 pour une durée de 3 ans. Il s'agit d'un pont levant de 426 m de long, 43 m de large et dont les quatre pylônes s'élèveront à 77 m de hauteur. Il sera accessible aux voitures, bus, tramway, piétons et vélos.

- Investissement : **145,8 M€**, financés par l'Etat (12,6%), le Conseil régional d'Aquitaine (10,4%), le Conseil général de la Gironde (12,4%) et la Communauté urbaine de Bordeaux (64,6%).
- Ouverture : automne 2012

### ➤ **LE BROC (06) : CENTRE DE VALORISATION DES DECHETS**

Les travaux du centre de valorisation organique des déchets du Broc ont démarré fin 2009. Il transformera jusqu'à 40 000 tonnes de déchets ménagers et déchets verts en compost. Sa construction intègre une démarche HQE et à ce titre, le centre comprendra 2 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques.

- Investissement : **38 M€**
- Mise en service : 2011

### ➤ **PARIS - TROYES : LIGNE FERROVIAIRE**

Des travaux de rénovation de la ligne ferroviaire Paris-Troyes ont commencé en octobre 2009. Il s'agit de travaux indépendants de l'électrification de la ligne. 94 km de rails sont remplacés entre Gretz-Armainvilliers et Romilly-sur-Seine.

- Investissement : **62 M€**
- Fin des travaux : avril 2010



### ➤ **VIROFLAY - CHATILLON : TRAMWAY T6**

Les travaux préparatoires (déviation de réseaux...) du chantier de construction de la ligne du tramway T6 ont démarré en octobre 2009. Cette dernière doit relier Châtillon à Viroflay via Vélizy en 40 minutes. Longue de 14 km elle desservira 20 stations réparties sur 9 communes. La ligne sera souterraine sur 1,6 km.

- Investissement : **384 M€**
- Mise en service : 2013-2014

### ➤ **NORD : LIGNE HAUTE TENSION**

En octobre 2009 ont démarré les travaux de remplacement d'une ligne 400 000 volts longue de 85 km. Elle relie la centrale nucléaire de Gravelines à la métropole lilloise. 1 200 km de câble seront changés. Des économies d'énergie seront ainsi réalisées.

- Investissement : **60 M€**
- Mise en service : 2010

## ■ Ce sera demain...

### ➤ **NIMES : BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE**

Le projet de 1<sup>ère</sup> ligne de bus à haut niveau de services (BHNS) avance. Les travaux sont prévus pour le 2<sup>ème</sup> semestre 2010. Sur un axe nord-sud, la ligne s'étalera sur 6 km. 10 000 voyageurs par jour sont attendus. D'importants travaux d'aménagement urbain seront également réalisés afin de réduire l'utilisation de la voiture dans le centre. Une 2<sup>ème</sup> ligne de 17 km sur un axe est-ouest est en préparation pour une ouverture prévue en 2013.

- Investissement : **58 M€**
- Mise en service : décembre 2011

### ➤ **PARIS : RECONSTRUCTION DU STADE JEAN BOUIN**

Le 18 décembre 2009, le tribunal administratif de Paris a annulé la délibération du Conseil de Paris du 12 février 2007 qui approuvait le principe de la reconstruction du Stade Jean Bouin. L'objectif est de porter la capacité du stade à 20 000 places. A la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2010, la déclaration de projet permettra au Conseil de Paris de délibérer sur l'intérêt général du projet.

- Investissement : **150 M€**
- Mise en service : 2012

### ➤ **SARLAT : DEVIATION**

La consultation des entreprises pour la réalisation de la seconde tranche du tronçon sud de la déviation de Sarlat par la RD 704 est prévue pour 2011. Les travaux devraient commencer l'année suivante.

Concernant le tronçon nord, de 3 km, le dossier d'enquête préalable à l'enquête publique était en préparation fin 2009.

- Investissement : **23 M€**, 8 M€ pour la 2<sup>ème</sup> tranche du tronçon sud et 15 M€ pour le tronçon nord.
- Mise en service : 2014 pour la 2<sup>ème</sup> tranche du tronçon sud

### ➤ **CUVILLY (60) - VOISINES (89) : GAZODUC**

Un projet de gazoduc de 300 km est envisagé entre les stations de compression de Cuvilly et de Voisines. Un fuseau d'étude a été déterminé pour le tracé. La canalisation aura un diamètre de 1,2 m et sera enterré à 1 m du sol. La Commission nationale du débat public organise une procédure d'information et de concertation autour du projet. Le chantier qui pourrait démarrer mi-2012 mobilisera 250 personnes par jour.

- Investissement : **700 M€**
- Mise en service : 2014

### ➤ **HAUTS-DE-SEINE : TRES HAUT DEBIT**

Le 5 octobre 2009, un plan de déploiement du très haut débit dans le département des Hauts-de-Seine a été présenté. L'ensemble des foyers, entreprises et administrations publiques seront reliés à la fibre optique d'ici à 2015. Les travaux ont commencé par la suite dans certaines communes telles que Boulogne-Billancourt et Bois-Colombes.

- Investissement : **422 M€**
- Mise en service : 2015

### ➤ **MERU : DEVIATION**

Cinq tracés sont proposés par le Conseil général de l'Oise pour la déviation de Méru. Cela comprend la création d'un demi-échangeur sur l'autoroute A 16. Les différents tracés ont été soumis à la concertation publique fin 2009. Le choix devrait avoir lieu courant 2010.

- Investissement : **de 28 M€ à 65 M€** selon le tracé
- Mise en service : 2014-2015

### ➤ **SAINT-MARTIN DE CRAU (13) - SAINT-AVIT (26) : GAZODUC**

Le projet de gazoduc qui doit relier Saint-Martin de Crau et Saint-Avit sur 220 km était soumis à la concertation publique fin 2009. Le tracé n'est pas encore défini. Le chantier devrait débuter en 2013 et durer 18 mois. 100 000 tonnes d'acier seront nécessaires à la réalisation du gazoduc. Plusieurs centaines de personnes devraient être mobilisées.

- Investissement : **200 M€**
- Début des travaux : 2013

### ➤ **AVIGNON - CARPENTRAS : LIGNE FERROVIAIRE**

En octobre 2009, un accord de principe a été trouvé entre les collectivités locales pour le financement de la ligne ferroviaire entre Avignon et Carpentras. Il s'agit de rouvrir 27 km de ligne à la circulation des TER et de créer une virgule ferroviaire entre la gare TGV d'Avignon et la gare située en centre-ville. Les travaux pourraient commencer en 2012.

- Investissement : **100 M€**
- Mise en service : 2014

### ➤ **HAZEBROUCK - A 25 : RD 642**

Fin 2009, une mission d'assistance technique à maîtrise d'ouvrage en matière d'environnement a été lancée dans le cadre de l'aménagement à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et l'autoroute A 25. Il s'agit d'un tracé d'une dizaine de kilomètres comprenant 9 ouvrages d'art. L'enquête d'utilité publique devrait se dérouler au 2<sup>ème</sup> trimestre 2010.

- Investissement : **56,3 M€**

### ➤ **CONTENTIN - MAINE : LIGNE THT**

Mi-décembre 2009, la commission d'enquête publique a rendu un avis favorable au projet de ligne à très haute tension Cotentin – Maine. Elle doit relier le réacteur nucléaire de Flamanville au réseau électrique national. Longue de 163 km, elle doit traverser quatre départements. La commission demande cependant une étude de faisabilité sur l'enfouissement de certains tronçons de la ligne.

- Investissement : environ **200 M€**
- Mise en service : 2013

## ■ ... ou après demain

### ➤ **Lancement d'un débat public concernant :**

- L'autoroute entre Toulouse et Castres entre le 21 octobre 2009 et le 28 janvier 2010.

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

- La première ligne de tramway du Havre entre le 22 octobre 2009 et le 2 décembre 2009.
- L'aménagement de la salle d'échanges RER des Halles entre le 14 décembre 2009 et le 20 janvier 2010.

## ■ Des projets plus lointains

### ➤ **ILE-DE-FRANCE : PROLONGEMENT DU RER E**

Le prolongement du RER E de la gare d'Hausmann – Saint Lazare vers Mantes-la-Jolie a été approuvé

par le conseil d'administration du STIF le 9 décembre 2009. La Commission nationale du débat public a été saisie le 18 décembre 2009. Le projet prévoit notamment un tunnel de 8 km entre la gare Saint Lazare et une nouvelle gare à Nanterre. Les travaux pourraient débuter en 2013.

- Investissement : **2,5 Md€** (estimation du STIF)
- Ouverture : 2017

### ➤ **ILE-DE-FRANCE : CDG EXPRESS**

Le 4 novembre 2009, le seul candidat en lice pour la réalisation de la ligne CDG Express entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Charles de Gaulle a remis son offre. La ligne permettra de rejoindre les deux extrémités en 20 minutes. Le projet doit se faire en concession d'une durée de soixante ans. Le chantier devrait durer 6 ans.

- Investissement : **600 M€**

### ➤ **LGV POITIERS - LIMOGES**

Le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 115 km afin de mettre Paris à 2h de Limoges et cette dernière à 35 minutes de Poitiers. Elle sera reliée à la LGV SEA et permettra de désenclaver la région Limousin. L'enquête publique est attendue pour 2011.

- Investissement : **1,5 Md€** (estimation)
- Mise en service : 2017

### ➤ **NONANCOURT - ALLAINES : MISE A 2X2 VOIES DE LA RN 154**

La Commission nationale du débat public a ouvert une concertation le 12 octobre 2009 sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines sur l'axe Rouen Orléans. Elle s'est prolongée jusqu'au 28 janvier 2010. La mise aux normes autoroutières de ce tronçon d'une centaine de kilomètres permettrait de boucler le réseau autoroutier régional. L'Etat avance l'idée d'une mise en concession afin d'accélérer le projet.

- Investissement : **entre 700 et 765 M€**
- Mise en service : 2018

### ➤ **LGV MONTPELLIER PERPIGNAN**

Le conseil d'administration de RFF réuni le 26 novembre 2009 a décidé de poursuivre les études relatives à la ligne nouvelle de 160 km entre Montpellier et Perpignan. Trois scénarii étaient proposés lors du débat public. La solution retenue est mixte et associe la grande vitesse au fret. La déclaration d'utilité publique est attendue pour 2015.

- Investissement : environ **5,9 Md€**
- Mise en service : 2020

Sylvain Siméon – simeons@fnfp.fr

# TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

## Aménagement des territoires : de la fracture à la rupture ?

Trois groupes de régions ressortent de cette analyse des territoires : celles attractives, celles en transition et celles à l'écart. Ceci nous renvoie une image apparemment connue, construite à partir de quelques indicateurs reflétant les économies régionales (l'industrie, les services, la productivité et son évolution). Les clivages qui ressortent ne peuvent qu'inciter à développer des politiques d'aménagement adaptées, notamment via les infrastructures.

### ■ Un outil au service des politiques régionales d'aménagement

Le projet de construire une typologie des régions françaises a été retenu à la suite de la présentation par BVA des résultats de l'enquête sur les attentes des français en matière d'équipement publics. En effet, cette présentation comprenait un « mapping » permettant de situer les régions par rapport aux résultats. Cette synthèse avait l'avantage d'être globale et l'inconvénient d'être assez dense.

L'objectif visé ici consiste, à partir de quelques données régionales, à pouvoir facilement situer les régions les unes par rapport aux autres. En effet, la France est constituée de territoires dont les différences se sont accentuées au fil des années et plus nettement avec la crise actuelle. Cette analyse s'appuie :

- d'une part sur la **contribution de l'industrie et des services à la croissance** dans l'économie régionale,
- et d'autre part sur le **niveau de productivité et son évolution**. Ceci a été réalisé à partir des données régionales de l'INSEE sur la période 1990-2008.

#### 1- La contribution de l'industrie et des services

Pour chaque région, l'INSEE diffuse des séries avec la valeur ajoutée par grand secteur d'activité. Un premier regroupement a été fait autour des services et des transports, en excluant les services non marchands (administration au sens large). Un second a rassemblé l'industrie avec l'énergie.

Cette contribution mesure en points de croissance l'apport de l'industrie et des services à l'économie régionale. Sur le premier graphique, les régions sont positionnées de part et d'autre de la médiane, tant pour l'industrie que pour les services.

Ce graphique met en lumière quatre catégories de régions :

- celles où à la fois l'industrie et les services tirent plus la croissance qu'au niveau national (médian) ;
- celles où soit l'industrie, soit les services tirent plus la croissance ;

et celles pour lesquelles à la fois l'industrie et les services ont de faibles contributions à la croissance.

#### 2 - La productivité et son évolution

La productivité est ici mesurée par le ratio du PIB régional sur l'emploi. L'évolution de la productivité est calculée en valeur sur la période 1990-2008 en rythme annuel. Comme précédemment la médiane permet de situer sur le second graphique les régions pour chacun de ces indicateurs.

Ceci permet là-aussi de repérer, par rapport à des niveaux médians, plusieurs situations :

- les régions avec une productivité plus haute et une croissance de celle-ci plus forte ;
- celles avec une productivité plus basse et en croissance plus forte (et celles dans le cas inverse) ;
- et enfin, celles ayant à la fois une productivité plus basse et une croissance plus faible.

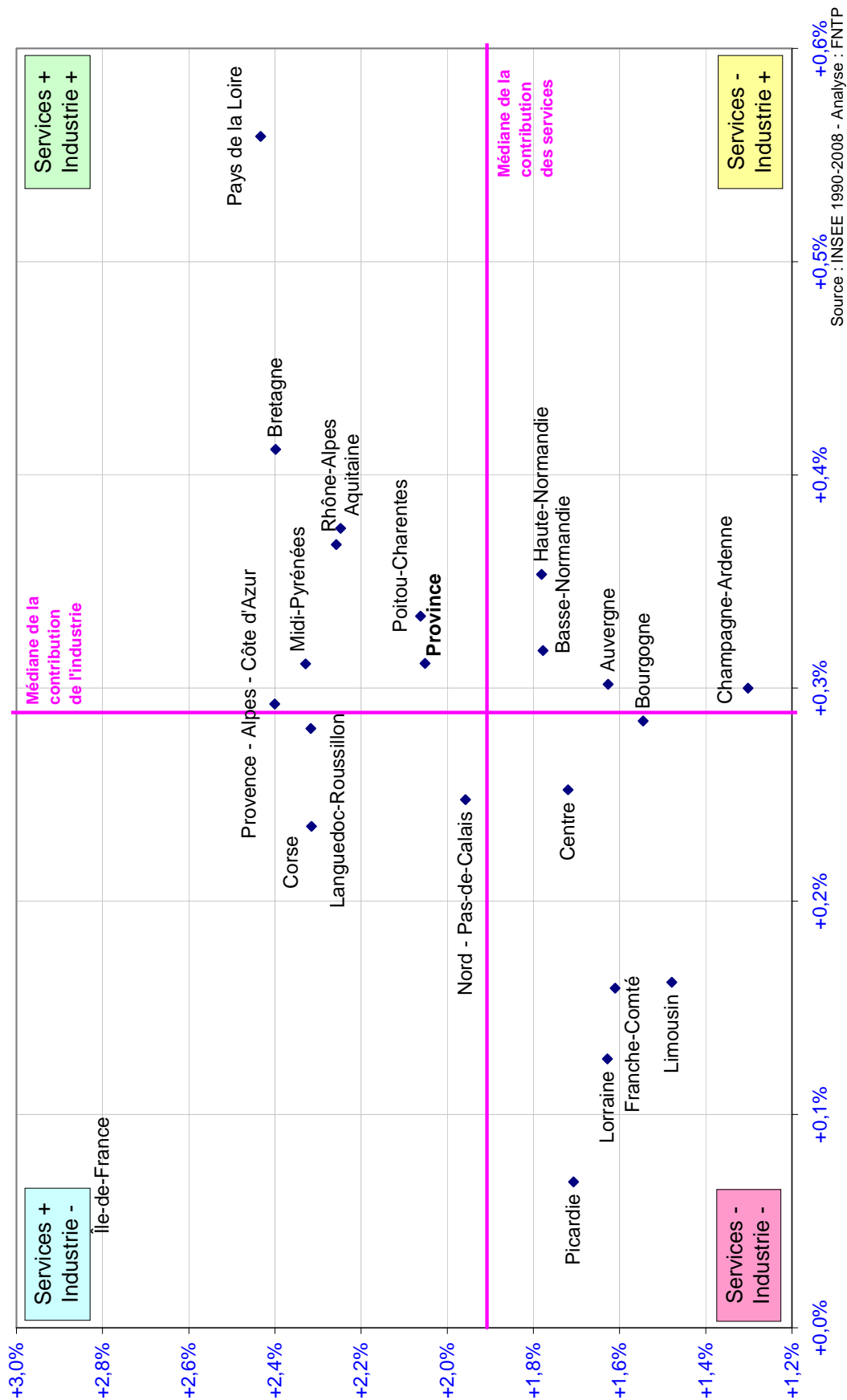
#### 3 - Quelle utilité pour les projets d'infrastructures ?

Les investissements en infrastructures sont de plus en plus difficiles à réaliser pour des raisons économiques, sociales, environnementales,... alors que le niveau de vie actuel dans un pays tel que la France résulte en grande partie du stock de capital investi au fil des générations. Les régions sont des territoires très différents pour des raisons géographiques, mais aussi humaines.

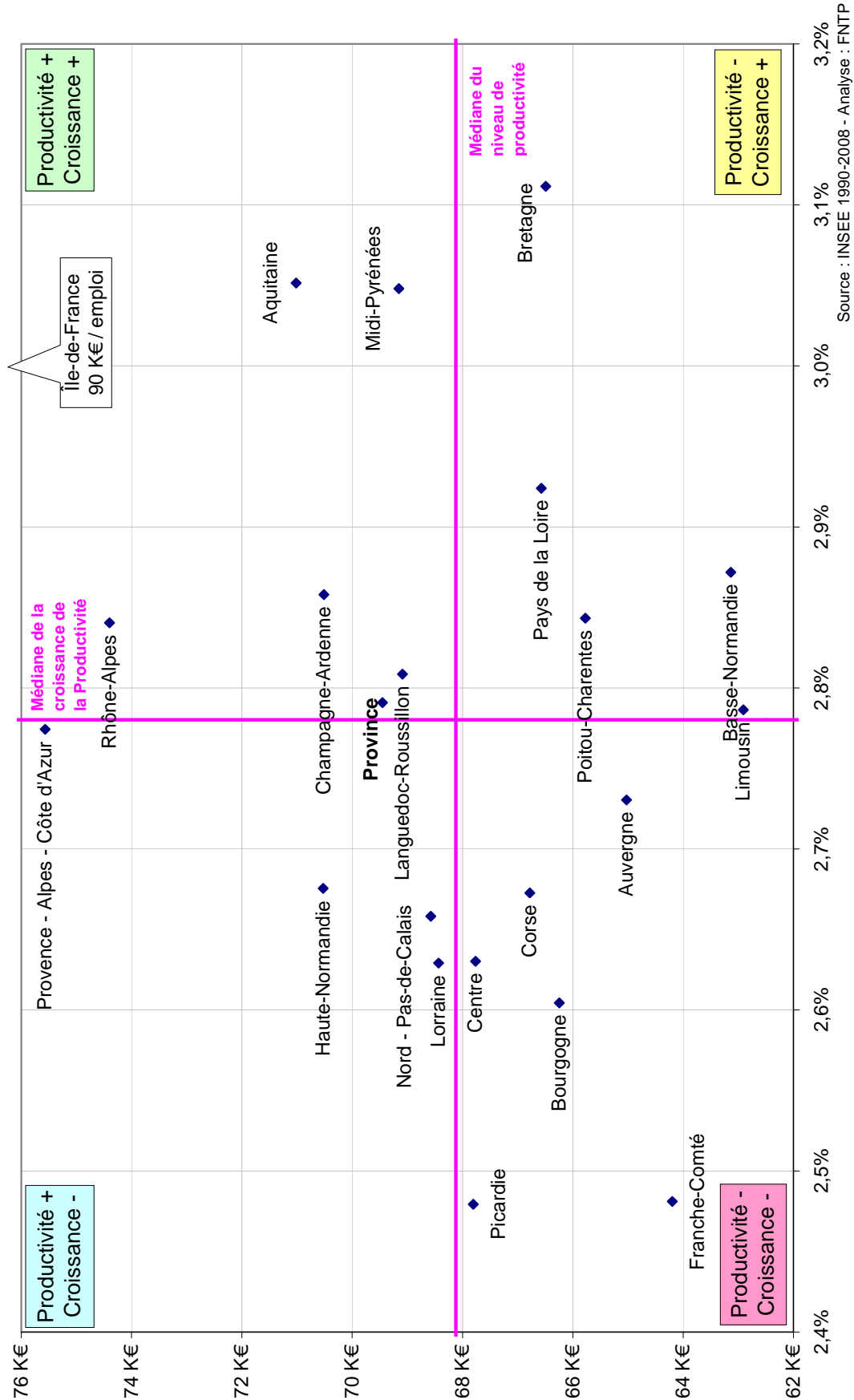
Pouvoir à partir de quelques indicateurs montrer la diversité des territoires peut sembler contradictoire. Inversement pour défendre des projets, une telle représentation très synthétique vient en appui à la prise de décisions.

Cette analyse débouche sur trois groupes de régions qui justifient que des politiques adaptées soient menées pour que selon leur situation, elles restent dynamiques et attractives, elles soient accompagnées dans leurs mutations ou elles évitent d'être distancées.

## Contributions des services et de l'industrie à la croissance régionale en valeur



# PIB régional par emploi en 2008 (productivité) et sa croissance annuelle moyenne



Source : INSEE 1990-2008 - Analyse : FNTP

## ■ Typologie des Régions à partir de la productivité du travail et de l'apport de l'industrie et des services à la croissance

### Contributions à la croissance de l'Industrie et des Services

	Industrie - Service -	Industrie + Service -	Industrie - Service +	Industrie + Service +
Croissance + Productivité +		Champagne-Ardenne	Île-de-France Languedoc-Roussillon	Aquitaine Midi-Pyrénées Rhône-Alpes
Croissance - Productivité +	Alsace Lorraine	Haute-Normandie	Nord - Pas-de-Calais	Provence - Alpes - Côte d'Azur
Croissance + Productivité -	Limousin	Basse-Normandie		Bretagne Pays de la Loire Poitou-Charentes
Croissance - Productivité -	Bourgogne Centre Franche-Comté Picardie	Auvergne	Corse (*)	

(\*) Région "insulaire"

#### Industrie - Energie :

Industries agricoles et alimentaires  
Industries des biens de consommation  
Industrie automobile  
Industries des biens d'équipement  
Industries des biens intermédiaires  
Energie

#### Services :

Commerce  
Transports  
Activités financières, activités immobilières  
Services aux entreprises  
Services aux particuliers

En croisant ces deux approches, il est possible de rassembler les régions en trois catégories présentées sur le tableau ci-dessus :

#### **Régions dynamiques, attractives et compétitives :**

Pour au moins trois des quatre indicateurs retenus, ces régions se situent au-dessus de la médiane. Onze régions sont dans ce cas ; neuf d'entre elles sont sur les pourtours ouest et sud du territoire. Il s'y ajoute l'Île-de-France et Rhône-Alpes.

**Régions en transition avec du potentiel :** Pour un à deux critères, elles sont au-dessus de la médiane. Elles ont connu des reconversions industrielles dont elles portent encore les traces. Champagne-Ardenne a été placée dans cette catégorie pour cette raison. Cette région est pratiquement sur la médiane pour la contribution de l'industrie à la croissance et en dernière position pour celle des services.

**Régions à l'écart, éloignées ou à l'ombre des autres :** Six régions sont dans ce cas, dont quatre sont en-dessous de médiane de chacun des critères. Elles ont en commun leur plus bas niveau de produc-

tivité et une faible contribution des services. Cette situation s'explique par leur géographie (Auvergne, Limousin et Franche-Comté), mais aussi par la proximité de grandes régions (Bourgogne, Centre, Picardie).

Cette représentation renvoie une image des régions qui peut sembler déjà bien connue, mais elle permet de la comprendre : les 22 régions métropolitaines sont de moins en moins homogènes. Les inégalités entre les territoires forment des fractures que les politiques nationales et régionales auront de plus en plus de mal à réduire faute de moyens financiers. De la fracture à la rupture, il n'y a qu'un pas. Les récentes statistiques sur les perspectives d'embauche enregistrées par l'URSSAF n'en sont-elles pas une manifestation avec un clivage entre un grand ouest sud-ouest et le reste de la France ?

Nicolas LELEU  
[leleun@fnfp.fr](mailto:leleun@fnfp.fr)



# TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

## Quel avenir pour les Contrats de Projets 2007-2013 ?

Le projet de réforme fiscale des collectivités locales et les élections régionales de mars 2010 ont marqué un tournant dans la contractualisation des projets entre l'Etat et les Régions. Tandis que l'Etat déclare suivre le calendrier d'avancement de la mise en œuvre de l'ensemble de ces contrats, plusieurs Régions annoncent leurs difficultés actuelles à soutenir leur engagement dans ce partenariat.

### ■ Etat d'avancement des engagements de l'Etat

#### 1. Les engagements de l'Etat à mi-parcours

Pour la période 2007-2013, c'est 30 Md€, financés essentiellement par l'Etat (12,7 Md€) et par les Régions (15,3 Md€) qui ont été programmés pour les Contrats de Projets (CPEP). Le taux d'avancement des autorisations d'engagements de l'Etat pour l'ensemble des CPEP devrait atteindre 39% pour la période 2007-2009. Ce taux avoisine le taux théorique de 43%. Ce rythme de réalisation est donc plus fidèle que celui des CPEP 2000-2006 où, pour le volet transports, le taux d'avancement n'était que de 20% environ à la même période.

10% environ de ces crédits sont consacrés au financement des infrastructures de transport. En 2010, l'AFITF annonce un budget total de 1,54 Md€ en Crédits de Paiement (CP) consacrés aux volets transport des CPEP (+12% par rapport aux annonces du Projet de Loi de Finances (PLF) de 2009).

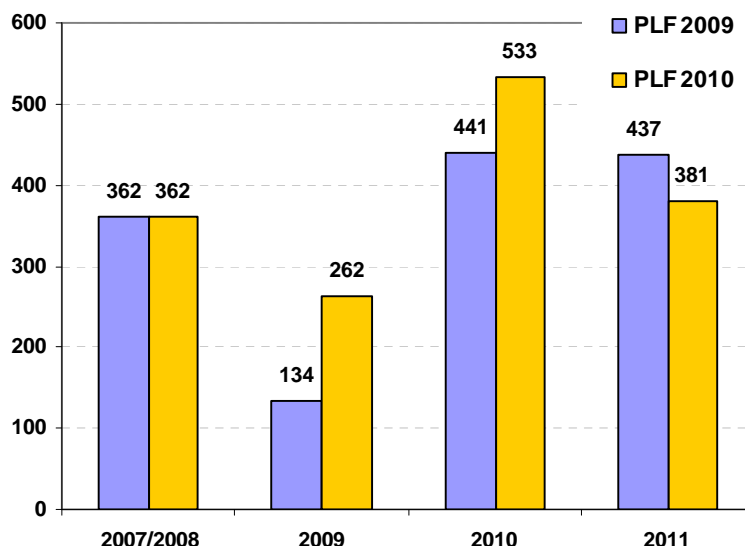
#### 2. L'impact du Plan de Relance sur l'avancement des CPEP

En 2010, le taux d'avancement des CPEP devrait atteindre 51%. Il sera donc inférieur de 6% au taux calculé pour 4 années d'exécution.

Ce rythme d'avancement est en partie lié aux abondements du Plan de Relance en 2009 (418 M€ en CP) qui a concerné le secteur des infrastructures de transport (à hauteur de 130 M€ environ) mais également l'enseignement supérieur ou l'agriculture. En ce qui concerne les infrastructures, les CP ont été supérieurs grâce au Plan de Relance de près de 100% en 2009 à ceux qui avaient été annoncés dans le PLF de 2009.

Un abondement de 100 M€ devrait également soutenir le lancement des projets d'infrastructures en 2010 dans le cadre des CPEP.

#### ✓ Evolution du budget de l'AFITF (en M€) consacrés au CPEP entre 2007 et 2011



## ■ Des Régions annoncent le gel de leur contribution

### 1. La réforme des collectivités territoriales pénalise les partenariats Etat-Régions

Le Projet de Loi de Finances de 2010 marque un tournant dans les partenariats entre l'Etat et les Régions : la réforme de la taxe professionnelle annoncée pour 2011, l'érosion du rythme d'évolution du concours de l'Etat aux collectivités locales ainsi que la faible évolution de la fiscalité locale (progressivement remplacée par des dotations de l'Etat) inquiètent les collectivités.

Ces réformes, ajoutées à l'abandon probable de la clause de compétences générales auront pour conséquence de réduire l'autonomie fiscale des Régions.

Tandis que les partenariats Etat-Régions ont, depuis le début des années 80, permis à certaines Régions de se mettre à niveau en termes d'équipements et d'infrastructures, en permettant à l'Etat de faire cofinancer par les Régions des investissements sur son patrimoine, ce sont ces mêmes Régions qui semblent touchées par les réformes annoncées.

### 2. Cinq Régions annoncent le gel de leur contribution aux CPER

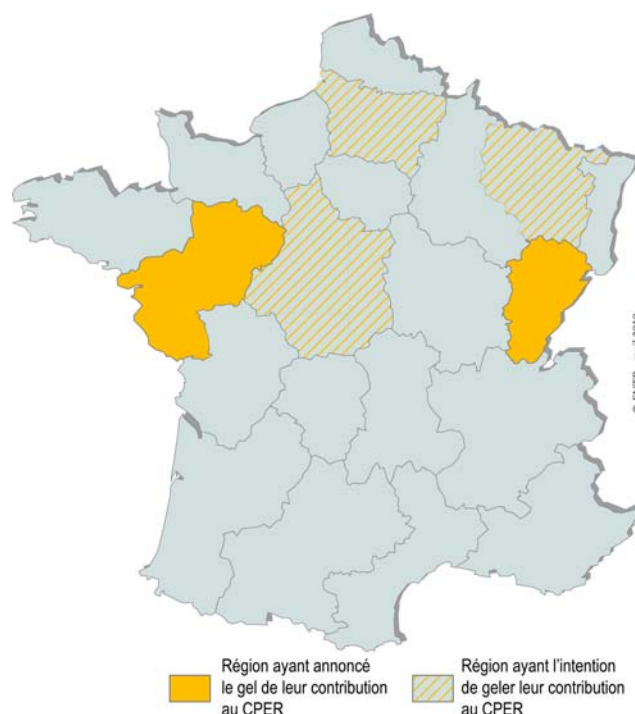
Dans ce contexte, l'Association des Régions de France (ARF) a demandé que dans le cadre de l'évaluation des CPER à mi-parcours, ces derniers soient renégociés.

Deux Régions ont annoncé, dans l'attente de ces négociations, un gel de leur contribution au CPER : il s'agit de Pays de la Loire et de Franche-Comté.

Trois autres Régions, Centre, Picardie et Lorraine, ont simplement annoncé qu'elles gèleront leur participation si ces négociations n'ont pas lieu.

Outre une renégociation des Contrats, les Régions attendent une accélération des engagements de l'Etat. Elles constatent en effet un décalage important entre les financements affichés par l'Etat et ceux qui sont réellement engagés tandis que, dans le même temps, elles assurent leurs propres engagements, via les fonds de concours, affirmant ainsi leur participation à la bonne réalisation des projets des CPER.

### ✓ Le gel des contributions régionales aux CPER



## ■ Conclusion

A l'heure du bilan à mi-parcours des CPER 2007-2013, plusieurs Régions ont manifesté leurs inquiétudes sur l'avenir de leur autonomie fiscale suite aux élections régionales et à la réforme fiscale des collectivités votée en 2010. Cependant, l'impact réel de la loi n'a pas encore été évalué. Pour 2010 et 2011, la réforme de la Taxe Professionnelle ne devrait pas avoir d'impact sur les ressources des Régions : en 2010, les Régions percevront le produit de la Taxe Professionnelle. En 2011, elles

bénéficieront d'impôts nouveaux, d'un montant global équivalent à celui des recettes fiscales actuelles.

On peut souligner que ce mécontentement ne concerne actuellement que quelques Régions. Il provient probablement du fait que les Régions avancent davantage de fonds nécessaires au lancement des projets programmés dans le CPER et qu'elles attendent que l'Etat respecte ses engagements.

Elise Poulain [poulaine@fntp.fr](mailto:poulaine@fntp.fr)

# TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

## Les avantages d'un réseau LGV performant

*La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un bon exemple pour évaluer les avantages pour la France de disposer d'un réseau de LGV performant. S'appuyant sur des modes de financements innovants pour un projet de cette ampleur, elle sera un moteur à la fois social, économique et environnemental pour le développement des territoires.*

*Cet article a été préparé suite à l'article de Rémy Prud'homme, Professeur Emérite à l'Université de Paris XII, paru dans la Tribune du 7 avril 2010 intitulé « LGV : une économie de plus en plus onéreuse ».*

### ■ Des modes de financements limitant l'importance des subventions publiques

#### 1. Un des premiers partenariat public-privé signé pour une LGV

Le projet de ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, dont le coût est estimé à 7,2 Md€, est emblématique : son financement sera pris en charge à 50% par l'Etat, les collectivités locales et RFF et à 50% par le concessionnaire. Ce Partenariat Public-Privé (PPP) est un des premiers du genre signé dans le domaine ferroviaire (après celui de GSM-Rail, réseau de télécommunication numérique normalisé à l'échelle européenne et celui de la LGV Perpignan-Figueras). Il montre que des modes de financements limitant l'importance des subventions publiques sont aujourd'hui possibles pour de très grands projets d'infrastructures. D'autres partenariats sont d'ores-et-déjà envisagés pour les autres projets de LGV (la participation du concessionnaire pour la LGV Bretagne-Pays de Loire devrait atteindre un peu plus de 30% du montant évalué du projet).

#### 2. Un niveau de subventions publiques annoncé dans le Grenelle de l'environnement

En 2010, Le programme de développement du réseau de LGV défini lors du Grenelle 1 est évalué à 53 Md€ pour l'ensemble des projets à l'horizon 2020. La participation de l'Etat annoncée était alors de

16 Md€ correspondant à un taux de subvention de 30%.

La part Etat dans le financement de la LGV SEA est de l'ordre de 25% (les 25% restants étant financés par les collectivités locales) : le montant est donc légèrement inférieur au cadrage du Grenelle. Le niveau de subventions de l'Etat devraient également avoisiner les 30% pour les autres projets du Grenelle (29% pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire, 33% pour la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est...).

#### 3. La rentabilité interne : un équilibre à trouver entre le concessionnaire et l'exploitant de la ligne

La valeur nette d'un projet pour le concessionnaire est étroitement liée à son taux de rentabilité interne (TRI). Pour une LGV, ce taux sera maintenu par les péages payés par l'exploitant de la ligne (la SNCF à l'heure actuelle). Pour la LGV SEA, ce taux a été évalué entre 5,3% et 7,3%. Ce taux est conforme à celui des autres projets, si l'on tient compte de l'ampleur des investissements nécessaires à la construction de 300 km de ligne nouvelle. Ainsi les TRI des autres projets du Grenelle ont été évalués à : 8,8% pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire, 6% pour la LGV Bordeaux-Espagne, 5,1% pour la LGV Bordeaux-Toulouse, 3,3% pour la LGV Poitiers-Limoges.

### ■ Une rentabilité sociale, économique et environnementale

#### 1. Une accélération des échanges entre Paris et le Sud-ouest

Le gain de temps est un des avantages induits par la construction d'une LGV. Pour la LGV SEA, ce gain

de temps sera d'environ une heure par voyage entre Paris et Bordeaux. Il impactera également l'ensemble des liaisons en connexion directe avec cette ligne. En estimant que le trafic doublera sur la LGV (par comparaison, le trafic a doublé sur la LGV Sud-est en

direction de la Province depuis son ouverture en 1981), on obtient un gain de temps de 5 millions d'heures par an. 4 millions de voyageurs supplémentaires devraient, de plus, effectuer le trajet Paris-Bordeaux. Parmi ces 4 millions, environ 45% résulteront du report de voyageurs depuis l'avion et 35% environ de nouveaux voyageurs attirés par l'amélioration de l'offre. Le gain en nombre de voyageurs ne s'observera pas seulement sur la ligne en elle-même mais également sur les lignes TER qui la desserviront ou sur celles qui se créeront par la libération des sillons.

Enfin, le report de trafic sur la ligne à grande vitesse permettra de dégager des sillons pour le fret et intensifier le trafic ferroviaire de marchandises du Sud-ouest alors qu'il se concentre sur le trafic Poids lourds de l'A10 et de la RN10.

### 2. D'importants avantages environnementaux

Les avantages induits par le projet sur l'environnement, définis dans le cadre de l'étude d'impact du projet de la LGV SEA représentent un gain socio-économique pour la collectivité évalué entre 1,7 et 1,8 Md€. Les éléments constituant ce

gain se répartissent comme suit : réduction des émissions de gaz à effet de serre (66%), amélioration de la sécurité routière (12%), réduction de la pollution atmosphérique (13,5%), diminution de la congestion routière (9%).

### 3. Une opportunité pour l'économie des territoires desservis

Les avantages induits en termes d'emplois ont été évalués comme suit dans l'étude d'impact du projet : 92 000 emplois liés au chantier seront mobilisés durant la totalité des travaux de LGV SEA. 45% de ces emplois seront localisés sur le chantier lui-même. De plus, entre 6 000 et 10 000 créations d'emplois permanents sont prévues, dont la moitié impacteront directement l'économie des trois régions concernées par le tracé : Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine. A cette évaluation, il faudrait ajouter l'implantation probable de nouvelles entreprises à l'ouverture de la ligne et le développement de l'urbanisation des métropoles où se situent les gares TGV qui agiront directement sur la compétitivité des territoires concernés.

## ■ Conclusion

Dans son article de la Tribune, Rémy Prud'homme démontrait que les LGV ne peuvent être rentables qu'au prix d'une intervention publique de plus en plus importante impactant directement le pouvoir d'achat des citoyens.

Mais les avantages d'un tel réseau ont été mesurés et ont aujourd'hui une réalité économique et environnementale qui s'inscrit enfin dans la mise en

place progressive d'un réseau européen d'infrastructures de transport, condition nécessaire au maintien de la compétitivité du pays à l'échelle mondiale. Enfin, le recours à des partenaires privés permettra, comme pour le réseau autoroutier, une réalisation plus rapide du réseau de LGV en France qu'avec les seules ressources publiques.

Elise Poulain [poulaine@fnpt.fr](mailto:poulaine@fnpt.fr)

# TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

## Véhicules électriques : quels développements pour les infrastructures ?

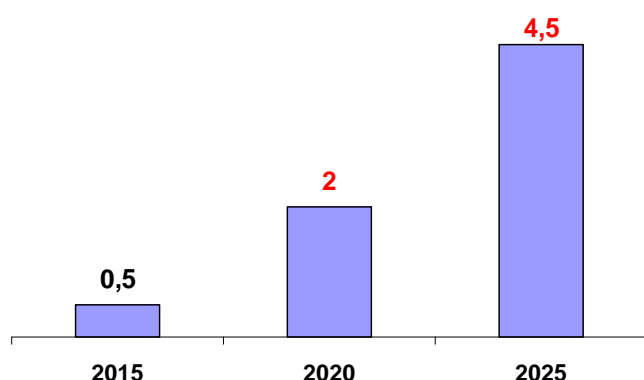
*Les considérations environnementales, la volatilité des prix du pétrole et les intérêts industriels des constructeurs automobiles ouvrent des perspectives de développement importantes pour la mobilité électrique d'ici la fin de la décennie. L'essor du véhicule électrique ne sera toutefois possible que s'il va de pair avec la mise en place d'infrastructures adaptées, notamment pour la recharge, et avec une implication forte des acteurs publics et privés.*

### ■ Un marché poussé par une volonté politique et industrielle

#### 1. Deux millions de véhicules électriques en 2020 ?

La mise sur la marché premiers véhicules entièrement électriques est prévue en 2011 en France (Renault et PSA). Selon le rapport du groupe interministériel coordonné par JL Legrand, les ventes devraient s'accroître progressivement pour former un parc de 2 millions de véhicules à horizon 2020 comportant à la fois des véhicules 100% électriques et des véhicules hybrides rechargeables. D'autres sources tablent plutôt sur un parc de l'ordre du million de véhicules à cette date. Cependant, quelles que soient les prévisions, il semble aujourd'hui acquis que ce type de véhicule connaîtra un développement important au cours des prochaines années.

#### ✓ Parc de véhicules électriques en France (millions d'unités)



Source : MEEDDM

#### 2. Une utilisation principalement urbaine dans un premier temps

Compte tenu de l'autonomie limitée assurée pour l'instant par les batteries, le développement de l'utilisation devrait se faire dans un premier temps en

milieu urbain. C'est de plus dans les zones urbaines denses que la réduction des émissions polluantes est la plus urgente. Le déploiement d'une infrastructure de recharge y présente également les meilleures perspectives de rentabilité.

Il est probable que l'essentiel du développement se fera initialement avec des véhicules urbains de petite taille et des utilitaires légers permettant d'assurer les livraisons de fret au cœur des centres-villes. C'est pourquoi de nombreuses flottes privées ou publiques (La Poste par exemple) ont déjà prévu de s'équiper de tels véhicules. L'auto-partage dans les grandes agglomérations est aussi un atout potentiel pour la diffusion des véhicules électriques.

#### 3. Des pouvoirs publics indispensables pour initier le développement

Les véhicules électriques sont devenus une priorité gouvernementale en France et à travers le monde : des plans de mobilité électriques existent en Chine, aux USA et l'Union européenne vient de publier une stratégie pour des véhicules propres et économes en énergie. Le rôle des pouvoirs publics est en effet indispensable pour impulser le marché des véhicules électriques : au-delà d'une fiscalité incitative (prime à l'achat de 5000 € par exemple), la création de péages urbains ou de « zones à basses émissions » réservées aux véhicules « propres » peuvent être des catalyseurs importants. Cependant, passé la phase d'essor du marché, la réflexion sur la taxation de ce type de véhicule (au kilométrage ou dans le prix de l'électricité) risque de se poser car le développement de l'électrique entraînera structurellement une diminution des recettes liées à la taxation des produits pétroliers (TIPP). La taxation kilométrique pourrait aussi être encouragée par la baisse des rentrées de TIPP avec l'amélioration permanente des rendements des moteurs thermiques.

#### 4 Acteurs privés : de nouveaux entrants ?

Pour les constructeurs automobiles, le véhicule électrique est potentiellement un relais de croissance étant donné la saturation du marché des véhicules thermiques dans les pays occidentaux. Cependant, ils devront revoir leur modèle économique pour rester des leaders sur ce marché. En effet, si aujourd'hui un constructeur capte en moyenne 27 % de la valeur ajoutée d'un véhicule thermique, cette part chuterait à 5 % si des organes tels que les batteries ou les mo-

teurs électriques sont produits par des équipementiers. De plus, de nouveaux entrants font leur apparition sur ces technologies (Bolloré, Michelin, entreprises chinoises ...).

Plusieurs facteurs sont encore aujourd'hui des freins au développement du marché: il reste à définir une équation économique attractive pour l'acheteur (leasing par exemple), une norme commune pour la recharge (sécurité et interopérabilité) et il faudra également régler la question du recyclage des batteries en fin de vie...

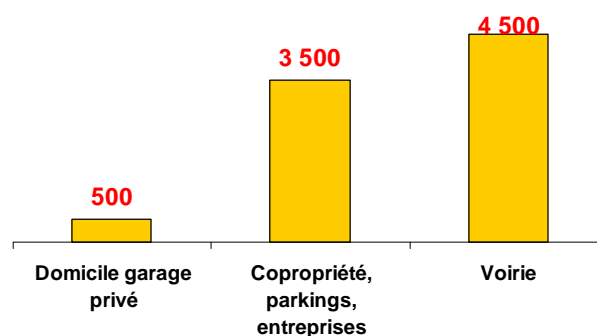
## ■ Un développement corrélé à celui du réseau de recharge : estimation des besoins et des investissements

### 1. Bornes de recharge : type de charge et lieu d'installation

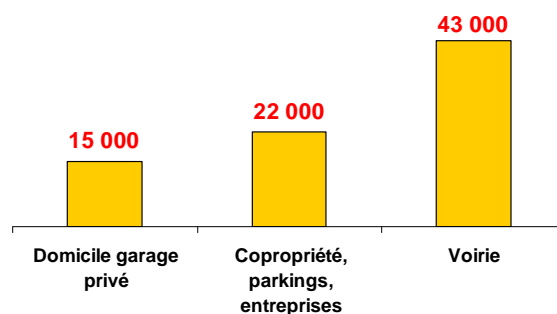
Il existe plusieurs paliers techniques de puissance de charge s'étalant de 3 à 150 kVA. Ils autorisent un temps théorique de recharge complète de la batterie d'un véhicule 100% électrique allant d'environ 8h pour le 3 kVA à 10 minutes pour le 150 kVA. Dans un premier temps, c'est la charge lente qui devrait être privilégiée afin de limiter le montant de l'investissement en infrastructures de recharge. En 2020, le nombre de prises nécessaires est ainsi estimé à 4,4 millions, dont 4 millions sur le lieu de domicile ou de travail, 340 000 prises partagées en charge normale et 60 000 en charge rapide sur la voirie ou dans des parkings.

assurer la puissance électrique nécessaire. Le constructeur Renault expérimente de son côté des stations d'échange de batterie (système « Quickdrop »).

#### ✓ Coût en € par point de charge : charge normale 3 kVA et 6 kVA



#### ✓ Coût en € par point de charge : charge rapide 24 kVA et 43 kVA



#### ✓ Prévisions de développement de l'infrastructure de recharge selon le lieu et la vitesse de recharge

(en milliers d'unités)	2015	2020	2025
Prise Domicile Travail	900	4 000	9 000
Voirie/Parking charge normale	60	340	750
Voirie/Parking Charge rapide	15	60	150
<b>TOTAL</b>	<b>975</b>	<b>4 400</b>	<b>9 900</b>

Source: Conclusions du Groupe de Travail sur les Infrastructures de charge

Source: UFE - Conclusions du Groupe de Travail sur les Infrastructures de charge

### 2. Investissements : 5 Md€ pour les infrastructures de charge d'ici 2020

Selon les estimations ci-dessus, 90% de la recharge s'effectuera en charge normale, au domicile ou sur le lieu de travail. Cette recharge nécessitera l'installation de prises spécifiques (différentes d'une prise domestique standard) dont le coût unitaire installé est évalué à environ 500€. En revanche, l'investissement de bornes en voirie ou dans les parkings publics demandera des travaux plus importants. L'installation de systèmes de charge très rapide, équivalents des stations services actuelles, est également envisagée mais leur coût sera très élevé notamment pour

L'investissement total est estimé à 4,75 Md€ d'ici 2020 dont environ 2 Md€ pour des prises de charge lente au domicile ou au travail. Les 2,75 Md€ restants correspondent donc aux 400 000 prises (lentes ou rapides) ayant vocation à être partagées en voirie ou sur des parkings. Hors particuliers et entreprises, il faudrait donc mobiliser environ 300 M€ par an en moyenne d'ici cette date. En 2025, l'investissement total à réaliser devrait dépasser 10,5 Md€, soit une



accélération des investissements entre 2020 et 2025 (environ 1 Md€ par an à prévoir).

### 3. Répartition du financement

Pour les infrastructures privées (domicile par exemple), c'est l'utilisateur qui prendra majoritairement en charge l'ensemble des coûts d'infrastructure et d'énergie. Dans le cas d'infrastructures partagées, les coûts pourront être couverts par les usagers (abonnement, paiement à l'usage), des contributions possibles des parcs de stationnement ainsi que par des financements publics car les délais de retour des investissements sont longs : une part du Grand Emprunt devrait notamment y être affectée. Enfin, le renforcement du réseau électrique devrait être financé par les Tarifs d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE).

Les collectivités locales commencent également à s'impliquer : une douzaine d'agglomérations (Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, Le Havre et Nancy) se sont récemment engagées à déployer une infrastructure de recharge dans le cadre d'une charte signée avec l'Etat. Plusieurs projets d'expérimentations sont actuellement en cours (par exemple le projet SAVE : Seine Aval Véhicule Electrique).

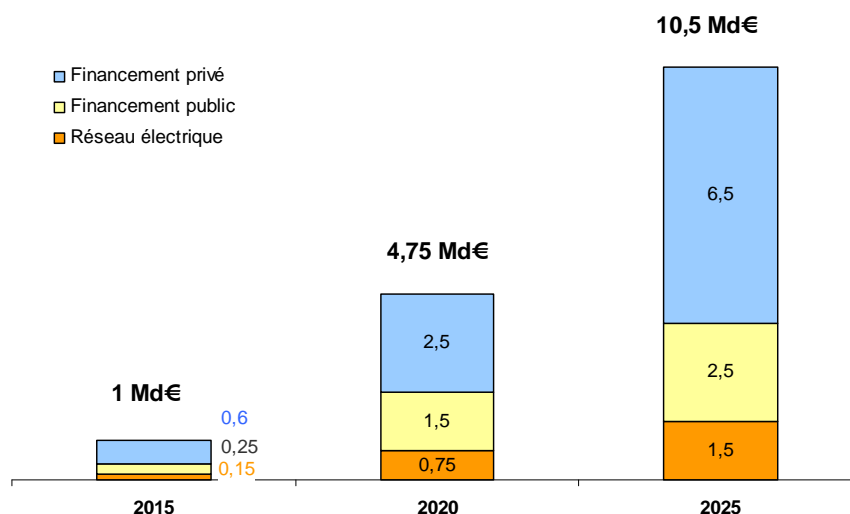
Enfin, les opérateurs privés (entreprises de Travaux Publics ou opérateurs de mobilité par exemple) ont un rôle important à jouer, par exemple dans le cadre de projets de partenariat publics-privés portant sur la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure de recharge.

### 4. Mobilité électrique urbaine : de nouvelles pistes de réflexion

Au delà des bornes de recharge c'est toute une réflexion sur la mobilité électrique en ville qui commence à se dessiner autour de différentes problématiques :

- pour le fret avec la livraison sur les derniers kilomètres à partir de plate formes logistiques situées en périphérie.
- pour les aménagements urbains à réaliser pour le stationnement : une emprise devra être octroyée aux véhicules électriques, par exemple dans les projets de véhicules en libre service.
- pour les nouvelles technologies d'information et de communication : elles sont indissociables de l'usage du véhicule électrique, notamment en ce qui concerne le système de paiement pour les bornes de recharge ou l'usage des véhicules en libre service (disponibilité des véhicules, des emplacements de parking etc...).

### ✓ Prévisions d'investissements pour les infrastructures de recharge (en milliards €)



Source: UFE - Conclusions du Groupe de Travail sur les Infrastructures de charge

## ■ Vers un nouvel « écosystème » de production/consommation d'énergie électrique ?

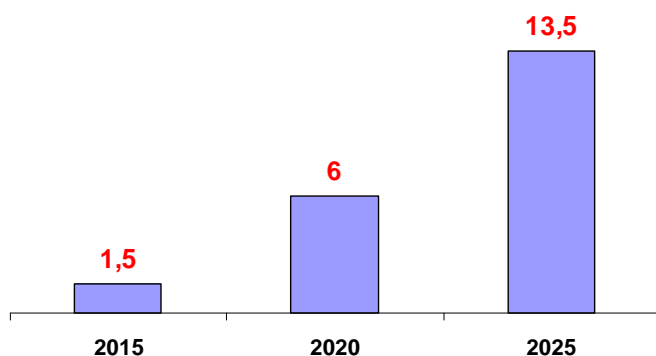
L'impact positif en termes de CO<sub>2</sub> du véhicule électrique sera d'autant plus élevé si deux préalables sont réunis : une production d'électricité peu émettrice et des réseaux de transport et de distribution « intelligents ».

### 1. Impact du véhiculé électrique sur l'équilibre production/consommation électrique

L'intérêt du véhicule électrique en termes de rejets de CO<sub>2</sub> est non contestable lorsque l'électricité est produite à partir de sources peu émettrices (renouvelable ou nucléaire par exemple). En revanche, dans le cas de pays où le bouquet énergétique est largement composé de ressources fossiles (charbon ou pétrole) comme pour la Chine ou l'Inde, l'avantage écologique du véhicule électrique est à ce jour faible ou inexistant : une pollution locale par un véhicule est remplacée par des émissions sur le lieu de production de l'électricité. Les solutions de captage du CO<sub>2</sub> sur les centrales thermiques seraient dans ce cas des compléments importants au développement des véhicules électriques.

Un nombre de véhicules de l'ordre de 2 millions en 2020 génèrerait une consommation électrique entre 5 et 6 TWh en 2020. Avec prédominance de la charge normale, ce scénario ne pose a priori pas de problème en termes de capacité de production. Cependant, en période de pics de consommation (en hiver par exemple) ou dans certaines régions dont l'alimentation électrique risque parfois la rupture (Bretagne ou Paca), l'essor du véhicule électrique serait susceptible de fragiliser le système électrique. De plus, si la charge rapide se développe plus qu'anticipé, la puissance appelée sera beaucoup plus importante et des déséquilibres pourraient apparaître en période de pointe de consommation.

### ✓ Consommations annuelles prévisibles (TWh) des véhicules électriques en France



Source : Rapport Legrand sur le véhicule décarboné.

### 2. Les réseaux de transport d'électricité : un besoin encore accru pour les réseaux intelligents

Une communication entre les réseaux de distribution et les batteries des véhicules lors de la phase de recharge offre des perspectives intéressantes : des systèmes incitatifs avec des boîtiers intelligents peuvent en effet être mis en place afin de permettre une recharge des batteries au moment où les appels de puissance sont les plus bas, au milieu de la nuit par exemple. De plus, les réseaux intelligents permettent d'envisager les batteries des véhicules comme stockage, notamment pour intégrer une production croissante d'énergie renouvelable (éolien ou solaire), par nature intermittente. Des concepts innovants comme le V2G (Vehicule to Grid) consistent à laisser le véhicule connecté dès qu'il est à l'arrêt (en pratique plus de 90% du temps) : la recharge de la batterie est pilotée par un signal extérieur afin qu'elle se charge préférentiellement lorsqu'il y a abondance de production d'électricité bon marché et, inversement, qu'elles déstockent l'électricité en période de pointe de demande sur le réseau. Ces solutions, séduisantes en théorie, demandent encore à être validées techniquement. Certains industriels envisagent également une seconde vie pour les batteries à l'issue de leur usage automobile, en les utilisant comme stockage d'électricité dans les bâtiments.

*Le développement du véhicule électrique nécessite donc une réflexion en amont sur les infrastructures qui doivent lui être associées : au-delà des infrastructures liées à sa charge ou à son stationnement, l'essor potentiel de la consommation électrique doit aussi amener à considérer les impacts sur le système électrique dans son ensemble.*

Jean-Philippe Dupeyron  
[dupeyronjp@fnfp.fr](mailto:dupeyronjp@fnfp.fr)

# ACTUALITE DOCUMENTAIRE

MAI 2010

## ■ Des sites Web à visiter

### - <http://www.data-gov-uk>

Le portail d'accès aux données publiques britanniques, ouvert le 19 janvier dernier, fournit un accès coordonné à plus de 2 800 bases de données produites par les pouvoirs publics anglais. Créé dans le prolongement du site portail lancé en 2001 inventariant les données publiques disponibles pour une réutilisation commerciale, le site data.gov.uk donnera accès à terme aux données qui ne sont pas aujourd'hui accessibles en ligne ou disponibles pour une éventuelle réutilisation. L'Etat américain a lui aussi lancé son site data.gov il y a quelques mois dans l'objectif de faciliter l'accès et la réutilisation de ses données publiques.

### - <http://www.planbleu.org/>

Riche de plus de 7 000 références sur les problématiques environnementales, économiques et de développement durable des pays méditerranéens et du monde, l'espace « Ressources documentaires » du Plan bleu est maintenant consultable en ligne. Le Plan Bleu est un centre à vocation internationale chargé de produire de l'information et de la connaissance sur les enjeux environnementaux et le développement durable en Méditerranée. L'espace « Ressources documentaires » permet désormais d'effectuer des recherches à partir du catalogue du Plan Bleu qui collecte depuis 30 ans une documentation variée (annuaires statistiques, actes de conférences, thèses, rapports nationaux et internationaux, etc.) sur les 21 pays riverains de la Méditerranée.

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

Polis est un réseau regroupant les principales villes et régions européennes qui œuvrent ensemble au développement de technologies et de politiques innovantes dans le domaine du transport local. L'objectif est d'améliorer le transport local en ayant recours à des stratégies intégrées prenant en compte les enjeux tant économiques, sociaux qu'environnementaux de notre société. Polis favorise ainsi les échanges d'expériences et les transferts de connaissance entre les autorités locales et régionales d'Europe, et fournit aux décideurs les outils et les informations nécessaires pour faire de la mobilité durable une réalité.

## ■ Vos lectures

### Numéros spéciaux - Dossiers

#### - «Le viaduc de Millau »

Travaux, n° 868, Janvier 2010 -152 p.

#### - « Relance de l'économie »

Le Monde, Les Cahiers de la compétitivité, 11 Février 2010 - 10 p.

## Ouvrages

- « **Sortie de crise : vers l'émergence de nouveaux modèles de croissance ?** »  
COHEN (Daniel) - Paris : Centre d'analyse stratégique, Octobre 2009, Document de travail - 224 p.

La crise sévit au moment même où le monde entier prend conscience de la catastrophe qui nous menace si nous ne changeons pas nos habitudes de consommation. De nouveaux comportements émergent, plus respectueux de l'environnement, plus économes en ressources, qui pourtant ne concernent pas encore l'ensemble de nos concitoyens. A quelles conditions les français pourraient-ils se convertir massivement à une consommation responsable qui serait le gage d'un nouveau modèle de croissance ?

Daniel Cohen est Professeur d'économie à l'Ecole normale supérieure, à Paris 1 et à l'Ecole d'économie de Paris. Il est membre du Conseil d'Analyse Economique (CAE).

- « **Conseils régionaux : la politique autrement** »  
DUMONTEIL (Jean) - Paris : Editions du Secteur public, 2010. - 170 p.  
Prix : 18,05 euros.

Les régions sont les institutions démocratiques les plus jeunes de la République. Depuis les premières élections régionales en 1986, elles ont beaucoup évolué. Par leur positionnement territorial entre l'Etat et la commune, par leur rôle de stratège et d'ensemblier du développement local, par la composition de leurs assemblées élues au scrutin proportionnel à prime majoritaire, les Conseils régionaux ont un positionnement singulier dans la vie politique française. Au-delà de leurs compétences obligatoires, les conseils régionaux ont désormais investi tous les champs de la politique locale. Jeunesse, culture, économie, technologies numériques, lignes TGV, du financement de grands projets structurants aux subventions à la vie associative locale, les assemblées régionales interviennent tous azimuts. Ce livre concret et bien documenté est un voyage instructif au cœur des Conseils régionaux, institutions trop méconnues de la République décentralisée.

## ■ Vos colloques

### Mai 2010

- « **16<sup>ème</sup> édition du Congrès Mondial de l'IRF** »  
Du 25 au 28 mai 2010 - Lisboa Congress Centre, Portugal

Contacts et inscription :

Evelise Domingues  
AIP Lisboa Congress Centre  
Tél. +(351).21.360.1406  
Fax. +(351).21.360.1499  
E-mail : evelise.domingues@aip.pt

### Juin 2010

- « **Transports Publics 2010 : Salon européen de la mobilité** »  
Les 8, 9 et 10 juin 2010 - Paris Expo / Porte de Versailles

Contacts et inscription :

GIE Objectif transport public  
GART-UTP  
48, avenue du Général Leclerc - F-75014 Paris  
Tél. 01.48.74.04.82  
E-mail : salon@objectiftransportpublic.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             |
-