



Dossiers Éco

N° 133 – Août 2010

BREVES ECONOMIQUES

CONJONCTURE

■ Travaux Publics : rattrapage au second trimestre !

Le second trimestre 2010 est marqué par un rattrapage de l'activité après les conditions climatiques difficiles du début de l'année. Sur les 6 premiers mois de l'année, les facturations en euros courants restent néanmoins encore en baisse de 2,2%. L'opinion des entrepreneurs en

juillet 2010 sur les perspectives d'activité se stabilise à un niveau relativement bas. Les Travaux Publics manquent encore de visibilité et de ce fait, la concurrence sur les prix est toujours très vive.

■ Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 2^{ème} trimestre 2010

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion de juillet 2010 mettent une fois de plus en exergue les inquiétudes pour l'année 2010

concernant l'activité. La concurrence sur les prix est très forte, voire totalement déconnectée des fondamentaux : coûts et activité.

MAITRES D'OUVRAGE

■ Premières tendances sur les budgets primitifs 2010 des départements

En 2010, une analyse de 81 budgets primitifs de départements montre une évolution du budget total de +2%. Les dépenses de fonctionnement sont toujours en hausse, en revanche, les dépenses d'investissement reculent de 9,4% par

rapport à l'année précédente. Les dépenses destinées aux Travaux Publics diminuent dans leur globalité de 10,9% avec un recul marqué des dépenses d'investissement, des subventions et des dépenses d'entretien.

■ Réduction des marges de manœuvre des finances publiques crise après crise

Le secteur des Travaux Publics alterne, de façon cyclique, périodes de croissance et périodes de crise. Actuellement au cœur d'une phase de récession, 2010 sera la troisième année successive de baisse du chiffre d'affaires, les Travaux

Publics ne pourront retrouver le chemin de la croissance que si le secteur public relance son effort d'investissement. Or, on le sait, les finances publiques et principalement celles de l'Etat souffrent.

■ Quelques enseignements des dernières crises

Au cours des 40 dernières années, les Gouvernements successifs ont très souvent surévalué la croissance du PIB dans leur compte associé au Projet de Loi de Finances. L'écart est en moyenne de 0,5% par an. Les dépenses évoluant suivant un rythme plus rapide que celui

des recettes, les finances publiques voient leurs marges de manœuvre se contracter d'année en année. De crise en crise, la part de la dette publique dans le PIB monte alors que la croissance économique est très faible.

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

■ Info chantiers : 1^{er} trimestre 2010

EUROPE ET INTERNATIONAL

■ Chantiers TP export : 1^{er} semestre 2010

Cette note présente les opérations, en cours, des entreprises françaises de Travaux Publics, sur les marchés extérieurs, ainsi que des contrats conclus au premier semestre 2010. A travers des « chantiers-phare » illustrant le sa-

voir-faire des entreprises françaises, les chantiers en cours et les signatures de contrats proposés par zone géographique, voici une illustration (non exhaustive) de la présence française dans le monde.

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

■ Sites web recommandés, ouvrages et annonces de colloques

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 |
-

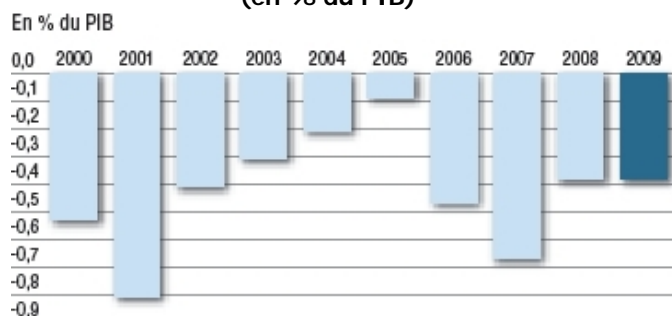
ÉCONOMIQUES...BRÈVES ÉCONOMIQUES...BRÈVES

■ Baisse des recettes de l'Etat : 100 milliards d'euros en 10 ans

Depuis 2000, l'Etat a perdu entre 100 milliards et 120 milliards d'euros de recettes fiscales, soit entre 5,3% et 6,2% du PIB.

Selon le Gilles Carrez, rapporteur général UMP du budget à l'Assemblée Nationale, 70 milliards d'euros de réductions d'impôts ont été accordés par les gouvernements successifs depuis dix ans¹. Le rythme des allègements d'impôts a par ailleurs été nettement plus élevé entre 2000 et 2002 (0,6% de PIB de diminution de prélèvements par an en moyenne) qu'entre 2003 et 2009 (0,36% de PIB).

✓ L'impact des baisses d'impôts sur le budget général de l'Etat (en % du PIB)



Source : Rapport Carrez préalable au débat d'orientation des finances publiques (30 Juin 2010)

Dans le même temps, 40 milliards d'euros de recettes ont été reversés à la Sécurité sociale et aux collectivités locales, ces baisses n'étant pas compensées simultanément par une baisse des dépenses.

L'heure est à la rigueur budgétaire et les objectifs sont aujourd'hui ambitieux.

Le gouvernement a d'une part multiplié ses engagements auprès de Bruxelles et s'est engagé à réduire le déficit à 6% en 2011, puis à 3% en 2013. Pour cela, 45 milliards d'euros de dépenses publiques doivent être économisés en trois ans, en s'attaquant aux frais de fonctionnement de l'Etat et aux dépenses d'intervention (Impôt sur les sociétés, taxe sur la valeur ajoutée, aides au logement, etc.).

Les niches fiscales doivent aussi être revues à la baisse, de l'ordre de 10 milliards d'euros en 2011-2012.

Le gouvernement a par ailleurs décidé de ne plus augmenter les fonds alloués aux départements, communes et régions, qui représentent pourtant 30% des recettes de ces derniers.

L'Etat confirme ainsi sa volonté de réduire les dépenses, mais à quel prix ?

☞ On peut dès maintenant s'interroger sur l'éventuel impact de ces mesures sur l'investissement des collectivités. L'Observatoire des finances locales a par ailleurs tablé sur une baisse des dépenses d'équipement de 2,2% pour les départements et 3,4% pour les régions dès 2010...

¹ Pour plus d'informations, le Rapport Carrez est téléchargeable sur [le site de l'Assemblée Nationale](#).

■ Plan de Relance : il reste 4 milliards d'euros

Sur les 38 milliards d'euros prévus initialement dans le Plan de Relance, 34 milliards ont été investis, soit 88% des sommes prévues pour 2009-2010.

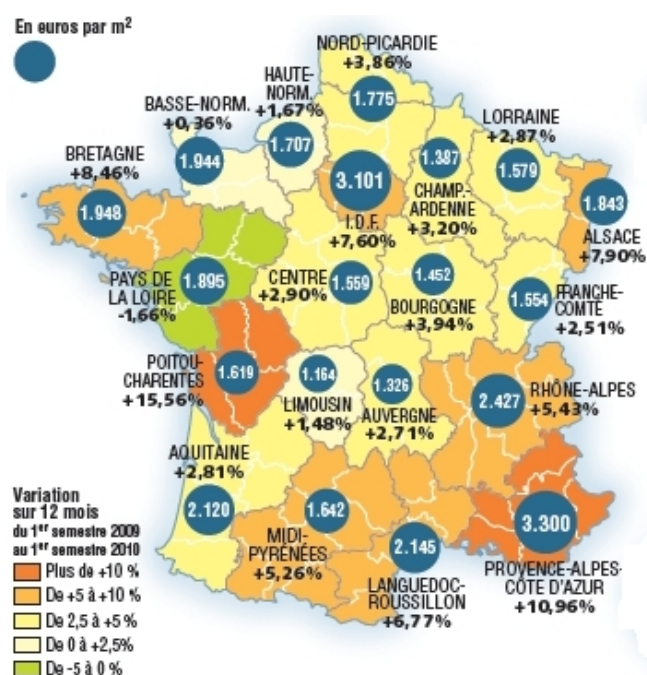
Aujourd'hui, près de 20 000 entreprises ont été garanties par Oséo, 836 000 primes à la casse payées, mais aussi 2,5 milliards d'euros sur les 4 milliards prévus initialement ont été payés par l'Etat pour la réalisation des 1 500 chantiers estampillés « Relance ». Certains sont bien avancés, voire aboutis comme la gare LGV de Bordeaux ou le « tram-train » de Mulhouse, mais d'autres ont pris du retard, notamment dans le domaine hospitalier ou les équipements sociaux. L'accent devrait être mis sur ces deux volets d'ici à fin 2010.

☞ Sur les 4 milliards prévus initialement pour les infrastructures dans le cadre du Plan de Relance, il ne reste plus qu'un 1,5 milliard disponible. Selon le gouvernement, « l'investissement privé n'a pas pris le relais de l'investissement public »... Difficile de tabler sur une reprise vigoureuse avant 2011 donc.

■ Embellie des prix de l'immobilier : hausse des droits de mutation ?

Les prix de l'immobilier, après la chute consécutive à la crise constatée sur l'ensemble du territoire, s'envolent de nouveau : de mi-2009 à mi-2010, le prix du mètre carré a progressé de 8,5% au niveau national. La hausse depuis le 1^{er} janvier est de près de 5% pour l'ancien.

✓ Les prix de l'immobilier par région (en euros par m²)



Source : Les Echos, 2010.
D'après les données du réseau Century

Cette remontée des prix s'explique principalement par des taux d'intérêt historiquement bas qui ont permis aux primo-accédants d'accéder à des conditions d'emprunt optimales et aux pluri-accédants un retour sur le marché.

Cette augmentation du nombre des transactions accompagnée de l'embellie du prix des biens devrait provoquer une remontée des droits de mutation, particulièrement à Paris, dans les régions Bretagne, Poitou-Charentes ou PACA ou la reprise du marché immobilier est la plus accentuée.

Après la forte baisse constatée en 2009, les recettes liées aux droits de mutation devraient ainsi à nouveau augmenter et soulager les départements en difficulté financière, et ce particulièrement à l'heure actuelle.

☞ Cette reprise du prix de l'immobilier s'annonce comme une bonne nouvelle pour les collectivités qui voient des recettes supplémentaires arriver.

Laëtitia Bompérin – bomperinl@fnfp.fr

CONJONCTURE

Travaux Publics : rattrapage au second trimestre !

Le second trimestre 2010 est marqué par un rattrapage de l'activité après les conditions climatiques difficiles du début de l'année. Sur les 6 premiers mois de l'année, les facturations en euros courants restent néanmoins encore en baisse de 2,2%. L'opinion des entrepreneurs en juillet 2010 sur les perspectives d'activité se stabilise à un niveau relativement bas. Les Travaux Publics manquent encore de visibilité et de ce fait, la concurrence sur les prix est toujours très vive.

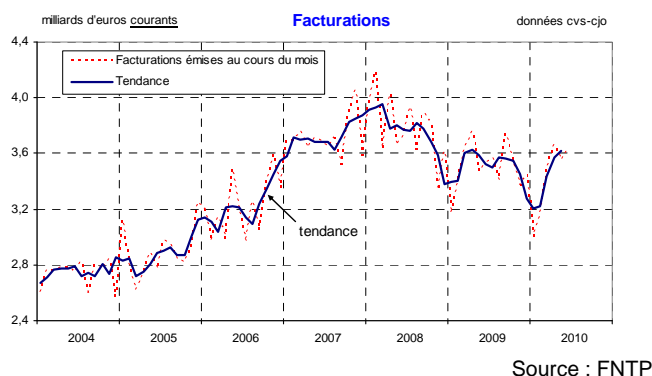
Rattrapage de l'activité plus que reprise

1. Rattrapage de l'activité au 2nd trimestre 2010

Au second trimestre 2010, la conjoncture dans les Travaux Publics s'améliore. Les facturations sont en légère hausse de +1,1% en euros courants par rapport à la même période de l'année précédente. Sur l'ensemble du premier semestre, l'activité reste encore en recul de 2,2% en euros courants avec d'importantes disparités régionales voire départementales.

Ce regain d'activité constitue néanmoins plus un rattrapage après un premier trimestre marqué par des conditions climatiques difficiles qu'un signe de reprise durable. Un fléchissement de l'activité au cours de l'été est probable.

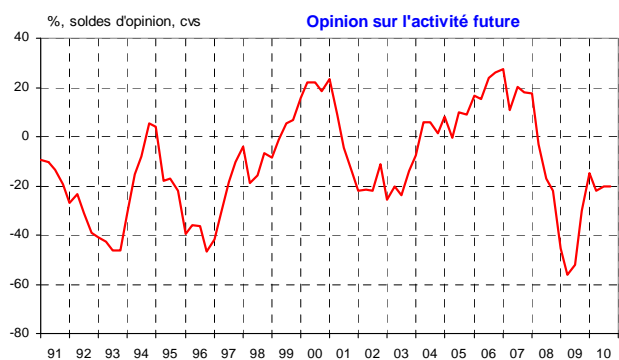
En effet, les Travaux Publics manquent encore de visibilité et subissent le contrecoup de l'effacement du plan de relance notamment de la mesure FCTVA.



2. Opinion sur l'activité future : stabilisation

Les résultats de l'enquête d'opinion FNTP/INSEE ne laissent pas envisager une franche amélioration de

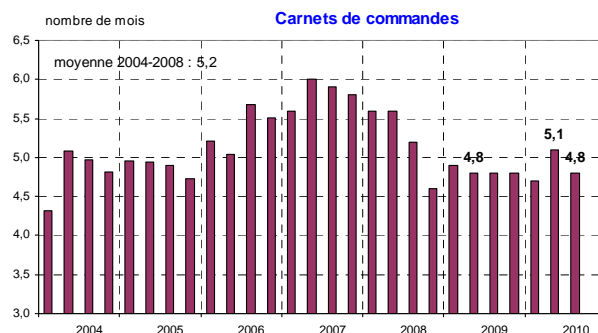
l'activité. Les soldes d'opinion se maintiennent au niveau du trimestre précédent.



3. Carnets de commandes : 4,8 mois d'activité

A fin juillet 2010, les carnets de commandes s'établissent à 4,8 mois d'activité en moyenne nationale. Ils sont inférieurs à la moyenne constatée sur la période 2004-2010.

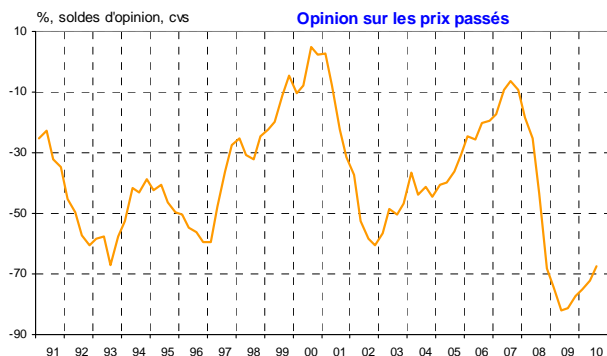
Cependant, la dégradation des carnets, par rapport au haut niveau de l'année 2007, semble être enrayée.



4. Concurrence toujours très vive sur les prix

Le secteur demeure extrêmement concurrentiel : les tensions sur les prix sont toujours présentes alors que le coût des matières premières est orienté à la hausse.

Les entreprises continuent de soumissionner à des niveaux de prix extrêmement bas, parfois en totale déconnexion avec les prix de revient.



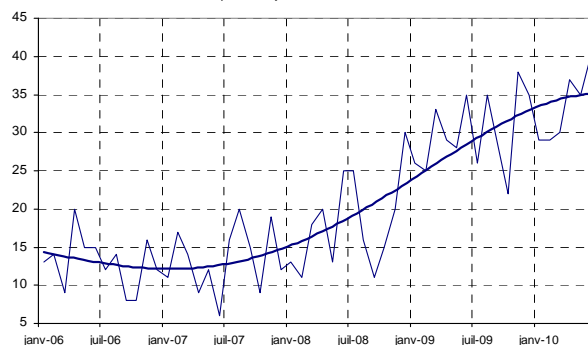
Source : INSEE/FNTP

5. Progression des défaillances d'entreprises

Le secteur des Travaux Publics, et notamment les plus petites entreprises, est fragilisé par la baisse d'activité et les prix pratiqués. De nombreuses entreprises rencontrent des difficultés de trésorerie croissante.

Ainsi, selon les statistiques de la caisse des congés payés (CNETP), le nombre de défaillances d'entreprises (redressements ou liquidations judiciaires) a plus que doublé entre 2007 et 2009 (+125% en nombre d'entreprises soit 360 en 2009).

nombre de redressement et liquidation judiciaire des adhérents



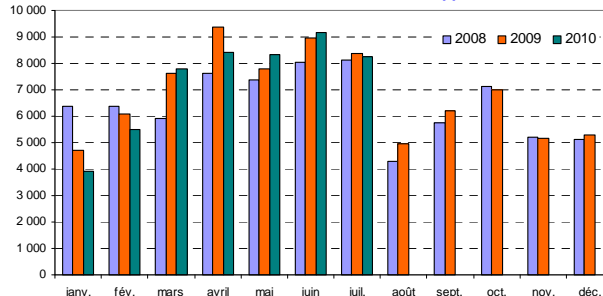
Source : CNETP

6. Appels d'offres : léger retrait !

Le volume d'appels d'offre reste encore en retrait par rapport à l'année 2009.

Sur les 7 premiers de l'année 2010 le nombre de lots de Travaux Publics dans les appels d'offre de marchés publics (indicateur fourni par Vecteur Plus) est de 4% inférieur à celui de la même période de l'année précédente. La baisse est particulièrement forte pour les Départements et les Régions avec un repli de plus de 20%.

Nombre de lots de Travaux Publics dans les appels d'offres



Source : Vecteur Plus

■ Emploi : léger regain pour l'intérim

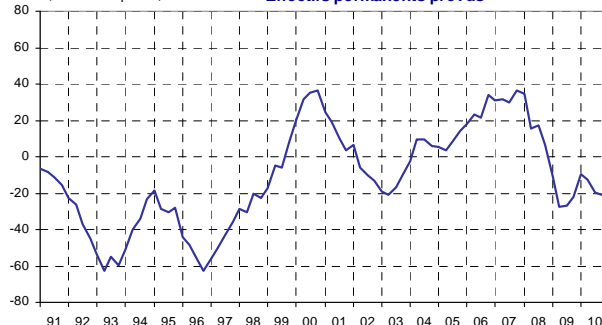
1. Effectifs : poursuite de la baisse des effectifs

L'opinion des entrepreneurs sur leurs perspectives de recrutement affiche une nouvelle dégradation en juillet 2010. Les effectifs ouvriers permanents restent sur un trend baissier de l'ordre de 2% l'an.

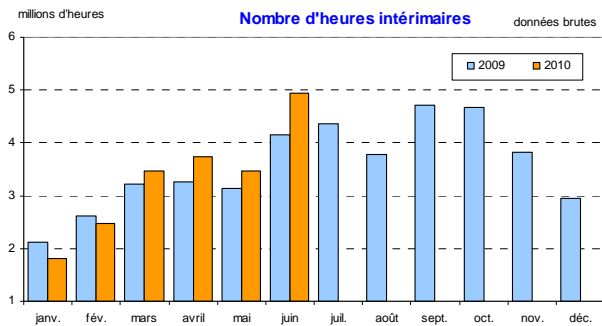
En revanche, l'intérim affiche un net redressement depuis 4 mois, en comparaison cependant d'un faible niveau. Le travail intérimaire joue le rôle de variables d'ajustement à l'activité.

% , soldes d'opinion, cvs

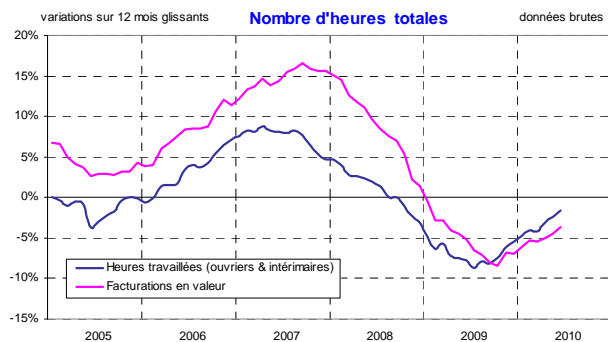
Effectifs permanents prévus



Source : INSEE/FNTP



Source : FNTF



Source : FNTF

2. Heures travaillées totales et facturations

La productivité du travail (intérim et ouvriers permanents) s'est redressée assez significativement en juillet. On constate une divergence entre l'évolution des facturations en euros courants et celles des heures travaillées totales. Ceci illustre les tensions sur les marges des entreprises de Travaux Publics.

Sébastien Perruchot – perruchots@fntp.fr

CONJONCTURE

Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 2^{ème} trimestre 2010

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion de juillet 2010 mettent une fois de plus en exergue les inquiétudes pour l'année 2010 concernant l'activité. La concurrence sur les prix est très forte, voire totalement déconnectée des fondamentaux : coûts et activité.

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

- ❑ « Marché frileux avec des affaires en appels d'offres à des prix très bas ».
- ❑ « Les collectivités rurales vont considérablement diminuer leurs budgets travaux. Seules des aides publiques pourront pallier à ces diminutions ».
- ❑ « Une demande toujours faible et manque de lisibilité sur le moyen terme. Prix toujours trop faibles ».
- ❑ « Nous rencontrons des problèmes de fiabilité dans le démarrage des travaux prévus. Les reports sont successifs avec finalement plus aucune confiance dans la capacité des donneurs d'ordre à respecter leurs engagements en termes de démarrage des travaux ».
- ❑ « Le niveau des prix aujourd'hui pratiqué est anormalement bas. Il va entraîner certainement des défaillances d'entreprises ».
- ❑ « Pour les marchés publics impossibles d'être retenu car la concurrence pratique des tarifs impossible à appliquer. Il y a deux ans par rapport au bordereau de prix nous étions à -15% ou -17%. Aujourd'hui les marchés publics sortent avec -40% ».
- ❑ « Alternance de, beaucoup de travail puis tout s'arrête net ».
- ❑ « La tendance générale ne semble pas s'améliorer contrairement à ce que l'on pensait le trimestre dernier ».
- ❑ « A fin mai 2010, le volume d'affaires auquel nous avons répondu est en recul d'environ 40% à comparer à fin mai 2009 ».
- ❑ « Problème des Marchés Publics à Procédures adaptées (MAPA). Les collectivités n'hésitent pas à consulter plusieurs fois afin de faire baisser les prix ».
- ❑ « Prix anormalement bas dans le domaine des réseaux humides (AEP et assainissement). Les renouvellements des marchés ERDF, GRDF, France Telecom sont négociés à la baisse ».
- ❑ « Un carnet de commandes toujours sous pression, mais malgré tout pas dramatique en volume. Par contre un niveau de prix très bas qui n'amène pas l'équilibre dans nos comptes ».
- ❑ « Notre trésorerie est très basse, nous avons dû faire appel à deux banques supplémentaires et fonctionnons constamment à découvert ».
- ❑ « Faute d'activité suffisante pour les grandes entreprises, celles-ci cassent les prix et prennent les chantiers normalement réalisables par les TPE, lesquelles ne peuvent pas s'aligner. A terme, il risque d'y avoir une disparition importante des TPE compte tenu du coût du matériel et des charges importantes ».
- ❑ « Si l'activité s'est un peu relancée au cours du dernier trimestre pour la partie publique. Nous ressentons toujours une forte fébrilité des investisseurs privés qui attendent sans doute un peu de reprise économique afin de relancer leurs projets ».

- « Il faudrait faire des actions auprès des administrations pour que les délais de paiement marché publics soient respectés, éviter les prix catastrophiquement bas qui sortent de la mauvaise concurrence ».
- « Activité normale pour la saison. La nette amélioration climatique relance notre activité mais on ne pourra certainement pas rattraper le retard accumulé ce début d'année ».
- « Des projets sont différés dans l'attente d'accord de subventions pour certaines mairies. L'industrie semble relancer des projets ».
- « Dégradation très forte du niveau des prix et raréfaction du volume d'affaires et de dossiers. Si 2010 semble en partie assurée. Très forte inquiétude pour 2011, notamment au niveau du volume d'activité ».
- « Les services de l'Etat et collectivités ne respectent pas la baisse des délais de paiement alors que nous, nous l'avons appliqué ».

Sébastien Perruchot – perruchots@fnfp.fr

MAITRE D'OUVRAGE

Premières tendances sur les budgets primitifs 2010 des départements

En 2010, une analyse de 81 budgets primitifs de départements montre une évolution du budget total de +2%. Les dépenses de fonctionnement sont toujours en hausse, en revanche, les dépenses d'investissement reculent de 9,4% par rapport à l'année précédente. Les dépenses destinées aux Travaux Publics diminuent dans leur globalité de 10,9% avec un recul marqué des dépenses d'investissement, des subventions et des dépenses d'entretien.

Avertissement : les données des budgets primitifs ne prennent pas en compte les décisions modificatives.

■ Aperçu global sur 81 départements : hausse des dépenses sociales, baisse de l'épargne brute et de l'investissement

✓ Un budget total en progression de +2% entre 2009 et 2010

en millions d'euros courants	BP 2008	BP 2009	BP 2010	évolution 2009/2008	évolution 2010/2009
Budget total	56 978	59 466	60 679	+4,4%	+2,0%
Dépenses réelles de fonctionnement	38 101	40 113	41 633	+5,3%	+3,8%
PART DES DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT DANS LE BUDGET TOTAL	67%	67%	69%		
dont dépenses de personnel	7 681	8 307	8 645	+8,2%	+4,1%
dont dépenses d'aide sociale (y compris RMI, RSA et APA)	22 421	23 530	24 764	+4,9%	+5,2%
dont contributions au SDIS*	1 801	1 883	1 940	+4,5%	+3,0%
Dépenses réelles d'investissement (hors remboursement de dette)	12 337	12 239	11 090	-0,8%	-9,4%
PART DES DEPENSES REELLES D'INVESTISSEMENT (HORS REMB. DE LA DETTE) DANS LE BUDGET TOTAL	22%	21%	18%		

Source : Budgets primitifs 2008, 2009 et 2010 de 81 départements

Les 81 départements dont le budget primitif a pu être analysé devraient voir leurs dépenses totales progresser de +2,0% en 2010 par rapport à 2009.

Les dépenses de fonctionnement en 2010 représentent 69% du budget global contre 66% en 2006. Elles **devraient croître de +5%** cette année.

Parmi les dépenses des départements :

- les dépenses de personnel progressent de 4,1%; cette évolution est liée au transfert de

personnel aux départements qui a pris effet depuis le 1^{er} janvier 2005 et qui s'opère visiblement dans les budgets depuis 2006 ;

- les dépenses d'aide sociale (RMI/RSA, APA et PCH notamment) augmentent de 5,2% ; elles sont un poste majeur dans le budget des départements (près de 60% des dépenses de fonctionnement). Avec la crise économique et le vieillissement de la population, elles croissent nettement : +26% entre 2006 et 2010. Les dépenses de RSA sont, de plus, sujettes aux aléas

de la conjoncture économique d'une part et des décisions nationales en faveur des chômeurs en fin de droit d'autre part. D'après une étude de l'Observatoire national de l'action sociale décentralisée cette hausse devrait se poursuivre pendant les trois prochaines années en raison « de la progression de la précarité qui entraîne l'accroissement des demandes d'allocations, de prestations et de mesures d'accompagnement ». D'après les BP 2010 étudiés, les dépenses sociales augmenteront de plus de 7% pour un tiers des départements.

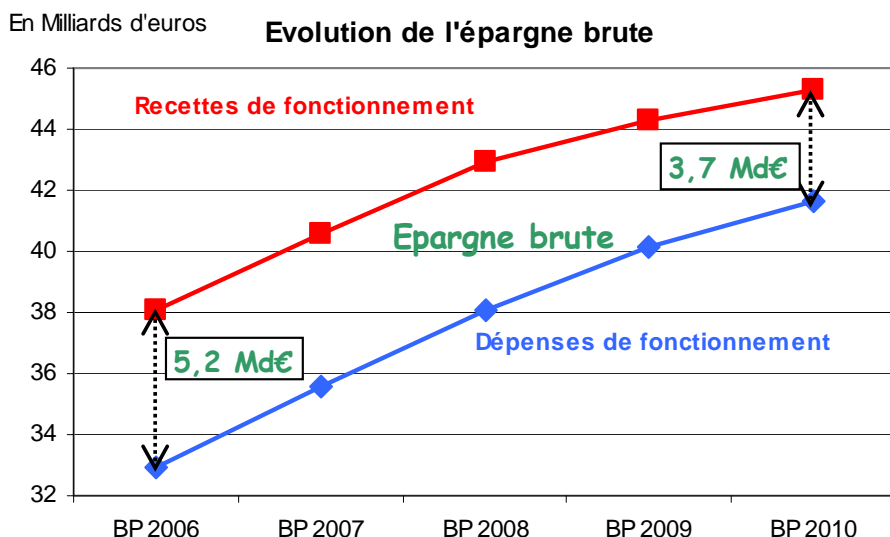
- les contributions versées au Service Départemental d'Incendie et de Secours (+3% en 2010).

La progression des dépenses de personnel et de la contribution au SDIS est moins soutenue en 2010 qu'en 2009. En revanche la croissance des dépenses

sociales s'accélère compte tenu du contexte économique et social défavorable.

En parallèle, les recettes de fonctionnement, constituées des impôts et taxes prélevés par les départements connaîtront une croissance moins rapide : +2,3%.

Jusqu'en 2008, les départements ont pu compter sur une recette assez dynamique, les droits de mutation. Avec la crise, ceux-ci ont chuté dans beaucoup de départements. La baisse pour 2010 devrait être de celle de 2009, soit environ -15%. Pourtant leur impact n'est pas le même pour tous les départements puisque les droits de mutation pèsent entre 3% et 24% des recettes de fonctionnement. Par ailleurs, il existe certains signaux optimistes : des études de la FNAIM ou de la chambre des notaires de Paris montrent une évolution positive des prix mais surtout du nombre de transactions dans certaines régions, notamment en Ile-de-France.



L'épargne brute des départements a reculé de 29% entre le BP 2006 et le BP 2010.

Elle a fortement chuté en 2009 et 2010.

Source : BP 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010 de 81 départements

Les dépenses de fonctionnement augmentant sur un rythme plus rapide que les recettes de fonctionnement, il en résulte un effet de ciseaux qui conduit à une baisse de la marge brute des départements. Elle est en baisse de 29% entre les BP 2006 et les BP 2010 sur le même échantillon de 81 départements.

L'épargne brute est un moyen de financement des investissements des départements. Elle représentera 33% de ces derniers en 2010 contre 44% en 2006. Le reste est financé par les recettes d'investissement et le flux net de dettes (emprunts nouveaux - remboursements d'emprunts).

Globalement le niveau d'endettement des départements n'est pas inquiétant. Mais la tendance est à

son accroissement. En 2010, 85% des conseils généraux auront un taux d'endettement supérieur à celui de 2009. De plus la situation d'une poignée de départements est tout de même préoccupante avec des taux d'endettement supérieur à 90%.

Avec une épargne brute en recul, un endettement en progression, les marges de manœuvre pour investir sont limitées. **Les dépenses d'investissement hors dette reculeront fortement en 2010 : -9,4%**, après une baisse de -0,8% sur le même échantillon de départements en 2009. La baisse des dépenses d'investissement touche 64 départements sur 81. La part des dépenses d'investissement (hors dette) dans le budget global recule petit à petit : 23% en 2007, 21% en 2009 et 18% cette année.

■ Baisse des crédits alloués au Travaux Publics en 2010

1- Répartition de l'investissement par destination

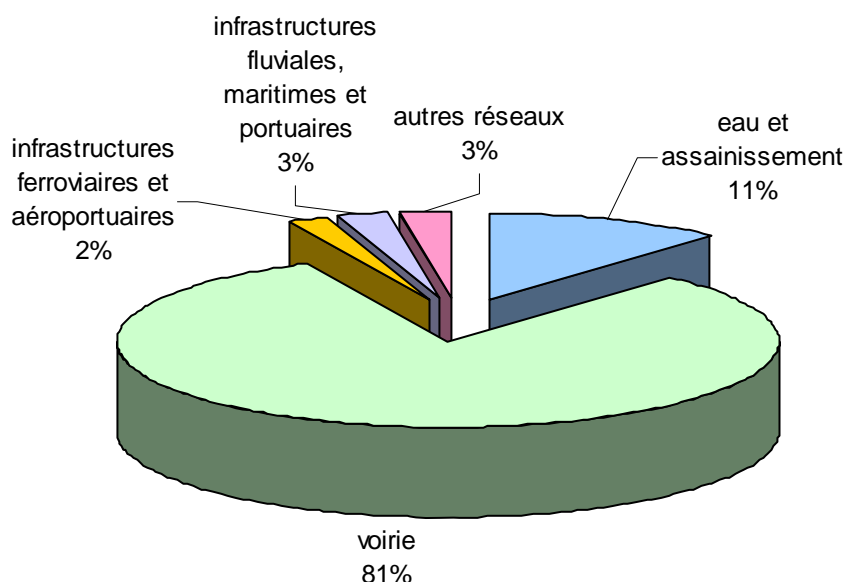
Cette analyse porte sur la partie du budget consacrée aux « **Réseaux et infrastructures** ». Elle représente **5,1 milliards d'€**, premier poste d'investissement des départements, **en recul de 10,9%**. Elle concerne :

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

En 2010, tous types de crédits confondus (direct ou indirect, investissement neuf ou entretien), **le réseau routier bénéficie de 81% de l'effort financier** des départements en faveur des réseaux et infrastructures, soit 4,1 milliards d'€.

Les réseaux d'eau et d'assainissement concentrent 11% des crédits, soit 588 millions €. Cette répartition reste identique d'une année à l'autre. Les autres postes représentent un montant global moindre, de l'ordre de 346 millions €.

✓ La route : priorité absolue des départements



Source : Budgets primitifs 2010 de 81 départements

2- Répartition de l'investissement par origine

Ces crédits se répartissent de la manière suivante :

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

existant). La majeure partie de ces crédits (près de 86%) est consacrée aux réseaux de voirie.

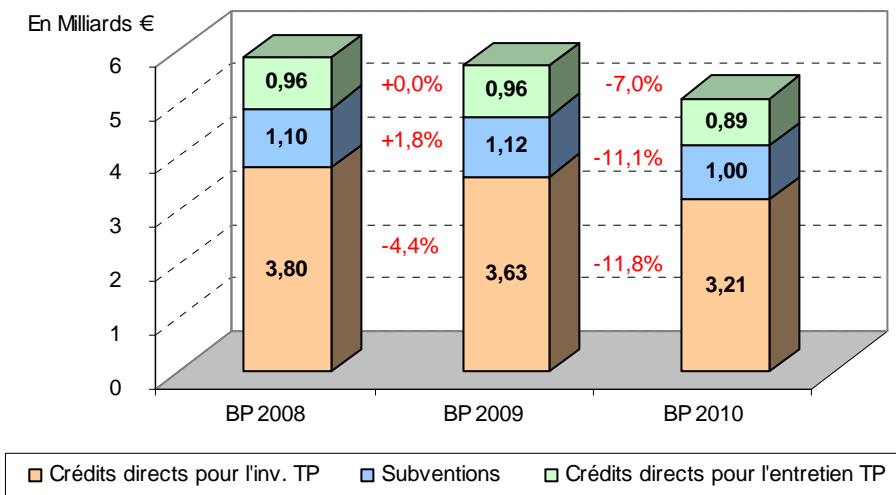
Les crédits directs reculent de 11,8%, largement entraînés par la voirie qui en constitue la quasi-totalité.

Après s'être maintenues en 2009 avec une progression +1,8%, **les subventions doivent reculer cette année de 11,1%**. Les subventions financent à hauteur de 50% l'eau & assainissement suivie de la voirie (32%). La part des aides en faveur de l'eau & l'assainissement ne cesse de croître (44% en 2008, 47% en 2009 et 50% en 2010) aux dépens de celle

consacrée à la voirie et aux infrastructures ferroviaires et aéroportuaires.

Enfin, les **crédits d'entretien** stables en 2009 devraient baisser de 7% en 2010. Environ 86% de ces crédits concernent à nouveau la voirie.

Evolution des dépenses TP par type



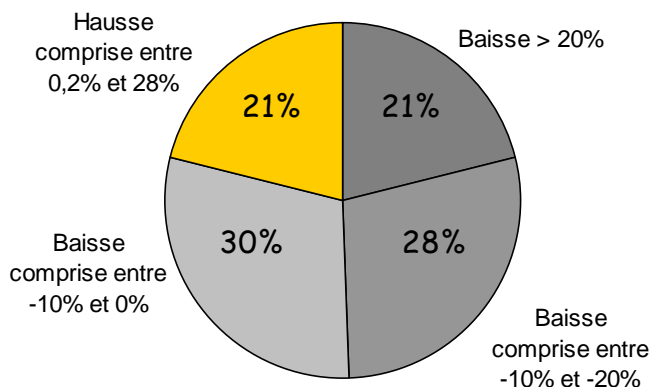
Tous les postes de dépenses consacrées aux Travaux Publics seront en baisse en 2010.

Source : Budgets primitifs 2008, 2009 et 2010 de 81 départements

Si la tendance générale est à la baisse des investissements alloués aux TP, tous les départements n'adopteront pas pour autant un comportement identique. Tout d'abord un département sur cinq augmen-

tera ses dépenses consacrées aux TP. Et si huit départements sur dix les diminueront, les proportions sont très variables. Un département sur cinq baissera ses dépenses TP de plus de 20%.

Evolution des dépenses TP en 2010 selon les départements



8 départements sur 10, parmi l'échantillon étudié, devraient baisser leurs dépenses (investissements directs et indirects et dépenses d'entretien) destinées aux activités de Travaux Publics en 2010.

Source : BP 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010 de 81 départements

■ Le rapport JAMET : des pistes pour sortir les départements de la crise

- A court terme : mettre en place un comité de suivi avec les départements qui le souhaitent pour préparer un dispositif d'aides de l'Etat (soit par abondement direct soit par avance) assorti d'une convention d'engagement d'échanges d'information et de suivi budgétaire. Dispositif qui serait étendu à l'année 2011. Une intervention de l'Etat semble inévitable en cas de hausse des dépenses sociales en cours d'année pour les départements les plus fragiles.

On peut aussi envisager une avance sur la répartition à venir du Fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR) et sur les 25% à répartir des droits de mutation à titre onéreux (DMTO).

- A moyen terme : optimiser la gestion des prestations sociales et mettre en place un dispositif d'évaluation des politiques sociales au niveau de l'Etat. Il faut prendre en compte le rôle spécifique des départements qui sont de plus en plus dans un rôle de « quasi-opérateur de l'Etat » et dont l'autonomie de gestion est de plus en plus limitée. Cela passe par des ressources pour les départements en adéquation avec leurs besoins. Il faut ouvrir le débat sur le 5^{ème} risque, la dépendance, afin de redéfinir la part du financement attribué à chaque acteur.

- Renforcer les systèmes péréquateurs entre départements et entre catégories de collectivités. Mais ceux-ci ne pourront fonctionner en cas d'augmentation rapide des dépenses sociales.

En 2011, les paramètres de répartition des différentes taxes et contributions entre les départements seront figés à partir des comptes 2010. Il ne s'agit pas d'une règle appropriée pour définir un système d'allocation des ressources à des départements qui versent des prestations sociales définies au niveau national.

La péréquation, améliorée par la réforme de la dotation globale de fonctionnement (DGF) en 2005, doit encore être renforcée. Il faut pour cela :

- Déterminer les effets réels des mécanismes actuels (nombreux et complexes) de péréquation entre départements ;
- Améliorer la distinction entre compensation et péréquation afin simplifier les relations financières entre Etat et départements ;
- Actualiser les critères utilisés pour les mécanismes de péréquation en tenant

compte de l'évolution des situations de chaque département ;

- Préférer un mécanisme de péréquation horizontale plutôt que verticale ;
- Rendre les mécanismes de péréquation effectifs lors de l'exercice budgétaire et non lors de l'exercice suivant pour atténuer les difficultés de trésorerie et l'incertitude ;
- Mettre en place un système permettant de revenir au financement du tiers de la dépense pour l'APA.

Le Conseil Constitutionnel affirme dans sa décision du 20/12/2009 que « la péréquation peut être effectuée à partir des ressources de l'Etat tout comme avec celles des collectivités concernées de la même catégorie ». La péréquation peut aussi bien compenser des disparités de charges que de ressources.

Le revenu médian par unité de consommation, le taux de chômage et la proportion des personnes de 75 ans et plus sont des critères à prendre en compte pour répartir au titre de la péréquation les 25% de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et les DMTO respectivement 21,6 Md€ et 6Md€.

Le rapport juge trop facile de proposer que les départements abandonnent leurs investissements dans des domaines qui ne relèvent pas de leur compétence. Ils sont soumis à des « dépenses contraintes » notamment en matière de subventions. Le rapport cite comme exemples : les LGV, les autoroutes dont les concessions ne parviennent pas à l'équilibre, les dépenses de rénovation urbaine, les programmes des Agences de l'eau...

Pourtant le montant alloué à ces subventions est très important (5,7 Md€ dans les BP 2009) dont près de la moitié vont aux communes et aux EPCI. Le rapport propose donc de limiter le soutien des départements à l'investissement communal afin de diminuer les dépenses d'investissement et l'endettement. Des mesures destinées à améliorer la situation budgétaire des départements ne devraient pourtant pas se faire en allant à l'encontre de l'investissement. Les départements sont les collectivités les plus touchées par ces baisses d'investissement, limiter les subventions ne fera que propager aux autres collectivités cette récession avec des conséquences économiques et sociales graves notamment en termes d'emplois.

Sylvain Siméon – simeons@fntp.fr

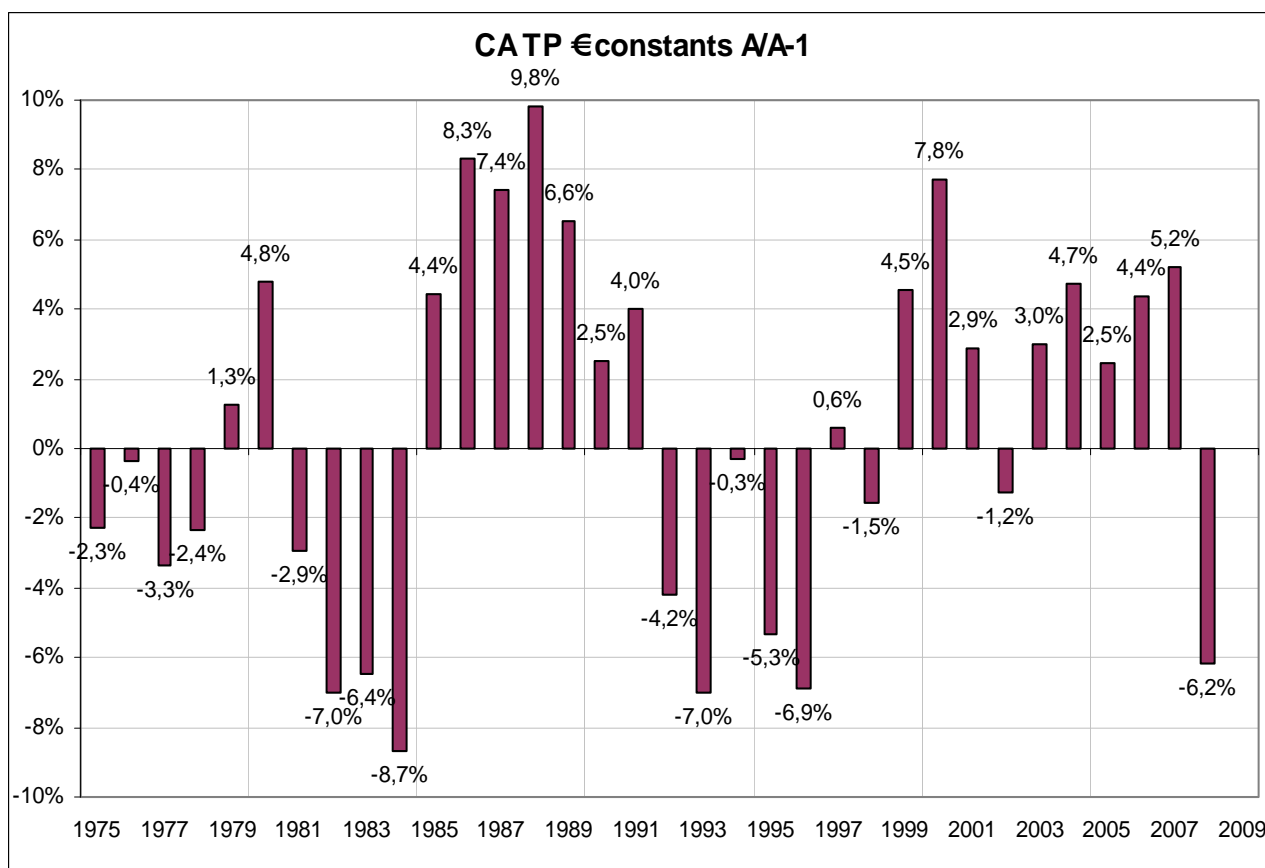
MAITRE D'OUVRAGE

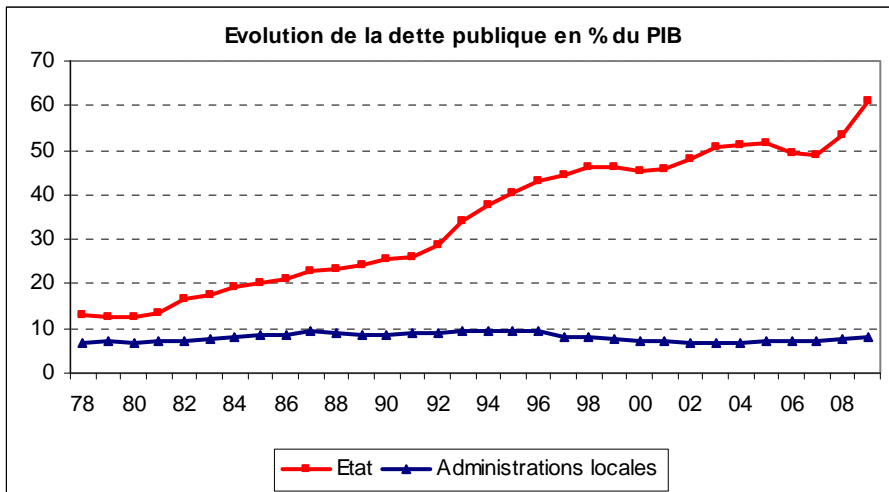
Réduction des marges de manœuvre des finances publiques crise après crise

Le secteur des Travaux Publics alterne, de façon cyclique, périodes de croissance et périodes de crise. Actuellement au cœur d'une phase de récession, 2010 sera la troisième année successive de baisse du chiffre d'affaires, les Travaux Publics ne pourront retrouver le chemin de la croissance que si le secteur public relance son effort d'investissement. Or, on le sait, les finances publiques et principalement celles de l'Etat souffrent.

Le secteur des Travaux Publics a connu plusieurs périodes de crise ces dernières décennies. Nous allons en distinguer 3 : 1981-1984, 1992-1996 et 2008-2010. Le secteur public (Etat et Collectivités locales) représente 50% de la commande aux Travaux Publics. L'étude de différents indicateurs montrent d'une part que l'Etat pourra difficilement investir et d'autre part que les collectivités locales gardent

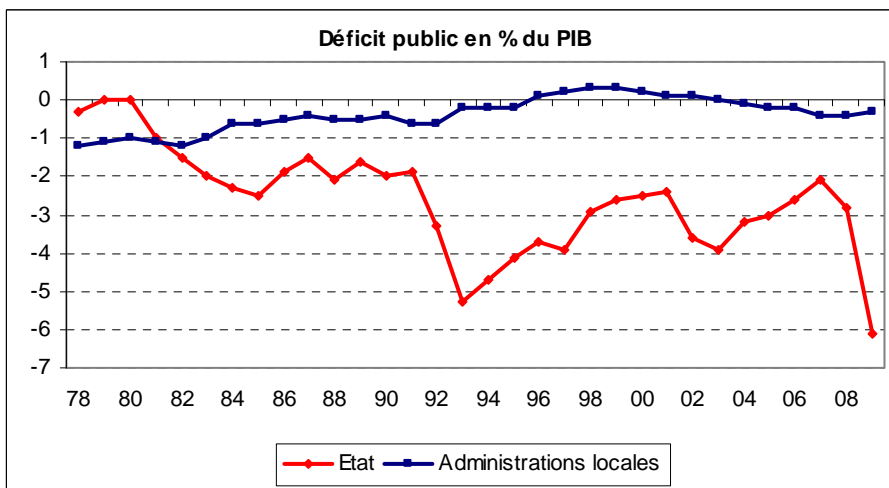
encore quelques marges de manœuvre malgré des dépenses de fonctionnement en hausse. L'Etat doit donc retrouver des marges de manœuvre, cela passe par la maîtrise des dépenses (la part du fonctionnement a très peu baissé malgré la décentralisation) et par la hausse des recettes afin d'atteindre un désendettement significatif.





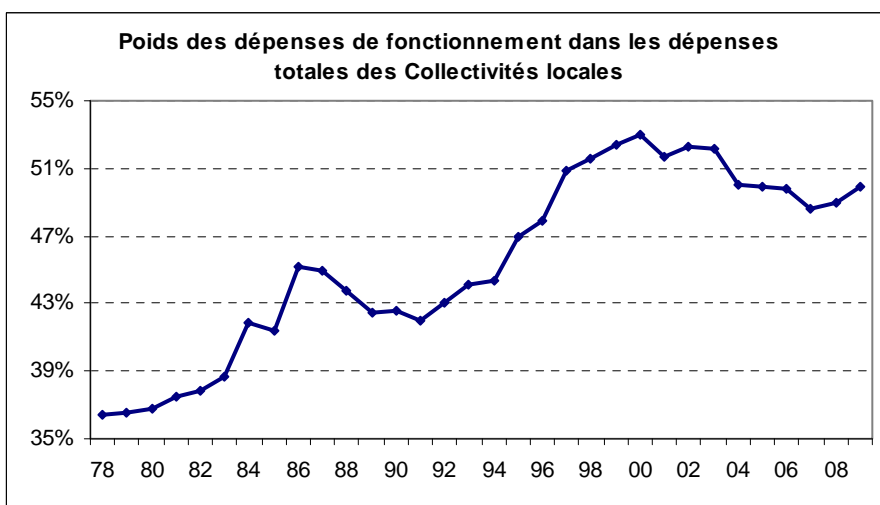
La dette publique (en % du PIB) des Administrations locales est relativement stable sur ces 30 dernières années.

En revanche, celle de l'Etat s'envole. Elle devrait dépasser les 80% en 2010 alors qu'elle n'était qu'à environ 40% lors de la précédente phase de crise.



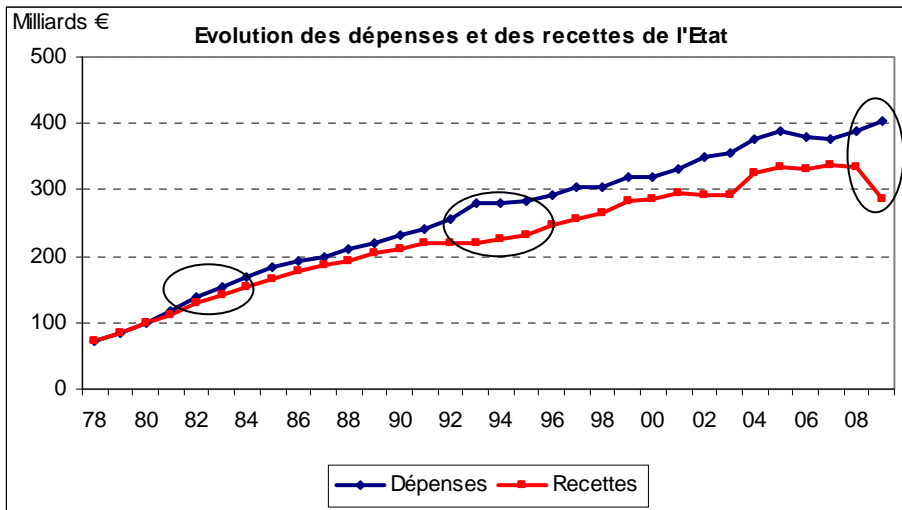
Faible au moment de la première phase de crise, le déficit de l'Etat a connu un premier creux en 1993. Il atteint un niveau record aujourd'hui.

Le déficit des Administrations locales est structurellement faible.



Les dépenses de fonctionnement pèsent de plus en plus lourd dans les budgets des collectivités locales. Depuis une dizaine d'année, la part se situe à environ 50%. Si elle avait tendance à reculer depuis 2000, elle remonte depuis 2007.

La hausse des dépenses sociales des départements en est une parfaite illustration.



Les dépenses et les recettes de l'Etat progressaient conjointement jusqu'au début des années 90. A cette période, les dépenses ont augmenté plus vite que les recettes.

La crise actuelle est marquée par un écart croissant entre les deux mais aussi par le fait que les recettes baissent fortement pour la première fois.

Source : INSEE, Comptes nationaux

Le poids des dépenses de fonctionnement dans les dépenses totales s'est réduit pour l'Etat mais celui des intérêts s'est accru en raison de l'envolée de la dette publique. L'épargne brute est de plus en plus négative. Pour les collectivités locales, le constat est

à l'opposé : le poids des dépenses de fonctionnement a gagné 10 points entre la période 1981-1984 et la période 2008-2009 et l'épargne brute a fortement progressé.

✓ Moyennes de plusieurs indicateurs pendant chaque période de crise

Etat

	1981-1984	1992-1996	2008-2009
Moyenne de la dette publique (% du PIB)	16,7%	36,9%	57,1%
Moyenne du déficit public (% du PIB)	-1,7%	-4,2%	-4,5%
Poids des dépenses de fonctionnement dans les dépenses totales	41%	39%	35%
Poids des intérêts dans les dépenses totales	6%	11%	11%
Moyenne de l'épargne brute (Md€)	-0,3	-29,5	-68,6

Collectivités locales

	1981-1984	1992-1996	2008-2009
Moyenne de la dette publique (% du PIB)	7,6%	9,3%	7,9%
Moyenne du déficit public (% du PIB)	-1,0%	-0,2%	-0,4%
Poids des dépenses de fonctionnement dans les dépenses totales	39%	45%	49%
Poids des intérêts dans les dépenses totales	7%	6%	2%
Moyenne de l'épargne brute (Md€)	5,6	23,0	34,6

Source : INSEE, Comptes nationaux

Sylvain Siméon – simeons@fntp.fr

Quelques enseignements des dernières crises

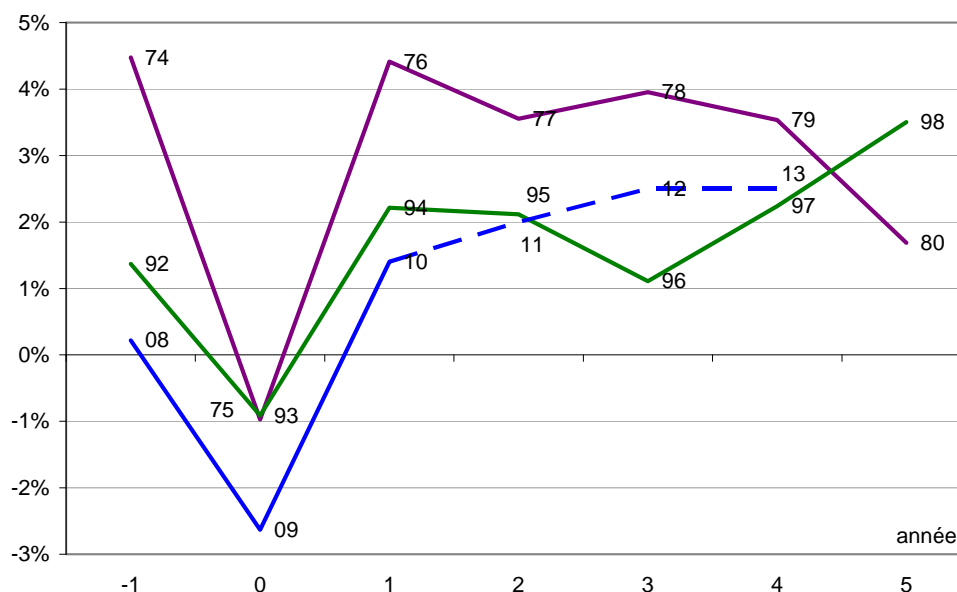
Au cours des 40 dernières années, les Gouvernements successifs ont très souvent surévalué la croissance du PIB dans leur compte associé au Projet de Loi de Finances. L'écart est en moyenne de 0,5% par an. Les dépenses évoluant suivant un rythme plus rapide que celui des recettes, les finances publiques voient leurs marges de manœuvre se contracter d'année en année. De crise en crise, la part de la dette publique dans le PIB monte alors que la croissance économique est très faible.

■ Retour sur les trois dernières récessions

Depuis 1950 (début des séries de l'INSEE), le PIB de la France a chuté par trois fois, en 1975, 1993 et 2009. La crise de 2009 ressemble de façon plus accentuée à celle de 1975 et s'inscrit dans un contexte de finances publiques très dégradées. En 1993, la consommation de ménages avait baissé pour la première fois, cela ne s'est pas répété en 2009. A part la

consommation, 2009 accumule le triste record d'afficher les plus fortes baisses depuis 1950 non seulement pour le PIB, mais aussi pour les importations, les exportations et les investissements. En conséquence, les dépenses, notamment sociales, des administrations ont bondi tandis que les recettes baissaient pour la première fois en euros courants.

✓ Variation annuelle du PIB



A la différence des deux premières récessions au cours desquelles le PIB avait plié de près de 1%, en 2009 le recul a été beaucoup plus sévère avec -2,6%. Un rebond est observé à chaque fois : en 1976, il avait été fort car la France était encore portée par une croissance soutenue ; en 1993, il a été plus restreint et en 2010, il est plus marqué mais en partant de plus bas et rejoindre un rythme de croissance faible, inférieur à 1,5%.

De l'expérience de 1975 et 1993, il apparaît empiriquement que les premières années après la récession la croissance se stabilise, voire s'infléchit après le rebond qui a un caractère technique sous l'effet du restockage. Pour 2011 et les années suivantes, le retour à une croissance supérieure à 2% en rythme annuel paraît difficile, d'autant plus que la dégradation des finances publiques limite les marges de manœuvre à cause du remboursement de la dette.

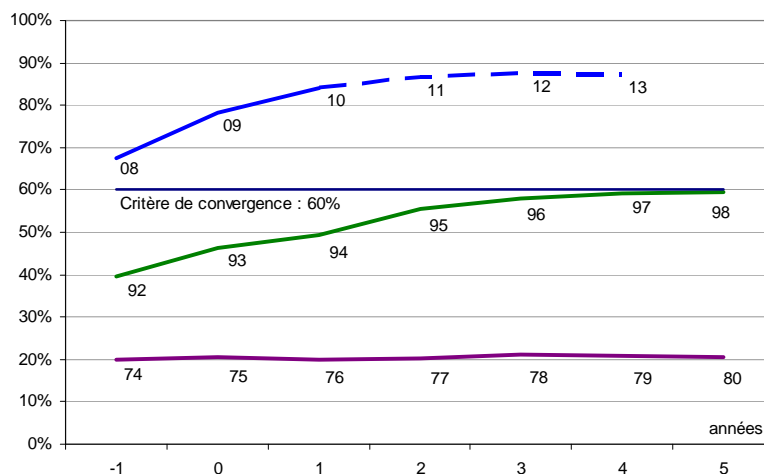
■ Quels impacts sur le déficit et la dette publics ?

En 1974, les finances publiques étaient excédentaires et le sont redevenues (pour la dernière fois) en 1980. Au cours de cette période, la dette publique est restée sous contrôle avec une remarquable stabilité de son poids dans le PIB autour de 20%.

Un scénario similaire se déroule avec la crise suivante en 1993, mais les finances sont nettement

moins saines en 1992 : le déficit public dépassait -4% et le poids de la dette a doublé pour atteindre 40% du PIB. Au sortir de cette crise, la France satisfait aux exigences des critères de Maastricht avec un déficit public inférieur à -3% et une dette publique voisine de 60% du PIB.

✓ Dette publique en pourcentage du PIB

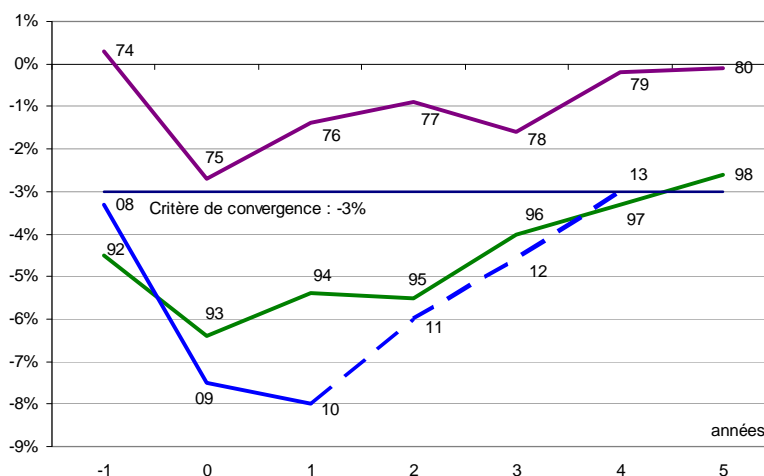


En 2009, les marges de manœuvre des finances publiques étaient inexistantes avec une dette publique non contenue depuis le début de la décennie. Le déficit public ne pouvait alors que dangereusement se creuser avec cette nouvelle crise. Contrairement aux deux situations précédentes, la part du déficit public dans le PIB ne se redresse pas en 2010, année qui suit la récession.

Le Gouvernement a retenu de revenir en 2013 (4 ans après 2009) à un déficit de -3% du PIB et à une dette

se stabilisant à 87% du PIB. Après la récession de 1993, il a fallu attendre 5 ans pour que le déficit soit de 2,6% du PIB avec une dette publique à 59% du PIB, 28 points en-dessous de celle attendue pour 2013. Ce scénario semble dès à présent très ambitieux, d'autant plus qu'il repose sur une hypothèse de croissance du PIB en 2011 encore optimiste de +2,0%. Le rythme de 2,5% retenu initialement pour 2011 est encore maintenu en 2012 et 2013 pour les prévisions de rentrées de TVA.

✓ Déficit public en pourcentage du PIB

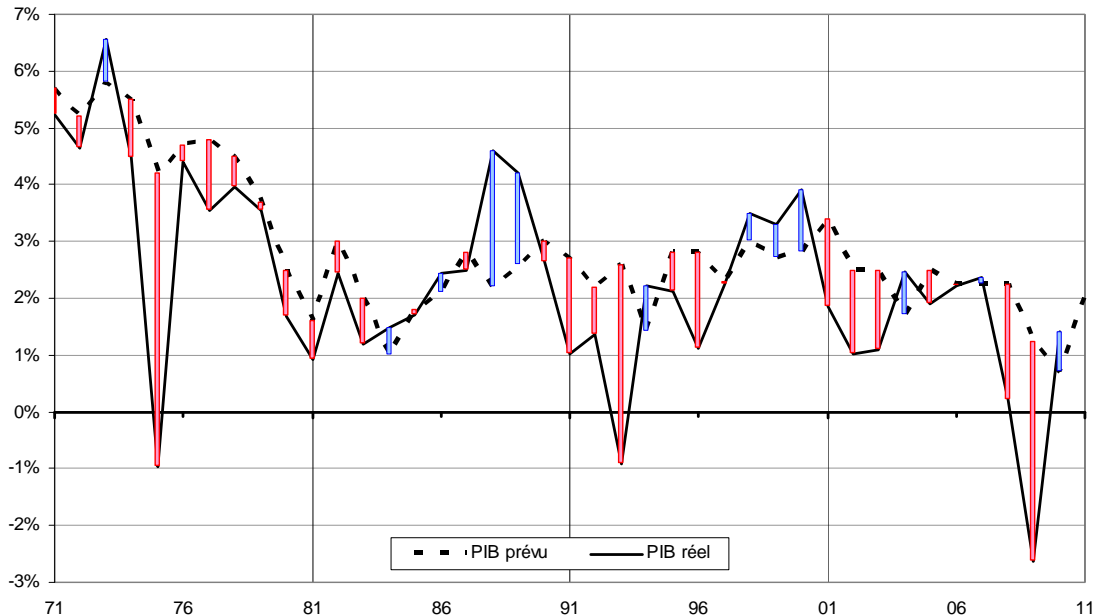


■ Des prévisions trop optimistes

Les hypothèses de croissance du PIB pour 2011 puis pour 2012-2013 sont élevées. Ce constat est récurrent : tous les Gouvernements qui se sont succédés depuis près de quarante ans ont surestimé leur prévision du PIB associée au Projet de Loi de Finances (PLF). L'écart est en moyenne de 0,5%, cela peut sembler faible mais les hypothèses sur les recettes

reposent directement ou partiellement sur cette prévision. Dès lors que la réalité est inférieure à l'anticipation et que les dépenses sont engagées, les déficits publics ne peuvent que se creuser. Il y a un lien étroit entre la montée de la dette publique dans le PIB et le cumul de ces écarts entre les prévisions et la réalité

✓ Variations du PIB prévu avec le PLF à celles constatées par l'INSEE

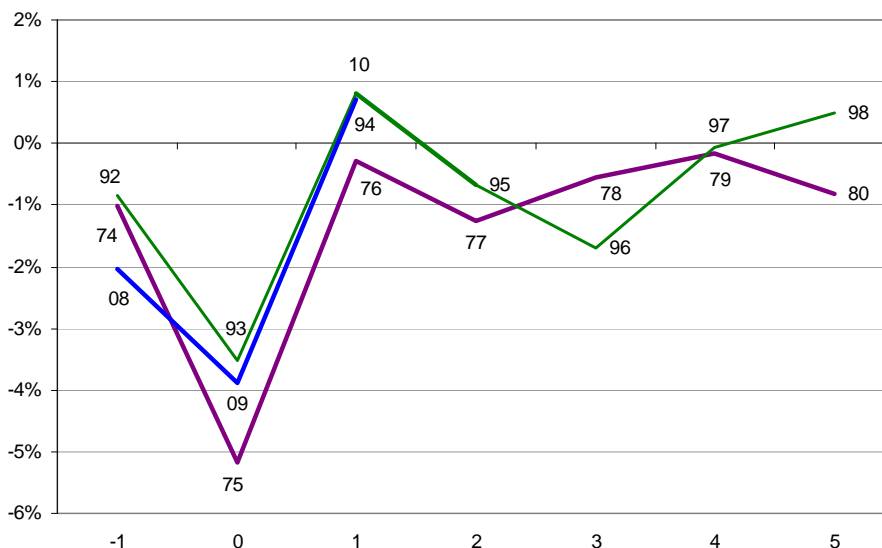


Sur le graphique ci-dessus les barres **rouges** indiquent une surestimation du PIB et celles en **bleu**, une sous-estimation.

Si l'ampleur du creux provoqué par une récession n'est pas anticipée, le rebond technique l'année suivante est quant à lui sous-estimé (cf. 1976 ou 2010). Les prévisions voient ce rebond se poursuivre les années suivantes alors que dans les faits la crois-

sance ralentit. Retenir un PIB en croissance de 2,5% en 2011, ramenée ensuite à 2,0%, c'est encore faire preuve de beaucoup d'optimisme. Il en sera sans doute de même pour 2012 et 2013.

✓ Écarts sur la variation du PIB entre prévision du PLF et réalité lors des récessions

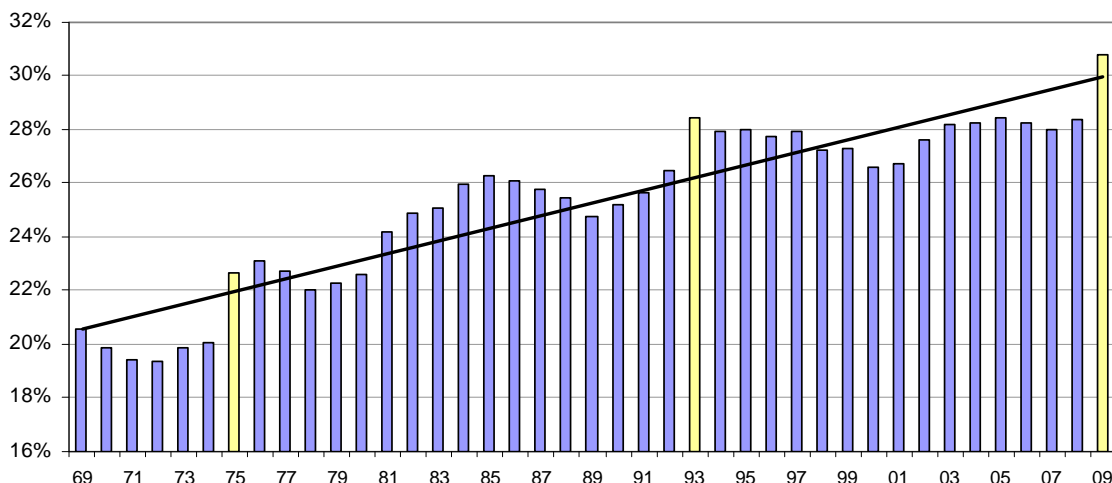


■ Dépenses publiques : absence de maîtrise des prestations sociales

La part des dépenses totales des administrations publiques (centrales et locales) dans le PIB monte depuis quarante ans : les récessions marquent à chaque fois une poussée. Les recettes progressant moins vite que les dépenses, les déficits se creusent d'autant plus que la croissance des recettes s'est ralentie ces dernières années sous l'effet notamment des baisses d'impôts. La situation s'est aggravée en 2009 puisque l'intensité de la récession a entraîné pour la première fois une baisse en valeur des recettes.

Parmi les dépenses, certaines sont plus dynamiques que d'autres. La part des salaires des administrations publiques dans le PIB est passée de 13% sur 1980-2000 à moins de 12%. Il en est de même pour les consommations intermédiaires dont la part a baissé de 5,5% à 4,6%. Pour toutes les prestations sociales la situation est inverse : la progression de leur part dans le PIB est quasi linéaire, chaque crise formant une nouvelle marche (23% du PIB en 1975, 28% en 1993 et 31% en 2009).

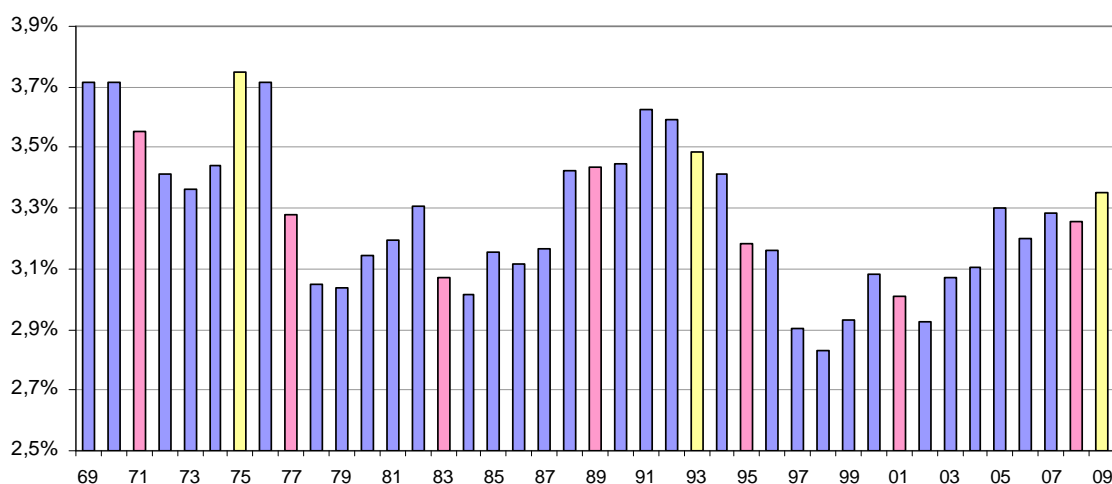
✓ Part des prestations et autres transferts sociaux dans le PIB



En 1975 et 1993, la récession avait précédé de deux ans les élections municipales avec leur impact négatif sur l'investissement local en début de mandat. En 2009, les élections venaient d'avoir lieu en 2008 et le dispositif de remboursement anticipé du FCTVA a été efficace pour soutenir l'investissement. Les années

qui viennent connaîtront une remontée des investissements des collectivités locales en seconde partie de mandat. Toutefois cet effet positif pourrait être freiné par la croissance du PIB si elle est faible, d'une part et par l'effort à consentir pour rembourser la dette d'autre part.

✓ Part des investissements des administrations publiques dans le PIB



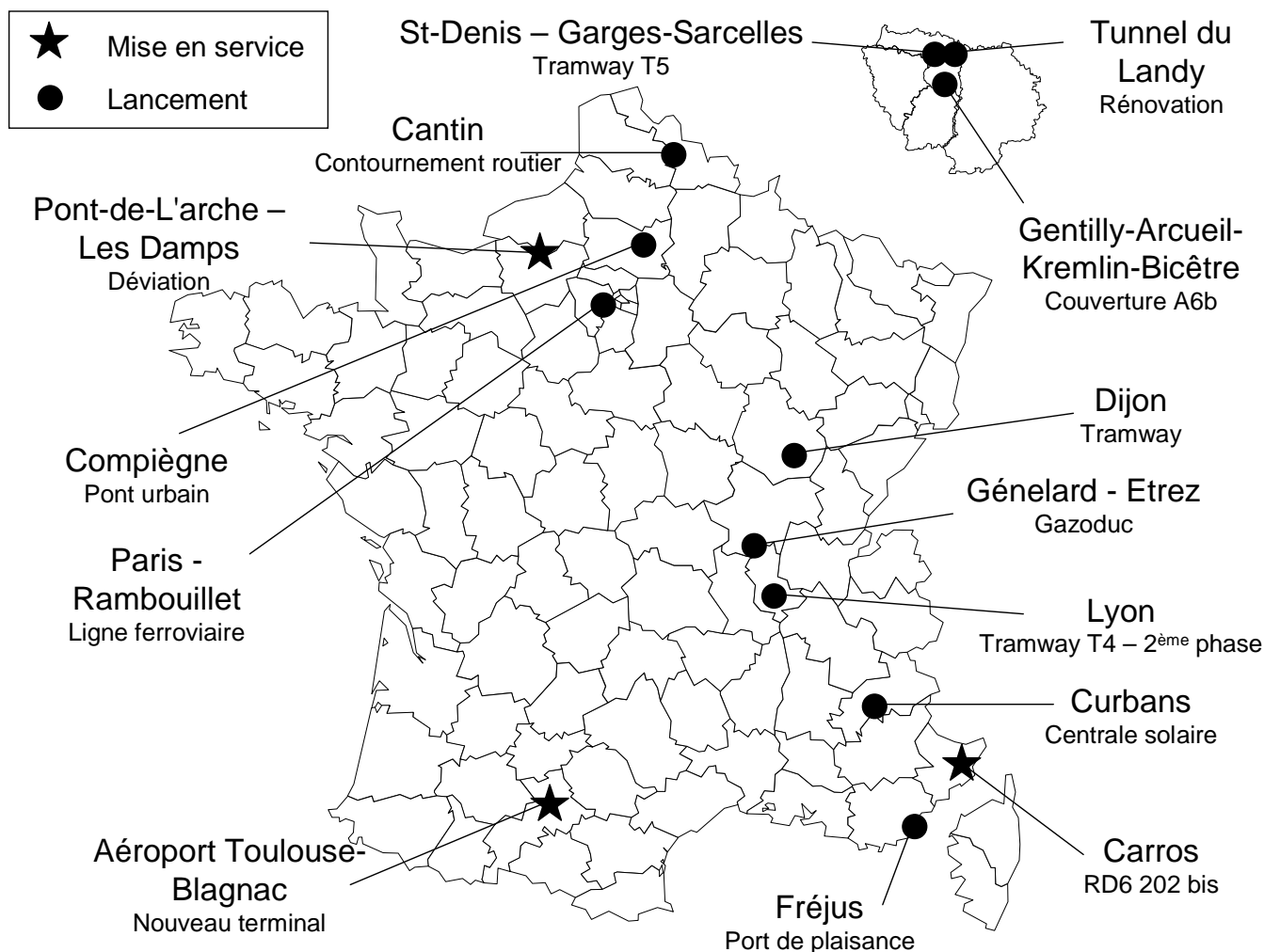
Sur les graphiques ci-dessus, les années de récession sont indiquées en jaune et des élections municipales en rose

Nicolas LELEU
leleun@fnfp.fr

Sources : Comptes nationaux (INSEE) ; Projets de Lois de Finances & Rapport préparatoire au Débat d'orientation budgétaire des finances publiques (juillet 2010)

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Infos chantiers : 1^{er} trimestre 2010



■ Mises en service

➤ **AÉROPORT TOULOUSE - BLAGNAC : NOUVEAU TERMINAL**

Un nouveau terminal a été inauguré le 21 janvier 2010 et mis en service en mars. Outre le grand hall de 40 000 m², d'importants travaux de voirie ont été entrepris et un viaduc a été construit. Un parking de 3 200 places est en cours de réalisation. Cet agrandissement permettra à l'aéroport d'accueillir 8,25 millions de passagers par an d'ici 2020.

– Investissement : **130 M€**

➤ **CARROS : RD6 202 BIS**

Une nouvelle section de 2,15 km de la RD6 202 bis a été mise en service début janvier 2010. Située au niveau de la zone industrielle de Carros, elle permettra de séparer les flux de transit des flux internes.

– Investissement : **15,9 M€**

➤ **PONT-DE-L'ARCHE - LES DAMPS (27) :
DEVIATION**

Le 4 janvier 2010, la déviation de Pont-de-L'Arche/Les Damps a été mise en service. Longue de 4,5 km elle permettra de réduire le trafic des centres-villes des deux communes. 65 000 m² d'enrobés ont été utilisés. Des mesures au titre de la loi sur l'eau ont été prises : travaux d'interconnexion de deux réseaux d'alimentation d'eau potable, point de captage, bassins de stockage et de dépollution des eaux de pluie.

- Investissement : **20 M€**, financés par la région Haute-Normandie (100%)
- Durée des travaux : 2 ans

■ **Lancements**

➤ **SAINT-DENIS - GARGES-SARCELLES :
TRAMWAY T5**

Les travaux du tramway T5 qui doit relier Saint-Denis à Garges-Sarcelles ont démarré le 4 janvier 2010. 22 minutes seront nécessaires pour parcourir la ligne de 6,6 km qui comprendra 16 stations et traversera 5 communes sur 2 départements. 30 000 voyageurs quotidiens sont attendus. Les abords de la ligne ont réaménagés avec notamment des nouvelles pistes cyclables et des espaces piétonniers.

- Investissement : **163 M€**, financés par l'Etat (17,2%), la région Ile-de-France (71,5%), le Conseil général du Val d'Oise (10%) et la RATP (1,3%)
- Mise en service : 2012

➤ **COMPIEGNE : PONT URBAIN**

La construction du pont urbain entre Compiègne et Margny a débuté le 1^{er} mars 2010. Il s'inscrit dans l'aménagement du cœur d'agglomération qui prévoit la création de la ZAC des deux rives, la requalification de la voirie et le réaménagement des berges de l'Oise. Sur le pont, des voies seront réservées aux cyclistes et aux piétons. Il permettra d'alléger la circulation dans le centre-ville.

- Investissement : **14 M€**
- Livraison : 2011

➤ **LYON : TRAMWAY T4 - PHASE 2**

Les travaux de construction de la 2^{ème} phase de la ligne de tramway T4 ont débuté en janvier 2010. Un tronçon de 2,3 km viendra compléter la ligne longue de 10 km. 3 nouvelles stations seront ainsi créées et le T4 sera connecté au T1. Il s'agit d'un chantier très technique puisque 6 ouvrages d'art sur 700 m seront réalisés.

- Investissement : **78 M€**
- Ouverture : novembre 2013

➤ **DIJON : TRAMWAY**

Les travaux préparatoires (déviation de réseaux...) du chantier du tramway de Dijon ont démarré le 18 janvier 2010. Ils se poursuivront jusqu'à début 2011. Deux lignes vont être créées formant trois branches nord, sud et est. La ligne A comprendra 21 stations sur 11,5 km et la ligne B 16 stations sur 8,5 km. 85 000 voyageurs sont attendus en 2015. Un parc relais, un centre de maintenance et des aménagements de façade à façade vont également être réalisés.

- Investissement : **399 M€**, financés par le Grand Dijon (64%), l'Etat (15%), la région Bourgogne (10%), le département de la Côte d'Or (10%) et l'UE (1%).
- Mise en service : 2013

➤ **GENELARD (71) - ETREZ (01) : GAZODUC
DU MACONNAIS**

Le chantier de l'artère du Maçonnais, gazoduc de 85 km entre Génelat et Etrez a commencé en janvier 2010. La canalisation aura un diamètre de 610 mm. Le gazoduc renforcera et sécurisera l'approvisionnement des régions Bourgogne et Rhône-Alpes. Des ouvrages souterrains sont prévus pour franchir la Saône, l'A6 et la LGV Paris - Marseille.

- Investissement : **50 M€**
- Mise en service : octobre 2010

➤ **SAINT-DENIS : RENOVATION DU TUNNEL
DU LANDY**

Le 15 février 2010 ont démarré les travaux de rénovation et de sécurisation du tunnel du Landy, portion couverte de l'A 1. Ce chantier s'effectue dans celui, plus global, de la mise aux normes de 22 tunnels en Ile-de-France. Les parois vont être renforcées, de nouvelles issues de secours vont être creusées et la ventilation sera améliorée. Avec 220 000 véhicules par jour, il s'agit du tunnel le plus emprunté d'Europe.

- Investissement : **60 M€**
- Mise en service : 2012

➤ **PARIS-MONTPARNASSE - RAMBOUILLET : LIGNE FERROVIAIRE**

Début février 2010, le programme de renouvellement des voies sur la ligne Paris-Montparnasse - Rambouillet. 25 km de rails, 57 000 t de ballast et 45 000 traverses en béton traverses seront installés. Les opérations dureront 3 mois et auront lieu principalement la nuit.

- Investissement : **30 M€**
- Mise en service : avril 2010

➤ **FREJUS : EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE**

Après dix ans d'études, les travaux de l'extension du port de plaisance de Fréjus ont été lancés en février 2010. Une dizaine d'hectares seront aménagés. Des logements et des commerces de proximité verront le jour. Le chantier mobilisera 500 emplois pendant 3 ans.

- Investissement : **28 M€**
- Mise en service : 2013

➤ **GENTILLY - ARCEUIL - KREMLIN-BICETRE : COUVERTURE DE L'A6B**

En janvier 2010, le chantier de la couverture de l'A6b a démarré par les travaux préparatoires, suivis en mars par les travaux proprement dits. 1 650 m sur les communes de Gentilly, Arcueil et le Kremlin-Bicêtre seront couverts, des protections phoniques seront installées pour réduire les nuisances sonores. La RD 126 actuellement en 2x2 voies réparties de chaque côté de la rive sera déplacée en 2x1 voie sur la couverture. Des stationnements y seront aménagés.

- Investissement : **120 M€**, financés par l'Etat (36%), la région IDF (32%), le département du Val de Marne (25%) et la CA du Val de Bièvre (7%).
- Mise en service : 2012

➤ **CURBANS (05) : CENTRALE SOLAIRE**

La construction de la centrale solaire de Curbans a débutée au 1^{er} trimestre 2010. Au total, 145 000 panneaux photovoltaïques devraient recouvrir une superficie de 60 hectares. D'une puissance de 33 MWc, elle pourra produire chaque année 43,5 millions de kilowattheures soit la consommation de 14 500 foyers.

- Investissement : **106 M€**
- Mise en service : août 2011

➤ **CANTIN (59) : CONTOURNEMENT ROUTIER**

Le chantier du contournement routier de Cantin a commencé le 25 février 2010. Il s'agit de réaliser une déviation à 2x2 voies longue de 3,4 km. Le projet comprend trois giratoires et deux ouvrages d'art dont l'un servira à franchir la ligne ferroviaire Douai-Cambrai. Le contournement permettra de réduire la circulation dans la commune de Cantin. La route départementale qui la traverse sera requalifiée pour un usage urbain avant d'être transférée à la commune.

- Investissement : **26,6 M€**, financés à 100% par le département du Nord.
- Mise en service : 2^{ème} trimestre 2011

■ **Ce sera demain...**

➤ **GISORS (27) : DEVIATIONS EST ET OUEST**

Après concertation, les Conseils généraux de l'Oise et de l'Eure ont décidé de réaliser 2 déviations pour contourner Gisors. L'enquête publique s'est déroulée jusqu'au 23 janvier 2010. La déviation Ouest longue de 4 km comprendra quatre giratoires, un créneau de dépassement et un viaduc de 130 m. La déviation Est sera connectée à celle de Trie-Château en rejoignant la RD 981.

- Investissement : environ **43 M€**

➤ **JARGEAU - SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL : DEVIATION**

Début 2010, le Conseil général du Loiret a décidé de réaliser la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. D'une longueur de 15 km, elle nécessitera la construction d'un pont sur la Loire. La déclaration d'utilité publique du projet est prévue en 2011. Un Partenariat Public Privé sera mis en place pour sa réalisation.

- Investissement : **45 M€**
- Mise en service : 2015

➤ **LYON : STADE**

La communauté urbaine a réactivé le projet du Grand Stade en relançant la concertation publique sur le Plan Local d'Urbanisme entre le 25 janvier et le 16 avril 2010 et sur les accès au stade entre le 1^{er} mars et le 16 avril 2010. La capacité du stade sera de 60 000 places. Des travaux sur la RD 302, des parkings et un renforcement des accès en transport en commun sont prévus. Le stade accueillera des matches de l'Euro 2016.

- Investissement : **300 M€** pour le stade financés par l'Olympique Lyonnais et **180 M€** pour les accès financés par les collectivités locales
- Mise en service : 2014

➤ **RN 2**

Le préfet de la région Picardie a présenté le 22 janvier 2010, le programme de travaux pour la mise à 2x2 voies de la RN 2 sur l'ensemble de l'itinéraire entre Paris et Laon. Sont donc prévus : le doublement des voies entre Le Plessis et Nanteuil-le-Haudouin, la déviation de cette dernière pour laquelle l'appel d'offres est en cours, les déviations de Gondreville, actuellement à l'étude, de Villers-Cotterêts et de Vaumoise.

- Investissement : **105 M€**
- Mise en service : progressive à partir de 2012

➤ **PARIS : PARC DES PRINCES**

Les candidats à l'appel d'offres pour la rénovation du Parc des Princes avaient jusqu'au 26 janvier 2010 pour déposer leur pré-dossier. Trois sociétés participeront à la consultation dont le gagnant sera désigné fin 2010 ou début 2011. Le parc des Princes fait partie des stades qui accueilleront des matchs de l'Euro 2016.

- Investissement : **80 M€**
- Mise en service : 2014

➤ **CARPENTRAS : ROCADE**

Les appels d'offres pour la rocade sud-ouest de Carpentras ont été lancés en janvier 2010. Le chantier se déroulera en 2 phases, la première débutera au 3^{ème} trimestre 2010. La fin de la 2^{ème} phase est attendue pour 2014.

- Investissement : **10,3 M€**, pour la 1^{ère} phase.
- Mise en service : 2014

➤ **GRASSE : FUNICULAIRE**

La concertation publique autour du projet de funiculaire qui doit relier la gare au centre-ville s'est achevée le 14 février 2010. L'option aérienne a été préférée au tunnel et à la tranchée couverte. Le projet nécessite la construction d'un viaduc. Le parcours sera de 570 m. Le permis de construire est attendu pour 2011.

- Investissement : **40 M€**
- Début des travaux : mi 2013 au plus tôt

➤ **MARSEILLE : LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE**

Début mars 2010, le marché des études pour la réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service a été attribué. La ligne, de 7 km, reliera le technopôle de Château-Gombert et le pôle universitaire de Saint-Jérôme. Elle sera connectée à la ligne 1 du métro.

- Investissement : **44,5 M€**
- Mise en service : 2013

■ ... ou après demain

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

- La centrale nucléaire de Penly entre le 24 mars 2010 et le 24 juillet 2010.
- La désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 entre le 11 janvier 2010 et le 12 février 2010.

■ Des projets plus lointains

➤ **LYON - TURIN : LGV**

En janvier 2010, les travaux préparatoires du chantier de la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin ont débuté du côté italien. La ligne prévoit la construction d'un tunnel long de 58 km dont 12 km en Italie. Les travaux doivent démarrer en 2013 pour pouvoir bénéficier des aides de l'UE.

- Investissement : **15-20 Md€**, dont 9 Md€ pour la partie transfrontalière
- Ouverture : 2023

➤ **SARTROUVILLE - NOISY-LE-SEC : TANGENTIELLE NORD**

En janvier 2010, deux marchés de maîtrise d'œuvre ont été attribués. Ils concernent les tronçons ouest entre Sartrouville et Epinay (12 km) et est entre Le Bourget et Noisy-le-Sec (6 km). La section Epinay - Le Bourget est actuellement en travaux.

- Investissement : **760 M€**, pour l'ensemble de la Tangentielle Nord.
- Mise en service : 2016

➤ **CDG EXPRESS**

Une solution technique permettant l'enfouissement de la ligne au niveau de la Porte de la Chapelle a été proposée par le Maire de Paris au Premier ministre. Pour le moment le tracé de la ligne, qui doit relier l'aéroport Charles de Gaulle à la gare de l'Est, prévoit un viaduc aérien.

- Investissement : **640 M€**
- Mise en service : 2015

➤ **TUNNEL DE MONTGENEVRE**

Les études de faisabilité économique et technique du tunnel de Montgenèvre sur l'axe Marseille - Turin ont été lancées en janvier 2010. Le débat public pourrait intervenir en 2013. La durée des travaux est estimée à 3 ans. Selon les tracés, la longueur du tunnel varie de 23 à 32 km.

- Investissement : **1,3-1,5 Md€**
- Mise en service : 2020

➤ **TOURS - BORDEAUX : LGV SEA**

Le contrat de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux a été attribué le 29 mars 2010. La ligne de 303 km mettra Paris à 2h de Bordeaux. 415 ponts et 240 km d'ouvrages hydrauliques sont prévus. Le chantier doit durer 5 ans.

- Investissement : **7,2 Md€**
- Mise en service : 2016

Sylvain Siméon – simeons@fnfp.fr

Territoires & Infrastructures

EUROPE & INTERNATIONAL

Chantiers TP export – 1^{er} semestre 2010

Cette note présente les opérations, en cours, des entreprises françaises de Travaux Publics, sur les marchés extérieurs, ainsi que des contrats conclus au premier semestre 2010. A travers des « chantiers-phare » illustrant le savoir-faire des entreprises françaises, les chantiers en cours et les signatures de contrats proposés par zone géographique, voici une illustration (non exhaustive) de la présence française dans le monde.

➤ Chantiers en cours

Europe

■ Allemagne

Travaux de l'**autoroute** en concession A-Modell A5 entre Malsch et Offenburg dans le sud-ouest de l'Allemagne. Il s'agit d'une section existante de 60 km à rénover dont 41,5 km à élargir à 2x3 voies. Ce contrat de partenariat public-privé vise à assurer le financement, la conception, les travaux de rénovation et d'élargissement, l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure pendant une durée de 30 ans.

Montant du contrat : 600 M€

Durée des travaux : 5 ans

■ Belgique

Réalisation d'un **tunnel** de 2 270 m sous l'aéroport de Bruxelles-Zaventem afin d'offrir à ce dernier une desserte vers le nord. Projet en PPP.

Montant du contrat : 290 M€

Livraison en 2012.

Réalisation d'une **liaison ferroviaire** «Liefkenshoek» dans le port d'Anvers. Ce projet en partenariat public-privé porte sur la conception, le financement, la construction et la maintenance d'une infrastructure ferroviaire d'une longueur de 16,2 km en double voie dont un tunnel foré.

Montant du contrat : 841 M€

Concession de 42 ans

Livraison : mi-2013 (démarrage de travaux fin 2008)

■ Hongrie

Elargissement d'une section du **périphérique** de Budapest, le M0. Financé à 85% par l'Union européenne et à 25% par l'Etat, ce projet comprend la mise à 2x3 voies d'une section autoroutière de 6,6 km entre la M1 et la M6 et la construction des voies d'accès et des ouvrages d'art associés.

Livraison : juin 2011.

■ Pays-Bas

Construction d'un **terminal de regazéification** dans le port de Rotterdam aux Pays-Bas pour le compte de Gate Terminal BV. Ce projet comprend la construction d'une usine, d'une jetée de déchargement de méthaniers et de trois réservoirs. Réalisation en conception construction des trois réservoirs de stockage de gaz naturel liquéfié de 180 000 m³ chacun.

Montant du contrat : 800 M€

Livraison prévue en septembre 2011.

■ Pologne

Conception et réalisation d'un **réseau de fibre optique** et cuivre dans les régions de Poznan, Opole et Katowice.

Montant du projet : 8 M€

Livraison : juin 2011.

Réalisation d'un tronçon de 6 km d'**autoroute** A1 entre Maciejow et Sosnica. Cette 2x3 voies sera constituée de deux estacades (1 663 m et 521 m) ainsi que huit viaducs et un site d'entretien des voies.

Montant du contrat : 246 M€

Livraison : juillet 2011.

■ République tchèque

A Prague, réalisation de la **tranchée couverte** de Strahov, longue de 1000 m, reliant le nord et le sud de la ville. 35 000 m² de chaussées seront construites ou renouvelées, les lignes de tramway seront renouvelées et le parc public sera réhabilité.

Montant du contrat : 97 M€

Livraison : décembre 2012 (début des travaux en mai 2009).

■ Royaume-Uni

Construction d'un **tunnel pour eaux pluviales et usées** à l'est de Londres (Lee Tunnel). Ce tunnel de 7 km, situé à une profondeur de 55 à 75 m, permettra de réduire de moitié les 32 millions de m³ d'eaux polluées qui sont déversés dans la Tamise chaque année, en les captant à la source. Le contrat comprend également la réalisation de 4 puits de très grande dimension ainsi que la fourniture et l'installation des équipements et des automatismes nécessaires à la gestion des effluents et à leur relevage sur plus de 80 mètres.

Montant du projet : 476 M€

Livraison : 2015

Poursuite des travaux d'un **tunnel immergé** à Newcastle (le "New Tyne Crossing" sous le fleuve Tyne).

Montant total du contrat : plus de 500 M€ (dont 355 millions pour les travaux)

Durée des travaux : 4 ans (démarrage en mai 2008 pour une mise en service fin 2011)

■ Roumanie

Réalisation d'une **section autoroutière** de 20 km entre Cernavod et Medgidia, incluant trois ponts (dont un viaduc de 840 mètres de longueur). Ce tronçon complète la branche sud du Corridor Paneuropéen IV reliant Bucarest à la Mer Noire.

Montant du contrat : 150 M€

Durée des travaux : 24 mois (démarrage des travaux à l'été 2009).

Amériques

■ Etats-Unis

Floride

Construction d'un **tunnel routier** à Miami en partenariat public-privé. Ce tunnel permettra d'offrir une deuxième voie d'accès au port de Miami, indispensable pour son développement. Situé sur l'île de Dodge. Les travaux comprennent notamment la construction de deux tunnels parallèles de 1 100 mètres chacun et 12,3 mètres de diamètre, ainsi que les voies d'accès, l'électromécanique des parties souterraines (ventilation, détection et lutte

anti-feu, alimentation électrique) ainsi que le système automatique de contrôle du trafic.

Montant du projet : 440 M€

Livraison : mi-2011.

Detroit

Construction d'un **tunnel** destiné à évacuer les eaux traitées de la ville dans la rivière. Ce projet comprend le forage d'un tube d'une longueur de 1,9 km et d'un diamètre intérieur de 6,45 m au moyen d'un tunnelier à pression de boue.

Montant du contrat : environ 230 M€

Livraison : décembre 2012.

Afrique

■ Algérie

Construction du **barrage** de Tabellout. Cet ouvrage en béton compacté sera destiné à l'alimentation en eau et à l'irrigation. Il mesurera 366 m de large et 112 m de haut pour une capacité de stockage de 294 millions de m³.

Montant des travaux : 160 M€

Durée des travaux : 33 mois à partir de février 2010.

■ Bénin

Travaux d'extension du **port** de Cotonou : réalisation d'un quai de 600 m de long dimensionné pour des bateaux ayant un tirant d'eau de 15 m.

Livraison : juin 2011.

■ Congo

Réhabilitation des **voiries** de la capitale Brazzaville : réfection des chaussées et aménagement de trottoirs

Montant du projet : 20,2 M€

Livraison : août 2010

■ Egypte

Construction en cours de la troisième ligne de **métro** du Caire.

Livraison : 2013.

■ Maroc

Réalisation d'un deuxième **complexe portuaire** en eaux profondes à Tanger. Il s'agit de réaliser une digue principale de 3 800 m et une digue secondaire de 1 200 m, 2 800 m de quai et une plate-forme logistique de 150 hectares. Les digues seront principalement réalisées à l'aide de caissons quadrilobés préfabriqués et en digues en talus protégées par des accropodes. Ce projet Tanger Med 2 viendra compléter l'ensemble portuaire Tanger Med 1 (composé d'un port à conteneurs livré en 2006 et d'un port à ferries dont la livraison est prévue mi 2010). Tanger Med 2 sera doté de deux terminaux à conteneurs qui offriront une capacité supplémentaire de 5,2 millions de conteneurs EVP. Les quais pourront accueillir sept méga porte-conteneurs simultanément. A terme, la

capacité portuaire totale de Tanger passera ainsi à 8 millions de conteneurs, 7 millions de véhicules, 700 000 camions et 10 millions de tonnes d'hydrocarbures, devenant ainsi l'une des premières plates-formes portuaire de Méditerranée et d'Afrique en 2014.

Montant des travaux : 650 M€

Durée des travaux : 51 mois (démarrage des travaux au 1^{er} trimestre 2010).

■ Sénégal

Réhabilitation du **pont** Faidherbe à Saint-Louis. Inauguré en 1897 et classé patrimoine mondial de l'humanité, ce pont métallique menaçait de s'écrouler. Le chantier de réhabilitation s'est achevé en juin 2010 avec le remplacement intégral de la superstructure métallique, la réhabilitation des piles, la restauration du mécanisme de la travée tournante, l'éclairage du pont et le déplacement des réseaux.

Proche et Moyen-Orient

■ Qatar

Construction d'une **station de pompage**, au nord de la capitale Doha. Cette station d'une capacité de 900 000 m³/jour nécessitera la pose de plus de 45 km de canalisations (diamètre 1600). Cette

installation permettra d'acheminer les eaux usées de la ville de Doha vers une station de traitement, actuellement en construction, située à 25 km au nord de la ville.

Montant du contrat : 358 M€

Asie

■ Corée du Sud

Poursuite des travaux pour la réalisation et la concession pendant 30 ans d'un des lots du nouveau **port** de Busan, en Corée du Sud.

Montant du contrat : 584 M€ pour le lot génie civil (total du projet : 703 M€)

Durée des travaux : 4 ans (du 1^{er} janvier 2008 à fin 2011).

ligne de métro, etc.) qui jalonnent les 3,5 km du tracé. Les travaux dureront 60 mois et mobiliseront un millier de collaborateurs en période de pointe. Deux tunneliers réaliseront les deux tubes de neuf mètres de diamètre.

Montant des travaux : 360 M€

■ Hong Kong

Creusement d'un **tunnel ferroviaire** pour un tronçon de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Hong Kong à Canton. C'est l'un des dix plus importants projets d'infrastructure de la ville. L'ouvrage sera composé de deux tunnels parallèles à une voie de 3,5 km de longueur chacun. Il fait partie de la future ligne ferroviaire qui reliera Hong Kong à Shanghai et Pékin en 2015. La difficulté de cet ouvrage provient notamment des nombreuses obstructions (fondations profondes d'ouvrages existants,

■ Sri Lanka

Réhabilitation et extension de la **station de traitement d'eau potable** de Kantale, dans le nord-est du pays. Les travaux consistent en la réhabilitation de l'usine, la conception et la construction d'un réservoir supplémentaire de 1 100 m³, l'installation d'équipements électromécaniques et la réhabilitation de la station de pompage. La capacité de traitement passera de 40 000 à 60 000 m³ d'eau potable par jour ce qui améliorera l'alimentation de la ville de Trincomalee.

Montant du projet : 10 M€

Durée de travaux : 18 mois.

Océanie

■ Australie

Travaux d'amélioration de sol sur le chantier d'extension du **port** Botany : création d'une plate-forme de 60 ha gagnés sur la mer. 5 millions de m³

de remblais constitueront le futur quai pour porte-conteneurs.

Livraison : novembre 2010

Dom-Tom

■ La Réunion

Construction d'un **terminal céréalier** en partenariat public-privé à Port Réunion, au Nord-Ouest de l'île. Ce projet porte sur la construction d'un terminal céréalier d'une capacité de stockage de 85 000 m³ répartie dans 16 silos en bétons verticaux et un bâtiment de stockage à plat. Cette nouvelle

infrastructure permettra le déchargement d'un navire de 40 000 tonnes en cinq jours et verra transiter 300 000 tonnes de céréales par an. Il s'agit du premier partenariat public-privé industriel signé à La Réunion.

Montant du contrat : 38 M€

Durée des travaux : 27 mois (livraison en 2011).

➤ Nouveaux contrats

Europe

■ Espagne

Contrat pour l'élargissement et le renforcement de la **route** A63 dans la province d'Albacete en Andalousie.

Montant des travaux : 6 M€

Contrat pour la démolition-reconstruction d'un **pont** sur la rivière Celemin dans la province de Cadix.

Contrat pour le renforcement de plusieurs tronçons de l'**autoroute** A31 entre Bonete et Alicante.

Montant des travaux : 10 M€

■ Royaume-Uni

Contrat pour la **rénovation de la station de métro** de Tottenham Court Road à Londres. Ce projet prévoit de doubler la capacité d'accueil de la station, l'agrandissement de l'espace de vente des billets, la modernisation des quais et des passages existants ainsi que la création de nouvelles entrées et d'un nouveau hall. De nouveaux bâtiments pour les locaux

du personnel seront construits et des travaux seront aussi menés sur les aménagements extérieurs avec la réalisation des zones de circulation (piétonnes, cyclistes, bus et voitures) et d'une nouvelle place sur St Giles Road.

Montant du projet : près de 280 M€

Livraison : 2016.

■ Suisse

Contrat pour plusieurs lots de la **liaison ferroviaire** de type RER entre Genève et Annemasse (projet CEVA). Ces lots comportent la réalisation de plusieurs tranchées couvertes et de deux gares en Suisse.

Montant du contrat : 241 M€, soit 44% du budget global du gros œuvre (pour un projet dont le coût total dépasse 1 milliard €)

Livraison prévue : 2016.

Amériques

■ Jamaïque

Contrat pour l'amélioration de la **distribution et du traitement de l'eau potable** de Kingston. Les travaux portent sur la pose de 19 km de canalisations et la réhabilitation de deux stations de traitement d'eau

potable. Les travaux doivent débuter début avril 2010 pour une durée de 24 mois.

Montant du projet : 51 M€

Afrique

■ Gabon

Contrat pour la réalisation **de lignes de transport et de distribution d'électricité** afin d'alimenter des localités situées le long de la route nationale 2, dans la province du Woleu-Ntem au nord du pays. Le « réseau interconnecté nord-Gabon » se compose d'une ligne haute tension (63 kV) de 100 km reliant les villes de Mitzic à Oyem et d'un réseau de distribution et d'éclairage public alimentant les villages. Les étu-

des pour ce projet doivent démarrer en juin 2010.

Montant du projet : 32 M€

Durée des travaux : 30 mois.

Parallèlement à ce projet, un accord pour la réalisation d'un **barrage hydroélectrique** de 36 MW sur le fleuve Okano a été signé. Ce barrage permettra de supprimer progressivement l'utilisation des énergies fossiles pour produire de l'électricité dans cette région.

Jean-Philippe Dupeyron – dupeyronjp@fnfp.fr

Europe & International

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

AOÛT 2010

■ Des sites Web à visiter

- <http://www.transpadana.org>

Ce site a pour objet de promouvoir la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon, Turin, Milan, Venise, Trieste, Ljubljana. Transpadana entend contribuer à l'amélioration du transport des marchandises et des passagers, dans le respect de l'environnement. Le Comité présidé par Francesco Bettoni vise également à dynamiser les systèmes de transport en Italie en facilitant le rééquilibrage vers le rail.

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

De quoi s'agit-il ? Le projet « LGV Sud Europe Atlantique » consiste à construire une nouvelle ligne entre Tours et Bordeaux pour y faire circuler des TGV à plus de 300 km/h, libérant ainsi la ligne actuelle qui pourra accueillir davantage de trafic fret et de trains régionaux. A terme, cette liaison doit se prolonger vers la péninsule ibérique pour rejoindre Madrid et Lisbonne. Il s'agit d'un maillon indispensable pour assurer la connexion des régions du sud atlantique avec le réseau nord européen à grande vitesse. Le projet présenté sur ce site est étudié en deux phases : Angoulême-Bordeaux et Tours-Angoulême.

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

Le nouveau portail interministériel de prévention des risques vise à apporter les connaissances nécessaires et les comportements à adopter en situation de crise. Une rubrique spécifique « Conseils aux entreprises » est notamment dédiée à la sécurité du personnel et à la sûreté des bâtiments.

■ Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

- « **Transports & Infrastructures** »
Travaux, n° 871, Mai 2010 - 98 p.
- « **Sols et Fondations** »
Travaux, n° 872, Juin 2010 - 84 p.

Ouvrages

- « **Notre avenir dépend d'eux** »
BLANCHARD (S.) - Paris : Bourin éditeur, Avril 2010, Coll. Document - 234 p.
Prix : 19 euros

Les grands groupes portent l'avenir de la France. Ils possèdent la puissance nécessaire pour se mettre en prise sur la croissance du monde et par suite, transmettre cette croissance au port d'attache en irriguant tout le tissu économique. La France a su construire un nombre impressionnant de ces groupes, devenus des champions planétaires. C'est la réussite de nos groupes qui fera, ou ne fera pas, l'avenir du pays. En 2015, 2020 au plus tard, tout sera joué. La France saura si elle est devenue un écomusée ou une grande puissance capable de tenir un rôle majeur au XXI^{ème} siècle.

- « **Entreprises : une affaire d'Etat** »

VISOT (Marie) - Paris : Editions d'Organisation, Avril 2010, Coll. Le capitalisme en mouvement - 130 p.
Prix : 13,30 euros

Qu'est réellement le rôle de l'Etat dans la stratégie, la gouvernance et la gestion des entreprises ? Comme toute situation d'urgence, la crise économique et financière de 2008 semble d'abord légitimer un retour de l'Etat aux commandes. Qu'en est-il en réalité ? Dans cet essai très documenté, nourri d'exemples, Marie Visot s'interroge au sortir de la crise sur les nouveaux équilibres entre la puissance publique et le monde des entreprises, en décryptant notamment les rapports de l'Etat avec Alstom, Renault, Total, Heuliez, Molex et les autres.

- « **Le développement durable va-t-il tuer le capitalisme ?** »

D'HUMIERES (P.) - Paris : MAXIMA, 2010 - 223 p.
Prix : 19,80 euros

La crise récente sonne le glas de la « *world company* », cette organisation mondiale caricaturale - et tant caricaturée - insensible aux particularismes locaux, aux considérations sociales et aux problèmes du monde. Désormais, les chefs d'entreprise ne peuvent plus considérer les aspirations collectives et la sphère publique comme secondaire ou extérieure à leurs intérêts. « Ils ne doivent pas être les derniers à comprendre les changements du monde ! ». Cette mutation passe par la prise en compte des « parties prenantes » (citoyens, salariés, clients, épargnants) afin d'intégrer les « coûts sociétaux » dans la définition et le prix des produits, de susciter une co-régulation constructive des marchés et de préserver les intérêts et les aspirations à long terme des collectivités humaines.

■ Vos colloques

Septembre 2010

- « **Pour un industriel, quel comportement face aux risques ?** »

30 septembre 2010 - Paris, Salons Hoche

Contacts et inscription :

Catherine Gachet
FEDEM
Tél. 01.40.76.44.59
E-mail : catherine.gachet@fedem.fr

Octobre 2010

- **INTERROUTE : salon et congrès des infrastructures routières et des transports en milieux urbain et interurbain**

26 au 28 octobre 2010 - Lille

Contacts et inscription :

Katia Kukwaka
INTERROUTE & VILLE 2010
70 Avenue du Général de Gaulle
92058 Paris-La Défense Cedex
Tél. : 01 76 77 11 11
Fax : 01 76 77 12 12
E-mail : katia.kukwaka@comexposium.com

Paul-Henri Guillot
guillotph@fnftp.fr