

INFRASTRUCTURES ET GRAND DEBAT NATIONAL



En partenariat avec PRO BTP



FISCALITE ET INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES

QUEL EST LE MONTANT DES RECETTES FISCALES LIEES AUX TRANSPORTS ?

La fiscalité spécifique liée au transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien ...) s'élève à 50 Milliards € en 2017 en France.

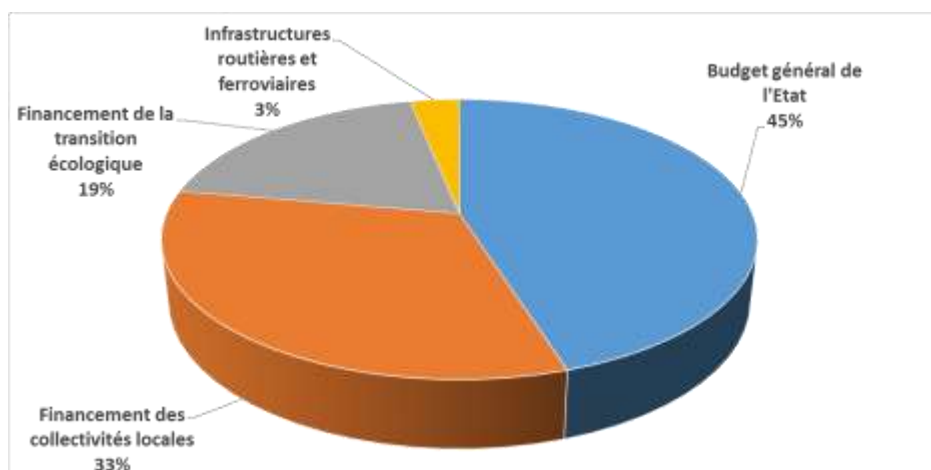
La principale recette est la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) appliquée sur les carburants. Avec 30 milliards € de rentrées fiscales en 2017, la TICPE est la 4^{ème} recette fiscale de l'État derrière la TVA, les impôts sur le revenu et sur les sociétés.

C'est l'équivalent du budget global du ministère de la Transition écologique et solidaire.

COMMENT SONT UTILISEES CES RECETTES ?

La fiscalité sur les carburants ne finance que très partiellement la transition écologique et encore plus marginalement les investissements et l'entretien des infrastructures de transport. Près de la moitié de cette manne financière part en effet vers le budget général de l'Etat et environ un tiers vers les collectivités locales.

QUE FINANCE LA TICPE ?



Source : d'après PLF 2019

D'AUTRES MODELES EXISTENT-ILS ?

OUI. Dans de nombreux domaines il existe des recettes affectées pour financer le développement et l'entretien d'infrastructures indispensables au service rendu. Des taxes et redevances sont perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. C'est le cas par exemple pour :

- L'eau où les investissements et la maintenance des réseaux doivent être pris en compte dans la facture d'eau selon le principe « l'eau paye l'eau » ;
- le secteur aérien : les taxes d'aéroport peuvent être dédiées aux travaux d'infrastructures et d'extension aéroportuaire ;
- les énergies renouvelables : le soutien à leur développement est en partie financé par la contribution au service public d'électricité (CSPE) payée sur la facture d'électricité.

Le consentement et l'acceptabilité d'une taxe sont d'autant plus forts qu'elle a un lien direct avec le service qu'elle permet d'assurer avec efficacité.

QU'EST CE QUE LE VERSEMENT TRANSPORT ?

Les employeurs contribuent directement au financement des transports publics à travers le versement transport, prélevé sur leur masse salariale. Le montant du versement transport s'élève à 8,5 milliards €ⁱⁱ et est réparti à 50/50 entre l'Ile de France et la province (versé aux autorités organisatrices de transport urbain).

C'est la principale source de financement des infrastructures de transport urbain pour les collectivités locales.

L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EST-IL TROP ELEVE ?

NON. Les investissements en infrastructures de transport (routes, voies ferrées, transports urbains, ports, aéroports...) se sont élevés à 19,5 milliards €ⁱⁱⁱ, soit 0,85 % du PIB de la Nation. Ces investissements ont connu une forte baisse depuis 2013 (-20 %).

Les conséquences de ce sous-investissement se ressentent désormais sur la dégradation de la qualité de nombreuses infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

FAUT-IL AFFECTER UNE PART PLUS IMPORTANTE DE RECETTES VERS LES INFRASTRUCTURES ?

OUI. Il existe actuellement en France un écart important entre le besoin d'investissement en infrastructures et l'effort d'investissement. Ce déficit a été chiffré en 2015 dans un rapport^{iv} : il faudrait investir 50 milliards € par an dans les infrastructures (transport, énergie, eau, numérique), soit un écart de 10 milliards € par rapport à la situation actuelle. Si rien n'est fait, cet écart ne cessera de se creuser car plus un réseau se dégrade et plus son coût de remise en état croît de façon exponentielle.

Il est essentiel de flécher une recette pérenne à l'entretien et au développement des infrastructures, en particulier dans le domaine du transport : l'affectation d'une part plus importante de la TICPE déjà existante en direction des réseaux de transport paraît la solution la plus simple, la plus légitime et la plus acceptable socialement.

ⁱ [Comptes des transports 2017](#)

ⁱⁱ *id*

ⁱⁱⁱ *id*

^{iv} MEDEF « [Les infrastructures de réseaux au service de la croissance](#) »

INVESTISSEMENT LOCAL

PEUT-ON SE PASSER DES COLLECTIVITES LOCALES POUR INVESTIR DANS LES TERRITOIRES ?

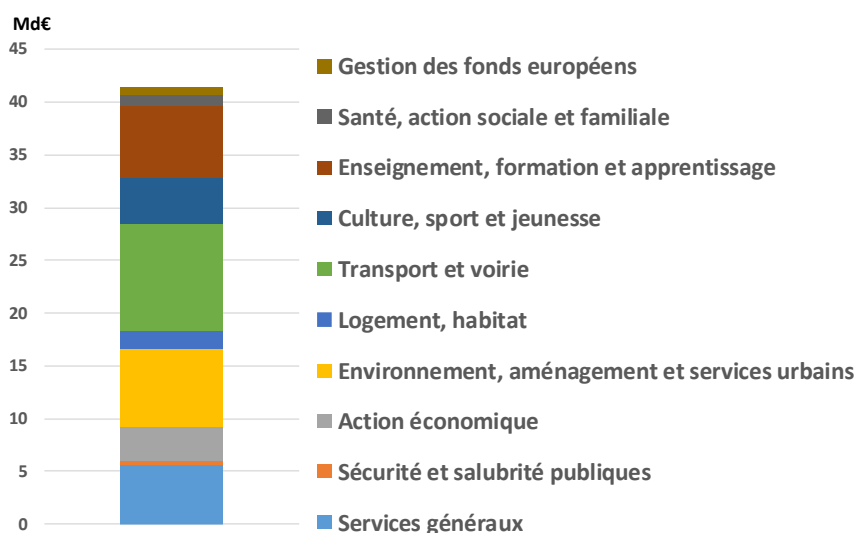
NON. Avec 48,3 milliards € de dépenses d'investissement en 2017, les collectivités sont les premiers investisseurs publics français. Elles réalisent environ 70% de l'investissement public civil.

Les collectivités gèrent un patrimoine (routes, terrains, réseaux d'eau, établissements scolaires...) de près de 1 400 milliards € (8% du patrimoine national) qu'il est nécessaire de développer, de préserver et d'entretenir. Ce patrimoine a été multiplié par 3 en 30 ans¹.

A QUOI SERVENT LES INVESTISSEMENTS DES COLLECTIVITES ?

Les investissements des collectivités répondent à des besoins croissants exprimés par des citoyens toujours plus nombreux.

QUE FINANCENT LES INVESTISSEMENTS DES COLLECTIVITES ?



Source : DGFIP, Calculs DGCL – Hors communes de – de 3 500 habitants et communautés de communes de – de 10 000 habitants

- **25% des investissements financent la politique locale de transport et de voirie** qui intègre le transport public de voyageurs notamment ferroviaire, l'aménagement et l'entretien des routes communales ou départementales.
⇒ *Les collectivités assurent ainsi le désenclavement des territoires et développent des services de mobilité pour assurer les déplacements de tous.*

- **18% des investissements sont orientés vers l'environnement, l'aménagement et les services urbains** qui comprend l'eau, l'assainissement, la gestion des déchets, la propreté urbaine et l'éclairage public.
⇒ *Les collectivités fournissent ainsi aux citoyens des services publics de qualité et préparent les territoires à la transition énergétique et climatique.*

LES COLLECTIVITES INVESTISSENT-ELLES TROP ?

NON. Au contraire, ces investissements nécessaires à tous sont, sur le mandat actuel, en fort recul. Lors des 5 premières années du mandat municipal actuel (2014-2018), les investissements ont baissé de 4,3% en comparaison du mandat précédent (2008-2012), soit 9 milliards € de moins investis. Pour les communes et leurs groupement, le volume investi sur le mandat actuel est même inférieur de 15% à celui du mandat précédent à prix et population comparablesⁱⁱ.

La crise de 2008 ou la baisse des dotations imposées par l'Etat aux collectivités a en effet amené les collectivités à sacrifier l'investissement qui est devenu la variable d'ajustement des budgets locaux :

- Entre 2013 et 2016, l'investissement local a baissé de 19%ⁱⁱⁱ.
- Depuis la crise de 2008, les dépenses de voirie des départements ont chuté de 39%^{iv}.

Ce sous-investissement des collectivités se ressent désormais sur la qualité des infrastructures et des services publics.

LES COLLECTIVITES GERENT-ELLES BIEN L'ARGENT PUBLIC ?

OUI. Prises dans leur globalité, les collectivités locales sont globalement peu endettées et elles dégagent chaque année une épargne brute qui leur permet d'investir. La dette des administrations publiques locales s'élève à 199 milliards €, ce qui représente seulement 9% de la dette publique, loin derrière l'Etat qui porte 80% de la dette publique française^v.

Le poids de la dette des collectivités locales dans le PIB est même en baisse depuis 2016 alors que celui de l'Etat progresse.

Il est indispensable de préserver les marges de manœuvre des collectivités pour leurs investissements. Ceux-ci participent au développement et à la cohésion des territoires, permettent de garantir l'efficacité des services publics (transports, éducation...) et de maintenir en bon état leur patrimoine d'équipements publics.

ⁱ La Banque Postale Collectivités Locales – Accès Territoires n°6 – Décembre 2018

ⁱⁱ OFGL : cap sur l'investissement des communes et intercommunalités depuis 2014 (janvier 2019)

ⁱⁱⁱ La Banque Postale Collectivités Locales, Note de conjoncture sur les finances locales – Septembre 2018

^{iv} Données FNTP sur les travaux d'investissement, les subventions et les travaux d'entretien et réparation

^v Données INSEE – Informations rapides n°343 - Décembre 2018

PATRIMOINE DES INFRASTRUCTURES

LA FRANCE EST-ELLE BIEN EQUIPEE ?

OUI... en quantité. La France dispose d'un patrimoine d'infrastructures conséquent : 11 000 km d'autoroutes, 390 000 km de routes nationales et départementales, 688 000 km de routes communales, 200 000 ponts routiers, 49 000 km de voies ferroviaires, 25 000 appareils de voies, près de 32 000 ponts ferroviaires, 15 500 passages à niveau, 1,1 million de km de réseaux d'eau potable, 380 000 km de réseaux d'assainissement, 1,4 million de km de lignes électriques de distribution aériennes et souterraines, 200 000 km de canalisations de distribution de gaz...

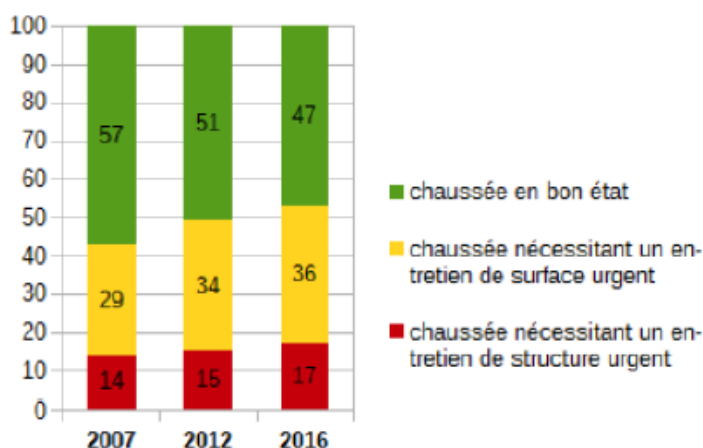
La France dispose ainsi du réseau routier le plus dense d'Europe (en kilomètres par habitant) et du deuxième réseau ferroviaire le plus dense après l'Allemagne.

LES INFRASTRUCTURES FRANÇAISES SONT-ELLES TOUTES EN BON ETAT ?

NON. Depuis 2011, la France n'a cessé de chuter dans les classements internationaux pour la qualité de ses infrastructures. Si certaines représentent des fleurons de l'ingénierie et du savoir-faire français (viaduc de Millau, lignes à grande vitesse...), elles ne doivent pas néanmoins masquer la dégradation parfois alarmante des infrastructures du quotidien dans les territoires, conséquence d'années de sous-investissement dans leur entretien et leur modernisation.

- ➔ Un quart des canalisations d'eau potable ont atteint leur durée de vie maximum¹.
- ➔ La moitié des routes nationales (53 %) et des ouvrages d'art (48 %) sont dégradés ou très dégradés et 33 % des chaussées départementales nécessitent un entretien en plus des 12 % qui sont en mauvais état.

Evolution de l'état (surface) des chaussées nationales en % entre 2007 et 2016



Source : [Audit IMDM et Nibuxs](#), 2018

- ➔ Plus du cinquième des voies ferroviaires (11 000 km) ont dépassé leur durée de vie maximum, l'âge moyen des voies et aiguillages est de 30 ans et 25 % des ouvrages d'art sont dégradés ou très dégradés dont 10 % présentant de fortes voire de très fortes avariesⁱⁱ.
- ➔ 45 % des installations d'éclairage public ont plus de 25 ansⁱⁱⁱ et l'âge moyen du parc se situe autour de 30 ans^{iv}.

En comparaison de ses voisins européens, la France investit relativement moins dans ses infrastructures de transport : au cours des 10 dernières années, quand elle investit 100 € sur un kilomètre de route, l'Allemagne en investit 155 et l'Espagne 437^v.

CETTE DEGRADATION A-T-ELLE DES CONSEQUENCES AU QUOTIDIEN ?

OUI. Les conséquences du sous-entretien impactent la qualité de vie au quotidien de nos concitoyens : pannes à répétition, retards de trains ou annulations, congestion, déficit de sécurité, conditions de transport dégradées, coupures d'eau ou d'électricité, pollution lumineuse...

- ➔ En moyenne, les Français passent 50 minutes chaque jour dans les transports pour faire l'aller-retour domicile – travail^{vi}. Chaque automobiliste parisien perd en moyenne 69 heures par an dans les embouteillages^{vii}.
- ➔ L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) estime à plus de 2 milliards de minutes le temps perdu par les voyageurs français du ferroviaire chaque année. 1 train régional sur 10 est en retard en France contre 1 sur 20 seulement en Allemagne.
- ➔ 1 litre d'eau sur 5 est perdu pour cause de fuites sur le réseau, soit plus de 400 000 piscines olympiques chaque année^{viii}.
- ➔ En 2016, plus de 57 500 accidents de la route et 145 sur le réseau ferroviaire ont été comptabilisés en France^{ix}.

FAUT-IL AGIR VITE ?

OUI. Ne pas investir aujourd'hui coûtera beaucoup plus cher demain. C'est ce que l'on appelle la « dette grise », qui s'alourdit année après année, laissant aux générations futures le soin de reconstruire et de réparer les infrastructures qui ne sont pas entretenues aujourd'hui.

ⁱ Données SISPEA, 2018.

ⁱⁱ Audit sur l'état du réseau ferré national, IMDM, 2018.

ⁱⁱⁱ AFE, 2018.

^{iv} Site internet SERCE consulté en 2019.

^v Commissariat Général du Développement Durable, 2017.

^{vi} DARES, 2015.

^{vii} INRIX, 2017.

^{viii} Site internet Canalisateurs consulté en 2019.

^{ix} Comptes des transports 2017.

TRANSITION ECOLOGIQUE

LA TRANSITION ECOLOGIQUE, C'EST QUOI ?

La transition écologique est une évolution de la société vers un modèle de développement durable qui répond aux grands enjeux environnementaux : changement climatique, rareté des ressources, perte de la biodiversité et multiplication des risques environnementaux...

La France s'est engagée en signant les accords de Paris qui visent à contenir la hausse des températures bien en deçà de 2 °C et de s'efforcer de la limiter à 1,5 °C.

LA TRANSITION ECOLOGIQUE SANS INFRASTRUCTURES, C'EST POSSIBLE ?

NON. Les infrastructures sont au cœur de la transition écologique. Elles permettent de :

- ➔ **Faire face aux défis énergétiques** : parc éoliens terrestres, éolien en mer posé, énergies marines (éolien flottant, hydroliennes...), hydroélectricité (barrages notamment), panneaux photovoltaïques, géothermie, biogaz...
- ➔ **Décarboner la mobilité** : mobilités douces (pistes cyclables, voies piétonnes...), transports collectifs (ferroviaire, tramway, métro...), transport fluvial, bornes de recharge pour véhicules électriques, pôles intermodaux (aires de covoiturage, gares routières...), enrobés dépolluants...
- ➔ **Protéger les territoires** : digues, enrochements, systèmes d'écoulement et de rétention d'eau de pluie (bassins d'orage, chaussées réservoir...), murs de soutènement...
- ➔ **Accroître l'efficacité des ressources** : routes à énergie positive, chauffantes, lumineuses, éclairage public basse consommation, réseaux d'eau « intelligents »...
- ➔ **Reconquérir la biodiversité et améliorer le cadre de vie** : îlots de fraîcheur et fontaines, reconstitution de zones humides, renaturation et reméandrage de cours d'eau, éco-ponts...

LA FRANCE EST-ELLE EN RETARD SUR SES OBJECTIFS ?

OUI et à plusieurs niveaux.

Les énergies renouvelables ne se développent pas assez vite. En 2016, leur part dans la consommation d'énergie finale brute atteignait seulement 16 %, en deçà des 18 % prévus et en retard sur l'objectif national fixé à 23 % en 2020ⁱ.

Les objectifs de baisse de la consommation énergétique ne sont pas remplis non plus. Si la France s'inscrit globalement dans un mouvement de réduction, le rythme est insuffisant et permettrait d'atteindre seulement en 2026 l'objectif fixé pour 2020ⁱⁱ.

COMMENT DIMINUER LES EMISSIONS DE CO₂ DANS LES TRANSPORTS ?

Les transports sont responsables de 30 % des émissions de CO₂ en France. Au-delà des progrès « techniques » des véhicules de transport, investir dans des infrastructures modernes permet de diminuer fortement les émissions de CO₂.

Des solutions de transports doivent être proposées aux 16,7 millions de Français qui travaillent dans une autre commune que celle où ils résidentⁱⁱⁱ. Le développement des transports collectifs (train, tramway, métro, bus, navettes fluviales, téléphérique...) permet d'offrir des alternatives de déplacement aux citoyens. Les mobilités douces (vélo, marche) doivent aussi être encouragés grâce à des infrastructures adaptées.

Les mobilités décarbonées tardent toutefois à se faire une place dans le quotidien des Français. Par exemple, moins de 25 000 points de charges pour véhicules hybrides et électriques sont installés fin 2018 alors que l'objectif est de 100 000 en France en 2022^{iv}.

INVESTIR DANS LA TRANSITION ECOLOGIQUE PEUT-IL REVENIR MOINS CHER QUE NE RIEN FAIRE ?

OUI. Investir dans la transition écologique est un bon calcul économique ! Le retour sur investissement est même parfois très rapide. Une collectivité qui décide de rénover son éclairage public peut réaliser jusqu'à 70 % d'économies sur sa facture et rembourser son investissement de départ en 5 à 7 ans seulement^v.

La multiplication des catastrophes naturelles ces dernières années et leurs impacts sur la population et l'environnement met en lumière la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des événements climatiques. Investir dans des infrastructures de protection et d'atténuation de ces événements est plus que jamais nécessaires. Une crue centennale de la Seine pourrait par exemple entraîner 30 milliards € de dégâts, la fermeture de plus de la moitié du réseau de métro et priver 5 millions d'habitants d'eau potable alors que les investissements nécessaires en amont de la Seine pour limiter cette crue sont estimés à 500 millions €.

Ne rien faire ne peut que conduire à une impasse tant écologique qu'économique.

INVESTISSONS-NOUS ASSEZ POUR REUSSIR LA TRANSITION ECOLOGIQUE ?

NON. Près de 8 milliards € par an d'investissements supplémentaires seraient nécessaires d'ici à 2030 pour réussir la transition écologique avec les infrastructures. Cela correspond à 0,4 % du PIB à investir en plus chaque année.^{vi}

BESOINS ANNUELS D'INVESTISSEMENT AU SERVICE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE D'ICI A 2030

	Investissements actuels en infrastructures	Besoins d'investissements supplémentaires
DEVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR DES TRANSPORTS BAS-CARBONE	9,1 Md€	+ 2,5 Md€
CONSTRUIRE ET MAINTENIR DES INFRASTRUCTURES DE PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ENERGIE BAS-CARBONE	4,3 Md€	+ 3,4 Md€
PROTEGER ET REPARER LES TERRITOIRES	0,7 Md€	+ 0,4 Md€
ECONOMISER LES RESSOURCES	2,4 Md€	+ 1 Md€
PRESERVER LA BIODIVERSITE ET LE CADRE DE VIE	3,7 Md€	+ 0,6 Md€
TOTAL	19,5 Md€	+ 7,9 Md€

Rapport Croissance verte, FNTP, 2016

ⁱ CGDD, 2018.

ⁱⁱ Projet de PPE, Ministère de l'écologie, 2019.

ⁱⁱⁱ CGET, 2018.

^{iv} Avere-Givere, 2018.

^v AMF et syndicat de l'éclairage, 2016.

^{vi} FNTP, 2016.

RESEAUX TRES HAUT DEBIT

QU'EST-CE QUE LE TRES HAUT DEBIT ?

Un accès Internet fixe est dit « très haut débit » (THD) lorsqu'il permet d'offrir un débit supérieur à 30 Mbits/sⁱ.

Plusieurs technologies permettent de bénéficier du THD mais la fibre optique est aujourd'hui le support qui offre le plus de performance et d'évolutivité (débits supérieurs à 100 Mbits/s).

Par ailleurs, d'autres technologies permettent à l'utilisateur d'accéder à Internet via mobile (réseaux 3G, 4G, et bientôt 5G) avec des débits croissants.

EST-CE IMPORTANT D'EQUIPER LA FRANCE EN THD ?

OUI. Le THD est le support des technologies d'aujourd'hui et de demain et son accès devient **indispensable**. Pour les Français, la couverture numérique et l'accès au très haut débit est le deuxième élément le plus important pour apprécier l'endroit où ils vivent après l'accès aux services publicsⁱⁱ. Internet permet un accès à l'information, aux soins, aux démarches administratives, aux services publics, aux nouveaux modes de transports (comme par exemple le covoiturage), à l'e-commerce... Il devient également capital pour l'accès au marché du travail, son utilisation permettant de réduire de 25 % la durée de recherche d'un emploiⁱⁱⁱ.

C'est également un vecteur du développement économique. L'accès au THD est désormais incontournable pour la stratégie d'implantation de la plupart des entreprises sur un territoire. Disposer d'un bon débit internet est en effet un enjeu de compétitivité.

Les réseaux numériques sont aussi le support de l'Internet des objets et de la ville du futur (smart city). Le THD est indispensable au déploiement des infrastructures de demain notamment pour l'éclairage public intelligent, le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques, les systèmes de vidéo protection, la gestion de l'eau et de l'énergie, l'intermodalité dans les transports... Par exemple, l'adaptation de l'infrastructure aux nouveautés du numérique est un préalable au développement du véhicule autonome^{iv}.

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE DEPLOIEMENT DU THD FIXE ?

Avec le lancement en 2013 du « Plan France Très Haut Débit », l'Etat s'est engagé à garantir à tous un « bon » accès haut débit (plus de 8 Mbits/s) d'ici 2020 et un accès très haut débit (plus de 30 Mbits/s) à l'ensemble du territoire français à horizon 2022. **20 milliards € d'investissements doivent y être consacrés.**

LA FRANCE EST-ELLE EN RETARD SUR SES OBJECTIFS ?

OUI. En septembre 2018, près de la moitié (47 %) des logements et entreprises ne sont toujours pas éligibles au THD.

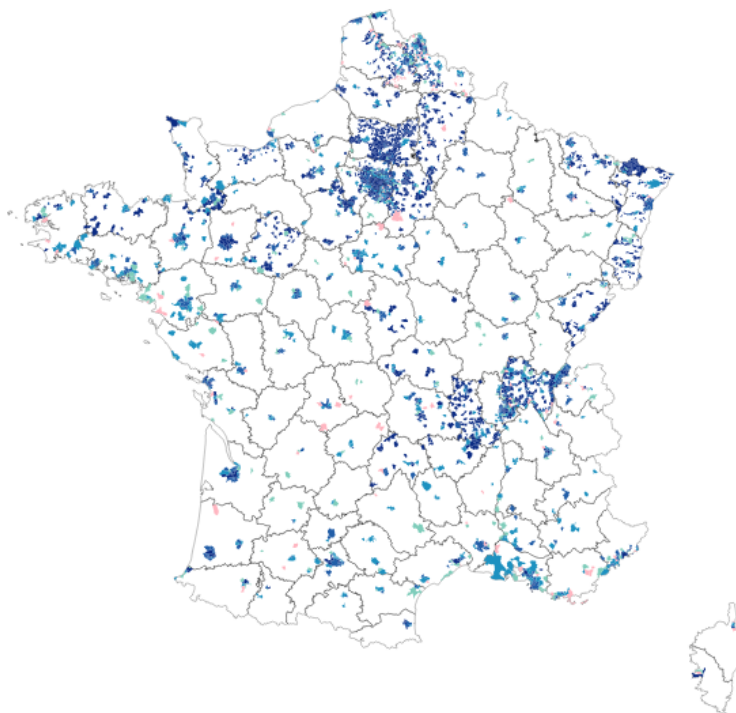
Selon un point d'étape sur l'avancée de la couverture numérique du ministère de la Cohésion des territoires de juin 2018, alors que 3,3 milliards € ont été engagés par l'Etat dans le cadre du Plan France Très Haut Débit, seulement 242 millions € ont été décaissés depuis 2013.

En conséquence, la France prend du retard sur ses objectifs. Selon les estimations^v, il resterait au rythme actuel 5,6 millions de foyers non raccordés à la fibre en 2022.

EXISTE-T-IL DES INEGALITES D'ACCES AU THD SELON LES TERRITOIRES ?

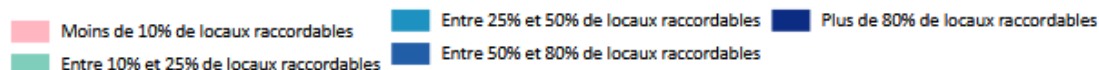
OUI. En règle générale, seules les zones les plus denses bénéficient actuellement d'une infrastructure de qualité car elles ont été équipées en priorité par les opérateurs.

État des déploiements des réseaux en fibre optique jusqu'à l'abonné au 30 septembre 2018



Source ARCEP, 2018

Légende



Le reste de la couverture numérique est très inégal selon les territoires avec 7,5 millions de consommateurs qui sont encore privés d'un accès à Internet correct et 500 000 qui n'y ont pas du tout accès. La France est aussi en retard dans la compétition mondiale : elle se classe au 28^{ème} rang mondial pour son infrastructure numérique selon le classement 2018 de l'IMD de Lausanne.

ⁱ Site ARCEP consulté en 2019.

ⁱⁱ Sondage IFOP, 2017.

ⁱⁱⁱ France stratégie, 2018.

^{iv} Sénat, 2017.

^v Cerema, 2018.

INFRASTRUCTURES, DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET EMPLOI

RÉDUIRE L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES EST-IL UNE SOLUTION À LA CRISE DES FINANCES PUBLIQUES ?

NON. Bien que des économies soient nécessaires pour baisser les impôts et réduire la dette, faire porter ces économies sur l'investissement est contre-productif à moyen terme car les infrastructures sont bénéfiques pour la croissance et pour les rentrées fiscales. Un point de PIB investi dans les infrastructures augmente la production de 0,4% la première année et de 1,5% après 4 ans grâce aux retombées économiques et emplois induitsⁱ.

Les infrastructures contribuent également à l'attractivité du pays au niveau international en favorisant l'implantation d'entreprises étrangères et l'accueil de grands évènements internationaux. Le projet du Grand Paris Express a notamment été déterminant pour l'attribution de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

LES GRANDS CHANTIERS (LGV...) SONT-ILS DES DÉPENSES INUTILES ?

NON. Les grands chantiers d'infrastructures (LGV, aéroports, ports...) sont essentiels pour renforcer le développement économique d'un territoire et son attractivité. Si les chantiers plus modestes (rénovation de canalisations, installation de la fibre...) sont nécessaires pour améliorer la qualité de vie de tous les habitants au quotidien, ils doivent s'accompagner de projets plus structurants pour doper l'attractivité d'un territoire.

A titre d'exemple, la LGV Rhin-Rhône a généré en moyenne 6 100 emplois lors de sa construction et représente 120 millions € de retombées économiques locales. Aujourd'hui, 1,1 million de voyageurs circulent sur cette ligne ce qui représente un véritable vecteur de développement économique pour les villes desservies.

LES CHANTIERS D'INFRASTRUCTURES CRÉENT-ILS DES EMPLOIS DANS LES TERRITOIRES ?

OUI. La réalisation d'une infrastructure crée de l'emploi direct liée à la construction et/ou à la rénovation de l'ouvrage. Les entreprises de Travaux Publics étant réparties partout sur le territoire, les travaux sont réalisés en grande partie par des entreprises de la région ce qui favorise l'emploi local.

La présence d'infrastructures permet également le soutien du développement économique et de la création d'emplois. Les infrastructures génèrent des bénéfices sociaux, environnementaux et économiques qui sont mesurés et quantifiés lors des évaluations socio-économiques. Au niveau national, une étude de l'OFCE montre que lorsqu'une collectivité ou l'Etat investit un point de PIB, ce sont 286 000 emplois supplémentaires qui sont créés au bout de 5 ans dans le secteur marchandⁱⁱ.

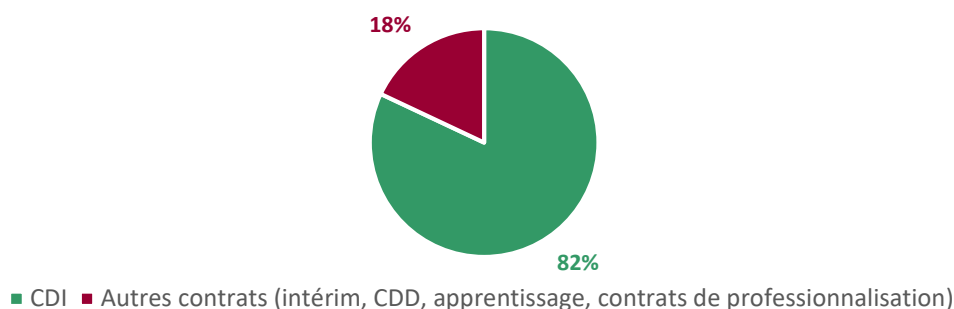
LES CHANTIERS PERMETTENT-ILS D'INSERER DES PERSONNES EN DIFFICULTES SOCIALES ?

OUI. Le secteur des Travaux Publics permet le retour à l'emploi de personnes éloignées du marché du travail (jeunes ou chômeurs de longue durée). De nombreux marchés de travaux présentent aujourd'hui des clauses d'insertion qui invitent les entreprises à consacrer une partie des heures travaillées à l'insertion professionnelle.

Pour un chantier tel que celui la ligne 15 Sud du Grand Paris par exemple, les entreprises respectent voire dépassent l'engagement de 5% des heures travaillées dédiées à l'insertion. Un tiers de ces contrats d'insertion concerne des jeunes, un autre tiers des bénéficiaires du RSA et le dernier tiers des chômeurs de longue duréeⁱⁱⁱ.

LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS PROPOSENT-ELLES DES EMPLOIS PRÉCAIRES ?

NON. 82% des emplois dans le secteur des Travaux Publics sont des contrats à durée indéterminée (CDI). Le secteur a recours à l'intérim pour faire face à la saisonnalité de l'activité et aux retournements de conjoncture mais cela reste très minoritaire.



Source : FNTP d'après données CNETP et ConstructyS

LES MÉTIERS DES TRAVAUX PUBLICS PAYENT-ILS MAL ?

NON. Un ouvrier dans les Travaux Publics gagne en moyenne 2 100€ à 2 500€ bruts mensuels selon les régions^{iv}. C'est 40% au-dessus du SMIC. A cela s'ajoutent des indemnités liées au transport et repas pour leurs déplacements quotidiens (entre 300€ et 600€ bruts mensuels en moyenne).

Les métiers des Travaux Publics offrent par ailleurs la perspective de multiples opportunités de carrières avec des perspectives d'évolution et de progression salariale. A titre d'exemple, un chef de chantier dans le génie civil peut passer d'un salaire annuel brut de 27 000€ en début de carrière à 52 000€ après plus de 8 ans d'expérience^v.

ⁱ Fonds Monétaire International

ⁱⁱ OFCE, 2015

ⁱⁱⁱ Société du Grand Paris, 2017

^{iv} CNETP, 2017

^v Hays, 2017

ACCEPTABILITE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

LES CITOYENS SONT-ILS CONSULTÉS LORS DE LA RÉALISATION D'INFRASTRUCTURES ?

OUI. La construction d'une infrastructure fait l'objet de nombreux dispositifs de participation du public en amont de la prise de décision (débat public, concertation...) ou en aval (enquête publique, référendum...).

Des outils de participation citoyenne existent quelle que soit la taille du projet. Les plus petits projets font généralement l'objet de discussions dans des conseils du quartier. Pour les autres projets locaux, la collectivité réalise une enquête publique et une concertation de la population en amont du projet. Les projets de portée nationale font quant à eux faire l'objet d'un débat public.

L'OPPOSITION DE LA POPULATION AUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES EST-ELLE FRÉQUENTE ?

OUI. Malgré la concertation en amont qui doit définir l'intérêt général, certains projets font l'objet d'une véritable « guérilla juridique » afin de ralentir leur avancement, voire dans certains cas conduire à leur annulation pure et simple.

Cette opposition est parfois le fait de riverains opposés à la construction d'une infrastructure à proximité de chez eux : cette opposition des Nimby, acronyme de « Not In My BackYard », (« pas dans mon arrière-cour ») caractérise en général l'opposition d'intérêt privés à un besoin collectif.

Toutefois, c'est désormais un phénomène de type ZAD, ou « Zone à défendre » qui se répand, avec une vocation beaucoup plus politique donnée à la lutte contre un projet. Des ZAD se sont notamment constituées dans des espaces ayant une dimension environnementale ou agricole comme Notre Dame des Landes ou le site d'enfouissement de déchets de Bure.

UN RÉFÉRENDUM AU NIVEAU LOCAL PEUT-IL APPORTER UNE RÉPONSE ?

OUI MAIS... L'usage du référendum pour évaluer l'intérêt général d'un projet d'infrastructure se confronte à certaines limites.

Lors du référendum réalisé pour le projet de Notre-Dame-des-Landes, les électeurs ont été en majorité favorables au maintien du projet (à 55,17% des voix pour). Le projet a néanmoins été annulé par la suite en raison de la pression forte des opposants de la ZAD.

EST-CE QUE CELA COÛTE CHER D'ANNULER OU DE REPORTER UN PROJET ?

OUI. L'annulation ou le report d'un projet sont onéreux avec un coût dépassant parfois celui établi initialement pour la construction de l'infrastructure. Outre les frais engagés pour les études de

conception ou lors des recours juridiques, l'abandon d'un projet nécessite généralement d'envisager une solution alternative pour répondre au besoin.

Par exemple, le coût de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes sera probablement supérieur au montant du projet initial (560 millions €). L'abandon du projet soulève désormais la question d'un réaménagement de l'aéroport de Nantes estimé entre 415 à 545 millions €. A cela devrait s'ajouter des compensations financières à Vinci Airports en raison de la rupture du contrat et des clauses de résiliation (estimées entre 250 et 350 millions €).

UNE INFRASTRUCTURE, ÇA POLLUE ?

NON. Contrairement aux idées reçues, infrastructures et respect de l'environnement vont généralement de pair. Des infrastructures modernes réduisent les émissions de CO₂ dues aux activités de transport en réduisant la congestion ou en favorisant le report modal (ferroviaire, voie fluviale...). Elles limitent la consommation de ressources naturelles (réduction des fuites d'eau...) et luttent contre le dérèglement climatique (énergies renouvelables, digues...).

Par exemple, la réalisation de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, permettrait d'éviter le rejet dans l'atmosphère de 3 millions de tonnes de CO₂ par anⁱⁱ.

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES SONT-ILS TROP CÔUTEUX AU REGARD DE LEUR UTILITÉ ?

NON. Tous les grands projets d'infrastructures (ports, canalisations, routes, transports ferroviaires, aérodromes...) impliquant du financement public (Etat, collectivités locales...) doivent faire l'objet d'une évaluation socio-économique. L'objectif est d'évaluer tous les bénéfices liés à la réalisation de l'infrastructure par rapport à son coût. Si le coût s'avère supérieur aux bénéfices générés alors le projet n'est pas réalisé. Ces calculs intègrent les externalités liées au projet (amélioration de la sécurité ou impact sur l'environnement par exemple), que celles-ci soient positives ou négatives.

Par exemple, l'extension de la 3^{ème} ligne de tramway à Saint Etienne représente un investissement de 68 millions €. Grâce au gain de temps (218 700 heures chaque année) et de sécurité ainsi qu'à la réduction de la pollution sonore et atmosphérique (1 900 tonnes de CO₂ par an en moins), le projet est créateur de 35 millions € de valeur socio-économique nette des coûts.

ⁱ Rapport de la médiation remis au gouvernement

ⁱⁱ La Transalpine