

# 17

## PROPOSITIONS POUR LA RELANCE EN INFRASTRUCTURES



**P. 02** PRÉSERVER  
LES INVESTISSEMENTS  
EN INFRASTRUCTURES

**P. 05** FAIRE APPEL  
À DES FINANCEMENTS  
PRIVÉS

**P. 08** RESPONSABILISER  
LA POLITIQUE  
D'INVESTISSEMENT  
LOCAL

**P. 15** SOUTENIR  
LES ENTREPRISES  
EN DIFFICULTÉ

**P. 17** REPENSER  
UN ÉTAT STRATÈGE

▶ **INVESTIR LOCAL**  
**POUR UNE RELANCE GLOBALE**  
Avec les Travaux Publics **////**



EN PARTENARIAT AVEC :



# PRÉSERVER LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES



## 1. ÉTALER SUR CINQ ANS LA BAISSÉ DES DOTATIONS DE L'ÉTAT AUX COLLECTIVITÉS

La baisse des dotations de l'État de 11 milliards d'euros en 3 ans, induit des ajustements importants de la dépense des collectivités locales. L'ampleur et la rapidité de la baisse sont incompatibles avec la rigidité des dépenses de fonctionnement, les mesures d'économie sur les dépenses de gestion et notamment celles de personnel ne pouvant porter leurs fruits qu'au bout de quelques années. En conséquence, l'ajustement est en train de se faire sur l'investissement, ce qui est un contre-sens économique.



**En étalant la baisse des dotations de l'État sur 5 ans au lieu de 3 ans, soit 2,2 milliards d'euros par an jusqu'en 2019, au lieu de 3,67 milliards d'euros par an d'ici 2017, les collectivités locales pourraient mettre en œuvre des mesures d'économie compatibles avec la nécessité d'investir dans les infrastructures destinées à l'amélioration de la performance économique et sociale des territoires.**

2

## SANCTUARISER ET ACCROÎTRE LES FINANCEMENTS DE L'AFITF

Un budget de 2,5 Md€ serait nécessaire pour permettre à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) d'investir dans les projets sélectionnés dans le scénario « bas » du rapport Mobilité 21. Pour 2015, ce budget atteindra 2,2 Md€ et a été sauvé grâce à l'affectation des 2 cts € de taxes supplémentaires sur le diesel. Il sera toutefois amputé de 530 M€ d'arriérés de loyers et indemnités liés à l'abandon de l'écotaxe. Rien n'est prévu sur 2016 et les années suivantes. Cette situation rend instable tous les programmes dans lesquels l'État investit.



**La part de l'État dans les projets doit être sanctuarisée et assurée par des financements sécurisés. Ceci passe par un accroissement et une pérennisation des ressources de l'Agence afin qu'elle puisse programmer les projets et respecter ses engagements pour les années futures.**

3

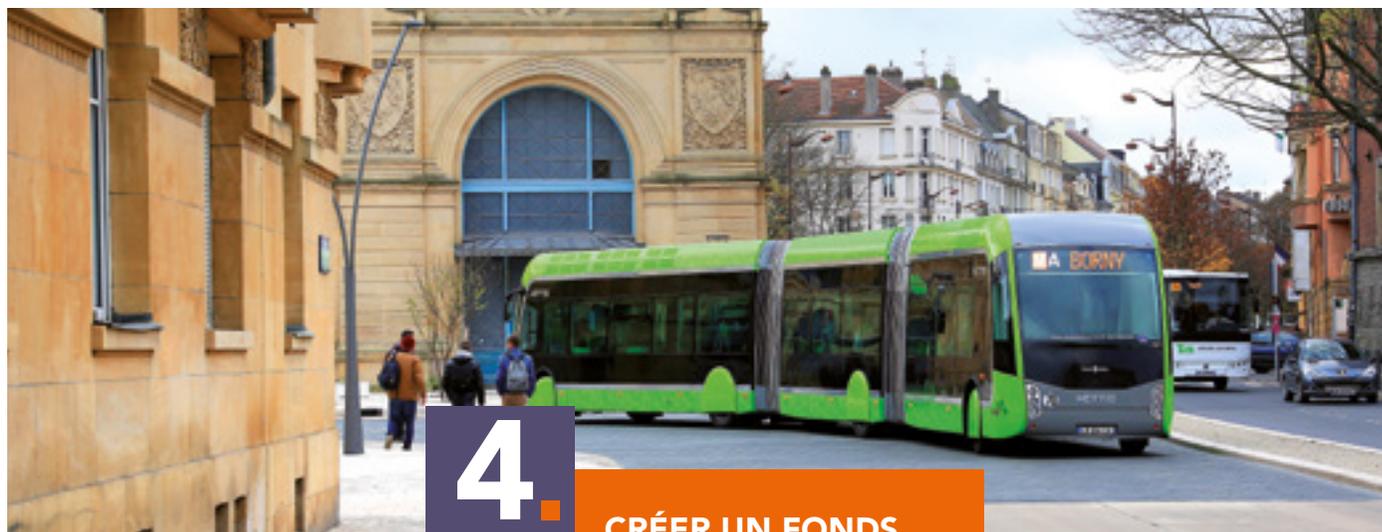
### CONSOLIDER ET LANCER RAPIDEMENT LES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION 2015-2020

Faute de financements affectés, 2014 a été une « année blanche » pour les Contrats de Plan État-Région (CPER) dont la précédente génération s'est terminée en 2013. Pour 2015 et les années suivantes, l'incertitude reste grande quant aux capacités de financement de l'AFITF et donc de soutien de l'État.



Il est nécessaire de mettre fin à la cacophonie et aux errements portant préjudice au lancement des CPER. Ils doivent être signés au plus vite, faire l'objet d'un suivi détaillé et approfondi de leur avancement, tout en étant calibrés afin de correspondre à la nouvelle période de contractualisation. Afin d'éviter la reproduction de la série d'erreurs et de retards dont l'État est actuellement responsable, la prochaine génération de CPER devra être anticipée et négociée dès 2018.

## FAIRE APPEL À DES FINANCEMENTS PRIVÉS



4

### CRÉER UN FONDS D'INVESTISSEMENT PAR LA VENTE D'UNE PARTIE DES PARTICIPATIONS DE L'ÉTAT

Les difficultés budgétaires associées aux incertitudes liées à la réforme territoriale, paralysent l'investissement en infrastructures des collectivités. La profession est prête à se mobiliser pour permettre un effet de levier qui inciterait à l'investissement.



Créer un fonds d'investissement dédié aux infrastructures en le dotant d'un capital constitué par le produit de la vente d'une partie des participations de l'État et par une partie des fonds propres de la profession par une réallocation de leurs actifs.



5

### « PRIVATISER » L'AVANCE DE TRÉSORERIE DU FCTVA

Les difficultés budgétaires associées aux incertitudes liées à la réforme territoriale, paralysent l'investissement en infrastructures des collectivités. La profession est prête à se mobiliser pour permettre un effet de levier qui inciterait à l'investissement.



Il conviendrait de « privatiser » l'avance de trésorerie du FCTVA en mobilisant des organismes de la profession qui contracteraient un emprunt pour financer le remboursement anticipé de TVA auprès des collectivités locales qui investissent (création d'un « guichet »), l'État remboursant les organismes de la profession à échéance. Ce plan de relance pour les TP sans avance de trésorerie pour l'État ne nuirait pas aux engagements européens.

6

### RATIONALISER LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

En période de disette des finances publiques et alors que le plan d'investissement Juncker prévoit un fort appel aux fonds privés pour financer les projets retenus pour favoriser la relance économique européenne, les partenariats public-privé sont un instrument incontournable. Les débats en cours sur la réforme du dispositif se cristallisent autour :

- de la détermination d'un seuil financier minimal en deçà duquel il serait interdit de recourir à un « contrat global » (nouvelle appellation des contrats de partenariat) mais un tel seuil pourrait porter atteinte au principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales ;
- des modalités d'évaluations préalables des projets et de leur soutenabilité financière (saisine obligatoire ou facultative de la MAPPP, avis liant ou non-liant de la MAPPP).



#### LA FNTP PROPOSE DE LIER LE SEUIL FINANCIER AUX MODALITÉS D'ÉVALUATIONS PRÉALABLES :

- en-deçà de 30 millions d'euros : les collectivités locales seraient libres de solliciter une évaluation dans des conditions à définir (saisine facultative et avis non-liant) ;
- au-delà de 30 millions d'euros : les collectivités locales seraient tenues de solliciter une évaluation (saisine obligatoire mais avis non-liant).

## RESPONSABILISER LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT LOCAL



7

### ÉLARGIR LES POSSIBILITÉS DE MISE EN PLACE DE PÉAGES URBAINS

Les métropoles et autres grandes collectivités connaissent une pression budgétaire accrue. Celle-ci se cumule à la raréfaction des capacités de soutien de la part de l'État ou des partenaires publics dans le lancement d'un projet. En parallèle, les problèmes de congestion font perdre 17 Md€ par an à la France, les réseaux routiers se dégradent et les pics de pollution forcent les pouvoirs publics à réguler en région parisienne la circulation dès que le temps l'y contraint.



Les péages urbains sont actuellement restreints à certaines conditions et critères empêchant l'immense majorité des collectivités locales d'établir leurs propres dispositifs locaux. Pourtant, ils constituent une réponse adaptée aux problématiques de la mobilité moderne : la pollution générée par le trafic automobile, le coût d'entretien et d'investissement dans les infrastructures et la participation des citoyens aux réseaux locaux dont ils sont les bénéficiaires directs. Offrir la possibilité aux collectivités de créer leurs propres péages leur permettrait de gagner en autonomie tout en répondant à l'ensemble de ces défis.

8

### CRÉER DES LOIS DE FINANCES LOCALES

Depuis le début de la crise, les collectivités locales font face à de fortes tensions sur leurs budgets. L'ensemble des collectivités sont touchées par la baisse des dotations de l'État, tandis que les Conseils généraux sont forcés d'assumer une hausse des dépenses sociales. Dans ce cadre, les dépenses d'investissement sont soumises à un effet ciseau : elles sont contraintes de se réduire sous la pression, d'une part, de l'augmentation des dépenses de fonctionnement, et d'autre part, de la baisse des ressources sans hausse de la fiscalité locale ou de l'endettement. Les collectivités locales doivent être encouragées à réduire leurs dépenses de fonctionnement tout en assurant les besoins en entretien et en investissement de leurs territoires.



Cette politique serait renforcée par la création de lois de finance locales comportant des objectifs nationaux d'évolution des dépenses des administrations locales, en distinguant, par strate de collectivités, des objectifs de dépenses d'investissement et des objectifs de dépenses de fonctionnement.

Afin de favoriser l'investissement, l'objectif d'évolution des dépenses d'investissement serait plus favorable et afin de ne pas pénaliser les infrastructures, l'entretien des réseaux devrait être reconnu comme un investissement destiné à corriger la dégradation d'actifs gérés par le secteur public.

Cela reviendrait à scinder la dotation globale de fonctionnement en deux dotations, l'une portant sur le fonctionnement *stricto sensu*, l'autre sur l'investissement (à l'instar de la dotation globale d'équipement versée uniquement aux petites communes et aux départements).

## 9

INTRODUIRE  
LA NOTION  
D'AMORTISSEMENT  
DANS LA COMPTABILITÉ  
PUBLIQUE

Le patrimoine d'infrastructures public se dégrade sans politique d'entretien et d'amélioration pluriannuelle. Mais contrairement aux entreprises privées, les collectivités locales n'ont pas les moyens de « gérer budgétairement » leurs actifs.



L'intégration du principe de l'amortissement à toutes les infrastructures inciterait les collectivités à mettre en place cette gestion pluriannuelle de leurs réseaux.

- Soit les collectivités locales seraient obligées de prévoir dans leur budget une « dotation aux amortissements » en cas de non-entretien pour traduire la dégradation de leurs infrastructures et pour financer exclusivement le coût d'investissement nécessaire à leur renouvellement.
- Soit les dépenses d'entretien du patrimoine des collectivités locales seraient considérées comme des dépenses obligatoires et feraient l'objet d'une programmation pluriannuelle afin de maintenir la qualité des infrastructures et d'éviter le coût du non-entretien.



## 10

RENDRE ÉLIGIBLES  
LES TRAVAUX DE  
GROS ENTRETIEN  
AU FCTVA

Le gros entretien d'infrastructures (qu'il concerne les réseaux routiers, d'électricité ou d'eau) est considéré comme une dépense de fonctionnement alors même que notre patrimoine vieillissant nécessite des investissements importants de remise à niveau.



En rendant éligibles les travaux de gros entretien au FCTVA, les travaux d'équipement qui correspondent à des travaux de remise en état des infrastructures seraient favorisés.



11.

### FIXER L'OBLIGATION D'UN INVENTAIRE DES PATRIMOINES D'INFRASTRUCTURES EN DÉBUT ET FIN DE MANDAT D'UN ÉLU

Les cycles municipaux influent grandement sur la qualité de nos infrastructures, tandis que toute nouvelle équipe élue pour diriger une collectivité locale se voit chargée de l'entretien d'un réseau qu'elle méconnaît le plus souvent. De leur côté, les administrés ne peuvent avoir de vue d'ensemble en termes d'utilisation, d'état et d'évolution de la qualité des infrastructures d'une commune, d'un département ou d'une région.



**Un inventaire complet des patrimoines d'une collectivité locale devrait être réalisé dans le cadre de chaque élection afin d'établir un suivi des politiques d'entretien et d'investissement sur le territoire.**

**Inscrire cette obligation dans la loi permettrait également d'harmoniser les mesures prises sur l'ensemble des territoires français et de réaliser un véritable suivi de l'état de notre patrimoine d'infrastructures.**

12.

### INSTAURER UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT DES COLLECTIVITÉS

Les hésitations propres aux renouvellements des équipes politiques locales peuvent provoquer des déficits dans la maintenance et la modernisation des réseaux. En outre, le manque de visibilité actuel sur l'avenir des territoires se répercute sur les budgets locaux. Chantiers et travaux se décident d'une année sur l'autre, alors que les besoins s'expriment sur des périodes plus longues, et nécessitent une attention soutenue sur l'ensemble d'un mandat.



**L'entretien et l'investissement des réseaux doivent faire l'objet d'une programmation pluriannuelle assortie d'un budget dédié. Non soumis à un vote annuel, ces dépenses seraient ainsi sécurisées afin de permettre les travaux de maintenance et de renouvellement des réseaux sur plusieurs années. Cette programmation donnerait de la visibilité tant aux élus et à leurs administrés qu'aux entreprises de Travaux Publics.**

## RESPONSABILISER LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT LOCAL

# 13.

### OPTIMISER LA GESTION DE RÉSEAUX ROUTIERS

L'entretien d'un million de kilomètres de réseau routier et l'investissement nécessaire pour le désengorgement de nombreux axes constituent des problématiques cruciales pour nos territoires. Pourtant, les budgets consacrés à l'entretien et au développement de ces réseaux sont en réduction constante depuis plusieurs années.



Il est nécessaire d'encourager l'innovation en matière de contractualisation en transformant les marchés classiques d'entretien des réseaux en contrats de performance et de service pour des marchés de toute taille.

Cela implique la création de nouveaux types de contrats intégrant la conception, la réalisation, la maintenance de réseaux routiers locaux qui pourraient être confiées à un partenaire privé pour une durée de cinq à sept ans. Afin d'optimiser la gestion, des indicateurs de performance multicritères et un suivi de l'entretien des réseaux seraient mis en place.

## SOUTENIR LES ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ



# 14.

### METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE FINANCEMENT BPI

Après 5 ans de crise (perte de 20% d'activité) et face à des perspectives qui se détériorent encore (-8% prévu en 2015), la situation financière de beaucoup d'entreprises de Travaux Publics est critique.



DES MESURES DE SOUTIEN SONT NÉCESSAIRES :

Demander à la BPI de mettre en place un programme de financement des entreprises de TP (prêts, garanties, soutien de trésorerie, etc.) soit à enveloppe constante en fléchissant vers les TP une partie des financements actuels, soit en créant une enveloppe nouvelle.

## 15

MODIFIER  
LES RÈGLES DANS  
LES MARCHÉS  
PUBLICS POUR  
SOUTENIR  
LA TRÉSORERIE  
DES ENTREPRISES

Après 5 ans de crise (perte de 20% d'activité) et face à des perspectives qui se détériorent encore (-8% prévu en 2015), la situation financière de beaucoup d'entreprises de Travaux Publics est critique.



DES MESURES DE SOUTIEN DE LEUR TRÉSORERIE DOIVENT ÊTRE PRISES :

- Augmenter le montant de l'avance accordée par l'acheteur public de 5 à 10 % du montant du marché TTC.
- Prévoir le versement de l'avance à partir de 10 000 euros HT (50 000 euros actuellement) pour les marchés d'une durée supérieure à 1 mois (contre 2 mois actuellement).
- Réduire le montant de la retenue de garantie exigée des candidats de 5 à 3 % et prévoir sa libération immédiate après l'expiration du délai de garantie (et non passé un délai de 30 jours).

REPENSER  
UN ÉTAT STRATÈGE

## 16

EXCLURE  
L'INVESTISSEMENT  
DANS LES  
INFRASTRUCTURES  
DES « 3 % »

La politique budgétaire de la France vise à réduire les déficits publics en-dessous de 3 % du PIB. Cette obligation découle directement du Pacte de Stabilité et de Croissance (PSC) européen. Celui-ci vient d'être assoupli afin d'encourager les États à abonder le Fonds Européen pour les Investissements Stratégiques (FEIS) et les investissements porteurs de croissance.



Mais il faut aller plus loin et explicitement remettre en cause les méthodes de calcul du Pacte de Stabilité et de Croissance afin d'exclure les investissements en infrastructures du calcul des déficits publics. Financer par l'emprunt des réalisations dont la durée de vie est supérieure à une génération n'a rien d'antiéconomique. La prise en compte des finalités des dépenses publiques dans le cadre du calcul du respect des règles budgétaires européennes constituerait un axe fort du redressement économique dans notre pays.



17

CONSTITUER  
UN CONSEIL  
NATIONAL DES  
INFRASTRUCTURES

À l'heure actuelle, les infrastructures ne disposent pas d'un espace de concertation stratégique permettant de réunir toutes les parties prenantes, *a contrario* des activités du numérique par exemple. Les organisations rassemblant des usagers, des professionnels, des élus ou personnalités dans le domaine des infrastructures existent. Mais ces acteurs se rencontrent, échangent ou se confrontent uniquement sur des problématiques ou des thématiques cloisonnées.



La constitution d'un Conseil National des Infrastructures répondrait à l'absence actuelle de lieu de concertation, d'expertise et de suivi.

Il s'agirait d'un conseil consultatif permettant aux représentants de l'État, des collectivités locales et de la profession ainsi qu'aux partenaires sociaux et aux usagers de dialoguer et d'échanger avec pour mission de veiller au maintien de la qualité des infrastructures et de formuler des propositions.