

LES DOSSIERS DE LA  
FÉDÉRATION DES TRAVAUX PUBLICS DE LORRAINE  
Edition Juin 2023



# ASSISES DES TRAVAUX PUBLICS DE LORRAINE

## LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

### SOMMAIRE

Introduction par Thierry Ledrich, Président de la FTP Lorraine	Page 3
La transition écologique : un impératif	Page 5
Investir dans la transition écologique	Page 6
Des investissements nécessaires	Page 7
Financer ces investissements vertueux	Page 9
Les cas d'études	
Financer une rue vertueuse	Page 10
Financer un pont destiné aux nouvelles mobilités	Page 11
Financer la rénovation d'un pont	Page 12
Financer la distribution de l'eau	Page 13
Passer à l'action	
Ressources pratiques	Page 14

### CONTACT

Pierre-Etienne CHAUSSE

Secrétaire Général

Fédération des Travaux Publics (FTP) Lorraine

3 rue Jean-Antoine Chaptal | CS 35 580 | 57078 METZ CEDEX 03

[pe.chausse@fntp.fr](mailto:pe.chausse@fntp.fr)

Tél. direct : 03 87 74 99 16

Portable : 06 51 49 15 76



# MESSAGE INTRODUCTIF

## DU PRÉSIDENT DE LA FTP LORRAINE, THIERRY LEDRICH

Le thème développé dans ce dossier qui peut apparaître comme un grand classique dans nos milieux : le « financement des infrastructures ». Mais il a cette fois, une saveur très particulière :

- car le débat environnemental qu'il recouvre est devenu à la fois global et vital.
- car il suppose aussi un changement psychologique et intellectuel majeur des responsables des finances publiques et des acteurs publics associés.

Depuis plusieurs années, la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP) s'inscrit comme acteur engagé pour la planète et finance de nombreuses études sur la Transition Ecologique, ainsi que des formations ou contenus pédagogiques. C'est ainsi que, lors des Assises des Travaux Publics de Lorraine en 2021, j'avais pu évoquer la méthode à mettre en place, ainsi que les coûts d'une transition écologique, qui ne peut se faire qu'avec le soutien et l'implication des travaux publics.

Tout simplement parce que l'usage des infrastructures qui ont été construites ou sont à construire par les Travaux Publics, sont à l'origine, aujourd'hui, de plus de 50% des Gaz à Effet de Serre en France, faisant de notre secteur d'activité le secteur transversal, le secteur parapluie, qui permet à tous de s'inscrire dans la transition écologique.

La modernisation ou l'évolution à la fois évidente et nécessaire de ces infrastructures dans le sens de la transition écologique représente un besoin de financement complémentaire de plus de 20Md €/an sur les 25 prochaines années, presque 1% du PIB pour revenir au niveau d'investissement dans les infrastructures des trente glorieuses. Toujours est-il que les quelques milliards jusqu'ici budgétés annuellement dans des structures comme l'AFITF ne sauraient évidemment suffire.

On pourrait donc légitimement commencer à s'inquiéter sur la portée réelle du discours de « révolution verte » entendu ci et là. Et surtout se demander si celle-ci va en rester aux seules économies dites de sobriété comme la baisse du chauffage dans les bureaux, le recours à la marche à pied ou l'extinction des lumières, ..., ou se teinter d'une vraie ambition ?

Une première réponse est tombée le 22 mai dernier lors de la présentation à la Première Ministre du rapport de l'économiste Jean Pisani sur « *les incidences économiques de l'action pour le climat* » : la volonté de Transition Ecologique pour atteindre la neutralité carbone du SNBC en 2050 y est confirmée et chiffrée : à savoir une dépense tous secteurs d'activité confondus de 67 Md€/an, dont 34 Md €/an pour la part Etat, en phase avec les calculs de la FNTP qui se focalisaient sur la seule part des Travaux Publics.

Dès lors, la question rituelle suivante se pose : **où va-t-on trouver l'argent ?** Question à la fois légitime et d'une approche trop simpliste compte tenu des enjeux.

Simpliste car elle illustre une nouvelle fois la difficulté de certains acteurs publics à penser comme une entreprise, c'est-à-dire de prendre des décisions en fonction des bénéfices attendus ou des marges escomptées, et non pas seulement avec le regard fixé sur le seul chiffre d'affaires !

Certes, la comptabilité publique est différente de celle des entreprises qui travaillent à un niveau plus micro économique, mais il n'en demeure pas moins qu'il serait temps de sortir de la seule dualité de dépenses / dettes ou impôts au profit d'une vraie politique d'investissement et d'une rentabilité réelle.

Pourquoi imaginer forcément financer les investissements en programmant une fiscalité renforcée sur les plus riches (entreprises ou particuliers) ? Voyons s'il n'y a pas éventuellement une alternative consistant à parler d'investissements comme le font des milliers d'entrepreneurs en France tous les jours. **La transition écologique, trop souvent perçue comme une seule contrainte, peut aussi être un facteur de création de richesse, en apportant de la valeur ajoutée, et donc en créant un retour sur investissement !**

Est-ce que ce sont là que de belles phrases ? Prenez l'exemple de grandes villes ou métropoles, comme par exemple Metz, mais aussi Bordeaux qui ont un temps fait le choix d'investir dans une forme de Transition Ecologique avant l'heure : elles ont retrouvé leur « mise de départ » de bien des manières : économie, image, attractivité.

# DISCOURS INTRODUCTIF

## DU PRÉSIDENT DE LA FTP LORRAINE, THIERRY LEDRICH

La question principale qui doit alimenter nos réflexions, comme celles de de tout responsable est celle-ci : « Comment transformer les dépenses d'infrastructures publiques en investissement ? » : Cette question est simple ; La réponse l'est parfois moins.

Comme vous le verrez ici à travers les éléments présentés, les exemples pratiques qui seront développés, la résolution de cette équation nécessite de créer une boucle vertueuse reliant les différents acteurs d'un projet donné. Et force sera alors de constater que **le retour sur cet investissement se fait toujours.**

On comprendra aisément la problématique du choix du recours à l'investissement à travers les exemples suivants :

- Rien de plus simple pour un particulier de voir l'économie de chauffage s'il change sa chaudière, et donc le délai qui lui sera nécessaire au remboursement de son emprunt. Un seuil au-delà duquel son retour sur investissement sera effectif.
- La démarche est déjà plus délicate sur un réseau public d'adduction d'eau, où la personne en charge des travaux ne perçoit pas directement l'économie de consommation d'eau qui permettrait de diminuer le prix de vente au m<sup>3</sup>.
- Elle devient apparemment insoluble quand on parle de travaux d'infrastructure de mobilité permettant de réduire les rejets de GES ou le temps de parcours, dès lors que le schéma des concessions où l'usager final paye n'est pas applicable.

On voit surtout à travers ces exemples que le retour sur investissement se fait parfois indirectement, avec des valorisations nouvelles (les certificats carbone en sont un bel exemple) ou des valorisations d'éléments immatériels comme le bien-être et la qualité de vie. Mais il faut surtout retenir qu'ils se font toujours, avec des rendements plus ou moins élevés au profit de l'initiateur. Parfois après un temps long de quelques décennies difficilement supportable par l'individu mais totalement adapté à la notion d'intérêt public porté par les différentes personnes publiques.

Et pourtant malgré ce constat de l'intérêt d'investir sur le long terme, combien de fois n'ai-je entendu : « Mais Monsieur Ledrich, vous connaissez bien l'état des finances de la France... vous voyez bien qu'on ne pourra pas réaliser tous ces projets 3 fois trop nombreux...la priorité est ailleurs...la réfection des réseaux enterrés ou de la voirie n'est pas le meilleur gage d'être réélu... ».

C'est justement ce réflexe Pavlovien consistant à ne parler que saupoudrage des dépenses et financement insuffisant qu'il faut combattre.

- Pourquoi ne peut-on pas débloquer des financements au seul prétexte qu'ils n'ont pas été programmés sur un programme pluriannuel ?
- Pourquoi ne parle-t-on pas de bénéfice, plutôt que des seules charges, dont le montant n'a finalement aucune importance si elles génèrent du bénéfice ?
- Pourquoi ne distingue-t-on pas pertes et besoins de trésorerie, ces dernier pouvant être gérés à travers le recours à l'emprunt « justifié » ?
- Pourquoi les acteurs privés, entreprises ou banques, ne peuvent-ils pas aider à financer comme dans les concessions ? Pourquoi sont-ils bloqués par un code des marchés publics qui impose un paiement au plus tard à la réception, avec pour conséquence finale de neutraliser des projets auxquels il ne manque qu'une petite partie du financement ?

Des solutions innovantes ont déjà été mises en œuvre, par exemple en France avec le métro du Grand Paris, ou à l'étranger où la créativité des montages est encouragée.

Soyons convaincus que si nous voulons travailler à améliorer la situation, à faire progresser la condition des uns et des autres, des solutions existent. Elles imposent simplement un changement de référentiel, de paradigme, qui passera très certainement par une évolution de la commande publique et des financements associés pour libérer l'investissement.

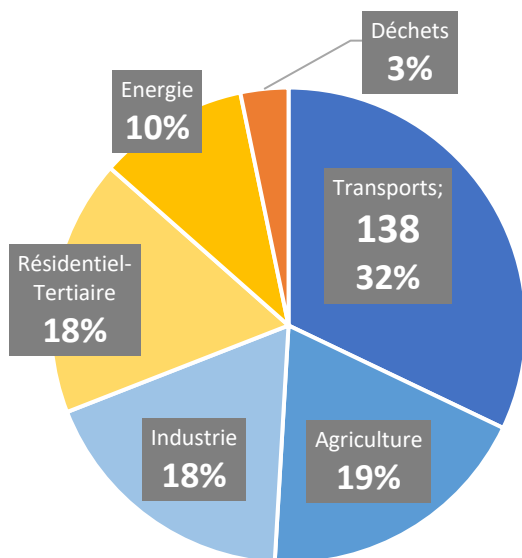
Nous ne réglerons pas le problème aujourd'hui, mais j'espère que notre réflexion contribuera à semer la graine qui prospérera !



Thierry Ledrich  
Président, FTP Lorraine

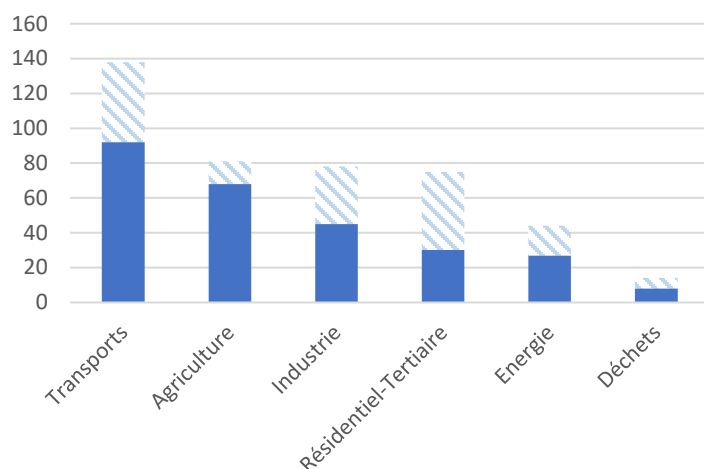
# UN IMPÉRATIF LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

## ÉMISSIONS ANNUELLES DE GES PAR SECTEUR



Source : Secrétariat général à la planification écologique – émissions de Gas à effet de serre (GES) en 2021

## OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES GES D'ICI À 2030



Source : Secrétariat général à la planification écologique

Au moment où le Gouvernement fixe le cap vers une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre (GES) au niveau national, se pencher sur l'impact des infrastructures dans la transition écologique et énergétique prend tout son sens.

## UN SCHÉMA NATIONAL BAS CARBONE TRÈS AMBITIEUX

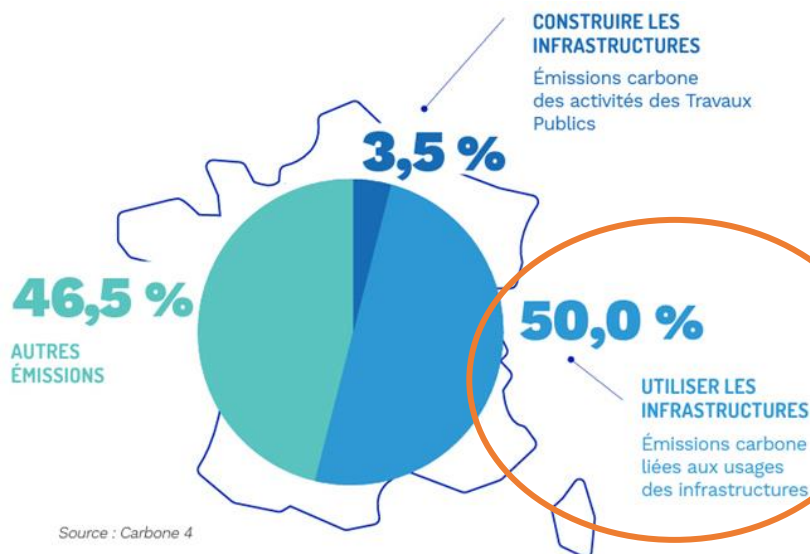
Pour reprendre un article paru dans Le Figaro le 22 mai 2023 :

« Le gouvernement « a les idées claires » sur la trajectoire à suivre, y compris en intégrant les objectifs européens de baisse de 55 % des émissions nettes en 2030. Il ambitionne ainsi de réduire de pas moins de 50 % les émissions domestiques par rapport à 1990, pour atteindre 270 millions de tonnes équivalent CO2 par an en 2030, contre 408 mtCO2e en 2022 (l'équivalent CO2 est une mesure qui prend en compte le dioxyde de carbone mais aussi d'autres puissants gaz à effet de serre, comme le méthane). En résumé, « il faut faire en huit ans plus que ce qu'on a fait au cours des trente-deux dernières années », estime Matignon. Selon le Conseil économique et social, cela représente 70 milliards d'euros d'investissements privés/publics supplémentaires par an d'ici à 2030. »

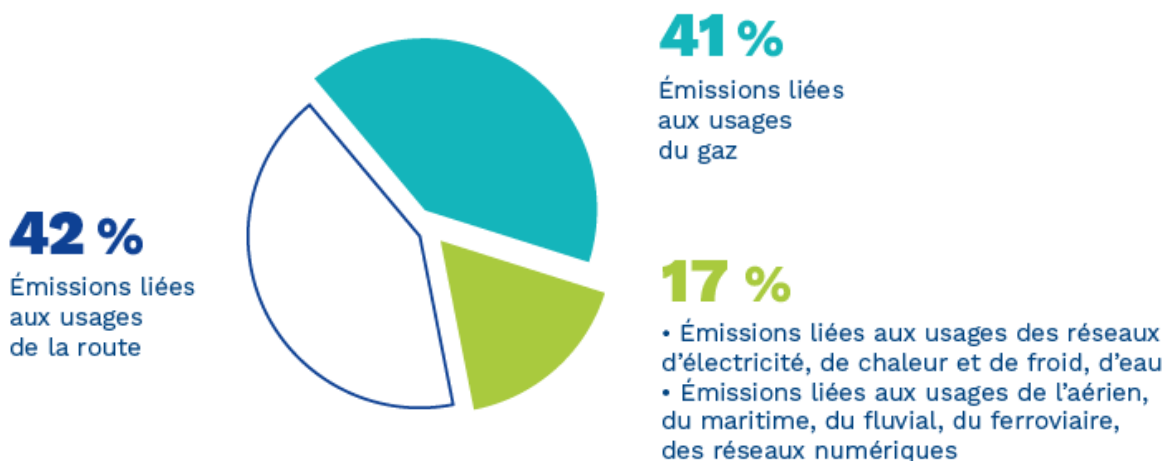
# INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES C'EST INVESTIR DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

## LES TRAVAUX PUBLICS : RESPONSABLES MAIS PAS COUPABLES

En plus de s'atteler à la décarbonation de leurs propres activités, les entreprises de Travaux Publics sont en mesure de participer à la réduction de l'empreinte carbone de nombreuses autres activités. En effet, selon Carbone 4 (organisme indépendant), l'usage des infrastructures est à l'origine de la production de 50% des émissions de gaz à effet de serre.



## POIDS CARBONE DES DIFFÉRENTS USAGES DES INFRASTRUCTURES





# INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

Au travers de 4 axes prioritaires, les Travaux Publics sont à même d'offrir des solutions réalistes et réalisables pour avancer vers les objectifs du schéma national bas carbone (SNBC)

## AXE 1. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO2

En agissant sur le champ de la mobilité (qui englobe le transport routier, les mobilités douces, le transport ferroviaire, le transport collectif urbain, les transports maritime, fluvial et aérien) le champ de l'énergie (qui comprend la production, le transport et la distribution d'électricité ou de gaz (y compris l'hydrogène) ainsi que les réseaux de chaleur et de froid) ou bien encore le champ du numérique qui concerne les réseaux de télécommunications fixe et mobile (données cellulaires, fibre, etc.).

## AXE 2. RESTAURATION DES MILIEUX NATURELS

En réduisant l'artificialisation et favorisant le recyclage des friches industrielles et urbaines, en participant à la végétalisation des villes, en protégeant la ressource en eau ou bien encore à travers la renaturation des cours d'eau.

## AXE 3. RÉSILIENCE : MIEUX PROTÉGER LES TERRITOIRES

En assurant la résilience des infrastructures existantes, en développant les ouvrages pour protéger les biens et les populations face à la multiplication des aléas climatiques ou bien en répondant aux enjeux d'un stress hydrique croissant pour de nombreux territoires.

## AXE 4. CAPITALISER SUR LE PATRIMOINE EXISTANT ET À VENIR

En assurant une meilleure maintenance de nos infrastructures pour éviter la dette verte et mieux anticiper les risques. Les infrastructures en France se dégradent, faute d'investissement suffisant. Ne pas investir régulièrement aboutira inévitablement à un surinvestissement par à-coups dans l'avenir : sur la durée de vie totale d'un ouvrage, un traitement curatif avec réparation des éléments structurels coûte environ trois fois plus cher qu'un entretien régulier permanent. C'est la dette grise.

	Investissement additionnel/an sur 2021 - 2030 (Md€)	Impact PIB 2021 - 2030 (en points de PIB)	Impact emploi 2021 - 2030 (en emplois créés)	Investissement additionnel/an sur 2021 - 2050 (Md€)	
<b>SOBRIÉTÉ</b>	Réduction	12,4	+0,6 %	170 000	7,7
	Restauration	5,5	+0,3 %	87 000	4,0
	Résilience	4,1	+0,3 %	84 000	4,5
	<b>Total</b>	<b>22,0</b>	<b>+1,1 %</b>	<b>341 000</b>	<b>16,2</b>
	Investissement additionnel/an sur 2021 - 2030 (Md€)	Impact PIB 2021 - 2030 (en points de PIB)	Impact emploi 2021 - 2030 (en emplois créés)	Investissement additionnel/an sur 2021 - 2050 (Md€)	
<b>PRO-TECHNO</b>	Réduction	16,0	+0,7 %	212 000	19,0
	Restauration	6,7	+0,3 %	100 000	6,4
	Résilience	4,1	+0,3 %	84 000	4,5
	<b>Total</b>	<b>26,8</b>	<b>+1,3 %</b>	<b>396 000</b>	<b>29,9</b>

Source : Calculs Carbone 4 et compléments bibliographiques pour la partie Résilience

# INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

Pour répondre au défi climatique, c'est un effort additionnel compris entre 16,2 Md€ par an (sobriété) et 29,9 Md€ (pro-techno) qu'il faudra consacrer aux infrastructures de la transition écologique entre 2021 et 2050, avec un effort conséquent en début de période dans les deux scénarios.

## UN EFFORT PARTAGÉ D'INVESTISSEMENT...

Cet investissement additionnel fera l'objet de choix politiques et il devra être partagé entre l'État, les collectivités territoriales, les grands opérateurs publics et privés. L'État devra prendre sa part de l'effort supplémentaire, mais aussi inciter fortement les autres acteurs à investir dans les infrastructures. La question du financement sera cruciale. Au niveau des principes, il n'y a que trois manières de mobiliser des financements : le contribuable (par l'impôt ou la réduction de dépenses publiques pour compenser), l'utilisateur (tarifs et péages), la dette publique.

## ... QUI DOIT PERMETTRE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC) À HORIZON 2030 ET EST INDISPENSABLE POUR VISER LA NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050.

Les deux scénarios conduisent à une hausse soutenue de l'activité économique tout au long de la période. Néanmoins, l'impact est prépondérant dans le scénario sobriété sur la première décennie avant de décroître progressivement (la modération des usages contribuant alors principalement à la réduction des émissions) tandis qu'il est croissant tout au long de la période dans le scénario de progrès technologiques.

A court terme (2023 - 2030) les investissements du scénario pro-techno pourraient générer une hausse de PIB supplémentaire de 1,3 % (1,1 % pour le scénario sobriété) et conduire à la création d'environ 400.000 emplois de façon durable au sein des filières concernées et dans l'ensemble de l'économie.

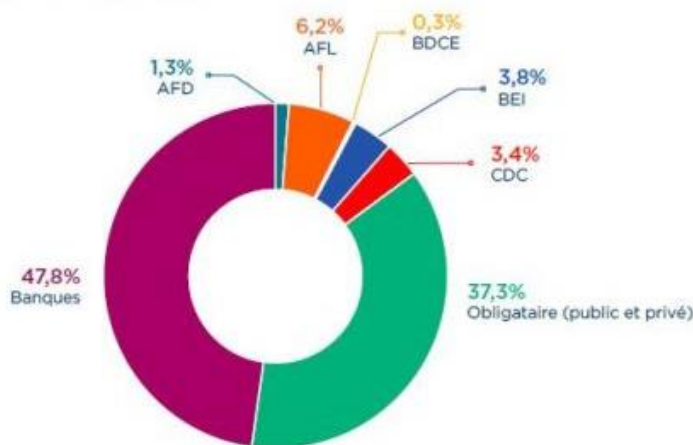


# INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES ET FINANCER CES INVESTISSEMENTS VERTUEUX

## DES FINANCEMENTS TRADITIONNELS

### CRÉDITS LONG TERME AYANT PERMIS LES FINANCEMENTS (2021)

⊙ Par type de prêteurs (en % du montant)



Source : Finance Active

Les collectivités peuvent emprunter de l'argent auprès de sources telles que les banques ou les marchés financiers. Les obligations sont également un type de mécanisme de financement par emprunt utilisé par les collectivités locales. Si le principal mode d'emprunt est constitué par les banques, le marché obligataire enregistre une importante progression.

Des banques de territoires, comme l'Agence France Locale (AFL) font une percée et confirme avoir bien trouvé leur place sur le marché. La Banque Européenne d'Investissement (BEI) et la Caisse des dépôts (CDC) constituent des modes de financement traditionnels alternatifs.

## DES MODES DE FINANCEMENT INNOVANTS

Beaucoup moins commun mais de plus en plus sollicité sur des projets liés aux énergies renouvelables le crowdfunding devient une alternative viable. Le financement citoyen s'accélère accompagné par la professionnalisation des plateformes de financement et une évolution des produits financiers qu'elles proposent à leurs clients.

La société de projet constitue également un moyen de financer de grands projets d'infrastructures dans le cadre desquels les bailleurs de fonds appuient leur évaluation des risques sur les prévisions des flux financiers d'un projet plutôt que sur le bilan d'une entreprise. La société de projet peut associer partenaires publics et privés tant au niveau de la conception, que de la réalisation, de l'exploitation ou de l'entretien d'une infrastructure.

Et pourquoi ne pas songer à l'intracting ?

Utilisé dans le Bâtiment, cette démarche interne de financement permet la définition, la mise en place et le suivi d'actions de performance énergétique sur un ou plusieurs bâtiments. Cette démarche innovante s'appuie sur la mise en place d'une ligne budgétaire spécifique retraçant des fonds propres, des avances remboursables et des économies générées par les actions de performance énergétique. La mise en place de la démarche d'intracting implique donc une gouvernance dédiée, ainsi que la définition d'une stratégie de rénovation du parc s'appuyant sur un état des lieux, l'élaboration de scénarios d'intervention et la priorisation d'actions en fonction de l'efficacité de l'euro investi.

# LES CAS D'ÉTUDES FINANCER UNE RUE VERTUEUSE



Crédit photo Métropole du Grand Nancy

Traversant le cœur de la ville de Nancy, la rue Jeanne d'Arc constitue une voie particulièrement fréquentée. Profitant de la fin d'importants travaux sur ses réseaux, la Métropole du Grand Nancy a lancé la réhabilitation de cet axe en y intégrant d'autres préoccupations que la seule circulation des véhicules automobiles.

## DE NOUVELLES CONSIDÉRATIONS

L'intégration d'une voie cyclable fait écho à la mise en œuvre du plus vaste programme lié aux déplacements et baptisé « Plan métropolitain des mobilités ». Ce programme inclut la piétonnisation du centre ville de Nancy et un objectif de 200 km de voies cyclables sécurisées à horizon 2026.

Le verdissement de la voirie a également été intégré au projet. Des « banquettes végétales » sont incorporées à la voirie permettant d'insérer une végétation arborée et herbacée dans une logique de bosquet urbain. Ces insertions jouent un rôle dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains et constituent un support de biodiversité non négligeable.

Un système de gestion de l'eau par infiltration a également été intégré pour permettre de collecter les eaux de pluie par le biais notamment d'une tranchée drainante sous la piste cyclable.

## UN NOUVEAU MODE DE CALCUL DES COÛTS ET DES FINANCEMENTS

Du point de vue des coûts, le développement du cycle comme moyen de transport, plutôt que la voiture individuelle, va permettre une économie pour la collectivité, comme pour le particulier. L'usage pourra être mesuré grâce à des indicateurs de fréquentation. L'économie réalisée le sera tant au niveau économique qu'écologique. Le même raisonnement vaut pour les aménagements liés au verdissement de l'espace urbain, comme à ceux liés à la gestion de l'eau.

Du point de vue du financement, la particularité de ce projet fait que l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse a pu intervenir et financer partie de l'investissement réalisé, même si, habituellement, celle-ci n'intervient pas sur des projets d'aménagement urbain.

## LE PROJET EN CHIFFRES

Investissement : 2,5 M€  
Subvention Agence de l'Eau : 300 K€  
Subvention Etat via l'AFITF : 100 K€

# LES CAS D'ÉTUDES

## FINANCER UN PONT DESTINÉ AUX NOUVELLES MOBILITÉS



Crédit photo Ville de Thionville

Si la Passerelle de l'Europe à Thionville s'est vu décerner par la Fédération Nationale des Travaux Publics le prix des Victoires de l'Investissement Local en 2019, c'est parce que le projet a révélé, au travers d'une évaluation socio-économique, un intérêt tout particulier.

### REPORT MODAL

Avant sa construction, seul le pont des Alliés reliait le centre-ville de Thionville et la gare. Sur cet axe était enregistré un trafic quotidien d'environ 15.000 véhicules, 150 vélos et 1.100 piétons. Si, à cette période, environ 3.500 voyageurs prenaient le train en gare de Thionville, il est attendu une fréquentation de 8.800 voyageurs à horizon 2028.

Pour répondre à ces enjeux, la Ville a envisagé la construction d'une passerelle réservée aux déplacements doux (vélos et piétons), reliant la gare et le centre ville. Ce projet répond à de nombreux objectifs, tels que la diversification des modes de déplacements, l'amélioration de la circulation, l'augmentation de la sécurité, ainsi qu'une meilleure liaison entre le nouveau quartier de la gare et le centre ville.

### DES GAINS À PLUSIEURS NIVEAUX

Un premier bénéfice attendu est un gain économique. En effet, la modification du plan de circulation doit permettre des économies de consommation de carburant et de frais liés à l'usage automobile. Les changements opérés permettront également un gain de temps non négligeable. [Evaluation : 357K€ d'économie d'usage de la voiture]

Autre bénéfice notoire : des gains sur le niveau de pollution. Ainsi, la réduction des pollutions doit s'effectuer à plusieurs niveaux : réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, diminution de la pollution atmosphérique mais également réduction de la pollution sonore. Le projet ainsi réalisé s'inscrit totalement dans l'optique de la Transition Ecologique et le rôle que peuvent y jouer les infrastructures de mobilités. [Evaluation : 209K€ de gains environnementaux]

### LE PROJET EN CHIFFRES

Investissement : 7,5 M€

Ratio bénéfiques/coûts socio éco. : 1 € / 1,11 €

Valeur actualisée nette (VAN) socio économique : 965 K€



# LES CAS D'ÉTUDES

## FINANCER LA RÉNOVATION D'UN PONT



Crédit photo STRES

Le pont de Carcassonne à Narbonne, construit en 1896, est un ouvrage métallique emprunté chaque jour par 26.000 véhicules pour franchir les voies ferroviaires. Du fait de son très mauvais état structurel et pour des raisons de sécurité, il a été fermé fin 2014, pour une durée de 2 ans et demi. Des itinéraires alternatifs ont été mis en place pour les véhicules, avec comme conséquence un allongement des distances. Par ailleurs, un quartier a été coupé du centre-ville et des commerçants à proximité ont subi une baisse de leur activité.

### RÉDUCTION DES IMPACTS

La fermeture du pont, du fait de son mauvais état structurel engendre sur un an des impacts négatifs quantifiables. Ainsi, en un an, ce sont 18,5M de kilomètres additionnels parcourus, entraînant consommation de carburant, pollution atmosphérique et ... 844.000 heures de trajet supplémentaires cumulées pour les usagers.

D'autres impacts sont plus difficilement quantifiables mais tout aussi réels. On relèvera notamment la baisse de l'activité économique pour les commerces à proximité de l'ouvrage ou la baisse de l'attractivité immobilière sur les zones servant de déviation.

### LA SOMME DES COÛTS

D'après les calculs réalisés, il s'est avéré que le coût de la réhabilitation du pont représente moins d'un an d'externalités négatives. Même sans tenir compte de l'effet « temps » qui pèse lourd sur le résultat, il faudrait seulement 2 ans/2 environ pour obtenir un « retour sur l'investissement » lié à cette réhabilitation. [Évaluation : 3,5M€ / an d'économie de carburant, 8,9M€ / an liés au temps de déplacement, 512K€ / an liés à la pollution]

L'exercice d'évaluation nécessite cependant de disposer de données fiables sur le trafic, les coûts de réhabilitation, la valeur monétaire des impacts liés à la fermeture ou au report de trafic ... un exercice loin d'être aisé mais qui apporte pourtant une réelle justification à la rénovation de cet ouvrage.

# LES CAS D'ÉTUDES

## FINANCER LA DISTRIBUTION DE L'EAU



Crédit photo SOGEA Environnement

Le Syndicat Intercommunal des Eaux de Folschviller [gestion transférée depuis nov. 2022 à la Communauté d'Agglomération de Saint-Avold Synergie (CASAS)] investit en 2007 dans deux forages qui lui permettront de compléter sa ressource en eau. Un besoin vital, comme pour de nombreuses collectivités, mais un imprévu de taille survient : la qualité de l'eau issue des forages n'est pas compatible avec les normes en vigueur.

### LE POIDS DE L'INVESTISSEMENT

La conséquence immédiate de cette déconvenue majeure est la nécessité d'engager de nouveaux travaux pour pouvoir résoudre la même problématique de base : amener de l'eau de qualité satisfaisante pour la collectivité. Le financement d'origine a été rendu possible par la participation de l'Agence de l'eau, ainsi que par le Département. Problème majeur des suites de ces forages : le risque de devoir rembourser les subventions pour non atteinte des objectifs qualitatifs et l'impossibilité de contracter de nouveaux emprunts. Seule solution envisageable à l'époque : doubler voire tripler le prix de l'eau pour auto-financer les travaux : impensable pour les usagers.

### UNE ISSUE INÉDITE

La solution qui a été apportée a tenu en un maître mot : la coopération ! Coopération avec un syndicat voisin, excédentaire en eau, vers lequel il a fallu installer 3km de conduites. Coopération avec les autorités et services compétents, avec les collectivités voisines pour trouver un nouveau point de forage. Et enfin, coopération avec le délégataire de service public qui a concédé une avance de trésorerie permettant de réaliser un nouvel emprunt bancaire et de pouvoir financer les travaux nécessaires. Si les usagers ont quand même dû être mis à contribution, la participation du délégataire privé a permis le financement du dernier volet de travaux et la baisse des coûts globaux, permettant ainsi d'éviter la mise sous tutelle financière du syndicat qui risquait la banqueroute.

### LE PROJET EN CHIFFRES

Investissement initial : 1,6 M€  
Investissement secondaire : 3,5 M€  
Montant manquant pour les travaux : 800 K€ 13



# PASSER À L'ACTION RESSOURCES PRATIQUES



La Cellule Économique Régionale de la Construction (CERC) du Grand Est est un observatoire dédié au secteur de la Construction. Elle a pour but de collecter et produire de l'information, de l'analyser et de la diffuser.

Son champ d'action est transversal : Économie, suivi des marchés publics, emploi-formation, mesure de l'impact des politiques publiques, économie circulaire et transition énergétique, etc.

Sa mission : concevoir des outils en mesure d'éclairer l'ensemble des acteurs du secteur à l'échelon territorial.



Le baromètre propose un état des lieux en région Grand Est des infrastructures liées à la Transition écologique. Cette étude répond ainsi à la question de savoir si les équipements atteignent un niveau suffisant pour répondre aux enjeux de décarbonation des mobilités, de développement des énergies renouvelables, de préservation de la ressource en eau, etc.

## LE BAROMÈTRE DES INFRASTRUCTURES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Lien de téléchargement [ICI](#)

# PASSER À L'ACTION

## RESSOURCES PRATIQUES



### LE MARCHÉ DE LA RENATURATION DES COURS D'EAU

Lien de téléchargement [ICI](#)



### LE MARCHÉ DU RECYCLAGE DES FRICHES

Lien de téléchargement [ICI](#)



### LE MARCHÉ DU GAZ RENOUVELABLE

Lien de téléchargement [ICI](#)



### LE MARCHÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Lien de téléchargement [ICI](#)



### LE MARCHÉ DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Lien de téléchargement [ICI](#)



RETROUVEZ ICI NOS AUTRES RESSOURCES EN LIGNE ...