



## Dossier de presse

---

# ***"10 000 projets" pour rebondir face à la crise***



**Lundi 9 mars 2009**

**Contact presse :**

Jean-Christophe Goux-Reverchon – Tél. 01.44.13.31.15 / 06.45.84.45.69  
– E-mail : [gouxreverchonjc@fntp.fr](mailto:gouxreverchonjc@fntp.fr)

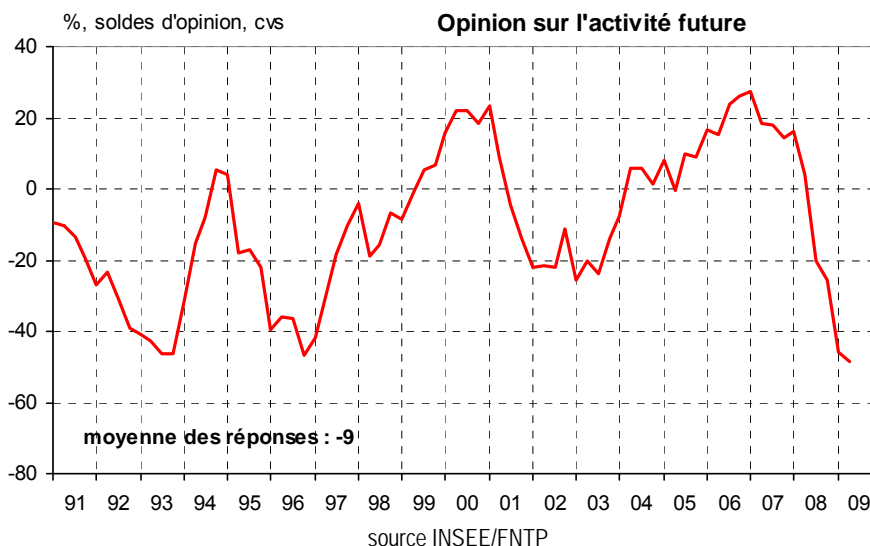


# 1. Les "10 000 projets" : un objectif anti-crise

## 1.1 Interrompre la chute d'activité

Avec 42,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2008, les Travaux Publics ont constitué l'un des moteurs de la croissance française et de l'emploi ces dernières années.

L'activité s'est fortement dégradée sur le second semestre 2008. Les effets négatifs du « cycle électoral » municipal, amplifiés par la détérioration de la conjoncture économique et financière, freinent, voire bloquent le lancement de nombreuses opérations, notamment dans le secteur privé (plates-formes logistiques, lotissements urbains etc.) L'opinion des entrepreneurs des Travaux Publics se situe à son plus bas niveau depuis 1993.



L'année 2008 s'est terminée sur un recul du chiffre d'affaires de -4,8% en euros constants. Les entreprises ont fortement réduit leur recours à l'intérim (baisse de -16,9% des heures d'intérim sur un an soit l'équivalent temps plein de 5 300 emplois) mais elles affichent pour le moment leur **volonté de maintenir leurs effectifs permanents** :

- Stabilité du nombre d'ouvriers permanents en 2008/2007.
- Augmentation du nombre d'apprentis de 10% à l'automne 2008 par rapport à l'automne 2007 (plus de 4 000 apprentis dans les Travaux Publics).

Pour 2009, la FNTP anticipe au minimum une baisse de 6% en euros constants. Cette prévision pourrait être revue à la baisse si les conditions d'une reprise économique n'apparaissent pas rapidement. **Un repli beaucoup plus sévère autour de -10 à -15% serait envisageable.**

Dans ce contexte, d'importantes tensions sur les marges des entreprises se font sentir, accentuées par des inquiétudes sur la réduction des délais de paiement et des difficultés de trésorerie, liées notamment au comportement des assureurs crédits. Les tensions sur les prix des marchés restent plus que jamais présentes.

Aujourd'hui ne pas entrer dans une spirale de baisse d'activité est essentiel pour les Travaux Publics et l'emploi, domaine dans lequel la profession s'est fortement investie ces dernières années. Rappelons que sur la seule année 1993, la Profession a perdu plus de 20 000 emplois (données UNEDIC).

## 1.2 "10 000" projets pour accompagner la relance

Le plan de relance français se caractérise par une priorité donnée à l'investissement et notamment aux infrastructures. C'est un choix historique dont se félicite la FNTP.

- Le 4 décembre 2008, le Président de la République annonçait un plan d'un montant de 26 milliards d'euros dont 11 milliards seraient investis dans les infrastructures. Ce plan était complété par des mesures de simplification du droit de la commande publique et un mécanisme de garantie pour les contrats de partenariat. Le 5 décembre, le Premier ministre annonçait le lancement de trois grands projets routiers (RN10-A63 ; A150 ; grand contournement ouest de Strasbourg). Pour tous les grands projets présents dans le plan, les premiers effets se feront peu sentir en 2009 mais devraient générer d'importants volumes de travaux en 2010-2011, compte tenu des délais entre le lancement des opérations et le démarrage effectif des chantiers.
- En revanche, les 1 000 projets détaillés dans le CIACT du 2 février concernent plus directement 2009. Ces projets correspondent à des réalisations de la responsabilité de l'Etat ou des grands opérateurs publics : parmi eux, environ 1 milliard d'euros sont fléchés vers des infrastructures de Travaux Publics.
- Cet effort sans précédent de l'Etat gagnerait à être démultiplié par l'investissement des collectivités locales (la moitié du chiffre d'affaires des entreprises de Travaux Publics), qui par la taille de leurs projets, ont la possibilité de participer dès 2009 à la relance.

C'est pourquoi la FNTP **a recensé plus de "10 000 projets"** par l'intermédiaire de ces vingt Fédérations Régionales entre le 15 décembre 2008 et le 15 février 2009. Il s'agit de projets d'infrastructures ayant vocation, dans la majorité des cas, à être lancé en 2009 et 2010.

- **Des projets porteurs d'activité et d'emploi à concrétiser**

Ces **10 705 projets** répartis sur tout le territoire représentent un volume d'activité de 19,6 milliards d'euros. Ceci est l'équivalent de **6 mois d'activité** pour les 8 300 entreprises de la Profession et correspond à près de **125 000 emplois directs** dans les entreprises et près de **45 000 emplois indirects** auprès des fournisseurs des Travaux Publics.

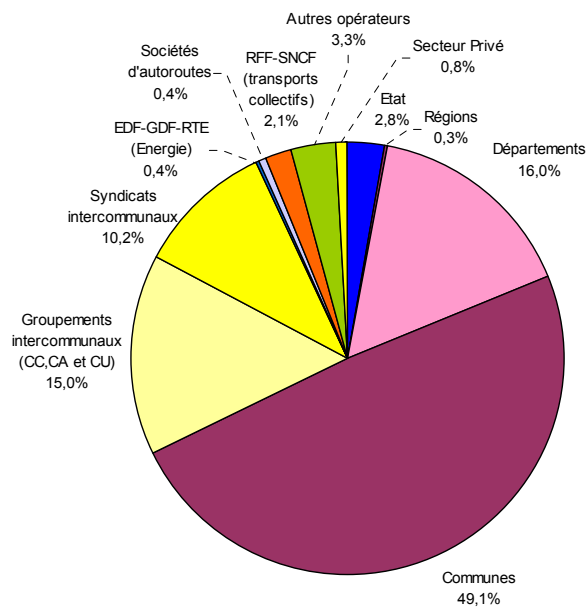
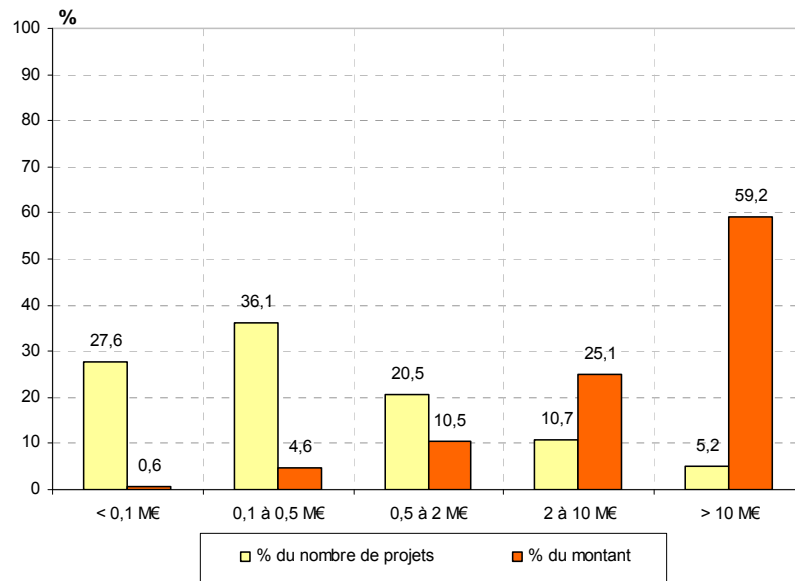
- **5 milliards d'euros en urgence pour sauver 40 000 emplois**

Les entreprises des Travaux Publics connaissent un violent ralentissement de leur activité qui les fragilise. La jonction avec les premiers effets du plan de relance sera difficile dans les mois qui viennent. **Aussi est-il nécessaire, que non seulement les 10 000 projets recensés soient lancés en 2009-2010, mais que certains soient accélérés.** Pour contenir la chute de l'activité et préserver le maximum d'emplois, il faudrait accélérer le lancement des projets, sur la base de 5 milliards d'euros, soit environ le quart du montant des "10 000" projets. Cet objectif de très court terme à réaliser dès le second semestre 2009 permettrait de sauvegarder **40 000 emplois directs et indirects** dans les Travaux Publics.

### **1.3 Des projets qui irriguent le territoire et concernent tous les types d'entreprise**

- **Des projets sur tout le territoire**

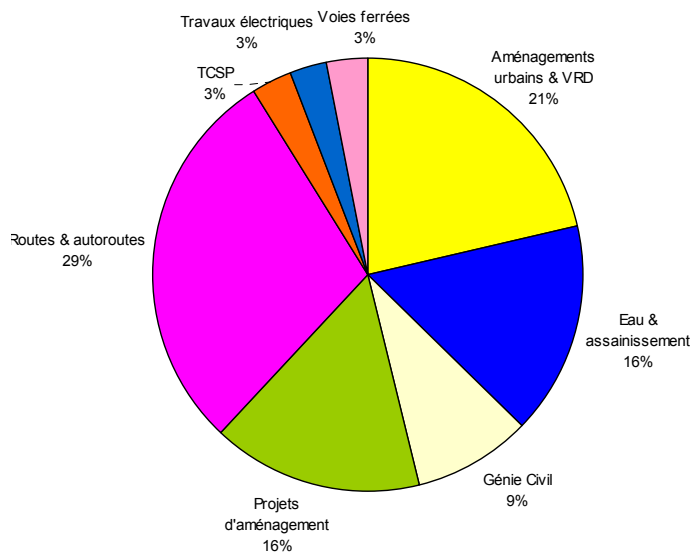
Situés sur des territoires aussi bien urbains que ruraux, ces projets sont localisés sur près de **4 500 communes différentes**. 90% des projets ont comme maître d'ouvrage une collectivité locale, ce qui correspond à 13,7 milliards d'euros de travaux. Les autres maîtres d'ouvrage, tels que l'Etat, les sociétés d'autoroutes ou les opérateurs ferroviaires ou énergétiques se positionnent sur les projets plus importants, parfois supérieurs à 50 millions d'euros. Les projets entre 10 et 50 millions d'euros sont peu nombreux (5%), mais concentrent 11,6 milliards d'euros. Les départements qui arrivent juste derrière les communes par le nombre d'opérations totalisent plus du quart des projets en valeur à 5,4 milliards d'euros. Avec un projet sur deux d'un montant inférieur à 240 000 euros, beaucoup d'opérations peuvent être démarrées avec des financements limités.



% en montants de projets

## ▪ Des projets pour tous les types d'entreprises

Tous les secteurs des Travaux Publics sont concernés par ces projets quelque soit la taille ou la spécialité des entreprises. Les **domaines de l'aménagement urbain & VRD ainsi que ceux de l'eau et de l'assainissement regroupent 70% des projets pour 37% des montants, soit 7,3 milliards d'euros.**



**Les travaux de génie civil**, souvent liés à des ouvrages d'art, sont davantage rattachés aux départements et opérateurs ferroviaires. Il s'agit d'opérations plus importantes qui, avec 4% des projets, totalisent 9% des budgets pour **1,8 milliards d'euros**. Les projets de transports en commun en site propre qui se concentrent sur les structures intercommunales et les opérateurs ferroviaires atteignent **600 M€**. Ce besoin de financement est comparable à celui des travaux sur les voies ferrées ou à celui des travaux électriques. Il s'agit pour ces derniers plutôt de grosses opérations liées à EDF par exemple, alors que beaucoup de travaux d'éclairage, par exemple, font partie des réalisations d'aménagement urbain.

**185 projets sur les presque 11 000 recensés en France dépassent les 50 millions d'euros, soit 2% des projets.**

**Ils représentent un montant global de près de 60 milliards d'euros.**

**Le début de leur réalisation s'étalera de 2009 à 2013.**

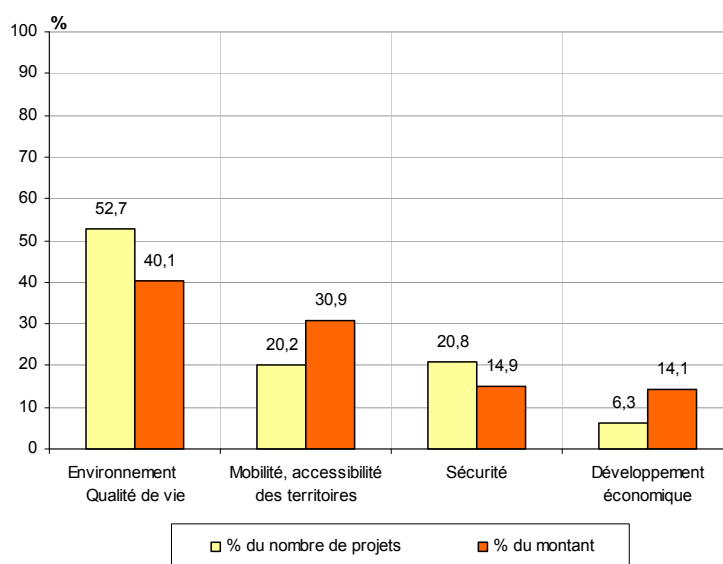
Plus des deux tiers des projets recensés sont des infrastructures de transport. Ce sont les projets ferroviaires qui représentent le volume de travaux le plus important, soit 36% du montant global avec le poids important des Lignes à Grande Vitesse. Les travaux de la LGV Sud Europe Atlantique (7,1 milliards d'euros) qui mettra Bordeaux à 2h05 de Paris, de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (3 milliards d'euros) ou de la fin de la LGV Est entre Baudrecourt et Vendenheim (2 milliards d'euros) devraient commencer d'ici fin 2010. Viennent ensuite les projets routiers et autoroutiers, 23% du montant total, parmi lesquels l'A104, la liaison Grenoble-Sisteron, l'A 89 et l'A 45.

Les Transports Collectifs en Site Propre ont également un poids significatif, 14% du montant et 21% du nombre de grands projets. Ils sont nombreux en Ile-de-France : ligne de tramway entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge, entre Saint-Denis et Villetaneuse ou encore des tram-train entre Saint-Cyr et Achères et entre Massy et Evry. Des projets existent dans d'autres régions : un tram-train à Mulhouse, le tramway à Tours, Orléans, Brest, Le Havre et Dijon, le métro à Rennes et Lyon.

D'autres grands projets d'aménagement permettront le développement économique de différentes régions, tels que le Canal Seine Nord Europe (4,2 milliards d'euros) et l'aéroport Notre-Dame-des-Landes (500 millions d'euros).

## 2. Les 10 000 projets, une photographie de la France de la croissance durable

### 2.1 Des besoins réels



La réalisation de l'ensemble de ces projets aura des retombées importantes pour les maîtres d'ouvrage en modernisant et en renouvelant le patrimoine dont ils ont la charge pour améliorer ses performances. Ces retombées seront au bénéfice de tous au plan à la fois économique, social et environnemental.

**Créer un environnement de qualité** concerne plus d'un projet sur deux, tout particulièrement dans le domaine de l'eau et de l'assainissement (création de nouvelles stations d'épuration, renforcement et réhabilitation des réseaux...) ou des aménagements urbains avec par exemple le programme de rénovation urbaine. L'ensemble de ces projets atteint **7,9 milliards d'euros**. Les communes et leurs groupements jouent un rôle important en ce sens.

**La sécurité sur les routes ou la fiabilité des approvisionnements** en eau ou en énergie est une préoccupation croissante au sein de la population. Plus d'un cinquième des projets vont dans le sens de cet objectif, **soit 2,9 milliards d'euros**. Un tiers des travaux sur les voies ferrées avec la suppression des passages à niveau vont dans ce sens. Cette part approche 40% pour les travaux routiers.

### **Exemple : Construction d'un barrage sur l'Auzance en Vendée pour sécuriser l'approvisionnement en eau potable**

*Les épisodes de canicule et de sécheresse en 2003 puis 2005 ont montré l'extrême fragilité de la ressource en eau disponible dans ce département. Près d'une centaine de communes ont frôlé la rupture d'alimentation en eau potable. L'urgence est donc avérée, d'autant que le nombre d'abonnés au service public d'eau potable augmente de 2 % par an. A ce rythme, la rupture d'approvisionnement en 2015 est un risque certain. La création d'un barrage sur l'Auzance apparaît comme la solution techniquement et économiquement la plus réaliste pour pallier le manque d'eau. Étudié déjà depuis 17 ans, le barrage d'une capacité de stockage de 8 millions de m<sup>3</sup> apporte la solution de proximité souhaitée de la part de l'ensemble des élus et acteurs locaux. A l'inverse, la solution préconisée par les services de l'Etat de rapatrier l'eau depuis la Loire par une canalisation de plus de 120 km implique de nombreuses contraintes et se révèle complexe et très coûteuse à terme pour les vendéens (+ 50 % en investissement), sans garantir pour autant l'approvisionnement de la Vendée en cas de manque d'eau dans la Loire, comme cela se produit fréquemment. Il apparaît donc vital pour le département de la Vendée, d'engager les travaux de construction du barrage sur l'Auzance, dans les plus brefs délais.*

**La mobilité et l'accessibilité des territoires** font partie du quotidien de chacun dans les transports individuels ou collectifs. Ceci concerne environ un projet sur cinq pour atteindre **6 milliards d'euros**. Cette proportion atteint 50% pour les travaux routiers et les dépasse pour ceux liés à des transports collectifs. Il s'agit de projets plus gros avec une moyenne de 2,8 millions d'euros à comparer à 1,8 millions d'euros pour l'ensemble de ceux recensés.

### **Exemple : Requalification de l'autoroute A 25**

*L'Autoroute A25 Lille Dunkerque a été construite au début des années 70. Elle n'a pas été concédée. Sa structure, constituée de plaques de béton s'est considérablement dégradée depuis une dizaine d'années (au point que la vitesse y a été réduite à 110 Km/H). Après beaucoup d'atermolements, l'Etat a décidé de la requalifier complètement : 120 Millions d'Euros ont été affectés à cette opération prévue sur 3 phases entre 2008 et 2011. Ce projet est primordial pour redonner toute son utilité à cet axe autoroutier essentiel de la région qui relie la métropole lilloise au littoral.*

Seulement 6% du nombre des projets mais 14% des montants **(2,8 milliards d'euros)** correspondent à des initiatives en faveur du **développement économique**. Ceci s'inscrit souvent dans le cadre de grands projets d'aménagement tels que des plates-formes logistiques ou des projets portuaires qui sont sous-représentés dans ce recensement qui est très axé sur les communes. En conséquence, ils sont d'une taille nettement supérieure à la moyenne avec 4,1 millions d'euros par projet.

#### **Exemple : La mise à niveau des infrastructures du port de Sète**

*Le marché des hinterlands portuaires souffre de la congestion des infrastructures routières ou de l'absence de solutions fluviales alternatives, car dépendantes des spécificités géographiques. Pour accompagner le développement du trafic du port de Sète, la Région Languedoc-Roussillon a engagé un vaste programme de modernisation des équipements et de développement des infrastructures portuaires de Sète. L'objectif est de faire de la plate-forme de Sète un véritable pôle de convergence des activités industrielles et de services : 200 millions d'euros de travaux sont prévus sur les dix années à venir.*

**Ces projets présentent tous dans leur diversité une utilité pour les territoires et participent au développement durable. Ainsi, la relance de l'activité par l'accélération de ces nombreux projets rejoint désormais les objectifs du Grenelle de l'environnement.**

## **2.2 Des besoins durables :**

Les réseaux d'infrastructures de base de la vie quotidienne (eau, gaz, transports...) font partie intégrante du patrimoine collectif. Les politiques d'entretien et de mise à niveau de ce patrimoine restent pourtant approximatives, au détriment de la qualité du service rendu.

- **Un déficit d'entretien des réseaux d'infrastructures parfois critique :**

### **Eau :**

**Le taux de fuite observé** sur le réseau d'adduction d'eau potable français (environ 850 000 Km) détériore le rendement global d'environ 30%. Le coût annuel des fuites d'eau sur le réseau d'adduction d'eau potable français s'élève à 2,4 milliards d'euros.

Dans le domaine des eaux usées, 286 agglomérations restent dépourvues d'un système de collecte et de traitement des eaux usées exigé par la directive européenne sur les eaux résiduaires du 21/05/91.

## Electricité :

Les récentes tempêtes ont démontré l'importance de **la résistance aux intempéries** de notre réseau de transport électrique. Le taux moyen d'enfouissement des lignes moyenne tension (MT) et basse tension (BT) est de 35% en France quand il est de 60 % (MT) et 80% (BT) en Allemagne, 45% (MT) et 81% (BT) en Grande Bretagne, 85% (MT) et 44% (BT) en Belgique. Par ailleurs, pas moins de **200 barrages hydrauliques sur les 400 exploités par EDF vétustes et mal entretenus**, entraînant des risques réels pour l'environnement. Enfin, la part des énergies renouvelables dans la consommation brute d'électricité en France s'élève à 12,6% (inférieure à la moyenne de l'UE comprise à 14,3%). Dans ces conditions, l'objectif fixé par le Grenelle de l'environnement de 20% de production d'électricité à partir de sources d'énergies renouvelables en 2020 paraît difficile à atteindre.

## Routes :

La diminution d'émission de CO2 préconisée par le Grenelle de l'environnement passe par la diminution des points de congestion du trafic routier. En 2007, **870 000 heures-kilomètres ont été passées dans les encombrements routiers** en France. Les émissions de CO2 dans la circulation routière en France (en tonnes par habitant) s'élèvent à 2,1, ce qui est plus que nos voisins allemands et italiens (respectivement 1,8 et 2,2). Fin 2007, le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) **chiffrait à 43,5 milliards d'euros le besoin de financement des transports publics pour permettre de tendre vers l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% à l'objectif 2020**. Les transports représentent en France 21% des émissions de gaz à effet de serre et 25% des émissions de CO2. Depuis 20 ans, la route gagne des parts de marché dans le transport terrestre de marchandises. En 2006, elle assure 80% des transports intérieurs, le train 11%, les transports par oléoduc 7% et par voie navigable 2%. Entretien de notre patrimoine routier et amélioration de la fluidité du trafic routier est donc vital pour assurer dans des conditions satisfaisantes la circulation des personnes et des marchandises.

## Ports :

Les ports français de Marseille, du Havre et de Dunkerque **voient leur tonnage en hausse depuis 1990**. Pour autant, ils restent encore loin de ceux des ports du Nord de l'Europe. Afin d'accompagner leur croissance et d'accroître leur compétitivité, un effort d'investissement important est nécessaire.

## Réseau ferré :

Si on maintient les dépenses d'entretien au niveau actuel, **60% de notre réseau ferroviaire sera inexploitable d'ici à 2025**. C'est l'une des conclusions du rapport d'audit sur l'état du réseau ferré français réalisé par le professeur Robert Rivier, de l'Ecole Polytechnique de Lausanne en septembre 2005. Selon ce rapport, la dégradation du réseau découle d'une part, d'une insuffisance de moyens dévolus à l'entretien des voies et d'autre part, d'une mauvaise répartition des dépenses : 2/3 seraient consacrées à l'entretien des voies, 1/3 à leur renouvellement. La solution consisterait à inverser ce ratio comme c'est déjà le cas dans d'autres pays pour mieux valoriser le patrimoine. La France dépense en moyenne 15,4 k€/km de voie principale pour le renouvellement de ses chemins de fer et 36,9 k€/km pour l'entretien soit moins que l'Italie (38,9 et 34,5), l'Espagne (58,2/21,3), la Suisse (56,3/19,1) et la Grande-Bretagne (148,3/57,1). Le gouvernement a décidé d'augmenter sensiblement mais progressivement l'enveloppe accordée au groupe Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires françaises, d'ici à 2010. Cette rallonge de 1,87 milliard d'euros sur cinq ans reste néanmoins très insuffisante.

## 3. Les conditions de la réussite

### 3.1 La nécessaire mobilisation des collectivités locales

Comme de nombreux acteurs économiques, les collectivités locales pâtissent des conséquences du ralentissement économique : les aides sociales tels que le RMI ont tendance à augmenter, les droits de mutation connaissent une chute importante... A ceci s'ajoutent des facteurs de baisse plus spécifiques au secteur local : impact des transferts de compétences sur l'autofinancement, cycle électoral municipal défavorable, inquiétudes sur la suppression de la taxe professionnelle...

**La mobilisation des collectivités locales est néanmoins essentielle pour participer à la reprise économique.** En période de crise, leur rôle est indispensable, presque « contra-cyclique ». Faciliter l'accessibilité des territoires, améliorer le cadre de vie, maintenir les conditions de sécurité des équipements ne doivent pas dépendre des conditions économiques. Une accélération des projets dans le cadre des dispositifs et mesures prises (FCTVA, allègement des procédures, seuils de passation des marchés...) dans le plan de relance économique permettrait de générer un volant d'activité nécessaire aux entreprises des Travaux Publics. C'est ce message que les entreprises de Travaux Publics iront porter auprès des collectivités locales dans les semaines à venir. **Les représentants des Fédérations Régionales des Travaux Publics vont en effet rencontrer les principaux donneurs d'ordre de la profession pour les convaincre de réaliser et d'accélérer leurs programmes d'investissement.**

Le rôle des collectivités comme acteur économique ne se limite pas au lancement de projets. **Les conditions dans lesquelles elles réalisent leurs marchés** sont tout aussi importantes. Le plan de relance prévoit des **mesures de simplification de la commande publique**, il faut que les collectivités les utilisent. D'autre part, l'économie française est engagée depuis le début 2009 dans un vaste mouvement de réduction des délais de paiement. Dans cette période tendue pour la trésorerie des entreprises, les collectivités locales doivent jouer le jeu pour que disparaissent les délais « cachés » qui conduisent à des délais de paiement considérablement plus longs que ceux prévus par le code des marchés publics.

## 3.2 Le rôle de l'Etat

L'Etat en axant son plan de relance sur l'investissement a donné un message fort aux entreprises comme aux autres donneurs d'ordre publics. En détaillant 1 000 projets pouvant démarrer en 2009, il a souligné son souhait de concrétiser cette relance au plus vite. Si les mesures annoncées permettent sans aucun doute de démarrer plus rapidement des chantiers, force est de constater que les grands projets d'infrastructures seront au mieux en phase de démarrage sur le deuxième semestre 2009 et ne nourriront pas réellement l'activité Travaux Publics avant 2010, voire 2011.

La relance par l'investissement ne fonctionnera que si les collectivités locales l'accompagnent car elles disposent de projets de taille plus modestes, plus aisés à accélérer. L'Etat leur a toutefois envoyé deux signaux contradictoires :

- **Le remboursement anticipé du FCTVA** pour les collectivités qui augmenteront leurs investissements en 2009 est une mesure extrêmement positive.
- En revanche, l'annonce de la **suppression de la taxe professionnelle est un facteur d'incertitude** qui fragilise la volonté d'investir des collectivités. Si la suppression de cette taxe qui pèse sur le développement des entreprises est une bonne idée, elle ne le sera qu'à deux conditions :
  - ▶ La réforme ne doit pas mettre en danger la capacité d'investissement des collectivités locales.
  - ▶ La réforme doit préserver le lien entre l'entreprise et la collectivité locale, entre l'entreprise et les territoires auxquels elle appartient (impôt acquitté, services publics rendus, bassin d'emploi).

**Il est urgent de stabiliser le paysage territorial et fiscal du pays, si l'on ne veut pas que la réforme finisse par devenir l'ennemie de la relance ... en créant l'attentisme et l'immobilisme des exécutifs locaux.**

Les mesures de simplification du droit de la commande publique sont également positives. Pour accompagner l'esprit des textes, il est important que les Préfets se mobilisent pour appuyer au maximum les collectivités qui rencontreraient des difficultés pour accélérer leurs chantiers.

Par ailleurs, l'Etat a décidé, pour 2009, pour ses marchés compris entre 20 000 et 5 millions d'euros de verser systématiquement une avance de 20% aux entreprises. La FNTF demande la généralisation de cette mesure aux collectivités locales et aux grands opérateurs (EDF, GDF, SNCF, RFF, RATP...) sans qu'elle soit conditionnée à la constitution d'une garantie financière.

### 3.3 Les propositions de la profession

*La profession des Travaux Publics entend se donner le maximum de chances pour que les investissements en infrastructures ne chutent pas. Consciente que la question du financement continue de se poser, elle propose le Livret Infrastructures durables.*

- **Le LID Livret des Infrastructures Durables : une nouvelle ressource pour financer les projets des collectivités**

Cette proposition répond à deux objectifs :

- ▶ Traduire du point de vue du financement les objectifs du Grenelle de l'environnement et les importants programmes d'investissements en infrastructures qu'ils vont générer.
- ▶ Trouver des alternatives de financement à un moment où les ressources classiques sont plus difficiles à mobiliser auprès des banques.

Ainsi, au même titre que le logement social est financé en partie par le Livret A, les économies d'énergie par le Livret de Développement Durable (LDD), **il est proposé de créer le Livret des Infrastructures Durables (LID) pour les projets des collectivités locales**. Il s'agit d'un **support de l'épargne populaire**, pour des investissements utiles localement. Le LID serait un **livret défiscalisé**, offrant un produit d'épargne sécurisé : alors que de nombreux placements financiers se révèlent hasardeux du fait de la crise financière, les ménages sont à la recherche de « refuges » pour leur épargne de précaution.

Créer ce nouveau livret ne réduira pas la consommation. En effet, l'incertitude face à l'avenir est un frein face à la consommation en différant des achats importants. La montée de l'épargne n'est que la conséquence de ceux-ci et non la cause. A l'inverse, encourager l'investissement *local*, c'est engager une série d'actions qui

soutiennent l'emploi *local*, restaurent la confiance et provoquent une relance par la consommation.

Si un million de Français ouvraient dès la première année un Livret des Infrastructures Durables en y plaçant en moyenne 5 000 euros, l'encours du LID atteindrait 5 milliards d'euros. Ceci représenterait à peine 1% de l'ensemble des encours de l'épargne réglementée. Cette ressource serait alors prêtée par les réseaux bancaires à un taux préférentiel aux collectivités locales qui avec leur autofinancement pourraient engager des investissements à hauteur de 12 milliards d'euros.

Tous les projets d'infrastructures de moins de 10 millions d'euros des collectivités locales seraient éligibles aux ressources du LID à condition qu'ils répondent à l'un des objectifs suivants en fonction de leur utilité sociale :

- Assurer un environnement de qualité (éco-quartiers, rénovation urbaine, eau, déchets, énergie, éclairage ...)
- Garantir la sécurité des transports, des approvisionnements et des services ;
- Améliorer la mobilité et l'accessibilité des territoires ;
- Favoriser le développement économique (infrastructures maritimes et fluviales ; plateformes logistiques ; zones d'activité ...).

Parmi les 10 000 projets recensés qui peuvent être lancés en 2009-2010, plus de 95% sont d'un montant inférieur au seuil de 10 millions d'euros et répondent à au moins l'un des quatre objectifs liés à leur utilité sociale. Enfin, cette nouvelle ressource dédiée aux projets locaux permettrait de soulager le secteur bancaire pour se concentrer sur le financement des grands projets du Plan de relance.