



OBSERVATOIRE **IGD**
COVID-19

Impact de la crise COVID sur les services publics délégués

POINT D'ÉTAPE AU 30 OCTOBRE 2020

Au surlendemain de l'allocution du Président de la République, qui, après un premier couvre-feu, a annoncé un reconfinement sur l'ensemble du territoire, et que la crise COVID durerait certainement jusqu'à l'été 2021, il nous semble nécessaire de présenter la situation au 30 octobre 2020, soit 6 mois après la publication du premier point d'étape.

En effet, fidèle à sa mission d'observation de la qualité et de la performance des services publics, l'IGD a mis en place dès le début de la crise COVID, son Observatoire sur l'impact de cette dernière sur l'activité de ses membres.

L'Institut regroupe l'ensemble des parties prenantes à la gestion des services publics, ce qui lui permet d'avoir une vue d'ensemble des 13 secteurs d'activité qu'il recouvre.

Un point d'étape a été rendu public le 30 avril 2020, présentant secteur par secteur, les résultats issus de la consultation des fédérations professionnelles, des entreprises et des associations d'élus membres de l'IGD.

Depuis cette date, l'IGD a poursuivi ce travail de dialogue et d'observation dont le résultat est publié dans le présent point d'étape.

CONSTATS

LE SECTEUR DU BTP prévoit à fin 2020, **une activité en baisse de -15%** par rapport à 2019. Cela implique que depuis avril 2020, le stock des chantiers qui avaient été arrêtés par le COVID a bien redémarré, comme prévu. Même si le dispositif du Prêt Garanti par l'Etat (PGE) et de l'activité partielle ont eu un « effet d'anesthésie », la baisse sur 2020 par rapport à l'avant COVID reste forte.

DANS L'EAU ET L'ASSAINISSEMENT, l'un des secteurs les moins impactés en avril 2020 avec un **recul de 20%**, on constate à ce jour **un recul de 5% par rapport à l'avant crise**.

DANS LES TRANSPORTS, qui comptaient parmi les plus impactés en avril dernier, **la baisse est encore très forte en octobre**.

- **Dans les transports urbains**, alors que l'offre de service est revenue à la normale, la fréquentation qui avait pourtant progressé pour tendre vers 80% début septembre (vs. 20% en avril), a tendance à fléchir à nouveau en raison du renforcement du télétravail et des mesures prises dans les zones à forte circulation virale.
- Sur l'Ile-de-France, **les transports ferrés (RER et Métro)** sont à environ 65% de leur fréquence normale, le bus est lui à près de 80%. A noter que ces moyennes peuvent cacher des disparités territoriales, horaires ou journalières.
- En province, la fréquentation varie de 60% à 90% avec également une tendance au fléchissement ces dernières semaines.
- Sur l'activité ferroviaire, la circulation des trains a retrouvé son niveau nominal pour **les TER et les Transiliens**. En revanche pour **les TGV**, elle est de l'ordre de 80%. Certains TGV ont d'ailleurs été supprimés. Au niveau de la fréquentation, si la clientèle loisirs est revenue cet été, on observe un fléchissement à la rentrée et les perspectives restent peu optimistes au regard des incertitudes sur l'évolution de la situation sanitaire et des consignes et règles qui pourraient s'appliquer. S'agissant de la clientèle affaires, à forte valeur ajoutée, **le taux de fréquentation est de moins de 25%** et remet en cause le modèle économique de l'ensemble du système ferroviaire.
- **Pour les trains internationaux** (Thalys, Eurostar, Lyria,...) l'activité est très inférieure à la normale. Thello a d'ailleurs suspendu les liaisons France-Italie.
- **Le Fret** est à un niveau de 85% par rapport à l'avant crise, relativement stable du fait du ralentissement économique.
- **Pour le transport aérien**, les restrictions aux déplacements ont entraîné un quasi-arrêt de l'activité commerciale des aéroports au 2^{ème} trimestre 2020. En dépit de la forte contraction du trafic, les aéroports ont continué à accueillir des vols pendant toute cette période pour répondre à leur mission de service public : rapatriements des personnes bloquées à l'étranger, transferts de patients, de soignants et de matériel médical, activités de fret.
Au 3^{ème} trimestre, en France, le trafic a progressé par rapport au trimestre précédent, s'établissant à **-68%**, ceci grâce aux vols intérieurs et touristiques pendant la saison estivale. La reprise a essentiellement profité aux plateformes exposées aux voyages touristiques, familiaux et domestiques en juillet et en août.
Quant au groupe ADP, qui a perdu plus de la moitié de son chiffre d'affaires sur les neuf premiers mois de l'année, le trafic est revu à la baisse dans une fourchette comprise en **-65%** et **-70%** pour 2020. En effet, le trafic dans les aéroports parisiens pourrait ne revenir au niveau de 2019 qu'à la fin de la période comprise entre 2024 et 2027.

DANS LE SECTEUR DES AUTOROUTES, lui aussi très impacté en avril 2020, avec -80% de trafic et -100% pour les aires de service (vente en boutique, restauration), la situation s'est nettement améliorée jusqu'à septembre, même si la baisse est restée de **-20%**, avec des situations contrastées selon les régions. Depuis septembre, la situation semble à nouveau se dégrader, tant en ce qui concerne le trafic des véhicules légers, que celui des véhicules lourds.

DANS LE SECTEUR DE LA RESTAURATION COLLECTIVE, qui était le plus impacté en avril, avec -90% d'activité, la situation s'est légèrement améliorée mais reste toute de même à :

- **-50%** sur les entreprises et administrations,
- **-80%** sur les sports, loisirs et événementiel,
- **-70%** sur l'enseignement supérieur,
- **-15%** sur la santé et le médico social,
- **-15%** sur les écoles.

LE SECTEUR DU STATIONNEMENT, gravement impacté pendant toute la période du confinement avec des baisses de fréquentation horaire des parcs en ouvrage supérieures à 90 % souffre, après une période estivale de reprise très relative, à nouveau d'une dégradation, hétérogène au plan national, d'activité.

- **Les parcs de stationnement** d'aéroports, de gares, de parcs d'expositions ou de loisirs restent quant à eux dans une situation économique très dégradée. L'activité aujourd'hui reste très en deçà, à période comparable, à celle de l'année 2019, avec une perte de **60%**, sans qu'il soit possible d'envisager un retour aux chiffres de fréquentation de 2019.
- S'agissant du **stationnement sur voirie**, dont les recettes sont perçues par les collectivités, les plans de déplacement mis en oeuvre après le confinement pour favoriser les mobilités douces et les projets de suppression parfois considérables de nombre de places sur voirie sont de nature à conduire à une baisse, en base annuelle, de ces recettes publiques. Les nouvelles mesures prises et à prendre pour faire face à l'aggravation de la situation sanitaire impactent et importeront elles-aussi, les recettes du stationnement en ouvrage et sur voirie.

DANS LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE, et comme rappelé dans le point d'étape au 30 avril dernier, pendant le confinement, on a pu constater une diminution du volume de déchets incinérés de presque 10%, au report de toutes les missions liées à l'entretien préventif et à un arrêt des chantiers et projets en cours (extension, création et densification des réseaux de chaleur). L'enjeu principal alors étant de maintenir la continuité de service public des sites sensibles (hôpitaux, EHPAD, établissements pénitentiaires, logements collectifs, etc.).

Aujourd'hui, **le secteur de l'énergie estime que l'activité est revenue au nominal**. La reprise a véritablement été amorcée par les livraisons de masques FFP1 et FFP2. Dans le domaine du logement individuel (entretien de chaudière), le secteur est passé de 27 000 interventions/jour à 100 000 en moins d'une semaine. Aussi, la filière continue d'embaucher sur un rythme de 4 500 ETP/an dont 1 500 contrats d'apprentissage ou de professionnalisation.

En plaçant la transition énergétique et environnementale au cœur de son plan de relance, il faut rappeler que le Gouvernement a annoncé que 7 milliards d'euros seront affectés à la rénovation énergétique des bâtiments, 1,2 milliards d'euros sur 2 ans pour la décarbonation de l'industrie et près de 300 millions sur 2 ans en faveur notamment de la valorisation énergétique des déchets non recyclables.

LE SECTEUR DES REMONTÉES MÉCANIQUES a été frappé de plein fouet par la crise COVID avec une perte de 100% d'activité sur le printemps, établissant la perte totale sur 2019 à 15% de chiffre d'affaires. Les dispositifs mis en place par l'Etat ont permis de sauvegarder les stations. A quelques semaines de l'ouverture de la saison 2020-2021, on constate une baisse de **25%** des réservations.

ANALYSE

On voit bien que les entreprises publiques et privées gérant des services publics pour le compte de l'Etat ou des collectivités ont montré une très forte résilience à l'occasion de cette crise majeure.

Les services publics ont tous fonctionné et les dispositifs de soutien mis en place par l'Etat ont permis d'absorber une partie du choc.

Pour autant, tous les secteurs ont été durablement impactés, certains d'entre eux le sont toujours dans des proportions inquiétantes et pour une durée que chacun envisage aller bien au-delà du premier semestre 2021, comme on pouvait déjà le craindre en avril dernier. Le second confinement a de forte chance d'aggraver encore la situation.

Les changements d'habitude, le télétravail et la crainte du COVID ont ainsi durablement bouleversé **le monde des transports**, y compris les autoroutes, ou encore celui par exemple de **la restauration collective**.

- Pour les premiers, on constate même une baisse des réservations pour les vacances de la Toussaint ou de Noël. De plus, le taux de fréquentation de la clientèle affaires est inférieur à 25% par rapport à l'avant crise, remettant ainsi en cause le modèle économique de l'ensemble du système ferroviaire. De manière générale, qu'il s'agisse du ferroviaire, des transports urbains ou du fret, les modèles économiques sont destabilisés.
- Pour les seconds, une nouvelle dégradation est à craindre, en particulier dans le segment de « l'adulte au travail » avec le développement du télétravail, alors même que ce segment est le plus important en valeur et en rentabilité et qu'il compense historiquement d'autres segments.

LES PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES :

- Sans surprise et comme annoncé dès avril, le stock des chantiers qui avaient été bloqués par le COVID est en voie d'apurement. Pour autant les nouveaux appels d'offres ont du mal à démarrer, on constate même dans **le secteur du BTP une baisse de -34% par rapport à 2019**. Comme redouté il y a déjà 6 mois, cela devrait provoquer un « trou d'air » fin 2020 et début 2021.
- **Même constat dans le secteur de l'eau** en ce qui concerne les activités de travaux.
- Certains secteurs d'activité voient leur modèle économique durement impacté, et même quelques fois remis en cause. A titre d'exemple, dans le secteur des transports urbains, les autorités organisatrices seront susceptibles de ne pas pouvoir maintenir le niveau de service, du fait d'un effet ciseau entre d'une part, la réduction de leurs recettes de vente (titre de transport comme abonnement en chute de 50% par rapport à 2019) et d'autre part, de leurs recettes fiscales, ce en dépit des dispositifs de compensation mis en place par l'Etat dans le cadre du PLFR 3.
- **La reprise de la commande publique est relativement molle**, en recul de 25% par rapport à l'avant crise.
- Les délais inhérents aux procédures étant ce qu'ils sont, il est à craindre, si rien n'est fait en ce domaine, que la reprise d'activité due aux appels d'offres en cours ou à venir ne soit pas effective avant début 2022.

Les associations d'élus se montrent quant à elles volontaristes en termes de reprise de l'investissement public, mais s'inquiètent des effets de la crise sur leurs recettes et sur l'équilibre de leurs budgets, en particulier sur les dépenses qu'elles souhaitent voir transférées en section d'investissement et non en section de fonctionnement. Un dialogue avec l'Etat est en cours à ce sujet.

Comme prévu en avril, **les chantiers bloqués ont redémarré dans de bonnes conditions**. Pour autant, les associations d'élus constatent un manque de visibilité horizon du dernier semestre trimestre 2020 et premier semestre 2021, la commande publique ayant chuté de 25% au premier semestre 2020 et ce malgré les effets positifs du PLFR3.

Leur inquiétude porte sur plusieurs problématiques dont le cumul peut se révéler très préoccupant :

- Les collectivités ont toujours une faible visibilité sur leurs recettes d'une part, et sur le coût réel de la crise pour leurs finances d'autre part. Les situations sont très différentes selon les collectivités, selon leur situation avant crise et selon l'échelon territorial auquel elles appartiennent.
- Certaines d'entre elles devraient être amenées à revoir leurs choix en fonction de leur réalité budgétaire post crise.
- L'instruction d'un certain nombre d'opérations d'investissement a été suspendue durant la crise, que ce soit par les services de l'État ou par leurs propres services.
- Certains élus ne peuvent pas encore se projeter sur le budget 2021.

Si l'on synthétise les principales inquiétudes des membres de l'IGD, on peut retenir les éléments suivants - liste non exhaustive - sur lesquels l'IGD entend apporter des réponses par le biais de ses différentes commissions :

- **D'un point de vue économique** : Comment assurer le succès du plan de relance ? Quelle part réserver à la gestion déléguée ?
- **D'un point de vue juridique** : Comment raccourcir les délais de procédure pour assurer une effectivité du plan de relance, tout en garantissant les principes de concurrence et d'égal accès à la commande publique ? Comment gérer les surcoûts engendrés par la mise en place des mesures sanitaires et les indemnités versées aux entreprises pour établir un équilibre contractuel entre les parties sont elles soumises à la TVA ? Quels nouveaux outils permettraient de mieux mettre en œuvre les objectifs contenus dans le plan de relance ?
- **D'un point de vue financier** : Quels types de financements privés seront disponibles dans ce contexte de forte tension sur les finances publiques et de montée des risques de crédit ? Des contrats de concession «classiques» seront-ils «bancables» ?

Tels sont les quelques dossiers en cours au sein de l'IGD, sans oublier la préparation de l'avenir et en particulier la démonstration dans les faits de la résilience du modèle de la gestion déléguée qui aura fait ses preuves à l'occasion de cette crise.

L'IGD est une fondation d'entreprises relevant d'une mission d'intérêt général qui, **depuis 20 ans**, regroupe l'ensemble des parties prenantes à la gestion des services publics.

L'Etat, les associations d'élus, les entreprises publiques, les entreprises privées, des associations de consommateurs et des représentants de syndicats travaillent en son sein **à l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics**, en particulier lorsque ceux-ci sont délégués.

CONTACT PRESSE :

Pierre-Emeric CHABANNE, Délégué général
pchabanne@fondation-igd.org

