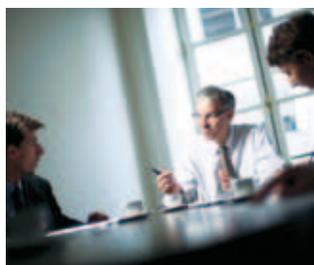


PATRICK BERNASCONI, président de la Fédération nationale des travaux publics

« A trop négliger ses infrastructures, la France perdra en compétitivité »



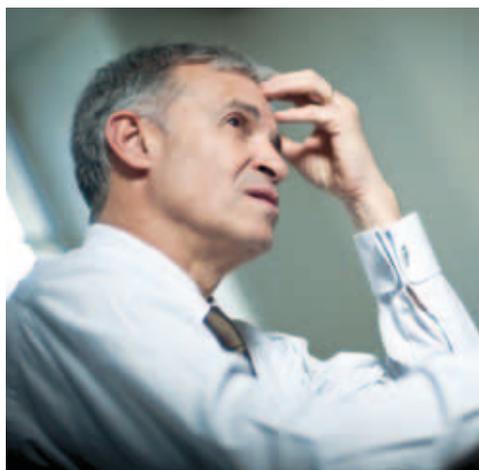
L'Assemblée générale de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) s'ouvrira le 4 avril dans un climat morose. Loin d'être catastrophique, la situation des entreprises n'en reste pas moins fortement contrastée selon qu'elles opèrent en milieu urbain ou en zone rurale. Le flou entourant les finances locales ne rassure pas Patrick Bernasconi, président de la FNTP, qui regarde de près la montée en puissance du duo Caisse des dépôts-Banque

postale appelé à succéder à Dexia. Parallèlement, il prévient les candidats à l'élection présidentielle : il faudra faire preuve de courage politique pour donner un avenir aux infrastructures du pays ! L'heure est enfin à faire le premier bilan des chantiers lancés lors des Etats généraux de mars 2011 : observatoire de la qualité de service des infrastructures, rôle de la maîtrise d'œuvre, offre globale et nouveau dialogue entre PME et majors.

Prudence est mère de sûreté

■ Dans quel état d'esprit abordez-vous l'assemblée générale des travaux publics ?

J'oscille entre sérénité et inquiétude. Globalement, la situation actuelle des entreprises de travaux publics n'est pas mauvaise. Les heures travaillées sont en progression et le chiffre d'affaires réalisé par heure travaillée est également en hausse. Cela signifie que nous travaillons plus et mieux. J'observe par ailleurs que les prix ont cessé de baisser – mais pouvaient-



ils encore descendre ? – et que le nombre de défaillances d'entreprises s'est réduit en 2011 par rapport à 2010.

■ Ce constat n'est-il pas en contradiction avec l'opinion des entrepreneurs ?

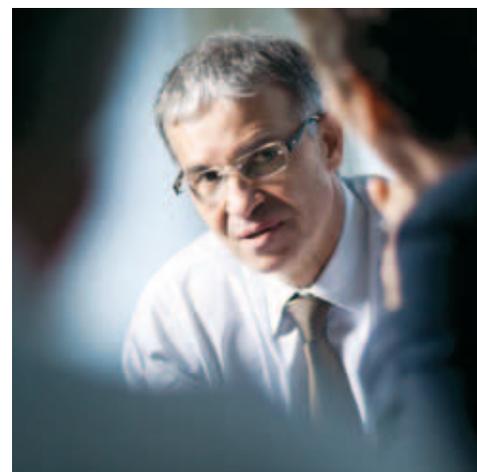
Les entrepreneurs n'ont pas repris confiance. D'ailleurs, la progression des heures travaillées se fait essentiellement par recours à l'intérim (lire aussi en page 10). Après deux années de crise, les situations financières des entreprises sont parfois tendues et comme on manque fortement de visibilité sur l'activité, la prudence est de mise.

■ Combien pèsent les grands projets dans les carnets de commandes actuels ?

C'est difficile à dire. En février, la moyenne des carnets de commandes s'établissait à 6,2 mois, soit un mois de plus qu'un an auparavant. A l'été 2011, avec la signature de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, nous avons pu observer un pic de l'indicateur « carnets de commandes », preuve qu'il y a un « effet grands chantiers ». Mais il dépend de la façon dont les attributaires décident eux-mêmes d'intégrer ces contrats dans leurs carnets. Quoi qu'il en soit, ces grands chantiers donnent du travail à nos entreprises, nous n'allons pas nous en plaindre !

■ Le fossé se creuse-t-il encore entre les territoires urbains et ruraux ?

Malheureusement oui. Le constat général que nous faisons montre de fortes disparités. Alors que l'activité des zones urbaines est portée par les projets de transport en commun, on constate une faiblesse des



investissements dans les zones rurales. Et les problèmes de financements locaux amplifient le phénomène.

Finances locales : gare au grippage de la mécanique

■ Vous avez été le premier à alerter sur les fortes turbulences qu'alliaient traverser les collectivités locales après la faillite de Dexia. Etes-vous toujours inquiet ?

En 2011, les collectivités locales ont investi 52 milliards d'euros. C'est considérable. Sur ce total, 17 milliards l'ont été par recours à



THOMAS COGNAT/LE MONITEUR

« Je n'ai entendu aucun candidat remettre en cause l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. C'est bon signe! »

« Les pistes de financement, je pense que nous les connaissons. Désormais c'est de volonté politique dont nous avons besoin. »

« L'offre globale est une chance de faire son métier d'entrepreneur, que l'on soit grand ou petit, entrepreneur de travaux ou entrepreneur de maîtrise d'œuvre. »

l'emprunt (21 milliards en ajoutant les hôpitaux). La question est de savoir comment seront financés désormais ces 17 milliards? L'Etat a pris les choses en main – il faut s'en féliciter –, en débloquant deux enveloppes d'urgence en attendant que le duo Caisse des dépôts-Banque postale prenne le relais. Il risque tout de même de manquer cinq ou six milliards durant la phase de transition.

■ Il faudra donc attendre 2013 pour voir la situation redevenir plus sereine?

On ne remplace pas facilement une banque aussi spécifique que Dexia. On oublie souvent qu'il ne suffit pas que les liquidités soient disponibles, encore faut-il connaître la clientèle des collectivités locales, avoir le réseau de distribution *ad hoc*... C'est un savoir-faire qui ne s'improvise pas du jour au lendemain. De plus, je ne suis pas certain qu'avec les règles qu'on leur impose (Bâle 3), les banques «classiques» soient très motivées par ce marché. C'est pourquoi je crains que, même en 2013, les besoins ne soient pas totalement couverts.

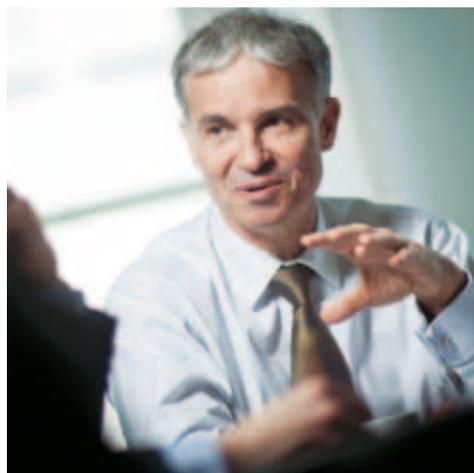
■ L'agence de financement des collectivités locales est-elle une solution?

C'est une partie de la solution, mais elle ne sera pas opérationnelle à court terme. Aujourd'hui, on voit mal comment elle pourrait se passer de la garantie de l'Etat, ce qui promet un accouchement difficile.

■ Vous semblez fort pessimiste?

Je ne suis pas pessimiste, j'appelle à la vigilance. Les collectivités locales sont un pilier

majeur de l'économie française et un acteur incontournable de la croissance de nos entreprises. Il faut tout faire pour empêcher la machine de s'enrayer. Imaginez les conséquences pour l'ensemble des collectivités si l'une ou plusieurs d'entre elles se retrouvent en défaut de paiement...



Les transports ne font pas débat. Tant mieux!

Pourquoi les transports – et plus encore les infrastructures – sont-ils autant absents de la campagne électorale?

Si les transports sont peu abordés, ce n'est pas que le sujet soit mineur. Au contraire, c'est un élément majeur du quotidien de millions de Français. Mais ce n'est pas un thème suffisamment clivant. Je crois qu'il faut s'en réjouir, cela signifie qu'il y a un certain consensus sur l'action politique à mener. Par exemple, je n'ai entendu aucun candidat remettre en cause l'existence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). C'est bon signe. Par ailleurs, l'impératif d'entretien des réseaux existants paraît partagé par tous.

■ S'il y a un consensus sur la question des transports, les décisions politiques se font attendre. Sur le Schéma national des infrastructures de transport (Snit) notamment.

L'avis rendu par le Conseil économique, social et environnemental (Cese) sur le Snit est assez éclairant. Il confirme la nécessité de prioriser les actions, de hiérarchiser les projets, d'y affecter des ressources dédiées et sécurisées à long terme. Il faut donc maintenant acter une politique des transports à long terme. Les candidats ne doivent pas oublier qu'à trop négliger ses infrastructures, la France perdra en compétitivité et en attractivité.

■ Faut-il rechercher de nouvelles sources de financement pour les infrastructures?

Non. Les pistes de financement, je pense que nous les connaissons. De nombreux acteurs, dont la FNTP, y ont activement réfléchi ces dernières années et les principales (●●●)

► Patrick Bernasconi, président de la FNTF

(●●●) solutions ont émergé: relèvement du plafond du Livret de développement durable, financement obligataire, fonds souverains... Désormais, c'est de volonté politique dont nous avons besoin.

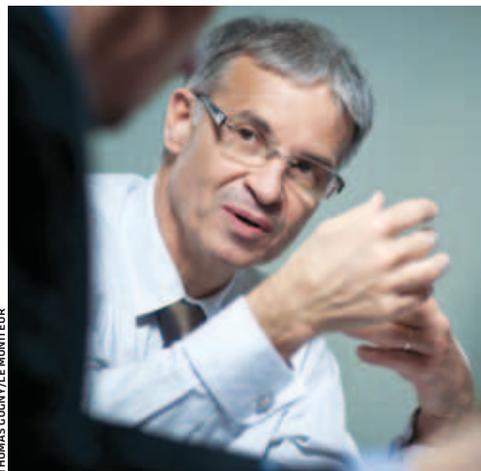
■ Avez-vous créé l'Observatoire de la qualité de services des infrastructures, suite aux Etats généraux de l'année passée?

Le chantier avance bien. L'objectif est de faire le bilan complet et régulier de l'état des principales infrastructures de réseau (énergie, eau, mobilité...). Plusieurs actions ont déjà été engagées: la recherche des indicateurs pertinents, le recensement des ouvrages d'art, l'inscription dans la Charte nationale des cellules économiques régionales de la construction (Cerc)...

Un dialogue apaisé avec la maîtrise d'œuvre

■ Lors des Etats généraux de 2011, vous évoquiez une maîtrise d'œuvre privée peu régulée, peu rémunérée et peu qualifiée. Comment le message est-il passé?

Il y a eu quelques grincements au départ, mais cela a fait bouger les choses. Nous avons lancé un groupe de travail avec Syntec-Ingénierie et la CICF, notamment pour mettre en place une communication commune en direction



des maîtres d'ouvrage. Nous nous sommes engagés résolument sur une voie partenariale. Un autre chantier est en cours – coordonné par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrriim) – pour développer la qualification des bureaux d'ingénierie et la professionnalisation du jugement des offres. Il faut aussi clarifier les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

■ Avez-vous progressé sur l'idée d'une «offre globale» en travaux publics?

Nous avons fait réaliser une étude et nous travaillons à identifier une dizaine de types

Les TP s'engagent dans la formation des chômeurs



Le 12 mars, la FNTF, le Syndicat professionnel des terrassiers de France, le ministère du Travail, Pôle Emploi et l'Opca de la construction ont signé un accord-cadre national visant à recruter et à former des demandeurs d'emploi pour les grands chantiers de travaux publics sur la période 2012-2016. Le texte, conclu pour une période de cinq ans, définit notamment les modalités de la coopération, entre les parties signataires, pour la sélection et la formation des chômeurs.

Première concrétisation de cet accord: la LGV Sud-Europe Atlantique pour la période 2012-2015. 1 430 demandeurs d'emplois devraient

être formés et recrutés à des postes de conducteurs d'engins. «Cet accord va permettre aux demandeurs d'emploi de se former pour rendre les entreprises plus compétitives, alors que seulement 10% d'entre eux ont accès, à ce jour, à la formation professionnelle», s'est réjoui Xavier Bertrand, ministre du Travail. Les personnes formées bénéficieront d'un contrat de chantier. Pour Patrick Bernasconi, il faut penser le coup d'après: «Nous devons réfléchir à la façon dont nous intégrerons ces salariés dans nos entreprises à l'issue des grands projets. La pyramide des âges de la profession apporte naturellement une partie de la réponse.»

de projets où nous pourrions plus largement expérimenter la conception-réalisation en y ajoutant, pourquoi pas, l'entretien et la maintenance. L'offre globale est une chance de faire son métier d'entrepreneur, que l'on soit grand ou petit, entrepreneur de travaux ou entrepreneur de maîtrise d'œuvre.

■ Même sans le volet financement des partenariats public-privé (PPP), les PME peuvent-elles accéder aux marchés en «offre globale»?

Nous ne sommes pas naïfs. Pour encourager un maître d'ouvrage à contracter avec une entreprise moyenne, il faudra lui apporter des garanties sur la pérennité du contrat, quel que soit l'avenir de l'entreprise. C'est pourquoi nous réfléchissons avec la SMABTP à la mise en œuvre d'un système de garantie.

■ Au vu du développement des PPP, vous aviez appelé à une nouvelle articulation entre PME, entreprises de taille intermédiaire (ETI) et majors. Où en êtes-vous?

Le PPP catalyse les antagonismes entre grandes entreprises et PME. Sous la houlette de Bruno Cavagné (président de la FRTF Midi-Pyrénées, Ndlr), en charge de la mise en œuvre des Etats généraux, nous travaillons

en particulier dans deux directions: d'abord, la FNTF proposera en juin une charte de bonnes pratiques grandes entreprises/PME intervenant en PPP. Parallèlement, nous finalisons une liste de recommandations destinées aux personnes publiques et aux entreprises pour simplifier les pratiques.

■ Propos recueillis par Julien Beideler et Laurence Francqueville

