

Conférence de presse du jeudi 10 janvier 2019 Intervention de Bruno Cavagné, président de la FNTP

Depuis son émergence sur les réseaux sociaux à l'automne, le mouvement des gilets jaunes cristallise le débat public. Les Travaux Publics sont directement interpellés par cette crise née d'un ras le bol de la fiscalité sur la mobilité. Au-delà d'une articulation non trouvée entre transition écologique et égalité sociale, les gilets jaunes racontent la fracture sociale et territoriale de notre pays, fracture que nous dénonçons depuis longtemps au travers des inégalités d'accès aux infrastructures. Pour nos entreprises, la révolte s'est faite face au projet de suppression du GNR, suscitant incompréhension et très vives réactions des chefs d'entreprise.

Aujourd'hui, un certain nombre de décisions ont été prises par le gouvernement pour répondre à la crise. Il est possible qu'elles aient des conséquences négatives à court terme pour le secteur des TP. Mais la profession espère que le mouvement des gilets jaunes conduira Etat et collectivités locales à mieux définir leur vision quant à l'avenir des infrastructures dans les territoires.

A l'heure où chacun cherche des solutions à la sortie de crise, nous avons deux convictions : d'une part, nous payons dix ans de sous-investissement dans les infrastructures ; d'autre part, il serait contre-productif que les infrastructures soient les victimes collatérales de l'impécuniosité de l'Etat alors qu'elles sont une partie de la solution.

Nous souhaitons donc inscrire les besoins de mobilité et d'amélioration des infrastructures dans le grand débat national lancé par le Président de la République. La trajectoire financière des infrastructures de transports pour les dix ans à venir, telle qu'elle apparaît dans le projet de loi d'orientation des mobilités, ne doit pas devenir la victime collatérale du déficit de recettes et d'arbitrages budgétaires de court terme. Nous souhaitons aussi réaffirmer qu'une part de la solution viendra du local et qu'il est essentiel de préserver l'action des collectivités locales et leurs marges de manœuvre. Ce mouvement de la France périphérique nous rappelle à quel point il est urgent de renforcer la cohésion sociale et territoriale de nos territoires, notamment à travers des infrastructures de transports qui répondent aux besoins de mobilité de nos concitoyens.

LES TRAVAUX PUBLICS, SUR LE HAUT DE LA VAGUE

Depuis 2 ans, les Travaux Publics ont renoué avec un cycle de croissance. 2018 a présenté deux caractéristiques : d'une part, une croissance plus forte que prévue, grâce à l'accélération de la reprise de l'investissement local et du secteur privé et d'autre part, le retour de l'inflation avec une forte hausse des coûts de production. Si bien que la croissance que nous estimons à 10,5% en valeur pour 2018 (données provisoires), est ramenée à +7% lorsque nous raisonnons en volume, soit un chiffre d'affaires de 41 milliards d'euros. Cette croissance va se poursuivre en 2019 mais à un rythme plus faible. La véritable question qui se pose dès aujourd'hui est la poursuite ou l'interruption de ce cycle en 2020 ou 2021.

DYNAMISME DES COLLECTIVITES LOCALES AVANT DE NOUVELLES INCERTITUDES DES 2020

Les collectivités locales sont nos premiers clients (41% de l'activité) et la reprise de leurs investissements explique pour une large part le regain d'activité partagé par toutes les entreprises et sur tous les territoires. L'investissement public local est reparti à la hausse depuis 2017 et devrait encore progresser significativement en 2019, dernière année pleine du mandat municipal et intercommunal. La plupart des voyants sont au vert : les collectivités se sont reconstituées des marges de manœuvre financières et sont dans la phase la plus dynamique du cycle électoral en particulier pour le bloc communal (année pré-électorale). Les départements, s'ils sont encore dans une situation contrainte, devraient eux aussi inverser la tendance en 2019 et accroître leurs dépenses d'investissement. *Selon les estimations du Projet de loi de finances, l'investissement local (hors Grand Paris) devrait continuer de progresser sur un rythme d'environ +5%, d'autres analystes étant plus optimistes avec des anticipations de l'ordre de +7% en valeur.*

Au-delà de 2019, la situation est nettement plus floue. La réforme de la fiscalité locale, qui modifiera les ressources des collectivités, ainsi que leur comportement face à la trajectoire prévue pour elles par l'Etat, en termes d'excédents et de désendettement, soulèvent beaucoup d'incertitudes. Selon nos premières anticipations, l'investissement local pourrait se stabiliser en 2020 avant une baisse (dont nous ne pouvons encore évaluer l'ampleur) en 2021.

INVESTISSEMENTS DU GRAND PARIS ET DU PLAN TRÈS HAUT DÉBIT AU PLUS HAUT

Les investissements de la Société du Grand Paris vont poursuivre leur montée en puissance en 2019 et 2020 avant d'atteindre leur rythme de croisière (à environ 4 Md€/an). Ils resteront une locomotive pour l'activité en région francilienne.

Les grands opérateurs, que ce soit dans le domaine des mobilités, de l'énergie et du Très Haut Débit, constitueront un socle d'activité solide au cours des prochaines années. Dans le domaine ferroviaire, l'activité de régénération, bien qu'encore très insuffisante compte tenu des besoins massifs, est annoncée en progression tandis que du côté des sociétés autoroutières, le plan de relance de 2015 atteint son rythme de croisière. Il devrait être complété par de premiers travaux liés à l'accord intervenu cet été pour un second plan d'un montant de 700 M€.

Du côté de l'énergie, au-delà des investissements récurrents sur les réseaux de transport et de distribution, ce sont surtout les investissements liés à l'installation des nouveaux compteurs Linky qui progresseront le plus. Mais c'est du côté du Très Haut Débit (THD) que les vrais relais de croissance sont attendus pour les Travaux Publics avec la montée en puissance du plan France Très Haut Débit jusqu'en 2020 puis le maintien d'une activité soutenue (surtout dans les Réseaux d'initiative publique –RIP) jusqu'en 2022.

Si bien que la dynamique globale des grands opérateurs sera forte : nous estimons qu'elle progressera de + 12%, principalement sous l'effet de l'accélération des chantiers du Grand Paris Express.

ÉTAT : LA GRANDE INCONNUE DE 2019 MALGRÉ LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Du côté État, le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devrait atteindre 2,7 Md€ en 2019 selon le projet de loi d'orientation des mobilités (+ 300 M€ par rapport à 2018). Toutefois, la visibilité attendue avec cette loi n'est toujours pas au rendez-vous en raison de ses multiples reports. L'AFITF n'a ainsi toujours pas de budget pour 2019 puisque son vote, initialement prévu en décembre, a été reporté à la fin du mois de janvier.

Nous restons donc positifs sur l'évolution attendue du budget de l'AFITF mais alertons sur ses lourdes incertitudes : revenus des amendes de radars automatiques très en retrait par rapport aux prévisions (-200 M€ en 2018 en raison notamment d'actes de vandalisme généralisés au second semestre) et gel de la TICPE obligent à trouver des solutions de façon urgente pour équilibrer le budget de l'AFITF et lui permettre d'honorer ses crédits de paiement.

Malgré toutes ces incertitudes, nous retenons une hypothèse de budget de l'AFITF volontariste pour 2019 avec une progression des crédits infrastructures (hors achat de matériel roulant) de +7%.

FLÉCHISSEMENT DE L'INVESTISSEMENT PRIVÉ EN LIEN AVEC LE RALENTISSEMENT MARQUÉ DU SECTEUR DU BÂTIMENT

Ce sont surtout les **investissements privés**, en particulier les travaux de VRD liés au bâtiment, qui donnent les plus forts signaux de ralentissement à court terme. Le fort retournement des permis de construire pour le logement neuf et le tassement des permis pour les locaux non résidentiels laissent entrevoir à horizon fin 2019/début 2020 un ralentissement possible de cette activité qui avait été porteuse ces dernières années.

La hausse du secteur privé est estimée à +3% en valeur en 2019, une évolution qui serait donc quasi entièrement portée par une hausse des coûts plutôt que par les volumes de travaux.

POURSUITE DE L'INFLATION DES COÛTS EN 2019

La hausse des coûts de production très marquée en 2018 devrait en effet se poursuivre en 2019. La pression à la hausse sur les prix des matériaux, mais aussi sur les salaires, compte tenu de la contrainte sur le recrutement, devrait en effet rester forte. Si la hausse de la fiscalité sur le GNR a été écartée par le gouvernement pour 2019 (elle aurait eu un impact sur les coûts de 2 points supplémentaires), les tensions inflationnistes seraient, dans une estimation basse, de l'ordre de +2,5% en 2019 pour le secteur des Travaux Publics.

En conséquence, nous affichons une prévision pour l'ensemble du marché des Travaux Publics en 2019 de +5,5% en valeur et de +3% en volume. La moitié de cette croissance est imputable au Grand Paris.

UN SECTEUR EN TENSION QUI OFFRE DE NOMBREUSES OPPORTUNITÉS EN TERMES D'EMPLOI

Dans ce contexte de croissance, le sujet du recrutement, revenu en force depuis 2017 après la perte de 30 000 salariés permanents depuis 2008 va continuer à s'imposer en 2019 du fait de différents facteurs :

- Si la reprise s'est surtout traduite sur les effectifs intérimaires en 2017, elle s'est transformée en 2018 en créations d'emplois permanents : les effectifs ouvriers permanents ont recommencé à augmenter après 7 années de baisse continue. La création nette d'emplois en 2018 est estimée à 10 000.
- Le manque de main d'œuvre est plus que jamais le principal « goulot » de production, dépassant désormais l'insuffisance de demande. Un chef d'entreprise sur deux déclare ne pas pouvoir augmenter sa production faute de personnel suffisant.

L'Île-de-France demeure un véritable « aspirateur » pour la main d'œuvre de régions limitrophes (effet chantier du Grand Paris) mais des difficultés de recrutement remontent également de multiples régions (en particulier pour les grandes métropoles).

C'est pour cette raison que la FNTP a initié, fin 2018, une campagne de communication intitulée #FranchementRespect et destinée à faire connaître et à rendre attractif les métiers aux jeunes. Cette campagne va se renforcer dans les prochaines semaines pour convaincre les jeunes qui font leurs premiers choix d'orientation de choisir les Travaux Publics.

Aujourd'hui 300 000 salariés travaillent dans les entreprises de TP tous types de contrats confondus.

2019 devrait être la deuxième année depuis 8 ans de créations nettes d'emplois permanents pour le secteur des Travaux Publics. Les entreprises de TP devraient recruter 40 000 collaborateurs en 2019, ce qui correspondrait de nouveau à 10 000 créations nettes d'emplois. C'est aussi pour répondre à ce défi de l'emploi que la profession s'est engagée à augmenter de 50% le nombre de jeunes que nos entreprises accueillent en apprentissage d'ici 5 ans.

Ces embauches se poursuivront s'il n'y a pas de retournement brutal de conjoncture dans les prochaines années. Dans un scénario d'activité favorable, nos entreprises de Travaux Publics auront besoin de recruter 200 000 collaborateurs dans les 5 prochaines années.

2019, L'ANNEE DES CHOIX POUR LES INFRASTRUCTURES

LES CONSÉQUENCES DU SOUS-INVESTISSEMENT

Les besoins sont criants après une décennie de sous-investissement et de sous-entretien. L'investissement en infrastructures est garant de développement économique, de cohésion territoriale et d'un certain niveau de qualité de vie exigés par les Français dans tout ce qui fait leur quotidien : mobilité, accès aux services, à un mode de développement plus durable, au numérique, alimentation en eau et en énergie...

Eau (1 million de km de réseaux d'eau potable, 380 000 km de réseaux d'assainissement)

- 40 % du linéaire de canalisations a plus de 40 ans (Source SISPEA)
- 24 % du linéaire d'eau potable a atteint sa durée de vie maximum (plus de 48 ans) (Source SISPEA)
- 1 litre d'eau sur 5 est perdu pour cause de fuites sur le réseau (rendement de 79,7 %) (Source SISPEA)
- Taux moyen de renouvellement des réseaux : 0,57 % pour l'eau potable, 0,40 % pour l'assainissement collectif (moyenne annuelle du linéaire de réseau sur 5 ans). (Source SISPEA)

Routes nationales (11 500 km de routes, 12 000 ponts, 1,2 % du réseau, 18,5 % des trafics)

- 53 % des routes nationales en mauvais ou très mauvais état (Source Ministère des transports)
- 48 % des ouvrages d'art dégradés ou très dégradés. Ce sont plus de 628 000 m² de ponts qui nécessitent des travaux de réparation. (Source Ministère des transports)
- 17 % des routes et 7 % des ponts gravement endommagés (Source Ministère des transports)

Routes collectivités locales (1,07 M de km de routes, 170 000 ponts, 98 % du réseau, 66 % des trafics)

- 25 % des routes communales et départementales en mauvais ou très mauvais état (Source Inspection générale des finances)
- 55 % des chaussées départementales sont en bon état, 33 % nécessitent un entretien et 12 % sont en mauvais état (Source Observatoire National de la Route).
- 63,8 % des ponts départementaux sont en bon état, 27,5 % nécessitent un entretien spécialisé, 6,7 % des travaux de réparation, et 2 % de fortes réparations (Source Observatoire National de la Route).

Patrimoine ferroviaire (49 000 km de voies, 25 000 appareils de voies, 32 000 ponts ferroviaires, 10 500 ponts routiers, 15 500 passages à niveau, 1 570 tunnels, 1 200 passerelles...)

- 11 000 km de voies ont atteint leur durée de vie maximum (22 %) (Source IMDM pour SNCF-Réseau)
- 30 ans d'âge moyen des voies et aiguillages (Source IMDM pour SNCF-Réseau)
- 25 % des ouvrages d'art dégradés ou très dégradés dont 10 % présentant de fortes voire de très fortes avaries (Source IMDM pour SNCF-Réseau)
- 7,4 % des tunnels dégradés ou très dégradés (Source IMDM pour SNCF-Réseau)
- Vieillesse des équipements de signalisation (Source IMDM pour SNCF-Réseau)

Eclairage (9 millions de points lumineux)

- 45 % des installations d'éclairage public ont plus de 25 ans (Source AFE)
- 30 ans d'âge moyen du parc (Source SERCE)
- Plus de 40 % de la consommation d'électricité d'une commune (Source SERCE)

Couverture numérique

- La couverture numérique du territoire reste encore très inégale puisque 7,5 millions de Français sont encore privés d'un accès internet correct et 500 000 n'ont encore aucun accès. (Source UFC-Que Choisir)
- Internet fixe : 44 % des Français n'ont pas accès au très haut débit (Source Point d'étape sur l'avancée de la couverture numérique du 27 juin 2018)
- Selon un décret ministériel du 15 janvier 2018, 541 communes de France sont officiellement situées en « zone blanche »

Les attentes des Français :

- Un sondage Elabe réalisé pour le Laboratoire de la mobilité inclusive et l'association Wimoov, indique que 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport.
- 40% des Français estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local. (Source Elabe)

QUELQUES VŒUX POUR 2019

Quelques souhaits pour ce début 2019 en liaison avec les événements qui vont scander ces six prochains mois : « grand débat national », discussion au Parlement du projet de loi d'orientation des mobilités, élections européennes.

Le « grand débat national » se déroulera dans les territoires. Nous avons la conviction que les solutions pour rétablir de la cohésion territoriale et pour apporter une partie de la réponse au mouvement des gilets jaunes passeront par l'échelon local et par l'investissement en infrastructures. Pour y parvenir, il faut encourager les collectivités à investir et à expérimenter.

L'expérience du cycle électoral local actuel (depuis 2014) démontre à quel point l'investissement local est vital pour les territoires. En 2014, le triple impact de l'effet cycle, de la baisse des dotations et de la réorganisation territoriale a été dévastateur sur l'investissement. En corollaire, les conséquences sur les infrastructures elles-mêmes et sur la dégradation de la qualité de services pour nos concitoyens ont été très fortes.

Comment ne pas reproduire ces effets néfastes en 2020-2021 et comment soutenir l'investissement local ?

- En redonnant des marges de manœuvre et des libertés aux collectivités : en matière d'expérimentation, en matière de financement.
- En soutenant des plans d'investissement dans les infrastructures : les assises de l'eau (dont les conclusions doivent maintenant se traduire dans les faits) sont un exemple de bonnes pratiques. D'autres domaines méritent également une accélération : appels à projet pour les transports collectifs en site propre, lutte contre les zones blanches numériques.
- Faciliter l'accès au cofinancement en matière de mobilité (ce doit être un des rôles de la nouvelle Agence de cohésion des territoires) et repenser le système des contrats de plan Etat-Régions.

[Le projet de Loi d'orientation des mobilités qui a soulevé des enjeux et des attentes importantes depuis plus d'un an](#) sera enfin discuté au Parlement ce printemps : ce sera la première fois qu'une loi de programmation des infrastructures de transport sera votée. En fixant les grandes priorités d'investissement de l'Etat pour les 5 prochaines années et une trajectoire de financement, cette loi constituera une avancée importante pour la politique d'infrastructures.

Mais le texte du projet de loi est incomplet en l'état. En dehors même du fait que la trajectoire financière inscrite dans la loi d'orientation des mobilités est aujourd'hui menacée par les mesures budgétaires prises pour répondre aux revendications des « gilets jaunes », il est essentiel qu'une ressource pérenne supplémentaire de l'ordre de 500 M€/an soit affectée à l'Agence de financement des infrastructures.

Face au creux de financement inexplicable au regard des besoins, tel qu'inscrit dans le texte à partir de 2021, la FNTP demande qu'une revoiture dès 2020 de la trajectoire soit actée pour maintenir un niveau d'investissement a minima à 3Md€ par an (scénario intermédiaire du COI).

La disparition du Conseil d'orientation des infrastructures dans la version présentée en Conseil des ministres est incompréhensible et nous proposons que la création de ce Conseil soit réintroduite dans le texte avec une mission renforcée d'études, de suivi, d'alerte et de programmation.

Pour répondre aux besoins d'entretien et de modernisation des infrastructures, de nouveaux modèles de financement doivent également pouvoir être étudiés (sociétés de projet, contrats de performance etc.) Enfin, à l'image de ce qui vient d'être voté en Allemagne (loi d'accélération des projets d'infrastructures), une simplification des procédures et une lutte contre les recours abusifs est à prévoir dans le texte.

[Les élections européennes](#) doivent être l'occasion d'une réflexion sur nos projets communs. Chaque pays de l'Union est face à des enjeux cruciaux en matière d'entretien de ses infrastructures, de mise en œuvre des transitions écologiques et numériques. Ces investissements construiront l'Europe de demain. Il y a une différence entre s'endetter pour préparer l'avenir et s'endetter pour financer des dépenses de fonctionnement. Ne devrait-on pas sortir le financement de grands projets d'infrastructures d'intérêt européen des critères de stabilité (déficit/dette), de façon à lever les freins qui aujourd'hui bloquent certains investissements ?