

2019-2020 dans les Travaux Publics : entre rattrapage et cycle électoral

Après une année 2019 marquée par la volonté des communes de rattraper les retards pris dans l'investissement en infrastructures en début de mandat, et donc par une forte croissance de l'activité TP, 2020 s'annonce comme stable du point de vue du chiffre d'affaires des entreprises. Si le profil de 2021 se présente beaucoup moins bien, il faut espérer que le secteur renouera avec la croissance dès 2022 tant il y a urgence à investir dans les territoires.

Chiffres clés TP

Chiffre d'affaires 2019* en France: 45 milliards €; Evolution : +10% /2018

Chiffre d'affaires international 2018 : 32 milliards €

Prévision 2020 : 0%

Effectifs 2019* : 310 000 ; Evolution : + 10 000 emplois /2018 ;

Nombre de recrutements : 40 000 par an

Nombre d'entreprises : 7500 entreprises

Répartition de la clientèle :

Collectivités locales : 44%

Secteur privé : 33%

Grands opérateurs : 20 %

Etat : 3%

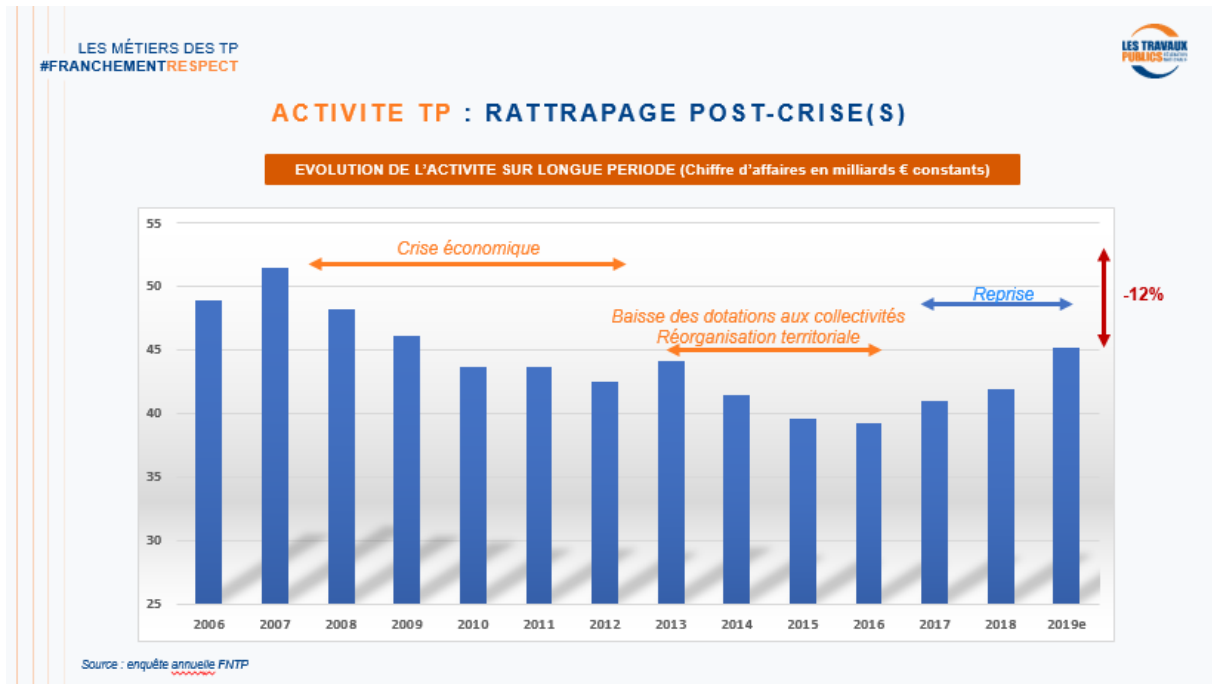
**Toutes les données 2019 sont des données provisoires estimées et les % d'évolution en euros constants*

2019, point d'orgue d'un cycle électoral... atypique

Retour sur un cycle atypique par l'ampleur de ses évolutions

L'activité des Travaux Publics suit traditionnellement le rythme du mandat municipal. Cet effet du cycle des élections sur l'activité s'est matérialisé de nouveau sur 2014-2019, mais avec une ampleur jusqu'à présent jamais observée. Le début du mandat a en effet été marqué par des événements qui ont profondément impacté les finances locales et l'organisation territoriale : la baisse des dotations s'est répercutée de façon brutale sur les investissements des collectivités tandis que dans le même temps la réorganisation territoriale (loi MAPTAM puis NOTRe) freinait ou reportait de très nombreux projets sur les territoires.

Dans un contexte d'affaiblissement économique post-crise de 2008, le début de mandat municipal a tout simplement été catastrophique pour les Travaux Publics. Résultat : un point bas en 2016 avec un quart de l'activité du secteur perdue par rapport à 2007 et 30 000 emplois détruits.



Alors que l'activité redémarre en général dès la deuxième année suivant l'élection municipale, il a cette fois fallu attendre le second semestre 2017 (soit plus de 3 ans après l'élection) pour que s'ébauche le redémarrage. Il n'est plus resté que deux ans aux collectivités pour tenter de rattraper le retard accumulé depuis le début du mandat municipal en 2014, conduisant à la très forte dynamique actuelle.

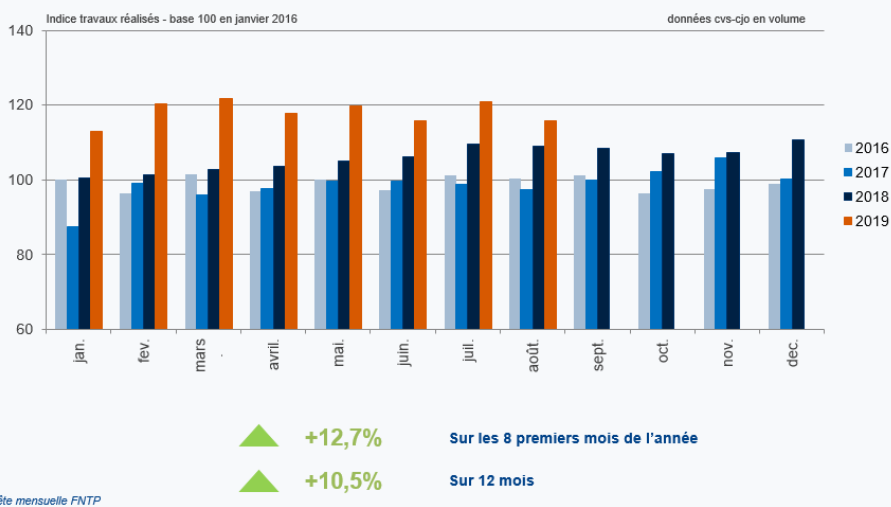
Cycle électoral municipal et Travaux Publics

A l'approche des élections municipales, on assiste en général à une forte accélération des investissements des communes et intercommunalités. Il s'agit en effet d'achever les programmes annoncés pendant la mandature avant la prochaine élection. En revanche, l'année de l'élection et surtout la suivante voient en général les investissements reculer, le temps pour les équipes municipales de préparer les nouveaux projets de leur commune.

Une accélération conjoncturelle très marquée en 2019 et des tensions sur l'emploi

A fin août, l'activité TP progresse de +12,7% en cumul et la croissance sur l'ensemble de l'année avoisinerait les +10% grâce à l'accélération des travaux auprès des communes et surtout de leurs groupements (Métropoles, EPCI). Ce phénomène est encore accentué en Ile-de-France par la montée en puissance du Grand Paris Express dont l'impact peut être estimé à plus de 2 points de croissance.

FORTE HAUSSE DU MONTANT DE FACTURATIONS EN 2019

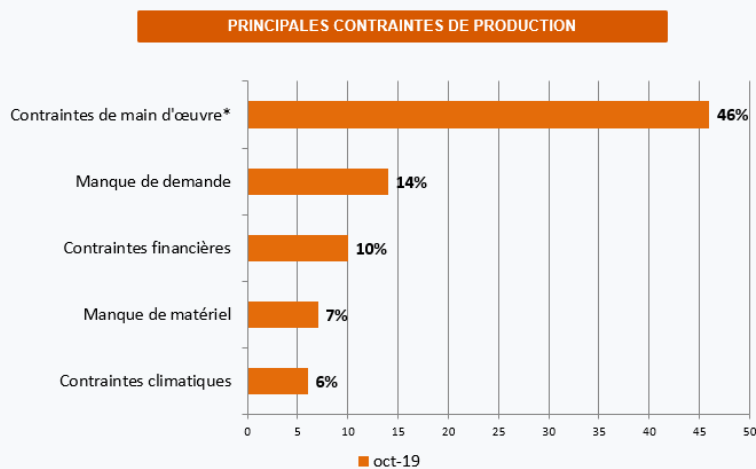


Grâce au rebond de 2018-2019, le chiffre d'affaires des entreprises de Travaux Publics devrait retrouver son niveau de la fin du mandat précédent (2013), mais il reste encore inférieur de 12% au point haut de 2007.

Dans ce contexte porteur, la dynamique de recrutement est bien présente puisqu'on peut estimer les créations nettes d'emplois à environ 10 000 par an en 2018 et 2019. Compte-tenu des besoins de renouvellement (départs retraites, turnover etc...), les Travaux Publics embauchent environ 40 000 personnes par an en très grande majorité en CDI. C'est un rythme que nous espérons maintenir au cours des prochaines années puisque nos projections font état de 200 000 embauches en 5 ans.

Pour y arriver, il faudra en premier lieu que la conjoncture économique le permette mais il faudra aussi que nous redoublions d'effort dans la durée, pour la formation et l'embauche des jeunes (notamment avec l'apprentissage). En effet, la difficulté à trouver du personnel qualifié arrive très largement en tête des contraintes pesant sur nos entreprises pour tenir un rythme d'activité élevé. 46% déclarent ne pouvoir augmenter leur activité faute de personnel en octobre (source INSEE).

EMPLOI : 46% DES CHEFS D'ENTREPRISES SONT CONFRONTÉS À UN MANQUE DE MAIN D'ŒUVRE LIMITANT LEUR PRODUCTION



Source : Enquête trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE (octobre 2019)

Vers un atterrissage en douceur en 2020

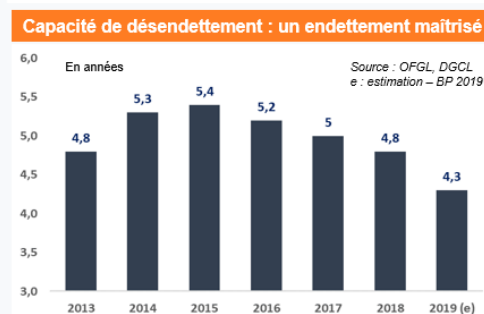
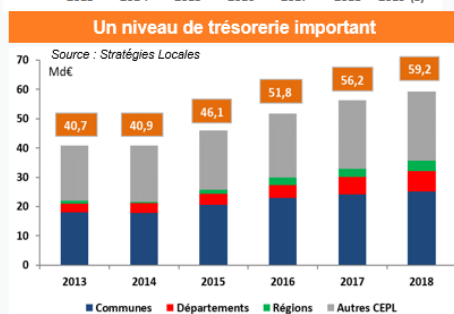
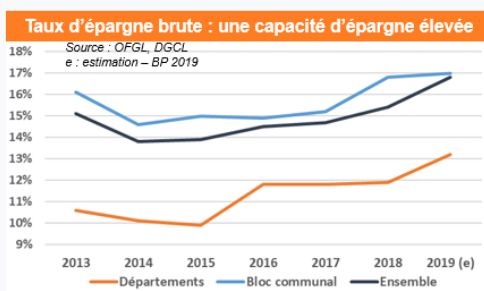
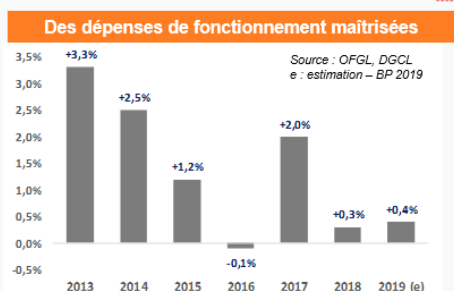
Après ce portrait presque sans nuage de l'année 2019, tous les regards sont tournés vers 2020. Les incertitudes sont beaucoup plus fortes, en particulier pour le comportement des collectivités locales, qui entrent dans une séquence d'élections locales (municipales en 2020 puis cantonales en 2021).

Collectivités locales, entre coup de frein et moyens financiers retrouvés

Nous n'échapperons pas à un coup de frein sur l'activité au moment des élections, c'est un impondérable de nos métiers. Mais ce coup de frein devra être le plus court possible et limité dans son ampleur :

- D'une part, les fondamentaux financiers des collectivités sont très sains : leur épargne brute a retrouvé des niveaux élevés, elles disposent d'une trésorerie abondante et sont peu endettées en comparaison des autres acteurs publics ou par rapport aux collectivités chez nos voisins européens. Les voyants budgétaires sont donc au vert et le regroupement en intercommunalités de plus grande taille rend également les collectivités moins sensibles au cycle électoral et les encourage à avoir une vision pluriannuelle de leurs investissements.
- D'autre part, les besoins sont criants dans les territoires : jamais la demande en termes de mobilité, de numérique ou de transition écologique n'a été aussi clairement exprimés par des populations sur de nombreux territoires qui se sentent délaissés. Il serait dangereux de trop freiner sur les investissements nécessaires, la population ne le comprendrait pas.

COLLECTIVITÉS LOCALES : UN CONTEXTE FINANCIER FAVORABLE AU MAINTIEN DE L'INVESTISSEMENT



C'est pourquoi nous anticipons un repli limité pour 2020 de l'ordre de -2% pour les communes. Dans le même temps, les départements, même s'ils pèsent moins qu'auparavant dans nos activités, seront en année pré-électorale et devraient eux continuer d'accélérer (+5 %).

Graphiques collectivités locales : quelques définitions

Epargne brute = Différence entre les recettes de fonctionnement et les dépenses de fonctionnement.

Taux d'épargne brute = rapport entre l'épargne brute et recettes de fonctionnement (part des recettes de fonctionnement que l'on peut consacrer à investir).

Capacité de désendettement = rapport entre l'encours de dette et l'épargne brute. Elle mesure le nombre d'année nécessaire pour rembourser sa dette si l'on y consacre l'ensemble de son épargne brute).

Trésorerie = les fonds libres des collectivités doivent obligatoirement être déposés au Trésor et ne font pas l'objet de rémunération. La trésorerie représentait à fin 2018 plus d'une année d'investissement local.

Etat, 300 M€ de plus pour les infrastructures

La trajectoire de la Loi d'orientation des mobilités, confirmée par le Projet de Loi de Finances 2020, permettra au budget de l'AFITF de s'établir à 3 milliards € grâce à l'affectation de nouvelles recettes (taxe sur l'aérien et diminution de la ristourne sur les transporteurs), soit + 250 millions € comparé à 2019. Ce montant de 3 Md€ est le strict minimum pour relancer les efforts d'entretien sur les réseaux routiers nationaux et ferroviaires. Malgré la montée en charge de l'achat de matériel ferroviaire (TET) par l'Agence, cela représente une progression sensible en termes de budget affecté par l'Etat aux infrastructures (estimée à + 300M€ environ par rapport à 2019). Nous espérons que ce sera une première marche pour mener à bien une politique nationale ambitieuse. Toutefois, après 2020, le budget AFITF rechute de façon inexplicable alors que le retard d'investissement de l'Etat est considérable : il faudrait par exemple investir 1 milliard € par an pour bien entretenir le réseau routier contre 660 M€ en moyenne ces dernières années. De même, l'Etat n'a décaissé à fin 2018 que 16% du montant des CPER 2015-2020 alors que ceux-ci sont à 2 années de leur terme théorique. Ils sont pourtant des outils essentiels de la cohésion des territoires et de la politique de mobilité !

AFITF : UN BUDGET EN PROGRESSION POUR 2020 MAIS INSUFFISANT A MOYEN TERME

Trajectoire prévisionnelle de dépenses de l'AFITF selon la Loi d'orientation des mobilités (LOM) versus besoin estimés par le COI*



Source : Projet de loi d'orientation des mobilités (version définitive)

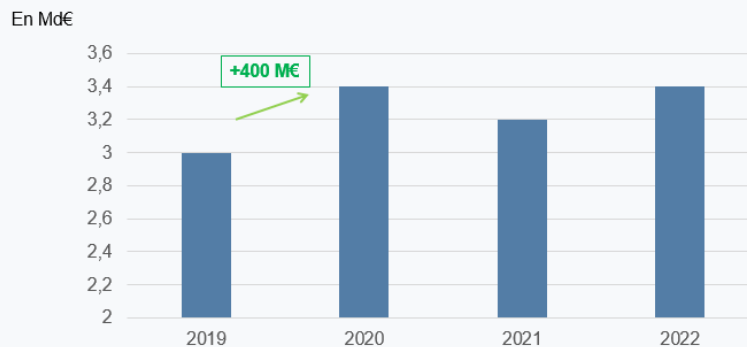
* COI : Conseil d'orientation des infrastructures

Grand Paris, la montée en puissance continue

Après avoir changé d'échelle en 2019, les travaux du Grand Paris Express poursuivront leur montée en puissance en 2020 (de l'ordre de +400 millions €, soit près d'1 point de croissance pour le secteur TP dans son ensemble).

GRAND PARIS : POURSUITE DE LA MONTEE EN PUISSANCE EN 2020 AVANT D'ATTEINDRE SON RYTHME DE CROISIERE

Evolution des dépenses de la SGP consacrées au Grand Paris Express sur la période 2019-2022



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire (février 2018)

Mobilité, énergie, numérique, il reste tant à faire

Les autres grands opérateurs seront aussi un soutien de l'activité en 2020. Le plan de relance autoroutier continue de produire ses effets avec des opérations importantes encore en cours, mais il devrait progressivement s'éteindre en 2021 et 2022. Concernant le réseau ferroviaire, la révision du

contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau est attendue prochainement mais il est certain que les besoins de renouvellement du réseau sont croissants. De même, si la réflexion sur l'avenir des petites lignes ferroviaires est encore en cours, les choix qui seront retenus auront un impact sur la programmation des investissements ferroviaires. Enfin, même s'il faut rester prudent sur leur avancement, la situation se débloque peu à peu pour les grands projets européens (Canal Seine Nord Europe et liaison ferroviaire Lyon-Turin). Cela pourrait se ressentir en termes de hausse d'activité à partir de 2021-2022.

Les programmes d'investissement des acteurs de l'énergie, tant pour la production électrique que pour le réseau de transport et distribution, sont tous dynamiques pour la décennie à venir en lien avec les énormes besoins liés à la transition énergétique. RTE vient par exemple de présenter son schéma décennal d'investissement qui prévoit un montant annuel moyen de 2 milliards € contre environ 1,3 milliard € actuellement.

Le très haut débit (THD), pour atteindre les objectifs 2022, devra également accélérer l'an prochain avant un pic attendu pour 2021. Ce sont ainsi 4,5 millions de prises qu'il faudra déployer chaque année pour tenir les engagements, avec une accélération importante attendue dans les zones rurales les moins denses.

Le secteur privé passe à l'orange

Sur le plan de l'investissement privé, les clignotants passent en revanche à l'orange. Les indicateurs macro-économiques sur l'investissement privé font état d'un ralentissement de la croissance pour les prochaines années. Du côté du bâtiment, le retournement sur le logement neuf (plus mesuré qu'annoncé pour 2019) risque cependant d'intervenir en 2020. En revanche, le non-résidentiel continue de donner des signes encourageants en particulier sur certains segments comme les bâtiments logistiques. Les plateformes logistiques, les travaux de viabilisation ou de VRD seront directement impactés.

Quel scénario dans les Travaux Publics, ces trois prochaines années ?

Notre scénario pour 2020 est celui d'un maintien du volume d'activité. Avec un marché des collectivités locales en léger repli et un investissement privé plutôt atone, les relais de croissance viendront plutôt des grands opérateurs (avec le Grand Paris en premier lieu) et d'une meilleure orientation des investissements de l'Etat (Contrats de plan Etat-Régions, entretien, modernisation des réseaux nationaux).

En se projetant sur les années suivantes, après ce scénario « d'atterrissage en douceur » attendu pour 2020, l'année 2021 s'annonce plus difficile car elle cumule un ensemble de facteurs et d'incertitudes qui pourraient peser sur les collectivités locales (réforme de la fiscalité locale notamment) mais aussi sur le budget infrastructures de l'Etat. Ce ne devrait être qu'une parenthèse (si aucun choc macroéconomique n'intervient d'ici là) car dès 2022 le cycle de l'investissement local jouera de nouveau favorablement et les programmes d'investissements dans de nombreux domaines (que ce soit pour l'énergie, le très haut débit ou la mobilité) démontrent que les besoins en matière d'investissement restent importants.

PRÉVISION 2020 PAR MAITRE D'OUVRAGE ET PERSPECTIVES

	Poids	2020/2019
Collectivités locales	41%	-0,5%
Communes et EPCI	31,5%	-2%
Départements	7,5%	+5%
Régions	2,0%	+3%
Etat	3,2%	+10%
Grands opérateurs	21%	+5,0%
Secteur privé	35%	+2,5%
Evolution de l'activité en valeur	100%	+2 %
Evolution de l'activité en volume (Avec une hypothèse d'inflation de +2%)		0%

Source : FNTP – Commission économique

GNR et hausse des coûts de production

Sur les 2% d'inflation des coûts de production estimée pour 2020, ½ point sera directement attribuable à la suppression progressive du taux réduit de TICPE applicable sur le gazole utilisé dans les Travaux Publics (Gazole non routier ou GNR).

La facture en carburant des entreprises de TP va en effet augmenter directement à partir du 1^{er} juillet tandis que le coût de certains matériaux extraits grâce à des engins fonctionnant également au GNR (filrière granulats par exemple) renchérra le prix de certains approvisionnements nécessaires aux chantiers.

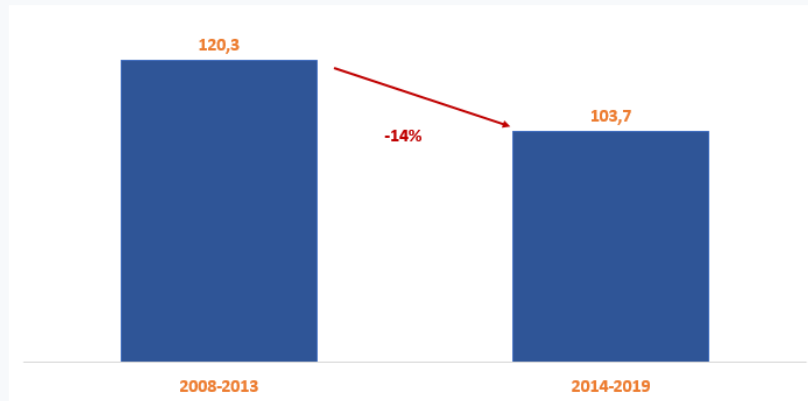
Des territoires en souffrance, une attente forte en matière d'équipements publics

Investissement en infrastructures : un rattrapage trop tardif pour compenser plus d'une décennie de repli

L'accélération des investissements publics locaux depuis 2018 n'a pas permis d'effacer plus d'une décennie de ralentissement. La commande TP des collectivités de ce mandat 2014-2019 aura été inférieure de 14% à celle du mandat précédent (2008-2013). Ce sont ainsi près de 17 milliards € d'investissements en moins dans les infrastructures sur la période récente, traduisant un sous-investissement lourd de conséquence pour de nombreux réseaux.

INVESTISSEMENT LOCAL EN INFRASTRUCTURE: UN REPLI IMPORTANT AU COURS DU DERNIER MANDAT

Comparaison du chiffre d'affaires Travaux Publics auprès des collectivités lors des 2 derniers mandats municipaux (en Md€ constants)



Source : enquête annuelle FNTP

L'entretien et la régénération des réseaux ont été les principales victimes des ajustements budgétaires. En conséquence, les infrastructures, autrefois fleurons de nos territoires, vieillissent.

Résultat, la qualité de service se dégrade et la France plonge dans les classements internationaux : du 1^{er} rang mondial pour la qualité de son réseau routier en 2012, la France a chuté au 18^{ème} rang mondial en 2019, perdant 11 places sur la dernière année selon le classement du World Economic Forum.

Le réseau routier n'est pas un cas isolé puisque la France pointe désormais au 15^{ème} rang pour l'efficacité de son service ferroviaire, au 24^{ème} rang pour l'efficacité du transport aérien et au 20^{ème} rang pour les ports maritimes alors que ces critères sont essentiels à la compétitivité et à l'attractivité d'un pays. La dégradation du score est également sensible pour la fiabilité de l'approvisionnement en eau (20^{ème} rang) et électricité (43^{ème} rang).

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : LE GRAND DÉCLASSEMENT ?

Un recul de la France dans le classement 2019 du World Economic Forum



La France se situait en première position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de ses routes. Elle se trouve désormais en 18^{ème} place.



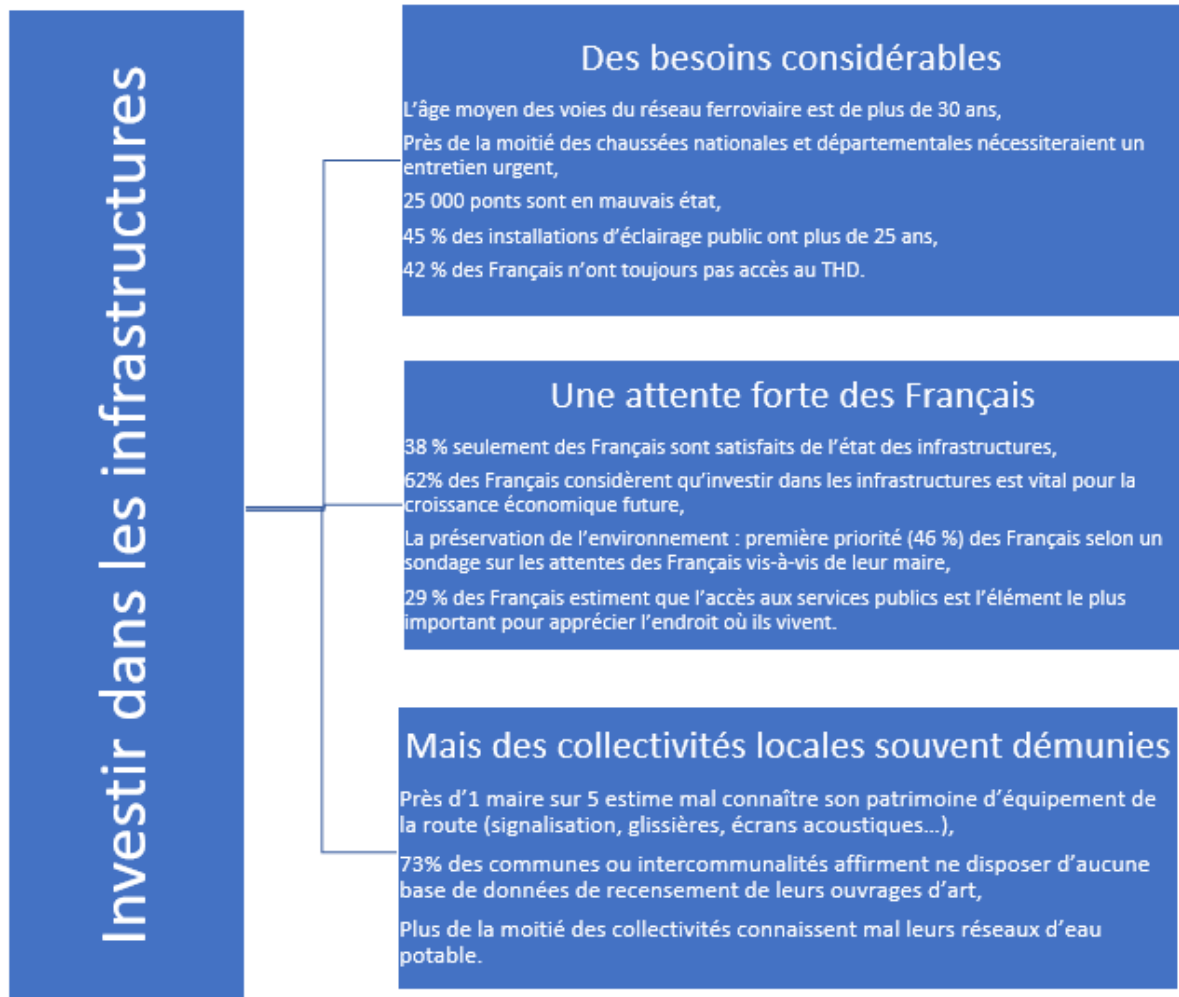
Elle est au 15^{ème} rang pour l'efficacité de son service ferroviaire. Elle était seconde en 2008-2009 pour la qualité de ses chemins de fer.



Les ports maritimes figurent au 20^{ème} rang mondial (10^{ème} rang en 2008-2009)

Source : WEF

Besoins en infrastructures : des attentes fortes des Français



Pour les (futur/es) maires, il y a urgence à investir pour les territoires

- Parce que les besoins sont là !
- Parce que les attentes des Français sont fortes !

L'égalité des chances territoriales est aujourd'hui une revendication forte, et elle ne s'est pas seulement exprimée à travers le mouvement des gilets jaunes. C'est un enjeu global de cohésion de notre société. L'égalité des chances territoriales passe par un triptyque :

- **Activité** : recréer dans les territoires les conditions de l'activité économique
- **Mobilité et infrastructures** : les financements ne sont pas à la hauteur. Il ne faut pas opposer mobilité du quotidien et grands projets, ils sont complémentaires. Les mobilités durables doivent en outre soutenir la croissance verte du pays.
- **Accès aux services** : il est connexe aux deux premiers points mais est un élément essentiel à la cohésion et à la capacité de chacun de s'installer là où il a envie de vivre.

Une part de la solution passe par de nouveaux investissements à la fois pour entretenir l'existant et pour préparer l'avenir : les élus et candidats aux élections, qui sont au plus proche du terrain et du quotidien le savent... La clé de 2020, ce sera donc la capacité à agir des futur élus en lançant de nouveaux projets très rapidement et soutenir l'investissement dès l'année des élections. Redonner le pouvoir au local de changer les choses, c'est indispensable car il y aujourd'hui urgence à revitaliser nos territoires !

Nos Territoires brûlent - Redonner du pouvoir au local

" Je crois en la France plurielle. Notre République est indivisible mais reconnaissons un droit à la différence pour chacun de nos territoires et donnons-leur vraiment les moyens de faire. "

Les territoires sont les grands oubliés de la République. La colère monte. Alors que la crise des gilets jaunes aurait dû être un électrochoc pour le gouvernement, les investissements indispensables pour la mobilité, le numérique, la santé, l'éducation et les services ne sont toujours pas au rendez-vous. Quelle erreur ! Réinvestir nos territoires, c'est résoudre les grands problèmes d'aujourd'hui : la transition écologique, la cohésion républicaine, l'émancipation territoriale. Les solutions sont à portée de main : en finir avec le tout-métropole, favoriser l'égalité des chances territoriales et miser sur l'avenir en France et en Europe.

Cet ouvrage propose de redonner avant tout le pouvoir au local. À l'heure de la révolution numérique, une nouvelle donne territoriale est possible. Demain, chacun pourra travailler, vivre, s'épanouir où il le souhaite. Demain, la géographie ne sera plus un frein mais une chance !

