

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS AU GRAND DÉBAT NATIONAL

Qui sommes-nous ?

- 8 000 entreprises adhérentes, dont **98% de TPE – PME**
- 300 000 emplois, dont **82% en CDI**
- + de 40% de l'activité des TP avec les **collectivités locales**
- 1/3 des salariés **de moins de 35 ans**
- !! Seulement **13% de femmes**
- **200 000 embauches attendues** au cours des 5 prochaines années
- **12 000 apprenti(e)s en formation professionnelle** aux métiers des TP dans cinq ans

Que font nos entreprises ?

- Des travaux routiers, des travaux électriques, de l'adduction d'eau, de l'assainissement, des canalisations, des ouvrages d'art et l'équipement industriel, des terrassements, des voies ferrées, des fondations spéciales, des sondages et des forages, des travaux souterrains, des travaux en site maritime ou fluvial.

Pourquoi participer au grand débat national ?

La FNTP a invité ses adhérents à s'engager activement dans le grand débat national organisé sur l'ensemble du territoire à l'initiative du Président de la République. En tant que citoyens, en tant que chefs d'entreprise, mais aussi et surtout en tant qu'acteurs au quotidien de la cohésion des territoires, les entreprises de travaux publics sont pleinement légitimes pour contribuer à cette consultation.

Cette grande consultation citoyenne a été l'occasion de rappeler que les infrastructures ne font pas seulement partie de la vie de nos concitoyens qui sont attachés à leur qualité. Elles participent à l'intérêt général :

- En contribuant au désenclavement des territoires, à la mobilité de tous les Français, à l'égal accès aux services publics et aux emplois ;
- En créant de la richesse économique, elles participent à la croissance des territoires ;
- En participant à la transition écologique et à la lutte contre le changement climatique, elles sont au cœur des priorités de nos concitoyens pour l'avenir de leurs enfants.

Comment s'est organisée la consultation des entreprises de travaux publics ?

- Un questionnaire a été adressé aux entreprises de travaux publics par les Fédérations Régionales de travaux publics ;
- Un kit de questions / réponses a été mis à la disposition des entrepreneurs de TP pour les aider à parler de notre activité à l'occasion des réunions publiques organisées sur le territoire.
- Des débats et /ou des groupes de travail dans plusieurs régions ont été organisés pour faire remonter des propositions.

Quels sont les grands axes qui ressortent de la consultation ?

Les propositions ont été notées de + à +++, en fonction du nombre de citations répertoriées.

1. Améliorer l'entretien de nos infrastructures
2. Faciliter la vie des entreprises de travaux publics
3. Assouplir le poids des réglementations dans la conduite des projets locaux
4. Renforcer l'aide à l'ingénierie des collectivités locales
5. Remettre les communes au cœur de l'action locale, les intercommunalités étant perçues comme une nouvelle source d'immobilisme et de complexification
6. Déverrouiller l'investissement local

BRUNO CAVAGNÉ

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

Je remercie très chaleureusement toutes les entreprises de travaux publics qui ont pris le temps de répondre à la consultation que nous leur avons adressée.

L'analyse des réponses reçues fait ressortir, sans surprise, plusieurs revendications récurrentes de nos entreprises, telles que le **respect des délais de paiement par les donneurs d'ordre publics**, qui constitue un combat de longue haleine pour la Fédération Nationale des Travaux Publics. **La complexité grandissante des normes applicables et des délais administratifs mis en œuvre** font l'objet de nombreuses citations. Les procédures d'instruction applicables aux projets sont perçues comme une source d'immobilisme préjudiciable au développement économique local ou au bon entretien des infrastructures.

Mis en exergue au moment de l'examen du projet de loi de finances pour 2019 avec **la suppression de l'aménagement fiscal sur le Gazole Non Routier**, les enjeux environnementaux ont également fait l'objet de nombreuses citations. Si les entreprises de travaux publics ne contestent pas l'impérieuse nécessité de contribuer à la transition écologique, elles pointent l'absence d'engins de substitution plus écologiques aujourd'hui disponibles sur le marché. Plus globalement, nos entreprises appellent à **plus de bon sens dans l'application du code de l'environnement** pour trouver un juste équilibre pour développer nos infrastructures dans un environnement durable. **Le manque d'ingénierie locale constitue par ailleurs une difficulté majeure** pour nos entreprises depuis le démantèlement du ministère de l'équipement dans les années 90.

Remarquable, l'ampleur des citations relatives **au manque d'entretien des infrastructures**. Les entreprises de travaux publics alertent depuis plusieurs années les pouvoirs publics sur le vieillissement d'un certain nombre d'infrastructures. L'actualité récente leur donne hélas raison (le ferroviaire et l'entretien des canalisations ont généré le plus de contributions). Beaucoup d'entre elles avaient imaginé que l'effondrement du pont Morandi à Gênes en août dernier agirait comme un électrochoc. Or, il ne semble pas que cela soit le cas. A quelques mois des élections municipales, cette absence de réaction des pouvoirs publics paraît d'autant plus inquiétante que l'activité des travaux publics connaîtra sans aucun doute un **ralentissement par l'effet du cycle électoral**. Les difficultés de financement de l'AFITF et le recul des ambitions gouvernementales sur la loi d'orientation des mobilités constituent une source d'incompréhension supplémentaire.

Le manque de visibilité des circuits de financement, la suppression de la taxe professionnelle et la baisse subie de la DGF ces dernières années ont été autant de freins à l'investissement local. La question du financement des infrastructures est centrale, dans un contexte de tension fiscale très forte. Comme de nombreux Français, les entreprises de travaux publics ne contestent pas le principe de l'impôt. Elles s'interrogent sur son efficacité. Citée à plusieurs reprises, **l'instauration d'un système de fléchage des impôts et des taxes vers des postes de dépenses identifiés** contribuerait fortement à redonner du sens à l'imposition.

Enfin, l'environnement institutionnel et l'organisation territoriale des pouvoirs publics ont fait l'objet de nombreuses critiques. **L'entrée en vigueur de la loi NOTRe a profondément bouleversé les équilibres locaux**. Pour nos entreprises de travaux publics, la montée en puissance de l'intercommunalité est souvent perçue comme une source de technocratie et de bureaucratie supplémentaire. La création des grandes régions devrait s'accompagner d'un transfert de compétences qui leur permettrait de devenir de véritables pilotes des politiques d'aménagement et de mobilité, car elles seules sont aujourd'hui garantes d'une vision globale et équilibrée entre développement rural et métropolitain sur leur territoire.

INFRASTRUCTURES // ATTENTION DANGER LES ENTREPRISES TIRENT LA SONNETTE D'ALARME SUR LE MANQUE D'ENTRETIEN DE NOTRE PATRIMOINE

- Les besoins de renouvellement des réseaux d'eau sont urgents (++++)

Témoignages :

« Les délais administratifs pour établir les diagnostics et aboutir aux réparations des canalisations d'eau peuvent durer jusqu'à 6 ans. Sachant qu'une fuite conduit à une perte moyenne de 10m³ d'eau par jour, cela représente 18 250 m³ d'eau gâchée ! »

« L'ampleur des fuites d'eau dans notre pays constitue un véritable scandale environnemental ! »

« Pour la plupart des infrastructures, il n'existe aucun indicateur permettant de mesurer la qualité de l'entretien. Les donneurs d'ordre publics font comme bon leur semble, ce qui n'est pas toujours responsable pour la bonne gestion des deniers publics et la sécurité des usagers. »

Propositions :

- Mettre en place un registre de suivi de l'état du patrimoine pour toutes les infrastructures (+++)
 - S'inspirer de ce qui existe déjà pour l'eau avec SISPEA mais en le rendant plus efficace
 - Imposer des règles scientifiques et éprouvées de surveillance du vieillissement des infrastructures aux collectivités locales pour qu'elles établissent un « prévisionnel » de l'entretien régulier de leur patrimoine (+)
- Simplifier drastiquement les diagnostics, enquêtes, études préalable au lancement d'une procédure d'appels d'offres en vue de la réalisation de travaux d'entretien (+)
- Mettre en place un système de bonus / malus pour les collectivités qui appliquent les orientations données au niveau national (cf. Assises de l'eau) (++)

COLLECTIVITÉS LOCALES ET ENTREPRISES DE TP // DES PROPOSITIONS POUR FACILITER LA VIE DE TOUS

→ Pour améliorer la vie des entreprises de travaux publics :

- Renoncer définitivement à l'augmentation de fiscalité sur le Gazole Non Routier (GNR) utilisé pour les engins de travaux publics (++++)
- Améliorer les délais de paiement (++++)
 - Notamment chez les grands opérateurs SNCF et RATP
- Lutter contre les délais cachés (++)
- Simplifier la chaîne des règlements (+)
- Améliorer la trésorerie des entreprises (++)
- Réduire la lourdeur administrative des appels d'offres publics (++)
- Réduire et simplifier les tâches administratives des entreprises (+++)
- Simplifier les normes / lutter contre l'inflation législative (+)
- Diminuer le coût du travail (+)
- Améliorer la mobilité des salariés (+)
- Supprimer les normes inutiles ou obsolètes (+)

Témoignages :

« Depuis 2008, date à laquelle le législateur a fait voter une loi visant à améliorer les délais de paiement, aucun bénéfice n'a été constaté par les entreprises ».

« Il faut imaginer le temps passé par les conducteurs de travaux pour faire valider les situations par les clients publics. Pour un chantier particulier, la situation mensuelle fait 96 pages pour parfois 10 000 euros de travaux ! Le maître d'œuvre la fait reprendre à chaque fois et ce n'est pas un cas isolé ! ».

Propositions :

- **Flécher les impôts et les taxes sur des dépenses identifiées pour redonner du sens à l'imposition** (+++ // plusieurs propositions similaires).
- S'inspirer des règles applicables pour les transporteurs réglés à 30 jours sans aucun besoin de vérifier la réalisation de leur prestation.
- Prévoir, en cas de blocage de la validation du règlement de l'entreprise, la possibilité de règlements de situations sur la base de 80 % des montants estimés par l'entreprise, à régulariser sur la ou les situation(s) suivante(s).
- Appliquer des intérêts moratoires automatiques majorés de 100%.
- Aligner le régime et les sanctions des délais de paiement dans les secteurs public et privé.
- Généraliser les avances pour tous les marchés à hauteur de 20% minimum.
- Verser immédiatement les avances dès la notification du marché.
- Instituer la stabilité fiscale pendant la durée d'une mandature.
- Accélérer et simplifier les déclarations de sous-traitance.

→ Pour concilier impératifs économiques et transition écologique :

- En l'absence d'engins électriques de substitution, **ne pas pénaliser les entreprises de TP qui n'ont d'autre choix que d'utiliser du GNR pour faire fonctionner leurs engins sur les chantiers** (++++).
- La transition énergétique de nos engins ne passera pas que par l'électricité. Il faut également soutenir l'acquisition des engins de dernière génération moins polluants.
- Non à l'écologie punitive ! Ne pas opposer les secteurs économiques entre eux comme cela aurait été le cas, en cas de suppression du GNR, entre les entreprises de TP et les entreprises du secteur agricole ou paysager (+++).
- Adapter les lois sur l'économie circulaire à la réalité du terrain et des chantiers (+).

Propositions :

- Permettre l'utilisation du GNR jusqu'à la mise sur le marché d'engins de substitutions plus écologiques.
- Créer un marché pour les véhicules utilitaires électriques.
Le marché des véhicules utilitaires électriques ne pourra se développer qu'à la condition de le rendre compétitif face aux solutions gazole existantes : En effet, les véhicules classiques ont un poids de 3500kg pour une charge utile de 1500 kg. Les véhicules utilitaires électriques étant plus lourds de 500 kg, soit on réduit la charge utile du véhicule (de 33%, 1.000 kg au lieu de 1.500) ce qui rend la solution non viable, soit on augmente le poids des véhicules pour conserver une charge utile équivalente. Dans cette deuxième hypothèse, il convient d'étendre l'autorisation de conduire des véhicules de 4000 kg aux détenteurs du permis B.
- Reconnaître l'utilité publique des plateformes de recyclage de déchets des Travaux Publics et favoriser leur implantation à travers les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux.

→ Pour lutter contre les effets de cycle électoral :

- Lutter contre les effets du cycle électoral qui perturbent le fonctionnement des entreprises (+++).

Propositions :

- Rendre obligatoire la mise en œuvre de programmes pluriannuels d'entretien des infrastructures.
- Exiger un lissage de la commande des collectivités locales jusqu'à la fin du mandat.

→ Pour améliorer l'action des collectivités locales :

- Respecter les obligations environnementales en faisant preuve de bon sens (++++):
 - Revenir à une interprétation stricte du code de l'environnement pour éviter toutes les aberrations constatées sur le terrain par excès de zèle.
Ex. Deux viaducs de 50m construits pour le franchissement d'un ruisseau d'un mètre de large, sous prétexte qu'il s'agit d'un habitat potentiel de l'écrevisse à patte blanche, sans que cette dernière n'ait jamais été observée !
- Raccourcir les délais administratifs qui sont autant de freins au développement de l'économie locale (+++):
 - Voir supra. Jusqu'à 6 ans pour une fuite d'eau !
 - 5 à 10 ans pour l'ouverture d'une carrière ;
 - 18 mois pour une centrale d'enrobée fixe ;
 - 9 mois pour une installation temporaire de malaxage d'enrobés mobile.
- Rationaliser les délais de recours (++) ;
- Aide à l'ingénierie technique et financière (++++):
 - Créer des agences départementales d'aide à l'ingénierie ;
 - S'inspirer de la création de l'agence d'ingénierie du département des Yvelines pour les communes rurales (1 citation).

Témoignages :

« L'organisation et la complexité de l'organisation territoriale alimentent l'impression d'un pays archaïque, incapable de se réformer, un pays plus enclin à inventer des procédures pour empêcher de faire que des procédures pour initier l'envie de faire ».

« Le processus de décision publique ne doit pas conduire à l'immobilisme. »

« Combien de projets ont été étudiés en France et n'ont jamais été lancés ? Des millions ! Et tous les frais engagés n'auront servi à rien. »

→ Pour clarifier l'organisation territoriale des pouvoirs publics :

- Réviser la loi NOTRe (++++);
- Abroger la loi NOTRe (+);
- Supprimer les intercommunalités qui sont un frein à la réalisation des projets (+);
- Redonner plus de pouvoirs aux maires (++).

Propositions :

- Se servir des intercommunalités pour avoir du personnel très spécialisé dans divers domaines : juridique, urbanisme, environnement, social, pôle de recherche de subvention.
- La prise des compétences eau et assainissement par les intercommunalités va dans le bon sens mais la possibilité de décaler le transfert à 2026 peut être un frein au développement de projets.
- Faire des intercommunalités des regroupements volontaires par intérêts.
- Faire des Départements des annexes de la Région.
- Supprimer quelques petites communes (moins de 200 habitants) proches d'autres communes plus importantes.
- Créer un guichet unique pour tous les projets d'infrastructure, qui réunirait les entreprises, les donneurs d'ordre et les financeurs.

Témoignages :

« Il faut être la France pour imaginer la construction et la gestion des collèges par le Département et la construction et la gestion des lycées par la Région. Que dire des routes dites départementales, dans une période où la mobilité est un des soucis majeurs de la société. Que dire du fonctionnement entre les intercommunalités et les communes où chacun conserve un bout de toutes les compétences, malgré les transferts. »

« Ne serait-il pas possible d'imaginer la « ville partout », à savoir faciliter et accélérer la mobilité vers la ville, les aéroports, les gares nationales par des transports rapides ? ».

INVESTISSEMENT LOCAL // DES LEVIERS FINANCIERS A TROUVER POUR RÉDUIRE LES FRACTURES TERRITORIALES

→ Pour favoriser l'investissement dans des infrastructures de proximité et leur entretien :

- Remettre en place la taxe professionnelle ou à défaut, d'autres recettes aux communes (++++).
- Faire en sorte que les fonds FEDER et les financements européens dédiés aux infrastructures soient pleinement utilisés (+++).
- Inciter les collectivités locales à recourir à l'emprunt pour financer les projets d'infrastructures (++).
- Clarifier les différentes modalités de financement des infrastructures et limiter les cofinancements (++).
- Simplifier le maquis des subventions à destination des collectivités locales (+++).
- Rééquilibrer les investissements entre Paris et la province.

Témoignages :

« La Loi d'Orientation des Mobilités est une avancée forte mais elle comprend aujourd'hui de trop nombreuses disparités qui pénalisent et oublient les secteurs ruraux, futurs déserts français de demain. »

Proposition :

- Mettre en place un fonds à l'innovation par territoire, pour inciter à la multiplication de « marchés innovants » sur tout le territoire et pas seulement dans les grandes agglomérations.

Patrimoine des infrastructures : en quelques chiffres, attention danger !

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 critique (plus de 48 ans) (SISPEA)
- 1 litre d'eau sur 5 est perdu pour cause de fuites sur le réseau (rendement de 79,7 %) (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). (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 (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. (Ministère des transports)
- 17 % des routes et 7 % des ponts gravement endommagés (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 (Inspection générale des finances)
- 55 % des chaussées départementales sont en bon état, 33 % nécessitent un entretien et 12 % sont en mauvais état (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 (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 %) (IMDM pour SNCF-Réseau)
- 30 ans d'âge moyen des voies et aiguillages (IMDM pour SNCF-Réseau)
- 25 % des ouvrages d'art dégradés ou très dégradés dont 10 % présentant de fortes voire de très fortes avaries (IMDM pour SNCF-Réseau)
- 7,4 % des tunnels dégradés ou très dégradés (IMDM pour SNCF-Réseau)
- Vieillesse des équipements de signalisation (IMDM pour SNCF-Réseau)

Éclairage (9 millions de points lumineux)

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

Couverture numérique

- La couverture numérique du territoire reste encore très inégales puisque 7,5 millions de Français sont encore privés d'un accès internet correct et 500 000 n'ont encore aucun accès. (UFC-Que Choisir)
- Internet fixe : 44 % des Français n'ont pas accès au très haut débit (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 ».