

**RÉINVESTISSONS
LA FRANCE** ”

**UN APPEL À AGIR
COLLECTIVEMENT
POUR NOTRE PAYS**

**23 FÉVRIER 2017 FORUM
DES TRAVAUX PUBLICS**
CARROUSEL DU LOUVRE, PARIS

DOSSIER DE PRESSE

/// **CONTACTS PRESSE :**
JEAN-CHRISTOPHE GOUX-REVERCHON, FNTP - 06 45 84 45 69 - GOUXREVERCHONJC@FNTP.FR
ALICE DEKKER, IDEACOM - 06 16 58 21 60 - ADEKKER@IDEACOM.COM

- // **P. 01** Forum Réinvestissons la France
23 février 2017
- // **P. 06** Les Travaux Publics en France
- // **P. 08** Des infrastructures au service de tous
- // **P. 10** Des solutions innovantes
- // **P. 11** Des opérations emblématiques
- // **P. 12** Réinvestissons pour...
 - // **P. 12** Relancer la compétitivité de la France
 - // **P. 14** Réussir la croissance verte
 - // **P. 16** Renforcer la cohésion sociale et territoriale
- // **P. 18** 1000 projets pour réinvestir la France
- // **P. 24** 12 propositions pour une politique
d'infrastructures et d'attractivité des territoires
- // **P. 30** Charte Réinvestissons la France
S'engager pour réussir 2017-2022
- // **P. 32** La Fédération Nationale des Travaux Publics

FORUM RÉINVESTISSONS LA FRANCE 23 FÉVRIER 2017

“

À tous ceux qui se sentent concernés par l'utilité des infrastructures pour notre pays et par les entreprises qui les construisent et les entretiennent, la Fédération Nationale des Travaux Publics donne rendez-vous

**le 23 février 2017
au Carrousel du Louvre à Paris,
pour le Forum des Travaux Publics
« Réinvestissons la France ».**

À J-2 mois de l'élection présidentielle, elle propose de se joindre à une réflexion sur l'utilité d'investir dans les infrastructures lors du prochain quinquennat et sur l'évolution de la filière Travaux Publics.

Les principaux **candidats à l'élection présidentielle** seront présents lors de la séance plénière de l'après-midi.

Le Forum sera aussi celui des solutions innovantes dans les Travaux Publics. Dans la zone d'exposition chacun des visiteurs sera interpellé par les nouvelles technologies telles qu'elles se développent dans la filière.

Entrepreneurs, jeunes étudiants en TP, élus, journalistes... chacun y trouvera de l'information selon ses centres d'intérêt : outre la discussion avec les exposants, une dizaine d'ateliers/conférences déclinant les thèmes de la **compétitivité, de la cohésion et de la croissance verte** seront proposés, de même que des **animations** autour de **l'innovation**.

Tout au long de la journée, une télé digitale **accueillera** les diverses parties prenantes concernées par les infrastructures pour recueillir leurs points de vue sur les sujets.

”

// S'ENGAGER POUR RÉUSSIR

Ce Forum sera l'occasion de débattre de l'évolution de la filière TP et de rencontrer les candidats à l'élection présidentielle pour les mobiliser sur l'avenir des infrastructures.

Bruno Cavagné, Président de la FNTF

« réclame avant tout un cap clair pour le quinquennat sur ce que doit être une politique d'infrastructures et d'attractivité des territoires. Il attend des candidats à l'élection présidentielle une approche de la dépense publique qui distingue clairement dépense de fonctionnement et dépense d'investissement. La question de l'investissement public doit être posée de manière concrète et pragmatique. A une dépense publique ou une réduction de dépense publique doivent correspondre une vision de politique économique. »

La Fédération Nationale des Travaux Publics proposera aux candidats une charte d'engagement autour de 4 thèmes :

- Lancer un plan d'investissement sur les réseaux et les infrastructures (mobilité, eau, énergie, numérique) parce que les besoins sont immenses.
- Se doter d'une gouvernance pour les infrastructures et définir une stratégie donnant de la visibilité aux acteurs économiques.
- Rétablir la confiance entre l'État et les collectivités locales (qui réalisent 70% de l'investissement public).
- Accélérer les procédures et rationaliser les voies de recours pour concilier respect de la décision politique, exigence de concertation publique et avancement des projets.

// LES ÉVÉNEMENTS

**COMPÉTITIVITÉ
COHÉSION SOCIALE ET
TERRITORIALE
ET CROISSANCE VERTE**
RYTHMERONT LES ÉVÉNEMENTS
DE LA JOURNÉE

Au programme :

Ateliers et conférences entre 10h30 et 15h00
Séance plénière avec les candidats à l'élection présidentielle, à partir de 15h00
Remise des Trophées des Travaux Publics, à partir de 18h00
Spectacle « Les Chevaliers du Fiel » à 20h30



Pour connaître les horaires et intervenants, merci de vous reporter au site www.reinvestissonsfrance.fr

LES ATELIERS ET CONFÉRENCES :

//COMPÉTITIVITÉ

- 10h30 - 11h30 : **La révolution numérique dans les Travaux Publics**
avec en conclusion une mini-conférence de GILLES BABINET (à partir de 11h30)
- 12h - 12h45 : **Les Travaux Publics champions à l'international**
- 13h30 - 15h : **Les infrastructures intelligentes au cœur de la compétitivité**

//CROISSANCE VERTE

- 10h30 - 11h15 : **Travaux Publics, constructeurs par nature** (artificialisation, biodiversité)
- 11h15 - 12h00 : **Travaux Publics, ressourcez-vous !** (eau, économie circulaire et territoire, smartgrids)
- 12h00 - 12h45 : **Energie et climat, les Travaux Publics présents pour demain** (éclairage public, route et aléas climatiques)
- 13h30 - 15h00 : Conférence de JEAN-LOUIS ETIENNE, médecin, explorateur

//COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE

- 10h30 - 11h45 : **Mon entreprise et moi**
- 11h45 - 13h00 : **Territoires : Retour vers le futur**
- 13h30 - 15h00 : **Le fait religieux en entreprise**

Parmi les intervenants

GILLES BABINET

Multi-entrepreneur et Digital Champion de la France auprès de la Commission européenne.

Entrepreneur et autodidacte de formation, Gilles Babinet a fondé de nombreuses sociétés dans des domaines aussi différents que le BTP, le design ou le développement de sites web. Il est également à l'origine de CaptainDash, une société qui offre un outil permettant aux directions marketing des entreprises de créer facilement des dashboard centralisant l'ensemble des données de l'entreprise.

En 2011, il est élu premier Président du Conseil national du numérique, instance consultative qui a pour charge d'éclairer les pouvoirs publics sur les enjeux de l'économie numérique et d'améliorer le dialogue entre le gouvernement et le secteur de l'Internet.

Depuis juin 2012, Gilles Babinet est Digital Champion auprès de la Commission Européenne, et à ce titre représente la France au sein de la Commission en charge des enjeux numériques.

Il vient de publier en décembre 2016 « Transformation digitale : l'avènement des plateformes ».

) Gilles Babinet sera en conférence au Forum dans l'espace Compétitivité à 11h30 et interviendra dans le cadre de la conférence sur les infrastructures intelligentes à partir de 13h30.

JEAN-LOUIS ÉTIENNE

Médecin, explorateur de l'Arctique et de l'Antarctique, Jean-Louis Étienne part régulièrement à la découverte des territoires les plus extrêmes du monde et des limites physiologiques du corps humain. Il est le défenseur des pôles et des océans, le témoin privilégié des effets du changement climatique.

Dans son dernier livre « Inventer sa vie », il livre son parcours : son enfance dans le Tarn, le CAP de tourneur-fraiseur puis la faculté de médecine et ses passions : les grands espaces et le dépassement de soi. Pour lui, « on ne repousse pas ses limites, on les découvre ».

Son témoignage, mélange d'expériences de vie et de vision sur les grands équilibres qui fondent l'écosystème monde, éclairera sur les enjeux et les voies d'action d'une croissance verte.

) Jean-Louis Étienne sera en conférence au Forum dans l'espace Croissance Verte à 11 h 30.

PATRICK BANON

Écrivain, essayiste, spécialisé en sciences des religions et systèmes de pensée (École Pratique des Hautes Études), chercheur, associé à la Chaire Management et Diversité de l'Université Paris-Dauphine, Patrick Banon est également expert auprès d'entreprises et d'institutions en gestion de la diversité culturelle et religieuse. Il a récemment publié Marianne en Péril : Religions et Laïcité (Presses de la Renaissance) et le Guide du Mieux Vivre Ensemble (Actes Sud).

) Patrick Banon interviendra dans le cadre du débat « le fait religieux en entreprise » dans l'espace Cohésion sociale et territoire à 13h30.



Pour connaître les autres intervenants merci de vous reporter au site www.reinvestissonsfrance.fr/les_intervenants-228fr.php

Les exposants

Près de 50 innovations seront présentées dans 7 zones d'exposition. Elles illustreront la savoir-faire des entreprises en matière de compétitivité et de croissance verte. Darwin des matériaux (enrobés, le béton, la biodiversité), cycle de l'eau, énergies, ville de demain, nouvelles mobilités, aménagements souterrains, construire autrement sont autant de thèmes qui donneront lieu à exposition, démonstration et échanges.

Sur la partie cohésion, sera représenté le réseau des centres de formation de la profession « excellences TP ».

Les étudiants présents rencontreront des professionnels pour tester leurs CV et s'essayer à l'entretien de recrutement.



Pour connaître les horaires et intervenants, merci de vous reporter au site www.reinvestissonsfrance.fr

Nos partenaires institutionnels

- **BTP BANQUE** : Créée en 1919, BTP Banque propose une large gamme de produits et services bancaires et financiers, du produit classique au produit sur mesure pour répondre au mieux aux besoins spécifiques de ses clients. BTP Banque est un établissement dédié aux PME du BTP depuis plus de 90 ans.
Son site internet www.ccca-btp.fr
- **CCCA BTP** : Le CCCA-BTP est une association nationale, professionnelle et paritaire. Il met en œuvre la politique de formation professionnelle initiale aux métiers de la construction par l'apprentissage définie par les partenaires sociaux de la branche. Il anime, coordonne et contribue au financement du réseau de l'apprentissage BTP, avec 118 centres de formation d'apprentis (CFA) du BTP.
Son site internet www.constructys.fr
- **CONSTRUCTYS** : Le paritarisme est le fondement de la gouvernance de Constructys, OPCA de la construction. Il garantit le respect des intérêts des employeurs comme des salariés par une juste représentation des parties dans les négociations et prises de décisions quant à la politique de formation de la Branche.
Son site internet www.constructys.fr
- **OPPBTP** : Au service des entreprises du Bâtiment et des Travaux publics, l'Organisme de prévention contribue à la promotion de la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail. Grâce aux 332 collaborateurs répartis partout en France, l'Organisme accompagne les entreprises du secteur via des actions d'information, de conseil, de formation à la prévention des risques.
Son site internet www.preventionbtp.fr facilite l'accès à la prévention à tous les professionnels en leur offrant des services personnalisés et gratuits. Découvrez le plan stratégique de l'OPPBTP.
- **PROBTP** : Sans but lucratif et à gestion paritaire, PRO BTP propose un ensemble de garanties et de services de protection sociale aux entreprises, artisans, apprentis, salariés et retraités du BTP. En signant, le 22 mars 1993, l'accord qui regroupait au sein de PRO BTP les moyens techniques et humains des six institutions de retraite et de prévoyance du Bâtiment et des Travaux publics, les partenaires sociaux ont voulu préparer l'avenir autour d'objectifs très clairs : donner aux entreprises et aux artisans un interlocuteur unique pour tout ce qui concerne la protection sociale, harmoniser et simplifier la gamme de services et de prestations.
Son site internet www.probtp.com
- **SMA** : Groupe d'assurances variées (assurances de biens et de responsabilités, de personnes, vie, épargne, retraite, prévoyance, santé), la SMA est constituée de deux mutuelles pivots :
- SMABTP, spécialiste de l'assurance de biens et de responsabilités, des métiers de la construction et de l'immobilier, et des flottes automobiles ;
- SMAvie, spécialisée dans les assurances de personnes (vie, épargne, retraite, prévoyance, santé).
Son site internet www.groupe-sma.fr

SE RENDRE AU FORUM

Le Carrousel du Louvre

99 rue de Rivoli - 75001 Paris
sous le musée du Louvre



METRO :

Lignes 1 et 7 : Palais Royal- Musée du Louvre 1 7

Lignes 7 et 14 : Pyramides 7 14



PARKING :

Parking Q-Park : accessible par l'avenue du Général Lemonnier *sortie directe dans le Carrousel*

Parking SAEMES : 15 rue des Pyramides à 4 mn à pied du Carrousel



BUS :

76 48 72 21 81 67 69 68



RENSEIGNEMENTS :

reinvestissons-lafrance@fntp.fr

01 44 13 31 82

// LES TRAVAUX PUBLICS EN FRANCE

Les entreprises de Travaux Publics construisent, posent, entretiennent, rénovent les réseaux d'infrastructures :

➤ DE COMMUNICATION

Routes, rues, autoroutes, ponts, tunnels, lignes de chemin de fer, de LGV, parkings, pistes cyclables, métro, tramway, voies navigables, ports, réseaux télécoms, numériques, de fibre optique, ...

➤ D'EAU

Réseaux d'eau potable, d'eaux pluviales, d'assainissement, stations d'épuration, ...

➤ DE DÉCHETS

Usine d'incinération, de retraitement, ...

➤ D'ÉNERGIE

Centrales nucléaires, hydraulique, charbon..., lignes électriques aériennes ou enterrées, éclairage public, illuminations, éoliennes, ...

➤ DE LOISIRS

Stades, bases de loisirs, ...

FORTES DE LEURS

245 000

SALARIÉS EN FRANCE,
LES

7 500

ENTREPRISES FRANÇAISES
DE TRAVAUX PUBLICS
ONT RÉALISÉ

64,9

milliards
D'EUROS DE CHIFFRE D'AFFAIRES
EN 2015,

DONT PRÈS DE

44%

À L'INTERNATIONAL.

Une commande très majoritairement publique

Plus des deux-tiers des commandes sont d'origine publique. Même si l'État ne représente que 3% de la clientèle des Travaux Publics, il demeure l'un des principaux leviers pour les projets d'infrastructures par ses décisions politiques, ses politiques budgétaires et ses co-financements.



// LES COLLECTIVITÉS LOCALES



// LE SECTEUR PRIVÉ



// LES GRANDS OPÉRATEURS

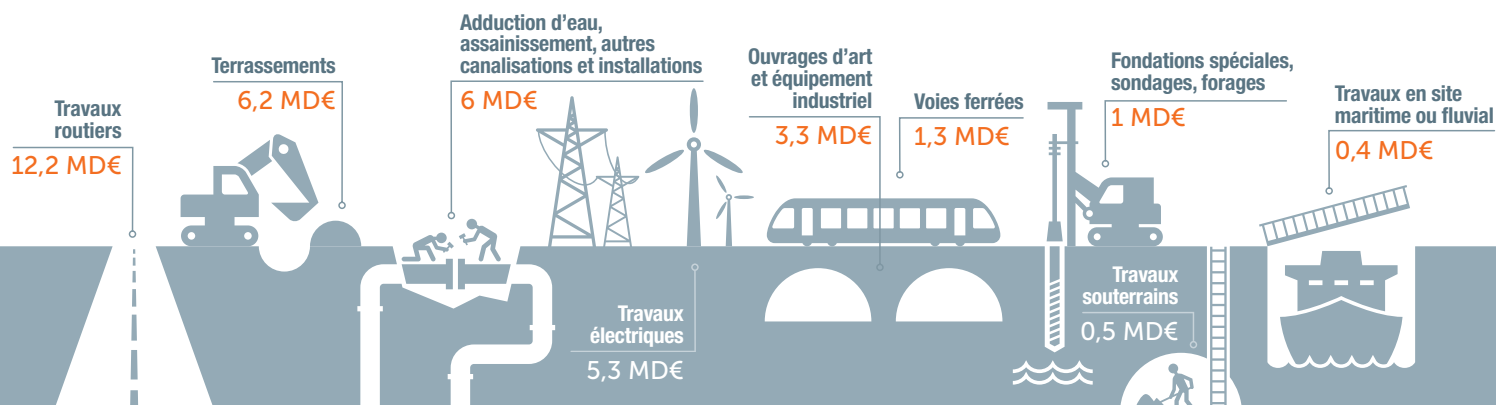


// LES CONCESSIONS
ET CONTRATS
DE PARTENARIATS



// L'ÉTAT

Une diversité d'ouvrages



Source : FNTP, enquête annuelle 2015

Les entreprises de Travaux Publics et leurs salariés construisent et entretiennent au quotidien l'ensemble des infrastructures et réseaux qui maillent nos territoires. En conséquence, il existe une grande diversité de spécialités et de métiers couverts par l'activité des Travaux Publics.



Pour aller plus loin...

Le rapport annuel 2016 donne une vision d'ensemble du secteur des Travaux Publics et s'articule autour du message clé « Réinvestissons la France ».

Il met en lumière le rôle des entreprises de TP et des infrastructures pour relancer la compétitivité de la France, renforcer la cohésion sociale et territoriale et relever les défis de la transition écologique et de la croissance verte.



Consulter le rapport annuel



UN SECTEUR EN ATTENTE DE PLUS DE VISIBILITÉ

Pénalisé par sa forte dépendance envers la commande publique dans un contexte de restriction budgétaire et de crise financière, le secteur des Travaux Publics a traversé ces 8 dernières années l'une des plus dures crises de son histoire. 30 000 emplois ont été détruits et le secteur a perdu plus d'1/5 de son chiffre d'affaires depuis 2008. Pour Bruno Cavagné, Président de la FNTP, « l'année 2015 a été la pire année depuis 30 ans ». Contrairement au reste de l'économie française, cette crise s'est même intensifiée ces 2 dernières années sur fond de baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales et de fortes instabilités institutionnelles (loi NOTRe).

En 2016, le secteur des Travaux Publics affiche enfin des premiers signes d'inflexion de l'activité (+3,6% de janvier à novembre 2016) marquant l'arrêt de la chute ininterrompue de l'activité. Ce redressement poussif et à deux vitesses selon les régions et les spécialités devrait se poursuivre en 2017 (+2,5% en valeur et +1,7% en volume). Pour Bruno Cavagné « le secteur est aujourd'hui convalescent et cette timide reprise reste à confirmer ». Au-delà de 2017 ? Malgré plusieurs grands projets en cours (Grand Paris, le plan de relance autoroutier, Plan France Très Haut Débit,...), c'est la dynamique de l'investissement public local et de la commande publique en général qui déterminera l'avenir du secteur des Travaux Publics ces 5 prochaines années. L'année 2017, en tant qu'année d'élection présidentielle, sera à ce titre une année charnière pour les Travaux Publics. Les choix de politique économique et la politique d'infrastructures du prochain gouvernement influenceront fortement la conjoncture des Travaux Publics mais aussi la compétitivité de l'ensemble des secteurs d'activité, la qualité de vie de nos concitoyens ainsi que l'inscription du pays dans la transition écologique.

// DES INFRASTRUCTURES

AU SERVICE DE TOUS

Les entreprises de Travaux Publics travaillent chaque jour à la construction des infrastructures de demain et à leur entretien. Véritable système sanguin du pays, les réseaux irriguent nos territoires et contribuent à leur développement économique, à leur avenir et à notre qualité de vie.

Les infrastructures (soit un patrimoine de 2 000 milliards d'euros en France) sont garantes du bon fonctionnement des activités économiques, de la cohésion sociale et territoriale et de la transition écologique du pays. Sources de richesses, de productivité et de bien-être, elles constituent un patrimoine à préserver et à développer.



PROTÉGER LES TERRITOIRES

La protection des milieux fragiles, la construction de digues pour lutter contre les inondations ou les travaux de génie écologique sont des enjeux majeurs. Le coût des inondations du mois de juin 2016 en France est évalué à 1 milliard d'euros. En rendant les territoires résilients face aux aléas, il s'agit de limiter au maximum l'impact des catastrophes naturelles sur les habitants et sur leurs biens.

RELANCER LE TRANSPORT PAR VOIE FLUVIALE

Avec 8 500 km de voies navigables, la France dispose d'un quart du réseau fluvial européen. Pourtant, le fret associé représente moins de 3% du transport de marchandise contre 12% en Allemagne. D'importants travaux de mise à grand gabarit ou de connexions sont nécessaires.

MIEUX VIVRE ET SE DÉPLACER EN VILLE

Les métros, tramways ou bus à haut niveau de service améliorent la mobilité et l'accessibilité dans les zones urbaines. Plus d'un Français sur deux est exposé à la pollution atmosphérique. Les aménagements urbains, espaces verts, ou équipements publics sont des éléments-clés du bien-être des citoyens et de l'attractivité d'une ville.

AMÉLIORER ET ENTREtenir LES RÉSEAUX ROUTIERS

11 000 km d'autoroutes, 387 000 km de routes départementales et nationales et 666 000 km de routes communales, 200 000 ponts et 900 tunnels routiers constituent le patrimoine routier français. De nouvelles générations de routes voient le jour : connectée, géothermique, luminescente, solaire... Il est impératif d'entretenir, de moderniser et développer ces réseaux : un automobiliste français passe en moyenne 28 heures dans les embouteillages chaque année.

ACCÉLÉRER LES ÉCHANGES D'INFORMATIONS

Le déploiement de la fibre optique est une condition indispensable à l'innovation et au développement de l'économie numérique. 20 milliards d'euros seront ainsi investis dans le Plan France Très Haut Débit (THD) avec l'objectif de couvrir 100% du territoire français d'ici à 2022. C'est essentiel car la France se classe seulement au 44^e rang mondial pour son débit internet fin 2015 et seul 1 français sur 10 est éligible à la fibre.

FAIRE FACE AUX DÉFIS ÉLECTRIQUES

Défi de la production avec l'entretien et la construction de centrales électriques, barrages ou autres énergies renouvelables. Défi de la distribution avec 100 000 km de lignes de transport à haute tension et 1,4 million de km de lignes de distribution aériennes et souterraines. Défi du déploiement de bornes de recharges pour véhicules électriques avec moins de 15 000 points de recharge déployés en 2016 bien que l'objectif à horizon 2030 s'élève à 7 millions. Défi d'un éclairage public performant où 75% des installations dans les communes ont plus de 25 ans.

OUVRIR LES TERRITOIRES À L'INTERNATIONAL

Les aéroports sont les portes d'entrées de la France et du continent européen. En France, ils ont accueilli environ 180 millions de passagers en 2015. Quant aux ports, avec 340 millions de tonnes de marchandises et 30 millions de passagers annuels, ce sont aussi des piliers incontournables du développement international.



DÉVELOPPER ET RÉHABILITER LE RÉSEAU FERROVIAIRE

La performance du réseau ferroviaire français est reconnue pour ses 2 000 km de lignes à grande vitesse. Au-delà, l'entretien et la mise à niveau de l'ensemble des 28 000 km de lignes restantes sont cruciaux pour la sécurité, le développement économique des territoires et la mobilité des voyageurs : l'âge moyen des voies est de 33 ans, soit le double de ce qui est observé en Allemagne.

STOCKER, TRANSPORTER ET DISTRIBUER LE GAZ

Les 35 000 km de gazoducs et 195 000 km de canalisations de distribution de gaz font partie des réseaux stratégiques d'un territoire, aux côtés des terminaux méthaniers et des réservoirs de stockage.

EAU : UN PATRIMOINE À RENOUVELER

Un million de km de réseaux d'eau potable et 370 000 km de réseaux d'assainissement, reliés à des structures de production, stockage et traitement. La préservation de la ressource en eau est un enjeu majeur : un litre d'eau sur cinq est actuellement perdu en raison des fuites.

// DES SOLUTIONS INNOVANTES

L'innovation, qu'elle soit de procédé, de produit ou encore d'usage, fait partie intégrante de l'ADN des Travaux Publics.

» NUMÉRIQUE ET NOUVELLES TECHNOLOGIES SONT DES ALLIÉS INCONTOURNABLES POUR LA RÉALISATION D'UNE INFRASTRUCTURE, DE SA CONCEPTION JUSQU'À SON EXPLOITATION.

L'innovation est au cœur de la conception d'une infrastructure : par nature chaque ouvrage est différent et peut être qualifié de prototype. C'est pourquoi, pour leur réalisation, les entreprises de Travaux Publics vont de plus en plus faire appel à la maquette numérique (BIM) ou à des technologies 3D. La très haute technologie s'invite aussi sur les chantiers avec des exosquelettes, conçus pour alléger les charges, ou des casques à réalité augmentée permettant encore d'améliorer la précision des travaux. Demain, ces technologies encore naissantes seront d'usage courant pour de nombreux métiers.

La communication au cours d'un chantier est également un enjeu fondamental. Les échanges de données entre maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, entreprises ou bien avec l'environnement extérieur (riverains par exemple) sont de plus en plus fréquents et dématérialisés. L'utilisation des tablettes et des smartphones est désormais habituelle. Ceci permet de sensibiliser et d'informer les riverains, par exemple grâce au suivi de l'évolution d'un chantier en temps réel via des applications smartphone, des alertes sms, des newsletters...

» SOUVENT MÉCONNUES DU GRAND PUBLIC, NOMBRE D'INNOVATIONS SE DÉVELOPPENT DANS LES TRAVAUX PUBLICS. LES ENTREPRISES EXPÉRIMENTENT ET INNOVENT AU QUOTIDIEN, AU BÉNÉFICE DES CITOYENS ET DES TERRITOIRES.

Le numérique et les objets connectés constituent une vague de fond qui bouleverse l'ensemble de l'économie. Les infrastructures n'y échappent pas : peu à peu, les réseaux deviennent « intelligents », que ce soit avec les routes, les réseaux électriques, de chaleur ou les canalisations. Ces réseaux constitueront la ville et les territoires de demain, connectés, économes de leurs ressources et assurant la qualité de vie de leurs habitants. Dans le domaine de l'eau par exemple, l'équipement en capteurs des canalisations permet d'anticiper et de localiser les fuites sur les réseaux. Placés à des endroits stratégiques, ils facilitent aussi l'analyse de la qualité de l'eau. Pour les ouvrages d'art, d'autres types de capteurs peuvent déterminer précisément les opérations de maintenance nécessaires, ou les prévoir avant que ne surviennent les défaillances : c'est la maintenance prédictive.

D'importants efforts en R&D sont réalisés afin d'éviter la mise en décharge de déchets de chantiers et limiter l'usage de matières premières pour la réalisation des réseaux. Les entreprises de Travaux Publics travaillent par exemple à la réalisation de la route recyclée et renouvelable grâce à des liants à base de micro-algues, de biomasse ou encore de déchets issus de l'industrie agroalimentaire. En plus de bénéficier d'une empreinte carbone moindre, ces matériaux renouvelables assurent une durée de vie supérieure : celle-ci serait prolongée d'environ vingt ans pour une chaussée.

» LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS RÉINVENTENT LES SERVICES QUE LES INFRASTRUCTURES RENDENT AUX CITOYENS.

Proposer de nouveaux usages à travers des infrastructures multi-fonctions devient peu à peu une réalité. Dans le domaine routier, de nouveaux procédés se développent : route chauffante, lumineuse ou productrice d'énergie sont désormais en test. Des dalles photovoltaïques fixées sur la chaussée permettent ainsi de transformer l'énergie emmagasinée la journée en éclairage urbain. Avec cette technologie, un kilomètre de route éclaire une ville de 5 000 habitants. Les véhicules connectés ou autonomes auront aussi besoin dans un futur proche d'échanger un grand nombre d'informations avec une infrastructure intelligente.

Dans tous les métiers, les infrastructures apportent des services « augmentés ». Les candélabres sont désormais des sources de recharge potentielles pour les véhicules électriques ou bien deviennent communicants. Les stations de traitement d'eaux usées alimentent des réseaux de chaleur, les fondations de certains bâtiments deviennent géothermiques. Et ces exemples ne sont que quelques illustrations des innombrables perspectives pour les infrastructures de demain.

Les territoires sont des lieux d'innovation pour les infrastructures. De nombreuses idées innovantes se concrétisent pour améliorer les performances de nos réseaux, offrir de nouveaux services aux citoyens, les protéger contre les aléas climatiques et énergétiques, relier les Hommes ou accroître la sécurité.

Ce sont quelques exemples de ces infrastructures qui soutiennent le développement économique, améliorent la cohésion sociale ou mettent en œuvre la transition écologique qui sont répertoriés ici.

Chartres (28)

// Éclairage public communicant

La Ville de Chartres applique sur son territoire le concept de « smart city » en développant l'éclairage public communicant. Celui-ci est utilisé pour gérer des applications urbaines grâce à des capteurs placés sur les mâts d'éclairage : allumage par détection de présence, mesure en temps réel des données météorologiques ou du niveau de remplissage des conteneurs à déchets, arrosage automatique des pelouses et parterres de fleurs, ou encore alimentation des bornes de recharge pour véhicules électriques...

La télégestion des points lumineux équipés de LED génère des économies d'énergie de l'ordre de 30%.

Les applications développées contribuent à améliorer le cadre de vie des citoyens : les luminaires offrent des accès au WIFI, la présence de véhicules sur les places de stationnement est détectée et les informations transmises aux usagers afin de fluidifier le trafic.

Bec d'Ambès (33)

// Ligne fret au service de la cohésion territoriale : ligne capillaire

Cette ligne locale de fret, d'une longueur de 15 kilomètres, qui relie Bassens au Bec d'Ambès, a été renouvelée entre février et juillet 2016. Elle assure la desserte d'une dizaine d'entreprises industrielles de la presqu'île, pour qui elle constitue un élément essentiel de leur activité. Chaque année, ce sont ainsi plus de 300 000 tonnes de marchandises qui transitent sur cette ligne.

// DES OPÉRATIONS EMBLÉMATIQUES

Cette infrastructure est un projet indispensable au soutien de l'activité industrielle et de l'emploi dans la région. Elle participe au développement économique du Port de Bordeaux tout en évitant le recours au trafic routier.

Entre Chatillon (92) et Viroflay (78)

// Relier les banlieues : Tramway T6

Longue de 14 kilomètres, la ligne de tramway T6 relie Châtillon à Viroflay et comprend 21 stations dont 2 souterraines. La mise en service récente du tronçon souterrain permet une connexion avec le RER C, ce qui a accru la fréquentation de la ligne désormais empruntée par environ 80 000 passagers par jour. Près de 11 kilomètres d'itinéraires cyclables ont été réalisés le long du tracé.

La ligne T6 du réseau de tramway améliore le maillage des transports en commun en Ile-de-France et principalement à l'Ouest de Paris en renforçant l'offre de banlieue à banlieue. Elle favorise l'accessibilité de grands pôles régionaux qui sont aussi des zones d'emplois : le centre commercial régional et le parc d'activité de Vélizy-Villacoublay, la zone d'activité du Plessis-Clamart, l'hôpital Beclère. Enfin la ligne contribue à la politique de développement durable des territoires en favorisant l'utilisation des modes doux.

Royan Atlantique (17)

// Gare intermodale

La gare intermodale de Royan-Atlantique est conçue pour faciliter les déplacements et favoriser les échanges entre les différents modes de transport : trains, bus, cars, taxis, voitures et deux-roues. 15 quais de bus ont été construits, le parking compte désormais 167 places contre 120 auparavant, un parking deux-roues a été installé et une allée réservée aux taxis aménagée. L'éclairage et la signalétique ont également été entièrement revus. Ce projet simplifie les déplacements des 500 000 voyageurs qui passent par la gare de Royan chaque année. Véritable point de repère dans la ville et nœud central des déplacements, la gare intermodale sera un vecteur important de la cohésion territoriale de la ville de Royan.



30 réalisations qui changent la vie au quotidien pour les citoyens et les entreprises de notre pays sont à découvrir sur le site

www.reinvestissonsfrance.fr/30_operations_emblematisques-231fr.php

Projet Corri-Door sur les autoroutes

// Bornes de recharge électriques

Le projet Corri-door consiste à développer 200 bornes de recharge électrique sur plusieurs axes autoroutiers français : A1 entre Paris et Lille, A4 entre Paris et Strasbourg, A6 entre Paris et Lyon A13 entre Paris et Caen... une automobile récupère 80% d'autonomie en moins de 30 minutes grâce à ce dispositif de recharge rapide. Ces bornes viennent en complémentarité des bornes installées localement par les collectivités.

Cette offre contribue au développement du réseau de véhicules électriques en rendant son usage plus simple et plus fluide ce qui participe à la réduction des émissions de CO₂, de particules fines et des nuisances sonores. L'électricité fournie est garantie 100% EnR puisque pour chaque kWh consommé par les bornes de Corri-Door, 1 kWh d'origine renouvelable est injecté sur le réseau électrique français.

Marseille (13)

// Se chauffer à l'eau de mer : centrale de géothermie marine

Thassalia, la 1^{ère} centrale de géothermie marine a été inaugurée en octobre 2016. Elle alimente en chaud ou en froid le réseau de chauffage d'une partie du quartier d'affaires Euroméditerranée, composé de bureaux, de logements et d'un centre commercial, grâce à réseau de 3 km. Il s'agit de puiser l'eau de mer à 7m de profondeur dans le port de Marseille et de la faire transiter par des pompes à chaleur avant de l'injecter dans le réseau.

Le potentiel de ce dispositif semble vaste : avec plus de 40% de la population mondiale vivant à moins de 100 kilomètres de la mer, la géothermie marine est une réponse à une forte demande qui permet l'utilisation d'une ressource locale et durable. Au final, Thassalia promet une réduction de 70% des gaz à effet de serre et de 65% de la consommation en eau.

RÉINVESTISSONS POUR RELANCER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA FRANCE

» LA FRANCE DÉCROCHE CHAQUE ANNÉE UN PEU PLUS DANS LES CLASSEMENTS INTERNATIONAUX POUR LA QUALITÉ DE SES INFRASTRUCTURES. LE MANQUE D'ENTRETIEN, L'INSUFFISANCE D'INVESTISSEMENTS ET DE VISION À LONG TERME, COMMENCENT À AVOIR DES EFFETS VISIBLES SUR L'ÉCONOMIE ET LA VIE QUOTIDIENNE.

La dette « grise » laissée aux générations futures s'alourdit année après année : la qualité des réseaux se dégrade parce que les investissements nécessaires et urgents peinent à être lancés et financés. Ce non investissement et le retard pris en matière d'entretien coûteront plus cher demain.

Pourtant, l'avenir des territoires, leur attractivité et leur dynamisme sont étroitement liés aux infrastructures. Grands projets, innovation et modernisation des réseaux seront déterminants pour répondre aux attentes des citoyens, quel que soit leur lieu de vie.

➤ 50

MILLIARDS D'EUROS
DE BESOINS ANNUELS
D'INVESTISSEMENTS DANS
LES INFRASTRUCTURES
DE RÉSEAUX
D'ICI À 2020*

» LA BAISSÉ DE LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES
A DÉJÀ DE GRAVES CONSÉQUENCES.

La performance des infrastructures est le deuxième critère d'investissement des investisseurs internationaux (après la stabilité politique), devant la croissance économique et la taille du marché. Alors que la France se plaçait en 4^e position en 2009, elle a chuté dans les classements internationaux jusqu'à la 10^e place en 2015 en ce qui concerne l'ensemble de ses infrastructures*.

Investir dans les réseaux, c'est pourtant préparer un terrain d'accueil favorable à l'investissement et ainsi renforcer la compétitivité du pays.

» ENTREtenir ET MODERNISER LES INFRASTRUCTURES,
C'EST PRÉSERVER LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ
DES TERRITOIRES. INVERSEMENT, LAISSER À L'ABANDON DES
PANS ENTIERs DE RÉSEAUX, C'EST PRENDRE LE RISQUE DE
PRÉCIPITER LES TERRITOIRES ET LEURS HABITANTS DANS LE
DÉCLASSEMENT ÉCONOMIQUE.

La France bénéficie d'un héritage en infrastructures colossal : avec ses routes, ponts, voies ferrées, ports, aéroports, réseaux de communication, d'électricité ou d'eau, la valeur du patrimoine français est immense. Le seul réseau routier est valorisé à 2 000 milliards d'euros.

Cependant, la qualité des réseaux est en recul en France : 52% des Français constatent par exemple que les routes qu'ils empruntent se sont dégradées au cours des dernières années. L'âge moyen de la partie structurante du réseau ferroviaire, est passé de 17 à 23 ans en 20 ans, et le nombre de retards liés à des problèmes de signalisation augmente de 1% à 2% par an.

D'une manière générale, les investissements en infrastructures ne sont pas à la hauteur des besoins. Depuis 1990, la part de l'investissement en infrastructures de transport dans le PIB ne cesse de se réduire : à 1,2% du PIB en 1990, elle ne représente plus que 0,8% en 2015 (Source : Comptes des transports).

Pendant ce temps, à l'étranger, la prise de conscience est là. En juillet 2016, le gouvernement nippon annonçait un nouveau plan de relance de 240 milliards d'euros. La Chine investit plus dans les infrastructures que l'Amérique du Nord et l'Europe occidentale réunis. Résultat : une grande partie des 6,7% de croissance du PIB chinois du deuxième trimestre 2016 provient des investissements dans les infrastructures.

➤ 17

MILLIARDS D'EUROS
C'EST LE COÛT
DES EMBOUTEILLAGES
EN FRANCE

*Rapport du MEDEF
« Les Infrastructures de réseaux
au service de la croissance »,
décembre 2015.

» LES INFRASTRUCTURES, DÈS LEUR CONCEPTION JUSQU'À LEUR CONSTRUCTION, SONT GÉNÉRATRICES D'EMPLOIS, SOUVENT LOCAUX. UNE FOIS EN SERVICE, ELLES CONTINUENT D'IRRIGUER LE TISSU TERRITORIAL.

Chaque milliard d'euros investi dans des projets d'aménagement, permet de créer ou maintenir 7 000 emplois dans les entreprises des Travaux Publics françaises. Et c'est sans compter les emplois générés en amont de la filière et ceux qui seront induits une fois l'infrastructure en service.

Par exemple, le projet du Nouveau Grand Paris des transports représente un potentiel de 29 500 emplois dans le secteur des Travaux Publics (dont 22 000 avant 2020), pour la construction des nouvelles lignes et le prolongement des lignes actuelles. C'est plus de 10% des effectifs actuels du secteur.

➤ **39%**

**DE CHUTE DE
L'ENTRETIEN ROUTIER
DES DÉPARTEMENTS
EN 7 ANS (2009 : 573 M€
> 2016 : 347 M€)**

» LES INFRASTRUCTURES ONT UN IMPACT ÉCONOMIQUE FORT, TANT LORS DE LEUR CONSTRUCTION QUE PAR LES SERVICES QU'ELLES RENDENT ENSUITE.

Investir dans les infrastructures permet d'initier une relance classique par la demande mais surtout d'améliorer l'offre et de créer les conditions pour une croissance durable.

Recruter des salariés, effectuer les livraisons des grandes surfaces, communiquer avec les consommateurs, apporter le chauffage dans les entreprises, fournir l'eau pour refroidir les centrales... nécessitent un réseau d'infrastructures étendu, adapté et performant.

Le développement du RER en Île-de-France par exemple, a eu un impact significatif sur la croissance de l'agglomération parisienne, en réduisant les écarts de développements entre les différentes communes et en créant de l'emploi à proximité des gares.

De même, l'arrivée de la ligne ferroviaire à grande vitesse à Rennes, prévu pour 2017, va dynamiser le développement de la capitale bretonne en la reliant à Paris en 1h25. Le quartier EuroRennes, en cours de livraison autour de la future gare multimodale, proposera par exemple un ensemble de bureaux, de logements, d'équipements culturels et sportifs. L'entreprise Orange a ainsi anticipé l'arrivée nouvelle de cette infrastructure en y installant ses activités d'avenir, soit environ 5 000 employés.

➤ **1 MILLION D'EUROS**

**INVESTI DANS UN CHANTIER, C'EST 7 EMPLOIS DIRECTS ET
3 INDIRECTS CHEZ LES FOURNISSEURS DES TRAVAUX PUBLICS**

RÉINVESTISSONS POUR RÉUSSIR LA CROISSANCE VERTE

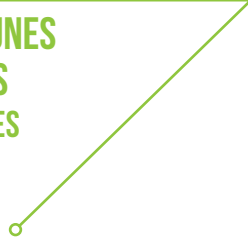
» LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE EST UN ENJEU MAJEUR POUR LES 15 PROCHAINES ANNÉES. L'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES CONTRIBUE À LA METTRE EN ŒUVRE ET EST GÉNÉRATEUR D'UNE CROISSANCE VERTE, PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT.

Phénomènes climatiques de plus en plus fréquents, pollution atmosphérique et des nappes phréatiques, destruction de la biodiversité, gaspillage et surexploitation des ressources... la société française est face à des menaces croissantes en matière environnementale. Lutter contre le changement climatique et ses conséquences implique d'aménager les infrastructures existantes ou d'en créer de nouvelles.

Aujourd'hui, 50% des investissements dans les infrastructures concernent la transition écologique. 8 milliards d'euros par an d'investissements additionnels seront nécessaires pour atteindre les objectifs de la croissance verte à horizon 2030.

➤ 64%

DES COMMUNES
FRANÇAISES
SONT EXPOSÉES
AUX RISQUES
CLIMATIQUES



» LE CHANGEMENT CLIMATIQUE POURRAIT COÛTER JUSQU'À 20% DU PIB MONDIAL CHAQUE ANNÉE. ET POURTANT... IL NE FAUDRAIT INVESTIR QU'UN SEUL % DU PIB MONDIAL SUPPLÉMENTAIRE PAR AN POUR ENRAYER CETTE SPIRALE.

Pour la France, les pertes économiques consécutives à la pollution atmosphérique sont estimées à 101 milliards d'euros par an, avec des effets allant bien au-delà de l'aspect financier : entre 42 000 et 45 000 décès prématurés par an en France sont en relation avec les particules fines... et plus d'un Français sur deux y est aujourd'hui exposé.

Il est urgent de passer à l'action en mettant en œuvre des politiques ambitieuses en matière de lutte contre le dérèglement climatique et de préservation de la biodiversité et des ressources naturelles.

» LA FRANCE S'EST ENGAGÉE EN FAVEUR DE LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT AVEC LES RÉCENTES LOIS SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET SUR LA BIODIVERSITÉ.

De nombreux objectifs sont affichés dans la loi de transition énergétique : réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% entre 1990 et 2030, diminuer la consommation énergétique finale de 50% en 2050 par rapport à 2012, porter la part des énergies renouvelables à 32% de la consommation finale d'énergie en 2030 et à 40% de la production d'électricité... Ces objectifs sont ambitieux et, pour être atteints, ils devront être associés à de nouveaux financements, particulièrement pour les infrastructures. En effet, le calibrage des programmes nationaux ne permet pas actuellement de les atteindre. Par exemple, le rythme de développement des énergies renouvelables est insuffisant au regard des objectifs visés pour 2020. Alors que 17% de la consommation en énergie devrait être d'origine renouvelable en 2015, cette part n'atteint toujours pas 15%. En 2020, elle devra représenter 23% et 32% en 2030. Des objectifs encore atteignables mais qui s'éloigneront peu à peu de la réalité si la cadence d'investissement n'accélère pas.

➤ 1 MILLIARD D'EUROS
C'EST LE COÛT DES INONDATIONS
DU MOIS DE JUIN 2016 EN FRANCE



» LES INFRASTRUCTURES ACCOMPAGNENT LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT DES CITOYENS VERS UNE MOBILITÉ PROPRE ET DES MODES DE PRODUCTION D'ÉNERGIES PLUS DURABLES.

La transition écologique s'appuie sur le développement de l'écomobilité, qui se matérialise par de multiples canaux : développement des réseaux de transport en commun, soutien à la mobilité douce, à l'intermodalité... Au moins 7 millions de points de recharge électriques ou hybrides doivent être mis à disposition sur le réseau à horizon 2030. Toutefois, moins de 15 000 points de recharges sont recensés aujourd'hui. En France, le secteur de la production électrique n'est que faiblement émetteur de gaz à effets de serre grâce à la complémentarité des sources de production électriques : seulement 12% des émissions totales. Pour rester sur ce modèle vertueux, il s'agit à la fois de maintenir en état de fonctionnement et de sécurité le parc nucléaire français et de développer les énergies renouvelables. Pour le nucléaire, 55 milliards d'euros d'investissements sont programmés dans le cadre du programme Grand Carénage de l'opérateur historique d'ici à 2025. Du côté des énergies renouvelables, l'essor passe par le développement de nombreuses filières : éolien terrestre, éolien off-shore, solaire, hydroélectricité, biométhane....

➤ 1 LITRE

D'EAU POTABLE SUR
5 EST PERDU

» ACCROITRE L'EFFICACITÉ DES RÉSEAUX GRÂCE À DES TECHNOLOGIES MODERNES ET À UN BON ENTRETIEN ÉVITE DES DÉPÉRDITIONS INUTILES.

En matière d'infrastructures, les gisements d'économies restent encore nombreux. Par exemple, 75% des 9 millions de lampadaires et points lumineux, ont plus de 25 ans et pourraient être modernisés. Leur remplacement permettrait de diviser par 4 leur consommation d'énergie.

Les infrastructures sont construites pour durer à condition de les entretenir régulièrement.

Le taux de renouvellement des canalisations est de 0,6% par an, ce qui signifie qu'il faut près de 170 ans pour remplacer une canalisation alors que leur durée de vie varie de 30 à 80 ans. Il faudrait engager 2 milliards d'euros par an pour réaliser les travaux nécessaires à la réduction des pertes en eau, contre 800 millions d'euros aujourd'hui. Des capteurs sur les canalisations permettent également d'identifier les fuites au plus tôt et de préserver les ressources.

➤ 57 MILLIARDS

D'EUROS PAR AN
LE MONTANT DES DÉPENSES
DE SANTÉ, CAUSÉES PAR LE
BRUIT EN FRANCE

» LE CADRE DE VIE EST LA PREMIÈRE PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE DES FRANÇAIS. AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VISUEL, RÉDUIRE L'IMPACT DE LA POLLUTION DE L'AIR, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EAU... LES INFRASTRUCTURES SE SITUENT AU CŒUR DE CES ENJEUX.

On le sait trop peu mais les infrastructures concourent à la restauration des écosystèmes par de nombreuses actions concrètes : renaturations et reméandrages de cours d'eau, reconstitution de zones humides, restauration de marais périurbains... Elles contribuent aussi au rétablissement des continuités écologiques en effaçant les obstacles à l'écoulement des rivières et en valorisant les dépendances vertes. Elles sont aussi des supports de la biodiversité, via l'aménagement de coulées vertes par exemple.

Elles participent également au maintien de la qualité de l'eau par les stations d'épuration, à la fluidité des déplacements par les transports en commun, à la restauration de la qualité de l'air par des enrobés dépolluants ou encore à la lutte contre les nuisances sonores grâce à l'utilisation d'enrobés phoniques... Autant d'exemples d'équipements qui prennent part chaque jour un peu plus à l'amélioration de la qualité de vie des Français.

RÉINVESTISSONS POUR RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE

► SUR FOND DE MOROSITÉ ÉCONOMIQUE ET DE BOULEVERSEMENTS POLITIQUES, L'ACTUALITÉ RAPPELLE SANS CESSE QUE L'ÉQUILIBRE SOCIAL ET TERRITORIAL EST FRAGILE ET CONSTAMMENT REMIS EN QUESTION.

Depuis la fin des années 1990, les inégalités progressent de nouveau en France : inégalités de salaire, de patrimoine, face à l'emploi, aux services, à la mobilité... ; elles atteignent des niveaux inquiétants aujourd'hui. Et les oppositions « ruralité et urbanité », « centre et périphérie », sont de plus en plus marquées.

Les réseaux jouent un rôle essentiel dans le désenclavement des territoires et la lutte contre les inégalités, qu'elles soient sociales ou territoriales. Une politique volontariste d'investissement est ainsi nécessaire pour aménager le territoire, rapprocher les Hommes et renforcer leurs liens.

➤ **50 MINUTES**

C'EST LE TEMPS MOYEN
QUOTIDIEN DE DÉPLACEMENT
DOMICILE-TRAVAIL
D'UN FRANÇAIS

► LES INÉGALITÉS SONT CROISSANTES DANS LES TERRITOIRES COMME ENTRE LES CITOYENS. ELLES PEUVENT ÊTRE SPATIALES (CENTRE ET PÉRIPHÉRIE DES VILLES, URBAIN ET RURAL), SOCIALES (SALAIRE, PATRIMOINE...) OU DÉMOGRAPHIQUES (VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION...).

En matière de services par exemple, les différences entre les citoyens sont bien réelles selon les territoires. Dans certaines régions, un habitant sur quatre vit ainsi à plus de 7 minutes des services de la vie courante par voie routière... Une action forte devra être menée pour inverser cette tendance. Sinon, les « territoires oubliés » connaîtront une déconnexion de plus en plus forte avec le reste du pays.

► SEUL UN FRANÇAIS SUR DIX EST ÉLIGIBLE À UN SERVICE INTERNET À TRÈS HAUT DÉBIT GRÂCE À LA FIBRE OPTIQUE. ALORS MÊME QUE PRÈS DE 44% DE LA POPULATION FRANÇAISE EST RÉPARTIE SUR 90% DU TERRITOIRE ET RÉSIDE EN-DEHORS DES GRANDS PÔLES URBAINS, DÉPLOYER LES RÉSEAUX TRÈS HAUT DÉBIT DOIT ÊTRE UNE PRIORITÉ.

De plus en plus de services administratifs, commerciaux, de santé... nécessitent une connexion Internet. D'ici à 2020, 50 milliards de capteurs et d'autres objets communicants devront être reliés au réseau web. C'est cinq fois plus qu'on en compte aujourd'hui. Pourtant, en 2015, la France se place seulement 16^e sur 28 pays européens en termes de performance digitale, perdant même 2 places par rapport à l'année précédente.

➤ **70%**

DU TERRITOIRE NATIONAL
N'EST PAS COUVERT
PAR LA 4G

» LA RECHERCHE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE SOLIDARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ET ENTRE LES HOMMES EST INDISPENSABLE. ELLE PASSE PAR L'EXISTENCE DE RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DIMENSIONNÉS POUR RÉPONDRE A CES ENJEUX ET GARANTIR LA CONTINUITÉ DE SERVICE.

En matière énergétique par exemple, tous les territoires ne sont pas auto-suffisants. Certains produisent pour d'autres. Avec une production d'environ 3 600 GWh pour une consommation de 68 000 GWh en 2015, l'Île-de-France génère seulement 5% de l'électricité qu'elle consomme. Cette dépendance ne va pas décroître : les besoins énergétiques supplémentaires liés au Grand Paris devraient notamment progresser de moitié.

Concernant les mobilités, les populations de certains territoires accèdent difficilement à des moyens de transports en commun. Dès lors, des modes de transport alternatifs se développent comme le covoiturage ou les bus longues-distances. Pour fonctionner, ils ont besoin de soutien : cela passe notamment par la réalisation d'aires de covoiturage, la construction de gares routières ou encore le bon entretien des réseaux routiers et autoroutiers.

» L'ACCESSIBILITÉ D'UN TERRITOIRE EST UN VECTEUR D'INSERTION ET D'EMPLOI POUR SA POPULATION TANDIS QUE L'ACCÈS AUX SERVICES PARTICIPE PLUS GLOBALEMENT AU BIEN-ÊTRE DES CITOYENS ET À LEUR SENTIMENT D'APPARTENANCE À LA SOCIÉTÉ.

Les infrastructures sont au cœur de ces enjeux : par exemple, le développement des réseaux de transport tels que les tramways, les routes, les ponts, tunnels, les métros, élargissent la zone de recherche et d'occupation d'emplois des habitants vivant à proximité. Les réseaux de transport permettent également de réduire les distances entre les habitants isolés et les centres de vie et de services. Les infrastructures du numérique, de distribution d'énergie, d'alimentation en eau sont quant à elles capitales pour la qualité de vie offerte aux citoyens.

Les entreprises des Travaux Publics participent aussi par leurs activités à faire naître de nouvelles coutures urbaines. 2 500 friches industrielles sont recensées aujourd'hui en France, la plupart d'entre elles situées dans des zones urbaines. Réhabiliter ces espaces, c'est réinvestir la ville, recréer du lien entre les quartiers alentours et leurs habitants.

➤ 20 MILLIONS D'HEURES D'INSERTION
ESTIMÉES POUR LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS EXPRESS,
SOIT LA PLUS IMPORTANTE OPÉRATION D'INSERTION SOCIALE JAMAIS RÉALISÉE

» EN ENCOURAGEANT L'INTÉGRATION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET EN PROPOSANT DES EMPLOIS POUR TOUS NIVEAUX DE QUALIFICATION, LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS RENFORCENT LA COHÉSION SOCIALE.

250 000 salariés de tous niveaux de qualification œuvrent au quotidien à la réalisation et à l'entretien des réseaux. Tous types de formations sont nécessaires sur les chantiers et chacun y trouve sa place : la réalisation d'un ouvrage de Travaux Publics rassemble à la fois des ouvriers, des employés et des cadres. Au global, près des deux-tiers des salariés sont ouvriers et un quart sont des employés. La transmission de savoirs est un axe fort de la profession : les Travaux Publics comptent ainsi environ 4 600 élèves en apprentissage en 2016.

L'accompagnement des nouveaux salariés est également pris très au sérieux. 6 500 tuteurs, réunis dans l'Ordre des Tuteurs, se chargent de l'intégration des nouveaux venus dans les entreprises. Cet encadrement est d'autant plus important que près d'un quart des salariés des Travaux Publics a moins de 30 ans. Et l'ascenseur social est une réalité : les trois quarts des conducteurs de travaux sont issus d'une formation courte et ont accédé à ce poste par la promotion interne.

1 000 PROJETS POUR RÉINVESTIR LA FRANCE

LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS ET SON RÉSEAU DE FÉDÉRATIONS RÉGIONALES ONT IDENTIFIÉ 1 000 PROJETS D'INFRASTRUCTURES POUR RÉINVESTIR EN FRANCE ET PRÉPARER SON AVENIR.

Les 1 000 projets sélectionnés, de toutes tailles et répartis sur l'ensemble du territoire, sont emblématiques ou structurants en matière de compétitivité, cohésion sociale et croissance verte.

À ce jour, 790 projets d'infrastructures ont été recensés.

La liste des projets est évolutive et destinée à être complétée.

Chiffres clés

➤ **10 MD€**

**D'INVESTISSEMENT EN MOYENNE
PAR AN D'ICI À 2025**

*(soit plus d'1/4 du chiffre d'affaires actuel
en France du secteur des Travaux Publics)*

➤ **2/3**

DE PROJETS NEUFS

(1/3 en entretien, amélioration ou réhabilitation)

➤ **150 M€**

MONTANT MOYEN DES PROJETS

➤ **100 000**

**EMPLOIS PAR AN EN MOYENNE
DANS LA FILIÈRE DES TP ***

* Avec l'hypothèse qu'1 million d'euros investis dans des travaux d'infrastructures correspond à 7 emplois équivalent temps plein maintenus ou créés directement dans le secteur des Travaux Publics et 3 emplois indirects chez ses fournisseurs.

// ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

CE RECENSEMENT DES PROJETS RÉPOND À QUELQUES CRITÈRES DE SÉLECTION :

- » Des projets de toutes tailles emblématiques, exemplaires ou structurants en matière de compétitivité, cohésion sociale ou croissance verte.
- » Des projets sur l'ensemble du territoire régional et dans différentes thématiques
- » Un horizon de lancement des projets compris entre 2017 et 2025
- » Des projets de construction neuve ou en entretien / réhabilitation / amélioration : des investissements d'avenir mais aussi des mises à niveau de l'existant

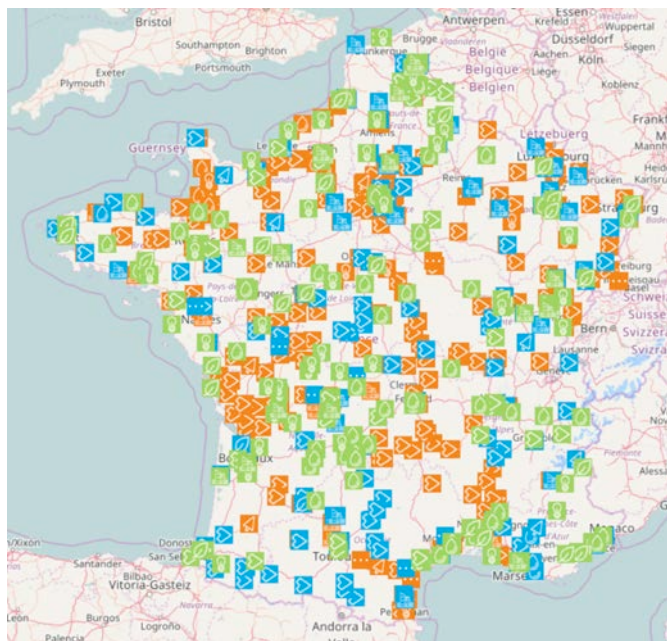


Pour chacun des projets recensés, un unique objectif prioritaire, à savoir « compétitivité », « croissance verte » ou « cohésion sociale et territoriale » a été choisi même si souvent un projet répond à plusieurs objectifs.



Une présentation cartographique de ces projets est disponible sur le site www.reinvestissonslafrance.fr.

En voici une capture d'écran :



Chaque projet est détaillé dans une fiche synthétique accessible en un clic sur la carte interactive.

Elle se présente comme suit :

COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE	
	PLAINE DE JEUX DU RAMIER
Localisation : Occitanie / Tarn-et-Garonne	
Ville : Montauban	
Descriptif : Création d'une plaine de jeux	
Type d'infrastructure : Ville / Aménagement urbain	
Sous-type d'infrastructure : Equipements sportifs	
Type de projet : Neuf	
Maître d'ouvrage : Mairie de Montauban	
Type de financement : Public	
Investissement estimé en M€ : 64 M€	
Année de mise en service prévue : 2020	
IMPRIMER LA FICHE	

90

MILLIARDS D'EUROS
À HORIZON 2025
 ÉQUIVALENT À 100 000 EMPLOIS EN MOYENNE PAR AN
 DANS LA FILIÈRE DES TRAVAUX PUBLICS



LES 1000 PROJETS RECENSÉS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN TOTALISENT UN MONTANT D'INVESTISSEMENT GLOBAL DE 102 MD€, DONT 92 MD€ À HORIZON 2025, SOIT ENVIRON 10 MD€ D'INVESTISSEMENT PAR AN EN MOYENNE SUR CETTE PÉRIODE. LE MONTANT MOYEN DES PROJETS S'ÉLÈVE À ENVIRON 150 M€.

Parmi ces projets, 5 sont d'intérêt national et européen : la liaison ferroviaire Lyon-Turin, la LGV Bordeaux-Toulouse, la LGV Bordeaux-Dax, le canal Seine Nord Europe et la Ligne nouvelle PACA.

La mise en chantier de ces projets correspond à la **création ou le maintien d'environ 100 000 emplois pérennes par an en moyenne** (dont 70 000 directs et 30 000 indirects) entre 2017 et 2025 inclus (Cf. présentation par année), sans compter les dizaines de milliers d'emplois induits qui découleront de ces travaux et de l'utilité économique et sociale des infrastructures construites.

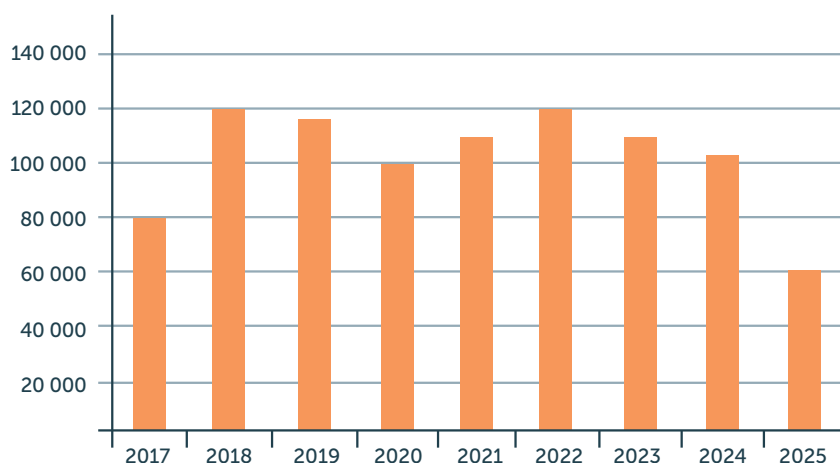
En effet, l'investissement dans les Travaux Publics génère de l'emploi dans la filière mais aussi auprès des autres secteurs économiques qui bénéficient de l'impact des infrastructures en termes de compétitivité et d'attractivité des territoires.

En parallèle, l'OFCE a calculé¹ dans un récent rapport qu'une hausse de l'investissement public d'1 point de PIB entraînerait 120 000 emplois salariés marchands supplémentaires dès la première année et permettrait la création ou la sauvegarde de 286 000 emplois au bout de 5 ans.

¹ Voir « Investissement public, capital public et croissance », OFCE, Décembre 2016.



ESTIMATION DES EMPLOIS ANNUELS DIRECTS ET INDIRECTS CRÉÉS OU MAINTENUS PAR ANNÉE



RÉPARTITION DES PROJETS SELON LE TYPE DE TRAVAUX À RÉALISER

67%
 // NEUF



33%
 // ENTRETIEN, AMÉLIORATION,
 RÉHABILITATION

LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE CONCENTRE À ELLE SEULE 24% DES MONTANTS DES PROJETS (24,6 MD€)

Cette concentration s'explique par la présence dans cette région de projets de grande ampleur liés aux différentes lignes du Grand Paris Express.

La thématique de la mobilité TRÈS PRÉSENTE PARMI LES DIFFÉRENTS PROJETS, CELLE DE L'ÉNERGIE PRÉSENTE DES MONTANTS ÉLEVÉS

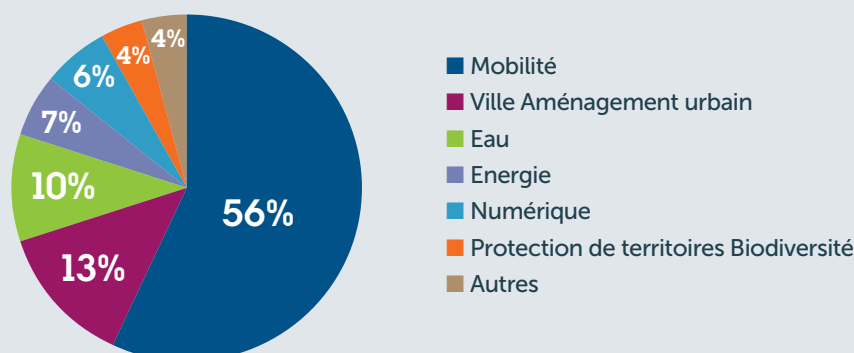
Les types d'infrastructures des projets sont classés selon deux niveaux : **mobilité, eau, énergie, ville et aménagement urbain, numérique, protection des territoires et autres**, constituent les types d'infrastructures du premier niveau. Le second niveau, plus fin, détaille chaque catégorie du premier niveau.

Le graphique ci-dessous représente la répartition des projets par type d'infrastructure de premier niveau. La **mobilité regroupe 56% des projets et 80% des montants totaux, soit 82 Md€** (avec un montant moyen de 187 M€).

La ville et l'aménagement urbain concentre 13% des projets. De tailles plus modestes, les projets de cette thématique ne représentent qu'1% des montants (soit 875 M€, avec un projet moyen à 9 M€) tout comme les thématiques de l'eau, de la protection des territoires et de la biodiversité et la catégorie « autres ». Cependant en termes de nombre de projets, l'eau rassemble 10% des projets (montant moyen de 11 M€) quand les deux dernières citées seulement 4% (avec un montant moyen des projets respectivement de 19 M€ et 50 M€).

L'« énergie » et le « numérique » se distinguent des thématiques précédentes (hors mobilité) par leur niveau élevé de montant moyen des projets, respectivement 206 M€ et 102 M€. C'est d'ailleurs **celle de l'énergie qui bénéficie du montant moyen le plus élevé**, ce qui explique que c'est également la thématique la mieux représentée, après la mobilité, dans la répartition des projets par montants d'investissement (12%, soit 11,9 Md€).

REPARTITION DES PROJETS PAR TYPE D'INFRASTRUCTURES (NIVEAU 1)



En analysant de façon plus détaillée la liste des projets, les infrastructures routières et autoroutières, ferroviaires, et de transports urbains (tramway, voies de bus...) sont les plus nombreux et rassemblent les montants d'investissement les plus importants. A eux trois, ils cumulent près de la moitié du nombre de projets (47%) pour près des deux tiers (63%) des montants des projets.

Cependant, les infrastructures de réseau THD ainsi que l'éolien terrestre et offshore émergent dans le classement ci-dessous avec respectivement 44 et 24 projets en France métropolitaine et 4,7 Md€ et 10,9 Md€ de montant de projets recensés.

TOP 10 DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES (EN NOMBRE)

Type d'infrastructure (niveau 2)	Nombre de projets
1 - Réseau routier et autoroutier	238
2 - Ferroviaire	73
3 - Transports urbains (tramway, voies de bus...)	60
4 - Réseau THD	44
5 - Autres aménagements urbains	39
6 - Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	27
7 - Réseau de distribution d'eau	25
8 - Eolien terrestre ou offshore	24
9 - Station d'épuration	20
10 - Pôle intermodal	18

TOP 10 DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES (EN M€)

Type d'infrastructure (niveau 2)	Montants cumulés des projets (en M€)
1 - Transports urbains (tramway, voies de bus...)	26191
2 - Ferroviaire	23320
3 - Réseau routier et autoroutier	15567
4 - Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	11424
5 - Eolien terrestre ou offshore	10886
6 - Réseau THD	4730
7 - Fluvial	4712
8 - Equipements de loisirs	759
9 - Aéroports	565
10 - Digues	396

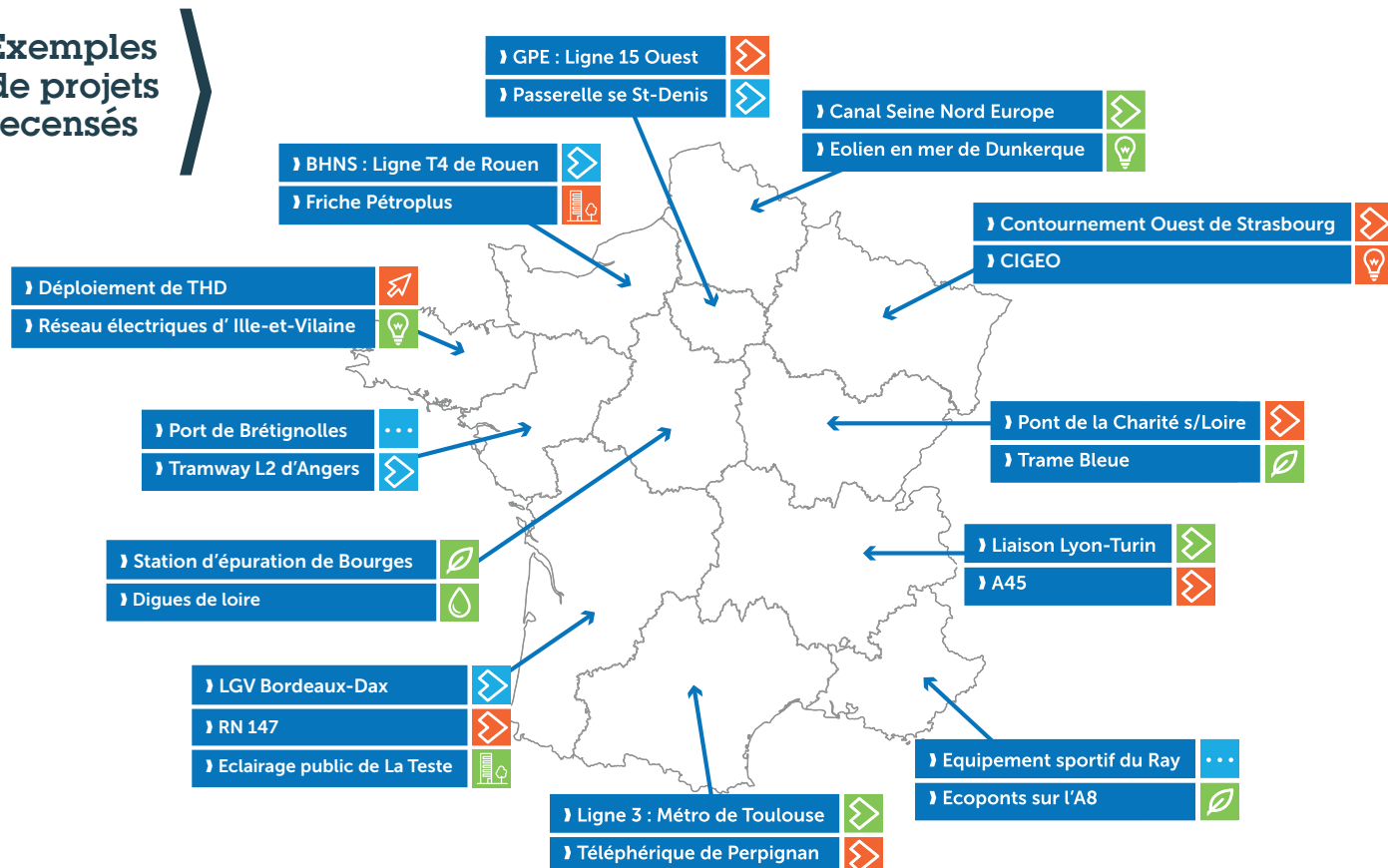
Volonté politique, PROGRAMMATION ET FINANCEMENT SERONT INDISPENSABLES POUR CONCRÉTISER CES - 1000 PROJETS -

Le recensement effectué par la FNTP via ses Fédérations régionales ne constitue bien entendu pas une liste exhaustive des projets d'infrastructures en France. Ils mettent en évidence que ce ne sont pas les projets et les besoins en infrastructures qui manquent. Pour nombre d'entre eux, ce sont des projets structurants à l'échelle locale. Ils sont à des stades d'avancement divers, demanderont une véritable volonté politique pour sortir de terre. Ce sont la compétitivité, la cohésion et la transition écologique des territoires qui sont en jeu.

Les choix d'investissements dépendront des priorités décidées localement mais nécessiteront aussi une vision nationale : de nombreux projets sont issus de la contractualisation entre l'Etat et les régions (CPER : Contrats de plan Etat-Région) et les plus grands projets dépendent de financements nationaux (AFITF) ou européens.

Les choix qui seront faits lors du quinquennat 2017-2021 seront donc primordiaux : en programmant et en donnant à l'AFITF les moyens de ses ambitions pour mener à bien les CPER et grands projets, ou en dynamisant l'investissement local grâce à des mesures de soutien adaptées, ils détermineront l'avenir de ces projets et par conséquent l'avenir des territoires et la qualité des services qui seront rendus à nos concitoyens grâce aux infrastructures.

Exemples de projets recensés



NOM DU PROJET	RÉGION	TYPE D'INFRASTRUCTURE NIVEAU 1	TYPE D'INFRASTRUCTURE NIVEAU 2	INVESTISSEMENT EN M€	OBJECTIF PRIORITAIRE
Liaison Lyon-Turin Ferroviaire	Auvergne-Rhône-Alpes	Mobilité	Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	8600	Croissance verte
Autoroute A45	Auvergne-Rhône-Alpes	Mobilité	Réseau routier et autoroutier	395	Compétitivité
Mise en œuvre de la trame bleue, préservation de la ressource en eau, des milieux aquatiques	Bourgogne-Franche-Comté	Protection des territoires et Biodiversité	Continuité écologique	30,1	Croissance verte
Réhabilitation du pont de La-Charité-sur-Loire	Bourgogne-Franche-Comté	Mobilité	Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	5,5	Compétitivité
Déploiement du Très Haut Débit	Bretagne	Numérique	Réseau THD	40	Compétitivité
Extension et renforcement de réseaux de distribution d'énergie électrique	Bretagne	Energie	Réseaux de distribution électrique (Enedis)	30	Croissance verte
Station d'épuration à Bourges	Centre Val de Loire	Eau	Station d'épuration	35	Croissance verte
Renforcement des digues de Loire	Centre Val de Loire	Protection des territoires et Biodiversité	Digues	3	Croissance verte
Grand contournement Ouest de Strasbourg	Grand Est	Mobilité	Réseau routier et autoroutier	550	Compétitivité
CIGEO : site d'enfouissement des déchets nucléaires de Bure	Grand Est	Energie	Nucléaire	100	Compétitivité
Canal Seine-Nord-Europe	Hauts-de-France	Mobilité	Fluvial	4500	Croissance verte
Parc éolien en mer au large de Dunkerque	Hauts-de-France	Energie	Eolien terrestre ou offshore	2000	Croissance verte
Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express	Ile-de-France	Mobilité	Transports urbains (tramway, voies de bus...)	3500	Compétitivité
Passerelle à Saint Denis	Ile-de-France	Mobilité	Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	95	Cohésion sociale et territoriale
BHNS : ligne T4 de Rouen	Normandie	Mobilité	Transports urbains (tramway, voies de bus...)	40	Cohésion sociale et territoriale
Reconversion du site Pétroplus	Normandie	Ville, Aménagement urbain	Réhabilitation de friches	20	Compétitivité
LGV Bordeaux-Dax (GPSO)	Nouvelle-Aquitaine	Mobilité	Ferroviaire	3200	Cohésion sociale et territoriale
Aménagement de la RN 147	Nouvelle-Aquitaine	Mobilité	Réseau routier et autoroutier	94	Compétitivité
Eclairage public de La Teste	Nouvelle-Aquitaine	Ville, Aménagement urbain	Eclairage public	5	Croissance verte
3 ^{ème} ligne de métro de Toulouse	Occitanie	Mobilité	Ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs)	1900	Croissance Verte
Téléphérique à Perpignan	Occitanie	Mobilité	Transports urbains (tramway, voies de bus...)	30	Compétitivité
Port de plaisance de Brétignolles	Pays de la Loire	Autres	Equipements de loisirs	43	Cohésion sociale et territoriale
Tramway ligne 2 d'Angers	Pays de la Loire	Mobilité	Transports urbains (tramway, voies de bus...)	150	Cohésion sociale et territoriale
Aménagement à vocation ludique et sportive du parc du Ray	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Autres	Equipements de loisirs	5,4	Cohésion sociale et territoriale
Réalisation d'écoponts sur l'A8	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Protection des territoires et Biodiversité	Continuité écologique	12	Croissance verte

// 12 PROPOSITIONS

POUR UNE POLITIQUE D'INFRASTRUCTURES ET D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

L'ESSENTIEL

Dans un contexte de réduction nécessaire des déficits et des dépenses publiques, la France n'a pas fait le choix de préserver l'investissement public, ni pris des dispositions pour que le relais soit assuré par des investissements privés. Cette politique a pour effet d'accélérer le déclassement de la qualité des infrastructures qui constituait pourtant, pour la France, un avantage compétitif. Au-delà des enjeux économiques, les besoins d'investissement en infrastructures sont immenses au regard de la transition écologique et de la cohésion sociale et territoriale.

NOS 12 PROPOSITIONS VISENT À :

// CRÉER UNE VÉRITABLE GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES

→ En refondant une politique nationale d'infrastructures :

- 1) Création d'un Conseil d'orientation des infrastructures
- 2) Instauration de lois de programmation pour les projets d'infrastructures nationaux

→ En renforçant les compétences des nouvelles régions en matière d'infrastructures :

- 3) Reconnaissance aux régions de compétences nouvelles
- 4) Mise en place d'instances régionales de coordination et de concertation

→ En autonomisant l'AFITF pour disposer d'un véritable outil de financement :

- 5) Rénovation de l'AFITF

// PRÉSERVER L'INVESTISSEMENT PUBLIC LOCAL, FACILITER LES FINANCEMENTS PRIVÉS ET SÉCURISER LES PARTIES PRENANTES

→ En modernisant le cadre budgétaire et comptable des collectivités locales :

- 6) Présentation de l'état du patrimoine dans le rapport d'orientation budgétaire de fin de mandat
- 7) Eligibilité au FCTVA des dépenses d'entretien préservant la valeur des immobilisations
- 8) Fongibilité des crédits de paiement relevant de la section d'investissement

→ En étendant les possibilités de rémunération par l'utilisateur :

- 9) Possibilité de création de péage par les collectivités locales
- 10) Possibilité d'instauration d'une taxe locale additionnelle à la TICPE

→ En adaptant le régime financier et en assurant la sécurité juridique des parties prenantes :

- 11) Sécuriser le régime financier des marchés de travaux
- 12) Simplification de l'instruction des projets et rationalisation des voies de recours

// EXPOSÉ DES MOTIFS

► La France décroche en matière d'infrastructures, alors qu'il s'agissait d'un avantage compétitif

Dans la compétition mondiale pour attirer des investissements et créer des emplois, la France est en train de gâcher un de ses principaux atouts : la qualité de ses infrastructures. Selon le classement du Forum économique mondial, la France est passée du 4^{ème} rang mondial pour la qualité de ses infrastructures en 2008/2009 au 10^{ème} rang en 2015/2016.

Le recul est général sur la période : la France passe du 1^{er} au 7^{ème} rang mondial pour la qualité des routes, du 2^{ème} au 6^{ème} rang pour les infrastructures ferroviaires, du 5^{ème} au 15^{ème} rang pour les aéroports, du 10^{ème} au 26^{ème} rang pour les ports et du 4^{ème} au 14^{ème} pour la fourniture d'électricité.

► Une baisse préoccupante de l'investissement public, plus particulièrement marquée à partir de 2014, qui devrait accélérer cette dégradation

Le programme de stabilité sur 2015-2018 produit par le Gouvernement à la Commission européenne traduit une baisse de l'ordre de 5 Mds d'euros du montant total de l'investissement public (formation brute de capital fixe des administrations publiques) entre 2014 et 2018, passant de 79,1 Mds à 74,4 Mds d'euros, sans que rien n'ait été prévu pour que le relais soit pris par l'investissement privé.

L'effort d'ajustement nécessaire des dépenses publiques présenté par la France à Bruxelles se fait donc au détriment de l'investissement sur la période 2015-2018, avec une baisse allant jusqu'à - 4,4 % en 2016. La France n'a pas fait le choix de préserver l'investissement public et n'a pas fait de la modernisation et de la qualité de ses réseaux d'infrastructures une priorité stratégique.

Dans un contexte où les collectivités locales représentent plus de 70 % de l'investissement public, la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales caractérise le risque d'ajustement budgétaire par la réduction de l'investissement. Beaucoup de collectivités locales sont, en effet, dans l'incapacité de réaliser des économies de fonctionnement, de même ampleur et aussi rapidement, en raison notamment de la rigidité des dépenses de personnel à court terme et du rythme d'augmentation des dépenses sociales contraintes.

► Une malfaçon des comptes publics qui mêlent la dette issue des dépenses courantes et la dette provenant des dépenses d'investissement

La France est en situation de déficit chronique depuis 40 ans. Il en a résulté une augmentation continue de la dette publique.

Mais les comptes publics mélangent deux réalités totalement différentes et se désintéressent de la finalité de l'endettement. Le rapport Pébereau sur la dette publique rappelle que « l'endettement n'est pas forcément une mauvaise chose. Tout dépend de son utilisation (...) Si l'endettement a été utilisé pour réaliser des dépenses qui permettront d'accroître le patrimoine et la capacité de production de richesses de la collectivité dans le futur, alors les pouvoirs publics ont fait le bon choix »¹.

Or, la dette publique française s'est accrue pour de mauvaises raisons. Elle n'a pas servi à financer des infrastructures supplémentaires pour préparer la croissance de demain mais des dépenses de fonctionnement et de transfert qui disparaissent une fois consommées, autrement dit qui n'ont pas de contrepartie à l'actif et ne contribuent pas à l'accroissement du patrimoine public.

► L'investissement en infrastructures a un impact à court et long terme sur l'activité économique

L'accroissement de l'investissement public dans les infrastructures stimule non seulement la production à court terme via les effets sur la demande globale, mais aussi à long terme via les effets sur l'offre.

A court terme, les investissements en infrastructures sont parmi les plus efficaces avec un coefficient multiplicateur de 1,6 (1 % d'augmentation des dépenses publiques entraîne une augmentation de 1,6 % du PIB), contre 0,3 % pour des diminutions d'impôt par exemple².

Une étude empirique récente du Fonds monétaire international vient compléter les travaux de modélisation et confirme l'ampleur d'un choc d'investissement public. Elle montre qu'une hausse des dépenses d'investissement public de 1 % du PIB entraîne une hausse de la production de 0,4 % la première année, mais de 1,5 % dans les quatre années qui suivent. L'effet est maximal lorsque la conjoncture est dégradée : un choc d'investissement public dans ce cas augmente le niveau de production de 1,5 % la même année et de 3 % sur le moyen terme.

A long terme, l'investissement en infrastructures a un effet positif sur l'activité via un accroissement de la productivité des facteurs de production. Selon Munnell, l'augmentation du capital public de 1 % relève le niveau d'activité à long terme de 0,3 point³.

► Or, les besoins d'investissement sont considérables, en lien notamment avec les enjeux de la transition écologique

Un rapport du Medef⁴ évalue à 10 Mds d'euros par an le besoin de financement sur la période 2015-2020 : maintien et modernisation du réseau routier, remise en état du réseau ferroviaire, investissement dans les réseaux de distribution d'énergie, réduction des fuites d'eau des canalisations d'eau, couverture du territoire national par le très haut débit, etc.

Afin de répondre aux défis de la transition écologique et en lien avec les objectifs que la France s'est assignée dans le cadre d'engagements internationaux, des investissements sont nécessaires pour développer des infrastructures bas-carbone, protéger et réparer les territoires, économiser les ressources et préserver la biodiversité.

1 - « Rompre avec la facilité de la dette publique », Commission présidée par Michel Pébereau, 2005.

2 - Zandi, 2008.

3 - Munnell, 1992.

4 - « Les infrastructures de réseaux au service de la croissance », décembre 2015.

// CHAPITRE 1

Créer une véritable gouvernance des infrastructures

“

REFONDER UNE POLIQUE NATIONALE D'INFRASTRUCTURES

”

PROPOSITION 1

// CRÉER UN CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Une politique d'infrastructures nécessite d'établir un diagnostic partagé et d'inscrire l'action publique sur le moyen-long terme. Créer une instance d'expertise et de dialogue entre les différentes parties prenantes – à l'instar notamment du Conseil d'orientation des retraites, du Haut conseil pour l'avenir de l'assurance maladie ou du Haut conseil du financement de la protection sociale – permettrait de refonder cette politique d'infrastructures.

Les missions de ce Conseil porteraient sur l'évaluation des différents réseaux d'infrastructures, en s'appuyant notamment sur la mutualisation des différents outils d'observation existants, sur l'étude des politiques nationales d'infrastructures en intégrant toutes les dimensions économiques, sociales, environnementales et territoriales et sur la préparation d'un projet de loi de programmation sur cinq ans définissant les grands projets nationaux à réaliser. Le Conseil d'orientation des infrastructures serait notamment chargé d'établir un rapport annuel public sur l'évolution des réseaux et des infrastructures à partir d'indicateurs de suivi.

Sa composition associerait toutes les parties prenantes : représentants de l'Etat, des associations des collectivités locales (AMF, ADF, ARF), des fédérations professionnelles concernées et des acteurs économiques, des parlementaires, des associations d'utilisateurs, des personnalités qualifiées, etc.

La création d'un Conseil d'orientation des infrastructures, placé auprès du premier ministre, vise à ériger l'enjeu des infrastructures en grande cause nationale et à mobiliser tous les acteurs concernés dans une vision partagée de long terme qui transcende la temporalité des échéances électorales et les clivages politiques.

PROPOSITION 2

// INSTAURER UNE LOI D'ORIENTATION ET DE PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES

Les contraintes budgétaires liées à la nécessité de réduire les déficits publics ont conduit, ces dernières années, à un sous-financement des infrastructures, tant en matière d'entretien, de renouvellement des réseaux que d'investissement dans de nouveaux projets. La dégradation sensible du niveau des infrastructures résulte d'une politique budgétaire qui ne préserve pas la capacité d'investissement productif des administrations publiques, comme en témoignent le montant des ressources affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et, plus généralement, la baisse de l'investissement public.

Instaurer une loi d'orientation et de programmation des infrastructures, en s'appuyant sur les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, permettrait d'inscrire dans la durée la politique d'investissement de l'Etat et de donner de la visibilité aux acteurs économiques concernés.

La loi d'orientation et de programmation fixerait la liste des projets nationaux à engager, leur calendrier et leurs modalités de financement dont le montant des contributions de l'Etat (directement ou à travers l'AFITF). Elle déterminerait aussi, parmi ces projets, ceux qualifiés de prioritaires bénéficiant d'un régime juridique dérogatoire au droit commun permettant d'accélérer les procédures et d'éviter les recours abusifs, dans un contexte où le phénomène des Zones à Défendre a tendance à se développer et à bloquer un certain nombre de projets.

RENFORCER LES COMPETENCES DES REGIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES EN LIEN AVEC LA COMPETENCE ECONOMIQUE

PROPOSITION 3

// Doter les régions de compétences nouvelles en matière de pilotage d'infrastructures afin de renforcer la cohérence territoriale

La loi NOTRe crée une nouvelle donne dans la gouvernance territoriale et renforce la dynamique régionale. Dans ce cadre, ni les métropoles, ni les intercommunalités, ni les départements n'ont l'ensemble des prérogatives leur permettant d'arbitrer en matière d'infrastructures. Les nouvelles régions, compétentes pour le développement économique, représentent l'échelon adapté pour cette gouvernance dans un souci de compétitivité, d'attractivité et d'aménagement des territoires.

En cohérence avec le schéma régional de développement économique, d'innovation et de territorialisation, le schéma d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) comporterait un chapitre regroupant toutes les orientations en matière d'infrastructures concourant, d'une part, à l'attractivité et à la compétitivité du territoire régional et, d'autre part, à l'égalité des territoires.

Ce chapitre préciserait les engagements financiers de la région sur les différents types d'infrastructures et sur les projets régionaux structurants. Au début de chaque mandature et en application du SRADDET en vigueur, la région établirait avec chaque territoire cohérent un contrat régional d'aménagement du territoire.

PROPOSITION 4

// Mettre en place des instances de coordination régionale regroupant l'ensemble des parties prenantes (collectivités locales, acteurs économiques, financeurs publics et privés, usagers)

Rassembler les parties prenantes, notamment les représentants du monde économique (entreprises, investisseurs, constructeurs d'infrastructures, gestionnaires de réseaux, usagers, etc.), autour d'une instance de coordination régionale permettrait de favoriser le dialogue et le consensus territorial, de partager la même vision et d'assurer une cohérence d'action au service du développement économique et de l'aménagement du territoire.

En ce sens, les conférences territoriales de l'action publique pourraient être élargies aux représentants du monde économique. Les CTAP en cette configuration élargie seraient associées à la préparation des contrats de plan entre l'Etat et les régions, à celle des contrats régionaux d'aménagement du territoire et au suivi de leur exécution.

RENFORCER ET AUTONOMISER L'AFITF POUR DISPOSER D'UN VERITABLE OUTIL DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

PROPOSITION 5

// Réover l'AFITF en lui conférant une capacité de pilotage pluriannuel des investissements, une part de TICPE pérenne et une capacité d'emprunt

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est chargée d'apporter la part de l'Etat au financement des infrastructures de transport.

L'AFITF, comme la Cour des comptes l'a souligné, est une caisse de financement gérée de facto par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au ministère chargé des transports et qui n'est pas protégée des aléas liés aux arbitrages budgétaires annuels.

L'objectif des modifications proposées est triple :

Premièrement, il s'agit de donner une plus grande autonomie décisionnelle à l'AFITF en consacrant son rôle de pilote dans le financement de projets d'investissements dans les infrastructures de transport. Ce pilotage a une vocation pluriannuelle et doit s'inscrire dans le cadre et le respect des orientations fixées par la loi d'orientation et de programmation des infrastructures.

Deuxièmement, pour la bonne réalisation de sa mission, il faut assurer pour l'AFITF des recettes pérennes en lien avec la programmation budgétaire pluriannuelle. Il est ainsi proposé de prévoir, non pas – comme ce fut le cas dans la loi de finances pour 2015 – une part du produit de la de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), dont le montant pourrait librement évoluer au gré des lois de finances, mais le produit de la TICPE sur le gazole routier à hauteur de X c€/l.

Enfin, comme c'est le cas pour d'autres établissements publics qui investissent dans des projets d'infrastructures, à l'instar de la Société du Grand Paris, il est proposé de donner la faculté à l'AFITF, sur décision de son conseil d'administration, de recourir à l'emprunt qu'elle rembourserait au moyen notamment des taxes fiscales affectées.

// CHAPITRE 2

Préserver l'investissement public local, faciliter les financements privés et sécuriser les parties prenantes

“

MODERNISER LE CADRE BUDGÉTAIRE ET COMPTABLE DES COLLECTIVITÉS LOCALES

”

PROPOSITION 6

// INCLURE UNE PRÉSENTATION DE L'ÉTAT DU PATRIMOINE EN MATIÈRE DE RÉSEAUX ET D'INFRASTRUCTURES DANS LE RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES DE FIN DE MANDAT

Afin d'inciter les collectivités locales à prioriser les investissements et à veiller à la préservation de leur patrimoine, dans un souci également de transparence financière à l'égard des élus et des citoyens, il est proposé d'inclure dans le débat d'orientations budgétaires de la dernière année du mandat un état des lieux et une évaluation du patrimoine de la collectivité.

Un des enjeux est d'appréhender, au fil des ans, l'évaluation de la « dette grise » définie comme le montant qu'il conviendrait d'investir pour mettre à niveau le patrimoine bâti et d'infrastructures. Cette dette grise est une dette implicite qui ne fait pas – à ce stade – l'objet d'inscription dans les documents budgétaires et comptables des collectivités.

PROPOSITION 7

// PERMETTRE L'INSCRIPTION EN INVESTISSEMENT, ET DONC LEUR ÉLIGIBILITÉ AU FCTVA, DES DÉPENSES D'ENTRETIEN CONCOURANT À MAINTENIR LA VALEUR DES IMMOBILISATIONS

L'effort de maintien à niveau de la qualité des infrastructures et des réseaux n'est pas aujourd'hui budgétairement encouragé. Or, cet effort est vertueux du point de vue des finances publiques, car il évite de futures dépenses d'investissement très coûteuses pour remettre à niveau ces infrastructures non entretenues, et du point de vue de la compétitivité économique du pays.

C'est pourquoi, dans le prolongement de l'accès à l'éligibilité au FCTVA des dépenses d'entretien des bâtiments et de voirie, prévu dans la loi de finances pour 2016, il est proposé que les dépenses concourant à maintenir la valeur des immobilisations bénéficieraient du FCTVA et seraient inscrites dans la section d'investissement.

PROPOSITION 8

// ORGANISER LA FONGIBILITÉ DES CRÉDITS DE PAIEMENT RELEVANT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT

Le choix politique qui consisterait à préserver l'investissement dans un contexte de réduction des dépenses publiques devrait conduire à donner une plus grande latitude aux collectivités locales sur la section d'investissement.

Il est proposé, en ce sens, un pilotage flexible des programmes en organisant la fongibilité des crédits de paiement au sein de la section d'investissement. Ainsi, la possibilité serait offerte à l'exécutif local, par simple décision qui ferait l'objet d'une ratification lors de la prochaine décision budgétaire modificative, d'arbitrer et d'accélérer certains programmes d'investissement, évidemment dans la limite des crédits de paiement globaux inscrits dans la section d'investissement.

“

ÉTENDRE LES POSSIBILITÉS DE REMUNÉRATION PAR L'USAGER

”

PROPOSITION 9

// DONNER LA POSSIBILITÉ AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES D'INSTAURER UN PÉAGE AFIN DE FAVORISER LA QUALITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La diminution du poids de la dépense publique (56,4 % du PIB en 2016) est devenue un impératif pour réduire le déficit public. Pour autant, il faut pouvoir conjuguer cette exigence avec le nécessaire financement des infrastructures routières indispensables à la compétitivité du pays.

C'est pourquoi il pourrait être fait davantage appel à l'usager plutôt qu'au seul contribuable. La loi pourrait ainsi habiliter les collectivités territoriales à instaurer un péage ayant comme objectif principal la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure routière.

Le niveau atteint par nos prélèvements obligatoires (plus de 44,5 % de la richesse nationale en 2016), et le précédent de l'écotaxe adoptée à la quasi-unanimité par le Parlement en 2008, pour finir par être suspendue, puis abandonnée en 2014, rendent néanmoins indispensable d'examiner avec précision les conditions d'acceptabilité d'un recours élargi au péage par l'usager des infrastructures qu'il utilise.

Ainsi, d'une part, les recettes tirées des nouveaux péages devraient être intégralement affectées à l'entretien, à la modernisation et à la sécurisation des infrastructures taxées, pour éviter toute contestation de l'usager sur l'utilité du nouveau prélèvement.

D'autre part, l'extension du recours au péage à l'usage ne serait acceptable pour le citoyen qu'à condition de s'inscrire dans une trajectoire de baisse du niveau des prélèvements obligatoires, ou à tout le moins, de stabilité du niveau de la pression fiscale.

A ces préalables, viennent s'ajouter trois conditions nécessaires à la réussite de l'extension du péage à l'usage :

La première concerne l'assiette. Sur les réseaux ou les tronçons concernés par les nouveaux péages, il est préférable de retenir une assiette la plus large possible, à savoir l'ensemble des véhicules (individuels, camions ...) utilisant l'infrastructure. Toute logique d'exonération réduit le rendement de la taxe, et surtout affaiblit le consentement général au prélèvement.

La deuxième concerne le taux applicable. Selon la logique du bon impôt, et même si la fixation du taux relèvera de la collectivité compétente, il est souhaitable de fixer des taux aussi bas que possible, pour éviter de grever les budgets des ménages, comme les charges des entreprises.

La troisième condition concerne les modalités de déclaration et de recouvrement du péage. De ce point de vue, il est indispensable de recourir, autant que faire se peut, aux nouvelles technologies d'identification et de suivi pour rendre le prélèvement simple et pratique. Là encore, l'épisode des portiques écotaxe doit servir de leçon.

PROPOSITION 10

// DONNER LA POSSIBILITÉ POUR LES EPCI À FISCALITÉ PROPRE, QUI EXERCENT LA COMPÉTENCE VOIRIE, D'INSTAURER LOCALEMENT UNE TAXE ADDITIONNELLE À LA TICPE POUR FINANCER LES DÉPENSES DE VOIRIE

Il s'agit de créer un nouvel outil destiné à élargir les possibilités de financement des infrastructures urbaines et péri-urbaines par les usagers, sans investissement technologique lourd.

Permettre l'instauration d'une contribution sur la distribution de carburant, décidée localement sur les stations-services du territoire, avec une modulation possible selon le caractère urbain ou rural, reviendrait en effet à faire contribuer l'utilisateur des infrastructures locales, même si le dispositif est moins ciblé et précis que le péage urbain.

Cette nouvelle possibilité de recette aurait un triple effet :

- Elle renforcerait l'intercommunalité puisque la possibilité pour les EPCI à fiscalité propre d'instaurer cette contribution serait liée au transfert des compétences de construction, d'entretien et de gestion de la voirie communale.
- Elle donnerait aux EPCI à fiscalité propre concernés une marge de manœuvre budgétaire supplémentaire leur permettant de mieux assurer la maintenance de leurs infrastructures et d'éviter leur dégradation dont le coût serait collectivement bien supérieur à terme.
- Elle permettrait de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique. Comme toute taxe qui affecte les énergies fossiles, cette contribution sur la distribution de carburant, modulable selon le type de carburant, favoriserait l'évolution du comportement des citoyens vers des déplacements plus responsables et un report modal vers les solutions de mobilité les plus vertueuses.

ADAPTER LE RÉGIME FINANCIER ET ASSURER LA SÉCURITÉ JURIDIQUE DES PARTIES PRENANTES

PROPOSITION 11

// SÉCURISER LE RÉGIME FINANCIER DES MARCHÉS DE TRAVAUX

Malgré une volonté affichée d'unification et de simplification en faveur de l'accès des PME aux marchés publics, les nouvelles règles relatives à la commande publique entrées en vigueur le 1er avril 2016 n'apportent aucune amélioration au régime financier des marchés publics.

De même, le régime de la retenue de garantie exigée des entreprises dans les marchés privés depuis 1971 n'est plus adapté aux réalités économiques.

Malgré les mesures prises et les intentions affichées, il est toujours constaté d'importants retards de paiement de la part des clients publics, de l'ordre de 90 jours en moyenne.

Les entreprises de travaux publics en sont réduites à supporter les difficultés de trésorerie de leurs clients publics, avec tous les risques de défaillance d'entreprises associés et donc avec toutes les conséquences dommageables sur le plan social et économique.

Pour inverser cette situation paradoxale et sécuriser les relations financières dans les marchés de travaux, il est nécessaire de revoir les clauses relatives aux avances et garanties :

- augmentation du montant de l'avance obligatoire, de 5 à 10 % du montant du marché ;
- assouplissement des conditions de durée et de montant du contrat, l'avance devenant obligatoire pour les marchés d'un montant supérieur à 25 000 euros HT (contre 50 000 euros HT actuellement) et d'une durée supérieure à un mois (contre deux mois actuellement) ;
- diminution de la retenue de garantie de 5 % à 3 % et l'accélération de son paiement à l'entreprise (suppression du délai d'un mois après l'expiration du délai de garantie).

Ce soutien à la trésorerie doit pouvoir s'appliquer quel que soit le statut des « acheteurs », c'est-à-dire aux EPIC de l'Etat, aux entreprises publiques, aux sociétés d'économie mixte ou sociétés publiques locales dont le régime dérogatoire n'est économiquement pas justifié.

PROPOSITION 12

// SIMPLIFIER L'INSTRUCTION DES PROJETS ET RATIONALISER LES VOIES DE RECOURS JURIDIQUES

Le processus de décision publique et de mise en œuvre des projets d'infrastructures nécessite de créer les conditions du débat public et d'une bonne acceptabilité des projets. Mais, en même temps, il ne doit pas conduire à l'immobilisme, à l'effacement de l'intérêt général et au discrédit de la parole publique.

Les projets d'infrastructures sont exposés, à tous les stades, à des recours administratifs et juridictionnels. La « guérilla juridique » imposée par certains requérants ralentit sensiblement les projets et est même susceptible, dans certains cas, de conduire à leur annulation pure et simple.

Certains exemples récents et emblématiques illustrent le phénomène : LGV Poitiers- Limoges, aéroport de Notre-Dame-des-Landes (152 recours), Nouvelle Route du Littoral (NRL) à La Réunion (27 recours, dont ceux concernant la DUP ont tous été rejetés, 7 affaires sur les impacts environnementaux restent à juger), etc.

Si, proportionnellement, peu de projets ont été totalement remis en cause, l'effet de signal, qui est donné à travers ceux qui l'ont été et qui ont souvent revêtu un caractère emblématique, peut entacher la crédibilité des engagements publics et donc la confiance des investisseurs.

Face ce constat, il apparaît essentiel d'adapter et d'aménager, à divers degrés, les procédures encadrant les projets d'infrastructures en s'inspirant notamment du droit de l'urbanisme. Ces adaptations devraient être plus ou moins approfondies selon le caractère prioritaire ou non des projets.

Les projets qualifiés de prioritaires bénéficieraient d'un régime juridique dérogatoire prévu dans la loi d'orientation et de programmation des infrastructures et mise en œuvre, pour chaque projet, par un décret pris en Conseil d'Etat.



FNT EN SAVOIR



Notre vocation

“ AU NOM DE TOUS,
LA PUISSANCE DU COLLECTIF ET LA
PROXIMITÉ AU SERVICE DE CHACUN ”

Nos missions

Organisation professionnelle dédiée au développement de la Profession et guidée par des valeurs communes, la FNTP représente les entreprises de Travaux Publics de toutes tailles, spécialités ou régions. Ce sont ces entreprises qui construisent et entretiennent sur tout le territoire, les équipements au service des populations.

La Fédération réunit entrepreneurs, professionnels des Travaux Publics et permanents, à travers ses commissions fédérales, ses Fédérations Régionales et ses Syndicats de Spécialités, qui assurent la coordination des actions et le partage des expertises de près de 2000 professionnels bénévoles.

La vocation de la FNTP est à la fois de susciter les meilleures conditions du développement du marché des Travaux Publics et d'accompagner chaque entreprise autour de trois axes : faire valoir les intérêts de la profession, faire connaître la profession, conseiller et servir chaque entreprise.

Elle est en synergie avec les mondes du BTP et de l'interprofession, elle agit en coopération continue avec les acteurs publics et autres parties prenantes, au niveau français, européen et international.

Son action se fonde sur cinq grandes valeurs : l'esprit d'équipe, la participation, l'initiative, l'expertise, la transparence.

// www.fntp.fr

Le site internet de la FNTF valorise la diversité des activités et des métiers du secteur. Il donne accès à de nombreuses informations clés en s'adressant à un public élargi : le professionnel TP mais aussi le représentant de la filière, l'étudiant ou le partenaire institutionnel.

Doté d'un système d'abonnements et d'un moteur de recherche performant, www.fntp.fr permet à chacun d'être alerté ou de retrouver les informations selon leur utilité ou thématique.

Chacun des services de la FNTF est associé au site, et les documents produits par la Fédération se retrouvent en ligne dès leur diffusion papier : bulletins de conjoncture, informations juridiques ou sociales, communiqués de presse...

// Les « gazouillis » de la Fédération



La FNTF dispose de plusieurs comptes Twitter. **@FNTF_info** permet de suivre l'actualité officielle en temps réel de la Fédération.

Sans oublier le compte du Président de la Fédération (**@cavagneb**) ainsi que ceux de la plupart des FRTF. Ces comptes sont l'occasion de rester connecté au quotidien sur des sujets clés pour les infrastructures et entreprises TP.

// Réinvestissons la France

La FNTF mène sa campagne en ligne sur www.reinvestissonslafrance.fr



La FNTF est aussi présente sur les réseaux sociaux :



www.fntp.fr

EN PARTENARIAT AVEC :

SGAMBTP
ASSURANCES

CAM BTP
L'AUXILIAIRE
L'AUXILIAIRE VIE
SMABTP
SMAVIE