

— *Anticiper les mutations,
investir pour demain.*



**01 Édito
& faits marquants**

**04 Panorama
économique**

06 Marché intérieur

06—Chiffres clés 2009

08—Poursuite de la dégradation
de l'activité

14 Marchés extérieurs

14—Chiffres clés 2009

16—Coup de frein en 2009

**20 Anticiper
les changements**

22 Collectivités locales

Une nouvelle donne

25 Grands projets

Des chantiers à financer

28 Environnement

Construire autrement

32 Atouts humains

Préparer l'avenir

36 FNTP, en savoir +

— *“Les dépenses d’investissement ne doivent pas être une fois de plus les victimes des arbitrages budgétaires.”*

Les Travaux Publics face à la crise économique

— En 2009, en dépit d’une baisse d’activité de 4,4% en volume en France, le secteur des Travaux Publics a plutôt bien résisté à la crise économique, principalement grâce aux investissements des collectivités locales. Le remboursement anticipé de la TVA prévu dans le plan de relance a notamment joué son rôle d’amortisseur. Toutefois, après cet effort, les inquiétudes ne se sont pas dissipées en 2010 et restent entières pour 2011 : la réforme des collectivités territoriales ou la dégradation de la situation financière des départements font, par exemple, peser des risques sur la réalisation de nombreux projets d’infrastructures. Quant aux grands chantiers, hormis la phase 2 de la LGV Est, peu de grandes opérations ont véritablement démarré.

Des entreprises et des maîtres d’ouvrage responsables

— Dans ce contexte conjoncturel très incertain, les entreprises ont fait le choix de maintenir l’emploi et de poursuivre leurs recrutements. Elles affirment ainsi sur le terrain nos engagements en faveur de l’emploi et de l’intégration sociale. Nous avons d’ailleurs mis en œuvre en 2010 un Contrat d’Avenir avec les partenaires sociaux. Donner une meilleure visibilité sur l’activité future est maintenant nécessaire afin que l’existence même de nos entreprises ne soit pas mise en péril. C’est la responsabilité de l’État et des collectivités de nous donner cette visibilité et de nous permettre ainsi de prendre les bonnes décisions et de rester compétitifs. Nous avons besoin de ce discours de transparence et de vérité de la part de nos maîtres d’ouvrage. J’ai la conviction que nous devons faire un choix pour l’avenir de la France : celui de donner la priorité à l’investissement, porteur d’emplois et de développement. Les dépenses d’investissement ne doivent pas être une fois de plus les victimes des arbitrages budgétaires.

Des mutations à anticiper

— Les attentes des usagers, les exigences environnementales et les contraintes financières de nos clients n’ont jamais été aussi élevées. Face à cette triple évolution, les métiers des Travaux Publics sont en mutation. La construction, bien sûr, mais aussi la conception ou l’exploitation d’une infrastructure font désormais partie des solutions mises en œuvre par les entreprises du secteur. En matière de financement, les maîtres d’ouvrage font ainsi de plus en plus appel aux partenariats public-privé : à travers ce type de montage, les entreprises sont capables d’apporter leur savoir-faire tout au long de la durée de vie d’un équipement. >



— *“Bien négocier le tournant environnemental et social est essentiel pour l’avenir des entreprises du secteur.”*

► Une culture du développement durable

— L’impulsion en faveur du développement durable liée au Grenelle de l’environnement doit aujourd’hui être suivie d’effet : trop souvent, les annonces ne se concrétisent pas faute de volonté ou de financement. Le récent Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) se veut ambitieux et donne une large part aux modes de transport les moins polluants. Il doit vite être complété par une programmation des infrastructures pour ne pas rester un simple catalogue de bonnes intentions. Le développement durable est désormais réellement ancré dans notre Profession : la création d’écocomparateurs ou le succès de la démarche de responsabilité sociétale (RSE) témoignent de cette volonté de placer cet objectif au premier plan des préoccupations. Bien négocier ce tournant environnemental et social est essentiel pour l’avenir des entreprises du secteur.

Préserver la compétitivité des entreprises

— La diversité des entreprises est une des forces des Travaux Publics : de grands groupes, leaders mondiaux sur leur marché, cohabitent avec un tissu dense de PME performantes. La compétitivité de l’ensemble de ces entreprises doit être préservée par la mise en place de politiques encourageant l’innovation dans tous les domaines : la prise en compte des priorités environnementales, l’intégration des nouvelles technologies, l’amélioration des conditions de travail et de sécurité sont autant de champs propices à l’innovation. C’est aussi pourquoi nous sommes favorables aux variantes dans les marchés publics : c’est une source considérable de progrès dans tous ces domaines. De plus, les entreprises françaises de Travaux Publics exportent partout dans le monde. Il faut maintenir ce dynamisme et encore accroître nos positions concurrentielles à l’international : des solutions techniques innovantes, la capacité à monter financièrement les projets ou la qualité de nos réalisations sont des critères importants face à l’émergence d’une concurrence croissante de certains pays tels que la Chine. C’est cette compétitivité et cet esprit d’entreprendre que je souhaite voir encore longtemps se développer en France et à l’international !



Patrick Bernasconi

Président de la Fédération
Nationale des Travaux Publics

10

faits marquants



30 septembre 2009

Plan d'action européen pour la mobilité urbaine : il annonce 20 actions centrées par exemple sur la planification des transports urbains durables, les véhicules propres, les péages urbains ou la gestion des flux. Sa mise en œuvre sera échelonnée de 2009 à 2012.

7 octobre 2009

Plan stratégique européen pour les technologies énergétiques : visant à développer les énergies renouvelables, le captage de carbone, la fission nucléaire et la performance énergétique des villes, ce plan représente un investissement annuel de 8 milliards d'euros.

17 novembre 2009

Création d'un fonds professionnel BTP : afin de lutter contre les effets de la crise, les professionnels du Bâtiment et des Travaux Publics mobilisent 2,3 milliards d'euros de prêts à taux bonifiés pour le soutien de l'investissement local.

30 décembre 2009

Transformation de la taxe professionnelle : dans le cadre de la réforme des collectivités territoriales, la loi de finances 2010 prévoit le remplacement de cette taxe par une contribution économique territoriale. La taxe professionnelle représentait environ la moitié des ressources fiscales des collectivités locales.

25 février 2010

Signature du Contrat d'Avenir : il traduit la volonté des partenaires sociaux des Travaux Publics de fonder leurs relations sur des bases renouvelées. La modernisation du dialogue social passe notamment par la définition d'un agenda de négociation et l'institution d'un suivi des objectifs à réaliser.

11 mai 2010

Vote du Grenelle 2 de l'environnement à l'Assemblée nationale : ce texte a pour objet de mettre en œuvre concrètement les dispositions listées dans le Grenelle 1.

27 mai 2010

Adoption du projet de loi sur le Grand Paris : ce projet s'appuie notamment sur la création d'un nouveau réseau de transport public automatisé de 130 km autour de la capitale à l'horizon 2020-2022.

28 mai 2010

Attribution de l'organisation de l'Euro 2016 de football en France : la construction et la rénovation de stades représentent 1,7 milliard d'euros d'investissement, soit en moyenne 3 400 emplois sur quatre ans. Tous les projets doivent être livrés d'ici fin 2014.

13 juillet 2010

Présentation de l'avant-projet de SNIT : le Schéma National des Infrastructures de Transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux pour les 20 à 30 prochaines années.

29 septembre 2010

Présentation du projet de loi de finances pour 2011 : la mise en place d'un plan d'économies se traduit notamment par une diminution des crédits alloués aux transports de l'ordre de 6% par rapport au budget 2010.

01



02



03



Panorama économique

— *En 2009, le chiffre d'affaires des Travaux Publics s'élève à près de 63 milliards d'euros en France et à l'international, soit un recul global de 4,7%. Le contexte d'incertitudes et de crise des finances publiques pèse sur l'activité : avec la fin du plan de relance et en l'absence de programmation pour de nombreux grands chantiers, la visibilité reste faible pour les entreprises du secteur.*

01 — Pose d'enrobés pour l'étanchéité des berges du canal de Chautagne dans l'Ain.

02 — Poste de transformation et lignes à haute tension en Espagne.

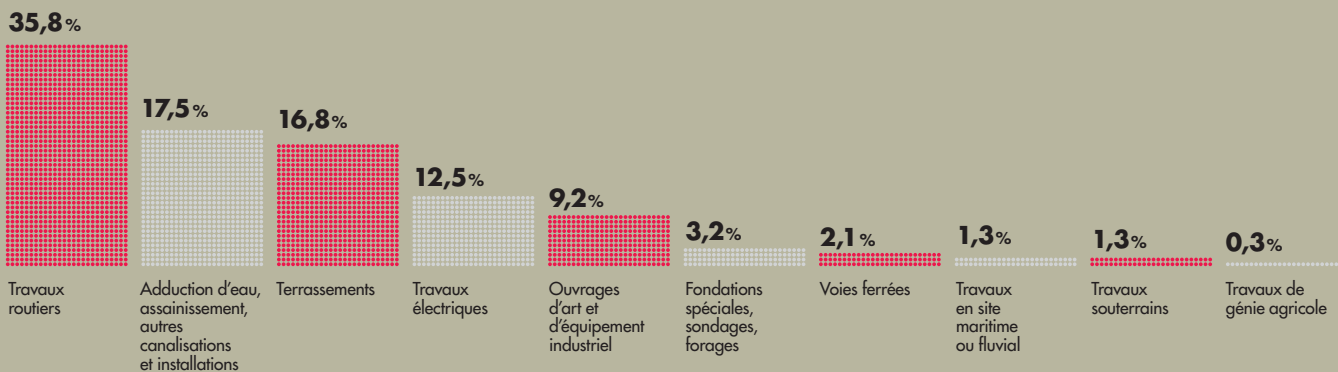
03 — Section de l'autoroute M6-M60 entre Pécs et Szekszárd en Hongrie.

Marché intérieur



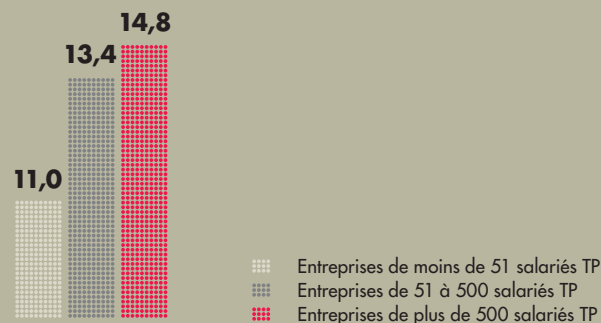
— Chiffres clés 2009

Répartition de l'activité sur le marché intérieur selon la nature des travaux

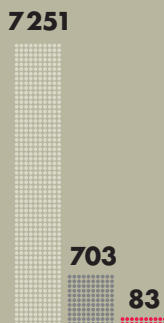


Structure de l'appareil productif par tranche d'effectifs Travaux Publics

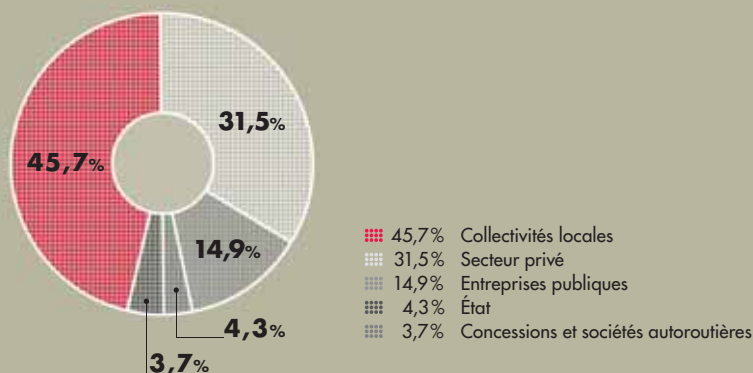
Chiffre d'affaires en milliards d'euros



Nombre d'entreprises

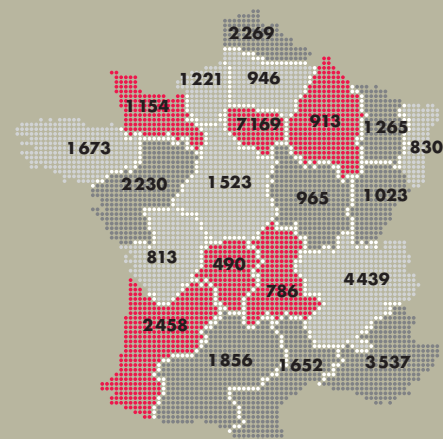


Clientèle des Travaux Publics



Évolution de l'activité 2009/2008

Chiffre d'affaires en millions d'euros



Taux d'évolution en valeur

- Inférieur ou égal à -10%
- Entre -10% et 0%
- Supérieur ou égal à 0%

- 01 — Travaux dans le tunnel Duplex de l'A86 en région parisienne.
- 02 — Centrale électrique à gaz à Fos-sur-Mer (13).



Marché intérieur



— *Après le retournement de cycle de 2008 ayant entraîné un fort ralentissement de l'activité, les Travaux Publics poursuivent leur décélération en 2009 et terminent l'année en baisse de 4,4% en volume*. La commande privée enregistre un fort recul. Les collectivités locales résistent mieux grâce au plan de relance.*

* Le déflateur utilisé (indice TP01) est resté stable en moyenne annuelle en 2009 par rapport à 2008.

Poursuite de la dégradation de l'activité

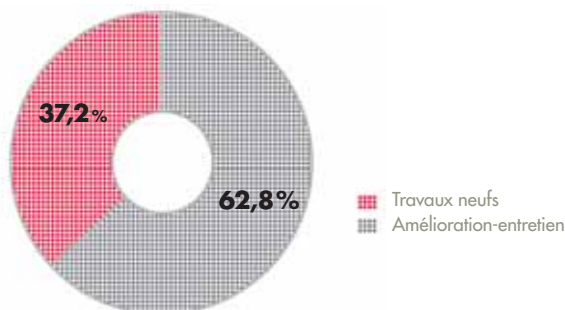
La plupart des métiers à la peine

En 2009, le chiffre d'affaires des Travaux Publics s'établit à 39,2 milliards d'euros sur le marché intérieur, en recul de 4,4% en volume par rapport à l'année précédente. Cette baisse d'activité concerne la majorité des métiers à l'exception des travaux de voies ferrées. La part des travaux neufs passe de 63,9% en 2008 à 62,8% en 2009. Avec un chiffre d'affaires de 14 milliards d'euros, les travaux routiers représentent 35,8% du total de l'activité des Travaux Publics en 2009. Ils enregistrent une baisse d'activité pour la deuxième année consécutive (- 4,1% en 2009, - 4,9% en 2008). Cependant, quelques projets importants sont soutenus par le plan de relance de l'État : réhabilitation de l'autoroute A25 entre Lille et Dunkerque, dernier tronçon de l'autoroute A750 reliant Montpellier à l'A75 dans l'Hérault, autoroute A65 entre Bordeaux et Pau ou encore mise à deux fois trois voies de la rocade ouest de Bordeaux.

La filière eau recule de 5,4%

Les travaux d'adduction d'eau, d'assainissement ou autres canalisations et installations se placent en deuxième position avec un chiffre d'affaires de 6,8 milliards d'euros, en recul de 5,4%. Ces travaux concernent principalement la mise aux normes des stations d'épuration dans le cadre du 9^e programme d'intervention (2007-2012). Les agences de l'eau ont prévu de consacrer 2,9 milliards d'euros au financement des stations d'épuration et 2,4 milliards d'euros pour les réseaux d'assainissement entre 2007 et 2012. Pour accélérer ces travaux, un prêt de 1,2 milliard d'euros a été accordé par la Caisse des Dépôts et Consignations en 2009. Malgré ces mesures, les travaux de mise aux normes ne sont toujours pas achevés. Le génie civil au sens large (ouvrages d'art, fondations spéciales, travaux souterrains, travaux en site maritime ou fluvial, génie agricole) totalise 5,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, en baisse de 6,1%. Ces travaux concernent notamment des projets tels que Port 2000 au Havre qui entre dans sa deuxième phase avec la construction de 2,1 kilomètres de quais. De même, les travaux de sécurisation des tunnels se poursuivent. Ils devraient s'achever en 2013.

Répartition de l'activité par type de travaux en 2009



Évolution du chiffre d'affaires en 2009 :

- 4,4 %

Après plusieurs années de progression, les travaux de terrassement voient leur volume baisser de 6,1 % en 2009. Leur chiffre d'affaires s'établit à 6,6 milliards d'euros. L'activité est pénalisée par le retard pris sur les grands projets d'infrastructures, en particulier les lignes à grande vitesse (LGV). Dans les régions, quelques grands chantiers limitent la baisse : construction du tronçon de 30 kilomètres de l'autoroute A88 entre Argentan et Falaise, doublement de la rocade nord à Troyes ou encore liaison est-ouest au sud d'Avignon.

Le chiffre d'affaires des travaux électriques enregistre un recul de 4,2 % pour s'établir à 4,9 milliards d'euros en 2009. L'activité a cependant été plus importante au début de l'année 2009 après le passage de la tempête Klaus qui a touché le Sud-Ouest, le Languedoc-Roussillon et le sud de l'Auvergne. Le développement des énergies renouvelables nécessite également de nombreux travaux de raccordement au réseau électrique.

Voies ferrées : effort dans l'entretien

Contrairement aux autres métiers, les travaux de voies ferrées sont particulièrement dynamiques. Avec plus de 845 millions d'euros en 2009, ils affichent une croissance de 29,7 %, après une progression de 12,6 % en 2008. Cette évolution s'explique par l'accélération des travaux de régénération du réseau ferroviaire suite à la signature du premier contrat de performance entre l'État et Réseau Ferré de France en novembre 2008. Ce contrat prévoit un investissement de 13 milliards d'euros entre 2008 et 2015 pour la rénovation du réseau ferroviaire, à raison de 900 kilomètres annuels.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'État a également engagé, en septembre 2009, un plan de 7 milliards d'euros en faveur du fret ferroviaire d'ici 2020. De plus, les travaux de lignes de tramways se poursuivent à un rythme soutenu dans plusieurs agglomérations (Paris, Toulouse, Dijon, Angers, Reims, Mulhouse...). L'État a ainsi attribué en 2009 des financements à hauteur de 800 millions d'euros pour la réalisation de 50 projets de tramways ou bus à haut niveau de service. ➤



— *Aqueduc de la Vanne*

Lors de la réfection de l'aqueduc de la Vanne, au niveau de Moret-sur-Loing en Seine-et-Marne, une ancienne canalisation en béton a été remplacée par une canalisation en fonte longue de 475 mètres. L'ancienne canalisation a été broyée et réutilisée pour le lit de pose. Cet aqueduc capte les eaux de la Vanne, rivière près de Troyes, pour alimenter la capitale en eau potable.

— *Mieux-disant dans la commande publique : mythe ou réalité ?*

Le code des marchés publics impose l'attribution des marchés à l'offre économiquement la plus avantageuse, c'est-à-dire au mieux-disant. Cependant, la place donnée au prix est aujourd'hui encore trop souvent prépondérante, voire exclusive. Cette pratique est préjudiciable aussi bien à l'acheteur public qu'aux entreprises dans

la mesure où elle conduit à sous-estimer les qualités techniques, fonctionnelles et/ou environnementales des offres. Il en résulte l'attribution des marchés à des prix anormalement bas, favorisée par une négociation souvent confondue avec un marchandage. À l'initiative des Fédérations Régionales des Travaux Publics, de très nombreux préfets ont,

ces derniers mois, rappelé aux maîtres d'ouvrage publics l'obligation d'attribuer les marchés au mieux-disant. Ils ont notamment souligné qu'imposer à son cocontractant un prix irréaliste revient entre autres à exposer le marché au risque de défaillance de l'entreprise ou à celui de la passation ultérieure de coûteux avenants.

Marché intérieur



Poursuite de la dégradation de l'activité

39,2 Md€

de chiffre d'affaires en 2009 sur le marché intérieur



— Station d'épuration de Cergy-Neuville

La capacité de traitement des eaux de la station d'épuration de Cergy-Neuville sera doublée lorsque les travaux d'extension et de rénovation s'achèveront, fin 2011. Le bassin de stockage atteindra alors 10 000 m³ et 13 déversoirs seront créés. Dans le cadre de la mise aux normes européennes, ces travaux permettront aussi de réduire les rejets dans l'Oise.

> Soutien du plan de relance

Lancé à la fin de l'année 2008, le plan de relance comprend un programme en faveur de l'investissement public d'un montant de 10,5 milliards d'euros partagé entre l'État, les collectivités locales et les entreprises publiques. Plus de 1 500 projets d'investissement public sont lancés, dont la moitié réalisés en 2009.

Les infrastructures de transport bénéficient d'une enveloppe de 920 millions d'euros sur deux ans ; 236,6 millions d'euros sont consacrés à des investissements dans les infrastructures routières et 240 millions d'euros permettent de développer les infrastructures ferroviaires et fluviales.

Les collectivités locales ont adhéré massivement à la mesure de remboursement anticipé du fonds de compensation de la TVA (FCTVA). L'État a versé 3,8 milliards d'euros au titre de cette mesure. Près de 20 000 collectivités ont signé une convention d'engagement en 2009 représentant un investissement de 54,5 milliards d'euros.

En 2010, le dispositif se poursuit dans des proportions plus faibles (2 878 conventions signées, correspondant à 2,7 milliards d'euros d'investissements prévus).

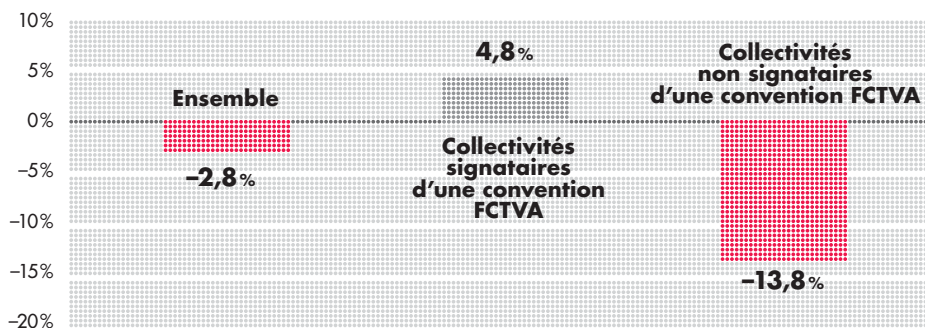
Les grandes entreprises publiques (EDF, RATP, RFF...) participent également à ce plan de relance à hauteur de 3,5 milliards d'euros en 2009.

Poids important des collectivités locales dans l'investissement

Principaux maîtres d'ouvrage des Travaux Publics, les collectivités locales représentent 45,7% du chiffre d'affaires, soit 17,9 milliards d'euros. Grâce au plan de relance, les investissements ne s'effondrent pas en 2009. Pour l'ensemble des collectivités, le recul de l'activité est limité à 3%.

Le secteur privé enregistre un chiffre d'affaires de 12,3 milliards d'euros, en recul de 12% en 2009 après une baisse de 3,9% en 2008. La commande des entreprises privées est pénalisée par le manque de projets concernant les zones logistiques ou encore les zones d'activité commerciale.

Évolution des investissements des collectivités locales en 2009



Source : Commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale ; février 2010

— *Déviations de Sarlat*

Une première tranche de la déviation sud de Sarlat, longue de 3,6 kilomètres, a été inaugurée en juillet 2010. Elle permet de désengorger la ville en supprimant les flux

de transit. Quatre ouvrages d'art et huit bassins d'eaux pluviales ont été construits. Les travaux d'un second tronçon de 300 mètres doivent débuter en 2012 afin de prolonger la déviation jusqu'à la route de Souillac.



Marché intérieur



Poursuite de la dégradation de l'activité



— Centrale Combigo à Fos-sur-Mer

La centrale électrique au gaz naturel de Combigo, d'une puissance de 424 MW, a été mise en service en juillet 2010 à l'issue de trois ans de chantier. Elle produit l'équivalent de la consommation annuelle de 520 000 foyers et participe à la sécurisation de l'approvisionnement en électricité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le chantier a mobilisé entre 600 et 800 personnes.

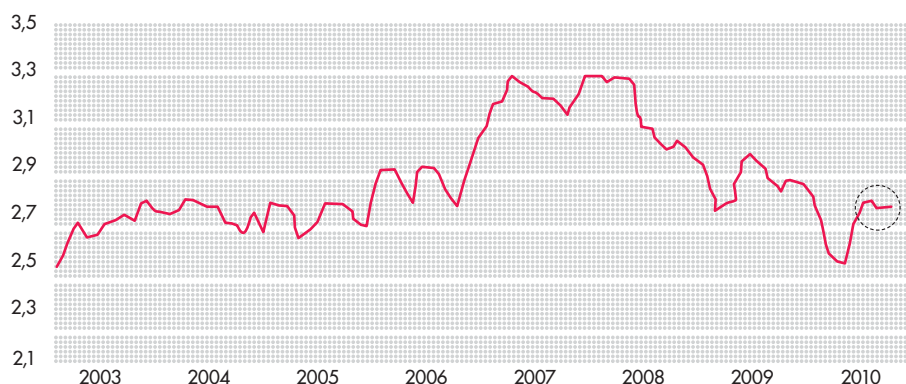
➤ Les grands opérateurs nationaux de l'énergie, des transports, des télécoms (RFF, RTE, GDF, ports autonomes...) représentent 14,9% de l'activité des Travaux Publics. Avec 2 milliards d'euros de travaux, les commandes de Réseau Ferré de France connaissent la plus forte croissance de ce segment en 2009 (+ 13,7%). EDF affiche également une forte hausse de 13,5%, en raison de l'accélération de son programme de modernisation et de développement de son patrimoine industriel. Les travaux concernant les concessions et sociétés autoroutières sont en progression de 7,5%. Le poids de l'État dans les Travaux Publics reste stable en 2009. L'État assure 4,3% du chiffre d'affaires de la profession.

Manque de visibilité

Après un premier trimestre 2010 marqué par des conditions climatiques difficiles, l'activité se redresse au deuxième trimestre. Les travaux réalisés se stabilisent à un niveau proche de celui de mi-2009. Avec 4,8 mois d'activité, les carnets de commandes se maintiennent au même niveau qu'il y a un an. Cependant, le nombre de lots de Travaux Publics recensés dans les appels d'offres des marchés publics sur les neuf premiers mois de l'année 2010 reste en retrait de 2% par rapport à la même période de 2008. Les enquêtes de conjoncture auprès des entrepreneurs de Travaux Publics ne montrent pas de franche amélioration des perspectives d'activité d'ici la fin de l'année. Le manque de visibilité reste important. De plus, les entreprises sont fragilisées par la baisse des prix. Sur les six premiers mois de l'année 2010, le nombre de défaillances d'entreprises a ainsi augmenté de 15% par rapport au premier semestre 2009. Le redémarrage de la commande privée conditionnera l'ampleur de la reprise. Du côté des collectivités locales, les perspectives restent incertaines en raison de la réforme territoriale et de la suppression de la taxe professionnelle.

Stabilisation des travaux réalisés à la fin de l'été 2010

En milliards d'euros constants



Source : enquête mensuelle de conjoncture, FNTP

8037 *entreprises*

de Travaux Publics

De plus, le plan d'économies budgétaires annoncé par l'État en 2010 risque de peser sur l'investissement des collectivités locales et des grands opérateurs publics. Plusieurs éléments incitent cependant à plus d'optimisme. La reprise du marché de l'immobilier ouvre des perspectives d'activité, notamment pour les travaux de voirie et réseaux divers. Des projets importants devraient impacter l'activité dans les prochaines années : la construction et la rénovation de stades en vue de l'Euro 2016 de football, la loi relative au Grand Paris avec la création d'un nouveau réseau de transport public de voyageurs d'ici 2020-2022, la validation – dans la loi Grenelle 2 – de la construction de 1 500 kilomètres de transports en commun en site propre. Concernant les grands projets d'infrastructures, le financement des travaux de la LGV Sud Europe Atlantique a été bouclé en 2010 et les travaux de la deuxième phase de la LGV Est, qui devraient durer cinq ans, ont démarré.



— *Avances de trésorerie : 20% au démarrage du projet*

Sur de nombreux chantiers, les entreprises françaises de Travaux Publics affichent souvent une trésorerie négative pendant une grande partie de la réalisation du marché. Elles sont ainsi en quelque sorte les « banquiers » du projet. L'avance de démarrage de 5% prévue, sous certaines conditions, par le code des marchés publics ne permet pas un rééquilibrage. Dans le cadre du Plan de relance

de l'économie, le Premier ministre a imposé, fin 2008, le versement systématique d'une avance de démarrage de 20% du montant du marché aux titulaires des marchés de l'État. Les difficultés importantes de trésorerie des entreprises de Travaux Publics résultant de la conjoncture, amplifiées par les conséquences de l'application de la loi de modernisation de l'économie, ont amené

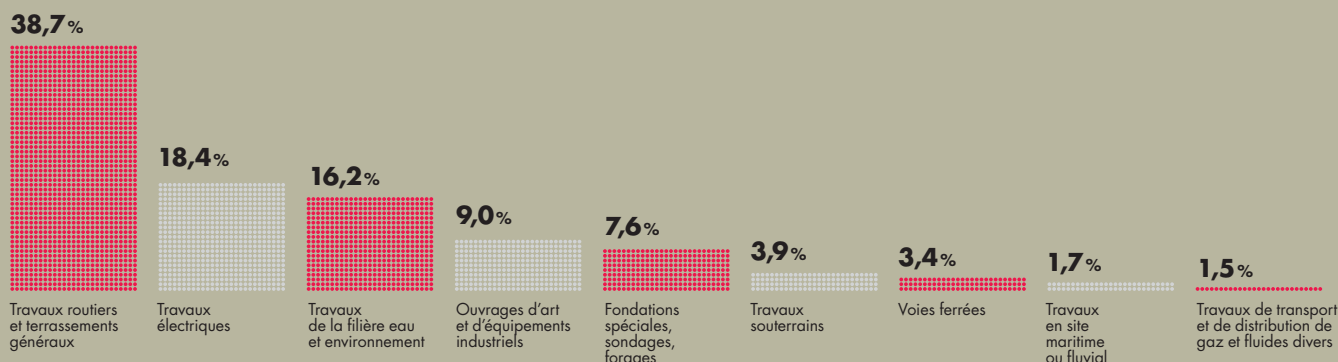
la FNTP et ses Fédérations Régionales à demander aux collectivités territoriales de faire bénéficier de cette avance les titulaires de leurs marchés. Elles ont été nombreuses à accepter de verser l'avance de 20%. Les démarches se poursuivent pour la pérennisation de ce régime et son extension aux marchés des entreprises publiques et parapubliques.

Marchés extérieurs

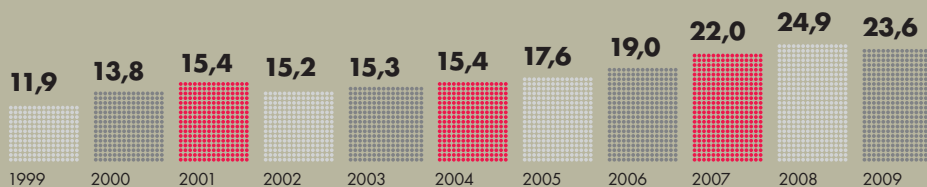


— Chiffres clés 2009

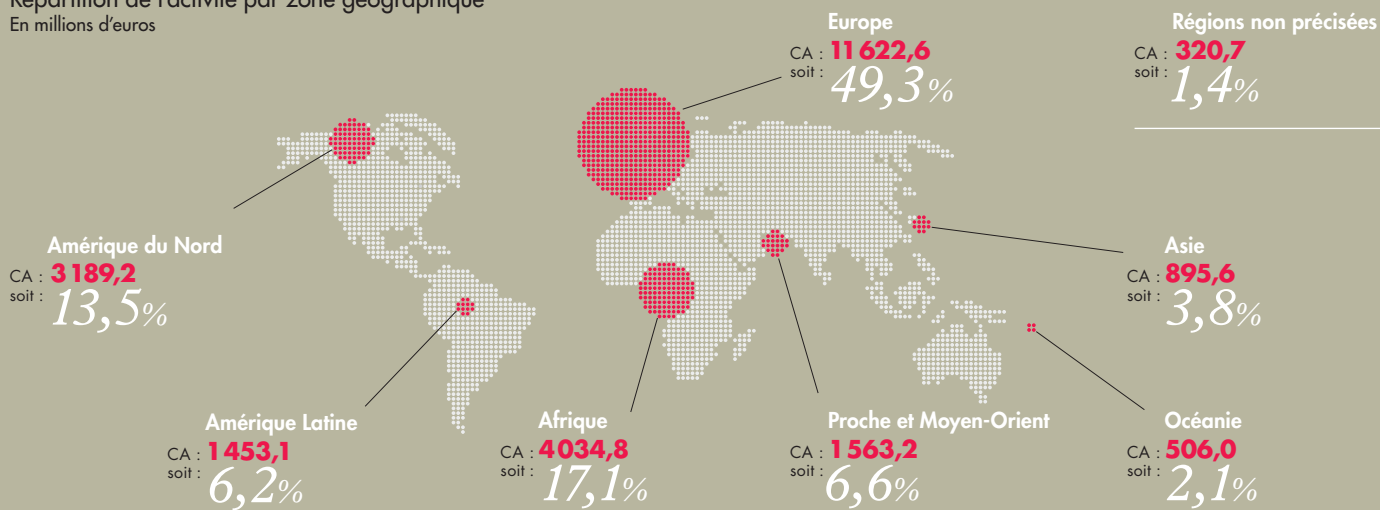
Répartition de l'activité selon la nature des travaux



Évolution du chiffre d'affaires des entreprises françaises de Travaux Publics
En milliards d'euros



Répartition de l'activité par zone géographique
En millions d'euros



- 01 — Canada : pont Golden Ears à la périphérie de Vancouver.
- 02 — Oman : le barrage de Wadi Dayqah, destiné à alimenter en eau potable les villes de Mascate et Quriyat.

01



02



Marchés extérieurs



— *Le développement de l'activité des entreprises de Travaux Publics sur les marchés extérieurs marque un temps d'arrêt en 2009 dans une conjoncture mondiale morose. Les plans de relance tardent à produire leurs effets tandis que les difficultés budgétaires de certains pays peuvent se traduire par un gel des programmes d'investissement.*

Coup de frein en 2009

Le chiffre d'affaires des entreprises françaises de Travaux Publics diminue de 5,3 % sur les marchés extérieurs et s'établit à 23,6 milliards d'euros en 2009. Les plans de relance limitent l'ampleur de la baisse de l'activité mais ne compensent pas en totalité les effets de la crise économique. La concrétisation des annonces en travaux n'est en effet pas immédiate.

Les prises de commandes étant assez stables, les entreprises de Travaux Publics peuvent toutefois rester confiantes à l'international, notamment pour l'année 2010. Leur savoir-faire technique et une ingénierie financière efficace leur confèrent en outre des positions fortes dans de nombreux pays du globe où elles sont capables d'intervenir dans de multiples domaines : infrastructures de transports, énergie, ouvrages d'art, eau et environnement...

À l'échelle mondiale, les besoins en infrastructures restent colossaux et sont encore renforcés par la prise de conscience environnementale : construire des infrastructures répondant aux besoins du développement durable (transports en commun, énergies renouvelables, préservation des ressources naturelles) est ainsi devenu, en quelques années, une urgence pour de nombreux États.

Ralentissement en Europe

Le chiffre d'affaires réalisé en Europe diminue de 6,2 % à 11,6 milliards d'euros. Le ralentissement est particulièrement marqué au Royaume-Uni (- 21,6 %) et en Espagne (- 15,4 %), deux pays profondément affectés par la crise économique dès la fin 2008. De même, le contexte est plus difficile dans certains pays d'Europe centrale jusqu'alors très dynamiques (République tchèque ou Hongrie, par exemple) : des besoins importants en infrastructures nouvelles et en réhabilitation permettent néanmoins d'envisager un rétablissement rapide de l'activité. L'activité en Allemagne ou en Pologne progresse grâce à la réalisation de plusieurs grands chantiers autoroutiers.

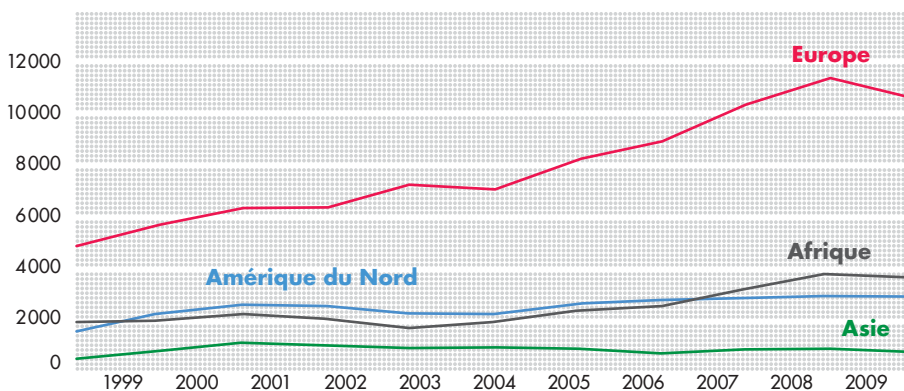


Thaïlande
— *Map Tha Phut*

Travaux de précontrainte des réservoirs de gaz naturel liquéfié (GNL) de Map Tha Phut.

Évolution de l'activité hors métropole par zone géographique

En millions d'euros courants



23,6 Md€

de chiffre d'affaires TP sur les marchés extérieurs

Les graves difficultés budgétaires rencontrées par certains pays (tels le Portugal, l'Irlande, la Grèce ou l'Espagne) les conduisent à geler leurs programmes d'investissement dans le cadre de la mise en place de politiques de rigueur. Face à cette raréfaction des ressources publiques, de plus en plus de projets sont réalisés dans le cadre d'un financement privé (concessions notamment). Certaines spécialités restent cependant dynamiques : par exemple, les travaux liés au domaine de l'eau et à l'environnement enregistrent un chiffre d'affaires en hausse de plus de 300 millions d'euros sur l'année 2009.

Moindre impact de la crise en Afrique

Avec quatre milliards d'euros de travaux, l'activité est en léger retrait dans cette zone (- 3,5%). Cependant, les entreprises françaises font mieux que résister sur les marchés africains, en dépit de l'implantation de plus en plus forte de la concurrence chinoise. Le poids du continent africain progresse ainsi dans le total de l'activité hors métropole des entreprises françaises : il représente désormais 17,1% du total. Les investissements au Maroc sont particulièrement bien orientés. Ce pays apparaît ainsi au 10^e rang des clients avec un volume de travaux en progression de + 13,5%. ➤



— Menaces sur les projets en Europe

La lutte contre les déficits publics contraint plusieurs États européens à revoir leur programme d'investissements en infrastructures. L'Espagne a par exemple annoncé le gel, pour un à quatre ans, de 200 projets d'infrastructures, dont 112 concernant les routes et autoroutes et 87 les voies ferrées. En Italie également, nombre de chantiers de Travaux Publics

risquent d'être décalés ou annulés : c'est le cas par exemple du pont de Messine devant relier la Sicile au continent (plus de 6 milliards d'euros d'investissement). Ces projets d'infrastructures, outre leur rôle dans l'aménagement du territoire européen, étaient pourtant censés accélérer la reprise économique dans le cadre des plans de relance programmés par la plupart

des pays européens en 2009. La mise en place de politiques de rigueur génère de fortes incertitudes sur le calendrier de réalisation de nombreuses grandes infrastructures dont les territoires européens ont pourtant besoin, comme les énergies renouvelables ou les lignes ferroviaires à grande vitesse.

Marchés extérieurs



Coup de frein en 2009



Égypte — Métro du Caire

Réalisation de la troisième ligne de métro du Caire : les travaux portent sur les équipements électromécaniques et l'alimentation en énergie de 7 km de ligne en tunnel et de quatre stations souterraines. À terme, cette ligne de 39 km reliera l'aéroport à la ville.

➤ De nombreux projets d'infrastructures y sont engagés tels que le tramway de Rabat, le port de Tanger ou le renforcement du réseau autoroutier. L'activité se développe en Algérie et se maintient à un niveau élevé en Afrique du Sud, notamment avec l'achèvement des travaux de la liaison ferroviaire rapide Gautrain. En Afrique subsaharienne, les besoins demeurent très importants pour le développement des réseaux routiers ou l'assainissement et l'adduction d'eau potable. Les travaux liés à l'électrification rurale et à la production d'électricité progressent aussi fortement depuis deux ans et atteignent près de 900 millions d'euros en 2009.

Amérique du Nord : maintien du chiffre d'affaires

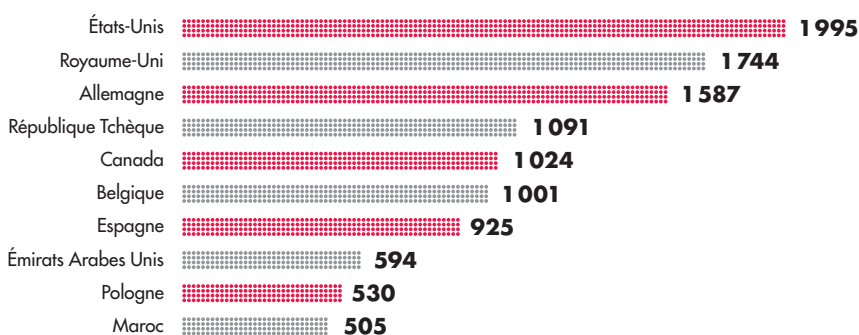
Le volume de travaux en Amérique du Nord est quasi stable à 3,2 milliards d'euros : les États-Unis sont le premier pays client des entreprises françaises de Travaux Publics, implantées principalement avec des filiales dans le domaine routier. Ce maintien du chiffre d'affaires intervient alors que seule une faible part du plan de relance lancé par l'administration Obama a été attribuée en 2009, ses effets devant se faire sentir principalement à partir de 2010. Au Canada, l'activité est soutenue par les investissements publics et le chiffre d'affaires se stabilise à un milliard d'euros (5^e pays client). La construction et la réhabilitation d'un réseau routier et autoroutier soumis à d'intenses contraintes climatiques et de circulation représentent les trois quarts des commandes en Amérique du Nord. Les travaux de la filière eau et environnement continuent à se développer et comptent pour 13% de l'activité totale (contre seulement 4% en 2005).

Proche et Moyen-Orient : coup d'arrêt en 2009

Les gigantesques programmes d'infrastructures et projets urbains lancés dans la péninsule arabique depuis quelques années connaissent un coup d'arrêt brutal en 2009. Le report de certains projets est en partie responsable du recul du chiffre d'affaires au Proche et Moyen-Orient : il s'établit à 1,6 milliard d'euros, soit une baisse de 18,8%. Néanmoins, les incertitudes financières s'éloignant de cette zone, il est probable que les investissements y retrouvent vite leur dynamisme.

Les 10 principaux pays clients hors métropole en 2009

Chiffre d'affaires en millions d'euros



- 5,3%

d'évolution de l'activité
sur les marchés extérieurs en 2009

De nombreux projets dans le domaine de l'énergie ou de l'adduction et du traitement de l'eau sont en cours. Concernant les ouvrages d'art, la réalisation du pont entre le Qatar et Bahreïn (45 km de long) est en passe de devenir une référence mondiale.

Autres régions du monde : des situations contrastées

L'évolution de l'activité dans les autres régions du monde est très diverse en 2009. En Asie, le ralentissement est sensible (- 11,1%) : certains marchés, comme la Chine, demeurent fermés aux entreprises de construction françaises mais d'autres, à l'image de l'Inde (28^e pays client actuellement), pourraient connaître un prochain essor. L'Amérique latine (+ 5,7%) bénéficie du dynamisme de certains pays (Brésil, par exemple) et de plusieurs chantiers importants de canalisations (eau en Jamaïque ou oléoduc en Colombie).

Quant à l'Australie, c'est un des rares pays à avoir traversé la crise mondiale sans grande difficulté conjoncturelle : le chiffre d'affaires des entreprises françaises de Travaux Publics y atteint désormais 300 millions d'euros (+ 5,2%).

DOM-TOM : forte chute de l'activité

Après plusieurs années à un haut niveau, le chiffre d'affaires dans les DOM-TOM chute brutalement (- 20,4%), ne représentant plus que 1 070 millions d'euros de travaux en 2009. Cette baisse masque toutefois des disparités selon les départements et territoires.

À la Réunion, la fin du chantier de la route des Tamarins n'est pas compensée par le démarrage d'autres grands chantiers. L'abandon du projet de tram-train, qui représentait un investissement de 1,6 milliard d'euros, fait notamment peser de lourdes incertitudes sur l'avenir de la Profession sur l'île. Aux Antilles, la profonde crise sociale de début 2009 a paralysé de nombreux chantiers : la baisse d'activité est de - 3,6 % sur l'année. En revanche, l'activité reste bien orientée en Guyane avec, par exemple, le démarrage de la construction de la route d'accès au futur pont sur l'Oyapock, à la frontière brésilienne.



Malaisie
— *Pont de Penang*

Remplacement des 117 haubans du pont de Penang, un ouvrage de 8 km construit en 1985, par des haubans de dernière génération. Cette opération est réalisée sans interruption de trafic (135 000 véhicules quotidiens) et en toute sécurité grâce, en particulier, à la mise en place d'un système de vidéosurveillance.

— Montée très rapide de la concurrence chinoise

Selon le classement annuel de la revue *Engineering News-Record*, les entreprises chinoises de construction réalisent plus de 50,5 milliards de dollars de chiffre d'affaires à l'international en 2009, ce qui les place pour la première fois au 1^{er} rang mondial, juste devant les entreprises américaines (49,7 milliards de dollars) et les entreprises françaises (42,7 milliards de dollars). Les constructeurs chinois sont aujourd'hui

leaders en Asie et, surtout, en Afrique où ils sont désormais très implantés (20,8 milliards de chiffre d'affaires). Leur progression a été très rapide puisqu'il y a à peine quatre ans, les entrepreneurs chinois ne réalisaient que 10 milliards de dollars de travaux hors de leurs frontières.

Cependant, cette progression s'effectue souvent au prix de distorsions importantes de concurrence et du non-respect de clauses

sociales appliquées par les entreprises occidentales. Le respect des règles de concurrence devra être particulièrement surveillé à l'heure où les entreprises chinoises mettent un premier pied en Europe : un chantier d'infrastructures leur a en effet été attribué en Pologne pour la construction d'une cinquantaine de kilomètres d'autoroute.

01



02



03



Anticiper les changements

— *Territoires et entreprises vivent un tournant dans leur histoire. Les Travaux Publics se mobilisent pour préparer l'avenir et anticiper les mutations. Apporter des solutions aux contraintes financières de nos clients, innover pour répondre à des attentes environnementales fortes et développer l'emploi sont les principaux défis que le secteur devra relever au cours des prochaines années.*

Collectivités locales

Une nouvelle donne

— *Les collectivités territoriales font face à de nouveaux défis. Leur réforme, souhaitée au plus haut niveau de l'État, se superpose aux effets de la crise économique et fait peser de nombreuses incertitudes, en particulier en termes de financement. Afin de maintenir une politique d'investissement dans des infrastructures performantes, les collectivités se tournent de plus en plus vers de nouveaux outils tels que les partenariats public-privé.*



— Remboursement anticipé de la TVA

Destinée à inciter les collectivités locales à investir, cette mesure a concerné en 2009 près de 19 500 collectivités qui ont signé avec l'État une convention FCTVA pour un total de 54 milliards d'euros d'investissements. Pour les Travaux Publics, cette opération a généré environ 20 milliards d'euros de travaux sur l'année.

Premier client des Travaux Publics

Les collectivités territoriales sont le premier donneur d'ordres des Travaux Publics : elles représentent 46% du chiffre d'affaires du secteur. Elles investissent dans un grand nombre d'infrastructures : la voirie, les transports en commun, l'éclairage public ou les réseaux d'eau par exemple.

Le dynamisme des collectivités locales est essentiel : faciliter l'accessibilité, améliorer le cadre de vie, maintenir les conditions de sécurité des équipements sont des actions indispensables pour l'attractivité des territoires. De plus, en période de crise, en maintenant – voire en accélérant – la réalisation de leurs projets, les collectivités contribuent à la reprise économique et génèrent une activité essentielle pour les entreprises des Travaux Publics.

Des donneurs d'ordres en profonde mutation

La réforme des collectivités territoriales a été initiée avec pour principaux objectifs la simplification administrative et la maîtrise de la dépense publique locale. Cette réforme porte principalement sur la fiscalité et sur la modification de l'organisation et des compétences locales. Plusieurs mesures auront un impact direct sur les interlocuteurs des entreprises de Travaux Publics :

- le renforcement et la simplification de l'intercommunalité ;
- la création d'une nouvelle structure pour les zones urbaines atteignant 500 000 habitants : la « métropole » ;
- la modification des compétences des régions et des départements, et de leurs règles d'intervention financières sur le territoire ;
- la suppression de la taxe professionnelle et son remplacement par la contribution économique territoriale.

Le principal client des Travaux Publics connaît donc de puissants changements qui génèrent de fortes incertitudes et, bien souvent, une réaction d'attentisme en raison des zones d'ombre qui subsistent, notamment en matière de financement. La suppression de la taxe professionnelle illustre ce manque de visibilité : s'il est bien prévu une compensation à l'euro près pour 2010, les ressources pour les années suivantes restent encore floues.

Tensions accrues sur les budgets locaux

Les dépenses de fonctionnement pèsent de plus en plus lourd dans les budgets des collectivités locales. La crise a accentué l'augmentation des dépenses sociales : elles devraient progresser de plus de 7% en 2010 dans plus du tiers des départements. La chute des droits de mutation en 2009 et l'impact de la crise économique affectent dans le même temps les recettes. Environ le tiers des départements affiche désormais une situation financière délicate, ce qui aura un impact non seulement sur leurs investissements propres mais aussi sur les subventions d'investissement aux communes et intercommunalités. >

Collectivités locales :

75 %

de la commande publique du secteur

- 01 — Grand Stade de Lille Métropole.
- 02 — Aménagement des quais à Bordeaux.
- 03 — Tramway de Reims.



— Des infrastructures au service de la qualité de vie

Début 2010, la FNTP a commandé à BVA un sondage auprès de 5 619 personnes sur les attentes en équipements publics des Français. Objectif : mesurer, dans chaque région, la sensibilité des habitants aux équipements publics, leurs attentes vis-à-vis des élus et les grands projets jugés prioritaires localement. Les Français y expriment des attentes fortes en matière d'équipements publics puisqu'ils sont 74 % à considérer que les élus doivent développer et entretenir des équipements publics de qualité même si cela nécessite des investissements coûteux.

Les infrastructures contribuent en effet à l'amélioration du cadre de vie et au confort des citoyens. Le service rendu par les réseaux (transport, voirie, eau, électricité, gaz, télécommunications) est si indispensable pour l'utilisateur que toute interruption ou mauvais fonctionnement devient inacceptable. Un bon entretien ou une réhabilitation d'un ouvrage sont également des gages de sécurité pour les utilisateurs.



Collectivités locales

Une nouvelle donne

La taxe professionnelle représentait

50%

des ressources fiscales locales



Au-delà des tensions budgétaires actuelles, il est important que les maîtres d'ouvrage prennent conscience que l'attribution des marchés à des prix anormalement bas conduit à la réalisation d'ouvrages dans des conditions difficiles qui peuvent impacter tant l'ouvrage lui-même que ses délais et ses modalités d'exécution."

Emmanuèle Perron,
Présidente de la commission
des marchés de la FNTP

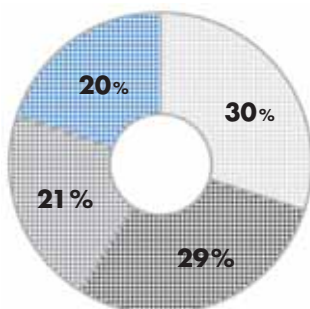
► Après l'effort réalisé en 2009, lié au plan de relance et au remboursement anticipé d'un an de la TVA, les collectivités locales doivent désormais arbitrer entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement. Ces dernières deviennent, de plus en plus, la variable d'ajustement dans les budgets locaux.

Le maintien des efforts d'investissement est pourtant vital pour la compétitivité des territoires. En décembre 2009, pour faire face à cette situation, les professions du Bâtiment et des Travaux Publics, en partenariat avec Dexia, se sont mobilisées pour l'investissement local. Des prêts à taux bonifiés pour un montant de 2,3 milliards d'euros (dont une enveloppe spécifique aux Travaux Publics de 1 milliard) ont été proposés aux communes et à leurs groupements.

Vers une logique de partenariat entre entreprises et collectivités ?

Face à leurs nouvelles contraintes financières, les collectivités ont aujourd'hui l'opportunité de repenser leur politique de réalisation ou d'entretien des infrastructures. En entrant, pour certains cas, dans une logique de partenariat concernant la réalisation et la gestion, elles peuvent faire appel à des entreprises spécialistes, gage de qualité et de performances. Les contrats de partenariat public-privé (PPP) offrent une alternative intéressante aux modes de financement classiques car ils proposent une approche globale (construction, financement, maintenance) et permettent un étalement des coûts tout en garantissant la performance dans le temps de l'équipement réalisé. Alors que l'image des PPP renvoie systématiquement à des opérations de grande ampleur, le marché actuel des PPP est aussi un marché de petits projets. Ce nouveau mode de passation de la commande publique peut donc être utilisé par les collectivités de tailles petite et moyenne, pour répondre à leurs besoins spécifiques.

Évolution des dépenses TP en 2010 selon les départements



■ Hausse comprise entre 0,2% et 28%
■ Baisse comprise entre 0% et -10%
■ Baisse comprise entre -10% et -20%
■ Baisse supérieure à 20%

Données sur 84 départements

Source : Budgets primitifs 2010 des départements

80% des départements de l'échantillon étudié devraient baisser leurs dépenses (investissements directs et indirects, et dépenses d'entretien) destinées aux activités de Travaux Publics en 2010. Cette baisse pourrait même être supérieure à 20% pour un département sur cinq.

Grands projets

Des chantiers à financer

— *Investir dans les infrastructures de transport conditionne l'aménagement et le développement des territoires.*

En favorisant les échanges et en dynamisant la croissance et l'emploi, un système de transport performant est capital pour l'économie.

Si les grandes infrastructures nécessaires pour équiper la France sont aujourd'hui bien identifiées, de fortes incertitudes pèsent sur leur financement.



— *Transports en commun urbains*

Ils représentent près du tiers des investissements prévus dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.

Pour des modes de transport complémentaires

Les différents modes de transport (ferroviaire, routier, aérien, fluvial et maritime) sont complémentaires. Avec 86 % du fret transporté sur les routes, le transport routier est néanmoins le mode de transport principal. L'existence d'axes routiers performants, bien entretenus et sûrs, avec un bon maillage du territoire, est donc une nécessité.

Depuis 2007, le Grenelle de l'environnement a instauré une nouvelle dynamique pour les modes alternatifs à la route : les lignes ferroviaires à grande vitesse sont désormais une priorité d'investissement tandis que le transport maritime et fluvial demandera également des efforts conséquents pour avoir une chance de progresser dans les prochaines années. Chaque mode de transport dispose de ses propres atouts : un développement multimodal et une mise en cohérence des modes entre eux (intermodalité) sont des approches à privilégier. La réalisation de plateformes d'échanges multimodales à proximité des grandes infrastructures (ports, voies fluviales, autoroutes ou lignes ferroviaires) est par exemple essentielle pour assurer une croissance équilibrée entre les modes de transport.

Infrastructures et développement des territoires

Si les grands projets permettent de structurer le territoire et de favoriser le développement économique de régions déjà dynamiques, une attention particulière doit aussi être portée aux territoires enclavés. Ceux-ci doivent aussi pouvoir accéder aux bassins d'emploi ou aux services publics.

Au niveau local, le désenclavement passe notamment par la construction de lignes de transports en commun (tramway, bus en site propre...) qui permettent de relier de manière efficace les quartiers les moins favorisés au reste de la ville.

Le SNIT : un simple affichage ?

Une vision stratégique est nécessaire pour aménager le territoire. C'est l'objet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), document qui fixe les grandes orientations de l'État en la matière. En conformité avec la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le SNIT vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. À travers ce rééquilibrage modal, la réduction d'environ deux millions de tonnes de CO₂ et la création ou le maintien d'environ 65 000 emplois directs et indirects sont attendus annuellement.

Cependant, si la planification des grandes infrastructures permet aux entreprises d'avoir une visibilité sur leur activité, encore faut-il qu'elle soit suivie d'effet : la concrétisation de ce schéma, très importante tant pour l'entretien et l'optimisation des réseaux que pour la construction de nouvelles infrastructures, est très attendue par les entreprises de Travaux Publics.

Pour ne pas transformer ce schéma en simple catalogue de bonnes intentions, cette planification doit être rapidement complétée par des précisions concernant :

- la programmation : l'avant-projet reste en effet flou quant au calendrier ;
- le pilotage du schéma : aucun dispositif ne figure actuellement dans l'avant-projet ;
- le financement : 170 milliards d'euros d'investissements estimés sur une durée de 20 à 30 ans, soit entre 5,7 et 8,5 milliards d'euros par an.



Grands projets

Des chantiers à financer

- 01 — Ligne ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône : lot A4 entre Mulhouse et Dijon.
- 02 — Tramway de Lyon.
- 03 — Port de Fos-sur-Mer (Fos 2XL).

4 000 km
de lignes ferroviaires à grande vitesse supplémentaires d'ici 20 à 30 ans



— Les priorités du SNIT

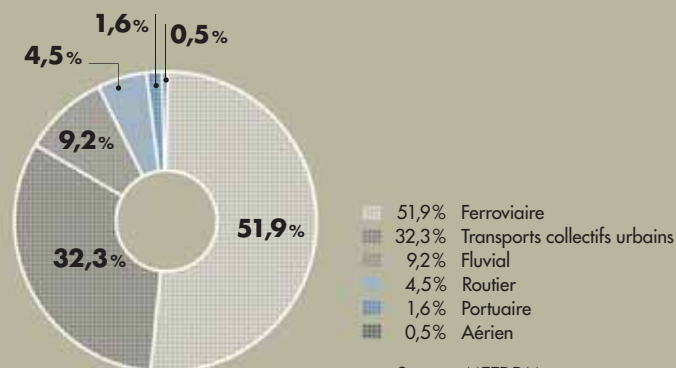
La première priorité affichée par le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) est le développement du ferroviaire, puisque plus de la moitié des investissements y sont consacrés : 4 000 km de lignes ferroviaires sont inscrites dans le schéma (dont les LGV prévues dans la loi Grenelle 1).

Avec 370 km de voies d'eau à grand gabarit figurant au projet de SNIT, le transport fluvial est également un enjeu majeur. Le canal Seine Nord Europe, structurant pour les liaisons de la grande région parisienne et des voies d'eau du nord de l'Europe, est inscrit dans le schéma.

Dans le domaine maritime, les ports devront être aménagés pour renforcer leur compétitivité, en améliorant la qualité de leur desserte et en créant des terminaux multimodaux. L'État prévoit également d'intervenir

financièrement dans de nombreux projets de transports en commun en site propre afin d'améliorer l'offre et de désenclaver des quartiers entiers dans certaines agglomérations.

Répartition par mode de transport des investissements prévus par le SNIT



Source : MEEDDM

► Le SNIT ne pourra pas faire l'impasse sur ces éléments : l'expérience du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003 est révélatrice. La plupart des grands projets qui y ont été inscrits n'ont depuis guère avancé, faute de financement et de programmation.

Résoudre une équation financière à plusieurs inconnues

La situation budgétaire de la France s'est encore aggravée en 2009 avec la crise. La dette publique a ainsi augmenté de 174 milliards d'euros en 2009 pour atteindre 1 489 milliards d'euros, soit 78,1 % du PIB contre 67,5 % un an plus tôt. Le déficit public s'est quant à lui considérablement creusé en 2009 (7,5 % du PIB) et atteint, comme l'endettement, un niveau sans précédent depuis l'après-guerre.

Après une politique de relance ponctuelle pour tenter de contrecarrer les effets de la crise économique en 2009, la France s'engage désormais dans une politique plus rigoureuse. Dans ce contexte, certains programmes d'infrastructures sont dans l'impasse, faute de financement.

La situation financière de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures terrestres de France) témoigne particulièrement de ces tensions budgétaires : ses ressources « pérennes » sont aujourd'hui insuffisantes pour soutenir le programme français d'investissement en infrastructures. De plus, l'éco-redevance sur les poids lourds, qui devait rapporter environ 900 millions d'euros par an, a été reportée et ne devrait pas être mise en œuvre avant fin 2012. De même, en dépit du Grenelle de l'environnement qui a pointé les besoins en matière d'infrastructures respectueuses de l'environnement, celles-ci ont été les « grandes oubliées » du grand emprunt national. Quant au péage urbain, si son entrée en application est désormais possible, il est encore difficile de déterminer quelle sera la première agglomération française qui emboîtera le pas de métropoles européennes telles que Londres ou Stockholm.

Quels financements innovants ?

Face à cette situation, le besoin de financements innovants est urgent. Avec l'abandon du projet de taxe carbone, c'est encore une ressource potentielle qui s'éloigne. Dans ce contexte, le financement privé se substitue de plus en plus aux ressources publiques afin de lancer rapidement certains projets. C'est le cas de la liaison Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux, qui est le premier projet de ligne ferroviaire à grande vitesse réalisé en partenariat public-privé. Largement utilisée dans le domaine autoroutier, la concession ouvre désormais de nouvelles perspectives pour les grands projets ferroviaires. Ce type de financement permet notamment une réalisation rapide des projets avec un maximum d'innovation et de créativité de la part du secteur privé. Une approche globale conduit bien souvent à une réduction des coûts en intégrant la conception, la construction et la maintenance grâce à une optimisation de la gestion du projet sur la durée de vie de l'infrastructure.

170 Md€
nécessaires pour financer le SNIT



C'est en diversifiant les financements entre le public et le privé, et en ayant recours à des solutions innovantes que les projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport pourront se concrétiser dans les prochaines années. Rien de sérieux ne pourra se faire sans que le schéma soit enrichi d'une réelle programmation."

Jean Guénard,

Président de la commission développement économique de la FNTP

Environnement

Construire autrement

— *Le développement durable est au cœur de tout projet d'infrastructure. Réduisant leurs émissions et construisant des ouvrages plus respectueux de l'environnement, les entreprises ont pleinement conscience de leur rôle dans ce domaine. Les Travaux Publics apportent des solutions aux exigences environnementales croissantes de leurs clients et deviennent ainsi un acteur majeur de « l'économie verte ».*



Grâce aux éco-comparateurs développés par la Profession, un maître d'ouvrage, lors d'un appel d'offre, peut comparer de façon objective les variantes proposées par les entreprises. "

Jean-Louis Marchand,
Président de la commission
développement durable de la FNTTP

Une attente croissante des clients

Depuis 2006, le code des marchés publics permet aux collectivités d'intégrer des exigences environnementales dans les appels d'offres. Selon un observatoire mis en place par la FNTTP en 2009, 86% des collectivités locales considèrent d'ailleurs le développement territorial durable comme une priorité ou un sujet de préoccupation forte. Cette enquête souligne également que les trois quarts des collectivités intègrent la dimension du développement durable dans leurs projets.

Toutefois, si les maîtres d'ouvrage souhaitent dans leur grande majorité une meilleure prise en compte de l'environnement dans la réalisation de leurs équipements, ils ne sont pas toujours prêts à supporter les coûts supplémentaires qui y sont parfois liés.

Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures

La conception et la réalisation d'une infrastructure intègrent des préoccupations environnementales élevées. En effet, un chantier modifie durablement le paysage. C'est pourquoi, en amont du projet, le respect de la biodiversité et de l'écosystème doit être pris en compte. Des actions sont menées pour préserver les végétaux et les espèces animales les plus fragiles et protéger les sols et les milieux aquatiques. L'artificialisation des sols et la segmentation des milieux naturels doivent aussi être limitées au maximum.

Lors de la phase de construction de l'infrastructure, il s'agit de réduire les nuisances pour l'environnement, les riverains et les usagers. Ceci demande souvent une haute technicité, par exemple lorsque les travaux se déroulent en milieu urbain.

Les « éco-chantiers » gèrent ainsi au mieux les contraintes liées au bruit, aux vibrations, à la pollution de l'air (rejets de gaz à effet de serre) ou les perturbations engendrées par le chantier.

Économiser les ressources naturelles

Chaque année, en France, près de 450 millions de tonnes de granulats sont extraites de carrières, dont une grande partie est utilisée sur des chantiers de Travaux Publics. Les solutions de substitution, grâce en particulier au recyclage des matériaux, apportent des avantages considérables sur le plan environnemental : préservation des ressources naturelles, réduction de la mise en décharge des produits de déblai et de démolition, réduction des volumes et des distances de transport des matériaux. Dans le domaine de l'énergie, la réduction des consommations est également une priorité pour la Profession. La seule fabrication des enrobés routiers représente, en France, une dépense d'énergie de plus de huit milliards de kWh par an. ➤

86%

des collectivités considèrent le développement territorial durable comme une priorité

01 — Travaux de sécurisation d'un tunnel.
02 — Réparation de ligne suite à la tempête Klaus dans le Sud-Ouest.



— *Les infrastructures du développement durable*

Des infrastructures « intelligentes » sont de plus en plus exigées afin de répondre aux impératifs environnementaux et sociaux. Dans le domaine de la mobilité durable, réduire la congestion et favoriser les modes de transport peu émetteurs de CO₂ est ainsi devenu une priorité. Les entreprises interviennent également dans de nombreux autres domaines :

- la sécurisation des ouvrages tels que les tunnels ou les ponts ;
- la gestion de l'eau : la réduction des pertes dans les réseaux

et le traitement des eaux usées permettent d'économiser la ressource et de maintenir sa qualité ;

- les énergies renouvelables : le développement de l'éolien, du solaire, de la biomasse ou de la géothermie est un enjeu fort de la lutte contre le réchauffement climatique ;
- la protection contre les risques naturels : l'enfouissement de lignes électriques ou la consolidation des digues permettent de limiter efficacement les dégâts infligés par les catastrophes naturelles.

Le Grenelle de l'environnement fixe par ailleurs pour objectif la réalisation d'au moins un éco-quartier, avant 2012, dans toutes les communes qui ont des programmes de développement de l'habitat significatif. Ce sont des terrains propices à l'expérimentation et au développement des nouvelles solutions que les Travaux Publics sont dès aujourd'hui capables de mettre en œuvre.

Environnement

Construire autrement



— Les bonnes pratiques environnementales

Les impacts d'un chantier de Travaux Publics sur l'environnement sont multiples : consommation d'énergie et de matériaux naturels, production de déchets, actions sur l'eau et les sols, émissions de poussières, nuisances sonores, bouleversement des paysages.

Les entreprises de Travaux Publics et les maîtres d'ouvrage mettent de plus en plus en œuvre des bonnes pratiques.

Retrouvez-les sur le site Internet
www.bonnes-pratiques-tp.com

➤ Les transports de matériaux et l'utilisation des engins de chantiers absorbent aussi des quantités importantes de gasoil. De nouveaux procédés (enrobés routiers à froid, par exemple), l'utilisation de machines plus performantes ou la bonne gestion des flux (matériaux, personnes) permettent aujourd'hui de réaliser des chantiers plus économes en énergie.

Afin de mesurer leurs émissions et les progrès réalisés, les entreprises ont développé des logiciels calculant le bilan énergétique des chantiers. Un outil de mesure commun a été développé par la Profession : Omega TP (*voir encadré ci-contre*).

Un champ majeur de progrès et d'innovation

Le développement durable constitue un puissant vecteur d'innovation dans l'ensemble du cycle de vie d'une infrastructure, depuis sa conception jusqu'à son exploitation et sa déconstruction. Ces dernières années, les innovations ont eu de nombreuses applications concrètes sur les chantiers : réutilisation de matériaux *in situ*, recyclage de produits industriels, enrobés fabriqués et appliqués à moindre température, additifs et liants végétaux. Encore faut-il que ces innovations techniques et environnementales puissent être intégrées dans les appels d'offres, en particulier grâce à la possibilité de proposer des variantes aux maîtres d'ouvrage.

Travaux Publics et responsabilité sociétale

La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) est l'intégration volontaire, par les entreprises, de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités et dans leurs relations avec leurs parties prenantes (clients, fournisseurs, salariés, etc.). L'engagement des entreprises de Travaux Publics dans une telle démarche témoigne d'une application forte des principes du développement durable au sein de leurs structures. En 2009, environ 125 entreprises adhérentes à la FNTP se sont lancées dans une démarche RSE en réalisant un diagnostic ou en élaborant un plan d'action dans ce domaine.

On estime à

30%

le taux de fuite moyen
sur les réseaux d'eau en France

01 — Centrale photovoltaïque
de Rivesaltes (66).

02 — Station de traitement
des eaux d'Étapes (62).



— *Omega TP :* *l'écocomparateur des Travaux Publics*

Omega TP (Outil méthodologique d'évaluation des gaz à effet de serre des activités de Travaux Publics), logiciel de mesure des émissions de CO₂, permet de mesurer annuellement la production de GES (gaz à effet de serre) liée aux activités de Travaux Publics. Son approche en « analyse du cycle de vie » prend en compte les émissions de GES de façon complète, c'est-à-dire

de l'extraction des matières premières jusqu'à la livraison de l'ouvrage. Omega TP est conçu pour être immédiatement utilisable, sans formation préalable. Un autre atout du logiciel réside dans sa base de données qui a fait l'objet d'une expertise externe et qui comprend une centaine de facteurs d'émissions. Chaque activité et chaque produit donnent lieu, directement ou

indirectement, à la combustion d'énergie fossile. Ces activités et produits ont été étudiés très précisément, pour qu'il soit possible de les comparer entre eux et de faire ainsi des choix quotidiens d'investissement, de produits et d'activités à « moindre contenu carbone ».

Téléchargeable sur www.fnpt.fr
dans l'espace Entreprises.

Atouts humains

— *En 2009, dans une conjoncture difficile, les entreprises de Travaux Publics ont maintenu les effectifs salariés du secteur. Préserver l'emploi et former les effectifs sont en effet des engagements et des démarches de long terme. La revalorisation des métiers et la modernisation du dialogue social sont des défis aujourd'hui en passe d'être gagnés.*



— Sécurité sur les chantiers

Le taux de fréquence des accidents dans les Travaux Publics a diminué de 25% en 10 ans.

Préparer l'avenir

Stabilité de l'emploi salarié en 2009

En 2009, la Profession emploie 265 400 salariés, dont 172 400 ouvriers. Les effectifs salariés sont stables sur l'année malgré le ralentissement de l'activité. Après les efforts de recrutement des années précédentes, les entreprises souhaitent avant tout préserver l'emploi le plus longtemps possible, dans l'attente d'une reprise de l'activité qui tarde toutefois à se concrétiser en 2010.

La dégradation de l'activité a néanmoins fortement touché l'intérim puisque celui-ci est en retrait de plus de 15 % en 2009. Les heures totales travaillées diminuent par conséquent de 5,4 % dans le secteur sur l'année.

Un rôle clé sur les chantiers

Les salariés des Travaux Publics jouent un rôle clé dans la réalisation d'un ouvrage. Le savoir-faire d'ouvriers et de techniciens qualifiés, leur capacité à travailler en équipe sont les garants de la qualité finale d'une infrastructure. Sur les chantiers, hommes et femmes démontrent au quotidien leur sens de l'autonomie et de l'initiative, dans le respect des procédures et des règles de sécurité. Par ailleurs, chaque chantier étant unique, les salariés ne connaissent pas la routine et ont la satisfaction, une fois l'infrastructure terminée, d'avoir contribué à l'aménagement du cadre de vie de chacun.

Des métiers variés et des carrières attractives

Une trentaine de métiers différents sont proposés par les Travaux Publics : constructeur de routes, canalisateur, monteur en réseaux électriques, constructeur en béton armé, charpentier métallique, conducteur ou réparateur d'engins, géomètre-topographe, chef de chantier ou ingénieur...

Depuis plusieurs années, l'ouverture de ces métiers aux femmes progresse et elles sont de plus en plus nombreuses à intégrer le secteur.

Ces différents métiers offrent, en outre, des perspectives de carrières : l'ascenseur social est une réalité dans le secteur. Grâce à la formation continue, de nombreux salariés connaissent une ascension rapide vers des postes à responsabilité (chef d'équipe, chef de chantier, conducteur de travaux).

La formation des jeunes toujours en pointe

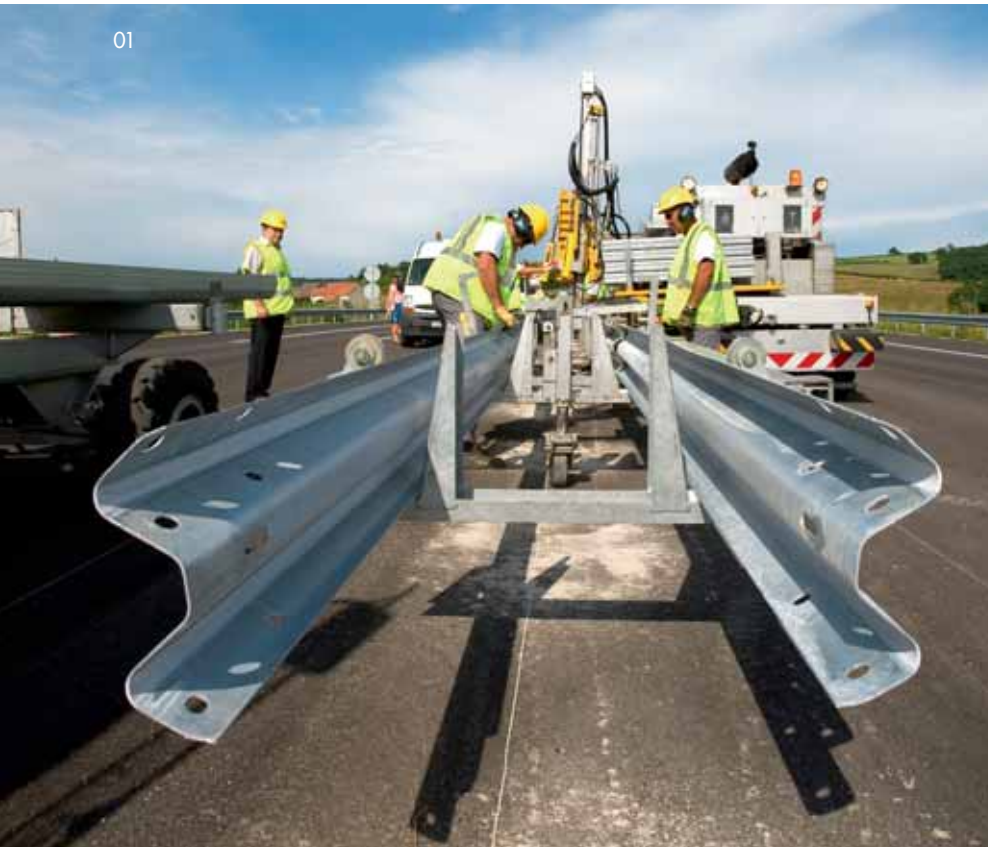
Le secteur des Travaux Publics poursuit ses efforts en matière de formation. Début 2010, 14 808 élèves suivaient une formation dans un établissement (lycée professionnel ou CFA) préparant aux métiers des Travaux Publics. Les effectifs des formations spécifiques aux Travaux Publics (CAP conduite d'engins, CAP – BEP construction de routes, de canalisations et d'ouvrages d'art, bac pro TP et BTS TP) ont progressé de 6 % en un an.

Le nombre d'élèves en apprentissage continue également d'augmenter : désormais, un jeune sur deux en formation spécifique aux Travaux Publics est un apprenti. ➤

265 400 *salariés*

dans les Travaux Publics

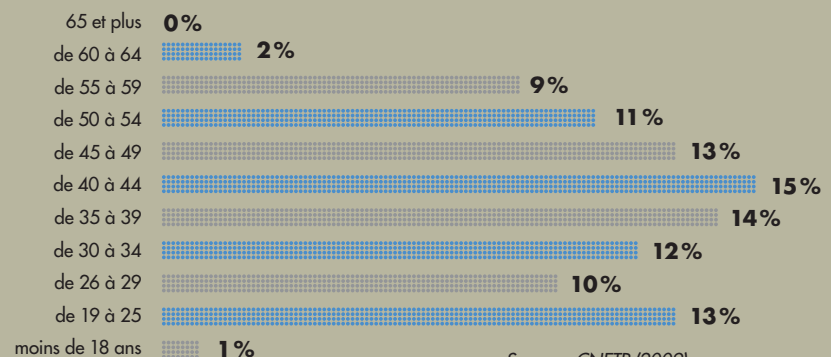
01 — Pose de glissières de sécurité sur la RN50 près de Chalon-sur-Saône (71).
 02 — Bureau d'études en amont d'un chantier.



— Une pyramide des âges qui traduit les efforts de recrutement

La politique d'embauche menée par les entreprises de Travaux Publics a eu un impact important sur la pyramide des âges du secteur : alors que les jeunes de 18 à 24 ans ne comptaient que pour 9% des effectifs en 2006, ils représentent 13% des salariés en 2009. La moitié des salariés a plus de 40 ans.

Répartition des salariés TP en fonction de leur âge



Source : CNETP (2009)

Atouts humains

Préparer l'avenir



Le Contrat d'Avenir est un « intensificateur » du dialogue social dans les Travaux Publics : il faut préserver notre dynamisme dans ce domaine, au-delà des difficultés conjoncturelles que nous traversons. ”

Jean-Yves Martin,
Président de la commission sociale de la FNTP

► Faciliter la transmission du savoir

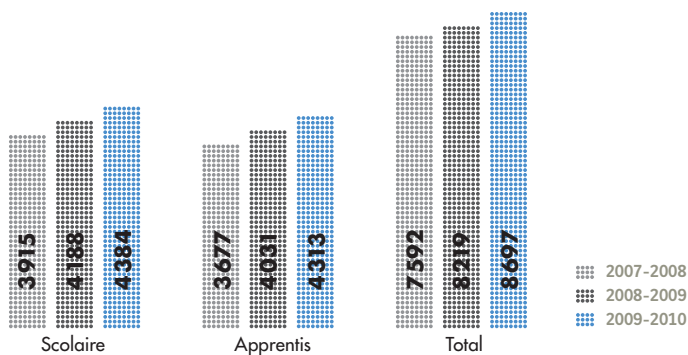
La formation continue est primordiale dans le secteur : elle permet aux salariés de mieux connaître les évolutions touchant les chantiers (contraintes environnementales, règles de sécurité, etc.) et de s'adapter aux évolutions du matériel, par exemple. Les efforts de formation en matière de prévention des accidents portent particulièrement leurs fruits, puisque le taux de fréquence des accidents (nombre d'accidents avec arrêt de travail supérieur à un jour par million d'heures de travail) est passé de 49 en 1998 à 37 en 2008.

Le tutorat est également encouragé dans les entreprises : il assure une meilleure transmission du savoir entre les générations et un encadrement des jeunes en formation en alternance. C'est pourquoi la Profession a mis en place un dispositif qui permet de former certains salariés à la fonction de tuteur.

Moderniser le dialogue social avec le Contrat d'Avenir

Au-delà de la crise financière et économique, la Profession s'est mobilisée avec les partenaires sociaux pour maintenir l'emploi existant et préparer l'avenir. Ceci passe notamment par un dialogue social renouvelé grâce à la fixation d'objectifs et de méthodes pour les atteindre. C'est pourquoi les partenaires sociaux des Travaux Publics ont conclu, en 2010, un Contrat d'Avenir qui traduit leur volonté de fonder leurs relations sur des bases renouvelées. Cette démarche nouvelle du dialogue social dans la branche responsabilise l'ensemble des acteurs sociaux. La mise en place d'un agenda social permettra d'apporter les réponses nécessaires aux salariés et aux entreprises. Avec ce contrat, les entreprises de Travaux Publics démontrent notamment qu'elles sont des acteurs importants de l'intégration sociale : plusieurs dispositifs se mettent en place afin de mieux insérer dans les cursus CAP ou bac pro les jeunes motivés issus de quartiers difficiles. Les discussions sont également ouvertes en vue de faciliter le maintien de l'emploi ou l'embauche de personnes handicapées. Au total, neuf grands chantiers sont en cours dans le cadre de ce Contrat d'Avenir.

Évolution des effectifs des élèves et des apprentis dans les formations spécifiques TP entre 2008 et 2010



14%

des salariés ont moins de 25 ans



— *Contrat d'Avenir : neuf chantiers ouverts pour une nouvelle méthode de dialogue social*

Le Contrat d'Avenir TP définit les thèmes de négociations, la période à laquelle ils seront discutés ainsi que les objectifs à atteindre. Ainsi, chaque accord négocié dans la branche devra être accompagné d'indicateurs permettant d'en mesurer la réalisation. Neuf grands sujets sont actuellement en cours de négociation :

- Accueillir des jeunes volontaires, sans qualification ni emploi, issus

- de quartiers en difficulté.
- Renforcer l'accueil des stagiaires.
- Favoriser les premières insertions dans les entreprises de TP.
- Faciliter l'accueil des demandeurs d'emploi.
- Développer l'emploi des personnes handicapées.
- Maintenir le lien contractuel en cas de réduction temporaire d'activité.

- Mieux accompagner les salariés pendant les périodes d'essai.
- Faciliter l'adaptation des horaires de travail à l'activité.
- Affirmer la responsabilité sociale des entreprises de TP.

FNTP, en savoir +

La Fédération Nationale des Travaux Publics réunit, par l'intermédiaire de ses 20 Fédérations Régionales et de ses 18 Syndicats de Spécialités, plus de 8 000 entreprises de toutes tailles exerçant une activité Travaux Publics.

Ces entreprises construisent et entretiennent les équipements au service des populations :

- En aménageant le cadre de vie : voirie, éclairage public, voies piétonnes, pistes cyclables, stades, équipements sportifs...
- En améliorant l'environnement : collecte et traitement des eaux usées et des déchets, équipements antibruit et antipollution...
- En permettant aux hommes de mieux communiquer : routes, voies ferrées, navigables, aéroports, métros, tramways, ponts, tunnels, viaducs, réseaux de télécommunications.
- En mettant à leur disposition eau potable, électricité et gaz.

La vocation de la FNTP

- **Susciter** les conditions du développement du marché des Travaux Publics.
- **Accompagner** au quotidien les entreprises.

Ses missions

- **Écouter** les entreprises de Travaux Publics et leur environnement économique, social et politique.
- **Promouvoir**
 - auprès des entreprises : la diffusion d'idées et de messages ;
 - aux yeux de tous : l'image d'un secteur en mouvement et les réformes dont les entreprises ressentent le besoin.
- **Défendre** les intérêts et les spécificités de la profession.
- **Informer**
 - les entreprises pour faciliter leur quotidien ;
 - le grand public, pour l'amener à une meilleure connaissance du secteur.
- **Conseiller** et servir chaque entreprise.
- **Représenter** les entreprises auprès des instances nationales et internationales dont les décisions peuvent influencer sur leur quotidien.

Viaduc du Bernica sur la route des Tamarins à La Réunion.



Où s'informer :

- sur notre site Internet www.fntp.fr
- auprès des Fédérations Régionales des Travaux Publics :

FRTP ALSACE

Pôle BTP – Espace
Européen de l'Entreprise –
1A rue de Dublin
67300 Schiltigheim
Tél. : 03 88 35 59 65
Fax : 03 88 24 14 66
E-mail : alsace@fntp.fr

FRTP AQUITAINE

Quartier du Lac
33081 Bordeaux Cedex
Tél. : 05 56 11 32 00
Fax : 05 56 11 32 02
E-mail : aquitai@fntp.fr

FRTP AUVERGNE

13 cours Sablon - BP 333
63009 Clermont-Ferrand
Cedex 1
Tél. : 04 73 42 27 00
Fax : 04 73 42 27 05
E-mail : auver@fntp.fr

FRTP BOURGOGNE

Le Samouraï II
3 rue René Char
21000 Dijon
Tél. : 03 80 41 93 21
Fax : 03 80 41 93 20
E-mail : bourg@fntp.fr

FRTP BRETAGNE

74 D rue de Paris
35069 Rennes Cedex
Tél. : 02 99 63 66 33
Fax : 02 99 63 56 36
E-mail : breta@fntp.fr

FRTP CENTRE

32 rue Charles Sanglier
45000 Orléans
Tél. : 02 38 54 12 27
Fax : 02 38 53 93 29
E-mail : centre@fntp.fr

FRTP CHAMPAGNE-ARDENNE

Parc technologique
du Mont Bernard
8 rue Dom Pierre Pérignon
BP 64
51006 Chalons-
en-Champagne Cedex
Tél. : 03 26 69 34 70
Fax : 03 26 70 34 71
E-mail : card@fntp.fr

FRTP FRANCHE-COMTÉ

Immeuble le Major
83 rue de Dôle
25000 Besançon
Tél. : 03 81 41 16 16
Fax : 03 81 41 16 10
E-mail : fcomte@fntp.fr

FRTP ILE-DE-FRANCE

7 rue Alfred de Vigny
75008 Paris
Tél. : 01 47 66 01 23
Fax : 01 47 66 10 39
E-mail : idf@fntp.fr

FRTP LANGUEDOC- ROUSSILLON

ZA de Tournezy
Passage Jean Cocteau
34070 Montpellier
Tél. : 04 67 69 00 00
Fax : 04 67 69 00 19
E-mail : lrous@fntp.fr

FRTP LIMOUSIN

Parc Ester - 22 rue Atlantis -
BP 6954
87069 Limoges Cedex
Tél. : 05 55 35 07 05
Fax : 05 55 35 07 09
E-mail : limou@fntp.fr

FRTP LORRAINE

1 boulevard Paixhans
57000 Metz
Tél. : 03 87 74 38 45
Fax : 03 87 74 98 37
E-mail : lorai@fntp.fr

FRTP MIDI-PYRÉNÉES

7 square Boulingrin
BP 31514
31015 Toulouse Cedex 6
Tél. : 05 61 25 71 05
Fax : 05 61 25 83 40
E-mail : midipy@fntp.fr

FRTP NORD-PAS-DE-CALAIS

268 boulevard Georges
Clemenceau
59700 Marcq-en-Baroeul
Cedex
Tél. : 03 20 98 00 33
Fax : 03 20 89 92 17
E-mail : npc@fntp.fr

FRTP NORMANDIE

Parc du Zénith
Bâtiment B1
Avenue des Canadiens
76650 Petit-Couronne
Tél. : 02 35 61 02 71
Fax : 02 35 60 75 51
E-mail : norman@fntp.fr

FRTP PAYS-DE-LA-LOIRE

ZAC de la Chantrerie
Rue Edmé Mariotte - BP 91602
44316 Nantes Cedex 3
Tél. : 02 28 01 00 60
Fax : 02 28 01 00 69
E-mail : pdloire@fntp.fr

FRTP PICARDIE

6 rue Colbert
80000 Amiens
Tél. : 03 22 71 76 00
Fax : 03 22 80 03 24
E-mail : frtppicardie@fntp.fr

FRTP POITOU-CHARENTES

26 rue Gay-Lussac
BP 20958
86038 Poitiers Cedex
Tél. : 05 49 61 49 75
Fax : 05 49 44 09 44
E-mail : pchar@fntp.fr

FRTP PROVENCE-ALPES- CÔTE D'AZUR

344 boulevard Michelet
13009 Marseille
Tél. : 04 91 77 89 31
Fax : 04 91 76 36 82
E-mail : paca@fntp.fr

FRTP RHÔNE-ALPES

55 avenue Galline - BP 11213
69609 Villeurbanne Cedex
Tél. : 04 37 47 39 75
Fax : 04 72 44 45 21
E-mail : ralpes@fntp.fr

FÉDÉRATION RÉUNIONNAISE DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Angle des rues du Pont
et de la Boulangerie – BP 108
97462 Saint-Denis Cedex
Tél. : 02 62 41 70 87
Fax : 02 62 21 55 07

