



Travaux Publics  
2008 2009

**Innovons** pour l'avenir



# EDITO Patrick Bernasconi

## Après un tassement de l'activité en 2008 et un début d'année 2009 difficile, voyez-vous des signes d'éclaircie pour l'activité des Travaux Publics en France ?

Depuis un an, le marché s'est évidemment dégradé mais au final notre activité résiste assez bien. Si la crise économique mondiale impacte les Travaux Publics, nous avons cependant été moins touchés que d'autres secteurs. Certes, le chiffre d'affaires du secteur est revenu en 2009 à son niveau de 2006 mais c'était un niveau élevé. En outre, au second semestre 2009, de premiers signaux de redressement de l'activité apparaissent et nous rendent plus optimistes qu'il y a quelques mois.

Le pire est peut être passé même si des écarts forts existent entre les régions ! Ainsi, sur les neuf premiers mois de l'année, les appels d'offres des collectivités locales sont plus nombreux. Après un recul de 10 % au premier semestre, notre chiffre d'affaires pourrait donc limiter sa chute à -6 % sur l'ensemble de l'année 2009. Néanmoins, des inconnues demeurent, notamment concernant la commande privée.

Nos entreprises attendent un redémarrage. Pour l'instant, elles ont réussi à sauvegarder l'emploi permanent. En effet, la baisse d'activité a été amortie par le recul de l'intérim mais il est important que les carnets de commandes se remplissent à nouveau afin de pouvoir poursuivre

la politique de recrutement et de formation que nous menons depuis plusieurs années. Il est urgent que toutes les annonces gouvernementales (Grenelle de l'environnement, plan de relance de l'économie) se traduisent concrètement par le lancement des chantiers.

## Le plan de relance annoncé par le gouvernement en décembre 2008 a-t-il un impact sur votre activité ?

Les effets de ce plan de relance, basé sur l'investissement, commencent à se faire sentir. Nous voyons surtout les premiers résultats des efforts consentis par les collectivités locales à travers les mesures de remboursement

## SOMMAIRE

01 Message du Président

04 Panorama 2008

### 06 DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE

#### 08 MARCHÉ INTÉRIEUR

- Retournement de cycle en 2008
- Quelques chantiers en France

#### 14 MARCHÉS EXTÉRIEURS

- L'activité reste dynamique à l'international en 2008
- Quelques chantiers français dans le monde

18 Emploi et formation, l'atout humain des Travaux Publics

### 20 LES TRAVAUX PUBLICS : DES RÉPONSES POUR DEMAIN

22 Pour une France qui compte dans la compétition mondiale

25 Pour une France qui favorise les échanges

28 Pour une France qui réduit les inégalités

33 Des réponses durables pour équiper la France de demain

36 La FNTP propose de créer un Commissariat aux Infrastructures et aux Réseaux Durables

37 FNTP, en savoir+

“Il est urgent que toutes les annonces gouvernementales se traduisent concrètement par le lancement des chantiers.”



anticipé de la TVA : plus de 19 500 collectivités locales ont signé une convention FCTVA, représentant un volume global de 54 milliards d'euros d'investissements dont les retombées pour nos métiers devraient être proches de 20 milliards d'euros. Cette mesure, fortement incitative pour les collectivités, a permis de soutenir l'activité et devrait monter en puissance d'ici la fin de l'année 2009. Tout l'enjeu sera de maintenir ce dynamisme de l'investissement local en 2010, notamment face aux incertitudes liées à la réforme des collectivités territoriales et à la suppression de la taxe professionnelle. Les grands projets d'infrastructures annoncés lors du Grenelle de l'environnement et inscrits au plan de relance tardent en revanche à

se concrétiser. Hormis la phase 2 de la LGV Est, aucun autre projet ne devrait être lancé en 2010. Le schéma national des infrastructures de transport qui devait faire l'objet d'un débat devant le Parlement ne nous a toujours pas été transmis. Le manque de visibilité est donc total. Pour gérer le financement, assigner des priorités parmi les projets et les coordonner, nous proposons d'ailleurs la création d'un commissariat national aux infrastructures durables, sur le principe des agences de l'eau. Cette structure serait la garante d'une vision stratégique de l'aménagement du territoire. Il faut à notre avis disposer d'un tel outil pour que l'Etat planifie les investissements et fasse avancer des projets en attente depuis trop longtemps.

### **Justement, le Grand Emprunt National ne devrait-il pas participer au financement d'infrastructures nécessaires à la compétitivité de notre pays ?**

L'Etat doit se donner les moyens de lancer les projets qu'il a initiés, notamment les LGV Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier et le canal Seine-Nord. Aujourd'hui, les ressources financières de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) se révèlent insuffisantes malgré l'éco-taxi sur les poids lourds qui serait prélevée à partir de 2012. Il faudrait entre 1 et 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an, pendant 10 ans, pour boucler les financements et donner de la crédibilité à ces projets.

# EDITO Patrick Bernasconi

Nécessaires à la compétitivité et à l'attractivité de notre pays, ces projets sont de plus pertinents pour la croissance économique car ils donnent du travail aujourd'hui et offriront des services demain aux générations futures.

Si nous voulons développer des transports propres et efficaces, c'est dès aujourd'hui qu'il faut agir. Par exemple, le fret ferroviaire ou le transport fluvial ne se développeront qu'à la condition que les infrastructures adéquates soient mises en place.

## Ville durable, éco-quartiers, grandes métropoles... En quoi les métiers des Travaux Publics sont-ils concernés par ces nouvelles approches de l'aménagement urbain ?

La responsabilité environnementale, économique et sociale est une préoccupation majeure dans tout projet d'aménagement.

Il est indispensable de prendre en compte ces différents aspects pour toute opération de rénovation ou de création de quartier. C'est cette approche globale que nous prônons pour les éco-quartiers en cours de développement dans de très nombreuses villes.

Petit à petit, la ville durable est en train d'émerger avec plus de mobilité grâce à des transports en commun

performants, la mise en place de « réseaux intelligents » (eau, énergie...) ou l'économie de ressources grâce à l'utilisation de matériaux recyclés. Dans le projet du Grand Paris par exemple, il est prévu de consacrer 35 milliards d'euros aux infrastructures de transport. Ceci illustre à quel point la mobilité et le désenclavement sont devenus des enjeux majeurs pour les villes. Au delà du Grand Paris, ce sont toutes les grandes métropoles mais aussi les collectivités de plus petite taille qui devront intégrer cela pour se construire ou se reconstruire.

## Le Grenelle de l'environnement illustre la montée en puissance de cette prise en compte des enjeux environnementaux. Comment les entreprises répondent-elles à cette évolution profonde ?

La préservation des ressources et l'amélioration du cadre de vie sont des exigences de la profession depuis plusieurs années. Nous devons passer à un modèle de croissance durable. Les investissements liés à cette « croissance verte », outre leurs impacts écologiques, auront des conséquences économiques fortes, notamment en matière d'emploi. Plus de 600 000 emplois pourraient ainsi être liés au Grenelle de l'environnement d'ici 2020 et les Travaux Publics

y prendront part : développement d'infrastructures pour des modes de transport complémentaires à la route ou pour les transports collectifs, pour les énergies renouvelables, les réseaux numériques ou encore la protection contre les risques (inondations, tempêtes etc...) sont par exemple au cœur des métiers de nos entreprises. Le respect de l'environnement donne également un nouvel élan à la recherche et développement. De très nombreuses innovations dans les matériaux, les techniques et procédés voient le jour afin de répondre aux nouvelles problématiques liées à l'environnement et à la diminution des rejets de CO<sub>2</sub>.

## Et pour demain ? Quelles évolutions envisagez-vous pour la place réservée aux infrastructures dans notre pays et pour vos métiers ?

Les infrastructures sont et resteront le socle de la croissance. Même dans une économie de plus en plus « immatérielle », nous aurons toujours besoin de réseaux performants pour acheminer les marchandises ou pour relier les hommes. La demande de mobilité s'accroît, de nouvelles technologies (très haut débit, véhicules décarbonés...) apparaissent et il faut mettre en place les infrastructures qui permettront leur essor.



“Les investissements liés à la « croissance verte », outre leurs impacts écologiques, auront des conséquences économiques fortes, notamment en matière d'emploi.”

Les entreprises de Travaux Publics ont pris conscience de l'importance des nouveaux enjeux et elles apportent déjà des réponses pour demain. Encore faut-il que les maîtres d'ouvrage les utilisent ! Aujourd'hui, de plus en plus d'entreprises sont capables de proposer une offre globale alliant conception, financement, construction et gestion de l'infrastructure. Le développement des partenariats publics-privés

dans de nombreux domaines en est une illustration. Lorsqu'elles sont acceptées dans les marchés, les variantes proposées par les entreprises permettent également de remettre des offres innovantes, souvent plus performantes d'un point de vue économique, environnemental ou social que ce qui était fixé dans le cahier des charges initial. Tous ensemble, innovons pour l'avenir !

■ **Patrick Bernasconi**

Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics

# Pano 20

2008/2007 :

-6,2% d'évolution d'activité en volume

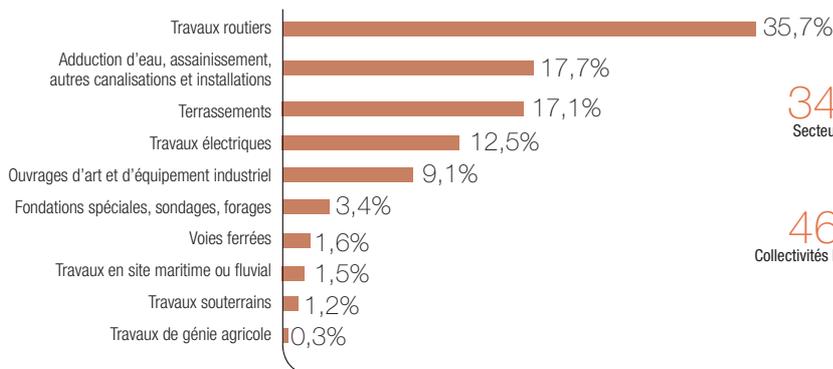
8 300 entreprises

264 300 salariés

41 milliards d'euros de chiffre d'affaires

## MARCHÉ INTÉRIEUR

### Répartition de l'activité selon la nature des travaux

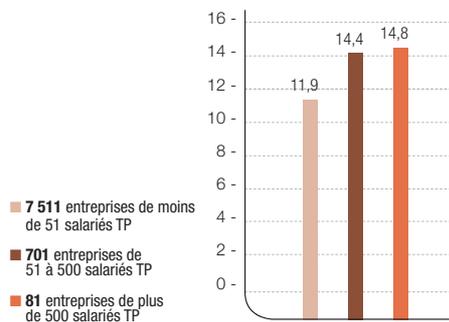


### Cliantèle des Travaux Publics



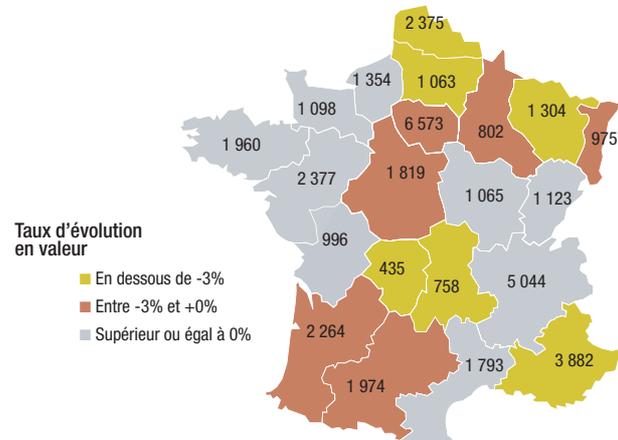
### Structure de l'appareil productif par tranche d'effectifs Travaux Publics

CA en milliards d'euros



### Évolution de l'activité 2008/2007

CA en millions d'euros



# rama

# 08

+10,1%

d'évolution 2008/2007 en volume

24,9

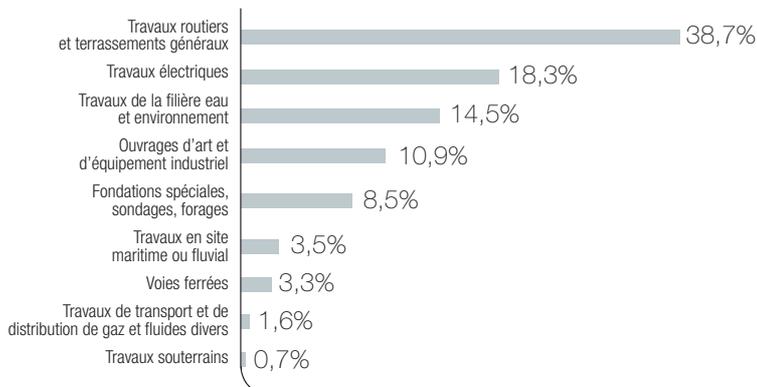
milliards d'euros de chiffre d'affaires

+13,2%

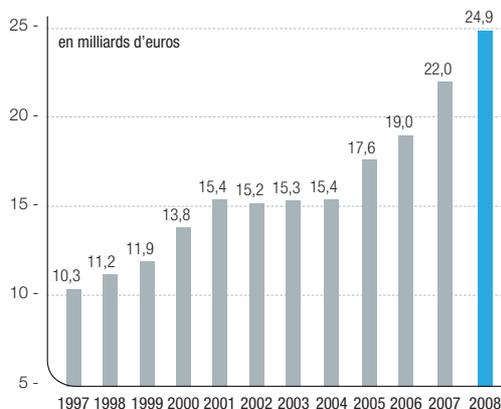
d'évolution 2008/2007 en valeur

## MARCHÉS EXTÉRIEURS

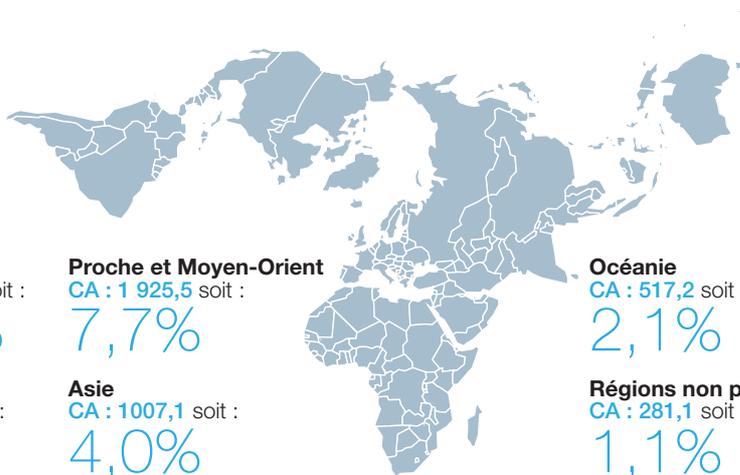
Répartition de l'activité selon la nature des travaux



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



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



**Amérique du Nord**

CA : 3 234,7 soit :

13,0%

**Europe**

CA : 12 397,2 soit :

49,8%

**Proche et Moyen-Orient**

CA : 1 925,5 soit :

7,7%

**Océanie**

CA : 517,2 soit :

2,1%

**Amérique latine**

CA : 1 374,6 soit :

5,5%

**Afrique**

CA : 4 179,7 soit :

16,8%

**Asie**

CA : 1 007,1 soit :

4,0%

**Régions non précisées**

CA : 281,1 soit :

1,1%

An aerial night photograph of a city, likely Paris, showing a wide river (the Seine) flowing through the center. The city is illuminated with streetlights and building lights, creating a warm glow against the dark blue twilight sky. The architecture is a mix of modern and traditional buildings. The overall scene is a dense urban environment with a prominent waterway.

En 2008, le chiffre d'affaires des Travaux Publics s'élève à près de 66 milliards d'euros en France et à l'international. Dans un contexte difficile (crise économique, hausse des prix des matières premières...), les entreprises réussissent à sauvegarder l'emploi. Elles restent néanmoins dans l'attente d'un redémarrage rapide de l'activité : les mesures gouvernementales annoncées tant dans le plan de relance de l'économie que dans le Grenelle de l'environnement pourraient y contribuer même si les incertitudes demeurent encore nombreuses.

# Diagnostic

An aerial night photograph of a city, likely Paris, showing a wide river (the Seine) with several bridges. The city lights are visible in the background, and the foreground shows a busy street with traffic and buildings. The word 'économique' is overlaid in white text on the left side of the image.

économique



## RETOURNEMENT DE CYCLE EN 2008

*Après dix ans de croissance quasiment ininterrompue, les Travaux Publics atteignent un haut de cycle au début de l'année 2008. Les conséquences classiques des élections municipales, amplifiées par les répercussions de la crise économique et financière mondiale et des conditions hivernales défavorables entraînent un tassement de l'activité.*

### Dégradation conjoncturelle après une année exceptionnelle

En 2008, le chiffre d'affaires des Travaux Publics s'élève à 41 milliards d'euros, en hausse de 0,4 % par rapport à l'année précédente. Les volumes d'activité, compte tenu de la flambée des prix des matières premières et de l'énergie, connaissent un repli proche de 6 %. Ce recul d'activité touche la majorité des métiers, mais il survient après une année 2007 exceptionnelle.

Les travaux routiers, en repli de 5 % en volume, demeurent à un niveau élevé : 14,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires. En matière de grandes

infrastructures routières, ils sont soutenus par des opérations telles que la liaison autoroutière A19 entre Artenay et Courtenay ou la mise à 2x3 voies de l'A36 entre Belfort et Montbéliard. En revanche, les travaux liés aux aménagements urbains et aux voiries pâtissent de l'achèvement de grands programmes avant les élections municipales de mars 2008.

Les travaux de terrassement représentent 7 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Les terrassements en grande masse de la LGV Rhin-Rhône s'achèvent progressivement mais un certain nombre de chantiers régionaux d'importance limitent la baisse : boulevard périphérique nord-ouest de Tours, contournement de Thonon-les-

Bains, liaison est-ouest à Avignon, etc. En volume, l'activité pour l'ensemble des terrassements diminue de 6 %.

Avec 6,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires, le génie civil au sens large (ouvrages d'art, fondations spéciales, travaux souterrains, en site maritime ou fluvial) se maintient à un haut niveau d'activité avec notamment le pont de Térénez (Finistère), l'EPR de Flamanville, Port 2000 ainsi que les ouvrages de franchissement des grands projets ferroviaires et autoroutiers en cours.

Les travaux d'adduction d'eau, d'assainissement, autres canalisations et installations s'établissent à 7,2 milliards d'euros pour une baisse des volumes d'activité de 8 %. Le

## Plan de relance et FCTVA

Le Fonds de Compensation pour la Taxe sur la Valeur Ajoutée (FCTVA) a pour objet de compenser une partie de la TVA que les collectivités bénéficiaires ont acquittée pour leurs dépenses réelles d'investissement. Jusqu'alors le remboursement s'effectuait avec un décalage de deux ans. Dans le cadre du plan de relance, les collectivités territoriales qui se sont engagées à augmenter leurs dépenses réelles d'équipement en 2009 par rapport à la moyenne constatées entre 2004 et 2007, se voient attribuer le versement du FCTVA au titre des dépenses réalisées en 2007 et celles réalisées en 2008. Enfin, cette mesure sera pérenne dès lors que la collectivité respecte son engagement : elle percevra le FCTVA avec un an de décalage. Dans le cas contraire, aucun versement FCTVA ne sera effectué en 2010.

secteur souffre du ralentissement sensible des commandes du secteur communal, partiellement compensé par la poursuite des travaux de mise en conformité des stations d'épuration à la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines. Les travaux électriques, en particulier concernant les réseaux, marquent également le pas avec une baisse de 9 % en volume pour s'établir à 5,1 milliards d'euros.

A plus de 651 millions d'euros de chiffre d'affaires, les travaux de voies ferrées connaissent une progression sensible : +12 % en volume, grâce au plan de régénération ferroviaire, ligne à grande vitesse et prolongement de certaines lignes de tramways.

### Plan de relance pour redynamiser l'activité

Les Travaux Publics abordent l'année 2009 dans un contexte difficile, alors que l'économie est en récession. Les investissements privés sont gelés et ceux des collectivités locales n'affichent pas de réelle reprise. Lancé fin 2008, le plan de relance du gouvernement français devrait contribuer à stimuler l'activité.

Communes et groupements de communes :

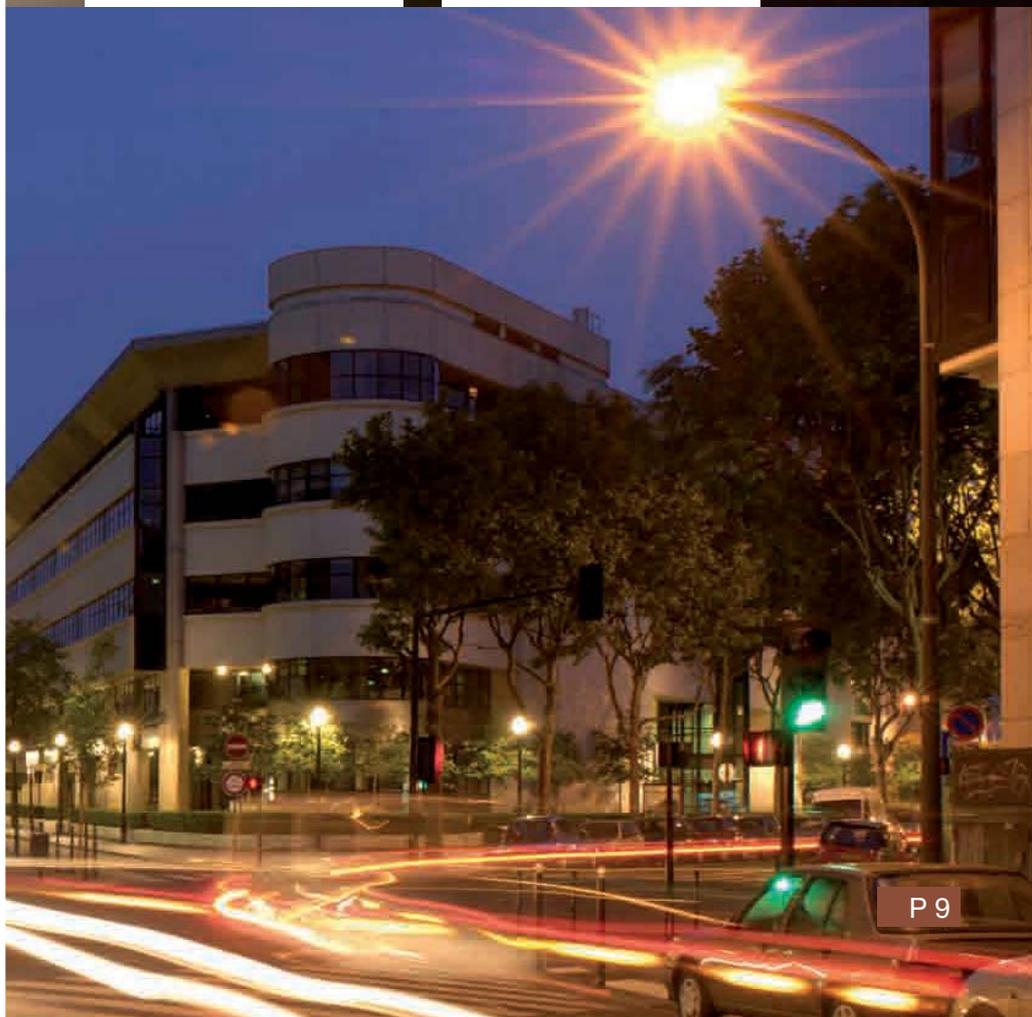
33%

du chiffre d'affaires

Travaux d'entretien et d'amélioration :

34%

du chiffre d'affaires





## Rôle prépondérant des collectivités locales

Les collectivités locales sont devenues des acteurs majeurs en matière d'aménagement, de compétitivité des territoires et de développement économique. L'investissement local représente près de 73 % de l'investissement public total. En 2008, les dépenses des collectivités locales représentent 46 % du chiffre d'affaires des Travaux Publics soit près de 18,5 milliards d'euros. Il diminue de 9 % en volume. C'est la première baisse constatée depuis 1996 après une progression moyenne annuelle de plus de 3 % en volume par an entre 2002 et 2007. Le recul est plus prononcé pour les communes et groupements de communes (-11 % en volume) sous l'influence du cycle électoral.

Dans le même temps, l'Etat en tant que maître d'ouvrage, poursuit son « désengagement » des Travaux Publics. En 2008, il assure 4,2 % du chiffre d'affaires de la Profession contre près de 15 % au début des années 80.

Le volume d'affaires lié au secteur privé représente 13,8 milliards d'euros. Son poids dans les Travaux Publics s'élève à plus de 34 % dont près de 6 % concerne la sous-traitance BTP. La commande des entreprises industrielles et commerciales se contracte de 4 % en volume, notamment en raison du ralentissement du marché du bâtiment avec ses effets induits sur les travaux de voirie et réseaux divers.

Les grands opérateurs nationaux de l'énergie, des transports, des télécommunications (RFF, RTE, GDF, Ports autonomes...) comptent pour près de 13 % de l'activité des Travaux Publics. Ils connaissent une progression de 8 % des volumes d'activité : réseaux de fibre optique, parc éolien, ligne à grande vitesse... Les concessions et sociétés autoroutières ont contribué pour plus de 1,3 milliard d'euros de chiffre d'affaires en baisse de 16 % en volume après une progression exceptionnelle de 40 % l'exercice précédent.

Plus de 870 millions d'euros d'investissement supplémentaires dédiés aux infrastructures de transport sont annoncés lors du Conseil Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire (CIACT) de février 2009. L'investissement local est également placé au cœur de la relance de l'économie française. Le dispositif de remboursement anticipé du Fonds de Compensation pour la Taxe sur la Valeur Ajoutée (FCTVA) est un franc succès. Il a pour objectif de faciliter la réalisation des programmes d'équipement des collectivités. Près de 20 000 communes, 89 départements et 23 régions ont signé une convention d'engagement ; l'ensemble représentant 54 milliards

d'euros d'investissements prévisionnels, en hausse de 54 % par rapport à la période par rapport à la moyenne 2004-2007.

### Reprise... encore fragile

De nombreux indicateurs tendent à montrer que le point bas de la crise est passé. Les effets du plan de relance devraient se concrétiser par un regain d'activité sur la seconde moitié de l'année 2009. Ainsi, le nombre de lots de Travaux Publics recensés dans les appels d'offres des marchés publics se redresse-t-il progressivement. A fin septembre, ils dépassaient

de 7 % ceux de l'exercice précédent. De plus, les enquêtes de conjoncture d'opinion auprès des entrepreneurs de Travaux Publics montrent un regain de confiance sur les perspectives d'activité pour la fin de l'année. Cette reprise se révèle cependant encore fragile. L'investissement privé reste conditionné à une amélioration durable de la croissance économique mondiale. De plus, la réforme de la Taxe Professionnelle, les évolutions de compétences dans le cadre des projets de refonte territoriale provoquent d'importantes inquiétudes parmi les collectivités locales, créant un environnement peu propice à l'investissement.



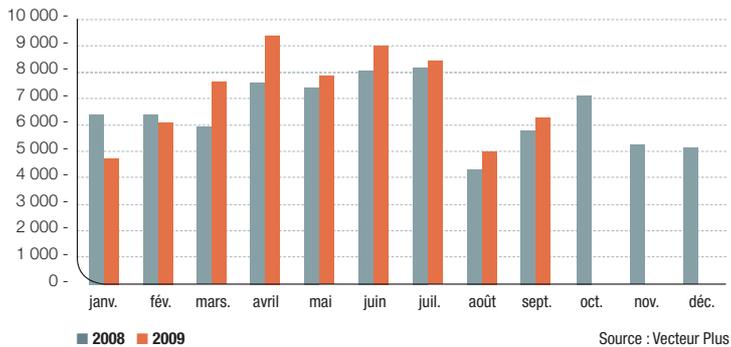
Concessions  
et sociétés autoroutières :

1,3  
milliard d'euros

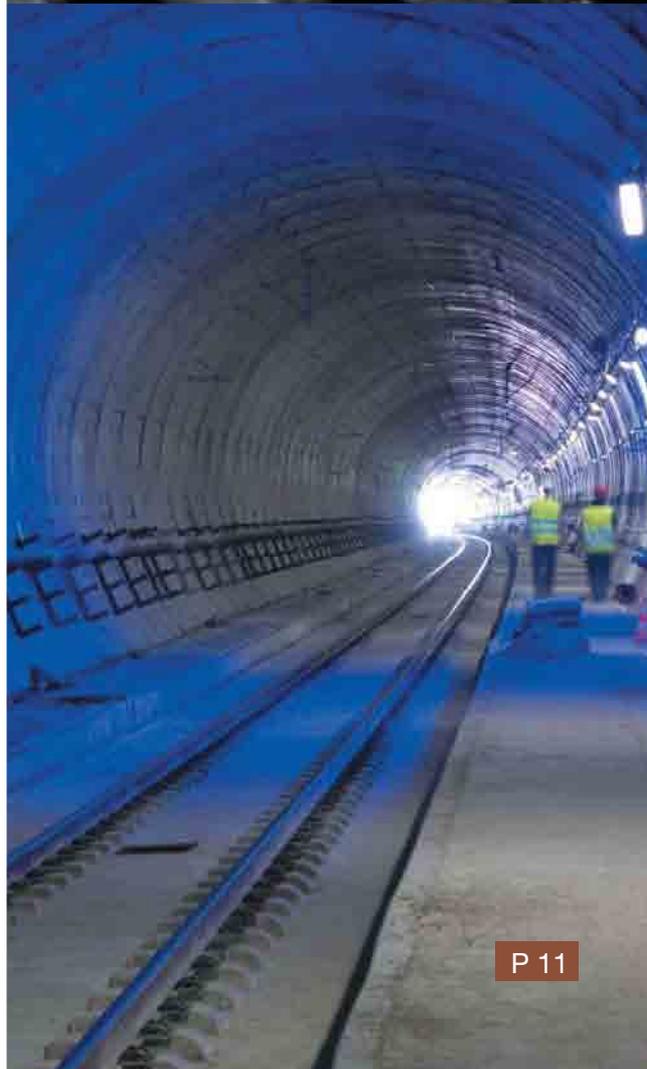
Travaux routiers :

14,6  
milliards d'euros

## Lots de Travaux Publics dans les appels d'offres de marchés publics



## Perspectives d'activité selon les entrepreneurs de Travaux Publics



## Finistère :

### PONT DE TÉRÉNEZ

Le nouveau pont de Térénez, sur la RD 791 qui relie la Presqu'île de Crozon au nord du Finistère entrera en service en avril 2010 et remplacera l'ancien pont suspendu.

Il s'agit d'un ouvrage courbe à haubans d'une longueur de 515 mètres.

La chaussée à 2 voies sera large de 6,5 mètres et un cheminement pour les piétons et cyclistes sera réalisé de chaque côté.



# Quelques chantiers en France

Ile-de-France /  
Nord-Pas-de-Calais /  
Picardie

#### ROUBAIX :

- Canal

#### AVELIN-WARANDE :

- Liaison THT

#### BARRAGE DE VENETTE

#### BOULOGNE-BILLANCOURT :

- Éclairage public en PPP

#### MONTROUGE :

- Extension de la ligne 4 du métro

#### VALENTON :

- Mise aux normes de la station d'épuration

#### LA DÉFENSE :

- Mise aux normes du tunnel

#### SARCELLES - SAINT-DENIS :

- Tramway

#### CORBEIL-ESSONNES :

- Extension de la station d'épuration

Alsace / Bourgogne /  
Champagne-Ardenne /  
Franche-Comté / Lorraine

#### DIJON :

- Liaison intercommunale Nord-Ouest

#### MULHOUSE – VALLÉE DE LA THUR :

- Tram-Train

#### RENFORCEMENT DE LA CANALISATION « ARTÈRE NORD-EST »

#### BLÈNOD :

- Centrale électrique

#### ECHENAY :

- Parc éolien

#### BELFORT – MONTBÉLIARD :

- Fin de la mise à 2x3 voies sur l'A36

#### MODERNISATION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE CRAVANT-BAZARNES

#### LGV RHIN RHÔNE

Basse-Normandie /  
Bretagne / Centre /  
Haute-Normandie /  
Pays-de-la-Loire

#### SAINT-CAST-LE-GUILDON :

- Port

#### SAINT-BRIEUC :

- Rociade

#### ARGENTAN - FALAISE :

- A88

#### LE HAVRE :

- Postes à quai

#### LE MANS :

- Stade

#### NANTES :

- Pont

#### ORLÉANS :

- Tramway

#### TOURS-CHINON :

- Modernisation de la ligne

#### FLAMANVILLE :

- EPR



## Villeneuve d'Ascq :

### GRAND STADE LILLE MÉTROPOLE

Le Grand Stade Lille Métropole accueillera dès 2012 de nombreuses manifestations sportives. D'une capacité de 50 000 places, il sera doté d'un toit mobile. Sa conception met l'accent sur la bonne gestion de l'énergie, de l'eau et des déchets en répondant aux critères HQE et en intégrant 2 éoliennes et un équipement solaire photovoltaïque. Situé sur la commune de Villeneuve d'Ascq, des aménagements permettront d'optimiser l'accessibilité au stade : cheminements piétons depuis les stations de métro, couloirs dédiés pour les bus, nouvel échangeur autoroutier, itinéraires cyclables.



## Loiret-Yonne :

### AUTOROUTE A19

L'autoroute A19 entre Artenay et Courtenay a été inaugurée le 8 juin 2009 après 32 mois de travaux. Longue de 101 km, elle permet de boucler le grand contournement sud de la région parisienne et relie l'A10, l'A6 et l'A77. 8 000 à 9 000 véhicules y circuleront quotidiennement. Une attention particulière est portée au respect de la biodiversité avec des passages pour animaux sauvages et 200 000 arbres plantés ainsi qu'à la ressource en eau puisque 107 bassins de traitement des eaux de ruissellement ont été construits.

Aquitaine / Limousin /  
Midi-Pyrénées /  
Poitou-Charentes

#### FLEURÉ :

- Déviation

#### BRIVE – SOUILLAC :

- Aéroport

#### BRIVE-LA-GAILLARDE - TULLE :

- Modernisation de la ligne ferroviaire

#### TOULOUSE :

- Cancéropôle

#### BORDEAUX :

- Laser mégajoule

#### MIDI-PYRÉNÉES :

- Plan rail

#### OS-MARSILLON :

- Centrale gaz

Auvergne / Corse /  
Languedoc-Roussillon /  
Provence-Alpes  
-Côte d'Azur /  
Rhône-Alpes

#### BARRAGE DU RIZZANESE

#### AIX-BRIANÇON :

- Modernisation de la ligne ferroviaire

#### PUYLOUBIER :

- Centrale solaire

#### MONTLUÇON :

- Contournement

#### SÈTE-MARSEILLAN :

- Route du Lido

#### MONTPELLIER :

- Tramway

#### BALBIGNY-LA TOUR DE SALVAGNY :

- A89

#### ALBERTVILLE :

- Déviation

#### LYON :

- Tramway Leslys

## Reims :

### TRAMWAY

La première ligne de tramway de Reims reliera en 2011, sur un axe Nord-Sud, les principaux pôles économiques, culturels, sportifs, d'enseignements et de santé de l'agglomération. Longue de 11,2 kilomètres, elle sera composée de 22 stations et desservira 70 000 habitants. Cette ligne de tramway sera accompagnée de pôles d'échanges afin de développer l'intermodalité et le report des déplacements vers les transports collectifs et les modes doux (vélo, marche...).





Les chantiers hors métropole  
représentent

38%

de l'activité totale des entreprises  
françaises de Travaux Publics

Les entreprises françaises  
sont actives dans

140

pays à travers le monde

## L'ACTIVITÉ RESTE DYNAMIQUE À L'INTERNATIONAL EN 2008

*En dépit du ralentissement économique mondial, l'activité sur les marchés extérieurs est restée très soutenue : avec un chiffre d'affaires en progression de +13,2 %, les entreprises françaises de Travaux Publics font mieux que résister à la crise et à la montée de la concurrence.*

*En 10 ans, le chiffre d'affaires sur les marchés extérieurs a doublé pour s'établir à 24,9 milliards d'euros en 2008.*

Le savoir faire technique des entreprises françaises de Travaux Publics, allié à une ingénierie financière efficace, permettent une présence mondiale dans de multiples domaines. Le pont de Rion-Antirion en Grèce construit sur une faille sismique, la conduite du plus grand tunnelier du monde à Shanghai, le métro aérien de Dubaï, la ligne ferroviaire Gautrain en Afrique du Sud illustrent la diversité des réalisations à l'international. En matière de financement, les contrats de partenariat public-privé se répandent dans de nombreux pays. Grâce à l'expérience acquise de longue date dans les concessions, les entreprises françaises valorisent à l'international leur expertise en matière de gestion et d'exploitation des

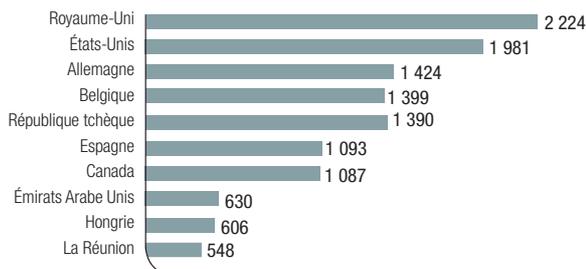
infrastructures. L'excellence française en matière de Travaux Publics et de génie civil s'exporte donc bien. Les infrastructures se trouvent au cœur de nombreux plans de relance des économies mondiales. Ces plans devraient atténuer les effets de la crise économique sur l'activité des Travaux Publics sur les marchés internationaux en 2009 et 2010. De plus, de nombreux chantiers concernent des infrastructures liées à l'environnement (eau, énergies renouvelables, transport ferroviaire ou maritime). Partout dans le monde, les enjeux liés au développement durable font en effet naître de nouveaux besoins en infrastructures, modernes et respectueuses de leur environnement.

### La moitié de l'activité en Europe

L'Europe compte pour la moitié des travaux réalisés sur les marchés extérieurs pour un chiffre d'affaires de 12,4 milliards d'euros, en progression de +9,7 %. Plusieurs pays ont fortement contribué à cette croissance : l'Allemagne et la Belgique, respectivement 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> pays clients, ont été très dynamiques en 2008 après plusieurs années de stagnation. Le dynamisme des pays d'Europe centrale et orientale ne se dément pas : l'activité progresse ainsi de +55 % en Pologne, +26 % en République tchèque ou encore +45 % en Roumanie : de nombreux projets sont en effet en cours pour

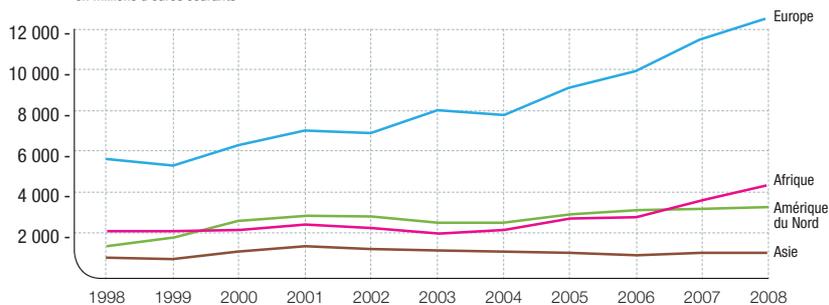
## Les 10 principaux pays clients en 2008

chiffre d'affaires en millions d'euros



## Évolution de l'activité par zone géographique

en millions d'euros courants



mettre à niveau les infrastructures autoroutières ou ferroviaires dans ces pays. En revanche, le chiffre d'affaires au Royaume-Uni (1<sup>er</sup> client avec 2,2 milliards d'euros de travaux) est stable tandis qu'en Espagne, le retournement du marché est déjà perceptible : l'explosion de la bulle immobilière se répercute en effet fin 2008 sur le marché de la construction.

### Forte croissance en Afrique : +19,2 %

Depuis 2 ans, l'activité en Afrique accélère. Les entreprises françaises participent à de nombreux chantiers routiers mais aussi à des travaux d'électrification, d'assainissement ou d'adduction d'eau. De grands chantiers dynamisent l'activité comme le métro du Caire en Egypte ou la ligne ferroviaire Gautrain entre Pretoria et Johannesburg en Afrique du Sud. Dans ce dernier pays, l'activité est en hausse de près de 60 % et s'établit à 426 millions d'euros. Sur le continent africain dans son ensemble, le chiffre d'affaires des entreprises françaises atteint 4,2 milliards d'euros, soit 16,8 % de l'activité totale hors métropole.

### Amérique du Nord : légère progression

Le volume de travaux en Amérique du Nord est en faible hausse (+2,7 %)

avec 3,2 milliards d'euros : la baisse observée aux Etats-Unis est compensée par une croissance au Canada. L'essentiel de l'activité dans ces deux pays consiste en des travaux routiers et de terrassement, avec une part importante d'entretien et de réhabilitation. Néanmoins, les travaux de la filière eau et environnement sont en forte augmentation dans cette zone, avec un chiffre d'affaires de 383 millions d'euros contre seulement 150 millions, il y a trois ans. La construction de stations de traitement comme celle de Tampa Bay en Floride ou de tunnels d'évacuation des eaux usées sont à l'origine de cette évolution.

### Moyen Orient : de nouveaux marchés très prometteurs

Les pays du Moyen-Orient, notamment ceux de la péninsule arabique, investissent dans de gigantesques programmes d'infrastructures : en 2008, le chiffre d'affaires réalisé dans cette zone double pour atteindre plus de 1,6 milliard d'euros. Les Emirats Arabes Unis sont ainsi passés du 25<sup>ème</sup> au 8<sup>ème</sup> rang des pays clients en 2 ans. Des infrastructures telles que le pont entre le Qatar et Bahreïn établissent de nouveaux records mondiaux en termes de dimension avec une longueur de 45 kilomètres. Par ailleurs, les villes de la zone sont en plein essor et nécessitent des infrastructures de transport, de production d'énergie ou de traitement des eaux par exemple.

### Autres régions du monde : confirmation de tendances

Les tendances observées dans les autres régions du monde au cours des années précédentes se confirment en 2008. Le chiffre d'affaires réalisé en Amérique Latine ou en Asie reste assez stable. En Asie, les entreprises interviennent surtout sur de grands chantiers de génie civil (tunnels, ponts ou ports). L'Océanie progresse de façon très régulière depuis une dizaine d'années : le chiffre d'affaires qui y est réalisé dépasse désormais 500 millions d'euros, avec notamment une hausse importante des travaux routiers et de la filière eau.

### DOM-TOM : l'activité reste soutenue

Après plusieurs années de très forte accélération dans les DOM-TOM, l'activité recule légèrement mais demeure à un niveau élevé (1 350 millions d'euros). De nombreux projets sont en effet toujours en cours de réalisation dans les domaines routiers, de l'énergie et des réseaux d'eau. De plus, à La Réunion, le lancement prochain du chantier du Tram Train (2010) devrait contribuer au maintien de ce haut niveau d'activité.

# Quelques chantiers français dans le monde

## Irlande :

### PASSERELLE DE L'UNIVERSITÉ DE LIMERICK

Cette passerelle piétonne de 330 mètres est constituée de six travées métalliques et de sept piles en acier. Elle présente une ligne architecturale originale et complexe, incluant cinq baies vitrées panoramiques.



## Mozambique :

### RÉSEAUX ÉLECTRIQUES

Des travaux d'extension et création de réseaux électriques dans le nord du Mozambique permettent d'alimenter des zones qui ne disposaient pas jusqu'alors d'un accès à l'électricité. C'est un facteur de développement économique important pour certaines zones restées jusqu'ici très isolées. En Afrique, d'autres contrats pour l'électrification ont été récemment conclus, notamment au Congo ou en Ethiopie.



## Trinidad et Tobago :

### ÉCHANGEUR AUTOROUTIER

Cet échangeur et ses ouvrages annexes permettront la connexion des axes autoroutiers est-ouest et nord-sud de Trinidad et Tobago.

Le pont bretelle courbe de 600 mètres de long, est le plus long ouvrage de ce type sur de l'île. Les travaux sont exécutés sans interrompre la circulation.





## Corée du Sud : PORT DE BUSAN

La réalisation dans le cadre d'une concession de 30 ans de ce grand ouvrage maritime, situé sur la côte sud-est de la Corée, permettra d'alimenter les marchés locaux et internationaux, notamment la Chine. Lors de sa livraison en 2011, il sera le 5<sup>ème</sup> port à conteneurs au monde et traitera environ 2,7 millions de containers par an grâce à des équipements (portiques, grues et navette) entièrement automatisés.

### AFRIQUE DU SUD :

- Voie ferrée Johannesburg-Pretoria

### ALGÉRIE :

- Métro d'Alger
- Barrage de Koudiat Acerdoune

### BAHREÏN :

- Pont Bahreïn-Qatar

### BELGIQUE :

- Liaison ferroviaire à Anvers

### CHINE :

- Tunnel de Chong Ming à Shanghai

### COLOMBIE :

- Oléoduc Rubiales-Monterrey

### CONGO :

- Lignes électriques

### DUBAÏ :

- Port

### EGYPTE :

- Métro du Caire (ligne 3)

### ÉTATS-UNIS :

- Travaux autoroutiers
- Station de traitement des eaux de Tampa Bay

### FINLANDE :

- Centrale nucléaire EPR de Okiluoto

### GRÈCE :

- Travaux autoroutiers

### GUINÉE :

- Route Kissoudougou-Sérédougou

### HONG KONG :

- Tunnel

### HONGRIE :

- Élargissement périphérique de Budapest

### JAMAÏQUE :

- Tronçon autoroutier

### MAROC :

- Second terminal portuaire de Tanger
- Lignes de tramway à Rabat

### MAURITANIE :

- Alimentation en eau potable de Nouakchott

### NIGERIA :

- Station de compression de gaz

### PAYS-BAS :

- Terminal de regazéification à Rotterdam
- Tunnel de Coen

### POLOGNE :

- Routes S7 et S8

### QATAR :

- Station de pompage

### RÉPUBLIQUE TCHÈQUE :

- Travaux autoroutiers

### ROYAUME-UNI :

- Tunnel immergé à Newcastle

### ROUMANIE :

- Contournement routier de Suceava

### SINGAPOUR :

- Stade

### UKRAINE :

- Sarcophage de la centrale de Tchernobyl

### VIET NAM :

- Eaux usées à Vung Tau



## L'ATOUT HUMAIN DES TRAVAUX PUBLICS

*Préserver l'emploi et former les effectifs reste un engagement fort de la Profession au moment où l'activité économique ralentit. Le recrutement et la formation des salariés sont en effet des enjeux cruciaux pour faire face à l'évolution des métiers et des marchés. De l'ouvrier à l'ingénieur, 300 000 salariés et intérimaires travaillent au quotidien à la réalisation de nouvelles infrastructures.*

### **Un secteur créateur net d'emploi en 2008**

En 2008, l'emploi salarié dans les Travaux Publics progresse de 2 % et la Profession compte 264 300 employés, dont 174 400 ouvriers. Les cadres et agents de maîtrise (ETAM) représentent environ un tiers des effectifs totaux. Le ralentissement économique depuis fin 2008, s'il n'a pas entraîné de diminution dans les effectifs permanents, touche néanmoins l'emploi intérimaire, qui

compte pour 18 % des effectifs du secteur (en équivalent temps plein).

### **Poursuite des efforts de formation**

La profession a mis en place des dispositifs de formation (lycées professionnels, apprentissage, contrats de professionnalisation, stages pour demandeurs d'emploi) qui permettent d'apporter une réponse appropriée à la situation de chacun. Il est ainsi possible d'acquérir une

formation initiale directement utilisable sur le chantier. 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 8 % pour l'année scolaire 2008-2009 avec 8 200 élèves. De même, l'apprentissage continue de se développer : selon une enquête réalisée par la Fntp auprès de 58 centres de formation, le nombre total d'apprentis augmente encore de



## Le modèle social des Travaux Publics

Les Travaux Publics démontrent leur attachement à leur modèle social. C'est d'autant plus vrai aujourd'hui alors que la situation de l'emploi se tend. Les métiers des Travaux Publics sont extrêmement variés et accessibles à des personnes de tous niveaux, du CAP à l'ingénieur. Nombre de demandeurs d'emploi ou de jeunes en difficultés trouvent, chaque année, une voie de réinsertion sociale en obtenant un emploi dans ce secteur. Au moment où les pouvoirs publics prônent la diversité pour favoriser l'intégration sociale, les Travaux Publics sont un acteur important car c'est un des principaux secteurs employant des personnes issues de l'immigration. De plus, en recrutant du personnel localement, les entreprises dynamisent le tissu social lors de la réalisation des chantiers. Les métiers des Travaux Publics, souvent manuels, doivent être valorisés. Ils offrent des perspectives de carrières attractives et l'ascenseur social est une réalité dans le secteur.

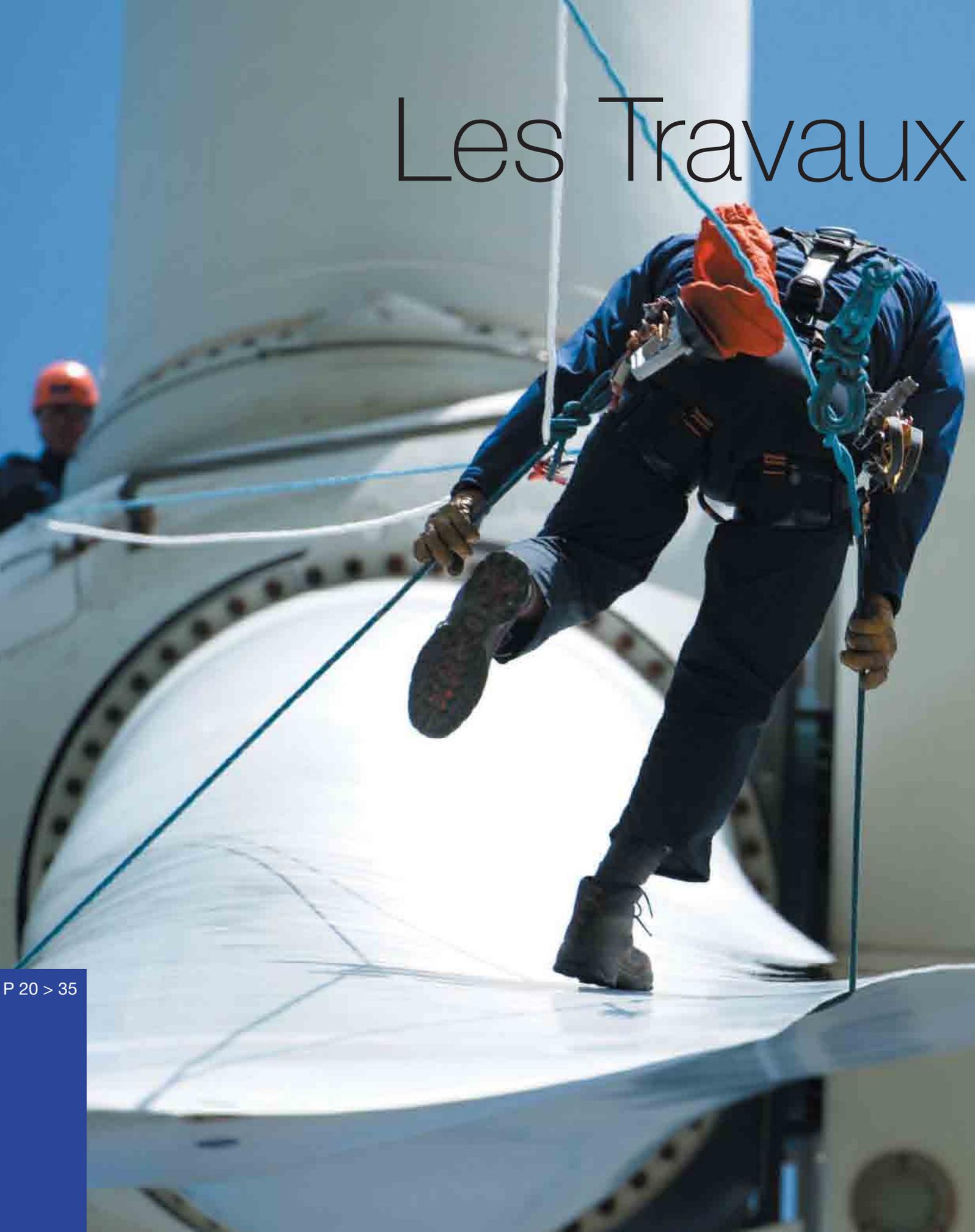
8 % à la rentrée 2009-2010. Désormais, la moitié des jeunes en formation spécifique aux Travaux Publics suit un cursus dans le cadre de l'apprentissage.

### Des métiers d'avenir

Pour mieux intégrer les personnes qui rejoignent les entreprises de Travaux Publics, et notamment pour encadrer les jeunes engagés dans une formation en alternance, la profession a favorisé le développement du tutorat grâce à la formation de salariés à cette fonction de tuteur. La formation continue est un

outil indispensable pour s'adapter aux dernières évolutions réglementaires ou techniques et développer les compétences au sein des entreprises. Ces actions portent ainsi leurs fruits en matière d'accident du travail : en 10 ans, le taux de fréquence des accidents a chuté d'un tiers et leur gravité a fortement diminué. Quelles que soient les difficultés liées à la conjoncture économique, les métiers des Travaux Publics sont et resteront des métiers d'avenir. Ils ne sont pas délocalisables et resteront accessibles à tous.

# Les Travaux



# Publics :

## des réponses pour demain

La crise économique rend plus que jamais nécessaire le lancement de politiques porteuses de développement économique durable et de solutions pour créer des emplois. Les infrastructures sont le socle d'une croissance qui doit permettre de positionner la France sur la scène mondiale grâce à des réseaux modernes reliant hommes et territoires de manière efficiente.



## POUR UNE FRANCE QUI COMPTE DANS LA COMPÉTITION MONDIALE

*Pour compter sur la scène économique mondiale, un pays doit disposer d'infrastructures modernes et performantes : croissance économique et compétitivité en dépendent pour partie. La qualité des équipements constitue donc un enjeu majeur pour l'attractivité de la France dans une économie mondialisée et au sein de l'Union européenne.*

### L'émergence de grandes métropoles

Partout en Europe, les territoires se réorganisent, se redéployent autour de grandes métropoles, nouveaux bassins économiques. Lorsqu'elle s'implante en Europe, une entreprise met en balance Paris, Munich, Londres, Barcelone, Milan... Pourquoi le Grand Paris ne serait-il pas en compétition avec le Grand Londres ?

La France, comme en atteste le projet de réforme des collectivités territoriales, a décidé de faire de ses principales métropoles des pièces maîtresses de son avenir dans une économie mondialisée. L'activité qui se développera dans les grandes

métropoles rayonnera sur l'ensemble des territoires alentours. D'ores et déjà, les dix plus grandes métropoles de l'Hexagone rassemblent 30 % de la population et concourent à 35 % du Produit Intérieur Brut.

La France a encore d'importants efforts à faire pour s'affranchir de son organisation en étoile autour de Paris. Un grand pas aura été fait lorsque les grandes métropoles pourront être reliées entre elles en moins de trois heures par TGV. Privilégier l'interconnexion des infrastructures existantes est un impératif. En améliorant ce type de dessertes, les habitants des zones concernées bénéficieront d'un meilleur accès à

l'emploi, aux commerces et aux services publics tandis que l'économie touristique est stimulée.

Les métropoles doivent être mieux reliées entre elles mais elles doivent également multiplier les voies de communication radiales et circulaires, en intensifiant autant que possible les moyens de transports collectifs. Chaque grande métropole française dispose ainsi aujourd'hui d'un plan de développement à horizon 2020-2030 qui nécessite des investissements très importants : ainsi, les investissements seraient de 29 milliards d'euros pour l'aire urbaine de Marseille d'ici à 2020 et de 35 milliards d'euros pour les infrastructures du Grand Paris.



## Quelles perspectives pour le financement des infrastructures ?

Dans le cadre du Grand Emprunt National, il est légitime d'intégrer les infrastructures parmi les projets qui seront financés. En effet, investir dans les réseaux est particulièrement pertinent pour la croissance puisque cela donne du travail à la génération actuelle pour les construire tout en offrant un service aux générations futures. Les réseaux de transport, d'eau, d'énergie ou de télécommunications sont en effet des investissements sur le long terme pour lesquels le rôle de l'Etat reste essentiel. Le Grand Emprunt permettrait de lever les incertitudes sur le financement de ces

réseaux afin d'atteindre les objectifs ambitieux que la France s'est fixée, notamment dans le cadre de la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, la création d'un « Commissariat aux Infrastructures et aux Réseaux Durables » donnerait plus de cohérence et plus d'efficacité à cette politique publique d'investissement. Toutefois, ce n'est pas la seule piste de financement pour les infrastructures. Le recours au privé est de plus en plus fréquent, notamment à travers des projets en partenariat public-privé (PPP) : l'investisseur privé est rémunéré sur le long terme grâce à un loyer

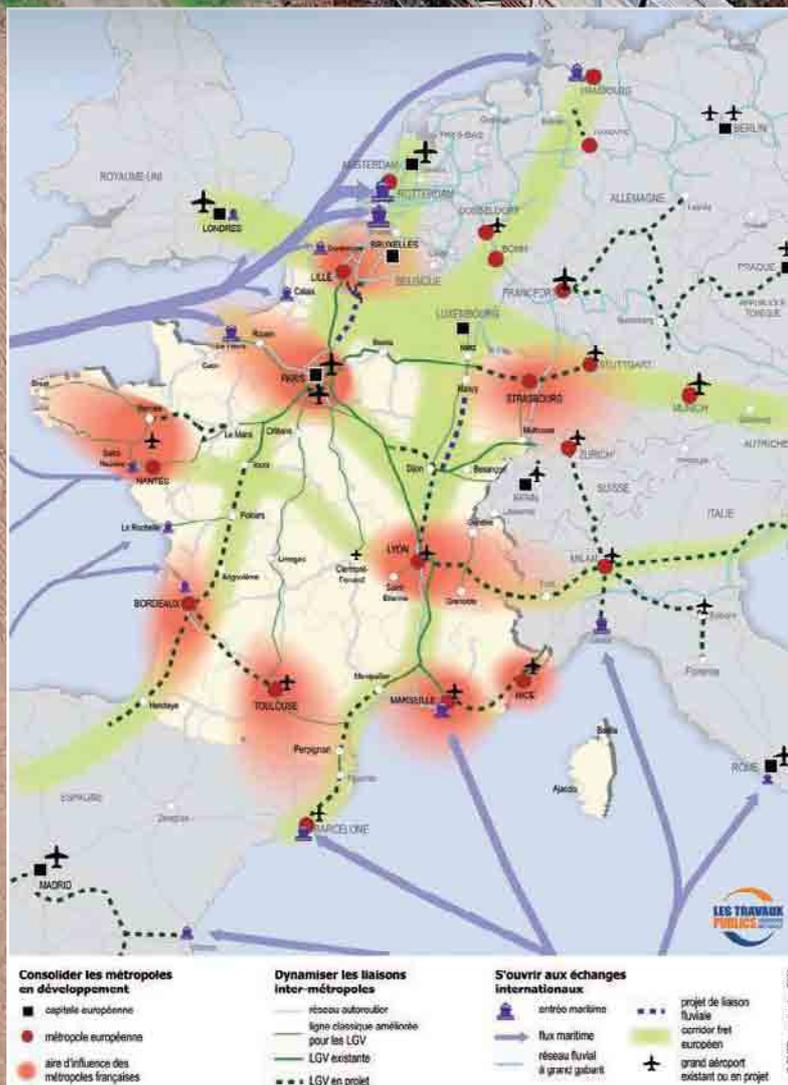
ou un péage en échange généralement de la construction et de l'exploitation d'une infrastructure. Ce type de montage, déjà ancien en ce qui concerne les concessions autoroutières, se développe aujourd'hui dans d'autres domaines tels que les lignes ferroviaires ou l'éclairage public par exemple. Le péage urbain quant à lui pourrait faire son apparition dans certaines grandes agglomérations françaises après Londres ou Stockholm en Europe. Ses recettes permettraient par exemple de financer des solutions de transport alternatives au véhicule individuel.

## Un ambitieux programme pour les façades maritimes

A l'heure de la mondialisation, l'essentiel du commerce mondial se fait par voie maritime. La France dispose d'une ouverture exceptionnelle au nord, à l'ouest et au sud. Force est de constater qu'elle est en grande partie passée à côté du développement des échanges internationaux du fait de la perte de compétitivité de ses ports face à ses voisins européens. Le Havre, premier port français à conteneurs, doit se contenter d'une dixième place européenne (aux alentours de la quarantième au niveau mondial) avec 2,5 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). C'est quatre fois moins que Rotterdam ou Hambourg. Quant à Marseille, quatrième port européen pour l'ensemble des trafics, il n'a traité que 800 000 EVP en 2008. La réforme portuaire est une opportunité pour rattraper une partie du retard et reconquérir les parts de marché perdues. Le développement d'activités logistiques dans les principaux ports français est notamment source de compétitivité et de dynamisme économique pour des

régions françaises souffrant de désindustrialisation. Ces installations logistiques ne fonctionneront efficacement que si les infrastructures de post-acheminement existent. L'insuffisance de la desserte fluviale et ferroviaire des ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille, explique en partie leur perte de compétitivité face aux concurrents d'Europe du Nord ou de la Méditerranée. Actuellement, les pré et post-acheminements des conteneurs dépendent de la route à 85 %. Toute la stratégie de promotion des transports de marchandises par des modes alternatifs à la route se heurte aujourd'hui à des goulets d'étranglement. Assurer la liaison entre les ports et le reste du territoire devient dès lors une urgence économique et sociale, militant pour la réalisation de projets ambitieux tels que le canal Seine-Nord.





La France compte entre 8 et 10 métropoles à rayonnement international. Afin de renforcer leur attractivité et favoriser leur développement, celles-ci doivent être reliées entre elles par des axes de communication modernes et performants (autoroutes et lignes ferroviaires à grande vitesse). De nombreux investissements sont encore nécessaires, notamment pour favoriser les modes alternatifs : développer les entrées maritimes ou les infrastructures de transport de marchandises (ferroviaire ou fluvial par exemple) sont en effet des éléments importants pour la compétitivité d'un pays.

## L'interconnexion des réseaux européens

De par son positionnement géographique au carrefour entre l'Europe du Nord et du Sud, la France doit être reliée à ses voisins européens par des infrastructures performantes. Les réseaux européens de transport sont indissociables de la politique d'intégration européenne : LGV Est phase 2, LGV Lyon-Turin, LGV Sud Europe Atlantique, contournement Nîmes-Montpellier ou canal Seine-Nord constituent quelques exemples de ces infrastructures connectant la France avec les réseaux de ses voisins. À l'heure où la Commission européenne

veut redéfinir ses priorités en matière de transport et de cohésion territoriale, il est capital qu'une vision intégrée du développement des réseaux européens soit mise en œuvre. La compétitivité des territoires, objectif global des politiques européennes, en dépend en grande partie. Cela implique des efforts d'investissement importants au cours de la prochaine décennie afin d'optimiser les réseaux d'infrastructures. La mise à niveau des réseaux routiers dans certains pays, le développement de la grande vitesse ferroviaire ou des autoroutes de la mer sont quelques uns des enjeux en matière de transport. De gros efforts restent par exemple à faire pour rendre les réseaux ferrés interopérables et

harmoniser leur exploitation. C'est à la mesure des progrès atteints dans ce domaine que la part du fret ferroviaire pourra s'améliorer. Quant aux réseaux transeuropéens de l'énergie, l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport d'électricité et de gaz sont des éléments indispensables à la création d'un vrai marché européen de l'énergie. La réalisation de ces réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) a pris du retard : les liaisons transfrontalières ont pourtant un rôle essentiel afin d'assurer la sécurité d'alimentation et la diversification des approvisionnements.



# POUR UNE FRANCE QUI FAVORISE LES ÉCHANGES

*En permettant aux hommes comme aux marchandises de mieux circuler, les infrastructures favorisent les échanges. Elles relient les territoires tout en préservant l'environnement grâce au développement de modes de transport efficaces et moins polluants. L'entretien de ce patrimoine est une priorité afin de maintenir la qualité de service offerte par les réseaux.*

## Mieux relier les territoires

Mieux relier les hommes et les territoires, c'est favoriser les échanges entre eux. Même dans une économie «dématérialisée», la richesse et la valeur ajoutée naissent de ce que les hommes communiquent, se rencontrent et échangent. Des infrastructures modernes et performantes sont indispensables à l'attractivité d'un territoire : lignes TGV, liaisons autoroutières ou contournements urbains, espaces logistiques à vocation intermodale, ports et aéroports

sont des équipements utiles au développement économique et à la qualité des déplacements. Dans le domaine routier, la réalisation de contournements améliore la sécurité de tous et décongestionne les centres villes. La réduction des embouteillages permet de surcroît de réduire les émissions polluantes. Selon l'association TDIE (Transport, Développement, Intermodalité, Environnement), le besoin de financement lié aux seuls projets d'infrastructures de transports est estimé à 163 milliards d'euros jusqu'en 2030, dont 97 milliards d'ici 2020.

## Contribuer à l'essor des modes de transport les moins polluants

En France, 86 % du transport de marchandises est actuellement effectué sur les routes et autoroutes. Cependant, à la suite du Grenelle de l'environnement, la France se fixe un objectif ambitieux de 25 % de croissance de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici 2012 pour porter celle-ci à 17,5 % du total. Ceci nécessite des investissements conséquents dans les infrastructures tels que

des voies ferrées dédiées au fret ou des canaux à grand gabarit. L'Etat a récemment annoncé un plan de relance du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros d'ici 2020 : il s'agit à la fois d'augmenter le cadencement des autoroutes ferroviaires, d'encourager la multiplication des opérateurs ferroviaires de proximité et de créer un réseau orienté fret. Le transport combiné est également mentionné dans ce plan, à travers le transfert des marchandises arrivant par bateau dans les ports français directement sur des trains. En parallèle, l'effort doit aussi porter sur l'élimination des nombreux goulots d'étranglement qui limitent le développement du trafic ferroviaire : la plupart d'entre eux concernent des contournements d'agglomérations (Ile-de-France, Lyon, Metz-Nancy, Nîmes-Montpellier...).

Quant au transport de voyageurs, le réseau de lignes à grande vitesse (LGV) délaisse encore de nombreuses régions : la France compte 1 847 km de LGV et la construction de 2 000 km de lignes d'ici 2020 a été annoncée. 9 Français sur 10 habiteront alors à moins d'une heure d'une gare TGV. Même si l'Etat n'a pas vocation à

porter seul tous ces projets, son « effet de levier » reste essentiel pour leur réalisation et pour inciter les collectivités territoriales à investir avec lui. Plus que jamais, l'Etat doit rester le chef d'orchestre. C'est à lui d'établir un schéma des réseaux et des grandes plate-formes multimodales (route, fer, voie d'eau), proches des zones produisant d'importants flux de transports, pour permettre l'optimisation et la complémentarité des modes.

Le développement des véhicules électriques est aujourd'hui fortement encouragé : leur essor ne pourra cependant réellement avoir lieu au cours des prochaines années que si des infrastructures dédiées à leur recharge ou à leur stationnement sont réalisées. Dans le cas contraire leur utilisation ne restera que marginale dans les centres urbains.

## Entretien l'existant

La France dispose d'un patrimoine considérable en infrastructures : routes, voies ferrées, réseaux d'eau ou d'énergie sillonnent tout le territoire. Cependant, année après année,

cet atout se dilue du fait des retards d'investissements. Entre 1992 et 2008, les investissements en infrastructures de transport sont passés de 1,3 % du PIB de la France à 1 %.

L'entretien de l'existant est trop souvent considéré comme secondaire car difficile à valoriser. Il s'agit en général de travaux de modernisation ponctuels. Il est pourtant essentiel que l'entretien des infrastructures fasse l'objet d'une programmation précise et d'un fléchage des investissements. La situation du réseau ferroviaire français est à ce titre révélatrice. L'absence d'une politique d'entretien digne de ce nom a conduit à un vieillissement important du réseau classique et des investissements élevés sont désormais nécessaires pour une rénovation lourde des voies. Le plus souvent, le gestionnaire de l'infrastructure (RFF) n'a pas d'autres choix que de limiter la vitesse sur certaines sections perturbant fortement le trafic. L'Etat, RFF et la SNCF ont néanmoins réagi depuis, avec la mise en œuvre d'un plan qui permet aujourd'hui de disposer d'environ 1 milliard d'euros par an pour la régénération des voies. Il faudrait toutefois encore y ajouter 300 à 500 millions d'euros pour



permettre l'amélioration graduelle et durable de l'état général du réseau. D'autres infrastructures ont souffert d'un manque d'investissement ces dernières années. Le réseau de distribution électrique est ainsi particulièrement vulnérable aux aléas climatiques. Le retard français en termes d'enfouissement des lignes est flagrant : seulement 4 % du réseau est souterrain. Les investissements d'EDF (aujourd'hui d'ErDF) dans les années 2000 ont baissé d'environ un milliard d'euros par an par rapport aux années 1990. Il en résulte une forte dégradation de la qualité de service : le temps de coupure annuel moyen est passé de 56 minutes en 2004 à 78 minutes en 2008. Pour y remédier, le plan de modernisation des réseaux de distribution sera accéléré et réalisé en 5 ans au lieu de 10 : il consacre notamment 2,3 milliards d'euros aux aléas climatiques.

## Valoriser le patrimoine

La connaissance de l'état des réseaux est un facteur crucial pour la réussite d'une politique patrimoniale. Le vieillissement des réseaux d'eau

potable et d'assainissement est flagrant mais son suivi est peu précis. Une dizaine de départements seulement a réalisé un inventaire des réseaux d'eau potable. Pour l'assainissement, l'état des infrastructures est plus mal connu encore. Si dans leur neuvième programme 2007-2012 les agences de l'eau s'emploient à rattraper le retard français sur la mise aux normes des stations d'épuration, il reste encore beaucoup à faire pour réduire les taux de fuites sur les différents réseaux.

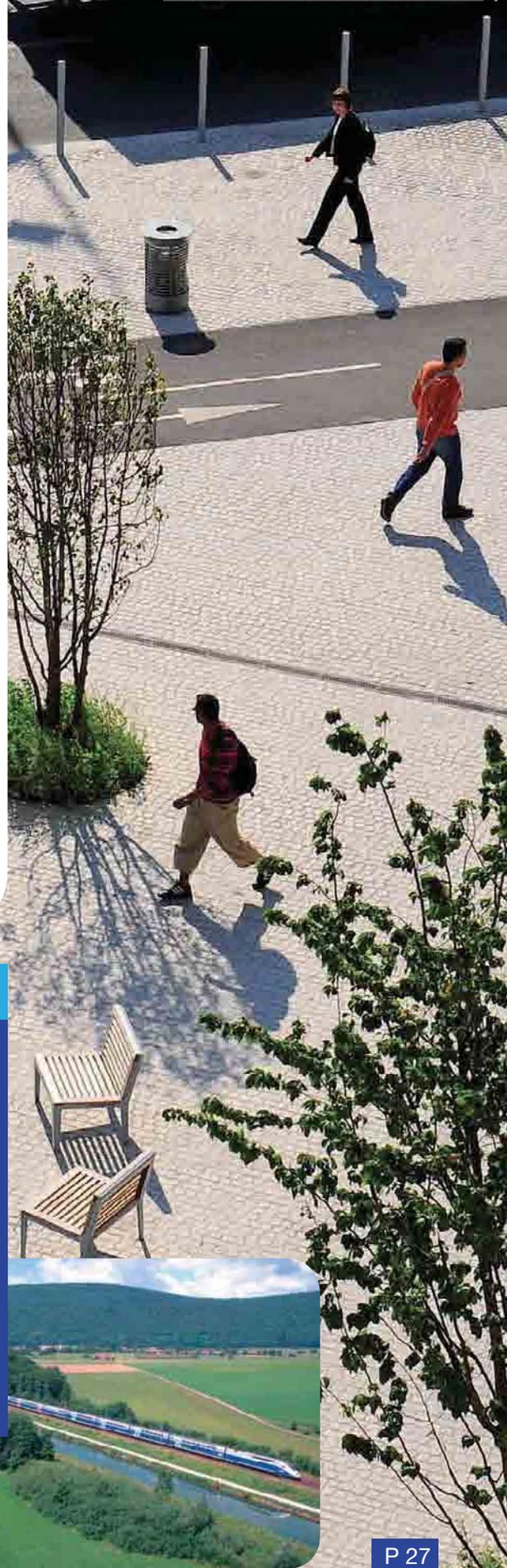
Pour préserver le patrimoine public, chaque maître d'ouvrage, de la petite commune à l'Etat, devra être capable de mettre en œuvre à son échelle une gestion patrimoniale des infrastructures. Ceci consiste à introduire un amortissement du capital et à connaître ainsi la valeur réelle du patrimoine. Il deviendra ainsi plus aisé de faire les arbitrages entre les ouvrages à entretenir en priorité, voire à reconstruire.

## Plan de relance et infrastructures

Le Président de la République a présenté lors de son discours de Douai en décembre 2008, les grandes lignes du plan destiné à créer les conditions d'une relance rapide et durable de l'économie française. Ce plan donne résolument la priorité à l'investissement. Son volet infrastructures comporte notamment la réalisation de plusieurs lignes ferroviaires à grande vitesse. Encore faut-il que le lancement de ces grands projets intervienne rapidement !

La FNTP a mené en parallèle une opération visant à recenser début 2009 plus de 10 000 projets d'infrastructures de toutes tailles pouvant être démarrés au cours des prochains mois : ils représentent un volume de travaux proche de 20 milliards d'euros, soit l'équivalent de 125 000 emplois. Le lancement de tous ces projets est primordial pour soutenir le secteur en 2009 et 2010.

Le remboursement anticipé de la TVA aux collectivités locales est un facteur important de relance de l'investissement dans notre secteur. En effet, seules les collectivités qui s'engagent à maintenir leur niveau d'investissement peuvent prétendre à ce remboursement anticipé du fonds de compensation de la TVA (FCTVA) : plus de 19 500 collectivités locales ont signé une convention, représentant un volume global de 54 milliards d'euros d'investissements. Les retombées pour les Travaux Publics seraient proches de 20 milliards d'euros.





## POUR UNE FRANCE QUI RÉDUIT LES INÉGALITÉS

*Les Travaux Publics sont au service de la mobilité durable et de la qualité de vie. En améliorant l'accessibilité ou en désenclavant des quartiers ou des territoires mal desservis, les infrastructures contribuent en effet à réduire les inégalités entre les territoires et entre les hommes.*

### **Accessibilité et désenclavement : la mobilité pour tous**

Les infrastructures jouent un rôle primordial en reliant les pôles économiques aux bassins d'emploi. Le temps que les Français consacrent à leurs déplacements est stable depuis 25 ans. De sorte que lorsque les infrastructures de transport s'améliorent, notamment pour le transport collectif, les distances de déplacement croissent. Par conséquent, les opportunités de mise en relation entre entreprises et demandeurs d'emploi augmentent. Par ailleurs, les infrastructures participent au désenclavement des

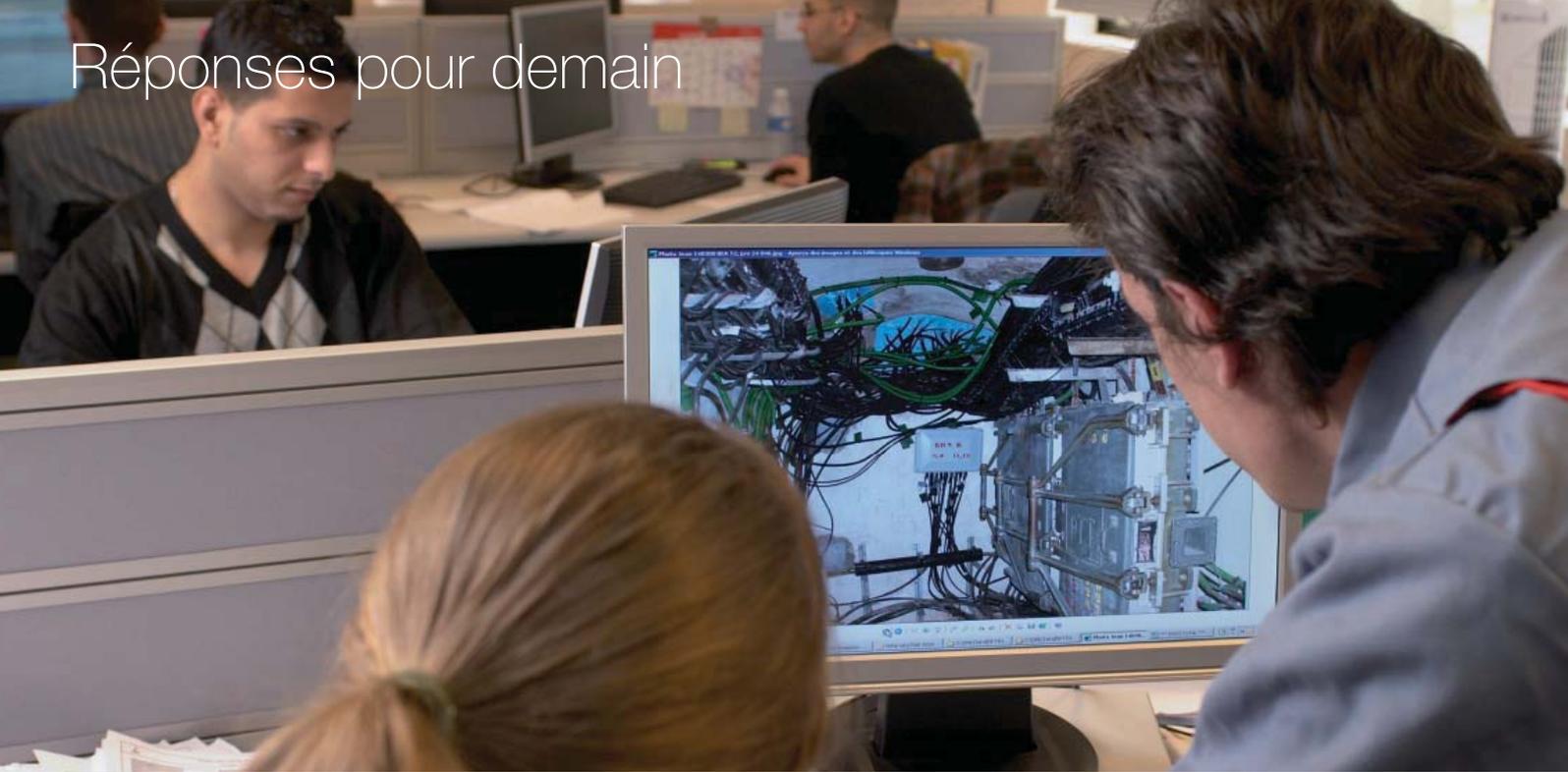
quartiers sensibles. Les opérations menées dans le cadre de l'Agence Nationale de Renovation Urbaine (ANRU), le plan Espoir Banlieues et les subventions apportées aux projets de transport en commun en site propre doivent contribuer à une plus grande mobilité. Les habitants des banlieues sont encore trop souvent confrontés à un manque de services de transports alternatifs à l'usage de la voiture particulière. De sorte que les ménages non motorisés s'en trouvent socialement exclus. Lors du Grenelle de l'environnement, il a été indiqué que des aides de l'Etat (2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, complétés par des prêts bonifiés) iront en priorité aux infrastructures permettant le

désenclavement des quartiers sensibles et l'extension des réseaux existants. Il convient d'être vigilant sur l'accessibilité des infrastructures en les adaptant. Chacun doit ainsi pouvoir accéder aux différents services quels que soient son âge ou ses éventuels handicaps : c'est le cas des personnes à mobilité réduite pour lesquelles l'utilisation des transports en commun doit être facilitée. L'enjeu pour les territoires est donc d'être des vecteurs de vitalité économique tout en demeurant des lieux de bien-être, respectueux de notre environnement. La vocation d'un territoire bien desservi est aussi de permettre l'accès à des espaces variés et agréables, comme les espaces naturels.

## Rendre les villes plus efficaces

Les premières opérations de renouvellement urbain produisent des effets tangibles. Cet effort doit être intensifié, car si l'on s'en tient aux accords signés par l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), il manque environ 1,5 milliard d'euros pour 2012 et 2013. Sans compter qu'il faudra ensuite donner naissance à un programme ANRU 2... Etat et collectivités devront en effet se mobiliser pour rattraper le retard frappant les déplacements de banlieue à banlieue, notamment concernant les lignes tangentielles reliant les quartiers en difficulté aux pôles d'emploi. Ceci passe par des opérations structurantes comme en Ile-de-France avec liaison du tramway T4 vers Clichy-Montfermeil, la Tangentielle Nord, le Tram-Train Massy Evry et la connexion du RER D au RER B par un bus à haut niveau de service préfigurant un mode de transport ferré. A plus long terme, le Grand Paris fait de la mobilité et des transports collectifs un axe fort : la construction d'un métro automatique de 130 km autour de Paris, en desservant une quarantaine de communes de banlieue, est un enjeu important pour l'avenir des déplacements en Ile-de-France. Ce projet, dont le coût est évalué entre 15 et 20 milliards d'euros pourrait faire l'objet d'un financement de type public-privé.





Du côté des projets de transport en commun en site propre, le Grenelle de l'environnement envisage la création de 1 500 kilomètres de voies. L'investissement nécessaire pour réaliser ce programme est estimé à 18 milliards d'euros hors Ile-de-France. Les tramways et les bus en site propre se développent fortement, notamment dans des villes de taille moyenne telles que Brest, Angers, Valenciennes ou Reims.

En zone péri-urbaine, les régions investissent fortement dans les TER depuis plusieurs années. Cet effort doit être maintenu afin d'assurer une qualité de service satisfaisante grâce notamment à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire : celle-ci peut rapidement devenir la cause d'une dégradation du service (incidents sur les caténaires ou sur les voies par exemple) et d'une diminution de la sécurité pour les usagers. La situation du RER A en Ile de France est un cas typique de sous investissement dans le réseau de transport qui se traduit par le mauvais fonctionnement de cette ligne, pourtant la plus fréquentée d'Europe : le prolongement de la ligne E du RER vers la Défense permettrait de soulager la ligne A au grand bénéfice de la qualité de service.

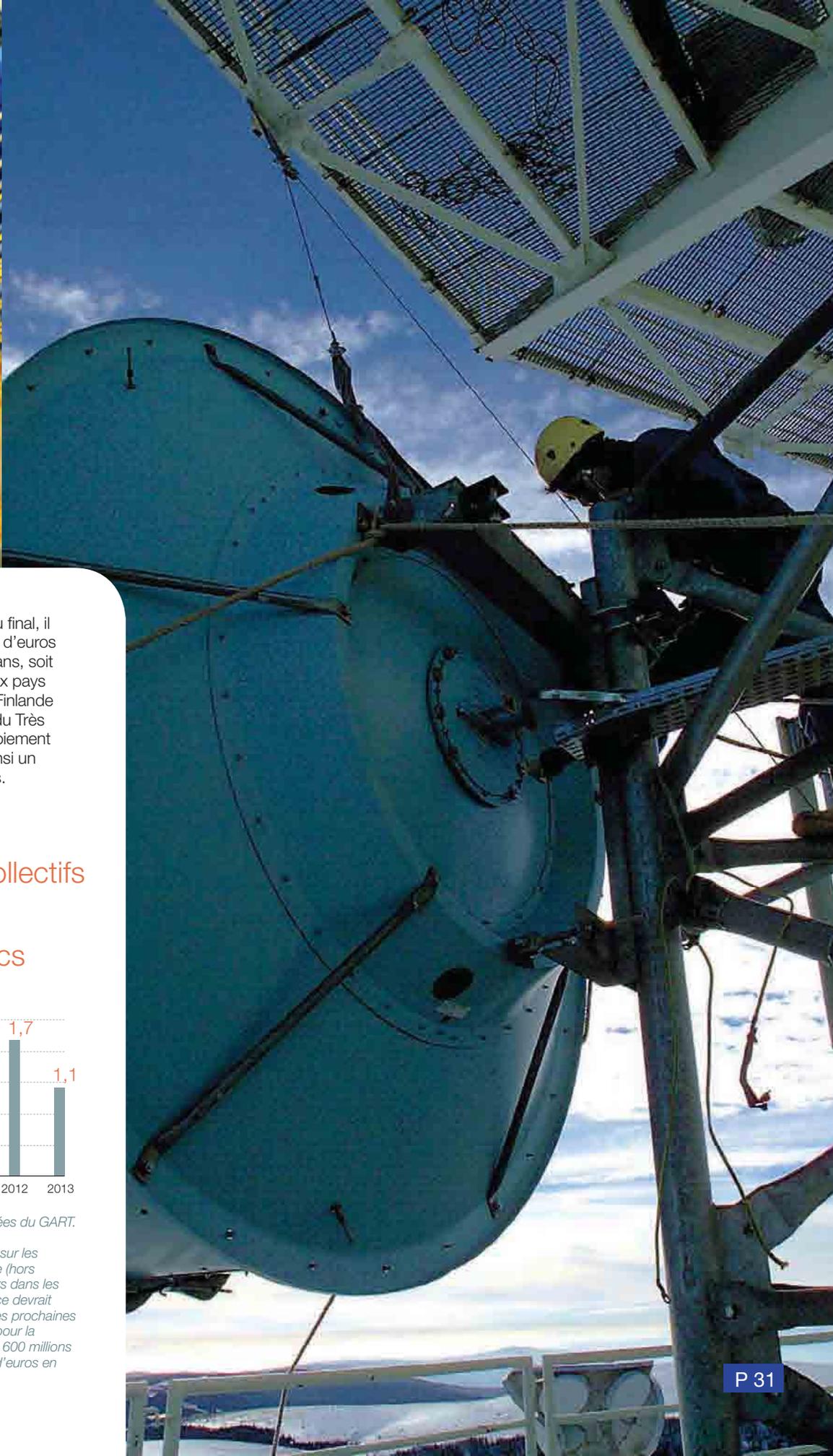
Les ingrédients de la ville durable sont peu à peu introduits partout : desserte de qualité par les transports en commun, respect de l'environnement

et prise en compte des aspects économiques et sociaux. Il s'agit ainsi d'offrir à la fois une mixité fonctionnelle et sociale et de faire une large part à la nature et à la biodiversité. Par ailleurs, pour être efficaces énergétiquement et économiquement, les grandes métropoles doivent être « denses » en termes d'utilisation de l'espace tant en surface qu'en sous sol. Il s'agit ici, pour limiter l'étalement urbain de reporter dans l'espace souterrain toutes les activités qui ne nécessitent pas strictement « la lumière du jour » : transport et gestion des énergies (réseaux), des marchandises, des déchets ; mais aussi transports en commun, ou certaines activités économiques. De plus, l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (intermodalité) doit être encouragée grâce à la réalisation de certains équipements : parkings relais aux abords des gares, plates-formes d'échanges intermodales ou voies dédiées aux circulations dites « douces » (vélo, marche) permettent ainsi de décongestionner les centres villes et de limiter la pollution urbaine. Les notions d'écoaménagement et d'écoconstruction sont indissociables de tout projet d'aménagement. C'est le principe des écoquartiers qui se multiplient aujourd'hui dans de nombreuses agglomérations françaises : ils ont vocation à diffuser les idées, bonnes pratiques et solutions

innovantes qui pourront être mises en œuvre à l'avenir dans l'ensemble des aménagements urbains.

## Réduire la fracture numérique

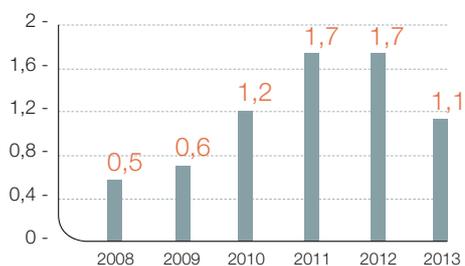
Si internet est accessible quasiment partout en France, il s'agit le plus souvent d'un accès « lent » par rapport au potentiel des réseaux très haut débit par fibre optique et de l'internet mobile. Ces nouveaux réseaux, notamment avec la fibre optique, n'utilisent pas les infrastructures téléphoniques locales préexistantes mais nécessitent d'investir dans une infrastructure dédiée. De ce fait, le très haut débit et les nouveaux services qui en découlent sont encore loin d'irriguer l'ensemble du territoire. Selon une étude menée par l'Association des Régions de France (ARF), à défaut d'intervention publique et sur la seule base des investissements des opérateurs privés, seulement un tiers des foyers français seront raccordés à l'internet par la fibre optique vers 2015. L'ARF estime que 40 milliards d'euros sont nécessaires pour couvrir 90 % de la population en très haut débit d'ici une dizaine d'années via le déploiement de la fibre optique. Les opérateurs privés sont prêts à investir 10 milliards d'euros et les collectivités locales, via les réseaux d'initiative publique cofinancés par des partenaires privés, pourraient réunir



environ 20 milliards d'euros. Au final, il reste donc à réunir 10 milliards d'euros de financement public sur dix ans, soit un milliard par an. De nombreux pays comme le Japon, la Grèce, la Finlande ou l'Italie ont déjà fait le choix du Très Haut Débit. En France, le déploiement de la fibre optique constitue ainsi un véritable défi pour les territoires.

## Les transports collectifs en province : retombées pour les Travaux Publics

en milliards d'euros



Estimation réalisée à partir des données du GART.

Selon une étude menée par la FNTP sur les transports en commun en site propre (hors Ile-de-France), le nombre de chantiers dans les agglomérations françaises de province devrait sensiblement augmenter au cours des prochaines années. Les retombées potentielles pour la profession pourraient ainsi passer de 600 millions d'euros actuellement à 1,7 milliards d'euros en 2012.

# Réponses pour demain





# DES RÉPONSES DURABLES POUR ÉQUIPER LA FRANCE DE DEMAIN

*Si l'innovation est au cœur des métiers des Travaux Publics, le Grenelle de l'environnement a insufflé un nouvel élan, en particulier en matière d'innovation environnementale. Les nouveaux enjeux climatiques sont à l'origine de mutations tant dans le processus de construction (« écochantiers » par exemple) que dans le type d'infrastructures à réaliser.*

## Innovation et responsabilité environnementale

Exigences locales et défis environnementaux (effet de serre, économies d'énergie...) encouragent la conception et la réalisation d'équipements innovants. Les infrastructures s'insèrent de mieux en mieux dans le paysage et utilisent des matériaux respectant le milieu naturel. Les efforts de recherche portent déjà leurs fruits. Dans le domaine routier par exemple, les entreprises parviennent à abaisser significativement la température de fabrication et d'application des enrobés. Grâce à cette nouvelle génération de produits (enrobés à basse température), de substantielles économies d'énergie sont réalisées, permettant de réduire

les émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, les entreprises travaillent à la mise au point d'alternatives au bitume et proposent des liants à base végétale dont les performances seront équivalentes.

De nouveaux revêtements de chaussée apparaissent également : ils absorbent la pollution contribuant ainsi à la qualité de l'air des centres villes. 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'ouvrages.

Pour aider ces derniers à juger de la pertinence des propositions qui leur sont faites, la profession élabore et déploie des « éco comparateurs ».

Les entreprises de Travaux Publics sont ainsi très mobilisées pour déployer une démarche de haute qualité environnementale ainsi que de haute qualité de service, dans la réalisation et l'exploitation des infrastructures.

## Anticiper le changement climatique

En construisant des infrastructures plus économes en énergie et en favorisant le report modal vers des transports moins émetteurs de gaz à effet de serre, les Travaux Publics luttent contre le changement climatique. Néanmoins, il est aujourd'hui avéré que le réchauffement est en cours et que de nouveaux équipements devront être construits

pour s'y adapter. Une recrudescence de certains risques naturels (inondations, crues, tempêtes...) est observée. Ces risques, et surtout la fréquence et l'intensité avec laquelle ils surviennent, doivent désormais être anticipés dans la conception des réseaux ou bien dans la réalisation d'ouvrages de protection adaptés. Le 24 janvier 2009, la tempête Klaus a frappé le Sud Ouest de la France privant 1,7 million de foyers d'électricité et de tous les services publics qui en dépendent (eau, santé, communications). La mobilisation exceptionnelle de tous les acteurs qui a suivi ne remplace pas une politique de prévention telle que l'enfouissement des lignes électriques. De même, les réseaux

d'eau et d'assainissement doivent être étudiés en prenant en compte les événements météorologiques exceptionnels. C'est le cas par exemple avec la conception de réservoirs de stockage dans les réseaux d'eaux pluviales ou bien la réalisation de digues de protection pour lutter contre les inondations.

Une politique forte d'innovation et de recherche sur la prévention des accidents climatiques dans le domaine des infrastructures, notamment dans le cadre des pôles de compétitivité, est primordiale si l'on veut que ces risques ne deviennent pas autant de menaces pour les populations et les activités économiques.

## Vers une croissance durable ?

Un nouveau modèle de croissance émerge peu à peu des réflexions portées notamment par les discussions du Grenelle. Il s'agit aujourd'hui de construire avec des techniques plus économes en ressources et en énergie des infrastructures performantes toujours plus respectueuses de l'environnement. Axes ferroviaires à grande vitesse, transports en commun en site propre, gestion de la ressource en eau ou énergies renouvelables sont quelques exemples des nouvelles perspectives qu'ouvre la croissance

### Eco-conception et éco-réalisation

Les entreprises de Travaux Publics intègrent des exigences environnementales élevées lorsqu'elles conçoivent ou réalisent une infrastructure :

#### L'ÉCONOMIE DE RESSOURCES

Le réemploi des matériaux et l'utilisation de matériaux recyclés permettent de préserver les ressources naturelles, de réduire la mise en décharge des produits de déblais et de démolition et de réduire les volumes et distances de transport des matériaux. Les chantiers consomment moins d'énergie grâce à l'utilisation de machines plus performantes et à une bonne gestion des flux (matériaux, personnes). Les logiciels calculant le bilan énergétique des chantiers se développent et la FNTP met à disposition un outil de calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des entreprises (Omega TP).

#### LA LIMITE DES NUISANCES LIÉES AU CHANTIER

La réduction des nuisances occasionnées aux riverains ou aux usagers est une priorité. Ceci est même primordial si les travaux se déroulent en milieu urbain dense. Des « éco-chantiers » doivent ainsi gérer au mieux les nuisances liées au bruit, aux vibrations, à la pollution de l'air (rejets de gaz à effet de serre) ou aux perturbations engendrées par le chantier.

#### LA RECHERCHE DE VARIANTES DE PROJET AYANT LE MOINS D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les entreprises proposent dès que cela est possible des solutions permettant de respecter au mieux l'environnement sur lequel elles travaillent. Le respect de la biodiversité est indissociable de tout projet d'infrastructure : protection de l'eau, du sol, de la végétation et de la faune font partie de tout cahier des charges. Le développement durable devient ainsi un moteur important pour l'innovation dans les Travaux Publics.



verte en termes d'activité pour la profession. Les Travaux Publics sont ainsi des moteurs de la croissance durable et se veulent exemplaires dans leurs pratiques et leurs réalisations. De nombreuses techniques, à l'image du recyclage, arrivent aujourd'hui à maturité : sur de nombreux chantiers, recycler est une pratique courante car les techniques sont parfaitement maîtrisées par les entreprises. Ainsi, la route recycle ses propres déchets, des co-produits industriels, des mâchefers d'incinération d'ordures ménagères... En terrassement, les techniques de traitement des sols se généralisent pour limiter les apports de matériaux de carrières. Toutefois, les possibilités

offertes par ces nouveaux savoir-faire ne sont pas encore systématiquement intégrées par les maîtres d'ouvrages. Dans le même temps, la profession s'engage avec, par exemple, la signature d'une charte dans laquelle elle fixe des objectifs quantifiés de taux de recyclage à atteindre ou d'économies d'eau à réaliser sur les chantiers. De même, la démarche Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) se diffuse dans le secteur, plaçant les enjeux sociétaux de demain au cœur même des entreprises. Face à l'ensemble de ces nouveaux défis, les Travaux Publics se mobilisent et préparent ainsi l'avenir.





Le Commissariat aux Infrastructures et Réseaux Durables évitera le saupoudrage des crédits au gré des demandes successives des différentes composantes du territoire et des alternances politiques. L'Etat affirmera son rôle de stratège en matière d'aménagement du territoire national.

# LA FNTP PROPOSE LA CRÉATION D'UN COMMISSARIAT AUX INFRASTRUCTURES ET AUX RÉSEAUX DURABLES

*Pour favoriser l'émergence d'une « croissance verte », la FNTP propose que la France se dote d'un « Commissariat aux Infrastructures et aux Réseaux Durables » (CIRD). Cet établissement, à l'image de ce qu'a permis le Commissariat à l'Energie Atomique dans son domaine, donnera cohérence et efficacité aux politiques publiques d'investissement dans les réseaux d'infrastructures.*

## Trois missions principales :

Le Commissariat aux Infrastructures et aux Réseaux Durables se veut l'outil de mise en oeuvre d'une politique d'aménagement du territoire à long terme.

### Stratégie et planification des programmes d'infrastructures

En établissant les priorités, il devient l'outil de mise en application du Schéma National des Infrastructures de Transport prévu dans la loi Grenelle 1. Garant de la réalisation des grands projets nationaux, il permettra également le développement plus rapide de l'aménagement des grandes métropoles ou la mise en

place d'une politique d'entretien et de modernisation des réseaux existants.

### Recherche et innovation dans l'éco construction

Il accélère et coordonne la recherche en « éco réseaux ». Assurant la promotion des programmes de recherche et d'expérimentation, il définit les appels à projet et agit en synergie avec les pôles de compétitivité. Il permettra ainsi aux entreprises françaises de rester à l'avant-garde de l'éco construction et d'affirmer leur leadership mondial.

### Financement des projets

Doté en capital, notamment par le Grand Emprunt National,

ce Commissariat finance les opérations qui présentent un réel intérêt pour la collectivité. Il devra disposer pour cela d'un outil performant d'évaluation, de hiérarchisation et par conséquent de choix des projets. Il bénéficiera à la fois des ressources jusqu'alors dévolues à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et des crédits d'état affectés à la politique d'infrastructures. Il définira le montage financier le mieux adapté selon la taille des opérations et s'assurera du « tuilage » des projets : en effet, les ruptures de charge dans la réalisation des infrastructures sont souvent responsables d'un renchérissement inutile des travaux.



# 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 leur faciliter le 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.

#### Conception & réalisation : Keima

Ce document a été imprimé sur du papier Magno, issu de pâtes blanchies sans chlore, provenant intégralement de forêts gérées durablement. - Crédits photos : Photothèques Bouygues Construction : Laurent Zylberman - Colas : Jean-Jacques D'Angelo, Dominique Giannelli, Pierre-François Grosjean, Marco Ricci, Julien Thomazo - Demathieu&Bard : Willy Berre, O'Sughrue - Eiffage/Eiffage Travaux Publics - Eiffel - Eurovia - Forclum - NGE - Razel : Nicolas Vercellino - Spie : Xavier Boymond, Hubert Moullade - Vinci : Luc Benevello, Augusto Da Silva/Graphix Images, Thierry Duvivier, Axel Heise, Pascal Le Doaré, Véronique Paul/Graphix Images, Francis Vigouroux - Emmanuel Crivat - Franck Huster - Didier Morel-Mathieu Rivoalen, Soletanche Bachy, FNTP, Fotolia, DR  
TP informations n°67 - Edition novembre 2009 - N°ISBN-2-90624300-0

# Où s'informer

# www.fntp.fr

Auprès des Fédérations Régionales des Travaux Publics

## FRTP ALSACE

Pôle BTP – Espace Européen de  
l'Entreprise – 1 rue de la Haye  
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 Samourai 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

14 boulevard Rocheplatte  
45058 ORLÉANS CEDEX 1  
Tél. : 02 38 78 18 40  
Fax : 02 38 78 18 42  
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 ÎLE-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 : lorrai@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 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 Chantreterie  
Rue Edme 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 : picar@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 11 213  
69609 VILLEURBANNE CEDEX  
Tél. : 04 72 44 44 87  
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



## Fédération Nationale des Travaux Publics

3, rue de Berri - 75008 Paris - Tél. : 01 44 13 31 44 - Fax : 01 45 61 04 47  
www.fntp.fr

