

Conférence de presse du 13 décembre 2010

Intervention de Patrick Bernasconi, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics

2010 un peu moins mauvais que prévu

Le début de l'année a connu de fortes intempéries et une série de très mauvais indicateurs qui faisaient anticiper une nouvelle baisse marquée du chiffre d'affaires. Et je vous avais dit, en juin, ma crainte de finir l'année à -3%. Mais à partir du mois de mai, l'activité s'est redressée et au troisième trimestre, les facturations des entreprises ont été en hausse de 1% par rapport à la même période de 2009. Le blocage des raffineries en octobre, les intempéries fin novembre, début décembre ont interrompu cette tendance à la remontée de l'activité. **Néanmoins, sur l'ensemble de l'année 2010, on peut estimer que le chiffre d'affaires des Travaux Publics sera en voie de stabilisation, avec une baisse de 1% en valeur.**

Le volontarisme des élus locaux et des professionnels d'une part et l'investissement des entreprises publiques ont amorti le choc de la crise :

- Les communes et leurs groupements ont maintenu leurs efforts d'investissement en 2010, notamment grâce au plan de relance mis en place par les organisations professionnelles du BTP, et aux prêts à taux bonifiés qu'il a généré : ils ont permis 2,5 milliards d'euros de Travaux Publics. La situation est plus contrastée pour les départements, dont certains, ont vu leur situation financière se dégrader.
- Les grands opérateurs, comme RFF et RTE, ont lancé des programmes d'investissement importants.

Sur le front de l'emploi, **sur trois ans, la profession aura perdu 20 000 postes, soit une baisse de 7% des effectifs.** L'évolution de l'activité en 2010 s'est traduite par une hausse du travail intérimaire : les heures réalisées par le personnel intérimaire sont en progression de 6,7% sur les dix premiers mois de l'année. Les effectifs permanents sont eux en légère baisse (-4000 postes correspondant à des départs non remplacés).

Au niveau des entreprises, la situation reste en cette fin d'année très préoccupante. Trois phénomènes cumulent aujourd'hui leurs effets :

- Le niveau de prix de remise des offres est toujours très bas (dans l'enquête trimestrielle d'opinion INSEE/FNTP, on est encore 20 points au dessous de la moyenne de la décennie).
- La réduction déséquilibrée des délais de paiement fragilisent les trésoreries (la loi de modernisation de l'économie a contraint à une forte baisse des délais fournisseurs qui n'a pas été suivie dans les mêmes proportions par une baisse du délai clients).
- Les coûts des matériaux augmentent. Le prix moyen du bitume en 2010 est 28% supérieur au prix moyen de 2009 et celui des armatures à béton, 22% plus élevé. Ces

hausse ne sont pas ou peu répercutées sur les facturations, pesant sur les marges des entreprises et les mettant même parfois en péril.

A fin novembre 2010, on constate depuis le début de l'année 331 défaillances (redressement ou liquidation) d'entreprises correspondant à 4 128 emplois. En termes d'emploi, cela représente une hausse de 33% par rapport aux chiffres de fin novembre 2009 (source CNETP).

2010 aura donc été une année tendant vers la stabilisation en valeur de l'activité mais surtout l'année d'une redoutable érosion des marges voire de vente à perte pour les entreprises.

On assiste actuellement à une dangereuse dégradation de leur compétitivité. Cette situation n'est pas saine, elle ne sera pas longtemps tenable.

Dans ce climat d'incertitude persistante, la profession a éprouvé le besoin de débattre collectivement de son avenir. Pour y répondre, nous organiserons, le 29 mars prochain, les États Généraux des Travaux Publics. Pour les préparer, je vais me rendre, au premier trimestre 2011, dans 20 régions françaises pour débattre avec les entrepreneurs de Travaux Publics des propositions et actions à mettre en œuvre, en fonction des perspectives de l'activité à court et moyen terme. L'enjeu est d'aider nos entreprises à retrouver une compétitivité porteuse de croissance et de progrès social.

A court terme, 2011 donne quelques raisons d'espérer

L'activité des Travaux Publics devrait enregistrer une légère reprise de +2,5% en valeur en 2011. Le chiffre d'affaires s'établirait ainsi à près de 40 milliards d'euros, ce qui reste encore inférieur au point haut de 41 MD€ atteint en 2008.

Ce qui va soutenir la croissance : l'investissement privé, celui des collectivités locales et des grands opérateurs d'infrastructures.

- **Pour la première fois depuis 3 ans, l'activité devrait être tirée par le secteur privé : + 4% en valeur. Les conditions économiques générales sont en effet un peu plus favorables aux investissements de renouvellement et les Travaux Publics devraient profiter, pour les travaux de VRD, de la hausse des mises en chantier de logements neufs.**
- **Du côté des collectivités locales, la situation est plus nuancée même si au final, nous prévoyons une croissance de leurs commandes aux entreprises de Travaux Publics, de l'ordre de 2,5%.**

La situation financière des collectivités reste globalement saine. Les départements, en particulier urbains, vont bénéficier de ressources supplémentaires liées à la reprise des droits

de mutation en 2010. Le produit des droits de mutation devrait ainsi enregistrer une progression de 37%. A contrario, les zones rurales sont dans une situation plus difficile.

La réforme fiscale va naturellement impacter les ressources des collectivités locales. Si la contribution économique territoriale (CET) devrait compenser la taxe professionnelle pour 2011, la réforme réduit la marge de manœuvre fiscale des régions et des départements. Et les budgets seront affectés par le gel des dotations de l'Etat.

En conséquence, nous prévoyons une baisse des commandes des régions et des départements, respectivement de 6 et 2%. En revanche, la quatrième année de mandat municipal devrait se traduire par une hausse de l'investissement des communes et de leurs groupements que nous estimons à 4%.

- **Les investissements des grands opérateurs** devraient eux aussi légèrement progresser en 2011 avec une croissance de 2,5% en valeur :
 - 1,6 milliard d'euros seront ainsi consacrés aux travaux de régénération du réseau ferroviaire, soit une hausse de 11% par rapport à 2010 pour RFF.
 - La RATP a adopté un budget d'investissement de 1,5 milliard d'euros en 2011, dont 355 millions pour l'extension des réseaux.
 - Les projets de transports collectifs en site propre contribueront également à la croissance, grâce aux deux appels à projets lancés successivement par l'Etat en 2008 et 2010. Ils vont permettre à des chantiers de démarrer à partir de 2011. Parmi les opérations attendues figurent les lignes de tramways de Lens et de Grenoble mais aussi des projets de bus à haut niveau de service comme à Nancy et à Antibes - Sophia-Antipolis.
 - Des travaux autoroutiers devraient aussi démarrer en 2011 : par exemple, la section centrale de l'A63, l'autoroute des Landes entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne et l'A150 Rouen-Yvetot entre Ecalles-Alix et Barentin (au nord de Rouen).
 - Du côté des grands projets, les travaux de la LGV Est seconde phase se poursuivront en 2011 et ceux de la LGV Sud-Europe-Atlantique devraient démarrer symboliquement à fin 2011. Quant aux autres grands chantiers ferroviaires tels que la LGV Bretagne – Pays de la Loire ou le contournement Nîmes - Montpellier, les travaux ne devraient pas débiter avant 2012.

Ce qui va diminuer en 2010 : l'investissement public de l'Etat

- **Si l'Etat, via l'AFITF, a maintenu ses dotations aux investissements des grands opérateurs, son comportement est tout autre quand il est directement maître**

d'ouvrage. Dans le contexte de rigueur budgétaire, la chute pour 2011 sera de l'ordre de 9% en valeur.

Les crédits attribués à l'entretien des routes seront particulièrement réduits en 2011, ce qui ne peut qu'entraîner une dégradation de la qualité du réseau, face à un trafic qui continue à augmenter :

- Les crédits d'entretien courant (y compris la viabilité hivernale) baissent de 18%.
- Ceux consacrés à l'entretien préventif et à la réparation des chaussées chutent de 50%.

En faisant l'impasse sur les dépenses d'entretien des routes, on fait un choix de court terme : combien faudra-t-il encore de rapports avant qu'on se décide enfin à investir dans l'entretien de nos infrastructures? C'est par là que commence le développement durable !

Le démarrage des Plans de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI), qui succèdent au volet routier des contrats de plan État-régions, est également bien plus long que prévu. Il est tributaire de la signature des conventions de cofinancement entre les régions et les collectivités. Trois régions ont refusé de participer financièrement à un PDMI : Auvergne, Centre et Poitou-Charentes.

	Evolution 2011/2010 en valeur	Poids dans les TP
Secteur privé	4%	30%
Collectivités locales	2,5%	46%
<i>Régions</i>	-6%	2%
<i>Départements</i>	-2%	8%
<i>Communes et EPCI</i>	4%	36%
Grands opérateurs*	2,5%	20%
Etat	-9%	4%
Ensemble	2,5%	100,0%

*RFF, RTE, ERDF, RATP etc.

Il y a un vrai paradoxe : des perspectives d'amélioration de l'activité existent mais si les conditions économiques (coût des matériaux, délais de paiements, niveau de prix ...) se détériorent de nouveau, 2011 peut être pour nombre d'entreprises, l'année de tous les dangers. Et la perspective d'importantes réductions d'effectifs (45 000) – évoquée lors de la conférence de presse du 22 juin- ne peut pas aujourd'hui être écartée.

L'après 2011, le flou, le déficit de vision

Au-delà de 2011, la nouvelle équipe en charge au gouvernement de la politique d'infrastructures du pays, Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani, a face à elle le pilotage de deux projets clés pour l'avenir de l'équipement en infrastructures du pays :

- L'adoption d'un vrai schéma national des infrastructures de transport (SNIT), hiérarchisé, programmé et financé.
- La pérennisation des ressources de l'agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

L'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, a été publié le 12 juillet dernier. Nous avons pointé à l'époque « trois lacunes fondamentales » :

- Le flou de la programmation : la liste des projets d'infrastructures à engager avant 2020 ne fixant pas de calendrier prévisionnel de réalisation des travaux.
- Les incertitudes sur leur financement ;
- L'absence de tout dispositif de pilotage.

Là où il faudrait une vision dynamique de la complémentarité des différents modes de transport, on procède par simple juxtaposition de projets.

Là où il faudrait une ambition, on nous propose un catalogue.

Nous attendons aujourd'hui du pouvoir politique des clarifications et la transformation du SNIT en un vrai document de programmation assorti d'un échéancier pour son financement.

L'urgence commande comme le souligne, entre autres, la dégradation des conditions de transport collectif en Ile de France.

Et la situation des finances publiques implique de dégager de vraies sources de financement crédibles et pérennes : il faudra dégager 170 milliards d'euros de ressources pour réaliser ce schéma dans les 25 prochaines années, ce qui repose la question, toujours non résolue, du financement de l'AFITF.

L'AFITF (Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France) est l'opérateur de référence pour le financement de la politique des transports du Grenelle de l'environnement. Depuis 2009, son budget n'est plus équilibré si bien que l'AFITF est tributaire des décisions de l'Etat d'affecter des ressources issues du budget général. Ses ressources s'élèveront à 2,2 milliards d'euros en 2011.

Privée de financements pérennes, l'agence devrait pouvoir compter sur de nouvelles ressources affectées à partir de 2012 : l'augmentation de la redevance domaniale versée par les sociétés d'autoroutes, qui devrait apporter 105 millions d'euros supplémentaires en 2012 et 210 millions d'euros en 2013, et la mise en place de l'écotaxe poids lourds en 2012, pour un montant de 580

millions d'euros en 2012, puis 1 145 millions d'euros en 2013. **Aujourd'hui, nous ne disposons pas de calendrier précis sur l'avancement du projet d'écotaxe poids lourds.**

Contrairement à ce qui était initialement envisagé, l'introduction de l'écotaxe poids lourds ne permettra pas à l'Etat de supprimer sa subvention d'équilibre. Les projections pour les trois années à venir montrent que le financement des grands projets portés par l'AFITF reste tributaire d'une subvention du budget général de l'Etat, stabilisée au même niveau que celle inscrite dans la loi de finances 2010, soit 974 millions d'euros.

Qualité de vie au quotidien, compétitivité des entreprises et des territoires, cohésion sociale... les enjeux de la politique d'infrastructures de la France méritent aujourd'hui comme hier d'être pris à bras le corps. C'est ce que nous attendons des nouveaux responsables publics. Quand je défends les entreprises de travaux publics, je n'ai pas le sentiment de tenir un discours catégoriel. Car quand on sacrifie l'investissement, c'est la compétitivité de notre économie dans son ensemble, le progrès social et le développement de nos territoires que l'on hypothèque.