



REGARD

SUR LES TRAVAUX  
PUBLICS



**LES TRAVAUX  
PUBLICS** FÉDÉRATION  
NATIONALE

PORTRAIT D'UN  
ACTEUR MAJEUR  
DE L'ÉCONOMIE

INFRASTRUCTURES  
SYSTÈME NERVEUX  
DE NOTRE SOCIÉTÉ

10 PROPOSITIONS  
POUR L'INVESTISSEMENT  
PUBLIC



Axe est-ouest de Rennes (35).

02 ..... ENTRETIEN AVEC BRUNO CAVAGNÉ

04

TRAVAUX PUBLICS  
**PORTRAIT D'UN ACTEUR  
MAJEUR DE L'ÉCONOMIE**

L'essentiel / Les activités TP / La clientèle TP /  
Emploi et formation / International

16

INFRASTRUCTURES  
**SYSTÈME NERVEUX  
DE NOTRE SOCIÉTÉ**

Au cœur de l'attractivité des territoires / Socle de l'emploi  
et de la croissance / Un pont vers l'avenir

24

RELANCE  
**10 PROPOSITIONS POUR  
L'INVESTISSEMENT PUBLIC**

Une crise sans précédent / Faire face à la pénurie  
de financement / Mieux connaître et entretenir nos réseaux /  
Anticiper, programmer et prévoir

34 ..... EN SAVOIR + SUR LA FNTP

36 ..... LES FÉDÉRATIONS RÉGIONALES  
ET SYNDICATS DE SPÉCIALITÉ



Viaduc du Ludon, A65.



Tunnel de Blanka à Prague.

# LES TRAVAUX PUBLICS

Les entreprises françaises de Travaux Publics réalisent 67 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont plus d'un tiers à l'international. Fortes de 260 000 salariés en France, elles construisent, préservent et modernisent les réseaux de notre pays. À travers leurs ouvrages, elles contribuent à la qualité de vie de tous, à la compétitivité et au développement économique.

Cependant, la crise des finances publiques et un climat économique dégradé provoquent de fortes incertitudes sur l'avenir du secteur et des territoires. Nos infrastructures se détériorent, entraînant des conséquences néfastes sur la vie quotidienne : embouteillages, accidents, coupures électriques, pertes en eau...

Dans ce contexte, les destructions d'emplois s'amplifient dans les Travaux Publics. Faute de financement et d'une vision pour l'avenir de nos réseaux, c'est tout un secteur d'activité qui est aujourd'hui menacé. Il est urgent d'inverser cette tendance !

Les Travaux Publics sont prêts à relever ces défis et se veulent force de propositions : financements, entretien et programmation sont des domaines pour lesquels les entreprises souhaitent être entendues. La France doit de nouveau affirmer une ambition par une politique cohérente et efficace en matière d'infrastructures !

# ENTRETIEN AVEC BRUNO CAVAGNÉ

PRÉSIDENT  
DE LA FÉDÉRATION NATIONALE  
DES TRAVAUX PUBLICS

“  
“  
JE N’AI PAS ÉTÉ ÉLU POUR RESTER  
PASSIF FACE AUX DIFFICULTÉS ACTUELLES !  
JE CONTINUERAI À ME BATTRE POUR  
L’AVENIR DE NOS ENTREPRISES ! ”



■ *L’année 2014 se termine. En tant que Président de la FNTP, quel état des lieux dressez-vous ?*

C’est l’année de l’indécision, de l’immobilisme et du manque de financement ! Au niveau des politiques publiques, c’est une « année blanche » faite d’annonces sans portée et de reculades successives. Entre autres, les errements autour de l’écotaxe avant son retrait sont révélateurs des mois que nous venons de vivre.

Quant à la baisse des dotations de l’État aux collectivités locales, elle achève de noircir l’avenir et de plonger nos entreprises dans le brouillard. Nous savons qu’il est plus facile, à court terme, pour les collectivités de couper dans leurs dépenses d’investissement et que les réformes, qu’elles ne manqueront pas d’engager pour alléger les dépenses de fonctionnement, prendront du temps pour faire effet. En conséquence, nous redoutons d’être les premiers à pâtir des coupes dans les budgets locaux.

■ *Quelles répercussions pour les Travaux Publics ? Dans quel état d’esprit abordez-vous l’avenir du secteur ?*

Au début de la crise, les entreprises de Travaux Publics ont fait le choix de maintenir leurs effectifs. Elles avaient mis des années à recruter et à former leurs salariés et espéraient que la tempête ne durerait pas. Mais c’est plus de 20 % de notre activité qui a disparu !

Nous avons résisté mais nous sommes à bout de souffle : nous risquons de perdre 60 000 emplois d’ici trois ans. Si nous ne faisons rien, c’est un emploi sur cinq qui est aujourd’hui menacé dans les Travaux Publics.

Face à l’urgence de la situation, il est de notre devoir d’alerter population et élus. C’est pourquoi nous étions 17 000 à manifester dans toute la France le 14 octobre dernier.

Au-delà des troubles pour notre profession, c’est le pays tout entier qui voit ses atouts menacés. Les risques qui pèsent sur les territoires sont monumentaux.



**SI NOUS NE FAISONS RIEN,  
C'EST UN EMPLOI SUR CINQ  
QUI EST AUJOURD'HUI MENACÉ  
DANS LES TRAVAUX PUBLICS. ”**



### *Justement, de quels risques pour le pays parlez-vous ?*

La France s'expose à un effondrement de son patrimoine d'infrastructures. La dégradation générale des réseaux est déjà bien entamée : tous les indicateurs sont au rouge ! Les routes se détériorent et les embouteillages sont un problème national. Au niveau du rail, plus d'un train sur dix était en retard en 2013. Un litre sur cinq d'eau potable est perdu en raison du mauvais état de nos canalisations, tandis que le temps de coupure électrique par habitant continue de s'élever.

Les besoins en nouvelles infrastructures de transport sont estimés à 250 milliards d'euros pour l'ensemble du pays, et nous peinons à trouver deux milliards par an pour l'Agence de financement des infrastructures. Sans compter tous les domaines dans lesquels la France sera à la traîne si aucune solution n'est trouvée en matière de financement pérenne : transition énergétique, très haut débit ou même smart cities...

Nos gouvernants ont perdu toute ambition sur ce plan ! Alors qu'il est prouvé qu'investir dans les infrastructures est neutre pour la dette.

### *Le tableau est-il si sombre ? Quelles portes de sortie voyez-vous pour les entreprises de Travaux Publics et pour les infrastructures ?*

Je n'ai pas été élu pour rester passif face aux difficultés actuelles ! Je continuerai à me battre pour l'avenir de nos entreprises ! Le futur de la Profession et celui de la France sont intimement liés, et il faut que nos dirigeants s'en rendent compte. Lorsque nous avons organisé le premier Forum des Travaux Publics le 15 mai dernier, sensibiliser nos élus faisait partie de nos principaux objectifs. Au final, cet événement fut une formidable réussite qui a permis de familiariser un large public à nos préoccupations et nos espoirs.

La France a besoin d'infrastructures performantes, de réseaux de qualité et d'entreprises de Travaux Publics en bonne santé afin de répondre à cette demande. Nous devons sortir de cette longue période de récession par le haut. L'état de crise, c'est aussi l'instant où toutes les opportunités sont à saisir. C'est pourquoi ce rapport annuel expose nos dix propositions pour débloquer de nouveaux circuits de financement, entretenir nos infrastructures et reconstruire notre capacité à assurer l'avenir.



# TRAVAUX PUBLICS

## PORTRAIT D'UN ACTEUR MAJEUR DE L'ÉCONOMIE

**LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS ONT UN RÔLE CENTRAL DANS LE FONCTIONNEMENT DE NOTRE SOCIÉTÉ. ELLES SONT AU CŒUR DE LA PERFORMANCE DES INFRASTRUCTURES FRANÇAISES, CONSTRUISENT LES RÉSEAUX DE DEMAIN ET SONT PORTEUSES DE VALEURS SOCIALES FORTES.**

////////////////////////////////////

**260 000  
SALARIÉS**

Les Travaux Publics se caractérisent par un tissu d'entreprises à taille humaine, une très forte diversité des métiers et d'importants besoins en main-d'œuvre pour chaque chantier.

////////////////////////////////////



RN 113 à hauteur de Saint-Martin-de-Crau (13).



Centrale photovoltaïque à Condom (32).



Barrage de Saint-Pierre Cognet à Saint-Pierre-de-Méaroz (38).





Ligne à Grande Vitesse Est-européenne.



Viaduc de l'Austreberthe – A150 (76).



Tramway de Tours (37).



Bassin de stockage – Station de pompage les Bateliers à Lille (59).



Raccord DN 500.

# L'ESSENTIEL

## INDICATEURS CLÉS

67

▶ MILLIARDS D'EUROS  
DE CHIFFRE D'AFFAIRES

42

▶ MILLIARDS D'EUROS  
DE CHIFFRE D'AFFAIRES  
EN FRANCE

25

▶ MILLIARDS D'EUROS  
DE CHIFFRE D'AFFAIRES  
À L'INTERNATIONAL

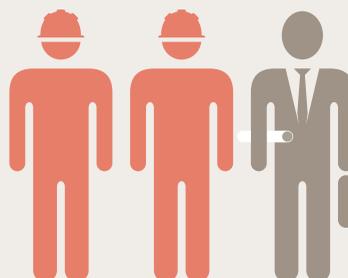
*Le tiers du chiffre d'affaires du secteur  
est à l'international*



8 000

ENTREPRISES

*90 % des entreprises  
ont moins de 50 salariés*



260 000

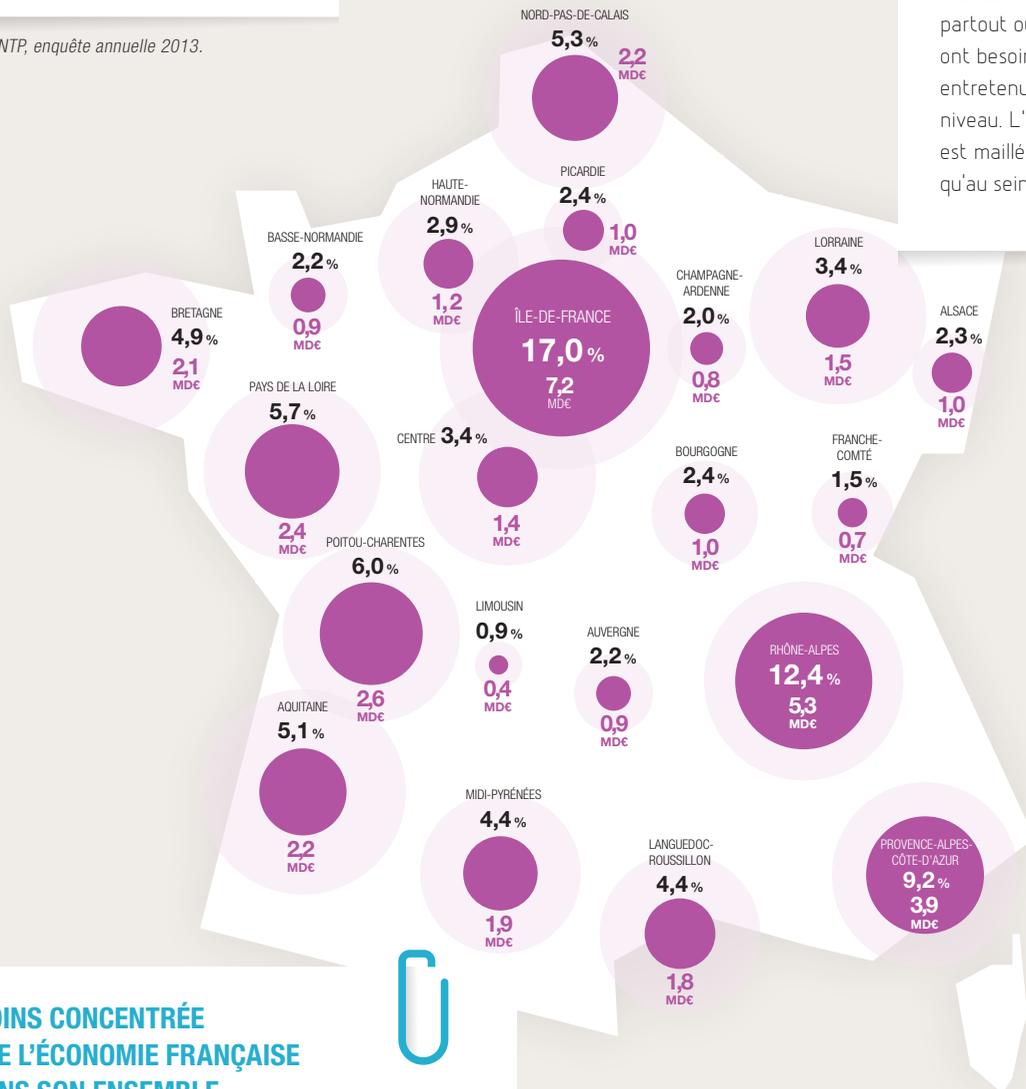
SALARIÉS EN FRANCE

*Près de deux-tiers des  
salariés sont des ouvriers*



# RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'ACTIVITÉ TRAVAUX PUBLICS

Source : FNTP, enquête annuelle 2013.



## UNE ACTIVITÉ DE PROXIMITÉ

Les 8 000 entreprises de Travaux Publics sont localisées partout où des infrastructures ont besoin d'être construites, entretenues ou remises à niveau. L'ensemble du pays est maillé tant dans les villes qu'au sein des espaces ruraux.

## MOINS CONCENTRÉE QUE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE DANS SON ENSEMBLE

Plus d'un sixième du chiffre d'affaires des Travaux Publics est réalisé en Île-de-France, alors que cette région concentre près d'un tiers de la production nationale de richesses. L'activité du secteur se diffuse sur l'ensemble du pays, participant à l'équilibre des territoires.

# LES ACTIVITÉS TP SAVOIR-FAIRE ET DIVERSITÉ

LES TRAVAUX PUBLICS  
RECOUVRENT DE MULTIPLES  
ACTIVITÉS INNOVANTES, ANCRÉES  
DANS NOTRE QUOTIDIEN  
ET DONT LES OUVRAGES  
FORMENT NOTRE  
ENVIRONNEMENT  
PROCHE.

## L'innovation, un moteur pour demain

L'innovation fait partie de l'ADN des entreprises de Travaux Publics dont chaque ouvrage est un prototype : des smartgrids au déploiement de la fibre, en passant par les énergies renouvelables ou la ville intelligente, les TP sont vecteurs de nouvelles technologies.

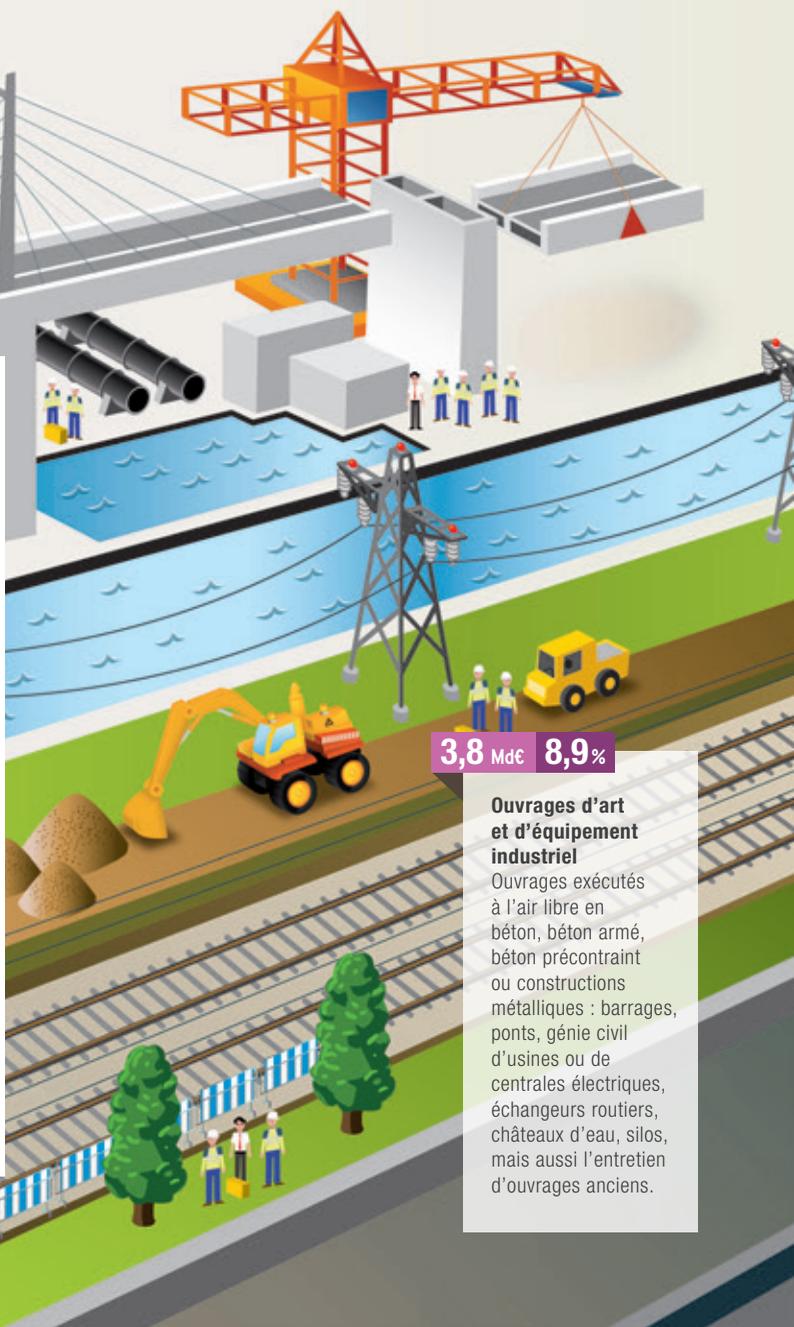
L'innovation est également sur les chantiers. Leur acceptabilité en zone urbaine est un champ de recherche important au même titre que le génie écologique ou l'intégration de problématiques sociales. L'utilisation d'outils de nouvelle génération se développe dans toute la profession : par exemple la maquette numérique, les systèmes d'informations de suivi de chantiers ou les dernières innovations en matière de géolocalisation.

Sur le plan des matériaux, les enrobés à basse température ou le recyclage des matériaux font désormais partie du paysage. De nouveaux bétons plus fins, plus résistants ont également fait leur apparition pour la réalisation d'ouvrages complexes.



## LES TRAVAUX PUBLICS DANS NOTRE QUOTIDIEN

- Chiffre d'affaires de chaque activité.
- Part de l'activité dans les Travaux Publics.



3,8 Md€ 8,9%

### Ouvrages d'art et d'équipement industriel

Ouvrages exécutés à l'air libre en béton, béton armé, béton précontraint ou constructions métalliques : barrages, ponts, génie civil d'usines ou de centrales électriques, échangeurs routiers, châteaux d'eau, silos, mais aussi l'entretien d'ouvrages anciens.

**15,1 Md€ 35,6%**

### Travaux routiers

Réaliser les corps de chaussées, poser les revêtements (enrobés, béton...) mais aussi des ouvrages tels que trottoirs, plateformes de tramway ou autres aménagements urbains.

**7,9 Md€ 18,7%**

### Terrassements

Modeler le terrain pour l'adapter aux futures constructions : routes, lignes ferroviaires, tramway ou pistes d'aéroports...

**7,0 Md€ 16,4%**

### Adduction d'eau, assainissement, autres canalisations et installations

Poser les réseaux de transport et de distribution d'eau, d'assainissement, de réseaux de chaleur et de gaz. Bâtir les stations de captage, de pompage, de stockage (châteaux d'eau...), de traitement.

**5,5 Md€ 12,9%**

### Travaux électriques

Équiper les centrales de production, installer et entretenir les réseaux de distribution et de transport électrique, l'éclairage public, les caténaires, déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques ou les réseaux de fibre optique.

**1,1 Md€ 2,7%**

### Fondations spéciales, sondages, forages

Asseoir un ouvrage sur un sol doit être confortée : caissons, parois moulées, pieux, palplanches... Ces constructions sont souvent accompagnées par des travaux particuliers de reconnaissance, de consolidation et d'étanchement des sols urbains.

**1,1 Md€ 2,7%**

### Voies ferrées

Installer, entretenir et renouveler les voies et les équipements complémentaires destinés à leur fonctionnement et leur contrôle.

**0,5 Md€ 1,1%**

### Travaux souterrains

Construire et entretenir les tunnels et réseaux pour les personnes, les marchandises et les fluides.

**0,4 Md€ 1,0%**

### Travaux en site maritime ou fluvial

Aménager et entretenir les voies et plan d'eau intérieurs (canaux, rivières...), les ports mais également les ouvrages en béton, roches ou maçonnerie tels que jetées, barrages de basse chute, écluses ou murs de quai.

# LA CLIENTÈLE TP PUBLIQUE... MAIS PAS SEULEMENT



**LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS CONSTRUISENT ET ENTRETIENNENT DES RÉSEAUX DE CLIENTS PUBLICS, PARAPUBLICS ET PRIVÉS. AUX CÔTÉS DES CLIENTS TRADITIONNELS, DE NOUVEAUX ACTEURS ET DES FORMES DE PARTENARIATS INNOVANTES ÉMERGENT.**



## 70 % des commandes sont publiques

Les entreprises de Travaux Publics dépendent fortement de la commande publique. La raréfaction des crédits et l'absence d'une véritable programmation en matière d'infrastructures placent aujourd'hui le secteur dans une situation critique.

La crise des finances publiques implique une optimisation de la dépense. Innover sur le plan juridique et financier est désormais une nécessité pour que les collectivités comme l'État ou ses grands opérateurs puissent mener à bien leurs projets d'infrastructures. Entre autres, cela implique d'intégrer de nouveaux acteurs dans le montage des projets, que cela soit les entreprises de Travaux Publics elles-mêmes ou des investisseurs institutionnels.



Bus à Haut Niveau de Service à Metz (57).

RÉPARTITION  
DE LA CLIENTÈLE  
DES TRAVAUX  
PUBLICS



**2,8%**  
ÉTAT

**7,3%**  
CONCESSIONS  
ET CONTRATS  
DE PARTENARIAT

**15,7%**  
GRANDS  
OPÉRATEURS  
Dont : EDF/RTE/GDF 7,0 %  
RFF, RATP, transports collectifs urbains 5,4 %  
autres 3,3 %

**30,1%**  
SECTEUR PRIVÉ  
Dont : entreprises industrielles et commerciales 20,9 %  
particuliers 4,1 %, sous-traitance BTP 5,1 %

**44,1%**  
COLLECTIVITÉS  
LOCALES  
Dont : communes et EPCI 35,6 %  
Conseils généraux 7,0 %, Conseils régionaux 1,5 %



Raccordement de Fontaine le Comte –  
Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (86).

➔ FOCUS

## LGV SEA

### De multiples acteurs pour un projet ambitieux

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux est le premier partenariat public-privé en France dans le domaine ferroviaire. Le projet est représentatif de la diversité des acteurs impliqués aujourd'hui dans un grand projet d'infrastructure. Le concessionnaire choisi par Réseau Ferré de France (RFF) est un groupement composé de l'entreprise réalisant les travaux et d'investisseurs institutionnels. Ce concessionnaire finance le projet à hauteur de 3,8 milliards d'euros (dont 600 millions d'euros de crédit de la Banque Européenne d'Investissement), tandis que les subventions issues de 57 collectivités locales, de l'État et de l'Union Européenne atteignent 3 milliards d'euros. Enfin, un milliard d'euros est apporté par RFF dans le cadre des travaux d'aménagements du réseau existant. 8 500 salariés sont mobilisés au plus fort du chantier, faisant coopérer plus de 1 000 entreprises à la réussite du projet. Cette diversification des financements réduit les risques pour chacun des investisseurs, et l'apport de fonds privés a permis de lancer cette LGV qui reliera Bordeaux et Paris en deux heures dès 2017.

### L'État, clé de voûte des financements publics

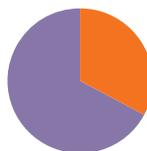
L'État en direct est à l'origine de seulement 2,8 % du chiffre d'affaires des Travaux Publics.

Il demeure cependant un des principaux leviers d'activité pour le secteur par ses décisions politiques et ses co-financements.

À travers ses dotations ou son rôle de coordinateur des grands projets d'investissements, l'État a un impact sur les budgets des collectivités et leurs investissements.

Il joue également un rôle important en tant que co-financier de projets, notamment dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER). Les retards dans la négociation des CPER 2014-2020 font, par exemple, de 2014 une « année blanche » dans ce domaine et ont des conséquences sur de nombreux projets localement.

### RÉPARTITION NEUF/ENTRETIEN DU CHIFFRE D'AFFAIRES



**1/3**  
ENTRETIEN  
17 MDC

**2/3**  
TRAVAUX NEUFS  
25 MDC

# EMPLOI ET FORMATION AU CŒUR DES VALEURS DES TP



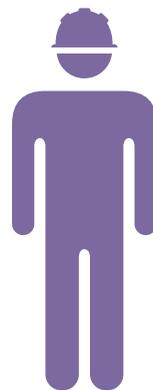
**LA FORMATION, L'INTÉGRATION  
ET L'ACCOMPAGNEMENT SONT  
LES MAÎTRES-MOTS DE LA  
POLITIQUE SOCIALE DU SECTEUR.  
SUR LES CHANTIERS COMME  
AILLEURS, IL N'EST DE RICHESSE  
QUE D'HOMMES.**



Intervention sur un répartiteur de réseau Haut Débit.

## Former et accompagner

Du niveau CAP à l'école d'ingénieurs, les formations initiales sont partagées entre cursus scolaire et apprentissage. Attentif à réussir l'accueil en entreprise, le secteur s'est structuré pour intégrer au mieux les nouveaux arrivants. La profession a ainsi formé 6 500 tuteurs (réunis dans l'Ordre des Tuteurs) chargés de l'intégration des nouveaux venus dans les entreprises, quel que soit leur statut : apprentis, contrats de professionnalisation, CDD ou CDI.



**260 000**  
SALARIÉS  
PERMANENTS  
ET 30 000  
ÉQUIVALENTS  
TEMPS PLEIN  
DANS L'INTÉRIM



**13%**  
CADRES



**24%**  
ETAM



**63%**  
OUVRIERS

## L'ascenseur social, une réalité

Fermement engagées dans l'apprentissage, la formation et l'évolution professionnelle tout au long de la vie, les entreprises de Travaux Publics favorisent la mobilité sociale de leurs salariés. Dans les entreprises, cet engagement se traduit par des parcours de vie où un salarié qui le souhaite peut évoluer vers des postes à responsabilité. Les trois-quarts des conducteurs de travaux sont issus d'une formation courte et ont accédé à ce poste par la promotion interne.



**9 500**  
ÉLÈVES DANS  
UNE FORMATION  
INITIALE SPECIFIQUE  
AUX TRAVAUX PUBLICS



**5 000**  
ÉLÈVES SOUS  
« STATUT  
SCOLAIRE »



**4 500**  
ÉLÈVES EN  
APPRENTISSAGE



Exercice de prévention incendie.

➔ FOCUS

## Prévention sécurité

### Une préoccupation au quotidien

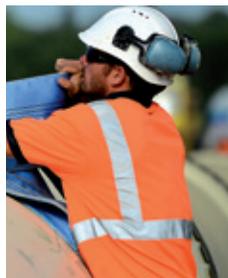
Le quart des formations dispensées en 2013 est dédié à la sécurité-prévention, soit 25 000 stages pour 371 000 heures. Près des deux-tiers de ces formations sont destinés aux ouvriers, et plus d'un quart aux ETAM.

Cet effort de formation est partie prenante de l'engagement des entreprises de Travaux Publics à améliorer les conditions de travail de leurs salariés. Cette volonté porte ses fruits, avec une baisse régulière du taux de fréquence d'accidents sur les chantiers depuis plusieurs décennies.

Au-delà, une convention pour l'amélioration de la santé au travail dans les Travaux Publics a été signée en 2012 entre la Direction générale du travail, la CNAMTS, l'INRS et l'OPPBT. Après plus de deux ans de mise en œuvre, elle a permis de renforcer la cohérence des actions, la mise en commun des moyens et d'afficher un message clair et audible auprès des entreprises et des tiers sur la prévention des risques.

### L'enjeu de la transmission des savoirs

Près d'un quart (23 %) des salariés des Travaux Publics ont moins de 30 ans en 2013. En parallèle, un peu plus d'un salarié sur dix a plus de 55 ans. Dans ce contexte, les questions du renouvellement des effectifs et de transmission des savoirs aux nouveaux entrants dans les métiers des Travaux Publics (13 % des ouvriers en 2013) sont cruciales.



**97 500**  
**STAGES**

EN FORMATION CONTINUE EN 2013

# INTERNATIONAL LA CONQUÊTE DE MARCHÉS MONDIAUX

LA COMPÉTITION SUR LES MARCHÉS INTERNATIONAUX DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX S'INTENSIFIE. LES TRAVAUX PUBLICS FRANÇAIS RESTENT NÉANMOINS DES LEADERS MONDIAUX GRÂCE À LEUR SAVOIR-FAIRE, UNE OFFRE À HAUTE VALEUR AJOUTÉE ET UNE PRÉSENCE MONDIALE.

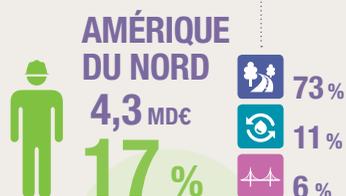
## Une offre globale

Dans un contexte concurrentiel fort, les entreprises françaises s'appuient sur leur capacité à travailler sur des projets complexes et à apporter des solutions globales à leurs clients. La capacité à remettre une offre allant de la conception à l'exploitation en passant par le financement et la construction de l'ouvrage est souvent un avantage déterminant. En outre, la dimension internationale des Travaux Publics, c'est aussi un tissu de PME dynamiques capables d'intervenir sur des chantiers très spécifiques.

## Une présence mondiale

Si l'Europe continue de représenter près de la moitié du chiffre d'affaires des Travaux Publics à l'international, les entreprises du secteur sont actives dans le monde entier. Fortement implantées en Amérique du Nord ou en Afrique, elles se développent désormais dans d'autres zones dont le potentiel reste important (Asie, Océanie notamment) ou dans des pays émergents dont les besoins d'équipement sont massifs.

CLASSEMENT DES TROIS PREMIÈRES ACTIVITÉS PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE EN % DU CHIFFRE D'AFFAIRES



CHIFFRE D'AFFAIRES EN MDC ET RÉPARTITION DES ACTIVITÉS INTERNATIONALES

**AMÉRIQUE LATINE**



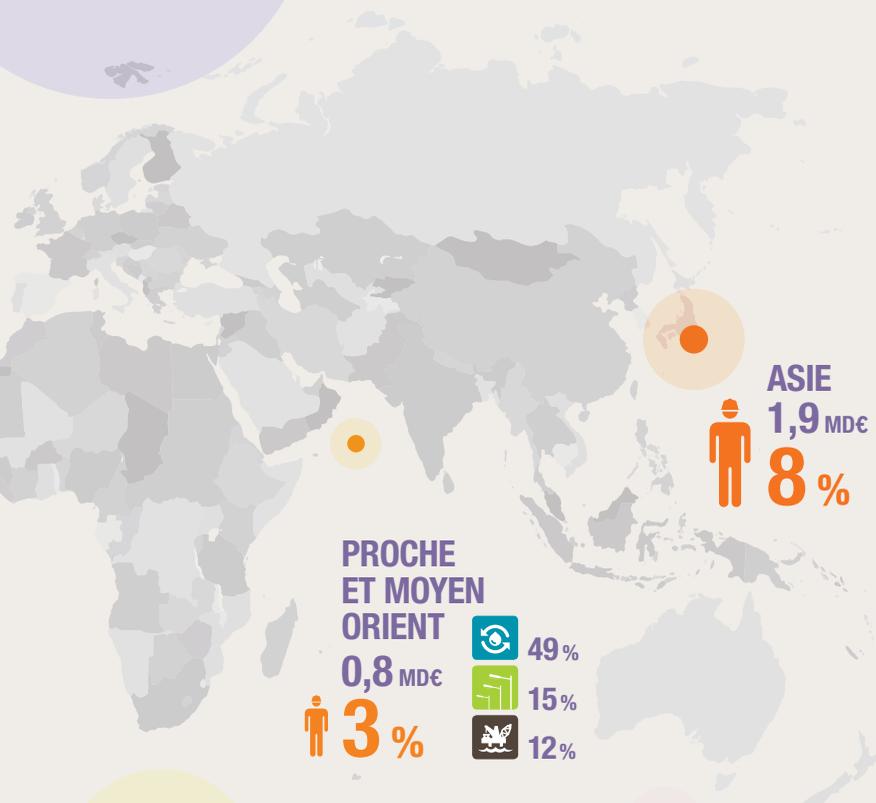
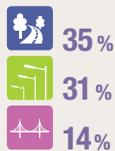


Port de Vancouver (Canada).

**LES TROIS-QUARTS DE L'ACTIVITÉ INTERNATIONALE DES ENTREPRISES FRANÇAISES SONT RÉALISÉS PAR DES FILIALES LOCALES.**



**EUROPE**  
10,9 MDE  
**44 %**



**ASIE**  
1,9 MDE  
**8 %**



**PROCHE ET MOYEN ORIENT**  
0,8 MDE  
**3 %**



**OCÉANIE**  
1 MDE  
**4 %**



**AFRIQUE**  
4,4 MDE  
**18 %**



**CHIFFRE D'AFFAIRES DE CHAQUE ACTIVITÉ TP (EN MDE) ET PART À L'INTERNATIONAL (EN %)**

**TRAVAUX ROUTIERS ET TERRASSEMENTS GÉNÉRAUX**  
10,0 MDE / 40,8 %

**TRAVAUX ÉLECTRIQUES**  
4,8 MDE / 19,6 %

**EAU ET ENVIRONNEMENT**  
3,3 MDE / 13,5 %

**OUVRAGES D'ART ET D'ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL**  
2,9 MDE / 11,7 %

**FONDACTIONS SPÉCIALES, SONDAGES, FORAGES**  
1,2 MDE / 5,0 %

**VOIES FERRÉES**  
0,7 MDE / 2,9 %

**TRAVAUX SOUTERRAINS**  
0,6 MDE / 2,3 %

**TRAVAUX EN SITE MARITIME OU FLUVIAL**  
0,5 MDE / 2,1 %

**TRAVAUX DE TRANSPORT ET DISTRIBUTION DE GAZ ET FLUIDES DIVERS**  
0,5 MDE / 2,1 %



# INFRASTRUCTURES

## SYSTÈME NERVEUX DE NOTRE SOCIÉTÉ

LES ENTREPRISES DE TRAVAUX  
PUBLICS TRAVAILLENT CHAQUE JOUR  
À LA CONSTRUCTION ET À L'ENTRETIEN  
DES INFRASTRUCTURES.  
ELLES CONTRIBUENT À LA QUALITÉ  
DE VIE DE NOS CONCITOYENS,  
AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
ET À L'AVENIR DES TERRITOIRES.



# 2 000

MILLIARDS D'EUROS

## LE PATRIMOINE D'INFRASTRUCTURES EN FRANCE

Les infrastructures soutiennent l'ensemble des activités économiques et sociales de notre pays. Sources de richesses et de productivité, elles constituent un patrimoine à préserver.



## PROTÉGER LES TERRITOIRES

La protection des milieux fragiles, la construction de digues pour lutter contre les inondations ou les travaux de génie écologique sont des enjeux majeurs. En rendant les territoires résilients face aux aléas, il s'agit de limiter au maximum l'impact des catastrophes naturelles sur les habitants et sur leurs biens.

## CONSTRUIRE LES NOUVEAUX RÉSEAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

En plein effort d'équipement, la France est actuellement 7<sup>ème</sup> dans le monde dans la course au Très Haut Débit. Le déploiement de la fibre optique est une condition indispensable à l'innovation et au développement de l'économie numérique. 1€ investi aujourd'hui dans le THD, c'est 6€ PIB demain.

## EAU : UN PATRIMOINE À RÉNOVER

900 000 km de réseaux d'eau potable et 300 000 km de réseaux d'assainissement, reliés à des structures de production, stockage et traitement. Un enjeu majeur : un litre d'eau sur cinq est actuellement perdu en raison des fuites.



## LES TRAVAUX PUBLICS AU SERVICE DE TOUS

### AMÉLIORER ET ENTREtenir LES RÉSEAUX ROUTIERS

11 000 km d'autoroutes, 387 000 km de routes départementales ou nationales, et 654 000 km de routes communales : 83 % des déplacements de particuliers et 87 % du fret se font sur la route. Mais la congestion progresse, la qualité de nos réseaux se dégrade, au même titre que celle des 200 000 ponts et 900 tunnels routiers dont l'entretien demande une attention constante.

### OUVRIR LES TERRITOIRES À L'INTERNATIONAL

Les aéroports sont les portes d'entrée de la France voire du continent européen pour plus de 170 millions de passagers chaque année. 340 millions de tonnes de marchandises et 27 millions de passagers annuels font des ports des piliers incontournables du développement international.

## FAIRE FACE AUX DÉFIS ÉLECTRIQUES

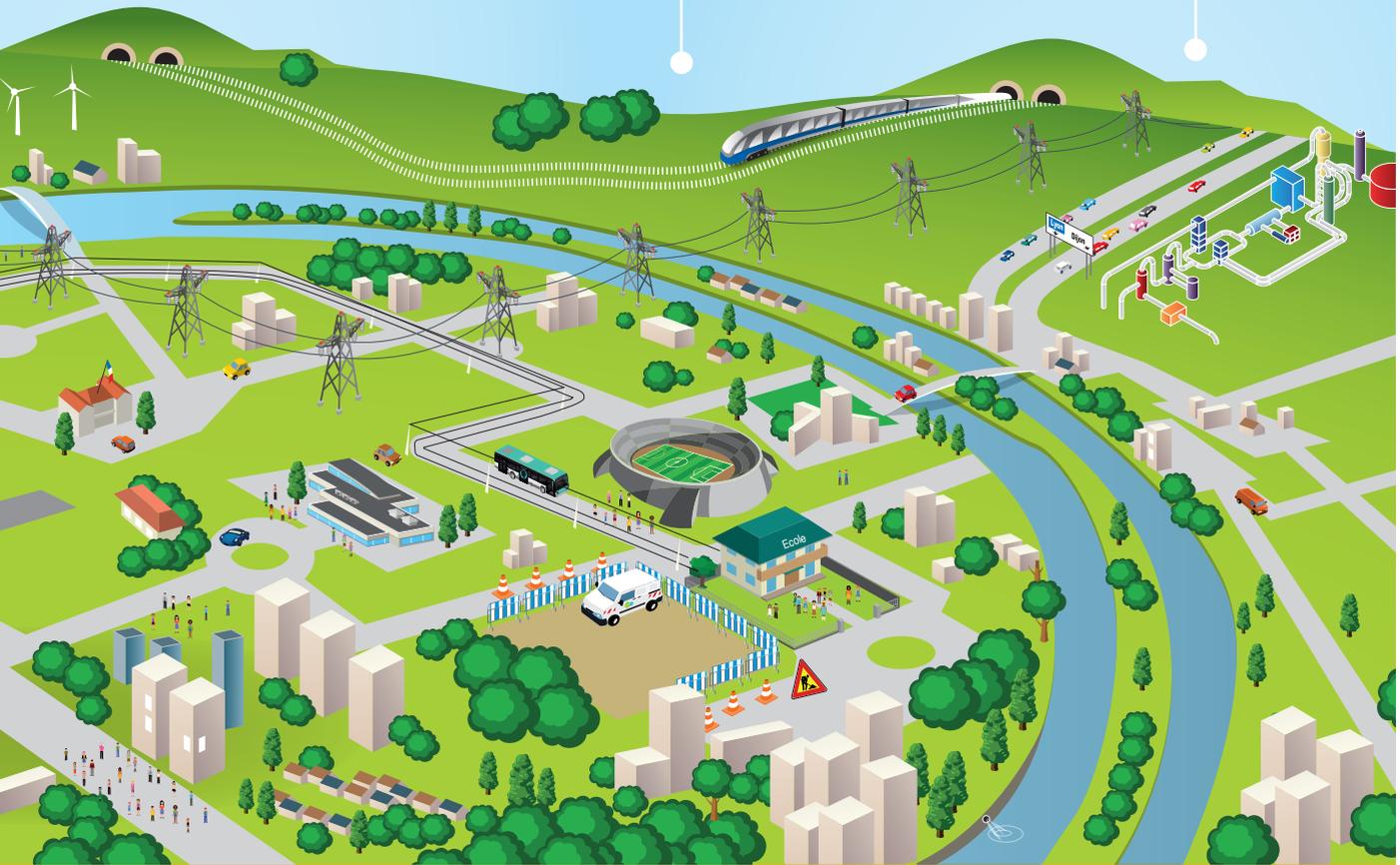
Défi de la production avec l'entretien et la construction de centrales électriques, barrages ou autres énergies renouvelables. Défi de la distribution avec 100 000 km de lignes de transport à haute tension et 1,4 million de km de lignes de distribution aériennes et souterraines. Défi du déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un éclairage public performant.

## DÉVELOPPER ET RÉHABILITER LE RÉSEAU FERROVIAIRE

La performance du réseau ferroviaire français est reconnue pour ses 1 900 km de lignes à grande vitesse. Au-delà, l'entretien et la mise à niveau de l'ensemble des 27 000 km de lignes restantes est crucial pour la sécurité, le développement économique des territoires et la mobilité des voyageurs.

## STOCKER, TRANSPORTER ET DISTRIBUER LE GAZ

Les 220 000 km de gazoducs et canalisations de distribution de gaz font partie des réseaux stratégiques d'un territoire, aux côtés des terminaux méthaniers et des réservoirs de stockage.



## MIEUX VIVRE ET SE DÉPLACER EN VILLE

Les métros, tramways ou bus à haut niveau de service améliorent la mobilité et l'accessibilité. Les aménagements urbains, espaces verts, ou équipements publics sont des éléments-clés du bien-être des citoyens et de l'attractivité d'une ville.

## ENTREtenir ET AMÉLIORER LES VOIES NAVIGABLES

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



Réaménagement de la zone sud du littoral à Anglet (64).



Port 2000, Le Havre (76).

# AU CŒUR DE L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES



## Un pilier de l'attractivité française...

Pour toute entreprise, des réseaux de qualité sont la condition *sine qua non* de la localisation d'un site productif au sein d'un pays développé. Selon les dirigeants économiques mondiaux interviewés par Ernst & Young en 2013, les infrastructures de transport et de télécommunications représentent le principal levier de compétitivité des métropoles françaises.

Pour les citoyens, la qualité des infrastructures offre l'accès à des lieux de vie et de loisir, des services et des emplois.

Les classements internationaux produits annuellement par Mercer ou *International Living* placent ainsi les infrastructures comme un élément primordial dans l'estimation de la qualité de vie. Pour plus d'un tiers (38 %) des 3 500 cadres interviewés par l'APEC en février 2014, l'accès aux réseaux de transport nationaux et internationaux constituent également un élément d'attractivité majeur pour les métropoles.

**CONTRAIREMENT À UNE IDÉE REÇUE, SI LES INFRASTRUCTURES FRANÇAISES RESTENT UN DES ÉLÉMENTS-CLÉS DE SON ATTRACTIVITÉ, LA FRANCE N'EST PLUS LEADER DANS CE DOMAINE.**

## ... qui se fissure

Contrairement à une idée reçue, si les infrastructures françaises restent un des éléments-clés de son attractivité, la France n'est plus leader dans ce domaine. Sa place dans les classements internationaux se dégrade au même rythme que la qualité de ses réseaux. Les budgets alloués à l'entretien ou à l'amélioration de nos infrastructures sont en constante diminution depuis plusieurs années.

Pour les routes, cela a bien sûr des conséquences sur l'état des chaussées, la sécurité et la fluidité de la circulation. Chaque année les embouteillages coûtent 17 milliards d'euros à l'économie française !

Quant aux lignes ferroviaires, elles sont vétustes et ont besoin d'urgence d'être régénérées. Les retards s'accumulent : plus d'un million de minutes pour les TGV en 2013 tandis que plus d'un TER ou Intercité sur dix est en retard ou annulé.

Le mauvais état des lignes peut avoir des conséquences tragiques. Ainsi, le réseau ferroviaire français compte désormais plus de décès, de déraillements et d'accidents que le réseau britannique, pour un nombre inférieur de voyageurs. Cette diminution de la qualité de service des infrastructures pourrait devenir un handicap pour nos territoires. Dans le dernier classement *Cities of Opportunity* réalisé par PwC, Paris a chuté du premier au septième rang pour l'indicateur « démographie et qualité de vie »... en raison de l'intégration de deux nouveaux critères, dont la facilité des déplacements quotidiens. Rien d'étonnant lorsque la ville est l'une des plus embouteillées du monde occidental.



Rénovation d'un réseau du site Seine-Aval à Achères (78).

## Une nette dégradation de la qualité des infrastructures françaises

POSITION DE LA FRANCE DANS LE CLASSEMENT GLOBAL COMPETITIVENESS REPORT DU FORUM ÉCONOMIQUE MONDIAL

Classement de la qualité de l'ensemble des infrastructures



# 17 MDE

## COÛT DES EMBOUTEILLAGES EN FRANCE



### UNE QUALITÉ DE VIE MENACÉE

Les infrastructures sont essentielles à la qualité de vie des habitants d'un territoire. La mobilité, l'accès à l'eau, l'électricité, des télécommunications de qualité sont des besoins fondamentaux pour lesquels il est nécessaire d'investir.

Pourtant, les réseaux sont de plus en plus négligés : il faudrait engager 2 milliards d'euros par an pour réaliser les travaux nécessaires à la réduction des pertes en eau, contre 0,8 milliard d'euros aujourd'hui.

Dans le domaine énergétique, Réseau de Transport d'Électricité signale que les capacités de production électrique pourraient être insuffisantes dès l'hiver 2015-2016 en cas de froid décennal.

De plus, les besoins d'investissement dans le réseau seraient de 2 milliards d'euros par an d'ici 2020, contre 0,8 milliard d'euros à l'heure actuelle. Ces besoins se ressentent actuellement, avec un temps de coupure électrique moyen en augmentation, passant à 97 minutes contre 75 minutes en 2012.



### LES TRANSPORTS EN COMMUN CONTRE LES INÉGALITÉS

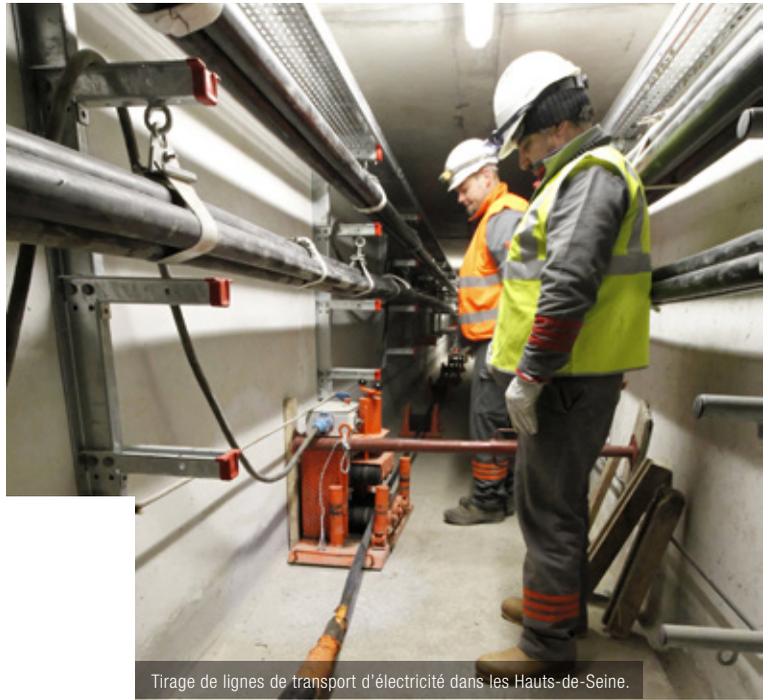
Les réseaux de transports en commun jouent un rôle essentiel dans le désenclavement des territoires et la lutte contre les inégalités sociales. Agir contre l'isolement de populations mises à l'écart de l'emploi passe par une politique volontariste d'investissement dans les réseaux. Ainsi, une étude sur l'agglomération lyonnaise conclue que les inégalités d'accessibilité à l'emploi diminuent grâce aux réseaux de transport en commun. Cette baisse résulte pour deux tiers d'une amélioration des temps d'accès entre quartiers, et elle profite bien plus aux quartiers pauvres que riches.



Tramway de Besançon (25).



Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne.



Tirage de lignes de transport d'électricité dans les Hauts-de-Seine.

# SOCLE DE L'EMPLOI ET DE LA CROISSANCE



## Un moteur pour l'emploi

Dès leur conception et construction, les infrastructures sont génératrices d'emplois locaux. Chaque million d'euros investi dans un chantier crée ou maintient 10 emplois directs et indirects. Mais l'impact des réseaux se situe également au niveau de leur utilisation, de la diffusion des richesses découlant de celle-ci, et des activités facilitées par leur existence.

2,3 millions d'emplois sont par exemple directement liés à la route, toutes activités confondues. Quant au secteur du transport et de la logistique, fort de 1,3 million d'emplois, sa bonne santé dépend directement de la qualité des infrastructures françaises.

Dans une approche plus prospective, le déploiement de dix millions de véhicules électriques et hybrides créerait environ 200 000 emplois en France. Cependant, ces emplois ne pourront exister tant que les réseaux énergétiques et les bornes de recharge adaptées ne seront pas installés sur l'ensemble des territoires.

## Un relais de croissance

Les infrastructures constituent la base du système productif. Sur le plan macroéconomique, elles forment un « capital public » aux retombées positives pour les territoires qu'elles équipent. En facilitant les échanges, en ouvrant de nouveaux marchés et en connectant les territoires entre eux, en améliorant la mobilité et la qualité de vie des citoyens, elles sont à l'origine de création de richesse. Moderniser et améliorer la performance des réseaux, c'est ainsi faciliter la production, les échanges et l'innovation.

Pour chaque euro investi dans les infrastructures, le PIB s'accroît de plus d'un euro à terme. En raison de cet effet « multiplicateur », cette dépense est neutre pour les finances publiques : l'endettement créé initialement est largement remboursé par les fruits de la croissance future.

Conséquence d'un calcul purement comptable à court-terme, le sous-investissement dans les réseaux équivaut à un suicide productif. Les expériences internationales l'ont prouvé : une coupe dans l'investissement ne doit pas être le levier permettant de mener une politique de réduction des dépenses publiques. Réduire l'effort d'équipement et de maintien du patrimoine d'un pays, c'est hypothéquer son avenir. Le manque d'ambition dans ce domaine est contre-productif : les économies d'aujourd'hui deviennent les dettes de demain.

**UN EURO D'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES CONNAÎT DES RETOMBÉES LARGEMENT SUPÉRIEURES AUX DÉPENSES INITIALES.**



Détection des réseaux enterrés.

**1** M€ = **10** EMPLOIS

INVESTI  
DANS UN  
CHANTIER



**[7 + 3]**

EMPLOIS  
DIRECTS  
sur le chantier,  
intérimaires  
compris

EMPLOIS  
INDIRECTS  
chez les fournisseurs  
des Travaux Publics



## DÉPLOYER LE TRÈS HAUT DÉBIT

À l'ère du *Big Data*, des nouveaux réseaux intelligents, du *cloud* et des objets connectés, le déploiement du Très Haut Débit est devenu une priorité absolue. Le THD est la condition *sine qua non* de la croissance future et de l'émergence de nouveaux secteurs, au même titre que le réseau ADSL ou le téléphone autrefois.

L'investissement nécessaire pour couvrir l'ensemble du territoire national est estimé à 20 milliards d'euros d'ici 2022. Le Plan Très Haut Débit s'appuie notamment sur le déploiement de réseaux mutualisés et le partage des coûts d'équipement entre l'État, les collectivités locales et les opérateurs privés.

Ce sont près de 10 emplois qui seraient générés indirectement par le THD pour chaque emploi directement lié à sa construction et son entretien. Selon le cabinet Arthur D. Little, chaque euro investi dans les réseaux a rapporté jusqu'à présent trois euros de recettes à l'État et six euros de PIB. En répondant à ce besoin de société et en installant les réseaux de demain, les entreprises de Travaux Publics sont au cœur de l'innovation, de l'emploi et de la relance de la croissance.



## RELANCER LA MACHINE ÉCONOMIQUE

Le Fonds Monétaire International (FMI) considère l'infrastructure publique comme un « moyen de production indispensable », complémentaire d'autres facteurs tels que la main-d'œuvre ou les capitaux privés. En tant que telle, toute hausse de l'investissement dans les infrastructures permet d'accroître la production d'un pays dans son ensemble.

Les économistes du FMI estiment dans une étude d'octobre 2014 qu'un point du PIB investi dans les infrastructures augmente de 0,4 % le niveau de production la même année, et de 1,5 % après quatre ans. Financés par une hausse de l'endettement tout d'abord, ces investissements seraient finalement neutres pour les finances publiques en raison des effets positifs en cascade liés à des infrastructures de qualité.



Viaduc de la Grande Chaloupe, La Réunion.



Réparation de ligne électrique (33).

# UN PONT VERS L'AVENIR



## Développer le monde d'aujourd'hui

Accroître la maîtrise de nos ressources, protéger plus efficacement l'environnement, concilier constructions artificielles et espaces naturels, ces impératifs passent par des infrastructures adaptées. Les réseaux intelligents (*smartgrids*), la ville durable ou les énergies renouvelables représentent autant de nouveaux réseaux à construire pour constituer le fer de lance d'un changement en profondeur de la société.

L'essor du génie écologique au sein des Travaux Publics et le développement des « infrastructures résilientes » sont deux signaux majeurs marquant une transition dans le paysage des réseaux français. Sur un million d'emplois liés à l'économie verte en France en 2013, plus de 150 000 concernent déjà les transports (infrastructure et matériel) et 35 000 la production et la distribution d'eau.

Au-delà des chantiers verts et du développement durable, une meilleure gestion des ressources passe aussi par une amélioration continue de la qualité des infrastructures. Comment parler de préservation des milieux aquatiques et de lutte contre les futures sécheresses lorsqu'un litre sur cinq d'eau potable est gaspillé par un manque d'entretien des réseaux ? Comment réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> si les automobilistes français passent en moyenne 35h dans les embouteillages chaque année et qu'en parallèle les transports en commun subissent des retards croissants liés à des réseaux dégradés ?

## Faire face aux menaces de demain

Les risques naturels ont coûté près de 34 milliards d'euros de dommages de 1988 à 2007. Plus récemment, les tempêtes Klaus ou Xynthia ont chacune coûté de nombreuses vies humaines et des milliards d'euros de dégâts. L'accélération des catastrophes naturelles et des épisodes météorologiques extrêmes est désormais une certitude. Il y a urgence à agir : investir aujourd'hui dans certaines infrastructures est crucial pour répondre aux risques naturels pesant sur nos territoires.

De correctives, les actions doivent devenir préventives. Suite aux décès et aux destructions massives entraînées par Xynthia, le Plan national Submersions Rapides prévoit ainsi le renforcement de 1 200 km de digues d'ici 2016. À l'heure actuelle, 1 milliard d'euros a été investi (dont 40 % financés par l'État) afin de renforcer plus de 400 km de digues.

Cependant, malgré cette prise en compte des menaces pesant sur nos populations et nos territoires, les besoins restent très importants. Par exemple, la grande crue centennale de la Seine pourrait provoquer jusqu'à 17 milliards d'euros de dégâts et toucher directement cinq millions de personnes. Pourtant, des solutions préventives existent

comme la construction d'un lac artificiel supplémentaire en amont de la capitale.

**LES RISQUES NATURELS ONT COÛTÉ PRÈS DE 34 MILLIARDS D'EUROS DE DOMMAGES DE 1988 À 2007.**



Ligne à Grande Vitesse  
Bretagne - Pays de la Loire.

La protection  
et l'enrichissement  
des écosystèmes  
est un impératif  
et une opportunité  
dans la construction  
d'infrastructures.

1,5 MDE

## LE COÛT DES ÉPISODES D'INONDATIONS EN 2013 ET DÉBUT 2014



### RELEVER LES DÉFIS ÉNERGÉTIQUES

Le renouvellement, la mise à niveau et le déploiement de nouveaux réseaux sont nécessaires pour accompagner la transition énergétique de la France. Le projet de passer à 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie ne pourra se faire sans des investissements massifs dans les éoliennes, hydroliennes, centrales de méthanisation, fermes photovoltaïques ou barrages. Afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles et répondre aux ambitions annoncées, de grands chantiers sont à prévoir dans le domaine de l'énergie : sept millions de points de recharge pour voitures électriques devraient par exemple couvrir l'ensemble du territoire à horizon 2030.

Au-delà, ce sont des besoins en interconnexions démultipliés qui sont nécessaires afin d'intégrer au mieux l'Europe de l'énergie et de sécuriser l'approvisionnement de la France en électricité. Quant au « grand carénage », ce vaste programme d'entretien et de modernisation devrait permettre de prolonger la durée de vie des centrales nucléaires en préservant la sécurité de leur exploitation.



### LES INFRASTRUCTURES, VECTEURS DE BIODIVERSITÉ

La protection des espaces naturels et la prise en compte des écosystèmes ouvrent désormais des opportunités lors du lancement d'un chantier, et ne sont plus considérées comme des contraintes supplémentaires. Et pour cause : l'impératif écologique se transforme peu à peu en marchés émergents qui appellent la mise en œuvre de nouvelles compétences par les entreprises de Travaux Publics. L'évolution des techniques comme des mentalités amène désormais à construire des infrastructures propices au développement des écosystèmes.

Entre autres, le génie écologique vise à préserver et à améliorer des environnements qui devraient logiquement être impactés par l'établissement d'un réseau. C'est ainsi que le chantier de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire a permis de faire émerger plus de 260 ouvrages hydrauliques et écologiques ainsi qu'une vingtaine de passages spécifiques pour la grande faune.

L'exemple de l'A43 est également parlant. Autoroute très fréquentée, elle fut construite à proximité de zones de captages d'eaux souterraines vulnérables. Afin d'éviter d'impacter l'environnement local, 48 km sont équipés de 13 bassins de décantation et de 25 séparateurs d'hydrocarbures destinés au traitement des eaux.



# RELANCE

## NOS PROPOSITIONS POUR L'AVENIR

**LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS AGISSENT ET INNOVENT FACE À LA RARÉFACTION DE L'ARGENT PUBLIC, LA DÉGRADATION DE NOS INFRA-STRUCTURES ET LE MANQUE DE VISIBILITÉ. C'EST AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS CONCERNÉS PAR CES SUJETS QU'ELLES RÉFLÉCHISSENT À DES SOLUTIONS POUR MAÎTRISER NOTRE AVENIR COMMUN.**



# 10

## PROPOSITIONS POUR L'INVESTISSEMENT PUBLIC

en réponse aux défis que devront relever notre secteur et les pouvoirs publics dans les prochaines années. Sécuriser nos financements, entretenir nos réseaux et renouveler nos ambitions pour les infrastructures françaises.

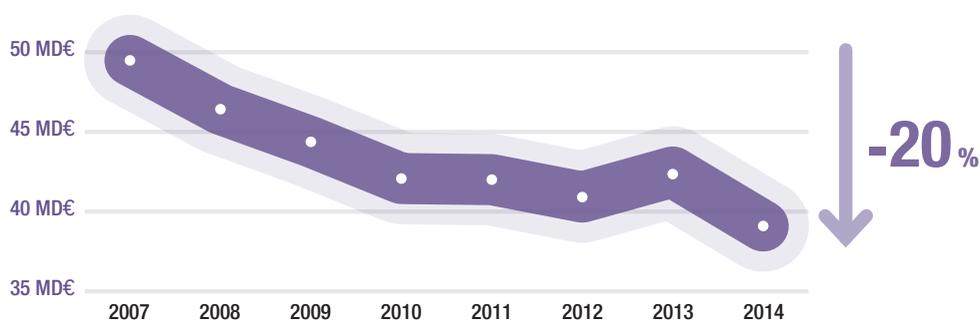


# UNE CRISE SANS PRÉCÉDENT

////////////////////

L'année 2014 confirme que la crise traversée par le secteur s'inscrit dans la durée : les entreprises de Travaux Publics ont perdu un cinquième de leur chiffre d'affaires en sept ans, tandis que les suppressions d'emplois s'accroissent, entamant profondément son tissu productif. Les entreprises de Travaux Publics subissent le double effet de la crise économique et de l'indécision politique.

CHUTE DE L'ACTIVITÉ  
DES TRAVAUX PUBLICS  
ENTRE 2007 ET 2014  
EN EUROS CONSTANTS 2013



## Une pénurie de financement

Soumises à la crise des finances publiques, les dépenses d'investissement et d'entretien TP s'effritent au rythme des coupes successives dans les budgets de l'État et des collectivités locales.

Le report puis l'abandon de l'écotaxe poids lourd est révélateur de cet état de crise. L'écotaxe devait en effet alimenter durablement l'Agence de Financement des Infrastructures en France (AFITF), bras armé de l'État dans ses politiques d'investissements dans les réseaux. Cette rentrée fiscale devait sanctuariser le budget de l'Agence pour les prochaines années, assurant au pays un soutien réel de ses politiques publiques d'équipements. Pour remplir ses engagements, l'État doit désormais trouver en urgence un substitut pérenne à l'écotaxe.

À l'échelle des collectivités locales, la baisse des dotations de l'État met les budgets locaux sous pression. Cette baisse des dotations représentera 11 milliards d'euros sur la période 2015-2017. En parallèle, les dépenses de fonctionnement des collectivités continuent d'augmenter, comprimant l'investissement local et formant un effet ciseau dangereux pour l'état des infrastructures locales.

## Un manque d'ambition et de visibilité

Les entreprises de Travaux Publics souffrent du manque de programmation, des hésitations des pouvoirs publics depuis le début de la crise. Ces entreprises étaient déjà habituées à des délais s'étalant de dix à quinze ans entre la validation de projets et leur lancement, elles doivent désormais s'accorder avec un environnement instable et la versatilité croissante des pouvoirs publics.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) portait l'ambition d'une France renforcée et grandie par 245 milliards d'euros de grands projets couvrant l'ensemble des territoires d'ici 2030. Le rapport Mobilité 21 a finalement abaissé les besoins de grands équipements publics à environ 30 milliards d'euros d'investissements sur la même période.

En parallèle, la réforme territoriale plonge les acteurs concernés dans un brouillard total quant à l'avenir des territoires, de leurs compétences et de leurs moyens. Cette attente se cumule avec celle des futurs Contrats de Plan État-Région, dont le lancement a été repoussé d'un an pour leur lancement, ce qui n'était pas arrivé depuis leur création. 2014 est ainsi devenue « l'année blanche » des décisions politiques.



Renouvellement des conduites du siphon de l'Yonne.

**30 000**  
EMPLOIS PERDUS  
DEPUIS 2007

**60 000**  
EMPLOIS MENACÉS  
D'ICI 2017



## L'EMPLOI ET L'ACTIVITÉ MENACÉS

Les entreprises de Travaux Publics subissent avec violence la crise depuis 2007, ayant perdu 30 000 emplois et un cinquième de leur chiffre d'affaires. Tous les efforts entrepris sur la formation, l'intégration des jeunes ou les politiques d'embauches sont mis à mal.

En raison des difficultés de financement de l'entretien et de l'investissement des infrastructures, c'est près d'un cinquième des effectifs totaux des Travaux Publics qui risquent de se retrouver au chômage d'ici trois ans. Au total, les Travaux Publics pourraient encore perdre jusqu'à 60 000 emplois jusqu'en 2017.



# FAIRE FACE À LA PÉNURIE DE FINANCEMENT



## SANCTUARISER ET ACCROÎTRE LES FINANCEMENTS DE L'AFITF

Un budget de 2,2 milliards d'euros doit permettre à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) d'investir dans les projets sélectionnés dans le scénario « bas » du rapport Mobilité 21. Pour

2015, ce budget risque d'être amputé des loyers et indemnités liés à l'abandon de l'écotaxe. Cette situation rend instable tous les programmes dans lesquels l'État tient une participation.

La part de l'État dans les projets doit être sanctuarisée et assurée par des financements sécurisés. Ceci passe par un accroissement et une pérennisation des ressources de l'Agence afin qu'elle puisse programmer les projets et respecter ses engagements pour les années futures.

## OPTIMISER LES DÉPENSES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Depuis le début de la crise, les collectivités locales font face à de fortes tensions sur leurs budgets. L'ensemble des collectivités sont touchées par la baisse des dotations de l'État, tandis que les Conseils généraux sont forcés

d'assumer une hausse des dépenses sociales. Dans ce cadre, les dépenses d'investissement sont soumises à un effet ciseau : elles sont contraintes de se réduire sous la pression, d'une part, de l'augmentation des dépenses de fonctionnement, et d'autre part, de la baisse des ressources, sans hausse de la fiscalité locale ou de l'endettement.

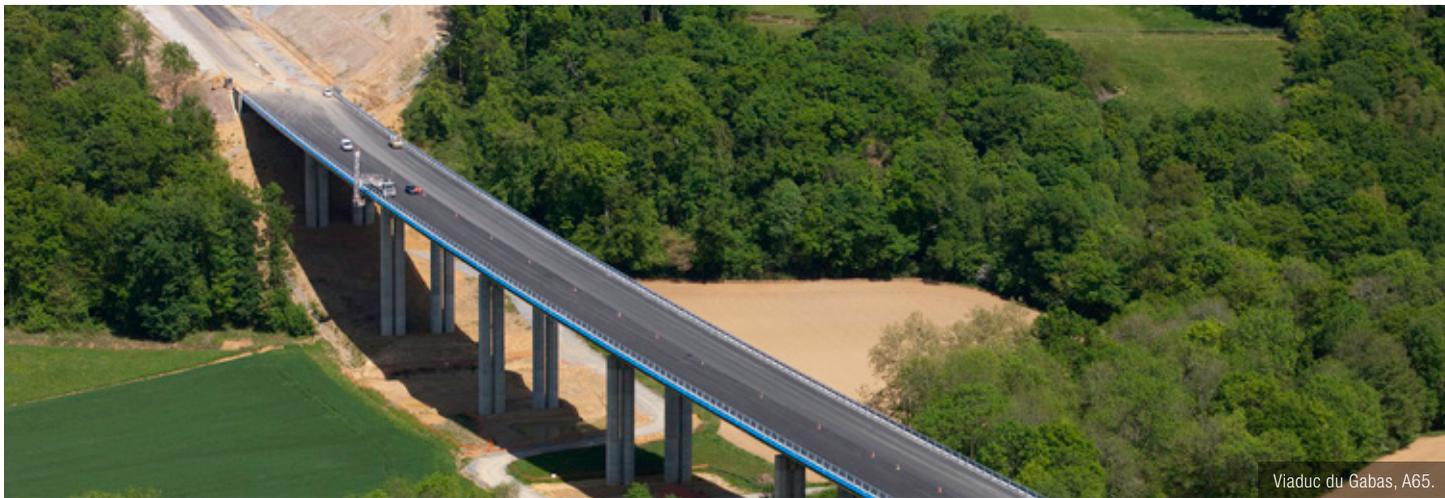
Les collectivités locales doivent être encouragées à réduire leurs dépenses de fonctionnement tout en assurant les besoins en entretien et en investissement de leurs territoires. En conséquence, les baisses de dotations doivent être dimensionnées selon la propension à investir conjuguée à leur rigueur budgétaire. Cette politique serait renforcée par la création de lois de finance locales comportant des objectifs d'évolution des dépenses déclinées en deux objectifs : l'un portant sur l'investissement, l'autre sur le fonctionnement. Afin de ne pas pénaliser les infrastructures, l'entretien des réseaux devrait être reconnu comme un investissement destiné à corriger la dégradation d'actifs gérés par le secteur public. Des indicateurs de performance pourraient être plus largement diffusés au sein des collectivités afin de mesurer l'efficacité des politiques publiques.

**2 MDC**  
BESOINS  
D'INVESTISSEMENT  
ANNUEL DANS  
LE RÉSEAU  
ÉLECTRIQUE

**2 MDC**  
BESOINS ANNUELS  
POUR RENOUELER  
LES CANALISATIONS

**300 MDC**

★ PLAN D'INVESTISSEMENT  
★ EUROPÉEN DANS LES  
★ INFRASTRUCTURES  
★ SUR TROIS ANS  
★ ★ ★



Viaduc du Gabas, A65.

## ÉLARGIR LES CONDITIONS DE MISE EN PLACE DE PÉAGES URBAINS

Les métropoles et autres grandes collectivités connaissent une pression budgétaire accrue. Celle-ci se cumule à la raréfaction des capacités de soutien de la part de l'État ou des partenaires publics dans le lancement d'un projet.

En parallèle, les problèmes de congestion font perdre 17 milliards d'euros par an à la France, les réseaux routiers se dégradent et les pics de pollution forcent les pouvoirs publics à réguler en région parisienne la circulation dès que le temps les y contraint.

Les péages urbains sont actuellement restreints à certaines conditions et critères empêchant l'immense majorité des collectivités locales d'établir leurs propres dispositifs locaux. Pourtant, ils constituent une réponse adaptée aux problématiques de la mobilité moderne : la pollution générée par le trafic automobile, le coût d'entretien et d'investissement dans les infrastructures et la participation des citoyens aux réseaux locaux dont ils sont les bénéficiaires directs. Offrir la possibilité aux collectivités de créer leurs propres péages leur permettrait de gagner en autonomie tout en répondant à l'ensemble de ces défis.

## EXCLURE L'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES DES « 3 % »

La politique budgétaire menée en France depuis plusieurs années vise à réduire les déficits publics en-dessous de 3 % du PIB. Cette obligation découle directement du Pacte de Stabilité et de Croissance (PSC) européen.

Le PSC ne différencie pas les dépenses publiques selon leurs origines ou finalités. Ainsi, investir dans une ligne à grande vitesse ou financer l'entretien d'un pont est comptabilisé de la même façon par l'Union Européenne que les dépenses de personnel par exemple.

L'Union Européenne est capable de se réformer. Les pouvoirs publics doivent explicitement remettre en cause les méthodes de calcul du Pacte de Stabilité et de Croissance afin d'exclure les investissements en infrastructures du calcul des déficits publics. Financer par l'emprunt des réalisations dont la durée de vie est supérieure à une génération n'a rien d'antiéconomique. La prise en compte des finalités des dépenses publiques dans le cadre du calcul du respect des règles budgétaires européennes constituerait un axe fort du redressement économique dans notre pays.

# MIEUX CONNAÎTRE ET ENTRETENIR NOS RÉSEAUX



## PRODUIRE ET OUVRIR LES DONNÉES SUR LES INFRASTRUCTURES

Malgré des avancées avec la création de l'Autorité de la Qualité de Services dans les Transports (AQST), les initiatives de certains Conseils généraux ou même de grands opérateurs, la société civile manque cruellement de données publiques sur le patrimoine, l'état et l'utilisation de ses réseaux. À l'heure de la nomination d'un « administrateur général des données » gouvernemental, l'*open data* n'est pas la règle pour les infrastructures nationales ou locales.

En coopération avec les pouvoirs publics, il est nécessaire de recenser et publier tous les jeux de données portant sur les infrastructures françaises : le patrimoine existant, l'état des réseaux et leur utilisation. Au-delà, la production de statistiques permettant d'améliorer les connaissances sur les réseaux n'est pas à écarter en cas de données manquantes. Ce type de politique doit se réaliser en parallèle de l'établissement d'un Observatoire de la Qualité de Service des Infrastructures dans chaque région, afin d'accompagner le mouvement de libération des données.

## FIXER L'OBLIGATION D'UN INVENTAIRE DES PATRIMOINES PUBLICS EN DÉBUT ET FIN DE MANDAT D'UN ÉLU

Les cycles municipaux influent grandement sur la qualité de nos infrastructures, tandis que toute nouvelle équipe élue pour diriger une collectivité locale se voit chargée de l'entretien d'un réseau qu'elle méconnaît le plus souvent. De leur côté, les administrés ne peuvent avoir de vue d'ensemble en termes d'utilisation, d'état et d'évolution de la qualité des infrastructures d'une commune, d'un département ou d'une région.

Un inventaire complet des patrimoines d'une collectivité locale doit être réalisé dans le cadre de chaque élection afin d'établir un suivi des politiques d'entretien et d'investissement sur le territoire. Inscrire cette obligation dans la loi permettrait également d'harmoniser les mesures prises sur l'ensemble des territoires français et de réaliser un véritable suivi de l'état de notre patrimoine d'infrastructures.



LA FRANCE, C'EST ACTUELLEMENT...

Modernisation du Sillon Alpin Sud.

**1**  
LITRE SUR 5  
D'EAU POTABLE  
PERDU EN RAISON  
DE CANALISATIONS  
DÉGRADÉES

**17 M€**  
MILLIARDS  
D'EUROS PERDUS  
DANS LES  
EMBOUTEILLAGES



**97**  
MINUTES  
DE COUPURE  
ÉLECTRIQUE  
PAR HABITANT  
EN 2013



**1**  
MILLION  
DE MINUTES  
CUMULÉES  
DE RETARD DE TGV

**PLUS 1**  
D'  
TRAIN SUR 10  
EN RETARD



## OPTIMISER LA GESTION DE RÉSEAUX ROUTIERS

L'entretien d'un million de kilomètres de réseau routier et l'investissement nécessaire pour le désengorgement de nombreux axes constituent des problématiques cruciales pour nos territoires. Pourtant, les budgets consacrés à l'entretien et au développement de ces réseaux sont en réduction constante depuis plusieurs années.

Il est nécessaire d'encourager l'innovation en matière de contractualisation en transformant les marchés classiques d'entretien des réseaux en contrats de performance et de service, tout en favorisant l'émergence de Partenariats Public-Privé pour des marchés de toutes tailles. Cela implique la création de nouveaux types de contrats intégrant la conception, la réalisation, la maintenance de réseaux routiers locaux qui pourraient être confiées à un partenaire privé pour une durée de cinq à sept ans. Afin d'optimiser la gestion, des indicateurs de performance multicritères et un suivi de l'entretien des réseaux seraient mis en place.

# ANTICIPER, PROGRAMMER ET PRÉVOIR



## CONSOLIDER ET LANCER RAPIDEMENT LES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION 2015-2020

Faute de financements affectés, l'année qui vient de s'écouler a été une année blanche » pour les Contrats de Plan État-Région (CPER) dont la précédente génération s'est terminée en 2013. De plus, l'incertitude reste grande quant aux capacités de financement de l'AFITF et donc de soutien de l'État.

Il est nécessaire de mettre fin à la cacophonie et aux errements portant préjudice au lancement des CPER. Ils doivent être signés au plus vite, faire l'objet d'un suivi détaillé et approfondi de leur avancement, tout en étant calibrés afin de correspondre à la nouvelle période de contractualisation. Afin d'éviter la reproduction de la série d'erreurs et de retards dont l'État est actuellement responsable, la prochaine génération de CPER devra être anticipée et négociée dès 2018.

## FONDER UN CONSEIL NATIONAL DES INFRASTRUCTURES

À l'heure actuelle, les infrastructures ne disposent pas d'un espace de concertation stratégique permettant de réunir toutes les parties prenantes, *a contrario* des activités du numérique par exemple. Les organisations rassem-

blant des usagers, des professionnels, des élus ou personnalités dans le domaine des infrastructures existent. Mais ces acteurs se rencontrent, échangent ou se confrontent uniquement sur des problématiques ou des thématiques cloisonnées.

La constitution d'un Conseil National des Infrastructures répondrait à l'absence actuelle de lieu de concertation, d'expertise et de suivi. Il s'agirait d'un conseil consultatif focalisé sur l'état actuel et futur des réseaux. Son rôle serait de suivre la qualité des infrastructures, de constituer un lieu de débats et d'échanges permanents entre les acteurs concernés, d'interpeller les pouvoirs publics sur des sujets critiques et de produire des préconisations relatives à l'avenir des réseaux.



Galerie d'accès au laboratoire de Chooz (08).

## INSTAURER UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT DES COLLECTIVITÉS

Les hésitations propres aux renouvellements des équipes politiques locales peuvent provoquer des déficits dans la maintenance et la modernisation des réseaux. En outre, le manque de visibilité actuel sur l'avenir des territoires se répercute sur les budgets locaux. Les travaux se décident d'une année sur l'autre, alors que les besoins s'expriment sur des périodes plus longues, et nécessitent une attention soutenue sur l'ensemble d'un mandat.

L'entretien et l'investissement doivent faire l'objet d'une programmation pluriannuelle assortie d'un budget dédié. Non soumises à un vote annuel, ces dépenses seraient ainsi sécurisées afin de permettre les travaux de maintenance et de renouvellement des réseaux sur plusieurs années. Elles donneraient de la visibilité tant aux entreprises de Travaux Publics qu'aux élus et à leurs administrés.

**32%**  
D'ÉNERGIES  
RENOUVELABLES  
DANS LA CONSOMMATION  
FINALE D'ÉNERGIE  
EN 2030



**25 € / M<sup>2</sup> / AN**  
VALEUR OPTIMALE  
MOYENNE POUR  
LA MAINTENANCE  
D'UN PONT



**100%**  
DU TERRITOIRE À COUVRIR  
PAR LE TRÈS HAUT DÉBIT  
D'ICI 2022



**7 ANS**  
DURÉE OPTIMALE  
D'ENTRETIEN  
D'UNE CHAUSSEE  
COMMUNALE



**7 MILLIONS**  
DE BORNES  
DE RECHARGE  
ÉLECTRIQUES  
À INSTALLER  
EN 2030



# FNTP

## EN SAVOIR +



### NOTRE VOCATION

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

### NOS MISSIONS

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

La Fédération réunit entrepreneurs, professionnels des Travaux Publics et permanents, à travers ses commissions fédérales, ses Fédérations Régionales et ses Syndicats de Spécialités, qui assurent la coordination des actions et le partage des expertises de près de 2 000 professionnels bénévoles.

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

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

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

### www.fntp.fr

Le site Internet de la FNTP valorise la diversité des activités et des métiers du secteur. Il donne accès à de nombreuses informations clés en s'adressant à un public élargi : le professionnel TP mais aussi le représentant de la filière, l'étudiant ou le partenaire institutionnel. Doté d'un système d'abonnements et d'un moteur de recherche performant, [www.fntp.fr](http://www.fntp.fr) permet à chacun d'être alerté ou de retrouver les informations selon leur utilité ou thématique. Chacun des services de la FNTP est associé au site, et les documents produits par la Fédération se retrouvent en ligne dès leur diffusion papier : bulletins de conjoncture, informations juridiques ou sociales, communiqués de presse...

### Les « gazouillis » de la Fédération

La FNTP dispose de plusieurs comptes Twitter. [@info\\_fntp](https://twitter.com/info_fntp) permet de suivre l'actualité officielle en temps réel de la Fédération, tandis que [@europefntp](https://twitter.com/europefntp) constitue une source d'informations et de veille sur l'ensemble des sujets économiques et européens s'attachant aux Travaux Publics. Sans oublier le compte du Président de la Fédération ([@cavagneb](https://twitter.com/cavagneb)) ainsi que ceux de la plupart des FRTP. Ces comptes sont l'occasion de rester connecté au quotidien sur des sujets clés pour les infrastructures et entreprises TP.



## FORUM DES TRAVAUX PUBLICS 15 MAI 2014

La FNTF était l'organisatrice de cet événement à la Halle Freyssinet à Paris le 15 mai 2014. Les différents espaces aménagés sur 6 000 m<sup>2</sup> présentaient les Travaux Publics selon quatre thématiques :

- Partenaires du quotidien
- Acteurs responsables
- Créateurs d'avenir
- L'innovation

De nombreux exposants, un large choix d'ateliers et de conférences créaient un environnement stimulant permettant également de prendre du recul sur le secteur et ses problématiques. Tous les acteurs de la filière ont pu s'informer, échanger, découvrir des idées, services et projets futurs. Au-delà du grand rassemblement des professionnels de la filière, le Forum a aussi permis à plusieurs centaines de jeunes en formation de mieux s'imprégner de l'esprit des Travaux Publics et de sensibiliser de nombreux élus.

En clôture du Forum, Bruno Cavagné, Président de la FNTF, a donné sa vision des Travaux Publics et de ses principaux défis. Dans un esprit de convivialité et de partage, différentes animations se sont déroulées au long de la journée, jusqu'au spectacle final de Nicolas Canteloup.

**2 000**  
VISITEURS ACCUEILLIS  
TOUTE LA JOURNÉE

**80%**  
DES PARTICIPANTS  
SOUHAIENT QUE LE FORUM  
DEVIENNE UN ÉVÈNEMENT  
RÉCURRENT

**17 000**  
MANIFESTANTS DANS  
TOUTE LA FRANCE

## MANIFESTATION FACE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET DANS TOUTE LA FRANCE 14 OCTOBRE 2014

Les entreprises de Travaux Publics ont fait entendre leur voix devant l'Assemblée nationale lors du début de l'examen du projet de budget de l'État pour 2015. Plus de 2 000 entrepreneurs, salariés et élus se sont réunis afin d'exprimer leurs inquiétudes et préoccupations quant à l'avenir des infrastructures françaises.

Les revendications portaient sur la pérennisation du budget de l'AFITF, garantir le fléchage des recettes des deux centimes de hausse de la taxe sur le gazole ainsi qu'un soutien à l'investissement local. Au-delà, les entrepreneurs voulaient alerter les élus sur la situation catastrophique vers laquelle se dirige la profession.



Des délégations ont été reçues par les principales formations politiques à l'Assemblée nationale. De nombreux députés et élus locaux se sont joints à la manifestation pour discuter de l'avenir du secteur. Carole Delga, Secrétaire d'État chargée du Commerce, de l'Artisanat, de la Consommation et de l'Économie Sociale et Solidaire, était également présente pour assurer la Profession du soutien des pouvoirs publics face aux difficultés actuelles.

En parallèle, des mobilisations importantes se sont déroulées le même jour devant les Préfectures partout en France. Ces rassemblements ont connu un fort retentissement dans les médias : presse, journaux télévisés ou réseaux sociaux se sont fait l'écho des revendications du secteur. Face à la crise, les chefs d'entreprise et salariés des Travaux Publics, attendent désormais des réponses claires de leurs interlocuteurs et une visibilité pour l'avenir du secteur.



1000 manifestants à Bordeaux.

# LES FÉDÉRATIONS RÉGIONALES



## **FRTF ALSACE**

Pôle BTP - Espace Européen de l'Entreprise  
1A rue de Dublin  
67300 SCHILTIGHEIM  
Tél. : 03.88.35.59.65  
Fax : 03.88.24.14.66  
E-mail : alsace@fntfp.fr

## **FRTF AQUITAINE**

Quartier du Lac  
33081 BORDEAUX CEDEX  
Tél. : 05.56.11.32.00  
Fax : 05.56.11.32.02  
E-mail : aquitai@fntfp.fr  
Site web : www.tp-aquitaine.org

## **FRTF AUVERGNE**

Maison des Industries et des TP Auvergne  
9 rue du Bois joli - BP 10063  
63802 CURNON d'Auvergne CEDEX  
Tél. : 04.73.42.27.00  
Fax : 04.73.42.27.05  
E-Mail : auver@fntfp.fr  
Site web : www.frtfpauvergne.fr

## **FRTF BOURGOGNE**

Le Samourai II  
3 rue René Char  
21000 DIJON  
Tél. : 03.80.41.93.21  
Fax : 03.80.41.93.20  
E-mail : bourgogne@fntfp.fr  
Site web : www.frtfpbourgogne.com

## **FRTF BRETAGNE**

2 rue des Maréchaux  
35132 VEZIN LE COQUET  
Tél. : 02.99.63.66.33  
Fax : 02.99.63.56.36  
E-mail : breta@fntfp.fr  
Site web : www.frtfbretagne.fr

## **FRTF CENTRE**

32 rue Charles Sanglier  
45000 ORLEANS  
Tél. : 02.38.54.12.27  
Fax : 02.38.53.93.29  
E-mail : centre@fntfp.fr  
Site web : www.frtfcentre.fr

## **FRTF 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 : 03.26.69.34.71  
E-mail : card@fntfp.fr  
Site web : www.frtfchampagneardenne.fr

## **FRTF FRANCHE COMTÉ**

Immeuble Le Major  
83 rue de Dole  
25000 BESANCON  
Tél. : 03.81.41.16.16  
Fax : 03.81.41.16.10  
E-mail : fcomte@fntfp.fr  
Site web : www.frtppfranche.comte.fr

## **FRTF ÎLE-DE-FRANCE**

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.47.66.01.23  
Fax : 01.47.66.10.39  
E-mail : idf1@fntfp.fr  
Site web : www.frtfidf.fr

## **FRTF 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@fntfp.fr  
Site web : www.frtplr.fr

## **FRTF LIMOUSIN**

22 rue Atlantis  
BP 6954  
87069 LIMOGES CEDEX  
Tél. : 05.55.35.07.05  
Fax : 05.55.35.07.09  
E-mail : limou@fntfp.fr  
Site web : www.frtplimousin.fr

## **FRTF LORRAINE**

3 rue Jean Antoine Chaptal  
CS 35 580  
57078 METZ Cedex 03  
Tél. : 03.87.74.38.45  
Fax : 03.87.74.98.37  
E-mail : lorrain@fntfp.fr  
Site web : www.frtplorraine.fr

## **FRTF 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@fntfp.fr  
Site web : www.frtfmidipy.fr

## **FRTF NORD-PAS-DE-CALAIS**

268 boulevard Clemenceau  
59700 MARCQ EN BAROEUL  
Tél. : 03.20.98.00.33  
Fax : 03.20.89.92.17  
E-mail : npc@fntfp.fr  
Site web : www.frtfnp.org

## **FRTF 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 : normandie@fntfp.fr  
Site web : www.frtfnormandie.fr

## **FRTF PAYS DE LA LOIRE**

ZAC de la Chantrerie  
Rue Edmé Mariotte  
BP 91602  
44316 NANTES CEDEX 3  
Tél. : 02.28.01.00.60  
Fax : 02.28.01.00.69  
E-mail : paysdelaloire@fntfp.fr  
Site web : www.paysdelaloire.fr

## **FRTF PICARDIE**

6 rue Colbert  
80000 AMIENS  
Tél. : 03.22.71.76.00  
Fax : 03.22.80.03.24  
E-mail : frtppicardie@fntfp.fr  
Site web : www.travauxpublics-picardie.fr

## **FRTF 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@fntfp.fr  
Site web : www.frtppoitoucharentes.fr

## **FRTF 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@fntfp.fr  
Site web : www.frtppaca.fr

## **FRTF RHÔNE-ALPES**

23 avenue Condorcet  
CS 60122  
69616 Villeurbanne cedex  
Tél. : 04.37.47.39.75  
Fax : 04 78 17 75 64  
E-mail : ralpes@fntfp.fr  
Site web : www.frtfrhonealpes.fr

## **FÉDÉRATION RÉUNIONNAISE DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS**

Rue du Pont - CS 41051  
97404 SAINT DENIS CEDEX  
Tél. : 02.62.41.70.87  
Fax : 02.62.21.55.07  
Site web : www.frbtp.re

# LES SYNDICATS DE SPÉCIALITÉ



## CANALISATEURS DE FRANCE

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.45.63.26.08  
Fax : 01.45.63.16.78  
E-mail : [info@canalisateurs.com](mailto:info@canalisateurs.com)  
Site web : [www.canalisateurs.com](http://www.canalisateurs.com)

## SYNDICAT PROFESSIONNEL DES ENTREPRENEURS DE CHAUSSÉES EN BÉTON ET D'ÉQUIPEMENTS ANNEXES – SPECBEA

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.32.01  
Fax : 01.44.13.32.49  
E-mail : [specbea@fnntp.fr](mailto:specbea@fnntp.fr)  
Site web : [www.specbea.com](http://www.specbea.com)

## SYNDICAT DE LA CONSTRUCTION MÉTALLIQUE DE FRANCE

20 rue Jean Jaurès  
92807 PUTEAUX CEDEX  
Tél. : 01.47.74.66.15  
Fax : 01.40.90.08.60  
E-mail : [scmf@easynet.fr](mailto:scmf@easynet.fr)  
Site web : [www.scmf.com.fr](http://www.scmf.com.fr)

## UNION NATIONALE DES INDUSTRIES ET ENTREPRISES DE L'EAU ET DE L'ENVIRONNEMENT – UIE

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.45.63.70.40  
Fax : 01.42.25.96.41  
E-mail : [uie@french-water.com](mailto:uie@french-water.com)  
Site web : [www.french-water.com](http://www.french-water.com)

## ENTREPRISES GÉNÉRALES DE FRANCE – BTP

9 rue La Pérouse  
75784 PARIS CEDEX 16  
Tél. : 01.40.69.52.78  
Fax : 01.47.20.76.50  
E-mail : [contact@egfbtp.com](mailto:contact@egfbtp.com)  
Site web : [www.egfbtp.com](http://www.egfbtp.com)

## SYNDICAT DES ENTREPRISES DE GÉNIE ÉLECTRIQUE ET CLIMATIQUE – SERCE

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.47.20.42.30  
Fax : 01.47.23.53.49  
E-mail : [serce@serce.fr](mailto:serce@serce.fr)  
Site web : [www.serce.fr](http://www.serce.fr)

## SYNDICAT DES ENTREPRISES DISTRIBUTRICES DE PRÉCONTRAINTE PAR POST-TENSION – SEDIP

3 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.31.83  
Fax : 01.44.13.32.73

## SYNDICAT NATIONAL DES ENTREPRENEURS, CONCEPTEURS ET RÉALISATEURS DE STATIONS DE POMPAGE – SNECOREP

3 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.32.24  
Fax : 01.44.13.32.44  
E-mail : [snecorep@fnntp.fr](mailto:snecorep@fnntp.fr)  
Site web : [www.snecorep.com](http://www.snecorep.com)

## SYNDICAT NATIONAL DES ENTREPRENEURS SPÉCIALISTES DE TRAVAUX DE RÉPARATION ET RENFORCEMENT DE STRUCTURES – STRRES

3 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.31.85  
Fax : 01.44.13.32.44  
E-mail : [strres@strres.org](mailto:strres@strres.org)  
Site web : [www.strres.org](http://www.strres.org)

## UNION DES SYNDICATS DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE FRANÇAISE – USIRF

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.32.90  
Fax : 01.42.25.89.99  
E-mail : [usirf@usirf.com](mailto:usirf@usirf.com)  
Site web : [www.usirf.com](http://www.usirf.com)

## SYNDICAT NATIONAL DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX PUBLICS SPÉCIALISÉS DANS L'UTILISATION DE L'EXPLOSIF – SYNDUEX

3 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.32.23  
Fax : 01.44.13.98.70  
Site web : [www.synduex.com](http://www.synduex.com)

## SYNDICAT FRANÇAIS DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX EN HAUTEUR – SFETH

*Siège social*  
3 rue de Berri  
75008 PARIS  
*Adresse de correspondance*  
ZAC St martin 240 rue François Gernelle  
84120 PERTUIS  
Tél. : 04.90.09.55.36  
Fax : 04.90.79.50.69  
E-mail : [contact@sfeth.com](mailto:contact@sfeth.com)  
Site web : [www.sfeth.com](http://www.sfeth.com)

## SYNDICAT NATIONAL DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX IMMERGÉS – SNETI

*Siège*  
3 rue de Berri – 75008 PARIS  
*Adresse de correspondance*  
Président du SNETI  
c/o Société HYDROKARST  
13 avenue de la Falaise  
38360 SASSENAGE  
Tél. : 04.76.21.34.06  
Fax : 04.76.21.83.58  
E-mail : [info@hydrokarst.fr](mailto:info@hydrokarst.fr)  
Site web : [www.sneti.fr](http://www.sneti.fr)

## SYNDICAT DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX DE VOIES FERRÉES DE FRANCE – SETVF

9 rue de Berri  
75008 PARIS  
Tél. : 01.44.13.31.95  
Fax : 01.44.13.31.97  
E-mail : [setvf@fnntp.fr](mailto:setvf@fnntp.fr)  
Site web : [www.setvf.com](http://www.setvf.com)

## L'UNION DES MÉTIERS DE LA TERRE ET DE LA MER – UMTM

regroupera au 1<sup>er</sup> janvier 2015

### • SYNDICAT PROFESSIONNEL DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX SOUTERRAINS DE FRANCE

### • SYNDICAT DES TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX – TRAMAF

Site web : [www.tramaf.fr](http://www.tramaf.fr)

### • SYNDICAT PROFESSIONNEL DES TERRASSIERS DE FRANCE

Site web : <http://www.atr.asso.fr/images/Adherent/terrassiers.pdf>

### • SYNDICAT NATIONAL DES ENTREPRENEURS DE SONDAGES, FORAGES ET FONDATIONS SPÉCIALES – SOFFONS

Site web : [www.soffons.org](http://www.soffons.org)

### *Coordonnées de l'UMTM*

9 rue de Berri  
75008 Paris

Crédits photo : Photothèques de : Colas (Alex Béraud, Pascal Calmettes, Hervé Fabre, Alain Grelet / Image Extrem, Christian Pedrotti), Eiffage (Gaël Arnaud, Lavigne Chéron / Signes paysages, Pascal Le Doaré, P. Dontot, Raphael Schaeffer, Léonard de Serres, Gerard Tordjaman), Eurovia (Balloide-photo Bayonne, Thibault Desplats, Martin Maly, L'Europe vue du Ciel), NGE (Hervé Hote), FNTF (Didier Morel, DR), FRTP Aquitaine, SADE, SPIE (Xavier Boymond), Vinci (Jodi Hilton, A. Montaufier, Francis Vigouroux).

TP Informations n° 72 - Édition novembre 2014

N° ISBN : 2-90624300-0

Conception & réalisation : Obea Communication.

Toute utilisation, totale ou partielle de cette publication, à des fins autres qu'un usage privé, est interdite sans l'autorisation expresse et préalable de la FNTP. Toute utilisation autorisée de cette publication devra mentionner sa source.



LGV SEA Tours-Bordeaux (33).



Tramway de Toulouse (31).



FNTP  
Fédération Nationale des Travaux Publics  
3 rue de Berri - 75 008 PARIS  
Tél. : 01 44 13 31 44 - Fax : 01 45 61 04 47  
Contact : [infos@fntp.fr](mailto:infos@fntp.fr)  
Pour suivre notre actualité : [@info\\_fntp](https://twitter.com/info_fntp)

[www.fntp.fr](http://www.fntp.fr)

