

Conférence de presse du jeudi 16 novembre 2017 Intervention de Bruno Cavagné, président de la FNTP

Pour la première fois depuis 10 ans, les entrepreneurs de Travaux Publics abordent leur future année avec un réel optimisme : ils attendent une augmentation du chiffre d'affaires du secteur de 4% en 2018, en partie tirée par les travaux du Grand Paris Express (1,2 point de croissance). Un double défi attend la profession : celui de la pérennisation de la croissance et son corollaire celui de créations nettes d'emplois.

1. Activité 2017 : le redémarrage est plus lent qu'espéré mais plusieurs signaux passent au vert pour l'année prochaine

- **Une année de transition :**

Les facturations de nos entreprises connaissent une fragile stabilité sur les neuf premiers mois de l'année. Plusieurs causes à cela :

- La réorganisation des intercommunalités qui a induit de nombreux reports de chantiers en début d'année.
- Des zones rurales qui restent atones et un fossé qui se creuse avec des zones urbaines où d'importantes opérations sont parfois en cours de lancement. Au total, la reprise de l'investissement local est encore très molle (+0,6% en 2017 selon les estimations du projet de loi de finances).

- **La situation est en revanche beaucoup plus positive sur le plan des prises de commandes :**

Elles progressent en cumul depuis le début de l'année de +7,6% avec un effet « Grand Paris » important. Dans plusieurs régions, on observe aussi cette accélération au niveau des Métropoles, en lien notamment avec le démarrage de projets de transport urbain.

- **Parallèlement, l'optimisme est de retour chez les chefs d'entreprises :**

Depuis maintenant quatre trimestres, le moral des chefs d'entreprises concernant leurs perspectives d'activité s'améliore. Ce qui était particulièrement vrai pour la clientèle privée l'est désormais aussi pour les collectivités locales.

- **Les appels d'offre publics sont enfin bien orientés :**

Les appels d'offres marchés publics, qui sont un bon indicateur pour l'activité des prochains mois, progressent de +3,2% à fin septembre en cumul depuis le début de l'année

Cet ensemble de signaux positifs nous conduit à maintenir notre estimation de progression du chiffre d'affaires du secteur à +2,5% en 2017, soit un chiffre d'affaires de 36,6 MD€ en France.

2. 2018, année de l'amplification de la reprise d'activité

2.1 Tous les maîtres d'ouvrage devraient augmenter leurs commandes aux entreprises de TP

- **Un retour de l'investissement des collectivités locales**

Les collectivités locales sont nos premiers clients (41% de l'activité) et la reprise de leurs investissements est la condition d'un regain d'activité partagé par toutes les entreprises et sur tous les territoires.

La loi de programmation de finances publiques fixe quelques grandes orientations pour les collectivités locales sur la période 2018-2022 : les collectivités devront prioritairement participer à la résorption du déficit public et à la réduction de la dette. Selon la trajectoire annoncée, les collectivités devraient devenir de plus en plus excédentaires (jusqu'à 21Md€ d'excédent structurel en 2022 contre 3 Md€ aujourd'hui). Pour y arriver, le gouvernement souhaite limiter la hausse des dépenses de fonctionnement à +1,2% en valeur (soit 13 Md€ d'économie par rapport à une hausse tendancielle à +2,5%) et instituer une règle d'or renforcée fixant un ratio d'endettement maximum. Ceci passera par une contractualisation avec les 319 plus grandes collectivités locales qui comptent pour 2/3 des dépenses locales. En se basant sur les hypothèses affichées dans cette loi de programmation, l'investissement local pourrait reprendre de façon modérée au cours des deux prochaines années.

Plusieurs facteurs sont favorables à la hausse de la dépense Travaux Publics des collectivités :

- Pour le bloc communal, nous sommes à mi-mandat, c'est à dire la phase du cycle électoral la plus favorable à l'investissement,
- Elles ont reconstitué des marges de manœuvre financières et vont bénéficier d'un maintien des dotations.

Mais elles seront maintenues sous contraintes par l'Etat (économies demandées et ratio d'endettement). **C'est pourquoi nous tablons sur une reprise plus modérée de l'investissement TP des collectivités que lors des cycles électoraux précédents : + 3%** (hors Grand Paris).

- **Du côté de l'Etat, l'AFITF devrait être dotée d'un budget en nette hausse**

Côté Etat, le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sera voté en décembre mais selon les premiers éléments communiqués, il devrait atteindre 2,4 Md€ (au lieu de 2,2 Md€ en 2017), soit **une hausse de 9% en 2018**.

Il progresserait essentiellement sous l'effet d'un déplafonnement des recettes de TICPE qui lui sont affectées chaque année. En regardant le « verre à moitié vide », ce budget reste tout de même bien inférieur aux besoins de l'AFITF pour tenir engagements passés et projets annoncés (il faudrait pour ce faire entre 3 et 3,5 Md€/an selon les estimations du ministère des Transports). Il ne permettra pas de réaliser les Contrats de Plan selon le calendrier prévu mais il a le mérite de porter ses efforts sur l'entretien et la régénération des réseaux et sur les transports du quotidien.

- **Du côté des grands opérateurs, les chantiers du Grand Paris ont un fort impact**

Dès cette année l'effet Grand Paris a été massif sur les prises de commandes. L'impact se fera donc fortement sentir sur le chiffre d'affaires 2018. Il y a certes des facteurs d'incertitude : quels seront le niveau précis du budget 2018 de la SGP, la teneur des annonces gouvernementales sur le cadencement du projet, l'ampleur des décalages ? Néanmoins, l'année prochaine, les entreprises de Travaux Publics pourraient voir un accroissement d'environ 500 millions d'euros du chiffre d'affaires qu'elles réaliseront grâce aux travaux du Grand Paris Express par rapport à 2017.

Dans le même temps, si les investissements des grands opérateurs de l'énergie devraient rester stables, le plan fibre va tirer l'activité. Le plan de relance autoroutier signé en 2015 devrait également avoir des effets positifs. **Si bien que la dynamique globale des grands opérateurs sera forte : nous estimons qu'elle progressera de +7%.**

- **Un effet d'entraînement de l'investissement privé et du dynamisme du secteur du bâtiment**

La commande privée, qui pèse en moyenne pour plus d'un tiers du chiffre d'affaires global du secteur, sera dynamique en 2018. Les indicateurs macro-économiques repassent au vert, l'investissement privé devant notamment retrouver son niveau d'avant-crise. La dynamique du bâtiment est désormais bien enclenchée, avec des taux de croissance à deux chiffres pour le logement neuf notamment. La bonne orientation des permis ne fait pas peser d'inquiétudes à court terme pour 2018. **Les Travaux Publics devraient donc de nouveau bénéficier d'effets d'entraînement sensibles en 2018 que nous estimons à +3%.**

En conséquence, la FNTP affiche une prévision pour l'ensemble du marché des Travaux Publics de +4% en valeur (soit +3% en euros constants avec une hypothèse d'inflation de +1%). Environ 1,2 point de croissance sera assuré par la montée en puissance des travaux liés au Grand Paris Express.

2.2 Les entreprises de Travaux Publics sont de nouveau dans une logique de recrutement

Dans ce contexte, le sujet du recrutement revient en force pour de plus en plus d'entreprises. 2017 marque un retournement après la perte de 30 000 salariés permanents depuis 2008 avec 3 nouveautés:

- Les effectifs ouvriers permanents se sont stabilisés après 7 années de baisse continue.
- Les heures intérimaires ont progressé tout au long de l'année (+3,9% sur 9 mois), signes à la fois d'une activité confortée par quelques grands projets et d'une confiance pas encore totalement retrouvée.
- Le manque de main d'œuvre est apparu de façon croissante au fil de l'année comme le principal « goulot » de production, dépassant désormais l'insuffisance de demande. 8% des entreprises s'en plaignaient en janvier, elles étaient 35% en octobre.

Evidemment, l'Île-de-France a un effet « aspirateur » pour la main d'œuvre de régions limitrophes mais des difficultés de recrutement remontent désormais de multiples régions (en particulier pour leurs grandes métropoles).

Aujourd'hui 270 000 salariés travaillent dans les entreprises de TP dont 35 000 intérimaires.

2018 devrait être la première année depuis 7 ans de créations nette d'emplois permanents pour le secteur des Travaux Publics. Ces embauches s'amplifieront si la croissance s'affirme dans les prochaines années. Une croissance moyenne de 3% l'an permettrait de créer 25 000 emplois en 5 ans.

Une reprise pérenne et partagée sur l'ensemble des territoires est essentielle pour donner la visibilité nécessaire aux actions de formation et de recrutement du secteur. La profession est prête à s'engager en matière de formation, de recrutement, d'insertion. Cela sera possible si la visibilité sur l'activité s'accroît.

3. Retour de la croissance : le défi de la pérennisation

L'année 2018 augure d'une reprise de l'activité des entreprises de Travaux Publics. Mais qu'en sera-t-il après ?

Qu'il s'agisse de l'entretien et de la régénération des réseaux ou de la construction de nouvelles infrastructures, les besoins sont immenses. Répondre à la fois aux besoins du quotidien et lancer les infrastructures du futur est indispensable quand on affiche des ambitions en matière de cohésion sociale et territoriale, de transition écologique, de compétitivité et d'attractivité.

Mais répondre aux besoins implique de résoudre une impasse financière : selon Elisabeth Borne, pour la seule mobilité, elle est à minima de 10 MD€ sur le quinquennat. Selon les calculs de la FNTP, pour répondre aux enjeux de la transition énergétique, près de 8 milliards d'euros (0,4 point de PIB) par an d'investissements additionnels seront nécessaires à horizon 2030. Pour le MEDEF, ce sont 10 MD€ supplémentaires par an qui devraient être investis dans les réseaux pour améliorer la compétitivité des territoires.

3.1 D'abord partager le diagnostic sur les besoins, pour programmer.

Comme vous le savez, à la demande du Président de la République, Elisabeth Borne, la ministre en charge des Transports a mis en place il y a quelques semaines un Conseil d'orientation des infrastructures. Il est composé de parlementaires et d'experts, présidé par Philippe Duron et j'en assure la vice-présidence.

Toutes les administrations de l'Etat sont sollicitées afin de mettre à jour le rapport Mobilité 21, de prioriser les projets, non pas pour en abandonner certains, mais peut-être pour les étaler dans la durée et réfléchir à de nouvelles pistes de financement. Si l'accent est mis sur les transports du quotidien, les projets seront regardés à l'aune de leur apport à la compétitivité économique du pays, de l'équité entre les territoires et du développement durable. C'est une approche qui me satisfait

dans la perspective que ces travaux et recommandations, attendus début 2018, servent de base à la loi d'orientation sur les mobilités, prévue pour le premier semestre 2018. Avec la volonté de réaliser un texte « historique », à l'image de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (plus connue sous le nom de loi Loti), qui donne une vision claire d'une politique d'infrastructures, assorti d'un échéancier pour son financement. Ce sera la première loi de programmation en France en matière d'infrastructures de transport. Ce besoin de programmation existe aussi dans d'autres domaines de notre activité : énergie (avec la programmation pluri-annuelle), Numérique (Plan France très haut débit). Nous souhaitons aussi qu'une vraie réflexion ait lieu dans le domaine de l'eau qui doit faire face à des enjeux importants (vieillessement des canalisations, préservation des milieux aquatiques etc ...)

3.2 Ensuite, d'une part mettre en œuvre des mesures peu coûteuses mais qui inciteraient les collectivités à investir...

Elles consistent avant tout à moderniser le cadre comptable public. Deux exemples :

- Rendre éligible au FCTVA, les dépenses d'entretien qui permettent de préserver la valeur du patrimoine. Cela inciterait à ne pas attendre une dégradation irrémédiable des infrastructures impliquant alors des travaux plus coûteux au final pour les finances publiques.
- Permettre la fongibilité des crédits de paiement prévus pour les investissements. Un Elu local devrait pouvoir utiliser simplement des crédits d'une opération bloquée pour une raison quelconque pour accélérer la réalisation d'une autre opération qui est prête.

3.3 D'autre part, établir un plan de financement qui intégrerait la contrainte de la consolidation budgétaire et de la dette mastrichienne.

- **Financer l'entretien et les infrastructures du quotidien**

Il n'y a pas une solution unique. Il s'agira d'arbitrer entre plusieurs types de recettes : TICPE, péage urbain, Eurovignette, taxe poids lourds, etc.

Le choix doit être possible, il ne l'est pas aujourd'hui. Pour faire ce choix, il y a toute une série de considérations politiques et socio-économiques à prendre en compte : qui doit payer le contribuable ou l'utilisateur, quel est le rendement réel de la recette, à quelle échelle géographique doit-elle s'appliquer ? Quelles sont ses modalités de collecte et son coût de gestion ? Au cœur de toutes ces décisions se trouvera l'acceptabilité des nouvelles sources de financement et leur caractère plus ou moins indolore pour l'utilisateur/contribuable.

La FNTP a fait plusieurs propositions à ce sujet mais si on devait en retenir une en particulier, l'utilisation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques -TICPE (ou de la contribution climat énergie) présente beaucoup d'avantages : c'est un prélèvement déjà existant, à assiette large, sans « empreinte physique » (portiques, péages). La fiscalité sur la route rapporte 41 MD€ à l'Etat. Moins de 15 reviennent vers les infrastructures routières. Un rééquilibrage n'aurait rien d'aberrant.

Il faut trouver une solution pour « désengorger » budgétairement l'AFITF qui a besoin de retrouver des marges de manœuvre pour notamment accélérer les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) et la régénération des réseaux.

- **Pour financer les nouveaux grands projets d'investissement : déconsolidation de la dette des grands projets d'infrastructures.**

Il est un thème sur lequel les blocages perdurent, c'est celui de la capacité de financement des grands projets et du poids qu'ils représentent dans la « dette maastrichtienne ». Les règles budgétaires sont aujourd'hui un obstacle majeur à la réalisation de ces projets pourtant à forte utilité économique, sociale et environnementale.

Une possibilité serait de déconsolider budgétairement les projets d'investissement répondant à des objectifs européens : projets d'infrastructure à dimension européenne (Lyon-Turin, Canal Seine-Nord, GPSO, ...), transition énergétique, Plan très haut débit européen...

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 Assises de la mobilité mais ceci est vrai pour tous les autres domaines de notre activité (eau, énergie, numérique...). Quand je défends les entreprises de Travaux Publics, je n'ai pas le sentiment de tenir un discours catégoriel mais d'œuvrer pour l'intérêt général. 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.