

Bruno Cavagné,

Président, Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP)

Vice-président, Conseil d'orientation des infrastructures



© Fédération Nationale des Travaux Publics

**LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS
(FNTP) SE MOBILISE POUR UNE POLITIQUE
D'INFRASTRUCTURES AU SERVICE DE TOUS**

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

Restaurer la cohésion territoriale, renforcer la compétitivité, réussir la transition énergétique. Des objectifs que la France se doit d'atteindre à travers une politique de mobilité réfléchie et des moyens de financement pertinents. Selon la FNTF, cela passe par un réseau de transports et un réseau numérique efficaces et adaptés à tous les territoires. C'est le sens de sa réflexion et de ses actions menées depuis des années.

La FNTF (Fédération Nationale des Travaux Publics) regroupe plus de 8 000 entreprises, des acteurs mondiaux que sont Vinci, Bouygues ou Eiffage à la plus petite TPE de moins d'une dizaine de personnes. Ces entreprises construisent et entretiennent les innombrables ouvrages de notre cadre de vie, voirie, éclairage public, routes, ponts, tunnels, métro, tramway, aéroports, barrages, centrales électriques et hydrauliques, éoliennes, réseaux d'acheminement de l'eau potable, de l'électricité, du gaz, des télécommunications, équipements sportifs, équipements de collecte et de traitement des eaux usées et des déchets, de systèmes antibruit et antipollution..., pour un chiffre d'affaires de 35,7 milliards d'euros en France et 27,8 milliards d'euros à l'international.

« Nos entreprises participent tous les jours à la compétitivité, à la cohésion territoriale et à la transition écologique. C'est pourquoi, dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation des mobilités, la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, a mandaté le Conseil d'orientation des infrastructures dont la mission est de proposer une stratégie au Gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Ce conseil a donc élaboré trois scénarios de ce que doit être une politique publique d'infrastructures. Ces trois scénarios lui ont été présentés en février dernier. »

De ces trois scénarios, la FNTF plaide pour celui qui insuffle la mise en œuvre d'une politique de mobilité qui réponde à l'urgence des besoins et des attentes des territoires et des populations.

« Nous avons imaginé ce que serait la mobilité, donc les infrastructures et les moyens de financement, dans les vingt prochaines années. Aujourd'hui,

1 Français sur 4 a déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyens de transport. Et si l'on sait bien que la mobilité est vitale dans les milieux ruraux, elle l'est également dans les milieux urbains, où les villes sont régulièrement saturées. Si nous ne pouvons réétudier la mobilité, nous irons au devant de situations difficiles. »

TRAVAILLER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE POUR MIEUX RÉPARTIR LES CENTRES DE VIE

Selon Bruno Cavagné, cet engorgement des métropoles naît d'un manque de vision sur les moyens de transports, notamment multimodaux, et sur l'aménagement global du territoire. Les villes doivent penser et développer la mobilité douce en intégrant d'autres moyens de se déplacer, tels le vélo, le covoiturage, voire le fluvial. Une démarche soutenue au sein du Conseil d'orientation par Barbara Pompili, députée de la Somme, présidente de la commission du Développement durable à l'Assemblée nationale, et par Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire. L'aménagement d'un nouveau quartier est encore trop souvent pensé en dehors d'une réflexion sur les réseaux de transport.

« Nous en avons un exemple marquant à côté de Toulouse, dans un nouveau quartier intégrant 70 000 m² de bureaux. Il y avait, dans ce quartier, le CD64, chemin départemental 64. Un peu élargi, il est devenu l'avenue Georges Pompidou. Et bien cette avenue est bouchée matin et soir, alors que le métro est à proximité. Nous avons toujours du mal à raisonner en termes d'infrastructures, à penser assez grand et en amont. Trop souvent, on se dit : "On va améliorer ce qui existe". Et on ajoute de la congestion à de la congestion. Au-delà d'un urbanisme vertical ou horizontal, nous devons réfléchir au modèle de transport, autrement cela ne fonctionne pas. »

La répartition des zones d'activité et de vie est également un facteur qu'il est nécessaire de penser dans une vision globale et à long terme.

« Nous pourrions avoir une approche différente de l'urbain, du péri-urbain et du rural. Nous continuons à investir dans les métropoles, les super-métropoles,

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

les mégalo-poles qui créent de l'activité certes, et où le coût de réalisation de travaux est certainement moins élevé car tout est concentré. Et de l'autre côté, le péri-urbain et le rural sont en panne. On a supprimé des services, des sous-préfectures, des postes, les centres villes se sont désertifiés. Pourtant, tout le monde n'a pas envie de vivre au même endroit... »

Cette réflexion est d'autant plus importante qu'une partie de la population ne viendra jamais vivre à Paris. Certains préfèrent (ou doivent) vivre loin. Ils sont ainsi plus de 300 000 à travailler à plus de 200 kilomètres de leur lieu de résidence, dont 40 % dans l'aire urbaine parisienne*.

Alors comment faire pour, à 50 km de Lyon, de Lille ou de Bordeaux, recréer des activités qui provoquent de l'intérêt, engagent des projets ? *« Si on veut avoir une meilleure cohésion territoriale ou sociale, il est nécessaire de faire renaître une vie ailleurs que dans les métropoles. Les entreprises sont importantes dans ce processus. On pourrait très bien concevoir que celles qui s'installent dans des zones rurales, semi-rurales ou dans les quartiers difficiles, soient exonérées à un taux et une durée définis. Et une vie va s'instaurer autour de ces entreprises qui produiront de la richesse. Cela dépasse l'urbanisme, cela dépasse les financements. Si nous faisons cela, nous travaillons sur la cohésion d'un territoire, sur la fracture sociale... »*

PAS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SANS POLITIQUE DE TRANSPORTS

Et que faire lorsque, à l'inverse, certaines villes voient leur population augmenter régulièrement, comme à Toulouse où, en dix ans, près de 200 000 personnes sont venues s'installer. *« Là aussi, vous vous heurtez à des dogmes qui affirment : "On va tout régler par le transport en commun". Cela ne suffira pas, même s'il en faut de plus en plus. Développer les transports en commun, notamment avec le Grand Paris Express, c'est très bien. Mais vous ramenez les gens sur la capitale. Ceux qui mettaient trois heures mettront deux heures, ceux qui mettaient deux heures gagneront aussi une heure. Le problème de l'encombrement n'est toujours pas réglé. »*

Il y a dans les métropoles la volonté très claire de développer une autre

*En 2013 (source Insee)

forme de mobilité, avec des bus à haut niveau de service ou en site propre (qui emprunte une voie ou un espace réservé), des voies cyclables, des contraintes pour moins utiliser la voiture. Des démarches initiées par les mouvements écologiste et socialiste, aujourd'hui reprises même à droite... « *Sauf que, à certains endroits, même si on avance vite en termes de mobilité et d'infrastructures, on ne fait pas assez vite. Le Grand Paris va tout de même durer vingt-cinq ans. En plus, un retard a été annoncé pour certains tronçons et certaines lignes. C'est parfois une catastrophe, comme pour le plateau de Saclay.* » Ce pôle, qui regroupe notamment Polytechnique et HEC, le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives (CEA) et des centres de recherche, a pour objectif de regrouper entre 20 et 25 % de la recherche française et d'accueillir un centre hospitalier de pointe. Or, la ligne 18 reliant les pôles urbains existants et le plateau de Saclay aux hubs stratégiques du Grand Paris Express sera livrée avec trois ans de retard, soit en 2027, pour des raisons financières.

« Que voulons-nous faire de demain ? Si nous voulons le construire, il nous faut investir aujourd'hui. Il n'y a pas eu d'investissement ni d'entretien pendant des années. Parce que lorsqu'un élu doit réparer la voirie, il doit aller voir ce qui se passe en dessous, souvent refaire les canalisations. Compte tenu des montants que cela représente, il préfère attendre. Pour autant, certains élus ont pris conscience des problèmes de mobilité. Mais c'est un long chemin pour arriver à adapter la mobilité et les infrastructures à la population qui augmente. Ils doivent faire des choix, la voirie, le logement social, les équipements publics... Il y a aussi souvent l'incapacité pour les collectivités de travailler ensemble. Chacun essaie d'attirer sur son territoire, parce qu'on a encore des élus, beaucoup, je trouve, qui sont plus dans des dimensions politiques que pratiques. »

DÉVELOPPER LE HAUT DÉBIT DANS LES ZONES ISOLÉES... ET LE BAS DÉBIT

Au printemps 2017, la FNTP a décidé de rencontrer des Français pour leur demander ce qu'ils pensaient de la France, du développement durable, des

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

infrastructures existantes, de leur environnement au quotidien. Onze réunions dans onze villes, des centaines de Français écoutés, et des préoccupations identiques dans toutes les cités.

« Ces rencontres ont été très intéressantes. Les Français ont des choses à dire. Et vous vous rendez rapidement compte que le premier sentiment qu'ils ressentent, c'est celui de l'oubli dû à la mauvaise qualité du réseau internet. Je me souviens de la réaction d'une dame dans l'Est de la France, lorsqu'elle a entendu le témoignage d'un restaurateur parisien. Il soutenait qu'il fallait arrêter de mettre de l'argent dans les infrastructures, qu'il y en avait assez, etc. Cette dame s'est exclamée : "Il est gentil ce monsieur, mais qu'il vienne à Verdun où on a à peine la 2G. Pour avoir le haut débit, je fais vingt minutes pour aller au Mac Do parce que là, ils ont le haut débit". »

C'est pour cette inégalité que les collectivités se battent pour que tous leurs administrés bénéficient d'un réseau numérique de bonne qualité. Car sans haut débit, pas de zone d'activité ou de services. *« Or, les deux premiers critères étudiés par les entreprises pour s'installer sont les infrastructures et un accès à internet ultra performant. »*

Pour Bruno Cavagné, l'internet des objets connectés fait de même partie des ressources qui pourraient permettre aux zones reculées de développer des activités et aussi offrir des services, télémédecine, services d'urgence, gestion des déchets, environnement durable, compteurs intelligents, domotique... Même si le haut débit reste la condition de base pour la bonne circulation de l'information (téléphone, internet) et donc une activité professionnelle, il existe un ensemble de besoins qui pourraient être satisfaits par du bas débit. Car si l'information arrive un peu moins vite, elle a également un coût moins élevé. *« J'ai rencontré Ludovic Le Moan, un Breton toulousain qui a créé la société Sigfox et qui veut connecter le monde à bas débit. Selon lui, on peut fournir du service via les objets connectés avec des réseaux moindres, ce qui permettrait à des gens isolés de bénéficier d'un ensemble de services. Le numérique est une forme de mobilité, comme le transport. Devons-nous accepter que ces personnes, parce qu'elles sont moins nombreuses, n'aient pas accès à ces services ? Ou devons-nous essayer de mettre en place des*

moyens pour que demain, il y ait un peu plus de monde à ces endroits-là, et moins ailleurs ? »

Sans tout concentrer sur les métropoles, qui ont déjà le lead et qui continueront naturellement à se déployer, et en mettant en place les moyens pour aider les villes moyennes à développer de l'activité, du logement, des infrastructures. *« On pourrait définir une carte avec des territoires qui souhaitent faire l'expérience d'entrer dans un panel... En proposant à des cadres de venir à Agen par exemple, pour ses infrastructures numériques, son pôle technologique, ses cinémas, son centre-ville, cela les intéresserait sans doute plus qu'aujourd'hui. »*

UN FINANCEMENT PORTÉ PAR LES ENTREPRISES, LES CITOYENS ET LES USAGERS

La crise de 2008 a eu de lourdes conséquences sur le secteur : une perte de 1/5^e de son chiffre d'affaires entre 2008 et 2016 et près de 30 000 emplois permanents détruits. Parce que la France n'était plus en mesure d'investir, elle est passée de la 2^e à la 7^e place en termes de compétitivité sur l'ensemble de ses infrastructures. Depuis 18 mois, la conjoncture s'améliore, notamment grâce aux travaux du Grand Paris Express. Des disparités perdurent toutefois, entre les métiers et les régions, les plus touchées étant encore majoritairement les zones éloignées.

Or, le financement reste évidemment l'un des critères les plus importants de la politique de mobilité. *« L'argent est le nerf de la guerre. Nous l'avons vu dans tous les projets que nous avons traités au Conseil d'orientation des infrastructures. Si nous ne sommes pas capables de nous doter de moyens, tout restera de la philosophie et de la politique. Alors, comment financer ? On se bat souvent pour déterminer qui, de l'utilisateur et du contribuable, doit payer. J'ai tendance à dire l'utilisateur à chaque fois que l'on peut. La problématique surgit quand l'utilisateur estime qu'il a déjà participé en tant que contribuable. C'est donc compliqué de le faire payer deux fois. Mais il n'y aura pas beaucoup d'autres solutions. Si nous ne sommes pas en mesure d'impliquer davantage*

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

l'usager, ou de le motiver, au covoiturage par exemple avec un prix trois fois plus élevé pour un conducteur seul dans sa voiture. Certes, c'est injuste, mais encore une fois, sans incitations, cela n'avancera pas. Malheureusement, comme je vous le disais tout à l'heure, nous manquons d'une vision. Dans les villes moyennes, on réalise des lignes de métro et, près des gares et des entrées d'autoroutes, on installe des parkings. Or c'est souvent insuffisant. On veut que les gens prennent les transports en commun cependant que les infrastructures ne sont pas suffisamment développées. Ce qui pose la question de l'acceptation à payer. À partir de quel moment le budget réservé aux transports est-il acceptable et quand ne l'est-il plus ? La SNCF et d'autres acteurs réfléchissent à un système de ticket unique. Grâce à une application, vous connaîtrez le prix de votre trajet, ce qui vous permet de faire un choix. Mais si l'acceptation est financière, elle est aussi intellectuelle, parce que les gens n'en peuvent plus des difficultés rencontrées quotidiennement dans les transports. »

Il est alors primordial, pour Bruno Cavagné, de démontrer pourquoi les infrastructures ont un coût qui doit être pris en charge par chacun. « *Je crois beaucoup à la pédagogie. Il est important d'expliquer pourquoi il faut entretenir et développer les réseaux, et par quels moyens. Voilà notre ambition. Personne n'est jamais d'accord quand vous demandez de participer. Par contre, c'est plus facile quand l'ambition est présentée et portée. Et encore une fois, c'est une question de placement du curseur. Ce prix-là est-il juste ou injuste ? C'est une question vraiment importante, on le voit bien dans les politiques régionales de mobilité. En effet, certaines régions proposent des gratuités complètes, d'autres pas. Je pense que c'est important que les gens participent financièrement, même modestement, sinon ils s'habituent à ne pas payer. Ils imaginent que le service est gratuit alors que, évidemment, quelqu'un paie, en l'occurrence le contribuable. »*

L'instrument privilégié du financement des transports publics est actuellement le Versement transport, acquitté par les employeurs. Les collectivités doivent également imaginer des taxes diverses, comme la part de la taxe régionale sur les surfaces de bureaux et de locaux commerciaux

utilisée pour le Grand Paris Express, ou envisagée, telle une petite taxe de séjour supplémentaire pour les touristes.

« Beaucoup recherchent des modes de financement dits innovants. Ils sont aujourd'hui à mon sens plus complémentaires qu'innovants, et ils exigent un investissement plus important pour les entreprises que pour les citoyens. Pour dégager des moyens supplémentaires dans l'objectif d'une vraie politique ambitieuse, il faudra probablement trouver un mix, flécher une part additionnelle de la TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques) et/ou un rééquilibrage entre une part réglée par les contribuables et celle réglée par les usagers. Il est aussi fondamental d'accorder aux collectivités locales la liberté d'innover dans le financement de leurs politiques d'infrastructures en leur permettant de dégager de nouvelles recettes. »

Les infrastructures sont définitivement un outil au service des mobilités, elles doivent s'inscrire dans les grands enjeux d'avenir du pays...

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS