

# COMITÉ DE DIRECTION



**Contexte**

Le Comité de direction s'est ouvert [N.B. réunion du Comité de direction en date du 7 avril avant l'annonce du cessez-le-feu] dans un contexte marqué par de fortes incertitudes, à la fois économiques et géopolitiques. Deux dynamiques majeures structurent aujourd'hui l'action collective.

**D'une part, les tensions internationales, notamment au Moyen-Orient, font peser un risque réel d'enlèvement susceptible d'entraîner des conséquences économiques significatives.** Au-delà d'une crise sectorielle, c'est bien la perspective d'un choc plus global qui est envisagée, avec des répercussions directes sur l'économie française. Dans ce contexte, la capacité de réaction des pouvoirs publics apparaît contrainte, en raison de marges budgétaires limitées, réduisant les possibilités de soutien aux secteurs économiques en cas de dégradation rapide de la conjoncture.

**D'autre part, la nécessité de maintenir un cap stratégique de long terme demeure essentielle.** L'échéance présidentielle à venir constitue un moment structurant pour porter les priorités de la profession et faire avancer des réformes de fond. Le Forum à venir s'inscrit dans cette perspective et devra contribuer à nourrir le débat public et les propositions.

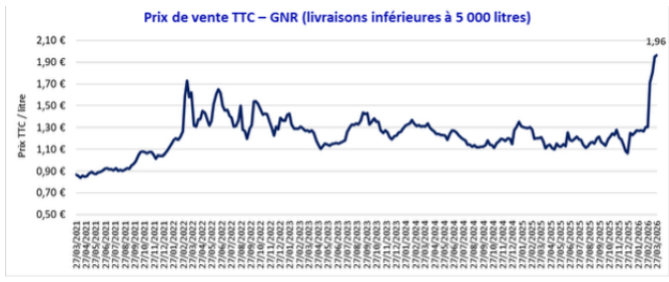
Ce double impératif – gestion du très court terme dans un environnement incertain, et poursuite d'objectifs structurants dans la durée – impose un niveau d'exigence élevé dans l'allocation des ressources et la priorisation des actions, dans un contexte de moyens contraints.

Dans ce cadre, un point spécifique est consacré au conflit au Moyen-Orient afin d'en analyser les impacts, notamment économiques. Les premières conséquences concernent les marchés de l'énergie et des matières premières, avec des effets potentiels sur les coûts de production et, à terme, sur les prix. La distinction entre hausses ponctuelles et dynamique inflationniste durable constitue à cet égard un point de vigilance particulier.

Enfin, l'intégration récente de la FNTP au sein de la cellule de crise de Bercy permet de renforcer le suivi en temps réel de la situation et d'affiner la compréhension des évolutions à l'œuvre, en lien avec d'autres secteurs économiques.

**Conflit au Moyen-Orient**

**Impact carburant et cellule de crise ministérielle**  
**Prix du gazole non routier (GNR) :** au dernier relevé hebdomadaire de la DGEC (27 mars 2026), le prix du GNR s'établissait à 1,27 €/l HTT et à 1,96 €/l TTC. Cela correspond à des augmentations respectives de +70 % HT et +50 % TTC en un mois.



Source DGEC

**Surcoût pour la profession :** sur la base d'une consommation d'environ 1 milliard de litres par an, l'impact de la hausse actuelle du GNR (+70 cts/l environ depuis février) conduirait à un surcoût en année pleine de l'ordre de +700 millions d'euros. Si l'on y ajoute la hausse du gazole blanc, dont les entreprises de travaux publics sont également fortement utilisatrices, l'impact des seuls carburants sur les coûts de production dépasserait 1 milliard d'euros par an, soit l'équivalent de 2 % du chiffre d'affaires du secteur.

**Cellule de crise de Bercy sur la situation au Moyen-Orient et ses impacts :** la FNTP a intégré la cellule de crise de Bercy sur la « situation au Moyen-Orient et ses implications économiques et énergétiques ». Lors des réunions des 1er et 3 avril, il ressort du tour de table des fédérations une inquiétude grandissante liée à la hausse des coûts du carburant, mais aussi à une extension progressive aux autres produits et matériaux (aciers, PVC, bitume...), voire à certaines tensions sur les approvisionnements (notamment dans l'industrie). Lors de la réunion du 1er avril, un rappel de la doctrine « activité partielle » a également été effectué, avec une activation du dispositif possible uniquement si un lien direct entre la crise et la chute d'activité est établi (la hausse des prix des carburants étant traitée par d'autres dispositifs). La seconde réunion met en évidence un élargissement progressif de l'impact de la crise aux secteurs industriels (chimie, électronique...).

**Du côté de Bercy et de l'Insee**

Alain Grizard a récemment échangé avec Roland Lescure, ministre de l'Économie, autour de deux demandes fortes : la publication d'une nouvelle circulaire « Lecornu » et le suivi des indices et index TP.

Des échanges sont en cours avec la Direction des Affaires juridiques de Bercy, ayant notamment conduit à la publication, le 2 avril, d'un article sur le site de Bercy confirmant l'applicabilité de la circulaire Borne. La FNTP poursuit ses actions en faveur de la publication d'une nouvelle circulaire.

Une note V2 d'accompagnement à l'attention des adhérents a été adressée par mail le 3 avril, ce contenu étant réservé aux adhérents.

Un point d'étape avec l'Insee est prévu le 8 avril afin d'évoquer le suivi des indices et index TP, ainsi que le sujet spécifique de l'indice bitume.

**Du côté du social**

Récemment, le ministre du Travail a fait des déclarations évoquant la possibilité de recourir à l'activité partielle en raison du conflit au Moyen-Orient. Elles ont suscité une attente manifeste de la part des entreprises adhérentes (plusieurs appels téléphoniques en ce sens).

Le cabinet du ministre nous a transmis sa doctrine par écrit. À ce stade, la position retenue consiste à refuser les demandes d'activité partielle émanant d'entreprises dont l'activité serait affectée par la hausse des coûts de l'énergie, l'inflation ou encore les incertitudes économiques liées au contexte international.

Pour la DGEFP, les phénomènes d'inflation et d'incertitude ne présentent pas une ampleur suffisante pour être qualifiés de circonstances exceptionnelles au sens du 5° de l'article R.5122-1 du Code du travail. Elle estime en effet que, le choc étant généralisé, la compétitivité de l'ensemble des entreprises au niveau mondial est affectée, sans créer de distorsion particulière au détriment des entreprises françaises.

Les entreprises demeurent donc soumises aux conditions de droit commun du régime, en l'absence de dispositif exceptionnel ou dérogatoire spécifiquement lié à l'augmentation du coût des carburants.

En l'état, seules les entreprises de travaux publics confrontées à des ruptures d'approvisionnement en matières premières en lien avec le conflit sont susceptibles d'entrer dans le champ de l'activité partielle.

Ces entreprises peuvent déposer des demandes d'activité partielle sur le fondement du motif « difficultés d'approvisionnement en matières premières et en énergie » prévu au 2° de l'article R.5122-1 du Code du travail, à condition de démontrer qu'elles dépendent principalement de la matière première concernée, qu'elles ne sont pas en mesure de réorienter leur activité vers d'autres intrants, et que la baisse d'activité est directement liée aux événements du conflit en cours entre Israël et les États-Unis, d'une part, et l'Iran, d'autre part. Elles devront également établir qu'aucune mesure alternative ne permet de compenser cette baisse d'activité.

### **Autres pistes si le conflit s'inscrit dans la durée**

#### **Au niveau des entreprises**

Certaines entreprises commencent à faire face à des demandes des organisations syndicales et des salariés visant à mieux prendre en charge les frais de transport, dans un contexte de hausse du coût des carburants. Elles anticipent des réponses et ont sollicité la FNTP à cet effet.

Plus spécifiquement, la question se pose du versement d'une prime de carburant. Les employeurs peuvent, à titre facultatif, verser une prime à leurs salariés pour prendre en charge les frais de carburant (essence, diesel), ainsi que les frais d'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène, engagés pour les déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail (C. trav., art. L. 3261-3).

Se pose alors la question de l'articulation de cette prime de carburant, d'une part, avec l'indemnité de transport dans le cadre des petits déplacements et, d'autre part, avec le transport assuré gratuitement par l'employeur pour se rendre sur le chantier depuis le siège social.

- Sur l'indemnité de transport, il convient de rappeler qu'elle vise à « indemniser forfaitairement les frais de transport engagés quotidiennement par l'ouvrier pour se rendre sur le chantier avant le début de la journée de travail et pour en revenir à la fin de la journée de travail, quel que soit le moyen de transport utilisé ». Elle a donc un objet distinct de la prime de carburant, qui couvre strictement les frais de carburant entre le domicile du salarié et son lieu de travail.

- Sur le transport assuré gratuitement par l'employeur pour le trajet entre le siège social et le chantier, une analogie peut être faite avec la situation des salariés utilisant à la fois leur véhicule personnel et les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, la prime de carburant ne sera versée au salarié que pour « la portion de trajet réalisée avec son véhicule personnel » (BOSS, Frais professionnels, § 960). Dans ce cas, un justificatif des kilomètres parcourus semble nécessaire.

#### **Au niveau de la FNTP**

Si la crise devait s'inscrire dans la durée, la Direction étudie des mesures d'accompagnement susceptibles d'être mobilisées, soit avec l'appui des pouvoirs publics, soit via les dispositifs propres à la profession. Dans cette perspective, des échanges ont été engagés avec la CNETP et pourraient se poursuivre à l'occasion de la réunion sommitale prévue en avril chez Pro BTP.

Parmi les pistes à l'étude avec la CNETP figure notamment la possibilité de reporter ou d'échelonner le paiement des cotisations de congés payés. Une telle mesure aurait toutefois un coût significatif, en raison de l'absence d'encaissement — et donc de placement financier — des cotisations, conjuguée au maintien des décaissements au titre des congés des salariés.

Elle pourrait dès lors être envisagée de manière ciblée, en priorité pour les entreprises confrontées à de fortes tensions de trésorerie, notamment les TPE/PME, selon un seuil d'effectifs qui resterait à définir au regard des simulations conduites par la CNETP.

#### **Du côté de l'Union européenne**

Après plus d'un mois de conflit au Moyen-Orient, les craintes pour la sécurité d'approvisionnement en énergie dans l'UE et la pression sur les prix s'intensifient, appelant à une réponse commune, comme l'a illustré la tenue, mardi 31 mars, d'une réunion informelle extraordinaire des ministres européens de l'Énergie en visioconférence.

Le commissaire européen à l'Énergie, Dan Jørgensen (DK), a averti, à l'issue de la réunion, qu'il ne fallait pas s'attendre à un retour à la normale « dans un avenir proche », mais plutôt à des perturbations potentiellement prolongées.

La Commission européenne a appelé formellement les États membres à « coordonner leurs mesures » afin de garantir la sécurité d'approvisionnement en pétrole. Toutefois, elle n'avance pas encore de mesures d'urgence ciblées à l'échelle de l'UE, sans pour autant écarter cette éventualité. Une « boîte à outils » de mesures a été annoncée par la présidente de la Commission, Ursula von der Leyen, qui pourrait s'inspirer de certaines décisions prises lors de la crise de 2022, comme un plafonnement des prix (du gaz) ou une réduction coordonnée de la demande.

- La situation en 2022 était caractérisée par une crise des prix du gaz et une forte dépendance de l'Union européenne à une source d'approvisionnement unique, la Russie ;
- La situation actuelle est marquée par une dépendance accrue aux marchés internationaux et « une gamme plus diverse de produits touchés ».

De son côté, la FIEC lance une enquête auprès des fédérations membres en diffusant un questionnaire, afin de recueillir des informations sur :

- l'impact à court terme : coûts du carburant, coûts de transport et hausse des prix des matériaux de construction ;
- les risques à moyen terme : pénuries éventuelles de produits et de matériaux, y compris les intrants dérivés du pétrole ;
- les contrats : situation dans le domaine des marchés publics et des contrats privés, y compris les mécanismes d'ajustement des prix ;
- les réponses nationales : mesures déjà adoptées ou à l'étude, et messages-clés pour une éventuelle action au niveau européen.

### Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures

Après huit mois de travail, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a transmis, le 3 avril, son rapport au ministre des Transports. Comme cela avait déjà été indiqué, notamment dans la lettre de cadrage, ce rapport devrait accorder la priorité à la résorption de la dette grise des réseaux de transport structurants et proposer une hiérarchisation d'une liste de 18 « grands projets » étudiés. Différents membres du COI ont également adressé des contributions, qui figureront en annexe du rapport, dont une co-signée par Sylvain Laval, Alain Grizaud, Louis Nègre et Franck Dhersin.

### Assemblée générale de la FNTP

L'Assemblée générale du 11 juin 2026 prévoit un débat entre les représentants des différentes forces politiques françaises central sur le rôle de l'investissement dans la croissance, la souveraineté et plus largement l'avenir de notre pays.

Les personnalités politiques suivantes ont d'ores et déjà confirmé leur présence au Grand Oral :

- Eric Coquerel (La France Insoumise), Président de la commission des Finances de l'Assemblée nationale ;
- Boris Vallaud (Parti Socialiste), Président du groupe Socialistes et apparentés à l'Assemblée nationale ;
- Jean-Philippe Tanguy (Rassemblement national), Vice-Président du groupe Rassemblement national à l'Assemblée nationale.
- Prisca Thevenot (Renaissance), Ancienne Ministre, Porte-parole du Groupe Renaissance à l'Assemblée nationale.

Nous sommes toujours dans l'attente de la réponse d'un ou une représentante des Républicains.

### Forum 2027

Après la sélection de l'agence Havas, le premier comité de pilotage est fixé au 20 avril pour arrêter le rétroplanning général et les priorités de production. Plusieurs sujets doivent être arbitrés à ce stade : le contenu et la scénographie des espaces, la mobilisation du réseau et les parcours d'invitation, notamment vers les jeunes publics. En parallèle, plusieurs chantiers utiles au Forum sont déjà identifiés : kit institutionnel partagé, remise à plat des listes marketing et planification éditoriale des emails.

### Victoire de l'Investissement Local 2026

Les Victoires de l'Investissement Local 2026 poursuivent leur déploiement avec une phase de candidatures ouverte jusqu'au 30 avril ; 17 dossiers avaient été déposés au 27 mars. Les FRTP sont invitées à contacter Louis Tissier ou Timothée Boyrivent, en cas de besoin d'appui supplémentaire dans le sourcing. En parallèle, la composition du jury s'élargit à des partenaires externes — Banque des Territoires, La Gazette des communes, APVF, La Banque Postale et l'ANCT — afin d'accroître la portée institutionnelle et médiatique du dispositif.

### Lancement du Mémento post-municipales

Le Mémento, "Les infrastructures au service du développement des territoires et de la qualité de vie des habitants", à destination des élus des communes et intercommunalités est désormais disponible en ligne et diffusé en version imprimée. Le routage représente 3 440 exemplaires : 1 500 pour la FNTP et 1 940 pour les FRTP, délégations et syndicats de spécialité. La campagne d'activation a été lancée à travers des publications LinkedIn, trois vidéos pédagogiques et une signature mail dédiée pour les collaborateurs de la FNTP. Un emailing à destination des maires élus sera envoyé le 20 avril prochain.

### Proposition de loi visant à simplifier la gestion de la commande publique par les acheteurs publics et les opérateurs économiques

La proposition de loi visant à simplifier la gestion de la commande publique par les acheteurs publics et les opérateurs économiques, portée par le député Thomas Lam (Horizons), a été adoptée en commission des Lois de l'Assemblée nationale le 30 mars. Elle sera examinée en séance le 9 avril prochain.

Elle vise à faire évoluer le cadre de la commande publique afin qu'il réponde mieux aux réalités économiques et opérationnelles des territoires, à travers trois articles : un article 1<sup>er</sup> permettant à l'acheteur d'inscrire, au sein d'un accord-cadre, une clause de non-exclusivité ; un article 2 prévoyant de porter à 30 % le taux d'avance obligatoire versé aux TPE-PME dans le cadre des marchés publics ; un article 3 instaurant un dispositif de labellisation « achat public local et responsable ».

Dans un contexte marqué par un besoin massif d'investissement dans les infrastructures, une simplification du cadre juridique applicable aux marchés publics constitue un levier déterminant pour garantir la bonne exécution des projets. Toutefois, pour être pleinement efficace, cette simplification doit correspondre aux réalités économiques des marchés et permettre de sécuriser leurs conditions d'exécution.

La FNTP défend donc :

- **la suppression de l'article 1<sup>er</sup> du texte**, qui introduit des clauses de non-exclusivité dans les accords-cadres, considérant que celles-ci remettent en cause l'équilibre économique des accords-cadres, fragilisent la relation contractuelle et pénalisent l'accès des PME à la commande publique ; à défaut, un encadrement strict de ces clauses, limité à des cas ponctuels, justifiés par un motif objectif et prévus par une clause spécifique de l'accord-cadre ;
- un principe de neutralité de la durée du marché dans le calcul des avances, en prévoyant que leurs modalités de détermination soient identiques quelle que soit la durée d'exécution ;
- la fixation d'un plancher pour les avances, représentant 10 % du montant initial du marché pour l'ensemble des entreprises, afin de mieux couvrir les besoins de financement liés au démarrage des prestations ;
- la clarification du mécanisme de calcul des avances en cas de sous-traitance, en précisant que le montant de l'avance doit être déterminé sur une base hors taxes lorsque les prestations relèvent du mécanisme d'autoliquidation de la TVA ;
- l'uniformisation des modalités de remboursement des avances.

Un travail de diffusion des amendements a été engagé avec le Medef.

### **Proposition de loi (Rietmann) visant à réduire les retards de paiement afin de lutter contre les défaillances d'entreprises**

La proposition de loi portée par la sénatrice Rietmann, visant à réduire les retards de paiement afin de lutter contre les défaillances d'entreprises, a été débattue en séance publique au Sénat puis adoptée à l'unanimité, sans qu'une date d'examen à l'Assemblée nationale ne soit à ce stade fixée.

Une entrevue s'est tenue le 30 mars entre le cabinet du ministre Papin et plusieurs organisations, dont le Medef, la CPME, la FNTP et la CGF, afin d'évoquer les orientations possibles du texte.

À cette occasion, Bercy a indiqué qu'un amendement de compromis pourrait être envisagé concernant le relèvement du plafond des sanctions prononcées par la DGCCRF à l'encontre des entreprises, en maintenant le principe d'un plafond fixé à 1 % du chiffre d'affaires mondial hors taxes, tout en cherchant à en encadrer la portée et à en limiter les effets, une rédaction étant actuellement en cours.

Par ailleurs, Bercy a réaffirmé son opposition à la création d'un fonds public d'affacturation, dont la suppression est également demandée par de nombreuses organisations professionnelles.

### **Chorus Pro**

De nouveaux ajustements des spécifications techniques de Chorus Pro sont en cours afin de mieux traiter les rejets de factures.

À la suite des actions menées par la FNTP, un courrier de l'AIFE, en date du 23 mars, indique la suppression du motif de rejet « à recycler » à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2026.

## **Secteurs stratégiques**

Des réflexions sont en cours notamment dans le cadre de la révision des directives européennes relatives aux marchés publics. Un travail d'identification des produits, filières et infrastructures qualifiés de stratégiques, susceptibles de bénéficier d'une préférence européenne, est en cours.

Une attention particulière devra être portée aux dérogations à prévoir, notamment en cas d'urgence, de difficultés d'approvisionnement ou de surcoûts.

Le sujet a été présenté en Bureau le 1<sup>er</sup> avril ; des travaux sont engagés avec les syndicats de spécialités.

## **Volet 2 étude Vecteur + sur les exigences environnementales dans les marchés publics**

La présentation du volet 2 qualitatif a été faite en Bureau le 1<sup>er</sup> avril. Au regard des remarques formulées sur les annexes, une réunion est prévue par la Direction des Affaires juridiques, en présence de la Direction de la Transition écologique et des membres du Bureau concernés, afin de procéder aux ajustements avant la publication du document. Il a été arbitré l'élaboration d'un clausier resserré qui devra être présenté au Bureau.

## **SEVE-TP**

### **Étude comparative menée par la FIEC – Évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans les appels d'offres**

Les premiers résultats de l'étude comparative portée par la FIEC, concernant l'intégration de l'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans les appels d'offres européens, ont été partagés.

#### **Contexte de l'étude**

La loi européenne sur le climat consacre l'engagement de l'Union européenne à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire contraignant de réduction d'au moins 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990.

Les marchés publics en Europe représentent des volumes importants de travaux, ce qui leur confère un levier majeur pour orienter la trajectoire carbone du secteur.

L'étude vise à cartographier les cadres existants et émergents permettant d'intégrer l'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans les marchés publics de travaux, à analyser leurs différences et à identifier les bonnes pratiques.

#### **Périmètre de l'étude**

Le périmètre couvre des méthodologies appliquées :

- aux infrastructures ;
- ainsi qu'au secteur du bâtiment.

Cela inclut notamment :

- des outils ACV nationaux (ex. : InfraLCA, Klimatkalkyl, DuboCalc, RE2020) ;
- des méthodes proposées par des fédérations (ex. : SEVE-TP) ;
- des approches de benchmarking (ex. : Infrastructure NSW en Nouvelle-Galles du Sud, Australie).

## Analyse de l'outil SEVE-TP

### Forces

=> Par sa simplicité, SEVE-TP permet une large appropriation par les utilisateurs, sans nécessiter d'équipes dédiées ni de compétences spécifiques avancées. Les maîtres d'ouvrage comme les entreprises peuvent ainsi se familiariser rapidement avec l'outil et le cadre d'évaluation carbone.

=> L'utilisation de bases de données publiques garantit la transparence des hypothèses, permettant aux entreprises de mieux identifier les leviers d'optimisation de leurs projets.

### Faiblesses

=> Le périmètre limité du cycle de vie pris en compte restreint la complétude du suivi des émissions carbone, notamment pour l'évaluation des effets à long terme des solutions bas carbone.

↳ L'absence d'une base de données centrale et exhaustive conduit à la possibilité de créer des données environnementales spécifiques dans l'outil, sans vérification systématique par un tiers. Leur validation repose alors uniquement sur le maître d'ouvrage.

=> Certains indicateurs environnementaux secondaires importants (par exemple l'usage de l'eau) ne sont pas intégrés, alors qu'ils peuvent contribuer significativement à l'empreinte globale.

### Suites à donner

Ces retours seront présentés au comité de pilotage SEVE-TP afin d'alimenter la réflexion sur d'éventuelles évolutions et nouvelles fonctionnalités de l'outil.

Un atelier en présentiel est également prévu à Bruxelles avec l'ensemble des participants, dans l'objectif de formuler des recommandations communes et de partager les retours d'expérience.

## Étude : usage de l'eau dans les travaux publics

Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau et d'intensification des épisodes de sécheresse, la gestion de l'eau constitue un enjeu majeur pour le secteur des travaux publics. Les chantiers mobilisent de l'eau pour différentes opérations : compactage des matériaux, arrosage pour limiter les poussières, fabrication de bétons ou mortiers, nettoyage des équipements, hydrocurage, essais et mises en service des réseaux, etc.

Cependant, les données consolidées et représentatives sur les volumes d'eau consommés par type de chantier restent limitées. Cette absence de références rend difficile l'évaluation de la consommation d'eau des chantiers, l'identification des principaux postes de consommation, ou encore la mise en place de stratégies de sobriété et de réutilisation de l'eau.

Afin d'outiller les entreprises, qui peuvent être amenées à justifier de leur consommation d'eau auprès des maîtres d'ouvrage, il a été décidé de lancer une étude. Celle-ci a pour objectif de produire des valeurs de référence robustes et représentatives de la consommation d'eau sur les chantiers de travaux publics, ainsi que d'élaborer une méthodologie d'évaluation de cette consommation.

L'étude devra permettre d'identifier et de caractériser les usages de l'eau sur les chantiers de travaux publics (notamment selon qu'il s'agisse d'eau potable ou non), et de mesurer et quantifier les consommations associées aux différents postes d'usage, ainsi que leur variabilité.

Un travail d'identification des postes de travaux sur chantier utilisant de l'eau, qui seront intégrés au périmètre de l'étude, est en cours avec les syndicats de spécialités.

Dans ce cadre, la Direction de la Transition écologique a rencontré les agences de l'eau, qui disposent de dispositifs de financement à destination des entreprises et peuvent également soutenir des actions portées par les fédérations professionnelles. L'agence de l'eau Seine-Normandie a manifesté son intérêt pour accompagner la FNTP sur ce sujet. Un dossier de demande de subvention sera déposé.

En parallèle, une consultation de différents prestataires sera lancée dans les prochaines semaines.

## Haut Conseil pour le Climat : publication du rapport « Les politiques climatiques dans les territoires – Mieux mobiliser le potentiel des collectivités »

Le Haut Conseil pour le climat (HCC) a publié, le 3 avril, un rapport consacré à l'action des collectivités territoriales en matière d'atténuation des émissions, de puits de carbone et d'adaptation au changement climatique.

Le rapport met en avant que les collectivités territoriales sont au cœur de la mise en œuvre des politiques climatiques, mais que celles-ci restent trop complexes, en raison d'une organisation multi-niveaux et multi-acteurs, insuffisamment coordonnée et hétérogène selon les territoires.

Il souligne en particulier un manque de cohérence entre les politiques climatiques et les politiques sectorielles traditionnelles. Les choix d'aménagement ou de développement économique entrent encore fréquemment en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions ou d'adaptation, traduisant une intégration encore incomplète des enjeux climatiques dans les décisions publiques.

Par ailleurs, si la planification territoriale s'est généralisée, notamment via les PCAET et les Sradet, leur niveau d'ambition reste hétérogène et leur alignement avec les objectifs nationaux demeure insuffisant. Un autre constat majeur concerne le retard des politiques d'adaptation face à l'accélération des impacts du changement climatique. Les territoires sont déjà fortement exposés, de manière inégale, aux risques climatiques, mais les réponses apportées restent encore partielles et peu opérationnelles.

Ce décalage est renforcé par un déficit important de moyens financiers et humains. Les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques sont très supérieurs aux niveaux actuels, et les collectivités souffrent d'un manque d'ingénierie pour concevoir, financer et piloter les projets.

Pour s'aligner avec les objectifs climatiques nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le rapport estime que tous les échelons des collectivités territoriales doivent rehausser leurs dépenses d'investissement à des

niveaux estimés à +130 % pour le bloc communal, +240 % pour les départements et +80 % pour les régions (par rapport au niveau de 2022).

Face à ce constat, le rapport formule plusieurs recommandations, parmi lesquelles :

- pérenniser et systématiser l'exercice des COP ;
- mieux articuler, dans chaque Sradet, la thématique de lutte contre le changement climatique (incluant l'atténuation, les puits de carbone, l'adaptation et la résilience) avec les autres thématiques, afin que les objectifs de résilience et de neutralité carbone soient intégrés dans l'ensemble de la planification régionale ;
- encourager la réalisation de Plans pluriannuels d'investissement (PPI) alignés sur les objectifs climatiques ;
- anticiper les besoins fonciers liés à la transition climatique, notamment en accompagnant les collectivités dans les opérations de rachat de terrains ;
- examiner dans quelle mesure le transfert de compétence aux collectivités en matière de gestion des digues peut être effectivement supporté financièrement ;
- identifier les collectivités dont les besoins d'accompagnement technique ou de concertation ne sont pas suffisamment couverts, et prioriser leur accompagnement par les services de l'État.

### **Un agenda social ouvert à signature**

À la suite de la réunion paritaire du 31 mars dernier, un accord relatif à l'agenda social 2026 a été ouvert à signature jusqu'au 17 avril inclus.

Alors qu'il avait été initialement envisagé de ne pas conclure d'accord, les participants à la réunion du 31 mars ont finalement partagé un constat convergent quant à l'intérêt d'aboutir à un tel accord.

Deux éléments principaux ont motivé cette orientation. D'une part, il s'agit d'adresser un signal clair aux organisations ayant fait le choix d'une politique de la chaise vide (CFTC et FO), en affirmant la capacité des acteurs présents à poursuivre un travail de dialogue, de partage et de co-construction au sein de la branche, au bénéfice des salariés comme des entreprises.

D'autre part, cette démarche conduit la CFE-CGC à se positionner explicitement sur la signature ou non de l'accord, ainsi que sur sa volonté de participer pleinement au dialogue social dans la branche.

Dans cette perspective, et à la demande de la CFDT, il a été décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la CPPNI du mois de juin la présentation des travaux de l'OPPBTP relatifs à la prévention de l'usure professionnelle.

La CGT et la CFDT devraient être signataires.

### **Suppression annoncée de la liste des ECAP**

Après une période de suspension, le projet de suppression de la liste des ECAP a été réactivé. Nous avons récemment été reçus par le ministère du Travail, qui reconnaît la légitimité des arguments avancés par la FNTP.

Néanmoins, le ministère a confirmé sa décision de procéder à une suppression définitive. À cet égard, la solution envisagée pour éviter une disparition immédiate serait la mise en place d'une dégressivité du coefficient de déduction, sans modification préalable de la liste actuelle des ECAP. Il semble que l'objectif du Gouvernement soit d'aboutir à une suppression complète du dispositif à l'horizon 2030.

Dans cette perspective, le ministère envisage de créer un groupe de travail afin de réfléchir aux modalités de mise en œuvre de cette dégressivité.

La suppression de la liste des ECAP implique mécaniquement une hausse de la contribution OETH pour les entreprises de travaux publics dont la part des ECAP dans les effectifs est particulièrement élevée. Dans certaines entreprises, plus de 50 % des effectifs figurent sur cette liste. Cela accentuera la pression financière pesant sur les entreprises et augmentera mécaniquement le coût du travail.

Nous allons solliciter nos entreprises afin d'obtenir des retours de terrain et réfléchir collectivement aux modalités et au calendrier de cette dégressivité.

### **Régime intempéries : une feuille de route à préparer pour la FNTP**

Lors de l'intégration du risque canicule au régime de chômage-intempéries en juin 2024, il avait été acté que son taux de remboursement serait fixé à 80 % durant les trois premières années, puis pourrait être porté à 100 % à compter de la quatrième année, sur décision du conseil d'administration de CIBTP France et sous réserve de la compatibilité de cette évolution avec les règles de pilotage du fonds de réserve.

À cet égard, le conseil d'administration de CIBTP France, le 13 décembre 2023, avait fixé de nouvelles modalités de gestion du fonds de réserve. Conformément à ces règles, si, durant les trois campagnes précédentes, le montant du fonds de réserve dépasse quatre fois le niveau des cotisations de la dernière campagne liquidée, le conseil d'administration peut engager, via les caisses de congés payés, des rétrocessions de cotisations.

Le procès-verbal du conseil d'administration de CIBTP France du 17 décembre 2025 a néanmoins constaté qu'au 31 mars 2025, ce seuil n'est atteint que depuis deux campagnes consécutives. En conséquence, aucune rétrocession ne s'impose à ce stade. Cette perspective devrait toutefois se concrétiser à l'issue de la prochaine campagne.

Dans ce contexte, et au regard des remontées des entreprises adhérentes exprimant une insatisfaction quant aux remboursements accordés pour les arrêts de chantier liés au risque canicule, la FNTP souhaite établir une feuille de route.

Celle-ci visera, d'une part, à établir une vision statistique précise du recours au dispositif pour le risque canicule sur les trois dernières années et, d'autre part, à consulter les entreprises adhérentes afin de déterminer si elles souhaitent procéder à des rétrocessions de cotisations ou, au contraire, maintenir le niveau actuel de cotisation tout en renforçant les prestations liées à la prise en charge de ce risque appelé à s'intensifier sous l'effet du changement climatique.

Les travaux seront présentés lors de la prochaine commission sociale.

Cet enjeu revêt d'autant plus d'importance que la FFB a indiqué envisager une rétrocession de cotisations et/ou une baisse des cotisations intempéries.

### **Fortes chaleurs : une recommandation de la profession**

Le Bureau de la FNTP a également validé une recommandation relative à la suspension de l'activité lorsque les mesures de prévention ne permettent plus de garantir la sécurité des salariés.

Par cette recommandation, la profession entend renforcer l'engagement des entreprises dans la gestion de ce risque, améliorer l'implication des maîtres d'ouvrage et limiter l'exposition négative des métiers.

Cette mobilisation vise également à anticiper d'éventuelles évolutions réglementaires qui pourraient imposer des mesures plus contraignantes, notamment l'instauration de seuils de température au-delà desquels certaines activités seraient interdites.

### **CEP**

Le Bureau a validé le principe de l'élaboration d'un nouveau CEP destiné à anticiper l'évolution des métiers et des besoins en compétences pour la période 2027-2032, dans un contexte marqué par un choc démographique, un accroissement des enjeux liés à la transition écologique et des évolutions technologiques. Ce CEP est financé et piloté conjointement par la FNTP et la DGEFP.

### **Mentorat**

Le Bureau de la FNTP a validé le principe de la reconduction du dispositif de mentorat à l'ESTP, visant à accompagner de jeunes femmes ingénieures par des membres du Bureau. Ce dispositif pourrait être étendu à d'autres écoles et impliquer un nombre plus important de mentors.

### **Présentation du bilan de l'activité alternance 2025**

En matière d'apprentissage dans les travaux publics, 12 897 contrats ont été engagés par Constructys en 2025, soit une baisse de 6 % par rapport à 2024. La majorité de ces contrats, soit 72 %, sont conclus dans des entreprises de 50 salariés et plus, dont 46 % dans des entreprises de 300 salariés et plus. S'agissant des niveaux de certification visés, 26 % concernent un niveau 3, 14 % un niveau 4, 19 % un niveau 5 et 41 % des niveaux 6 et 7.

Concernant les contrats de professionnalisation, 1 258 contrats ont été engagés en 2025, ce qui représente une diminution de 12 % par rapport à 2024. Plus de la moitié de ces contrats, soit 53 %, sont conclus par des entreprises de 300 salariés et plus, et 74 % d'entre eux visent l'obtention d'un diplôme ou d'un titre.

La baisse observée dans les travaux publics apparaît plus marquée qu'au niveau national, où 846 700 contrats d'apprentissage ont débuté en 2025 dans les secteurs privé et public, soit un recul de 5 % par rapport à 2024.

À l'échelle nationale, l'apprentissage demeure par ailleurs très concentré dans les très petites entreprises, 44 % des contrats débutés en 2025 étant réalisés auprès d'employeurs de moins de 10 salariés.

Cette évolution était attendue, compte tenu de la diminution des dispositifs de soutien à l'apprentissage engagée depuis 2024, qui a particulièrement affecté les formations de niveaux 6 et 7 ainsi que les entreprises de plus de 250 salariés.

### **Passeport de prévention : ouverture du portail aux employeurs**

Le passeport de prévention est ouvert aux employeurs depuis le 16 mars.

Pour mémoire, doivent être déclarées dans le passeport de prévention les formations en santé et sécurité au travail répondant à trois conditions cumulatives, à savoir répondre à un objectif de prévention des risques professionnels ou à l'obligation générale de formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité, donner lieu à la délivrance d'une attestation de formation ou d'un justificatif de réussite au travailleur, et permettre la mobilisation des connaissances et compétences acquises lors de la formation sur un autre poste de travail exposant à des risques professionnels similaires.

L'employeur doit effectuer sa déclaration, ou vérifier celle réalisée par un organisme prestataire, dans un délai de neuf mois suivant soit la fin du trimestre au cours duquel la formation s'est achevée lorsque celle-ci donne lieu uniquement à la délivrance d'une attestation, soit la fin du trimestre au cours duquel débute la validité du justificatif de réussite délivré au titulaire.

Afin d'accompagner les employeurs dans l'utilisation de la plateforme, plusieurs outils sont mis à leur disposition, notamment un simulateur de déclaration permettant de déterminer si les formations doivent être déclarées dans le passeport de prévention, une foire aux questions dédiée, des tutoriels vidéo guidant pas à pas les démarches de déclaration, ainsi que des guides utilisateurs.

### **Plan d'actions pour lutter contre les accidents chez les jeunes**

Le Bureau de la FNTP s'est positionné en faveur de la création d'une pré-rentrée sécurité dans l'ensemble des centres de formation des travaux publics, afin de formaliser une véritable intégration à la sécurité pour les apprentis.

Une ambition commune a été affirmée : aucun apprenti ne doit intégrer un chantier de travaux publics sans avoir préalablement reçu une formation aux risques majeurs.

Le déploiement de ce dispositif sera progressif, avec une montée en charge complète prévue à l'horizon 2027.

### **PPSPS : publication du Q/R de la DGT**

Plus d'un an après la décision de la Cour de cassation du 14 janvier 2025, le ministère du Travail a publié, le 10 mars 2026, un « questions/réponses » précisant le périmètre de l'obligation d'établir un plan particulier de sécurité et de protection de la santé (PPSPS). Cette publication vient clore plus d'un an de discussions.

Il a en effet été nécessaire de démontrer à la DGT l'importance de circonscrire les effets de la jurisprudence, puis d'orienter le contenu du Q/R en faveur des entreprises et d'une prévention opérationnelle. Le principal risque identifié était qu'une obligation généralisée d'établir un PPSPS s'impose à tout intervenant sur chantier, alors même que ce document est particulièrement structurant, détaillé et contraignant, notamment en raison de l'inspection commune préalable qu'il suppose. Jusqu'à présent, cette exigence concernait principalement les sous-traitants.

À la suite des actions de la FNTP, sont désormais explicitement exclus de l'obligation d'établir un PPSPS les intervenants réalisant des livraisons ou enlèvements de matériels ou matériaux, y compris le retrait de déchets, des prestations en phase de conception, des prestations intellectuelles ou de contrôle sans intervention technique, des interventions se limitant à des mesures, relevés ou observations, ainsi que des interventions urgentes.

Par ailleurs, à la demande de la FNTP, et bien que cela ne soit pas formellement précisé dans le « questions/réponses », le ministère du Travail a confirmé que les chauffeurs mis à disposition avec engins dans le cadre d'un contrat de louage de choses, ainsi que les intérimaires, ne sont pas concernés par l'obligation d'établir un PPSPS. Cette précision fera l'objet d'une communication spécifique de la FNTP.

Le contenu du Q/R demeure toutefois partiellement insatisfaisant. D'une part, la définition de l'urgence apparaît trop restrictive, celle-ci étant entendue comme l'impossibilité de poursuivre le chantier en raison d'un dysfonctionnement ou d'une panne d'un équipement de travail ou d'une installation nécessaire aux travaux, ou encore lorsque la sécurité des intervenants est menacée de manière imminente, par exemple en cas de risque d'effondrement ou d'électrification. D'autre part, l'absence d'association de la maîtrise d'ouvrage et du coordonnateur SPS dans la décision d'établir ou non un PPSPS est regrettée, la responsabilité reposant de fait uniquement sur les entreprises.

Dans sa communication, la FNTP invitera ainsi ses adhérents à solliciter le coordonnateur SPS en cas de doute sur l'obligation d'établir un PPSPS, afin d'engager sa co-responsabilité. En tout état de cause, en l'absence de PPSPS, des mesures compensatoires devront être mises en place afin de garantir la sécurité des intervenants.

Enfin, au-delà de la communication à venir, la DPST a déjà présenté le contenu du Q/R dans plusieurs instances, notamment en commission santé-sécurité, en commission marchés de Routes de France, au sein du comité levage de la FNTP ainsi qu'au groupe juridique de la Direction des affaires juridiques.

### **Projet de réforme sur les risques chimiques : réunion FNTP / cabinet du ministère du Travail**

À la demande de la FNTP, un échange a eu lieu avec le cabinet du ministre du Travail et les équipes de la DGT le 1er avril dernier. À l'ordre du jour de cette rencontre, la FNTP a souhaité faire un point sur le projet de réforme relatif aux risques chimiques (RC), mais également sur le dossier de l'amiante environnemental dans les carrières alluvionnaires.

#### **Réforme du risque chimique**

La FNTP est clairement identifiée comme un acteur d'importance dans l'acceptabilité de cette réforme ; les pouvoirs publics sont donc particulièrement attentifs à ses remarques. Cela étant, le texte ne semble pas encore totalement stabilisé et des zones de flou demeurent. Cela offre l'opportunité de porter à leur attention nos points de vigilance.

La réforme confèrerait enfin à nos travaux sur la silice une portée juridique, permettant de sécuriser les entreprises dans le déploiement de leurs mesures de prévention et de minimiser le risque pénal afférent. En effet, la réforme permettrait à des référentiels de branche ou de secteur de proposer des règles de l'art sur la base de mesurages réalisés in situ. Le respect de ces règles de l'art permettrait un allègement considérable des obligations des entreprises.

Nous veillons, en matière de méthode, à ce que ce référentiel ne soit pas paritaire, ce qui compliquerait la reprise de nos travaux.

Nous nous interrogeons toutefois sur l'articulation de ce volet « risques chimiques » avec le second volet de la réforme portant sur l'aération et la ventilation des lieux de travail.

#### **Prévention de l'inhalation de poussières sur les lieux de travail**

Les chantiers seraient désormais concernés par l'obligation de prévenir l'inhalation de poussières (hors silice). Jusqu'ici, seuls les locaux de travail clos étaient visés par le décret « poussières ». Concrètement, cela implique la mise en place de mesures de prévention collective.

Nous avons alerté le cabinet sur les difficultés opérationnelles, notamment sur la manière d'aérer ou de ventiler un chantier en extérieur, sur la distinction entre les poussières issues de l'activité des travaux publics et les pollutions extérieures, sur l'impact des conditions atmosphériques, ainsi que sur la répartition des responsabilités avec la maîtrise d'ouvrage.

Le cabinet, comme la DGT, n'ont pas été en mesure d'apporter de réponse. Notre inquiétude porte principalement sur le cumul de ces obligations en matière d'aération avec celles relatives aux risques chimiques.

### Carrières alluvionnaires et amiante naturel

Le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) a identifié la présence de fibres sur 16 carrières alluvionnaires qui fournissent des matériaux à nos entreprises.

La DGT, via les DREETS territoriales, s'appuyant sur le décret du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de la commercialisation de l'amiante et sur le principe de précaution, demande aux entreprises d'appliquer à leurs salariés les conditions de travail prévues à la « sous-section 4 du Code du travail ». Les interventions dites en « sous-section 4 » visent les opérations de maintenance, de réparation ou d'entretien sur des matériaux, équipements ou matériels susceptibles de provoquer l'émission de fibres d'amiante. Elles imposent notamment la formation des intervenants, l'élaboration d'un mode opératoire décrivant les processus, ainsi que l'estimation du niveau d'empoussièrément pour chaque opération. En synthèse, il s'agit d'une procédure lourde impliquant l'achat d'équipements de protection, des formations spécifiques, des temps d'exposition limités et des EPI contraignants.

Le cabinet du ministre du Travail, rencontré par la FNTP le 1er avril, a reconnu la complexité de ce dossier. Il a indiqué qu'une instruction était en cours et serait prochainement communiquée de manière coordonnée avec les autres ministères afin de définir des règles de fonctionnement homogènes. Cette instruction portera sur la poursuite du déploiement du protocole relatif à l'étiquetage et à la traçabilité, l'information des entreprises utilisatrices, le type de prévention à appliquer en fonction des résultats des analyses, l'application de la prévention amiante sous-section 4 aux 16 carrières classées en catégorie 1, ainsi que les mesures à mettre en place pour les carrières étrangères susceptibles d'importer des alluvions contaminées.

À noter, par ailleurs, que le sujet des terres excavées lors des travaux de terrassement sera traité dans le cadre de la réglementation relative au repérage amiante avant travaux, dont l'arrêté d'application est également en cours d'élaboration. Pour rappel, cette obligation incombe au donneur d'ordre.

### Séminaire du réseau des communicants

Le 19 mars dernier, la Maison des Travaux Publics a réuni plus de 40 communicants du réseau pour la première édition du Séminaire des communicants. Cette journée a permis d'aligner le réseau sur les temps forts 2026, la préparation du Forum 2027, la structuration des outils communs et les bonnes pratiques de communication, avant une séquence dédiée aux usages concrets de l'intelligence artificielle pour les métiers de la communication.

Une matinée pour aborder **des sujets clés** sur nos campagnes et pratiques :

- les temps forts 2026 et la préparation du Forum 2027
- la structuration de nos outils (CRM, emailing, sites)
- les bonnes pratiques sur les réseaux sociaux
- le bon usage des relations presse

L'après-midi a été consacré à des cas d'usage très concrets de l'intelligence artificielle pour les communicants : préparation de contenus, appui à la veille, aide à la structuration des messages et identification de gains de temps possibles dans les pratiques quotidiennes.

Le prochain webinaire des communicants aura lieu le 30 avril 2026. Le principe retenu est désormais d'un rendez-vous mensuel, avec une alternance entre informations réseau et sujets plus inspirants.

### Revue des collections

Le travail de refonte est désormais suffisamment avancé pour se traduire en livrables concrets. La recommandation retient une réduction de la gamme de **17 à 10 formats**, structurés autour de quatre usages : comprendre, agir, convaincre et informer. Les prochaines étapes sont identifiées : produire les gabarits graphiques, rédiger un guide de contribution pour aider chaque direction à choisir le bon format selon la cible, puis organiser un comité éditorial. L'enjeu est double : **rendre les contenus plus lisibles pour les publics et plus simples à produire en interne.**

### Soirée des Innovations 2026

À l'occasion de la Journée mondiale de la créativité et de l'innovation des Nations Unies, célébrée chaque année le 21 avril, la FNTP organise une soirée dédiée aux innovations, sur le thème « La place du numérique dans la construction », avec le programme suivant :

- À 16h30, un café participatif sera proposé, permettant aux participants d'échanger et de contribuer à un « mur des irritants » afin d'identifier les freins et les leviers de l'innovation ;
- À 17h15, l'ouverture officielle sera suivie d'une conférence intitulée « Genèse et évolution, de la carte au jumeau numérique », animée par le Pr Zoubeir Lafhaj (École Centrale Lille) ;
- Une table ronde consacrée au « jumeau numérique » réunira Maud Guizol (Colas), Hélène Peskine (Cerema), Nicolas Relun (EDF Renouvelables) et Jean-Philippe Jouve (SNCF Réseau) ;
- Les résultats de l'enquête FNTP sur l'intelligence artificielle seront ensuite présentés ;
- Une seconde table ronde, dédiée à « l'intelligence artificielle et la construction », réunira Claire Guidi (FFB), Jonathan Chemouil (Demathieu Bard), Maxime Boyer (Leonard, VINCI) et Nicolas Leberruyer (Volvo CE) ;
- Une intervention intitulée « LLMs, from black box to glass box » sera proposée par Rabah Ouldnooughi (chercheur en IA, Georgia Institute of Technology) ;
- La soirée se conclura à 19h30 par un cocktail.

L'accueil, dès 16h30, permettra d'engager des échanges autour du sens de l'innovation et des freins rencontrés dans les entreprises, qui feront l'objet d'une restitution en fin de conférence.

### Focus : audit de huit grands projets européens par la Cour des comptes européenne

Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) constitue l'épine dorsale du réseau continental et comprend de nombreux projets transnationaux de grande envergure, essentiels à l'amélioration de la connectivité. En 2013, les États membres se sont engagés à achever le réseau central RTE-T à l'horizon 2030. Dans un rapport publié en février 2026, actualisant un avis rendu en 2020, la Cour des comptes européenne (CCE) a analysé les coûts et délais

de huit grands projets emblématiques du RTE-T. Elle estime que « les perspectives pour 2025 sont plus sombres qu'en 2020 et très éloignées des objectifs initialement fixés ».

En 2020, la CCE avait constaté que les coûts réels des huit mégaprojets examinés, corrigés de l'inflation, avaient augmenté de 47 % par rapport aux estimations initiales. Ces projets, qui concernent 13 pays, dont la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, la France et l'Italie, ont bénéficié de 15,3 milliards d'euros de financements européens et accusent un retard moyen de 17 ans. Ces retards s'expliquent par plusieurs types de difficultés, notamment des problèmes techniques imprévus, la pandémie de Covid-19 et la guerre menée par la Russie en Ukraine.

Hors inflation, le coût total des projets analysés a augmenté de 82 % par rapport aux estimations initiales. Cette hausse est notamment imputable à deux liaisons ferroviaires majeures : la Rail Baltica, qui doit relier Tallinn à Varsovie via Riga et Kaunas, dont les coûts ont augmenté de 291 %, et la LGV Lyon-Turin, pour laquelle la hausse atteint 127 %. Le tunnel de base du Brenner, construit par Implenia et Webuild entre Innsbruck, en Autriche, et le nord de l'Italie, dont l'objectif principal est de transférer le fret de la route vers le rail, coûtera 40 % de plus que prévu initialement. Son ouverture est désormais envisagée au plus tôt en 2032, alors que sa mise en service était initialement prévue en 2016. La CCE avait déjà révisé cette échéance en la reportant à 2028 dans son rapport publié cinq ans auparavant.

Le coût de la liaison routière et ferroviaire du Fehmarn Belt, entre le Danemark et l'Allemagne, a augmenté de 52 %, et son inauguration est prévue pour 2029, soit un retard de quatre ans, avec la possibilité d'un nouveau report jusqu'en 2031.

Le canal Seine-Nord Europe, construit notamment par Vinci, Eiffage et NGE, et destiné à faciliter le transport de marchandises entre le Benelux et la région parisienne, a également connu d'importants dépassements de coûts, de l'ordre de 225 %.

La ligne ferroviaire « Y basque », qui doit relier les trois capitales basques (Vitoria, Bilbao et San Sebastián), devait être opérationnelle en 2010 selon le calendrier initial, puis en 2023 selon le plan révisé en 2020. Elle ne devrait désormais pas être prête avant 2030 au plus tôt, les auditeurs estimant que 2035 constitue une échéance plus réaliste.

S'agissant des deux derniers projets, l'autoroute A1 en Roumanie et la ligne ferroviaire E59 en Pologne, réalisée par Colas Rail, les dernières estimations de coûts sont inférieures aux projections initiales. Les coûts de la ligne E59 ont ainsi diminué de 18 %, sans que les auditeurs ne fournissent d'estimation quant à sa date d'ouverture, tandis que les coûts de l'autoroute A1, reliant Bucarest à la frontière hongroise, sont inférieurs de 11 % aux prévisions. Les perspectives d'achèvement se sont améliorées et une mise en service avant 2030 apparaît possible.

Malgré les difficultés critiques rencontrées dans le cadre de ces huit mégaprojets, le rapport de la CCE souligne que la Commission européenne n'a jamais utilisé les instruments juridiques dont elle dispose pour obtenir des éclaircissements sur les retards.