LES TRAVAUX PUBLICS FÉDÉRATION NATIONALE

COMITÉ DE DIRECTION

31 MARS 2025

CONTEXTE

La situation économique mondiale — et en particulier celle des États-Unis — n'est pas sans effet sur l'économie française, et celle-ci pourrait encore se détériorer dans les semaines à venir. Le Président des États-Unis, Donald Trump, annoncera le 2 avril prochain son plan sur les tarifs douaniers, avec des conséquences potentiellement redoutables. Au-delà de ce qui aurait pu être perçu comme des techniques de déstabilisation pour obtenir un avantage comparatif dans les négociations, la politique de Donald Trump semble correspondre à un véritable plan de réindustrialisation des États-Unis au risque de plonger l'économie américaine et mondiale en récession, voire en stagflation, pour une période qui se voudrait transitoire.

Deux sujets d'actualité à l'ordre du jour du Bureau de la FNTP du 2 avril :

La sécurisation juridique des projets d'infrastructures
Avec l'arrêt du chantier de l'A69, qui pose un véritable problème de contrôle d'opportunité des projets par le juge, l'enjeu pour la FNTP est de modifier le droit pour sécuriser tous les projets d'infrastructures en encadrant dans le temps les différentes étapes administratives (DUP et autorisation environnementale) et prévoir une reconnaissance de la DUP et de la raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets d'intérêt national et européen.

La conférence de financement des mobilités – Ambition France Transports
Prévue à partir de mai 2025, cette conférence portera sur deux axes principaux :
- ↳ le financement des mobilités en général ;
- ↳ l'avenir des concessions autoroutières en particulier.

Conjoncture

Un début d'année sur l'élan de la fin 2024
2025 a démarré pour les travaux publics sur une dynamique comparable à celle enregistrée en fin d'année 2024 : **le volume d'activité reste en hausse d'un peu plus de +3 % en janvier comparé à janvier 2024** tandis que les prises de commande continuent aussi de progresser. Ces tendances ont été confirmées par les chefs d'entreprises présents lors de la dernière Commission des Affaires économique du 26 mars dernier.

Toutefois, le vote tardif des budgets locaux et l'inflexion notable à la baisse des appels d'offres publics (-9% en janvier-février comparé à la même période 2024) viennent aussi appuyer le scenario d'un ralentissement intervenant à partir du second semestre/fin d'année.

Suivi des budgets primitifs : les premières tendances se confirment
Sans surprise, sur la base de 28 premiers budgets analysés, les dépenses TP des départements sont en fort recul. L'effort TP chute ainsi de près -11% pour cet échantillon (dans le détail : investissement direct : -10,6% | subventions aux autres collectivités : -13,6% | entretien : -8,8%).

Seuls quatre départements augmentent leurs dépenses, tous les autres étant en baisse. Petite lueur d'espoir, les droits de mutation sont repartis à la hausse depuis 3 mois (à un peu plus de +10%).

Côté Métropole, à partir de 8 premiers budgets sur les 20 que nous collectons, la dynamique des investissements demeure forte en cette dernière année de cycle électoral avec des dépenses TP qui progressent pour plusieurs métropoles dans une fourchette comprise entre +14% et +17% (dans le détail : Aix-Marseille : +16,5% | Nantes : +16,9% | Rouen : +14,6% | Toulouse : +14,3%). Nancy, Rennes et Nice ont en revanche voté des budgets en baisse sensible.

Sécurisation des procédures des projets d'infrastructures

Les projets d'infrastructures, et en particulier les grands projets, font historiquement face à une multiplication des autorisations administratives, un allongement des délais d'instruction et un traitement hétérogène des dossiers par les services de l'État.

Les autorisations nécessaires au démarrage d'un chantier, et plus spécifiquement l'Autorisation Environnementale unique, faute d'être suffisamment encadrées en termes de cahier des charges et délais d'instruction sont devenus **les premiers freins à la sortie de projet d'investissement**. Par ailleurs, l'incertitude qui pèse sur la délivrance de ces autorisations désorganise les chantiers et retarde régulièrement la mise en œuvre opérationnelle des travaux.

Depuis toujours, les Déclarations d'Utilité Publique (DUP) qui permettent l'expropriation des terrains situés dans l'emprise des projets sont attaquées. Ce n'est toutefois que depuis une dizaine d'années que les Autorisations Environnementales font elles aussi l'objet de recours, presque systématiques, des Associations de Protection de l'Environnement, qui par leur agrément étatique, disposent du droit à agir en justice contre une décision administrative qui causerait des dommages à l'environnement.

L'unification de l'Autorisation Environnementale en 2017, auparavant organisée distinctement en une autorisation Loi sur l'eau, une autorisation de défrichement et une autorisation de dérogation aux espèces protégées, peut être identifiée comme l'une des explications. La faible acceptabilité des projets, par le milieu associatif notamment, en est une autre. Quelques projets emblématiques ont fait ces dernières années la Une de la presse, tels que le contournement de Beynac ou le CDG Express, dont les Autorisations Environnementales ont été annulées partiellement par les juges administratifs. Mais très récemment, c'est l'Autorisation Environnementale du projet de l'A69 qui a été totalement annulée par le Tribunal Administratif de Toulouse, stoppant ainsi nets les travaux déjà très largement engagés.

En cause, **l'appréciation du caractère de RIIPM (Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur), condition nécessaire à l'autorisation de dérogation au principe d'interdiction de destruction, au sens d'altération, des espèces protégées** (et de leurs habitats) prévu dans la Directive européenne Habitats de 1992 et repris dans le Code de l'Environnement.

Proposition FNTP : amendement adopté en Commission
Les difficultés rencontrées sont essentiellement liées à **une question de temporalité des différentes étapes d'un projet**. En effet, la dérogation « espèces protégées » ne peut être sollicitée que dans le cadre de la demande d'Autorisation Environnementale, soit à un stade très avancé de la préparation d'un chantier. En pratique, elle est donc totalement déconnectée de la Déclaration d'Utilité Publique, qui obtenue très en amont, se trouve en principe purgée de tous recours. La reconnaissance de l'Utilité Publique d'un projet et la reconnaissance de son caractère de RIIPM s'avèrent donc aujourd'hui appréciées par des services de l'État différents à des étapes différenciées et ainsi soumises à des risques de recours distincts.

Il est nécessaire **d'établir le caractère de RIIPM au stade de la DUP**, dès lors qu'il est acquis qu'au regard des emprises foncières, le projet aura inéluctablement des incidences sur les espèces protégées. C'est à ce moment précis qu'il convient de contrebalancer les enjeux sociaux et économiques au regard des impacts sur l'environnement. Aussi, il doit être pallié l'absence d'encadrement des recours contre les Autorisations Environnementales et des délais de jugement associés.

Enfin, **pour les grands projets d'envergure nationale ou européenne**, les pouvoirs publics devraient pouvoir, **par décret en Conseil d'État, leur octroyer automatiquement la qualité de DUP et de RIIPM**.

Quelles issues pour l'A69 ?

Le Tribunal administratif de Toulouse **a annulé l'Autorisation Environnementale** dans son intégralité par un jugement du 27 février 2025. Les principales dates à retenir sont :

- DUP : 19/07/2018
- Autorisation Environnementale : 01/03/2023
- Recours : 03/07/2023

Quid de la reprise des travaux ?
L'État a introduit auprès de la Cour administrative d'appel de Toulouse une demande de sursis à exécution de la décision du tribunal, de sorte que les travaux puissent reprendre. Selon l'exécutif, la cour devrait rendre son arrêt dans les deux mois. Pour rappel, sur le cas du CDG Express, le calendrier avait été le suivant :

- DUP : 11/04/2017
- Autorisation Environnementale : 11/02/2019
- Recours : 07/06/2019
- TA Montreuil 09/11/2020 : annulation partielle
- Appel Etat : 16/11/2020
- CA Paris : sursis exécution 18/03/2020

Validation de l'Autorisation Environnementale par les juges ?
L'Etat a également fait appel le 24 mars du jugement du tribunal administratif annulant le projet.

Validation de l'Autorisation Environnementale par une Loi de validation ?
Cette loi de validation a pour objet la validation rétroactive d'un acte administratif reconnu illégal par un juge ou susceptible de l'être. Il a été procédé au dépôt le 18 mars 2025 à l'Assemblée nationale (Jean Terlier et Philippe Bonnecarrere) et au Sénat (Philippe Folliot et Marie-Lise Housseau) d'une PPL de validation des arrêtés portant Autorisation Environnementale « en tant qu'ils reconnaissent une RIIPM au projet ».

Projet de loi Simplification : retour sur la version du texte adopté par la Commission spéciale de l'Assemblée nationale

Axes majeurs à retenir

- **Suppression du dispositif de généralisation des variantes** (Action FNTP au Sénat - amendement adopté)
- **Maintien de la mesure de pérennisation du seuil de gré à gré** des marchés de travaux à 100 000 €
- Rejet du dispositif d'unification du contentieux administratif (amendement gouvernemental)
- Maintien du dispositif d'encadrement le délai entre la décision d'attribution d'un marché et sa notification
- Rejet de la mesure de suppression des Comités ministériels de transaction (qui font échec aux tentatives de règlement amiable des différends entre l'État et les entreprises) (Action FNTP - amendement rejeté)
- **Suppression du test PME** et du Haut Conseil à la simplification
- Adoption du dispositif de sécurisation des projets d'infrastructures : **DUP emporte la RIIPM et décret en Conseil d'État reconnaissant DUP et RIIPM pour les projets d'envergure nationale ou européenne** (Action FNTP - amendement adopté lien) et de l'amendement de repli DUP présume RIIPM lien.

Liasse FNTP pour la séance publique

Titre III - Faciliter l'accès de toutes les entreprises à la commande publique

Amendement n°1 - Harmonisation et généralisation des variantes (réintroduction de l'amendement supprimé)
Amendement n°2 - Simplification du régime de calcul des avances
Amendement n°3 - Généralisation du versement des avances
Amendement n°4 - Instauration d'un mécanisme de sanction pour les entités publiques en cas de retard de paiement

Titre V - Faciliter et sécuriser le règlement des litiges

Amendement n°5 - Harmonisation du régime de la retenue de garantie prévu dans les marchés privés sur celui applicable aux marchés soumis au Code de la commande publique
Amendement n°6 - Suppression des Comités ministériels de transaction

Titre VII - Faciliter l'essor de projets industriels et d'infrastructures

Amendement n°7 - Suppression de la dérogation au paiement direct du sous-traitant pour les projets ENR en mer et les projets de création ou de modification d'un ouvrage de réseau public de transport
Amendement n°8 - Instauration d'une compétence spéciale du Conseil d'Etat en matière de recours contre l'autorisation environnementale d'un projet d'infrastructure
Amendement n°9 - Encadrement des délais de jugement d'un recours (délai max de 10 mois) contre l'autorisation environnementale
Amendement n°10 - Facilitation de l'essor des projets de transports automatiques guidés de personnes ou de biens en site propre

Révision des directives marchés publics

La révision des directives marchés publics et concessions de **2014 est inscrite dans le programme de la Commission européenne 2024-2025**. Sans aucune consultation des parties prenantes (acheteurs publics et entreprises), la Commission européenne a simplement repris à son compte les conclusions de la Cour des comptes européenne et du Conseil de l'Union européenne jugeant inefficace le système actuel et récurrente la faible concurrence sur les marchés publics.

La consultation publique sur les 4 directives marchés publics est fermée depuis le 7 mars. La FNTP y a répondu et adressé **une note de position, qui a été remise également au Cabinet de Stéphane Séjourné lors d'une entrevue organisée à Bruxelles le 27 mars** en présence d'Emmanuèle Perron, Présidente de la Commission Droit & Marchés de la FNTP.

Au regard de l'objectif majeur recherché par la Commission européenne en matière de simplification, la FNTP considère que la stabilité des règles européennes en matière de commande publique est une priorité. En effet, l'appropriation de tout nouveau texte, tel que les directives, est un exercice difficile pour les entreprises, particulièrement les TPE/ PME. Il a également pu être démontré au cours des travaux préliminaires que les autres axes prioritaires défendus par la Commission européenne motivant la révision des directives (souveraineté, innovation et achat durable) sont d'ores et déjà traités dans les directives marchés publics ou d'autres véhicules. Enfin, il est mis en exergue le fait que les problématiques rencontrées par les entreprises notamment en termes de délais de paiement ne sauraient être résolues par les directives dont le champ d'application est limité à la passation des marchés.

La FNTP a donc conclu, tout comme le MEDEF et la CPME, qu'il n'était pas opportun dans un contexte économique perturbé de procéder à la révision des directives marchés publics mais plutôt de privilégier la sensibilisation des parties aux règles applicables et aux mécanismes existants souvent méconnus. Si toutefois la révision des directives devait être engagée, la FNTP défendra prioritairement **le maintien du « lien avec l'objet du marché »**, le maintien de la faculté au niveau des acheteurs de définir et choisir les critères et les conditions d'exécution d'ordre environnemental et social ainsi que l'autorisation systématique des variantes afin de favoriser l'innovation.

Projet de directive « Omnibus »

Le 26 février dernier, la Commission Européenne a présenté le Paquet Omnibus (directives « stop the clock » et « content ») **visant à simplifier plusieurs textes clés du green deal, dont la CSRD, la CS3D et la Taxonomie verte.**

Les principales annonces

- Relèvement du seuil pour la 2eme vague à 1000 salariés et + 50 millions d'euros de CA ou + 25 millions d'euros de Bilan.
- Report de deux ans pour les vagues 2 et 3.
- Simplification du Set 1 : les ESRS tous secteurs sont révisées par un acte délégué dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la directive (incluant « une réduction substantielle » du nombre de points de données selon la terminologie utilisée par la Commission européenne).
- Abandon du Set 2 : les ESRS sectorielles ne sont finalement pas adoptées dans le cadre des actes délégués.
- Plafond dans la chaîne de valeur et norme volontaire : les informations à obtenir dans la chaîne de valeur sont limitées à celles définies dans une norme volontaire, adoptée par acte délégué dans les 4 mois suivant l'entrée en vigueur de la directive, ainsi qu'aux informations usuellement demandées dans le secteur.
- Assurance : La perspective d'une assurance raisonnable est écartée. La Commission européenne fournira des lignes directrices sur l'assurance limitée, en remplacement des normes d'audit.

Prochaines étapes : ces propositions vont être examinées par le Parlement européen et le Conseil de l'UE avant adoption. **La FNTP a présenté au groupe de travail constitué par des représentants des membres du Bureau les propositions d'amendements portées par la MEDEF. Une nouvelle note de position qui a vocation à irriguer le MEDEF et la FIEC a été élaborée sur la base des échanges et sera validée lors du prochain bureau de la FNTP.**

Moratoire REP PMBC

Les 15 fédérations professionnelles parties prenantes de la REP PMCB ont obtenu un moratoire sur la poursuite de la mise en œuvre de la REP, s'opposant à l'augmentation de l'écocontribution. Une première réunion de concertation avec le cabinet de la Ministre de la Transition écologique est prévue vendredi 4 avril.

Reconnaissance de SEVE-TP

Les travaux de déploiement et de reconnaissance de SEVE se poursuivent avec :

- Une insertion dans le site https://achats-durables.gouv.fr pour l'Assemblée Générale de la FNTP du 26 juin.
- La mise en place d'un comité des experts des parties prenantes de l'outil le 28 avril prochain, afin de valider la mise à jour et l'intégration de nouvelles sources de données. Ce comité constituera le socle de gouvernance qui permettra d'assurer dans le temps la robustesse et la reconnaissance de SEVE par l'ensemble des acteurs de la construction d'infrastructures.
- Des développements majeurs de l'outil prévus pour 2025 avec une amélioration de la performance technique et de nouvelles fonctionnalités.

Le tout s'appuiera sur un plan de communication renforcé via des campagnes digitales, des webinaires réguliers et un réseau actif d'utilisateurs pour promouvoir l'adoption de l'outil grâce au soutien de la Direction de la Communication.

Alimentation des chantiers en énergies
Groupes de travail

Pour rappel, le groupe de travail GT5 « Engins de chantier » de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, avait déterminé que les petits engins de chantier évolueraient vers l'énergie électrique, alors que les plus gros resteraient thermiques, alimentés en biocarburants de type HVO.

La dernière version de la Stratégie Nationale Bas Carbone a repris ces éléments, en reconnaissant les engins de chantier comme faisant partie des prioritaires, après bien sûr l'alimentation humaine et les puits de carbone, mais au même rang que les engins agricoles, et les usages aériens et maritimes.

Cependant, deux limites apparaissaient sur ces deux usages électriques et biocarburants

- Pour les engins électriques, l'enjeu majeur reste le branchement électrique des chantiers, car les temps d'attentes peuvent souvent dépasser largement la durée du chantier,
- Une première étude menée par le SGPE avait estimé que les quantités de biomasse disponibles pour produire ces biocarburants, après les autres usages plus prioritaires, étaient très insuffisant. Cette première étude avait pourtant été critiquée dès sa sortie, notamment par le Syndicat des Energies Renouvelables.

Afin d'avancer vers la décarbonation des engins de chantier, et donc résoudre les deux questions précédentes, la Direction Technique et Recherche va travailler cette semaine avec deux réunions de lancement :

- D'un groupe de travail quantités disponibles de biomasse et de biocarburants, ainsi que des solutions industrielles à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de la profession. Ce groupe de travail sera mené avec tous les utilisateurs potentiels de biocarburants, dont l'agriculture et l'aviation, ainsi que des producteurs potentiels,
- D'un groupe de travail avec les organisations représentant les collectivités locales (FNCCR, AMF, ADF,….) pour rédiger un guide d'accompagnement des collectivités pour faciliter le branchement des chantiers, avec la participation active des distributeurs d'énergie (Enedis notamment), et de la FNCCR.

Semaine #ActeursPourLaPlanète

Une opération de communication lancée en 2022 par la FNTP et inscrite dans la durée

Ce temps fort annuel, initié par la FNTP et déployé sur l'ensemble du territoire par les FRTP, a été instauré six mois après la présentation de la feuille de route de la profession en matière de transition écologique, reposant sur deux engagements majeurs :

- La réduction de 40 % des émissions carbone liées aux chantiers d'ici 2030, portée par les entreprises de travaux publics ;
- Un plan d'investissement annuel de 30 milliards d'euros dans les infrastructures de mobilité, d'eau et d'énergie, indispensable pour réussir la transition écologique de notre pays.

Cette semaine se donne plusieurs ambitions…

- Promouvoir le secteur des travaux publics comme acteur clé de la transition écologique ;
- Réaffirmer le lien entre infrastructures et transition écologique, en soulignant leur utilité publique ;
- Se positionner comme partenaire des maîtres d'ouvrage et mettre en lumière les financements mobilisables ;
- Valoriser l'image de nos métiers et renforcer l'attractivité de la profession auprès des jeunes et du grand public.

…et vise plusieurs cibles.

- Élus et candidats aux élections municipales ;
- Collectivités territoriales (communes, intercommunalités, départements) ;
- Entreprises et professionnels secteurs ;
- Grand public et jeunes en orientation.

Les FRTP mettent en place différents types d'évènements comme des visites de chantiers ou des webinaires à destination de nos adhérents, pour valoriser nos outils (Omega, SEVE, etc.). Cette campagne nationale est portée par l'ensemble de la profession, avec une forte mobilisation des syndicats de spécialités.

Édition 2025 : « Investir pour l'avenir de nos communes »

À l'approche des élections municipales de mars 2026, un phénomène bien connu refait surface : le ralentissement des investissements en travaux publics. Cette période de transition politique engendre souvent une baisse d'activité, avec des conséquences directes sur l'entretien des infrastructures et le dynamisme économique local. La transition écologique nécessite des choix politiques forts et une continuité de l'action publique, même en période électorale. Il est donc essentiel de sensibiliser les élus locaux et les candidats à l'importance de maintenir l'investissement en travaux publics pour garantir la résilience et l'attractivité des territoires.

Cette édition 2025 se donnera comme ambition de sensibiliser les élus et les futurs candidats aux élections municipales à l'importance du maintien de l'investissement public local et de réaffirmer le lien entre infrastructures et transition écologique, en travaillant sur l'acceptabilité des chantiers grâce à leur utilité publique.

Elle se tiendra la semaine du 6 octobre 2025. À noter que le salon Pollutec se tiendra la même semaine. Il s'agit du salon de référence dédié aux solutions environnementales pour l'industrie, les villes et les territoires. Il rassemble chaque année à Lyon les acteurs clés de la transition écologique autour de l'innovation, de la décarbonation, de la gestion de l'eau, des déchets ou de l'énergie. La FNTP y sera présente et disposera d'un

Un kit de communication à destination du réseau
Un kit clé en main sera mis à disposition des Fédérations régionales pour leur permettre de déployer facilement des actions locales. Ce kit comprendra plusieurs types de supports : affiches, flyers et bannières digitales aux couleurs de l'événement, communiqué de presse type personnalisable à l'échelle régionale, éléments de langage sur les grands axes de la campagne : maintien des investissements, transition écologique, attractivité des métiers. En parallèle, les études des CERC seront réactualisées pour servir de base aux argumentaires.

Webinaire, une nouvelle formule testée et approuvée
La 15ème édition du webinaire du Social, qui s'est tenue le jeudi 27 mars, a été l'occasion de lancer **une nouvelle formule** pour ce type de communication à destination de nos adhérents. Place désormais à un format plus dynamique, animé et rythmé, dans lequel les juristes ont pu intervenir et présenter leurs sujets sous forme de conférence, en direct depuis l'amphithéâtre de la Maison des Travaux Publics.

Ce nouveau format a été largement apprécié tant par les équipes que par les participants, et a vocation à être reconduit. Parmi les évolutions notables :

- Un accompagnement par deux techniciens en régie, permettant aux juristes de se concentrer pleinement sur leur intervention, sans se soucier des aspects techniques.
- Une réalisation soignée, offrant aux spectateurs un confort optimal pour suivre le webinaire.
- L'intégration de synthés pour présenter chaque juriste et sa fonction pendant son intervention.
- La mise à disposition d'un **replay** pour les adhérents dans l'espace réservé de notre site internet.

Ce format pourra être décliné au profit d'autres Directions. Son succès repose sur une régularité, des thématiques bien identifiées et une préparation rigoureuse, tant sur le fond que sur la forme. La Direction de la Communication se tient à votre disposition pour vous accompagner dans l'organisation de vos futurs webinaires.

Le replay de cette première édition est à consulter dans l'espace réservé sur notre site internet.

Ouverture à signature de l'accord sur l'attractivité des métiers dans les travaux publics

Le projet d'accord attractivité est ouvert à signature jusqu'au 2 avril 2025. Pour rappel, la validité d'un accord de branche est subordonnée à la signature par des organisations syndicales ayant recueilli au moins 30% des suffrages exprimés dans la branche et ne pas faire l'objet d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales ayant obtenu au moins 50% des suffrages exprimés.

Publication de l'arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en nature

L'arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en nature pour le calcul des cotisations de sécurité sociale des salariés affiliés au régime général et des lariés affiliés au régime agricole a abrogé et remplacé l'arrêté du 10 décembre 2002.

Cet arrêté est applicable aux cotisations et contributions dues au titre des périodes d'activité courant à compter du 1er février 2025.

Pour rappel, l'arrêté du 10 décembre 2002, dans sa dernière version, intégrait un système de forfait pour les principaux avantages en nature (nourriture, logement, outils NTIC, véhicule) et prévoyait la possibilité de l'employeur d'opter pour une évaluation au forfait ou au réel de l'avantage (avantage en nature « nourriture » mis à part, pour lequel seule une évaluation forfaitaire est envisageable).

Les véhicules 100% électriques mis à disposition entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2024 faisaient en outre l'objet de règles additionnelles tendant à inciter au verdissement des flottes automobiles des entreprises. Ce régime dérogatoire, applicable quelle que soit la modalité d'évaluation de l'avantage en nature (au forfait ou au réel), consistait :

- à exclure la prise en compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule dans le cadre de l'évaluation de l'avantage,
- et à appliquer un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 € par an au montant de l'avantage en nature.

Sous réserve de l'avantage en nature « véhicule, l'arrêté du 25 février 2025 (combiné à la mise à jour du BOSS du 12 mars dernier) n'emporte pas de modification de la réglementation antérieure (issue de l'arrêté de 2002 et du BOSS) :

- avantages en nature nourriture et logement : mise à jour des montants forfaitaires pour 2025 tels qu'ils avaient été publiés au BOSS en décembre 2024 ;
- avantage en nature outils NTIC : absence de modification ;
- avantage en nature « borne de recharge électrique » : reconduction des règles à l'identique jusqu'au 31 décembre 2027 (avec mise à jour des montants tels qu'ils avaient été publiés au BOSS en décembre 2024).

En revanche, s'agissant de **l'avantage en nature « véhicule »**, l'arrêté du 25 février 2025 est susceptible d'aboutir à une augmentation de la valeur de l'avantage en nature pour **les véhicules mis à disposition d'un salarié à compter du 1er février 2025.**

En effet, en cas d'évaluation **forfaitaire**, les pourcentages appliqués au coût d'achat TTC du véhicule (véhicule acheté) ou au coût annuel global pour la location (véhicule loué, avec ou sans option d'achat) sont revus à la hausse de façon significative, ce qui aura pour effet d'augmenter la valeur de l'avantage en nature et donc le montant à intégrer dans l'assiette de calcul des charges sociales.

L'avantage en nature « véhicule » demeure évalué selon les règles antérieures pour les mises à disposition intervenues jusqu'au 31 janvier 2025.

Les **règles additionnelles relatives aux véhicules 100% électriques** sont reconduites à l'identique pour les véhicules mis à disposition jusqu'au 31 janvier 2025.

Pour les mises à disposition opérées à compter du 1er février 2025, les règles sont les suivantes :

- Maintien de la non-prise en compte des frais d'électricité dans l'évaluation de l'avantage en nature (au réel ou au forfait)
- Bénéfice de l'abattement conditionné au respect d'un critère d'éco-score, dont le respect est vérifié à la date de mise à disposition du véhicule au salarié.

L'abattement est maintenu à 50% dans la limite de 2030 € par an en cas d'évaluation au réel de l'avantage en nature. Il est porté à 70%, dans la limite de 4582 € par an, en cas d'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature.

L'application de l'arrêté va donc aboutir à soumettre les véhicules d'une même flotte automobile à des règles différentes selon la date à laquelle le véhicule a été mis à disposition du salarié.

Un véhicule, mis à disposition d'un salarié avant le 1er février 2025, qui serait mis à disposition d'un autre salarié postérieurement au 1er février 2025, sera évalué à compter de cette seconde mise à disposition selon les nouvelles règles.

Négociation sur la prévention de l'usure professionnelle

Le 25 mars a eu lieu la deuxième séance de négociation sur la prévention de l'usure professionnelle. Cette séance était l'aboutissement du travail préparatoire mené par la DPST depuis janvier 2023.

Elle était dédiée à la présentation de la méthodologie par l'OPPBTP et à la présentation des situations de travail. Il n'y a pas encore de validation des organisations syndicales sur ces deux points ; leur retour est attendu pour le 4 avril.

Audition des agences d'intérim Comité de pilotage du PASI-BTP

À la demande de la FNTP, les trois principales agences d'emploi engagées dans le dispositif PASI ont été auditionnées : PROMAN, MANPOWER et ADECCO. L'objectif était multiple :

- Identifier les freins au déploiement du PASI-BTP du point de vue des ETT (maillage, qualité de la formation, évolution du cahier des charges…) ;
- Recueillir les données de sinistralité des ETT, employeurs des salariés intérimaires.

Si elles doivent être prises avec précaution, compte tenu des éventuels biais statistiques, ces données témoignent tout de même de l'efficacité du PASI-BTP en matière de prévention des accidents du travail, puisqu'elles traduisent un nombre d'accidents du travail plus faible chez les intérimaires formés au PASI-BTP que chez les intérimaires non formés.

Les agences d'emploi ont exprimé leur volonté d'échanger plus régulièrement avec le comité de pilotage, afin de travailler ensemble à l'amélioration et à la communication du dispositif. Les membres du comité de pilotage se sont, de leur côté, entendus sur la nécessité de maintenir le contact avec les ETT.

Sur suggestion de la FNTP, il a été convenu d'instaurer un système d'alerte des agences d'emploi vers le comité de pilotage pour signaler les organismes de formation et les formateurs problématiques. Par ailleurs, les trois ETT devraient continuer à partager au comité de pilotage leurs données de sinistralité.

Cette séquence est inédite : c'est la première fois que nous obtenons des remontées de la part des ETT. Pour la FNTP, il est essentiel d'évaluer le dispositif en objectivant autant que possible son efficacité, et d'assurer un niveau constant de qualité des centres de formation. Il est également primordial d'obtenir l'adhésion de Prism'Emploi, que ce soit par des contacts directs ou des voies plus informelles.

Réforme de financement de l'apprentissage

Le ministère du Travail a lancé une concertation auprès des partenaires sociaux, des branches professionnelles et des acteurs de l'apprentissage en vue d'une réforme du financement de l'apprentissage.

Lors d'une réunion avec Joëlle Hélénon, le 21 mars dernier, nous avons appris qu'une réunion avec les partenaires sociaux et le ministère du Travail aurait lieu début avril, avant une présentation des orientations aux parlementaires le 10 avril.

Nous avons eu la confirmation que la mise en application des nouveaux NPEC se ferait courant du 1er semestre 2026. Aucune rétroactivité n'aura lieu.

Par ailleurs, le décret précisant les modalités d'un reste à charge pour les employeurs d'apprentis préparant un diplôme de niveau 6 et 7 paraîtra en 2025.

L'impact incertain de Bâle III sur les garanties bancaires dans les contrats de construction

Les instruments de financement du commerce (trade finance), tels que les garanties bancaires (de soumission, de restitution d'avance ou d'acompte, de bonne exécution ou de dispense de retenue de garantie), revêtent une importance fondamentale pour les contrats internationaux de construction et plus généralement pour le fonctionnement de l'économie de l'UE. En même temps, ce sont des instruments à faible risque : ces garanties sont très rarement mises en jeu, et quand elles le sont, les banques émettrices font très rarement face à des impayés de la part des donneurs d'ordre.

La transposition de Bâle III en droit de l'Union Européenne s'est conclue par l'adoption du nouveau paquet bancaire, composé d'un **Règlement relatif aux exigences de fonds propres** (Capital Requirements Regulation - CRR3) applicable pour l'essentiel depuis le 1er janvier 2025, et d'une Directive (CRD6). L'équilibre prévu par ces textes permet la pleine transposition des accords de Bâle III, promouvant ainsi la stabilité financière et la résilience du système bancaire européen, tout en veillant au respect des

spécificités européennes et à préserver le financement de l'économie européenne. Le paquet bancaire renforce en outre la supervision intégrée au niveau européen et ouvre la voie à une meilleure prise en compte des risques émergents. L'adoption de ces deux textes marque le terme d'un cycle majeur de réformes prudentielles et invite désormais les superviseurs et les banques à se concentrer sur la mise en œuvre effective de cette réforme d'ampleur.

Le Règlement CRR3 a reconnu les faibles taux de réclamation des garanties en maintenant leur Facteur de Conversion de Crédit (Credit Conversion Factor - CCF) **à 20%** (contrairement à d'autres instruments hors-bilan non liés au financement du commerce). Cependant, en raison d'un manque de clarté dans deux dispositions du texte actuel du Règlement, ceux de ces instruments dont la maturité excède un an pourraient n'être plus éligibles à un tel traitement et glisser dans une autre catégorie, avec un CCF beaucoup plus élevé (50%), injustifié sur le plan prudentiel.

La raison de ce problème est que la définition du financement du commerce dans le Règlement (article 4, paragraphe 1, point 80), lorsqu'elle est prise en conjonction avec son annexe 1 nouvellement modifiée, divisant les différents types d'éléments hors-bilan en diverses catégories, avec divers CCF, laisse place à l'interprétation : cette définition («crédits commerciaux» : un financement, y compris des garanties, lié à l'échange de biens et de services par le biais de produits financiers à terme fixe et à court terme, **généralement de moins d'un an**), pourrait être surinterprétée, les garanties de plus d'un an n'étant dès lors pas considérées comme des instruments de financement du commerce, et donc inéligibles au CCF de 20% (annexe 1, item 3 (a) (ii), catégorie 4). Un CCF de 50% pourrait leur être appliqué, car attribué, entre autres instruments (dans l'annexe 1, la catégorie 2), aux «obligations de performance, cautions, garanties et lettres de crédit standby liées à des transactions particulières et éléments contingents similaires liés à des transactions» (formulation elle-même contradictoire et peu claire car ces instruments ont toujours été considérés en pratique comme du financement du commerce et sont également listés comme tels dans la catégorie 4).

Une clarification est nécessaire car :

- Les instruments de financement du commerce, s'ils impliquent le commerce de biens ou la prestation de services, devraient être considérés comme tels indépendamment de leur maturité. Cela correspond à la pratique consensuelle et le nouvel article 162 du Règlement le reconnaît de facto également en permettant à ces instruments une maturité effective de plus d'un an. Cette compréhension du financement du commerce est également cohérente avec la maturité moyenne des garanties de performance, qui est de 659 jours (cf. rapport ICC Trade Register, p. 11). Tout risque prudentiel potentiel découlant de la maturité de l'instrument est en outre capturé par le paramètre de maturité de l'article 162 du Règlement, utilisé dans la formule de calcul des Actifs Pondérés par le Risque (Risk-Weighted Assets – RWA).
- Un CCF de 50% surestimerait largement le risque des instruments de financement du commerce d'une maturité supérieure à un an, et particulièrement des garanties, dont les risques sont gérés de manière similaire à d'autres produits commerciaux à court terme. Cela a été récemment reconnu par l'autorité de régulation britannique (Prudential Regulation Authority – PRA) qui, dans sa mise en œuvre quasi-finale de Bâle III, prévue pour 2027, a fixé le CCF des garanties à 20%, et non à 50% comme initialement proposé.

La DG FISMA (Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union) de la Commission Européenne comprend le sujet et reconnaît le bien-fondé du CCF de 20%, mais se déclare incompétente et renvoie le sujet à l'Autorité Bancaire Européenne (European Banking Authority – EBA), officiellement mandatée par le Règlement CRR3 pour fixer et publier (en juillet 2025) les normes techniques de réglementation (Regulatory Technical Standards – RTS) permettant aux établissements financiers d'appliquer le Règlement CRR3. Or l'EBA, chargée de la stabilité financière et non de l'impact économique, considère qu'elle a déjà traité le sujet par des réponses officielles (et négatives) à des questions posées en 2015. Le secteur privé de chaque Etat-membre cherche donc à convaincre son régulateur national (en France, l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution – ACPR), siégeant au Board de l'EBA, de faire évoluer la position de cet organisme pour éviter que les banques, incertaines de l'obligation qui leur est faite, appliquent un CCF de 50%, qui aurait pour conséquence un très fort renchérissement du coût des garanties et un accès plus malaisé des PME à ce type d'instrument (alors même que Bâle III ne s'applique pas aux Etats-Unis, par exemple). La FNTP fait partie de l'advocacy group de la Chambre de Commerce Internationale (ICC) qui traite ce sujet.