

Mobilités et infrastructures de transport

Note de positionnement de Syntec-Ingénierie
dans le cadre des Assises Nationales de la Mobilité



Novembre 2017

NOS PROPOSITIONS

Proposition 1 : Générer de nouvelles ressources à travers la taxation du transport de marchandises poids lourds.

Proposition 2 : Mettre en place des péages sur certaines sections du réseau national routier, dans le cadre d'une démarche expérimentale, et étendre l'assiette du péage à l'ensemble des voies offrant un niveau de service proche ou équivalent à celui du réseau concédé.

Proposition 3 : Renforcer les mécanismes d'affectation des recettes et de transferts financiers entre modes de transport.

Proposition 4 : Mieux évaluer les projets d'investissements, en y incluant les externalités qu'ils génèrent (sécurité, développement durable, prise en compte de la trajectoire d'évolution de la taxe carbone...).

Proposition 5 : Créer un système contractualisé de bonus de dotations de l'Etat aux collectivités territoriales pour soutenir leurs efforts d'investissement.

Proposition 6 : Engager une réflexion sur une éventuelle valorisation financière des données ou services numériques rendus par les autorités publiques, quand elles sont utilisées dans un objectif commercial.

Proposition 7 : Donner aux Autorités Organisatrices de la Mobilité un droit de propriété de l'intégralité des données produites dans le cadre de l'exploitation et de la maintenance des réseaux de transport et services de mobilité.

Proposition 8 : Mettre en place des plates-formes territoriales neutres, permettant de décloisonner, combiner et stimuler les offres opérées par les acteurs privés.

Proposition 9 : Disposer d'une vision d'ensemble permettant de traiter à la fois des questions d'infrastructures, de matériels et de services associés dématérialisés ou non, pour répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien.

Proposition 10 : Encourager la gestion patrimoniale et optimisée des réseaux par les gestionnaires pour répondre aux enjeux de réduction des coûts, de sécurité et de qualité de service.

Proposition 11 : Pour faire face au défi de la modernisation des réseaux ferroviaires existants, faire davantage appel à l'ingénierie externalisée, notamment sur des missions entières de maîtrise d'œuvre (« blocs projets »), gage de performance et d'efficacité pour le système ferroviaire.

Proposition 12 : Dans une perspective de gestion patrimoniale et pour tirer pleinement bénéfice de l'exploitation des données, laisser la capacité aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de maîtriser leurs infrastructures et systèmes de transport sur l'ensemble des enjeux de sécurité, qualité de service et coûts, dans une logique de soutenabilité et en toute indépendance des opérateurs.

Proposition 13 : Engager une réforme de la gouvernance de la mobilité pour développer les passerelles intermodales, faire émerger des offres de transport complémentaires et cohérentes et réaliser des gains en exploitation.

Proposition 14 : Adopter une démarche d'ingénierie système intégrée, comprenant la dimension économique des projets, avec une approche par le coût global et la prise en compte des externalités, pour développer une offre de transports multimodale.

Le 19 septembre dernier, le Premier Ministre et la Ministre chargée des Transports ont lancé les **Assises Nationales de la Mobilité**, en préparation de la loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au Parlement au 1^{er} semestre 2018. Parmi les mesures annoncées, figurent :

- la priorité donnée aux transports du quotidien et au renouvellement des infrastructures existantes,
- la nécessité d'une programmation sincère et soutenable des projets d'infrastructures, programmation adossée à la loi d'orientation des mobilités,
- l'opportunité d'une réflexion, qui sera menée en parallèle, sur la place du ferroviaire dans l'ensemble des mobilités et sur son modèle économique.

Forte de l'expertise des 400 entreprises d'ingénierie qu'elle fédère et de sa connaissance des réalités territoriales, Syntec-Ingénierie salue le cadre de travail collaboratif et participatif proposé par le Président de la République et le Gouvernement pour engager la mise en œuvre de sa politique de mobilité et des transports.

Nos entreprises contribuent quotidiennement au développement et à la mise en œuvre de solutions de mobilité et de transport, intervenant sur l'ensemble des territoires, avec une approche multimodale. « Architectes de la mobilité » conjuguant vision d'ensemble et réalisme, nous proposons de contribuer à ces réflexions essentielles, pour refonder une politique des transports équilibrée et vertueuse. La loi d'orientation des mobilités doit offrir une programmation précise, année par année, financée sur cinq ans, permettant ainsi de donner de la visibilité aux professionnels des transports et de la construction, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Pleinement engagés dans les ateliers thématiques des Assises de la Mobilité, nous sommes prêts à nous investir dans le Conseil d'orientation des infrastructures ou toute autre instance qui aurait pour mission le développement ou l'accompagnement sur la durée, des orientations qui seront adoptées en matière de mobilité. De même, Syntec-Ingénierie souhaite être partie prenante de la réflexion sur la transformation du secteur ferroviaire national.

1. CONTRIBUABLE ET USAGER : POUR UN REEQUILIBRAGE DES MODES DE FINANCEMENT

Si le Conseil d'orientation des infrastructures a pour mission de suivre la programmation issue de la loi d'orientation des mobilités et sa mise en œuvre, il devra également réfléchir aux nouvelles formes de financement des infrastructures de transport, ainsi qu'à leur entretien et leur exploitation dans la durée. A ce titre, il est nécessaire de souligner que les Anglo-saxons distinguent le « funding » (fonds propres, subventions) du « financing » (instruments d'ingénierie financière de type prêt, garantie, capital-investissement, capital-risque...) et qu'une réflexion sur le financement de la mobilité devra nécessairement prendre en compte ces deux approches.

Financer l'investissement de la mobilité suppose de disposer de recettes pérennes et **d'accroître, lorsque cela est nécessaire et de façon maîtrisée et équitable, la contribution de l'utilisateur pour l'exploitation et la maintenance des réseaux**. En effet, dans un contexte où les coûts d'exploitation et d'investissement ont fortement progressé¹, l'accroissement de la part payée par l'utilisateur dans les transports en commun urbains (actuellement très inférieure à ce qu'elle est dans les autres pays européens) mérite également considération. Ce sujet relève à l'évidence des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), mais doit impérativement trouver place dans la réflexion des Assises.

De même, on constate que sur les transports longue distance, et particulièrement celui des marchandises, la contribution des usagers au financement de l'exploitation et de la maintenance du réseau national est très inégale (entre réseau à péage et réseau sans péage), et bien en-deçà des coûts réels. Cette distorsion est particulièrement importante pour le trafic des poids-lourds étrangers.

¹ Hors Ile-de-France, entre 2002 et 2012, les recettes issues des voyageurs n'ont progressé que de 20% en euros constants (pour atteindre 1,2 Mds €), alors que les dépenses d'investissement ont progressé de 60% à 1,9 Mds € et les dépenses d'exploitation de 48% à près de 4 Mds € - Le financement des mobilités terrestres – TDIE – Septembre 2014

Proposition 1 : Dans cette perspective, Syntec-Ingénierie soutient la proposition du Gouvernement visant à générer de nouvelles ressources à travers **la taxation du transport de marchandises poids-lourds**, en conformité avec la Directive communautaire 1999/62/CE dite "Eurovignette", à l'instar de nos voisins (même si une contribution existe par le péage sur le réseau concédé, elle est absente sur le réseau non concédé).

Proposition 2 : Des recettes pourraient également être utilement dégagées par la **mise en place de péages sur certaines sections du réseau national routier**, dans le cadre d'une démarche expérimentale et par **l'extension de l'assiette du péage à l'ensemble des voies offrant un niveau de service proche ou équivalent à celui du réseau concédé**. Ces infrastructures étant déjà construites, le niveau de péage à retenir n'aurait pas à couvrir l'amortissement de l'investissement initial et resterait supportable pour l'utilisateur (exemple d'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne). En outre, un système de péage ouvert intelligemment déployé peut permettre d'exonérer le trafic purement local, dit de cabotage.

Proposition 3 : Au-delà des dispositifs de perception qui seront imaginés et déployés en zone urbaine comme interurbaine, nous pensons possible de **renforcer les mécanismes d'affectation des recettes et de transferts financiers entre modes** par lesquels, non seulement le transport routier financerait ses externalités, mais contribuerait également à la mise en œuvre d'une offre alternative compétitive². A cet égard, les réussites de certains de nos voisins (Allemagne³, Suisse⁴, Norvège⁵, Suède⁶) en la matière doivent nous inspirer.

Proposition 4 : Nous estimons également qu'il est indispensable **de mieux évaluer les projets d'investissements, en y incluant les externalités qu'ils génèrent** (sécurité, développement durable, prise en compte de la trajectoire d'évolution de la taxe carbone...), d'approfondir et généraliser la prise en compte du coût global et de s'inscrire dans une projection à dix ans (arrivée des véhicules autonomes, besoin d'intermodalité, nouveaux services à la mobilité...) pour aboutir à une hiérarchisation argumentée des opérations.

Proposition 5 : Dans un contexte budgétaire contraint pour l'Etat et les collectivités locales, nous plaçons depuis plusieurs années, pour que l'investissement ne soit pas la variable d'ajustement des finances publiques. Cela passe par une maîtrise accrue, à tous niveaux, des dépenses de fonctionnement, qui pourrait se traduire par un **système contractualisé de bonus de dotations de l'Etat aux collectivités territoriales pour soutenir leurs efforts d'investissement**.

Proposition 6 : Enfin, à l'heure de Mobilité 3.0, une réflexion est sans doute nécessaire sur une éventuelle **valorisation financière des données ou services numériques rendus par les autorités publiques, du moins quand elles sont utilisées dans un objectif commercial**. Ce point est à mettre en relation avec la nécessité de droit de propriété et d'usage des données produites par les réseaux de transport sur financement public.

² A titre d'exemple, les 735 M€ issus de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) affectés au budget 2017 de l'AFITF semblent bien modestes, au regard de ce que cette taxe rapporte aux finances publiques (de l'ordre de 27 Md€ en 2016).

³ La Lastkraftwagen-Maut (LKW-Maut), taxe mise en place en Allemagne, dont s'acquittent les poids-lourds a rapporté à l'Etat entre 2005 et 2012, 4,4 Mds d'euros ; la moitié est réinvestie dans les infrastructures routières, l'autre moitié dans les infrastructures ferroviaires (35%) et dans le transport fluvial (15%).

⁴ La Suisse a mis en place en 2001 la Redevance sur le Trafic des Poids-Lourds (RPLP) qui a permis de financer deux tunnels ferroviaires, ceux du Gothard et du Löchtberg.

⁵ Depuis les années 1990, en Norvège, des villes comme Oslo ou Bergen ont instauré des péages orientés vers le financement des infrastructures (ponts et tunnels).

⁶ Une taxe sur la congestion a été créée en 2013 en Suède, dans la ville de Göteborg ; outre les effets sur la circulation et sur les émissions de gaz, elle contribue également à financer un vaste plan d'infrastructures « West Swedish Agreement » dédié aux transports durables.

2. FAIRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN UNE PRIORITE NATIONALE

Syntec-Ingénierie prend bonne note de la priorité donnée par le Président de la République et par le Gouvernement aux transports du quotidien et s'y associe volontiers. Face à une demande de mobilité qui ne cesse de croître, il importe de trouver des solutions pour réduire la congestion, la pollution, renforcer la sécurité des transports et améliorer la qualité de vie des habitants.

Vers des mobilités plus connectées

Chacun perçoit désormais l'ampleur des possibilités offertes par la révolution numérique, qui transforme les systèmes de transport et rend la mobilité intelligente, en optimisant la capacité des réseaux existants et en les connectant les uns aux autres.

Proposition 7 : La question de l'ouverture des données publiques et de leur accès constitue pourtant un enjeu de taille pour le développement des nouveaux services à la mobilité. En effet, l'essentiel des données produites dans le cadre de l'exploitation des transports reste aujourd'hui inaccessible ou inutilisable par les autorités publiques, alors même que leur financement est public. Nous plaçons donc pour que les **Autorités Organisatrices de la Mobilité disposent d'un droit de propriété de l'intégralité des données produites dans le cadre de l'exploitation et de la maintenance des réseaux de transport et services de mobilité**, qu'elles auraient éventuellement concédés. Lorsque le financement public est partiel, les Autorités Organisatrices de la Mobilité doivent disposer d'un droit d'usage de ces données, en tenant compte des limites d'utilisation relevant du secret industriel (gestion de la confidentialité et du statut des données vis-à-vis de tiers) et avoir un droit d'autorisation sur l'usage de ces données qui serait fait par des tiers.

Proposition 8 : L'ouverture des données publiques et la disponibilité des données privées en mode partenarial doivent ainsi contribuer au développement de nouveaux services à la mobilité. Il est cependant nécessaire de veiller à l'équité concurrentielle ; ceci peut passer **par la mise en place de plates-formes territoriales neutres, permettant de décloisonner, combiner et stimuler les offres opérées par les acteurs privés.**

Proposition 9 : Certains services de mobilité semblent s'affranchir d'une relation directe à l'infrastructure et au réseau de transport, tant les applications développées par les start-ups symbolisent la matérialisation du service et focalisent l'attention. Pourtant, les services de mobilité vertueux requièrent, pour fonctionner de manière satisfaisante, une contrepartie en infrastructure ou en système de transport. **Pour répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, il est donc indispensable de disposer d'une vision d'ensemble permettant de traiter à la fois des questions d'infrastructures, de matériels et de services associés dématérialisés ou non.** L'exemple du covoiturage urbain est de ce point de vue particulièrement probant : aires de covoiturage, parking-relais, voies réservées sur autoroutes urbaines, tarifications incitatives,... le déploiement du véhicule électrique mérite également d'être cité.

Vers des mobilités plus durables par une gestion patrimoniale des réseaux

Le niveau d'investissement dans les transports en commun urbains hors Ile-de-France ne sera sans doute plus ce qu'il a été dans les décennies passées, mais des efforts importants sont encore nécessaires dans de nombreuses agglomérations, pour réduire la congestion et la pollution, et mieux desservir les quartiers isolés et défavorisés. Répondre efficacement à une telle ambition suppose de nouvelles initiatives, telles un nouvel appel à projets en faveur de la mobilité et des transports, qui soient adaptées à la réalité des besoins (prolongement de lignes de métro ou de tramway, nouveaux réseaux de Bus à Haut Niveau de Service, Transport A la Demande, Promotion du Co-voiturage, Véhicule Autonome et Décarboné, ...).

Proposition 10 : Dans les réseaux de transports urbains comme dans le réseau ferroviaire lourd, interurbain et périurbain, nous **plaçons pour une gestion patrimoniale et optimisée des réseaux par les gestionnaires, pour répondre aux enjeux de réduction des coûts, de sécurité et de qualité de service.** La modernisation, l'entretien et la régénération des réseaux existants, l'optimisation du niveau de service appellent des efforts significatifs en ingénierie d'exploitation et incitent à passer d'une logique curative à une logique préventive. Cela peut passer par exemple, dans le cas de l'industrie ferroviaire, par le déploiement de solutions innovantes pour optimiser l'exploitation sur les réseaux existants et mieux

prendre en compte le coût du cycle de vie, pour in fine baser la décision de la réalisation des projets sur des critères plus objectifs.

Proposition 11 : Pour faire face au défi de modernisation des réseaux ferroviaires existants, nous insistons sur la nécessité de **faire davantage appel à l'ingénierie externalisée, notamment sur des missions entières de maîtrise d'œuvre (« blocs projets »), gage de performance et d'efficacité pour le système ferroviaire**. Les besoins en rénovation vont aller en s'accroissant et il y a fort à parier que les moyens issus de l'ingénierie intégrée seront insuffisants. Dès lors, ouvrir la rénovation de ces réseaux aux ingénieries privées, qui apportent pluridisciplinarité et flexibilité permettra d'augmenter les ressources mobilisables et de mettre à profit les retours d'expériences des meilleures pratiques développées à l'international par les entreprises d'ingénierie.

Proposition 12 : Dans une perspective de gestion patrimoniale et pour tirer pleinement bénéfice de l'exploitation des données, nous pensons également qu'il est indispensable de **laisser la capacité aux AOM de maîtriser leurs infrastructures et systèmes de transport sur l'ensemble des enjeux de sécurité, qualité de service et coûts, dans une logique de soutenabilité et en toute indépendance**. Ces AOM doivent ainsi être en mesure de mener ou confier dans l'intérêt de la collectivité, en toute autonomie des opérateurs, des études qui définissent avec toute l'innovation requise les politiques de maintenance les plus adaptées financièrement (gestion patrimoniale) et les optimisations d'exploitation maximisant les services rendus.

Vers des mobilités plus intermodales et sans couture

Contrairement aux offres de services en transport urbain qui ont pu se développer sur certains territoires pour produire une offre « sans couture » aux usagers, on constate, à quelques rares exceptions, une quasi-absence d'offre de services cohérente et ambitieuse entre gestionnaires de voirie d'une part, et entre gestionnaires de voirie et acteurs du transport en commun d'autre part.

Proposition 13 : En zone urbaine, l'enjeu des congestions récurrentes et la superposition géographique des réseaux (réseau national et réseaux des collectivités territoriales) en fait un sujet particulièrement pénalisant, voire bloquant. Aussi, pour développer les passerelles intermodales, faire émerger des offres de transport complémentaires et cohérentes et réaliser des gains en exploitation, **la gouvernance de la mobilité devra nécessairement évoluer**. A ce titre, Syntec-Ingénierie se tient à la disposition des pouvoirs publics pour avancer dans ces réflexions et renforcer la mise en cohérence des politiques publiques de mobilité.

Proposition 14 : Le développement d'une offre de transport réellement multimodale à toutes les échelles du territoire, impliquant de nombreux acteurs, impose **d'adopter une démarche systémique**, garantissant une prise en compte des exigences de tous les acteurs concernés, et en premier lieu de l'utilisateur final. Tout en apportant une vision des évolutions technologiques, **cette démarche d'ingénierie système intégrée doit prendre en compte la dimension économique des projets, avec une approche par le coût global et la prise en compte des externalités**. Mise en œuvre sur des périmètres fonctionnels limités, elle a permis le développement de solutions de billetterie interopérable et multi-opérateurs, voire transfrontalière, et la mise en place de services d'information multimodale. L'accès aux différents modes de transport, et au stationnement par un moyen de paiement unique, contribue indéniablement à la multimodalité.

3. POUR UNE CONTINUITÉ ET UNE PRIORISATION DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Syntec-Ingénierie rappelle qu'en mars 2017, durant la campagne présidentielle, Emmanuel Macron avait affirmé qu'il « confirmerait, s'il était élu, les trois grands projets en cours dont les déclarations d'intérêt public sont en train d'être obtenues, c'est-à-dire le Bordeaux-Toulouse (...), le Lyon-Turin et le canal Seine Nord-Europe ». Il convient d'être conscient de l'impact des retards apportés, à des projets déjà lancés : sur l'emploi et les compétences dans nos métiers, mais aussi sur le coût même des projets. Plus généralement, dans un contexte de mondialisation où la compétitivité entre les territoires est de plus en plus forte, un gel des investissements conduisant au report ou à l'annulation de grands projets utiles au développement des territoires serait un mauvais signal envoyé aux investisseurs internationaux et européens.

Des projets déjà engagés avec un fort impact en matière de développement durable

Canal Seine-Nord Europe

Ce projet ambitieux revêt une dimension exceptionnelle en termes d'aménagement et de développement économique des territoires qu'il irrigue. Il offre une alternative crédible et durable pour le transport de marchandises entre le nord de la France et le bassin de la Seine. Son financement, assuré par un engagement de l'Etat, ainsi que par les collectivités des Hauts-de-France et de l'Île-de-France et le soutien communautaire dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) atteste de son importance stratégique tant du point de vue économique qu'environnemental. Il doit permettre d'améliorer la compétitivité des entreprises en proposant de nouvelles solutions logistiques et de renforcer la position des ports français face à la concurrence des ports du Benelux. Ce soutien aux hinterlands portuaires français est un corollaire indispensable à la poursuite du canal Seine Nord-Europe.

Lyon-Turin Ferroviaire

A l'heure où la France doit respecter les objectifs de la COP 21 et ceux de l'Union européenne en matière de réduction de GES, le projet Lyon-Turin à vocation voyageurs et fret répond à l'impératif de report modal de la route vers le ferroviaire pour réduire les émissions de carbone et les nuisances sonores. En effet, près de 85% des échanges passant par la frontière franco-italienne sont routiers, alors que ce taux est de 65% à la frontière italo-autrichienne et de 35% à la frontière italo-suisse⁷. Au-delà de l'importance environnementale de l'opération, le projet répond à un enjeu économique national et européen, qui dépasse largement le cadre franco-italien : d'une part, il constitue un élément clé du corridor transeuropéen méditerranéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale et orientale ; d'autre part, il a vocation à générer un important dynamisme économique, avec le développement de nouveaux flux et de nouvelles activités. Dans ces conditions, nous plaçons pour un maintien de ce grand projet d'infrastructure. Toutefois, dans le cas où le budget du Lyon-Turin ferroviaire serait contraint d'évoluer, nous pensons qu'une réflexion sur les différentes dessertes prévues par le projet devrait être engagée.

LGV Bordeaux-Toulouse

Ramenant le trajet Paris-Toulouse à 3h10 et celui entre les deux grandes métropoles dynamiques que sont Bordeaux et Toulouse à 1h00 en 2024, la LGV Bordeaux-Toulouse doit apporter une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable, d'une part et en renforçant le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, d'autre part, tant pour les liaisons nord-sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne. Le projet bénéficiera ainsi au développement économique, touristique, culturel et social des territoires. Aussi, sommes-nous favorables à ce que le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse puisse être maintenu ; s'il devait être reporté, nous estimons que la priorité devrait être donnée au traitement des entrées dans les zones urbaines, avant d'engager dans un second temps les travaux de la LGV, dans leur intégralité.

Des investissements routiers et autoroutiers à prioriser en termes de développement durable

Le Gouvernement a fait le choix de ne pas renouveler les plans de relance autoroutiers qui avaient été engagés lors des précédentes mandatures. Pour autant, les problèmes de congestion à l'abord des grandes villes engendrent des externalités négatives fortes pour l'ensemble des concitoyens, que cela soit en termes de pollution ou de temps de trajet, impactant leur quotidien dans leur vie personnelle et professionnelle. Quelques grandes agglomérations nécessitent la réalisation de contournements afin de soulager leur centre-ville où les modes alternatifs à l'autosolisme pourront ainsi être favorisés. Certains itinéraires interurbains comportent par ailleurs des risques élevés en termes de sécurité.

⁷ Rapport de Michel DESTOT sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, 14 décembre 2016

Syntec-Ingénierie ne prend pas position sur les modalités juridiques précises à adopter pour poursuivre les investissements nécessaires pour réduire la congestion et accroître la sécurité. Mais il est indispensable de faire contribuer l'usager : nouvelles concessions à péage, recettes spécifiques perçues sur les poids-lourds... Une mention spécifique mérite d'être faite des projets déjà avancés en termes de procédure.

A 45 et RCEA

Deux infrastructures routières (A47 et RCEA) ont en commun d'être à la fois très empruntées et très accidentogènes. Pour accroître la sécurité des usagers, la rénovation de la RCEA et la création d'une autoroute alternative à l'A 47, l'A 45, sont des mesures attendues, tant par les usagers que par les acteurs économiques et touristiques.

A titre d'illustration, la création de l'A 45 renforcera la sécurité de ses usagers et contribuera à améliorer la qualité de vie des habitants voisins de l'A 47, son trajet éloignant le trafic routier d'une vallée aujourd'hui saturée par les pollutions automobiles.

L'équation à résoudre aujourd'hui nous impose de répondre aux besoins de mobilité de toutes les populations et de tous les territoires en favorisant le développement des nouvelles solutions de mobilité, en modernisant et optimisant nos infrastructures de transport (maintenance, exploitation, accès au service), en décarbonant les transports et fluidifiant les trafics urbains dans un contexte financier contraint. En s'appuyant sur ses capacités à mettre en œuvre les innovations dans les projets qui lui sont confiés et à tirer parti de la révolution numérique, l'ingénierie se met à la disposition des pouvoirs publics, dans une position neutre vis-à-vis des opérateurs et des fournisseurs de solutions techniques. Elle peut ainsi proposer des solutions de mobilité et adapter les réseaux d'infrastructures, en plaçant les usages et les services au cœur de ses modes d'intervention, et développer l'excellence technologique et industrielle de notre pays en matière de mobilité et de transport.

Syntec-Ingénierie

Avec près de 400 entreprises adhérentes et 11 délégations régionales, Syntec-Ingénierie est la fédération professionnelle de l'ingénierie.

Syntec-Ingénierie a pour missions de promouvoir l'ingénierie et ses métiers, de représenter l'ingénierie et de défendre la profession ; et d'anticiper et décrypter les enjeux sociétaux pour favoriser le développement de l'ingénierie de demain.

[Site](#), [Twitter](#) et [LinkedIn](#)

Les entreprises d'ingénierie françaises

De la conception à la réalisation, les entreprises d'ingénierie pilotent les projets dans les secteurs du bâtiment, des infrastructures et de l'industrie. Garanties des solutions technologiques, elles concrétisent les idées nouvelles qui répondent aux défis et modes de vie de demain : infrastructures connectées, smart building, industrie du futur, ville durable...

