



PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE DE L'APRES-COVID-19
Nos propositions
Juillet 2020

L'ingénierie est une activité de service à haute valeur ajoutée, qui compte près de 312 000 collaborateurs employés dans 70 000 établissements à travers tout le pays, répartis entre le secteur de l'ingénierie de la construction (qui couvre les infrastructures, le bâtiment, l'environnement, la gestion de l'eau, la géotechnique) et celui de l'ingénierie industrielle (qui intervient dans les domaines de l'automobile, de l'énergie, de l'aéronautique, du ferroviaire, ...). Son activité concerne l'ensemble des prestations intellectuelles qui garantissent la conception et la mise en œuvre des ouvrages, des produits et des process tout au long de la chaîne de valeur, depuis le design initial jusqu'à la construction /fabrication. 80% des établissements sont constitués de PME et TPE, mais l'ingénierie compte plusieurs grandes entreprises, également présentes à l'international. Plus de 65% des entreprises sont implantées hors de l'Île-de-France.

Les entreprises d'ingénierie ont été touchées massivement par la crise sanitaire liée au Covid-19, enregistrant des baisses d'activité, parfois supérieures à plus de 50% dans certains secteurs (automobile, aéronautique, ...) et ont été confrontées à un arrêt des activités sur les chantiers de construction, avec une reprise très lente, notamment pour des raisons liées aux surcoûts sanitaires. Elles ont été contraintes de travailler en mode dégradé, voire avoir recours à l'activité partielle pendant plusieurs mois pour faire face à la chute d'activités brutale, suite au confinement (40% d'activité partielle pendant les premières semaines).

Les mesures prises dans l'urgence par le Gouvernement ont permis de soutenir et d'accompagner les entreprises dans la gestion de crise. Désormais, l'heure est à la relance. Pour renforcer nos capacités productives et relever les grands défis de notre société, priorité doit être donnée à la relocalisation des activités industrielles jugées stratégiques, aux investissements durables et sobres en carbone en direction des territoires, ainsi qu'à la préservation de nos compétences et de nos talents.

Syntec-Ingénierie

La fédération professionnelle de l'ingénierie

148, boulevard Haussmann – 75008 Paris
01 44 30 49 60 – contact@syntec-ingenierie.fr
www.syntec-ingenierie.fr

SYNTHESE

I. L'ENJEU DE LA SOUVERAINETE INDUSTRIELLE

A. RELOCALISER LES FILIERES STRATEGIQUES INDUSTRIELLES POUR LIMITER LE FRACTIONNEMENT DES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT

- Relocaliser les secteurs de la pétrochimie et de la chimie, essentiels aux besoins des populations
- Développer un mix énergétique sur le très long terme basé notamment sur le secteur nucléaire
- Soutenir les investissements des sociétés pétrolières dans les énergies vertes, ainsi que ceux de l'énergie gazière dans les énergies renouvelables
- Privilégier un renforcement de nos capacités industrielles dans le domaine des infrastructures numériques

B. ACCELERER LES DEMARCHES DE SIMPLIFICATION RELATIVES A L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX SITES INDUSTRIELS

- Mieux anticiper certaines procédures administratives pour mettre à disposition des entreprises des sites industriels clefs en main
- Réaliser une analyse des forces et faiblesses du régime d'autorisation environnementale
- Veiller à la mise en œuvre du décret n°2020 du 8 avril reconnaissant au Préfet un pouvoir de dérogation dans certains domaines, dont celui de la construction, de l'environnement...

II. L'ENJEU D'UN MODELE PLUS DURABLE ET SOBRE EN CARBONE

A. MASSIFIER LA RENOVATION ENERGETIQUE DES BATIMENTS A L'ECHELLE DES QUARTIERS EN S'APPUYANT SUR LES TECHNOLOGIES SMART

- Utiliser les données des nouveaux compteurs communicants pour mieux superviser les consommations et la production d'énergie
- Généraliser l'usage du BIM pour garantir la performance des bâtiments en s'appuyant sur l'interopérabilité et la standardisation des données
- Rendre progressivement obligatoire le BIM dans les marchés publics à compter du 1^{er} janvier 2022, en commençant par les ouvrages les plus importants
- Proposer une évaluation du potentiel de réversibilité des bâtiments lors du dépôt du permis de construire

B. ACCELERER ET INVESTIR DANS DES INFRASTRUCTURES ET DES MOBILITES DURABLES SUR LES TERRITOIRES

- Investir massivement dans la régénération du réseau ferroviaire (sanctuarisation du budget de l'AFITF, modernisation du réseau, développement des tram-trains, investissement dans les lignes de desserte fine du territoire, appels à projets en faveur d'un verdissement du matériel roulant, connexion des voies d'eau avec les grandes lignes de fret ferroviaire)
- Adapter la route aux évolutions technologiques et aux nouveaux comportements (développement des parcs-relais, gestion plus dynamique des voies réservées, investissement dans la route intelligente, évolution de la gouvernance des infrastructures routières)
- Favoriser le déploiement des nouveaux usages et des mobilités actives (plan de mobilités décarbonées ZFE, développement des plate-formes territoriales de services de mobilité)
- Accélérer les grands projets en cours ou prêts à être engagés, s'inscrivant pleinement dans une trajectoire verte (Canal Seine-Nord Europe, Lyon Turin ferroviaire, CIGEO...)

III. L'ENJEU DE LA PRESERVATION DES COMPETENCES ET DE L'INVESTISSEMENT DANS LE CAPITAL HUMAIN

A. PRESERVER ET ADAPTER LES COMPETENCES DES SALARIÉS

- Garantir aux salariés des entreprises d'ingénierie la possibilité de bénéficier du dispositif APLD
- Simplifier et adapter le dispositif FNE-Formation aux actions de formation interne
- Faciliter la mobilisation du CPF par l'entreprise et assouplir les conditions d'accès à des parcours Pro-A dans le cadre de parcours de formation longs
- Garantir à toute entreprise ayant négocié un accord prévisionnel sur l'emploi (GEPP/GPEC) le concours conjoint de l'Etat et de l'OPCO

B. MAINTENIR L'INTEGRATION DES JEUNES ET LE RECRUTEMENT DANS NOS ENTREPRISES

- Renforcer le dispositif de soutien à l'embauche (POEI) en le rendant accessible à tous les demandeurs d'emploi et aux jeunes diplômés
- Assouplir les conditions d'aide à l'embauche d'apprentis sans distinction de taille d'entreprise
- Rendre éligibles les contrats de professionnalisation à l'aide à l'embauche, au même titre que les contrats d'apprentissage
- Réduire les charges pour l'embauche de jeunes diplômés

I. RELOCALISER LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES POUR SECURISER DURABLEMENT LES CHAINES DE VALEUR ET ACCELERER LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A LEUR IMPLANTATION

A. Relocaliser les filières stratégiques industrielles pour limiter le fractionnement des chaînes d'approvisionnement

La crise du Covid-19 a mis sur le devant de la scène la dépendance de la France à la production étrangère, notamment en matière de matériel médical, entraînant une pénurie d'équipements et de lourds retards d'approvisionnement. Cette épreuve qu'a traversée la France a renforcé l'impérieuse nécessité d'en faire un pays souverain économiquement dans plusieurs secteurs industriels jugés prioritaires. La relocalisation de certaines activités de production devra assurément prendre en compte le reste de la chaîne de valeur, notamment l'amont qui délivre des services à très forte valeur ajoutée, pour le compte des industries aval qui produisent sur les territoires. Elle réduira en outre l'impact carbone, lié au transport de produits et de marchandises, vecteur le plus simple et rapide de réduction d'émissions de CO2. Cette nouvelle approche doit s'appréhender en :

- relocalisant les secteurs de la pétrochimie et chimie essentiels aux besoins actuels des populations, mais également ceux des nouveaux matériaux, nouvelles énergies et bases pharmaceutiques, en imposant une quote-part de la production faite en France ou en Europe ;
- développant un mix énergétique sur le très long terme, autonome, basé notamment sur le secteur nucléaire avec les futurs EPR français, par une anticipation de la demande croissante de l'énergie électrique, l'objectif étant de faire du nucléaire une industrie renouvelée, plus sûre, performante et ambitieuse ;
- soutenant les investissements en France des sociétés pétrolières dans les énergies vertes (biocarburants), l'énergie gazière et leurs investissements dans les énergies renouvelables (éolien et solaire), ces sociétés étant des acteurs nécessaires et indispensables dans la transition énergétique, mais aussi dans l'indépendance énergétique ;
- privilégiant un renforcement de nos capacités industrielles dans le domaine des infrastructures numériques, pour stocker notamment des données (data-centers, ...) ;
- tenant compte réellement d'un haut niveau de sécurité, de sûreté et de conditions de travail de toute production industrielle en France et en Europe ;
- taxant fortement les produits importés ne garantissant pas les mêmes conditions que ceux produits en Europe et qui créent une distorsion manifeste de la concurrence ;
- s'appuyant sur les ingénieries, en capacité de jouer un rôle d'accélérateur par la réalisation d'études par filière et par bassin d'emploi pour optimiser ces relocalisations, et qui détiennent le savoir-faire de mise en œuvre des unités industrielles.

B. Accélérer les démarches de simplification relatives à l'implantation de nouveaux sites industriels

Cette nouvelle approche doit également prendre en compte **les nécessaires démarches de simplification relatives à l'implantation de nouveaux sites industriels**, tout en garantissant la qualité des projets et en répondant aux exigences environnementales (étude d'impact, ...). Les durées trop longues des dossiers administratifs en vue d'installations industrielles sont un frein réel à l'investissement en France. Il convient donc de mettre en œuvre au plus vite les mesures de simplification préconisées par le député Guillaume Kasbarian, issues de la mission qui lui a été confiée par le gouvernement en 2019, notamment en poursuivant l'examen du projet de loi relatif à l'accélération et à la simplification de l'action publique. Dans cette perspective, nous formulons les propositions suivantes :

- **pour mettre à disposition des entreprises des sites industriels clefs en main, il convient de mieux anticiper certaines procédures administratives, lorsque cela est possible** : certaines études comme les études d'impact faune et flore, des sites et sols pollués, les études archéologiques peuvent être anticipées pour accélérer les délais d'un projet. Il convient d'évaluer préalablement la durée de validité de ces études, pour qu'elles puissent correspondre pleinement à la réalité des territoires et des projets. La question de la portabilité des études et de leur mutualisation se pose également. En effet, la propriété des études pouvant poser problème, nous proposons que les parcs industriels qui accueillent les porteurs de projet puissent en être les commanditaires, afin de capitaliser sur les études existantes.
- **Assurer la coordination de l'ensemble des acteurs parties prenantes dans la procédure** : il existe déjà dans le cadre de l'autorisation environnementale une coordination des décisions en matière d'environnement et d'urbanisme et une centralisation des échanges avec l'administration. Il pourrait être pertinent de réaliser une analyse des forces et faiblesses du régime d'autorisation environnementale pour identifier les leviers qui permettent de simplifier la prise de décision environnementale et les freins actuels de la gestion du dispositif.
- Le décret n°2020 du 8 avril 2020 reconnaît au Préfet **un pouvoir de dérogation dans certains domaines, dont celui de la construction, de l'environnement, des activités économiques et de l'urbanisme**, visant à réduire les délais d'obtention des décisions. Si cette disposition réglementaire vise à faciliter la reprise économique du pays, il nous semble important de veiller à ce que les décisions prises sur la base de ce texte réglementaire n'entraînent pas d'inégalités susceptibles de provoquer des contentieux et ne génèrent pas d'impacts sur l'environnement qui auraient pu être évités avec une approche différente. L'intention de réduire le poids des normes en simplifiant les procédures est bonne, mais ces dispositions doivent être couplées avec les recommandations faites dans le cadre du rapport sénatorial [« réduire le poids des normes en aval de leur production : interprétation facilitatrice et pouvoir de dérogation aux normes »](#) de juin 2019.

II. INVESTIR DANS UN MODELE PLUS DURABLE ET PLUS SOBRE EN CARBONE

Le maintien d'un haut niveau d'ambitions environnementales et climatiques est une condition indispensable à la réussite du plan de relance de l'après-Covid-19. Syntec-Ingénierie s'y est engagée très tôt en s'investissant **dans la charte de l'ingénierie pour le climat** qui vise à réduire l'empreinte carbone des projets. Placer la transition écologique au cœur des projets est un défi à poursuivre dans le cadre du plan de relance. Pour y parvenir, nous proposons de donner davantage de capacités d'investissement aux collectivités territoriales, notamment en augmentant les dotations d'investissement ou en utilisant le levier du fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA).

A. Massifier la rénovation énergétique des bâtiments à l'échelle des quartiers en s'appuyant notamment sur les technologies « smart »

Avec un objectif de neutralité carbone en 2050, il est impératif que les efforts engagés en faveur de bâtiments plus sobres puissent se poursuivre, en accélérant la rénovation et les économies d'énergie, à l'échelle des quartiers et en déployant le CITE (ou tout dispositif permettant d'aider à financer les travaux) sur l'ensemble des bâtiments.

La performance énergétique du bâtiment devra passer par le développement de technologies « smart » afin de maîtriser la demande, et **mieux superviser les consommations et la production d'énergie** à l'échelle du quartier, en utilisant les données des nouveaux compteurs communicants. Les données collectées permettront ainsi de favoriser une conception optimisée et adaptée aux nouveaux usages, tant dans les économies d'énergies que dans le financement des travaux de transition énergétique. Cette méthode pourra être étendue à l'échelle des grands parcs immobiliers ayant comme propriétaires des bailleurs sociaux, collectivités territoriales ou foncières.

Pour optimiser la performance d'un bâtiment tout au long de son cycle de vie, **le Building Information Modeling (BIM)** constitue également un outil indispensable. Processus de travail collaboratif innovant, le BIM permet à l'ensemble des acteurs impliqués dans un projet de construction de partager leurs données lors de son évolution, depuis sa programmation jusqu'à son exploitation. Il est utilisé pour modéliser les bâtiments existants, en y intégrant des éléments d'exploitation, voire de fin de vie, en diagnostiquant les produits et matériaux avant rénovation. Dans cette perspective, il constitue un outil précieux pour permettre des garanties d'efficacité énergétique et limiter l'empreinte écologique des bâtiments, à travers l'analyse des matériaux, les simulations thermiques, le suivi de la consommation d'énergie,....

Néanmoins, pour en généraliser son usage, des enjeux importants sont à relever :

- La transition digitale constitue une véritable avancée pour le secteur du bâtiment, mais il n'existe pas aujourd'hui de partage de la donnée ; il est donc indispensable de **garantir une interopérabilité et une standardisation des données** (« openBIM ») entre les différents acteurs pour assurer une conception, une réalisation et une maintenance optimisée et adaptée aux nouveaux usages.
- Il est fondamental de **maintenir les plateformes numériques dont l'État se porte garant, qui sont alimentées par tous les acteurs**, afin de favoriser une transition numérique globale du secteur, accessible à tous.
- Le déploiement du BIM doit se faire également en s'appuyant sur la commande publique qui constitue un levier d'innovation pour le secteur du bâtiment ; à ce titre, nous préconisons de **rendre progressivement obligatoire le BIM dans les marchés publics** pour toutes les constructions neuves, à compter du 1^{er} janvier 2022, de manière échelonnée dans le temps et par taille d'ouvrage, comme l'ont fait plusieurs pays européens, comme l'Italie ou le Royaume-Uni. Il est

indispensable que notre pays enclenche ce mouvement pour ne pas prendre davantage de retard vis-à-vis de ses voisins européens.

Réduire la consommation énergétique des bâtiments peut aussi se traduire par une optimisation de l'occupation des espaces, pour permettre d'en construire moins. Dans un contexte où le télétravail est amené à se déployer, les espaces modulaires sont à inventer et la réversibilité de certains bâtiments mérite une attention toute particulière. On pourrait ainsi envisager pour toutes les constructions neuves, **un principe d'évaluation de tout potentiel de réversibilité**, lors du dépôt du permis de construire. Pour être utile, cette évaluation doit pouvoir être traçable afin d'être utilisée facilement, plusieurs années après la construction. Là aussi, le BIM est la plateforme la mieux adaptée pour permettre de stocker et d'utiliser efficacement cette information.

B. Accélérer et investir dans des infrastructures et des mobilités durables sur les territoires

L'urgence climatique couplée à la crise du Covid-19 a rebattu les cartes de la mobilité, imposant de repenser en profondeur avec résilience et sobriété notre cadre de vie. Pour répondre aux enjeux environnementaux des territoires urbains, et dans la perspective de mieux desservir certaines zones isolées et défavorisées, plusieurs solutions ont été proposées dans la loi d'orientation des Mobilités, qui doivent être confortées dans le cadre du plan de relance. L'avenir de la mobilité durable se joue à la fois dans la modernisation des infrastructures, ainsi que dans l'accession d'une nouvelle mobilité conçue comme un service.

1) Investir massivement dans la régénération du réseau ferroviaire

Le rail est un mode de transport décarboné par excellence, qui répond à la fois aux enjeux de congestion et de pollution des centres-villes comme aux dessertes des territoires peu denses. Il est essentiel de sanctuariser les moyens prévus dans le budget de l'AFITF en faveur de la modernisation des infrastructures ferroviaires, en s'assurant que l'ensemble de la filière ferroviaire puisse en bénéficier, en particulier **l'ingénierie externalisée** en capacité d'apporter son appui à l'ingénierie intégrée, **notamment sur des missions entières de maîtrise d'œuvre**, gage de performance et d'efficacité pour la rapidité de rénovation du système ferroviaire. Ainsi, nous préconisons de :

- **de moderniser le réseau ferroviaire**, en développant le programme de commande centralisée du réseau (CCR), en réduisant le nombre d'appareils de voies, en déployant la technologie ERTMS ;
- développer plus largement **les solutions tram-train** pour mailler plus efficacement l'ensemble du réseau centre-ville-périphérie, voire au-delà, et permettre d'offrir un transport sans couture en limitant les ruptures de charge ;
- d'investir dans **les lignes de desserte fine du territoire**, maillon essentiel du réseau ferré national, pour désenclaver et irriguer tous les territoires, en s'appuyant notamment sur l'article 172 de la LOM, ouvrant la possibilité aux régions volontaires d'être gestionnaires d'infrastructures ;
- d'encourager toute expérimentation et appels à projets innovants en faveur **d'un verdissement du matériel roulant**, qu'il s'agisse de train hybride, à hydrogène ou à batteries plus économe en énergies et moins polluants.
- de **connecter les voies d'eau avec les grandes lignes de fret ferroviaire**

2) Adapter la route aux évolutions technologiques et aux nouveaux comportements

Les évolutions technologiques (électromobilité, véhicules autonomes,...) couplées aux nouveaux comportements (autopartage, multi-modalité, vélo...) imposent à la route de s'adapter et de relever les enjeux de transition écologique, énergétique et numérique.

- Pour y répondre, il importe d'encourager les aménagements visant à décongestionner et réguler la circulation en milieu urbain et en périphérie :
 - Les **parcs relais**, espace de stationnement à proximité immédiate de gare ou de station de métro/tram sont des outils de report modal à privilégier pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun, lorsqu'ils souhaitent accéder au centre-ville.
 - Pour réduire les temps de parcours et encourager les déplacements en transports en commun, covoiturage et véhicules à faibles émissions, la LOM a créé **les voies réservées**. Cet outil qui limite les phénomènes de congestion doit également s'inscrire **dans une gestion plus dynamique de l'espace**. A Lyon, la création de couloirs de bus dynamiques a permis de passer d'un partage spatial à un partage temporel de la voirie ; ainsi, une voie de circulation générale est réservée temporairement aux bus.
- Les **nouveaux programmes et expérimentations de voirie et de mobilité engagés sur la route bas carbone comme sur les systèmes de connexion entre véhicules et infrastructures** doivent en outre être poursuivis et développés :
 - Il est indispensable que les maîtres d'ouvrage s'intéressent davantage **à la route bas-carbone**, l'ingénierie pouvant apporter des solutions depuis l'amont (choix des variantes d'aménagement, en intégrant dans la conception la dimension "bilan GES", pendant la phase études pour identifier les meilleures solutions, en phase de sélection des constructeurs, à travers la définition des critères de jugement et des méthodes d'évaluation) jusqu'à l'aval (pour le contrôle du bilan GES Réel).
 - Pour fluidifier le trafic, prévenir les risques, renforcer l'intégration de la route dans son environnement, il est important d'expérimenter plus largement les programmes liés à **la route intelligente** (route chauffante grâce à la récupération d'énergie, route silencieuse à travers des revêtements innovants, route coopérative communiquant avec les véhicules connectés...).
- En zone urbaine, l'enjeu des congestions récurrentes et la superposition géographique des réseaux (réseau national et réseaux des collectivités territoriales) est un sujet particulièrement pénalisant. Pour développer les passerelles intermodales et faire émerger des offres de transport complémentaires, il nous semble nécessaire **de faire évoluer la gouvernance des infrastructures routières**. Le projet de loi 3D devra à ce titre prévoir la possibilité de transférer à certaines collectivités volontaires le droit d'assurer la maîtrise d'ouvrage de certaines portions de voiries¹. A noter, en Suisse, une convention entre l'Office fédéral des routes, l'Etat de Vaud, les 26 communes de la région de Lausanne et les entreprises de transport public a été conclue pour permettre la gestion coordonnée du trafic d'agglomération et optimiser l'utilisation des infrastructures de transport existantes, fluidifier le trafic routier à l'échelle de l'agglomération et offrir la priorité aux transports publics.

¹ Pour rappel, 21 087 kms de voiries nationales appartiennent à l'Etat, dont certaines sont concédées, 381 000 kms de routes départementales appartiennent aux conseils départementaux (et aux métropoles sur leur territoire depuis la loi MAPTAM) et 701 000 kms de routes rues appartiennent aux communes.

3) Favoriser le déploiement des nouveaux usages et des mobilités actives

Le développement des mobilités actives et connectées, couplées aux mesures de distanciation physique impose de repenser l'espace public dans une approche systémique et globale. Dans cette perspective, nous incitons les maîtres d'ouvrage à investir pour adapter l'espace public aux nouveaux usages et aux mobilités qui privilégient les modes de transport les moins polluants:

- La LOM a accéléré le **déploiement des zones à faibles émissions (ZFE)** en rendant leur mise en œuvre obligatoire avant le 31 décembre 2020 pour certaines communes et intercommunalités. Ces ZFE sont des opportunités pour repenser de manière globale les politiques actives de mobilité, en redynamisant l'espace public, en favorisant l'électromobilité et le report vers des modes plus doux, à travers l'élaboration d'un **plan de mobilités décarbonées ZFE**.
- Alternative aux ZFE, **le péage urbain** ayant fait l'objet de nombreux débats ces 18 derniers mois en France, a fait ses preuves dans de nombreuses villes étrangères comme Singapour, Londres, Milan, Stockholm ; il reste d'actualité, le projet étant à l'étude dans le centre de Genève.
- Avec la révolution numérique, la LOM a offert à l'utilisateur une multiplicité d'offres (transports en commun, co-voiturage, parcs-relais, vélo, les voies réservées...) qui constituent une alternative à l'auto-solisme. Nous préconisons de déployer plus largement **les plateformes territoriales de services de mobilités (billettique, information voyageurs, ...)** et le **Maas** qui agrègent les services de mobilité pour disposer d'une offre complète et optimisée de solutions alternatives à la voiture individuelle.

4) Accélérer les grands projets en cours ou prêts à être engagés, s'inscrivant pleinement dans une trajectoire verte (Canal seine Nord-Europe, Lyon Turin-ferroviaire, CIGEO...)

Canal Seine-Nord Europe

Ce projet ambitieux revêt une dimension exceptionnelle en termes d'aménagement et de développement économique des territoires qu'il irrigue, offrant une alternative 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 territoriales et le soutien communautaire 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 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

Le projet Lyon-Turin une liaison ferroviaire qui transportera à terme 40 millions de tonnes de marchandises (soit l'équivalent de 2 millions de camions transitant à travers les Alpes) et 5 millions de voyageurs par an, offrant une alternative au transport aérien et routier et un gain de temps de parcours de 2 heures. 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 activités.

Cigeo

Projet français de centre de stockage profond de déchets radioactifs, CIGEO est situé à la lisière des départements de la Meuse et de la Haute-Marne. Conçu pour être sûr pendant sa construction et son exploitation, qui se déroulera sur une centaine d'années, et après sa fermeture, il a pour objectif d'assurer une gestion durable des déchets et matières radioactives. Il représente une opportunité en matière d'emplois directs et indirects qui seront générés progressivement durant les différentes phases du projet, la construction nécessitant un effectif jusqu'à 2000 personnes, qui sera stabilisé autour de 600 personnes pour l'exploitation du site, et ce sur plus d'un siècle.

Syntec-Ingénierie

La fédération professionnelle de l'ingénierie

148, boulevard Haussmann – 75008 Paris

01 44 30 49 60 – contact@syntec-ingenierie.fr

www.syntec-ingenierie.fr

III. PRESERVER LES COMPETENCES D'AVENIR ET INVESTIR DANS LE CAPITAL HUMAIN POUR MIEUX ANTICIPER ET GERER LES TRANSFORMATIONS DE L'ÉCONOMIE

A. Préserver et adapter les compétences des salariés

La diffusion lente des effets de la crise va se poursuivre pendant plusieurs mois, sous la pression de la baisse des investissements des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre et du rattrapage lent des décisions retardées par le confinement ou le décalage des élections municipales. Les entreprises d'ingénierie ne pourront pas supporter des périodes d'activité avec des salariés non affectés à des missions à temps plein. Elles doivent ainsi pouvoir bénéficier du **nouveau dispositif Activité réduite pour le maintien en emploi (ARME) ou Activité Partielle de Longue durée (APLD)**, mis en œuvre pour assurer le maintien dans l'emploi des entreprises confrontées à une réduction d'activité durable.

Le dispositif **FNE-Formation** a été fortement mobilisé dès le début de la crise ; afin d'accompagner au mieux les salariés des entreprises d'ingénierie en activité partielle, nous proposons de simplifier davantage les démarches pour en bénéficier, et de permettre sa **mobilisation pour des actions de formation interne**, d'aides à la fonction tutorale et d'ingénierie de formations en situation de travail (AFEST). En effet, il apparaît que les actions de formation les plus pertinentes pour préparer la reprise sont liées à l'activité intrinsèque de l'entreprise et qu'elles peuvent être majoritairement dispensées en interne (ex. : perfectionnement des outils de modélisation, participation en binômes aux réunions de suivi de projet, formations répondant aux normes réglementaires sectorielles, etc...).

Afin d'accompagner des transferts de compétences des secteurs fortement impactés tels que l'automobile et l'aéronautique vers les secteurs industriels en tension ou appelés à se développer (ferroviaire, énergie, naval, défense), il est nécessaire qu'une action concertée avec l'Etat, les partenaires sociaux et les entreprises soit engagée pour **faciliter la mobilisation du CPF par l'entreprise et assouplir les conditions d'accès à des parcours Pro-A dans le cadre de parcours de formation longs**.

Par ailleurs, nous proposons que toute entreprise ayant négocié **un accord prévisionnel sur l'emploi (GEPP/GPEC) puisse bénéficier du concours conjoint de l'Etat** (FNE-Formation amélioré) **et de l'OPCO** pour la prise en charge du salaire et des coûts pédagogiques pour les collaborateurs suivant des formations longues (3 à 12 mois). Cette disposition permettrait aux entreprises de co-construire avec les partenaires sociaux les modalités du maintien de l'emploi et les transferts de compétences post-Covid.

B. Maintenir l'intégration des jeunes et le recrutement dans nos entreprises

Malgré les difficultés actuelles qu'elles traversent, les entreprises d'ingénierie souhaitent faire preuve de volontarisme et intégrer de nouveaux collaborateurs pour répondre aux besoins de leurs clients et dynamiser la reprise. Dans ce contexte, nous proposons **le renforcement du dispositif de soutien à l'embauche (POEI)** en le rendant accessible à tous les demandeurs d'emplois et aux jeunes diplômés, et en augmentant la prise en charge du salaire par l'Etat et l'OPCO.

Concernant l'alternance, nous appelons à renforcer davantage les mesures qui soutiennent les **aides financières à l'apprentissage**, au moyen des actions suivantes :

- Assouplir les conditions d'aide à l'embauche d'apprentis sans distinction de taille d'entreprise et réévaluer le montant de l'aide pour inciter les entreprises à embaucher ;
- Rendre éligibles les contrats de professionnalisation à l'aide à l'embauche, au même titre que les contrats d'apprentissage.

Par ailleurs, nous proposons la **levée temporaire** de la prise en compte du taux d'alternants dans le mode de calcul de la Contribution Spéciale à l'Apprentissage (CSA), afin de ne pas pénaliser les entreprises assujetties lors du versement des fonds formation en 2021 et de leur permettre de relancer des embauches en apprentissage le plus rapidement possible.

Enfin, nous soutenons pleinement la proposition visant à **réduire les charges pour l'embauche des jeunes diplômés** afin de ne pas laisser une promotion entière connaître un chômage de masse (bac + 5). Nous appelons pour y parvenir à la création d'un dispositif novateur destiné **à favoriser l'embauche de diplômés scientifiques, à l'image des conventions tripartites CIFRE mises en place pour les doctorants avec le soutien de l'ANRT**. La CIFRE financée par le ministère de l'enseignement supérieur et de la Recherche via l'ANRT (subventions annuelles de 14 000€ par an par doctorant pendant trois ans) subventionne toute entreprise qui embauche un doctorant dans le cadre d'une collaboration de recherche avec un laboratoire public ; elle a pour objectif de favoriser le développement de la recherche partenariale publique-privée et de placer les doctorants dans des conditions d'emploi. Il s'agirait ainsi d'aligner le dispositif des jeunes ingénieurs diplômés sur celui des doctorants en CIFRE, sur la base d'un contrat d'un an minimum.

Syntec-Ingénierie

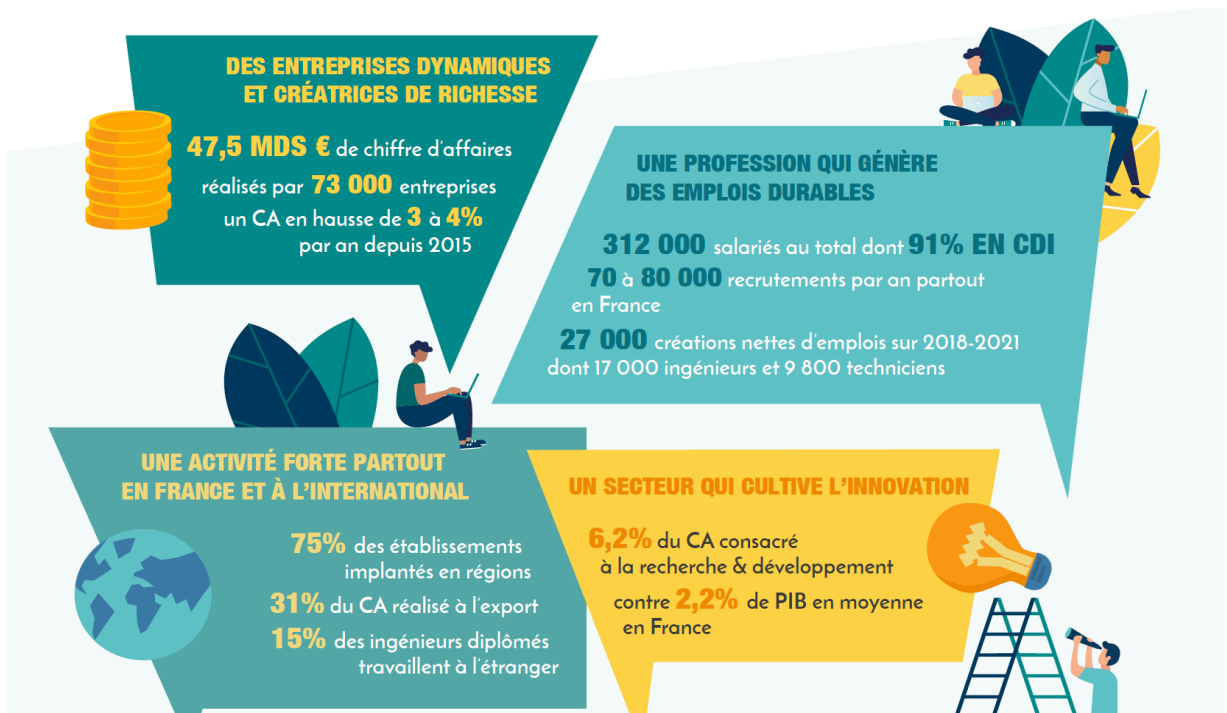
Avec près de 400 entreprises adhérentes et 11 délégations régionales, Syntec-Ingénierie est la fédération professionnelle de l'ingénierie.

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...



Contact : Anne ZIMMERMANN, Déléguée Affaires publiques, a.zimmermann@syntec-ingenierie.fr

Syntec-Ingénierie

La fédération professionnelle de l'ingénierie

148, boulevard Haussmann – 75008 Paris
01 44 30 49 60 – contact@syntec-ingenierie.fr
www.syntec-ingenierie.fr