

Note de veille du 1er trimestre 2025

La veille relative aux transports et aux mobilités croise cinq thématiques d'analyse :

- *Les grands réseaux d'infrastructures* : routiers, ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens,
- *Les véhicules et services utilisés sur ces réseaux* : vélos, voitures, camions, trains, tramways, avions...
- *L'aménagement et l'attractivité des territoires*, en tant que générateurs des mobilités,
- *La transition énergétique et l'adaptation climatique du transport*, aux différentes échelles,
- *Les nuisances des transports*, industrielles, environnementales, sociales (conditions de travail).

1. Les grands réseaux d'infrastructures (Financement, concurrence, complémentarité)

La France est l'un des pays qui fait le moins participer l'utilisateur au coût du transport collectif !

Partant d'une analyse 2011 de Bruno Faivre d'Arcier, chercheur au Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET), Jean Coldefy, (Directeur du programme « Mobilités et transitions de l'association Mobil in Pulse), illustre le langage de vérité tenu en octobre 2024 par le ministre des transports François Durovray (*Le Monde* du 30 janvier 2025).

Les transports en commun urbains et les TER (transports express régionaux) coûtent en moyenne 50% plus cher que la voiture (selon l'INSEE) lorsque les gains de productivité attendus d'un transport massifié en sont pas au rendez-vous. De la même manière qu'en ville, on ne déploie pas du tramway et du métro partout vouloir faire du train partout creuse la dette financière et écologique : le plan « cars express » du ministère des transports permet de proposer rapidement une offre alternative quatre fois plus fréquente à des coûts trois fois inférieurs au ferroviaire.

La place prépondérante des poids lourds routiers dans l'organisation du transport logistique

Liés à l'activité économique française et européenne, les transports intérieurs annuels de marchandises en France varient depuis 15 ans entre 340 et 410 milliards de tonnes-km, répartis entre : le routier (86 à 88%), le ferroviaire (10 à 12%) et le fluvial (entre 2,1 et 2,6%) ; transit compris, hors VUL (moins de 3,5 tonnes) et oléoducs. *C'est à dire une relative constance dans la durée et la répartition modale !*

Une enquête sur la politique du transport routier en France dénonce la surfréquentation de certains itinéraires, la multiplication des aires d'entreposage (stocks déportés), et la faiblesse de l'offre de transport ferroviaire et fluviale, dont on parle depuis plus de 20 ans (*Le Monde* du 19 janvier 2025).

Dans son récent ouvrage « Les nouveaux enjeux de la logistique », Michel Savy, professeur émérite à l'Ecole d'urbanisme de Paris Est, propose un tour d'horizon des questions qui se posent aujourd'hui, tant aux acteurs privés qu'aux décideurs publics, pour assurer l'efficacité et la modernité de systèmes complexes interdépendants (publication Odile Jacob, février 2025).

Ile de France : l'équation complexe des nouveaux tarifs de transport au 1^{er} janvier 2025

Les franciliens ont inauguré le 1^{er} janvier 2025 une tarification unifiée de leurs transports collectifs avec deux tickets qui remplaceront tous les autres : un ticket à 2,50 euros pour un trajet combinant le train et le métro, pour toute destination ; un ticket à 2 euros, combinant le bus ou tramway. Avec, pour ceux qui n'ont pas déjà leur « pass Navigo » pour leurs trajets réguliers, un « *pass Navigo Liberté +* » pour des trajets occasionnels à la demande (facturés le mois suivant).

Cette nouvelle tarification simplifie la mobilité et donne une unité à la région. Elle s'inscrit dans la continuité des cartes de transport mensuelles ou annuelles du « Pass Navigo », et de son « dézonage » mis en œuvre en 2015 pour faciliter les déplacements des 12,5 millions de franciliens (*Le Monde* du 1^{er} mars 2025). *Elle répond en outre aux transformations en cours ou à venir liées aux 40 milliards d'investissements du Grand Paris Express qui polarisent la localisation des activités nouvelles et proposeront des choix d'itinéraires directs entre les pôles de la proche couronne francilienne.*

A69 Toulouse-Castres : Le tribunal administratif annule l'autorisation environnementale du projet

Le rôle du juge administratif, en tant que tiers indépendant, est de trancher des conflits sur la base du droit, et ainsi de les pacifier : c'est ce que nous rappelle Julien Betaillé, maître de conférences à l'école de droit de Toulouse (*Le Monde* du 8 mars 2025). Plutôt que de critiquer la justice, les partisans de l'autoroute A69 peuvent tout simplement exercer leur droit de faire appel. *Cependant, les conséquences de cette annulation sont majeures, car tout le monde est perdant : les élus locaux, l'Etat, mais aussi la biodiversité...*

Transport aérien international : les projets d'aéroports géants se multiplient

Choisir une escale de quelques heures ou même de quelques jours est devenu l'une des tendances fortes de l'industrie du tourisme : de Singapour à Doha, en passant par Istambul des dizaines d'aéroports sont devenus des destinations à part entière, offrant des milliers de mètres carrés de shopping, de restaurants et de divertissements tous publics. *Selon l'IATA, le nombre de voyageurs aériens a quasiment atteint les 5 milliards en 2024 avec une croissance de 10,4% de la demande par rapport à l'année précédente, et ce chiffre pourrait doubler d'ici 20 ans !*

Ces perspectives conduisent les investisseurs à multiplier les « hubs aéroportuaires » avec un transporteur dominant, offrant un nombre élevé de correspondances... Une concurrence devenue mondiale entre les pays, les capacités des plates formes aéroportuaires et l'attractivité touristiques des destinations... *Avec de telles perspectives de croissance aérienne touristique, toutes les parties prenantes devraient s'y retrouver ! Cependant, dans 20 ou 30 ans, les nouvelles générations de voyageurs auront peut-être une autre vision du tourisme, face aux difficultés climatiques.*

2. Les véhicules et matériels utilisés

Production automobile : l'Union européenne allège les exigences liées au CO₂

Lundi 3 mars, Ursula Von der Leyen, présidente de la Commission européenne, a annoncé la mise en place d'un mécanisme de flexibilité pour éviter aux constructeurs automobiles en retard sur leurs objectifs de réduction de CO₂ de payer des amendes en 2025. *Une mesure pragmatique qui laisse un peu de temps aux constructeurs face aux difficultés du marché automobile (Les Echos du 4 mars et le Monde du 5 mars 2025).*

Les ventes de véhicules neufs ont reculé de 3,2% en 2024 par rapport à 2023, a rapporté le mercredi 1^{er} janvier la Plate-forme Automobile qui représente les acteurs de la filière (*Le Monde du 4 janvier 2025*). Ce recul ne découle pas des problèmes d'approvisionnement et de la chaîne industrielle, mais de la faiblesse de la demande de voitures neuves des particuliers et des entreprises. Malgré les 50 000 immatriculations liées au leasing social, il ne s'est vendu que 291 000 véhicules tout électriques en 2024 contre 298 000 en 2023. Ce qui rend inatteignables les objectifs européens CAFE (*corporate average fuel economy*) pour les constructeurs français !

Par contre, les ventes de véhicules hybrides sont en plein essor, ce qui évite à leurs usagers les aléas des recharges électriques sur les longs trajets automobiles (*Le Figaro du 27 février 2025*). Enfin, il s'est vendu 5,3 millions de voitures d'occasion en 2024, en hausse de 3% par rapport à 2023. *Ces résultats s'expliquent par la structure du pouvoir d'achats des automobiles en France* : (1) en l'absence de leasing social massif, les ménages français, hors tranche des 20% de revenus les plus élevés, renouvellent leurs véhicules au marché d'occasion de seconde ou de troisième main ; (2) et le parc automobile tout électrique est encore insuffisant pour alimenter ce marché d'occasion. *La Commission européenne propose aux fabricants d'atteindre les objectifs CAFE sur une moyenne de leurs performances des trois années 2025-2027 (note d'information du 5 mars 2025 « Plan d'action pour l'industrie automobile »).*

« Northvolt, faillite symbolique du coup de mou de la voiture électrique » (Les Echos et le Figaro du 13 mars) Les gigafactories sont à la peine face d'une part à la plus faible croissance du marché du VE qu'attendu mais aussi aux difficultés d'atteindre le bon niveau de qualité des batteries. Sur ce dernier point les Chinois ont incontestablement acquis une expertise majeure que les européens ont beaucoup de mal à surmonter. *La transition vers le véhicule électrique sera un long chemin difficile.*

Ports maritimes : la Chine tisse un réseau portuaire mondial

La Chine a pris des positions dans de nombreux terminaux portuaires à travers le monde : depuis Le Pirée (Grèce, 2016) jusqu'à Chançay (Pérou, 2024), la Chine exploite le premier ensemble portuaire de la planète avec 8 des 20 premiers ports mondiaux à conteneurs ((Shangai, Ningbo, Shenzhen, Canton...)). Sans compter les entrepôts, usines et centrales implantés dans les « hinterlands », et les points de passages stratégiques du trafic (Canal de Panama, Singapour...). Et l'armateur chinois « Cosco shipping ports » qui contrôle toute la chaîne. *Un complément stratégique aux « nouvelles routes de la soie » lancées en 2013. (Le Monde du 16 février 2025).*

Transport aérien : Airbus conforte sa place de leader mondial

A l'occasion de la publication de ses résultats annuels, Guillaume Faury (PDG d'Airbus) a confirmé les 826 commandes nettes d'appareils supplémentaires enregistrées en 2024, avec un chiffre d'affaires de 50,8 milliards d'euros pour son activité « aviation civile » et un bénéfice net de 4,25 milliards. Il table notamment sur le succès de son appareil A321 XLR, déjà commandé à plus de 500 exemplaires, qui offre aux compagnies clientes les performances d'un long courrier avec les coûts d'un moyen-courrier (*le Monde du 2 février 2025*). *Mais il lui faudra s'assurer de la capacité de ses fournisseurs à recruter une main d'œuvre qualifiée d'ingénieurs et de techniciens.* Alors que la génération des jeunes diplômés s'interroge sur le devenir du transport aérien face aux impératifs du changement climatique...

Transport ferroviaire : un bilan de cinq années du président de la SNCF

Jean Pierre Farandou président de la SNCF dresse le bilan de son action et donne les pistes pour son successeur (*Les Echos du 28 février 2025*). S'il a incontestablement redressé l'image, les comptes et résultats de l'entreprise SNCF, il n'en demeure pas moins que le fer reste cher pour l'utilisateur et pour la collectivité nationale notamment à travers le coût des infrastructures. *Faut-il alors remettre encore 100 Mds€ (que l'on n'a pas !!) dans le ferroviaire ou trouver un meilleur équilibre avec la route, et notamment développer le plan autocar ?*

Réseaux routiers « Les territoires face à un mur d'investissement pour les routes »

La loi 3DS prévoit de transférer la responsabilité des routes pour partie de l'Etat vers les collectivités. Celles-ci ayant déjà de grosses difficultés budgétaires pourront-elles faire face aux investissements nécessaires ? (*les Echos du 4 mars 2025*) Le président de Routes de France Jean-Pierre Paseri s'alarme.

« Vent de révolte contre les ZFE » (*le Figaro du 10 mars 2025*) En voulant bien faire pour lutter contre les émissions de CO2 des automobiles dans les urbanisations denses, on déclenche une inégalité flagrante de traitement des citoyens selon leurs revenus face à la vignette Crit'Air... Notons que l'Allemagne est en train de renoncer aux ZFE...

3. L'aménagement et l'économie des territoires

31. La place et l'évolution du télétravail. Avec le COVID 19, le télétravail s'est installé durablement dans nos pratiques quotidiennes. *Il touche aujourd'hui un quart des salariés en France et deux tiers des cadres, avec des intérêts distincts pour les entreprises et pour la vie des salariés* (*Le Monde des 9 et 22 mars 2025*). Pour les entreprises, des économies non négligeables de loyers, moyennant des questions sur la productivité du travail liée à la vie collective. Pour les salariés, des gains de temps et une fluidité de la vie quotidienne auxquels ils ne sont pas prêts à renoncer. Et un meilleur partage des tâches familiales.

Des conséquences sur l'organisation territoriale des mobilités quotidiennes. Des choix résidentiels plus éloignés du lieu de travail. Et une augmentation du nombre de déplacements personnels à partir du domicile (*Etude du département Aménagement, Mobilité, Environnement de l'Université Gustave Eiffel, publiée 14 janvier 2025 par le Forum Vies Mobiles*)

32. Penser l'économie sur le long terme, à partir d'analyses prospectives (quelques exemples)

- **Une baisse de la démographie à partir de 2040** : Selon l'institut national d'études démographiques (INED), la population française atteindra un « pic » à 70 millions d'habitants dans les années 2040 avant de revenir vers son niveau actuel en 2070 (*Les Echos, 26 mars 2025*). *Qui va payer nos retraites en 2050 ?* (*La lettre de Philippe Cahen n°242 – janvier 2025*)

- **La résilience du patrimoine, urbain, industriel, logistique dont d'usage devra évoluer** : le parc immobilier (quels logements, pour qui ?). Quels espaces d'activités (jardins familiaux, stockages de proximité, lieux de télétravail, adaptation aux périodes caniculaires.... *Aujourd'hui, les propriétaires des tours du quartier La Défense (Hauts de Seine) s'interrogent collectivement* (*Le Monde du 7 mars 2025*)

- **La carte des déplacements à la lumière des données téléphoniques** : lancée par le groupe de réflexion « Gonexio » et animée par Transdev (avec le concours de l'université Gustave Eiffel, du LAET et de l'École d'Économie de Paris), cette carte permet de *reconstituer les flux des habitants vers les activités entre*

les micro-quartiers de base (découpage IRIS composé d'un ensemble d'îlots contigus et homogènes, regroupant 2000 habitants ou plus). Ce qui rénovait profondément les méthodes d'estimation des flux pour les « modèles de trafic », qui utilisent aujourd'hui des enquêtes lourdes et géographiquement peu précises (Le Monde du 6 février 2025).

4. La transition énergétique et l'adaptation climatique du transport

Les effets d'un budget contraint : experts et élus esquissent des pistes pour *maintenir la trajectoire de décarbonation du pays malgré l'austérité budgétaire aggravée par la perspective d'une « économie de guerre » (le Monde des 14 février et 14 mars 2025)*. Les intercommunalités s'opposent aux régions sur le versement mobilité face au tarissement global des investissements publics, les défenseurs du climat plaident pour isoler les investissements climatiques de la dette financière...

La lutte contre le changement climatique doit rester une priorité La transition énergétique modifiant peu à peu nos modes de consommation et de production, les prix relatifs de l'électricité et du gaz sont amenés à jouer un rôle de plus en plus important, fait remarquer La Fabrique Ecologique. Peut-on reléguer au second plan l'investissement dans les énergies propres afin de réduire notre dépendance face à la Russie et aux Etats-Unis et laisser le monopole de l'innovation à la Chine ? *Avec pour seul objectif de surmonter les blocages plutôt que de renoncer (Editorial du Monde, 16 mars 2025)*

5. Les nuisances générées par les transports

Le développement du vélo peut-il cohabiter avec les autres usagers de l'espace public ? Un thème largement débattu au cours du congrès de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) qui rassemblait un millier de participants les 27 et 28 février 2025 (*Mobilette du 7 mars 2025*).

Les positions affichées restent quelque peu ambiguës : plus de vélo et de pistes cyclables, mais moins de routes nouvelles, plus d'espace vélo dans les trains, mais pas trop de transports gratuits concurrents. Ces positions sont bien compréhensibles pour un mode de déplacement dont l'usage rénové connaît une forte progression depuis la sortie du COVID. Mais les arbres ne grimpent pas jusqu'au ciel. *Le vélo devra s'adapter aux contraintes de disponibilité et de sécurité des espaces cyclables, ainsi qu'aux capacités des collectivités territoriales à les aménager et les entretenir.*