

Note de veille du 4^{ème} trimestre 2024

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 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.

1. Les grands réseaux d'infrastructures

La fin prochaine des concessions d'autoroutes à péage suscite des interrogations. Les 9000 km d'autoroutes concédées accueillent chaque année près de 16% du trafic observé sur l'ensemble du réseau routier français, dont la majeure partie du transport routier de marchandises national et international. Les recettes annuelles perçues en fin de concessions représenteraient 16 milliards d'euros dont : 20% à 30% pour entretenir, exploiter et continuer à investir sur ce réseau ; et 37% d'impôts et taxes dont le maintien devrait rester compatible avec les dispositions de la directive UE « Euro vignette ».

Que feront le Parlement et l'Etat de cette « manne financière » qui pourrait, selon les opinions contradictoires, être utilisée pour : *limiter le déficit de l'Etat ; financer la transition énergétique des transports ; voire même supprimer le péage* ce qui aurait pour effet d'augmenter le trafic routier touristique ? Selon les études en cours, *plusieurs solutions techniques seraient envisageables, à condition de ne pas attendre l'échéance de 2027 pour en saisir les décideurs !*

Les modalités de mise en œuvre des SERM seront-elles arrêtées en 2025 ? La loi 27 décembre 2023 relative aux « services express métropolitains (SERM) » a suscité un grand nombre de propositions d'investissements de collectivités territoriales, destinées à répondre aux besoins de mobilités alternatives à l'automobile dans les territoires périurbains d'attraction des grandes conurbations. *Les projets sont à l'étude les ressources financières restent à trouver ! Attendons de voir ce que la conférence du financement des SERM annoncée par le ministre des Transports va nous réserver...*

2. Les véhicules et matériels utilisés (d'après notre colloque CCFA-IESF du 10 octobre 2024)

L'électrification du parc automobile français prend plus de temps que prévu. Depuis 4 ans, le taux de renouvellement annuel du parc (38 millions de voitures particulières) est au plus bas, observe Jean-Luc Brossard, président du CCFA : il est proche de 4 % (au lieu de 6 % avant le COVID).

Les Français sont encore favorables au véhicule électrique, (Clément Molizon, AVERE), innovant, agréable à conduire, économe à l'usage, mais ils attendent la baisse des prix de vente ou l'arrivée d'un marché d'occasion pour se décider. Ils s'interrogent également sur l'autonomie réelle des batteries, et sur les conditions pratiques de leur recharge, ce qui explique probablement le retour en force des véhicules hybrides rechargeables (PHEV).

Les 27 pays membres de l'UE sont divisés entre l'application stricte des normes européennes du pacte vert européen (être les champions de la lutte contre le changement climatique) et les difficultés d'opérer les transitions nécessaires dans les délais programmés, face à l'inflation et au ralentissement général de l'activité des producteurs automobiles européens. *La Commission européenne annonce - pour le début 2025 – la mise en place d'un dialogue stratégique sur l'avenir du secteur automobile...*

Quel avenir pour l'industrie du transport aérien en France et dans le monde ? Les commandes d'avions affluent à AIRBUS, mais les entreprises sous-traitantes du secteur seraient en butte à une trésorerie trop tendue et à une pénurie de main d'œuvre. *Un problème classique de surchauffe des moyens de production ? Peut-être pas seulement !*

L'ONG Réseau Action Climat estime que tous les secteurs d'activité doivent prendre leur part des émissions de CO₂, y compris le secteur aérien. Elle préconise à cet effet l'instauration d'une « taxe grands voyageurs » qui frapperait exclusivement ceux qui voyagent le plus souvent et le plus loin, c'est-à-dire les 10% des français disposant des revenus les plus élevés.

De son côté, l'association du transport aérien international (IATA) revient sur ses engagements de Boston (4 octobre 2021) en considérant que la production de carburants verts ne sera pas à l'échelle

selon ses propres prévisions de forte croissance du trafic, lesquelles sont contestées par une partie de de l'opinion mondiale. *Comment régler le curseur entre trafic et climat ?*

3. L'aménagement et l'économie des territoires

L'activité touristique continue à ignorer l'environnement et le social ! Dans le secteur des voyages et des loisirs, la hausse des prix a été largement supérieure à l'inflation. Dans un esprit de rattrapage post-Covid, les français ont beaucoup dépensé pour leurs vacances et leurs loisirs. *Cependant, avec les tensions sur le pouvoir d'achat, une part croissante de la population renonce aux vacances touristiques...* (Le Monde du 9 novembre 2024)

Aux Deux-Alpes, la fuite en avant de l'économie du ski. Cette station inaugure un téléphérique de 1600 mètres de dénivelée, convoyant les skieurs à 3200 mètres d'altitude. *Le modèle du « toujours plus vite et toujours plus haut » contribue à faire du ski une activité peu écologique et de plus en plus élitiste...*

Les émissions mondiales liées au tourisme s'envolent. Selon une étude publiée dans « Nature-Communication », le secteur représente 9% du total mondial des émissions de gaz à effet de serre. (Le Monde du 12 décembre 2024). *Comment mieux faire prendre conscience aux touristes la question climatique ?*

Les rapports au travail évoluent avec l'arrivée des nouvelles générations

La voiture sans conducteur annonce-t-elle la fin du travail traditionnel ? Cet exemple de fulgurante accélération des progrès technologiques et de leur mise en œuvre à grande échelle n'est-elle pas en train d'engendrer la fin de certaines formes de travail dans les sociétés développées ?

Les nouvelles générations ne s'attachent plus à une seule entreprise. Avec une moyenne de deux jours par semaine, les pratiques du télétravail se stabilisent dans les entreprises françaises et on observe de nouveaux rapports au temps et à l'espace : la qualité de l'habitat et de son environnement prend le pas sur la distance domicile-travail, qui devient secondaire. Très pragmatique, la génération Z (née entre 1992 et 2002) préfère travailler sur des projets selon des contrats de courte durée. (Le Monde du 19 décembre. 2024). *Faut-il adapter en conséquence nos modes de représentation des mobilités quotidiennes, dont le lien domicile-travail ne serait plus le principal facteur explicatif ?*

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

Les émissions françaises de gaz à effet de serre sont reparties à la hausse au troisième trimestre 2024, et d'autres indicateurs écologiques sont dans le rouge, tels que l'électrification du parc de véhicules : environ 300 000 véhicules immatriculés en 2024 au lieu des 430 000 prévus. S'ajoute à ce constat la nécessité d'adapter les réseaux de transport aux effets climatiques : inondations, incendies, hausse du niveau de mers... Dans la situation de pénurie de fonds publics que nous connaissons, il ne suffit pas d'afficher des objectifs pour qu'ils soient réalisables. *Les experts savent bien que les objectifs d'électrification du parc automobile français affichés pour 2030 ne seront pas atteints...*

5. Les nuisances générées par les transports

Jusqu'où faut-il encadrer la pratique des deux roues dans l'espace public urbain dense ? L'accident d'un cycliste tué à Paris fin octobre 2024 aurait-il sensibilisé l'opinion publique sur les dangers de la circulation des deux roues de toutes sortes, dans des espaces denses convoités simultanément pas d'autres usages également incontestables : piétons, livraisons, travaux d'entretien... *L'accident relayé par les médias nationaux n'est malheureusement que la partie émergée de l'iceberg* : 3 400 personnes sont décédées en 2023 sur les routes de France, dont 16% de piétons, et 180 cyclistes. Ce dernier chiffre ne pourra qu'augmenter dans l'avenir en raison du succès de la pratique du vélo, comparée à la relative stabilité des autres circulations.

Sous le titre « *Quand ils arrivent en ville, les cyclistes dans le viseur* », le reportage d'Olivier Razemon (Le Monde du 10 novembre 2024) pourrait annoncer un retournement d'acceptation sociale du vélo face au comportement de certains usagers des deux roues dans les villes denses. Avec cette réflexion réaliste et désabusée : « *Les vélos ont pris le pouvoir sur tous les autres usagers : ils ne respectent rien !* ».