



## Formation permanente Transports

### COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 16 OCTOBRE 2023

#### Présents

---

##### Présidence :

Mme Médard (Présidente de la section mobilités et transports - IGEDD)

##### Secrétariat – Représentants du SDES :

Mme Sédillot (cheffe du SDES)	M. Roumier
Mme Bessière (sous-directrice Transports)	M. Bauer
Mme Jaluzot (rapporteur)	M. Didou
M. Huyghues Despointes (secrétaire)	M. Limousin
Mme Fumat	M. Rizk
Mme Dejvongsa Laquarroy	M. Charrier
Mme Le-Moullec	M. Defrance
M. Baude	M. Rageau
M. Perez	M. Lambrey
M. Pentinat	M. de Loubens
M. Colussi	M. Germe
M. Bouvry	M. Collet
M. Amoros	Mme Bayardin

##### Membres permanents :

M. Tainturier (DGITM)	M. Savy (UGE)
M. Erbasi (DGITM)	M. Giret (CNR)
Mme Havreng (DGITM)	M. Couly (ART)
M. Quille (SEVS)	M. Chalmeau (ART)
M. Collet (DG du Trésor)	M. Martin (ART)
M. Martin (DG du Trésor)	M. Vialette (ART)
Mme Rivalin (Insee)	M. Metayer (ART)
M. Ramonet (Insee)	M. Roussel (FEDUCO)
Mme Salathé (ONISR)	Mmr Kherzi (VNF)
M. Ni (France Stratégie)	M. Brochard (SNCF)
M. André (Citepa)	M. Dubois (ANCT)
Mme Dupont-Kiefer (Université Paris 1)	Mme Frontere (ASFA)
Mme Vincent (Université Lyon 2)	Mme Nikitsenka (FNTR)
Mme Flament (FNTV)	M. Richard (UTP)
Mme Tanguy (Banque de France)	M. Azuar (URF)
M. Gendreau (Île-de-France Mobilités)	Mme Leroy (Dreal Auvergne-Rhône-Alpes)
M. Ung (RATP)	

## INTRODUCTION

Mme Alice-Anne Médard, nouvelle présidente de la Formation Transport, ouvre la séance et se présente. Nommée présidente de la section Transports et Aménagement depuis le 1er septembre 2023 à l'IGEDD, elle occupait précédemment les fonctions de directrice de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine.

Elle annonce les trois présentations autour desquelles s'articule la réunion de ce jour, assurées par des membres du Service des données et études statistiques du CGDD (SDES) : la présentation du Bilan annuel des transports en 2022 ; la conjoncture des transports au cours du premier semestre 2023 ; le rapport sur les taxis et les VTC en 2021 pour l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (T3P).

Elle conclut en remerciant l'équipe qui a préparé cette séance, les participants et les intervenants et tous ceux qui ont consacré du temps à cette réunion.

## LE BILAN ANNUEL DES TRANSPORTS EN 2022

Après avoir présenté Hervé Huyghues Despointes qui succède à Charline Babet au sein du bureau et remercié tous les contributeurs et fournisseurs de données du bilan annuel des transports, Laurence Jaluzot (SDES) présente les principaux résultats du bilan.

### Discussion

**M. Marquez (TLF)** demande s'il est possible d'obtenir le détail de l'emploi intérimaire par secteur, en distinguant notamment ce qui relève de l'emploi intérimaire dans les transports de voyageurs et dans les transports de marchandises.

- **S. Lambrey (SDES)** répond que les données détaillées sur l'emploi intérimaire en équivalent temps plein étaient par le passé transmises par la Dares mais des raisons de confidentialité ont conduit à interrompre cette transmission depuis deux ans. Cela dit, les caractéristiques de l'emploi intérimaire n'ont pas dû beaucoup changer depuis, l'utilisateur principal étant toujours le secteur Entreposage et Manutention, les employeurs de conducteurs de poids lourds et les bus y ayant rarement recours. Le SDES prévoit de relancer la Dares pour pouvoir donner à nouveau accès à ces données à un cercle restreint d'utilisateurs.

**M. Tainturier, conseiller fret auprès de la DGITM**, formule plusieurs observations.

En premier point, il mentionne la mise en évidence, dans une étude conduite en interne, d'un lien très fort entre la demande de transport de marchandises et la production industrielle, en particulier la fabrication et la construction. Or, le bilan fait plutôt apparaître une évolution divergente, avec un trafic plutôt en baisse concomitant avec une production en hausse. Ce sujet mérite d'être approfondi.

Il demande si, s'agissant des VUL, une distinction entre Transport de voyageurs et Transport de marchandises est intégré dans le rapport. Il s'interroge aussi, en matière de GES, sur la hausse des émissions de la part du secteur des transports alors que le fret baisse.

Il mentionne également qu'il serait important de pouvoir calculer l'évolution de l'efficacité énergétique en distinguant le transport de voyageurs et le transport de marchandises pour le ferroviaire, comme pour les autres modes.

Enfin, il estime qu'il serait souhaitable de regrouper les sujets voyageurs, d'une part, et les sujets fret, d'autre part. Dans la planification écologique, le transport de voyageurs se rattache au champ « se déplacer », tandis que le transport de marchandises se rapporte au chantier « produire », deux espaces aux problématiques radicalement différentes.

**Mme Médard** partage l'observation de M. Tainturier quant à l'organisation du rapport : la distinction transport de voyageurs et transport de marchandises lui paraît pertinente.

- **Mme Jaluzot** précise que la fiche D1 sur l'énergie de traction qui fait le distinguo entre transport de voyageurs et transport de marchandises n'est malheureusement pas disponible au moment de l'assemblée plénière mais qu'elle figurera dans le Bilan annuel des transports publié le mois prochain. Sur la production industrielle, fabrication et construction, les fiches de cadrage sur les branches utilisatrices de transport apportent des données détaillées, en particulier sur la construction (en recul de 0,8 % en 2022) et le commerce.
- **Mme Bessière (SDES)** précise que les données détaillées distinguant tous les types de véhicules dans le parc (VUL, poids lourds, bus, autocars, voitures particulières...) sont en cours de production ; elles ne font pas partie du bilan mais feront l'objet de publications à paraître au cours du mois, sous forme de données détaillées et d'articles courts. Sur les VUL, on regarde le secteur d'activité du détenteur du véhicule, ce qui permet de répondre à la question de M. Tainturier.

**Mme Dupont-Kieffer (Paris I)** se demande si une corrélation entre le versement mobilité et la reprise dans le transport en commun a pu être observée. Elle mentionne que certains travaux conduits à Paris I s'intéressent au lien entre le versement mobilité (et le versement de la prime vélo) et le choix modal. Et se demande si un tel lien a pu être observé au niveau macro.

Par ailleurs, elle relève que la reprise du trafic des poids lourds est mentionnée dans la partie D3.3 comme un élément explicatif de la hausse de l'accidentalité. Elle se demande si on dispose d'information sur le type de véhicules impliqué dans ces accidents et, au-delà de la distinction agglomération ou hors agglomération, si on peut préciser la localisation géographique, ainsi que tout autres éléments explicatifs tels que la vitesse

- Sur le premier point, **Mme Jaluzot** répond que le versement mobilité est assis sur la masse salariale des entreprises, donc ce versement est en lien avec la reprise de l'activité. En revanche, il n'y a pas eu d'analyse macroéconomique sur les liens entre versement mobilité et choix modal.
- **M. Gendreau (IDFM)** indique que le versement mobilité est différent du remboursement employeur des titres de transport, c'est simplement une taxe sur la masse salariale des employés. Il estime qu'on peinerait à trouver une corrélation avec l'usage des transports en commun. Par exemple en Ile-de-France en 2020, la fréquentation s'est effondrée, mais le produit du versement mobilité n'a quasiment pas bougé en raison du maintien de l'emploi salarié (chômage partiel notamment).
- **Mme Dupont-Kieffer** souligne cependant que la politique de certaines entreprises, compte-tenu de la charge afférente au versement mobilité, incite à l'utilisation des modes actifs, tandis que d'autres visent plutôt à l'utilisation des transports en commun ou de la voiture.
- **Mme Salathé (ONISR - Ministère de l'intérieur)** apporte des précisions pour les questions sur la sécurité routière et l'accroissement de la mortalité. Elle signale que le dernier rapport sur la sécurité routière est disponible à l'adresse suivante : [Bilan 2022 de la sécurité routière](#).

*Elle rappelle que durant les six premiers mois de l'année 2021, le couvre-feu en vigueur dans le contexte de la crise sanitaire avait très fortement réduit les déplacements le soir. En 2022, on retrouve une situation et des résultats équivalents à 2019, mais la pandémie a toutefois fait apparaître une rupture : alors que 52% des tués l'étaient en voiture en 2019, cette part n'est plus aujourd'hui que de 48%. Ces résultats sont à rapprocher d'une réduction de l'utilisation de la voiture, et d'un développement des modes actifs.*

*Les résultats varient toutefois selon les départements. En particulier, dans les départements très dépendants de la voiture comme les départements de montagne et les départements très ruraux, la réinstauration du 90 km/h a entraîné une croissance du nombre de tués. Dans les départements plus urbains, avec un développement du télétravail et une promotion des modes actifs, on observe une augmentation de la mortalité dans les modes actifs.*

## CONJONCTURE DES TRANSPORTS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2023

La dernière note de [Conjoncture des transports au 2ème trimestre 2023](#) est présentée par François Rageau (SDES).

### Discussion

**M. Savy (ENPC)** se demande si les données présentées portent également sur le pavillon étranger qui représente 40 % du trafic routier sur le territoire français.

- **M. Rageau** répond que la conjoncture est toujours analysée sur données purement françaises pour des raisons de disponibilité des données, que ce soit dans le ferroviaire, le fluvial ou le transport routier de marchandises (TRM). Les données sont collectées plus tard par l'Union européenne et mises à disposition avec un trimestre de plus de délai.
- **M. Pentinat (SDES)** précise que s'agissant des données annuelles, le SDES publie dorénavant sur son site des données françaises et tous pavillons pour le transport routier de marchandises, y compris des données par origine et destination. Cela permet d'apprécier le cabotage des pavillons européens et la part des pavillons étrangers, notamment sur les trafics internationaux. Il s'agit d'une vision uniquement annuelle, car sur le conjoncturel, on se heurte à un problème de disponibilité dans les mises à disposition par Eurostat.
- **Mme Bessière** précise que les données du pavillon étranger sont également intégrées dans le bilan dans la partie E sur les transports de marchandises (49,8 % des t/km transportées le sont par des pavillons étrangers).

**Mme Médard** remarque qu'il pourrait être intéressant de faire un petit focus là-dessus dans une prochaine réunion ainsi que dans le rapport annuel.

**Mme Salathé** se demande si l'analyse de la circulation routière ne porte que sur le réseau national ou si elle couvre un champ plus large et si l'on dispose de données pour l'année en cours

- **M. Rageau** répond que la conjoncture ne concerne que le réseau routier national, faute de données conjoncturelles sur les autres réseaux. Il mentionne que le Cerema publie des données trimestrielles sur la circulation, mais pas nécessairement tous les trimestres. Les données disponibles sur leur Dataviz (<https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>), ne sont toutefois pas redressées pour être représentatives sur l'ensemble de la France. Les données utilisées dans la note de conjoncture SDES sont des données redressées avec des séries longues trimestrielles sur le réseau national.

- **Mme Jaluzot** précise qu'en annuel, on a bien les données de circulation sur tous les réseaux, mais pas pour l'année en cours.
- **Mme Salathé** mentionne que les évolutions trimestrielles du Cerema sont calculées par rapport à une référence de 15 jours en janvier 2020, ce qui rend difficile d'établir des évolutions mois par mois par rapport à 2019, 2022 ou 2023. Elle souligne que de nombreux trajets domicile travail se font hors réseau national (et en partie en agglomération). Le réseau national ne fournit donc pas toute l'information conjoncturelle pour savoir si les gens se déplacent plus ou moins. Au niveau européen, il est aussi demandé de fournir des indicateurs sur la mortalité par type de réseau, et il manque en l'occurrence le dénominateur.
- En l'absence de participant du Cerema à la réunion, **Mme Médard** suggère à l'ONISR de faire un point bi- ou en trilatéral avec le Cerema pour leur demander ce qu'ils sont capables de sortir, car le besoin exprimé par le ministère de l'Intérieur s'entend effectivement.
- **Mme Dupont-Kieffer** souligne que la question sur les données conjoncturelles tous réseaux se pose depuis longtemps. Elle propose d'envoyer une modélisation avec des hypothèses de partage par réseau de mobilité par mois élaboré avec l'Ifsttar, sous le nom de Kilom. Cela représente une première aide pour affecter en mensuel les données qu'on a en annuel pour tous les réseaux. Elle propose à Mme Salathé une prise de contact à ce propos.

## RAPPORT SUR LES TAXIS ET LES VTC EN 2021 POUR L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES

M. Perez et Mme Fumat (SDES) présentent les principaux enseignements du rapport ([Les chauffeurs des plateformes VTC en 2022](#)).

### Discussion

**Mme Dupont-Kieffer** se demande si l'on connaît l'âge et le genre des candidats au concours VTC/Taxis et si l'on sait s'il s'agit d'une reconversion ou d'un complément d'activité, notamment pour les VTC.

- **M. Perez** répond que les données des examens proviennent de l'Assemblée permanente de la chambre des métiers et de l'artisanat (APCMA) qui ne dispose pas de la variable genre des candidats aux examens. En revanche, on a l'âge de ces candidats et c'est dans le rapport accessible sur le site du SDES. Les chauffeurs de taxi sont un peu plus âgés : 39 ans en moyenne pour les taxis, 37 ans pour les VTC. Cela incite à penser à une reconversion à mi-carrière. C'est en tous cas à mi-carrière que les personnes se prédestinent aux examens dans le T3P.
- **Mme Fumat** indique que les données collectées sur les plateformes ne comprennent pas non plus de variable sur le genre, certaines plateformes indiquant qu'elles n'avaient pas cette information ou qu'elle n'était pas fiable.
- **Mme Dupont-Kieffer** indique qu'elle a un peu travaillé sur les bases de données via Uber par exemple, et elle avait alors accès au genre, peut-être dans le cadre de son étude particulière. Il serait intéressant d'avoir le genre pour le croiser avec le type de course, l'origine, la destination (qui conduit qui ? quand ? C'est aussi intéressant pour l'employabilité, surtout après une reconversion et pour éclairer les recommandations d'augmenter la diversité, notamment en genre, qui ont été faites par Piarc (Association mondiale de la route).
- **M. Perez** confirme que ce serait intéressant et mentionne que dans d'autres pays, des études

ont été faites.

- **Mme Dupont-Kieffer** précise que pour la France, seules les villes de Paris, Montpellier et Nantes ont été traitées.
- **Mme Médard** estime qu'il pourrait être intéressant, même en soulignant le caractère non représentatif, de reprendre ce qui existe sur l'emploi des femmes dans le secteur.
- **Mme Dupont-Kieffer** a connaissance de travaux datant de quelques années. Comme entretemps, il y a eu des évolutions, avec des politiques mises en œuvre dans les administrations publiques ou dans les entreprises pour plus de diversité de genre, mais aussi plus de formation, elle estime qu'il serait utile de faire un petit point sur la période post-Covid.

**M. Giret (Comité national routier)** se déclare surpris par les chiffres sur l'âge moyen des véhicules, 3,5 ans ou 4,5 ans. La durée de conservation étant à peu près du double, cela paraît un peu élevé.

- **M. Perez** répond que l'âge maximal pour opérer pour les VTC est de 6 ans. Il a été porté à 7 ans durant la crise sanitaire. Si on ne peut conserver un véhicule que pendant 6 ans, avoir une moyenne de 4,5 ans ne lui semble pas surprenant. Pour les taxis parisiens et les taxis de province, les règles diffèrent : c'est environ 8 ans et demi pour les taxis parisiens ; pour les taxis de province, les réglementations sont définies au niveau local. Mais ce sont des véhicules qui sont beaucoup conduits, qui font beaucoup de kilomètres, qui sont relativement souvent renouvelés, ce qui peut expliquer d'avoir des âges moyens relativement faibles.
- **M. Giret** trouve au contraire ces âges plutôt élevés. S'il n'y a pas de confusion des termes, il trouve que c'est une statistique intéressante en soi.

### Conclusion

**Mme Jaluzot** indique qu'une réunion consacrée à la présentation d'études devrait être organisée en avril-mai 2024.

**Mme Médard** conclut en remerciant ceux qui ont préparé la réunion plénière et ceux qui y ont participé. Elle donne rendez-vous dans quelques mois pour la prochaine réunion de la Formation transport.