



## **Mobilités et relance en Europe : une analyse des impacts de la crise sanitaire Les principales conclusions de l'étude Benchmark menée sur 11 pays européens**

Mercredi 8 septembre 2021

L'étude « Mobilités et relance en Europe : Impacts de la crise du Covid-19 – une analyse comparée de niveau européen », publiée le 8 septembre 2021 en anglais, est le fruit d'une collaboration entre Routes de France, ERF (European Union Road Federation), la FNTF (Fédération Nationale des Travaux Publics), la CICA (Confederation of International Contractors' Association) et la FIEC (Fédération de l'Industrie Européenne de la Construction).

L'ambition de l'étude est de donner une image, dans 11 pays européens<sup>(\*)</sup>, de l'impact de la crise engendrée par la pandémie sur les secteurs de la mobilité et des transports. La démarche est notamment de comparer l'évolution des mobilités avant et après l'arrivée de la crise sanitaire. En outre, il s'agit aussi d'analyser la façon dont les pays européens ont adapté leur soutien aux infrastructures de transport, à partir d'une analyse des plans nationaux de relance et de résilience, sur la base du Plan de relance européen (« Next Generation EU »).

### **Les principales tendances observées :**

- Électromobilité et remplacement de la flotte publique et privée par des véhicules électriques et à carburants alternatifs

L'utilisation de l'électricité dans la mobilité et le transport est fortement encouragée dans tous les plans de relance, dans le but de réduire l'empreinte carbone de l'un des secteurs responsable d'une part importante des émissions. Cette évolution vers l'électromobilité concerne à la fois le transport de passagers et le transport de marchandises.

- L'accent sur les transports publics dans le contexte urbain, pour remplacer les voitures individuelles, et développement des infrastructures cyclables

La logique sous-jacente de tous les plans nationaux de relance et de résilience est de faire évoluer une répartition modale qui repose encore essentiellement sur la voiture individuelle vers des modes de transport collectifs et des mobilités alternatives ou partagées. Les investissements et les réformes s'orientent donc vers cette finalité.

- Une priorité marquée pour le chemin de fer, notamment pour le transport de marchandises

Le rail est la principale infrastructure visée par les plans de relance. L'extension, le renforcement et l'entretien des voies ferrées, ainsi que l'achat de nouveaux trains, constituent les principaux investissements dans ce domaine. Ces interventions visent principalement à modifier la répartition modale du transport de marchandises, qui repose encore essentiellement sur le transport routier.

<sup>(\*)</sup>Allemagne, Belgique, Croatie, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, République Tchèque, Royaume Uni, Suède

- Des incitations à la réduction de la voiture individuelle en continuité avec des politiques nationales existantes

En général, les investissements dans le développement des transports publics vont de pair avec des mesures visant à réduire l'autosolisme, notamment dans le contexte urbain. Cela se fait principalement par le biais de réformes et de mise en place de zones sans voiture dans les centres-villes. Cette tendance était déjà en cours avant la pandémie, notamment dans les capitales et les grands centres urbains européens.

- Numérisation des infrastructures et déploiement de la 5G

Fortement encouragé par la Commission européenne, le déploiement du réseau 5G est une priorité dans plusieurs plans de relance nationaux. Une tendance générale à la numérisation des infrastructures est observée dans la plupart des plans de relance européens, particulièrement pour les services ferroviaires.

- Développement de l'hydrogène

Lorsqu'il s'agit de recherche et d'innovation appliquées aux transports et à la mobilité, l'hydrogène apparaît clairement comme la technologie prioritaire. De nombreux États membres prévoient d'utiliser une part importante de leur budget du Plan de relance européen à la fois pour la recherche et pour la réalisation d'infrastructures nécessaire à la mise en œuvre de l'utilisation de l'hydrogène dans les transports.

- Réformes de simplification pour les marchés publics et les travaux publics

Condition préalable à l'octroi des fonds du Plan de relance européen, un certain nombre de réformes administratives et réglementaires sont envisagées par les États membres. En lien avec le secteur des travaux publics, une grande partie des plans nationaux de relance et de résilience évoquent la mise en place de procédures d'appels d'offres simplifiées afin d'accélérer la mise en œuvre des projets.

- La place minimale des infrastructures routières dans les stratégies de relance nationales

Le réseau routier est probablement l'infrastructure la plus négligée parmi les stratégies nationales de relance. Presque aucun investissement n'est mentionné, ni dans la construction de routes nouvelles, ni dans une logique d'entretien. Les seuls investissements qui impliquent une intervention sur les routes sont strictement liés à la numérisation.

## Les principales recommandations

- *La place de la route reste prépondérante*

Même avec des incitations et des politiques massives en faveur du transport collectif et du ferroviaire, la route restera prépondérante pour les échanges de biens et de personnes tout en bénéficiant des mutations importantes en faveur de la décarbonation des véhicules et du déploiement des mobilités actives.

- *L'entretien et l'adaptation des infrastructures routières ou de transport, conditions préalables à la transition écologique*

Afin de servir à la fois la relance de l'économie, de l'emploi et des objectifs du Green Deal, les pays européens doivent intervenir avec des actions ciblées sur l'entretien et la réhabilitation par le biais de procédures simplifiées. Cela permettrait aux infrastructures routières, largement délaissées par les investissements et les politiques de ces dix dernières années, de rattraper leur retard, notamment pour accompagner les transitions écologique, numérique et énergétique.

L'étude est téléchargeable : [LIEN](#)

Pour plus d'informations :

**European Union Road Federation (ERF)** représente les intérêts des secteurs de l'infrastructure routière auprès de l'Union européenne. Contact : [c.nicodeme@erf.be](mailto:c.nicodeme@erf.be).

**Routes de France**, regroupe les entreprises françaises de construction, d'aménagement et de maintenance des infrastructures routières. Contact : [jean-baptiste.depremare@routesdefrance.com](mailto:jean-baptiste.depremare@routesdefrance.com).

La **Fédération Nationale des Travaux Publics** regroupe (FNTP), par l'intermédiaire de ses 12 Fédérations Régionales, 8 000 entreprises exerçant une activité de travaux publics et représente 300 000 salariés.  
Contact : [gaubertn@fntp.fr](mailto:gaubertn@fntp.fr).

La **Fédération de l'industrie européenne de la construction (FIEC)**, rassemble 33 fédérations nationales de la construction dans 29 pays européens. Contact : [k.thies@fie.eu](mailto:k.thies@fie.eu).

La **CICA (Confederation of International Contractors' Associations)** représente les intérêts du secteur de la construction au niveau mondial. Contact : [a.canton@cica.net](mailto:a.canton@cica.net).