

Comité Transports et mobilités

Veille été 2024

Nous sélectionnons essentiellement quatre domaines de veille :

- La maîtrise des technologies de transport et leurs conditions de développement industriel*
- L'adaptation des réseaux d'infrastructures et systèmes de maintenance-exploitation des services*
- Les ressources industrielles de développement, matières premières, composants, recyclages, ingénierie*
- Les réalités économiques et sociales à différentes échelles : situations locales et évolutions générales*

Technologies de transport

Numériques – La révolution quantique en marche (Le Monde du 10 juillet 2024)

Décrite depuis plus de cent ans, la physique quantique n'en est encore qu'à ses balbutiements technologiques. L'année 2024 pourrait cependant marquer un bouleversement.

Fondée notamment par le prix Nobel de physique Alain ASPEC, la société française PASQUAL a annoncé trois étapes cruciales dans la très longue marche vers la réalité technologique et industrielle : la livraison de son premier ordinateur au Commissariat à l'énergie atomique ; la signature de deux contrats avec de vrais industriels ; l'atteinte d'une taille critique de flux d'atomes permettant de rivaliser avec les ordinateurs classiques

De quoi ouvrir des champs d'innovation exceptionnels dans l'énergie, la chimie, les transports ou la finance, moyennant des calculs classiques, sans algorithmes d'intelligence artificielle, mais beaucoup plus rapides et moins énergivores

Après le décollage de la fusée Ariane 6 : les enjeux de l'Europe spatiale

De retour dans la compétition mondiale, l'Europe spatiale est de retour, mais soit se battre n challenger sur ce secteur hautement stratégique, que ce soit pour l'exploration lunaire, la défense, l'observation de la terre ou les communications internet haut débit. (Editorial du Monde du 11 juillet 2024)

Au-delà d'un nouveau lanceur, l'Europe spatiale doit surtout se doter d'une nouvelle organisation, à l'instar de ce que la NASA a engagée avec plus de 20 ans d'avance. Adopté par le parlement Européen en 2022, le projet IRIS, (constellation de satellites conçus par l'Union européenne » pour sécuriser Internet et ses communications sur son territoire, pourrait servir de terrain d'expérimentation de cette réorganisation industrielle. *Au moment où les grands nations (Etats-Unis, Chine, Inde, Japon) accélèrent dans le spatial, l'Europe doit se mettre en ordre de bataille pour ne pas se faire irrémédiablement distancer.*

Des robots de livraison dans les villes chinoises ?

Hervé de Tréglodé (Consultant « écologie et transport ») nous informe sur ces robots qui vont « envahir toutes les rues chinoises », pour lesquels la liste des entreprises et des cas d'usage, qui se développent dans plusieurs dizaines de villes chinoises, est impressionnante. (URBA 2000, 7 juillet 2024) –

Questions : Ne s'agit-il que d'objets techniques ou d'un nouveau système de déplacement des marchandises, partageant la route avec les robot-taxis ? Est-ce un progrès ? Comment répartir l'espace entre tous les usagers de la rue, ceux qui veulent y circuler et ceux qui veulent y travailler (éventuellement avec des robots) ? Est-ce que l'empreinte carbone des villes va y gagner ?

URBA 2000 est en attente de réponses et de questions complémentaires !

Réseaux d'infrastructures

La fréquentation ferroviaire dope le groupe SNCF (Mobilettre du 25 juillet 2024)

Avec un résultat semestriel positif de + 143 millions pour un chiffre d'affaires de 21,4 milliards, la SNCF affiche un résultat en hausse de près de 3% par rapport au premier semestre 2023.

Comme l'atteste la progression des différentes catégories de voyageurs : + 7,7% pour la grande vitesse, + 10% pour les Intercités, + 11% pour le TER, + 11% pour Transilien., Les chiffres d'affaires des gestionnaires d'infrastructures connaissent une croissance : +8,8% pour SNCF Réseau, +10,2% pour Gares & Connexions, dont +22% pour l'activité commerciale en gare.

Cette dynamique pourrait cependant être freinée : par le retard des livraisons des nouvelles rames de voyageurs pour la longue distance ; par la capacité financière des autorités organisatrices à poursuivre leur soutien à la croissance de l'offre ; et par le rythme des chantiers de rénovation des infrastructures ferroviaires permettant d'augmenter la capacité des lignes

Transdev rafle à Keolis le tramway de Melbourne (Les Echos du 11 juillet)

C'est le plus gros marché d'exploitation de lignes de tramway au monde (24 lignes, 250km, 1600 arrêts, 500 trams pour un chiffre d'affaires de 4,2MM€ sur 9 ans) que remporte Transdev remplaçant ainsi Keolis qui l'exploitait depuis 2009.

Alstom va piloter la plus longue ligne de métro du Monde (Le Figaro du 19 juillet)

Encore une victoire française avec le contrat remporté par Alstom en Australie pour la signalisation du métro de Perth, 250 km de de réseau suburbain, dont une extension de 72 km, avec 94 stations desservies, dont 23 nouvelles.

La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique ?

Ce travail du Comité d'histoire de l'IGEDD enrichit notre regard sur la notion de mobilité urbaine qui ne se réduit pas à la seule comptabilité des déplacements utilisant la marche à pied,

Au travers de l'histoire des 50 dernières années, il s'agit de comprendre ce qui change aujourd'hui, dans les termes et concepts employés, dans les formes de légitimité de marche, dans la mise en œuvre de cette pratique... La marche comme projet politique et d'aménagement urbain : la santé, l'urbanité, le paysage, la desserte des commerces urbains, croisant des thématiques de l'aménagement, de la ville, de l'environnement...

Notre ministère est fortement engagé sur les mobilités actives. Il s'est pour l'instant beaucoup concentré sur le vélo. Il est donc tout à fait bienvenu de se pencher plus résolument sur la marche, et d'interroger sa capacité à transformer l'action publique urbaine. (Paul Delduc, Chef de service de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable)

Transports des JO : une réussite à pérenniser (Editorial du Monde du 11 Août 2024)

Des trains et métros fréquents et à l'heure, des incidents rares et vite traités, un personnel en nombre pour informer et accompagner 4 millions d'usagers quotidiens... Les franciliens n'ont pas reconnu leurs transports publics pendant les jeux olympiques.

Le pari de JO totalement accessibles en transports en commun, à vélo ou à pied a été gagné. Ce qui démontre la capacité du réseau francilien et de ses agents d'assurer, moyennant des efforts programmés et des moyens adaptés, des déplacements rapides, fiables et même agréables...Tout doit être fait pour prolonger ce cercle vertueux et doter la France de transports de classe olympique.

Mais tout ceci a un coût faramineux pour la collectivité et les usagers ont vu le prix du ticket doubler. Peut-on poursuivre ainsi dans la situation budgétaire de la France ?

Réalités territoriales, économiques et sociales - Situations locales

Combien vous coûte votre voiture ? (FNAUT infos n°308*juillet – août 2024)

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a évalué de façon rigoureuse le coût annuel moyen de possession et d'usage d'une voiture en France : soit 3 763 euros pour 11 405 km parcourus, ou 33 centimes d'euros par km. Toutes les dépenses sont prises en compte : carburant (30%), stationnement et péages (9%), entretien et réparations (26%), assurance (7%), décote ou location (23%).

Cette estimation moyenne recouvrent cependant une grande variété de situations géographiques et sociales, entre : les jeunes qui utilisent des voitures partagées, les retraités qui roulent moins de 4000 km par an ; les habitants de grandes villes qui se déplacent en vélo, en tram ou en métro ; et qui utilisent leur voiture pour de longs trajets touristiques ou professionnels ; enfin et surtout les habitants des territoires périurbains qui font de longs trajets quotidiens en voiture faute de modes de transports alternatifs pour accéder aux emplois et aux activités de leur vie quotidienne ?

Comme l'écrivait Mark Twain dans son Autobiographie, « il y a trois sortes de mensonges : les mensonges, les sacrés mensonges et les statistiques ».

Le télétravail appose sa marque sur les territoires (IAU-IdF 10 juillet 2024)

Selon la newsletter du CREDOC de juillet 2024, « 28% des actifs en emplois avaient recours au télétravail en 2022. Cette pratique serait plus importante si elle était à leur discrétion : 49 % d'entre eux souhaiteraient télétravailler (ou souhaiteraient continuer) et 38 % jugent que leur poste s'y prêterait.

En Ile de France, plus de 43% des actifs télétravaillent régulièrement, le plus souvent à domicile, ce qui équivaut à 20% du total des heures travaillées. L'Institut Paris Région a décrit les impacts-constatés ou attendus : sur l'organisation du travail, sur l'occupation des bureaux, sur les lieux de résidence, sur la modification des circulations de pointe, sur les déplacements aux lieux de domicile....

Un changement à grande échelle des comportements de mobilité quotidienne des personnes actives est en train de s'opérer, dont les conséquences restent à observer : organisation des transports, marché immobilier, services de proximité, situation des nombreux actifs exclus du télétravail...

Tourisme : nouvel essor, nouvelles tensions...

D'Amsterdam à Kyoto, de l'Everest au Machu-Picchu, notre monde est victime du tourisme de masse. Aux Iles Canaries, en avril dernier, les habitants ont crié leur « Ras le bol », même si leurs habitants vivent de cette manne : comme le souligne ce professeur de sociologie des Big Datas au Whitman College de Washington, « Il faudrait faire de ces îles un laboratoire de développement du tourisme durable ! »

Le Courrier international (édition du 4 juillet 2024) fait l'inventaire des mesures de régulation déjà mises en place par les autorités locales dans les sites les plus impactés par le « surtourisme » : fermeture de routes aux véhicules, limitation de débarquement de « croisiéristes, droits d'entrée, limitation des heures de visites, suppression de dessertes en bus, prix d'entrée dans les parcs nationaux (Kenya) ou dans les Iles (Galapagos), interdiction de locations privées (Florence), limitations des transat sur les plages (Grèce) , réglementation des ascensions (Népal).

En France, en sus des mesures locales telles que le système de réservation mis en place pour l'accès au massif des Calanques (Marseille), les politiques de mise en valeur des régions moins visitées permettent d'alléger la fréquentation de sites les plus connus.

Le phénomène n'est pas nouveau, mais l'engouement pour des lieux « labellisés » s'élargit dans l'espace et dans le temps (le Monde du 17 août 2024). En France, les visiteurs extérieurs ne constituent que « la partie émergée de « l'iceberg touristique » nous rappelle Jean-Christophe Gay, directeur scientifique de l'Institut du tourisme Côte d'Azur. En dépit des craintes que suscitent les nuisances induites pas le « surtourisme », l'Etat continue à ériger son objectif d'être la première destination touristique « durable » et s'attend à 100 millions de visiteurs cette année 2024.

Cette politique du chiffre, suivie par un certain nombre d'Etats et reposant sur un seul paramètre, manque d'anticipation et de planification.

Evolutions générales

Panne du secteur automobile en transition électrique (Le Monde du 26 juillet 2024)

Nous avons toujours dit que la transition vers l'électrique serait tumultueuse. Nous sommes dans un moment difficile, résume Carlos Tavares, le directeur général de Stellantis en présentant, jeudi 25 juillet les résultats du premier semestre du groupe (Le Monde du 27 juillet 2024)

Les acteurs de la filière en précisent les causes : « en 2023 et 2024, les exportations chinoises ont explosé (Michelin) ; il y a eu de nombreux décalages dans le lancement de nouveaux produits, des difficultés dans la mise au point de leur infrastructure logicielle (Valeo) ; sans compter l'énergie, l'inflation sur les salaires

En France, le second trimestre 2024 marque un coup d'arrêt à l'électrification du parc automobile sur tous les marchés (Arval Mobilité Observatory – Baromètre Energies publié le 8 juillet 2024). Sur le marché « entreprises » (représentant 52,5 % des immatriculations de voitures neuves en 2023), la part des modèles électrifiés (électriques et hybrides rechargeables) passe sous la barre de 20% des ventes, au lieu de 21% au premier trimestre. Sur le marché national, la part des modèles électrifiés recule de 1,8% entre le premier et le second trimestre 2024.

Le constructeur BYD (Chine) constate « l'effondrement depuis le début de l'année, des modèles électriques chinois dans les principaux pays européens ». Le Figaro économique – 5 août 2024). Sa vice-présidente, en tournées européenne, s'inquiète des droits de douane supplémentaires, de 17 % à 37 %, sur les voitures électriques chinoises (mis en place le 5 juillet dernier par la Commission européenne, qui s'ajoutent aux 10 % déjà en vigueur), qu'elle estime injustes : « il faut laisser le marché s'autoréguler de lui-même et choisir son vainqueur », se défend-elle.

Mais qui « tire les ficelles » d'un marché mondialisé, sinon les Institutions publiques qui en ont capacité : la Chine, suivie par les Etats-Unis et maintenant l'Europe !

Voir aussi

Sur cette question du bonus écologique : Les importations de VE chinoises ont été divisées par 2 au premier semestre 2024 (Les Echos du 14 août)

La Commission européenne propose des droits de douane différenciés selon les constructeurs et le montant des aides publiques allouées par Pékin. (Le Figaro du 21 août).

La crainte des constructeurs d'avoir de fortes pénalités en 2025 (Le figaro du 23 juillet)

Les émissions doivent globalement baisser de 15% l'an prochain, mais la faiblesse des ventes de VE risque de compromettre l'atteinte de cet objectif et donc de devoir payer de fortes pénalités....

Et pour poursuivre sur cette note inquiétante :

Coup de frein mondial pour l'Automobile (Les Echos du 30 juillet) Baisse des ventes de VE mais aussi des thermiques (1% de croissance en Chine contre 10% en 2023)

Bruxelles ouvre une brèche pour le e-carburants (Les Echos du 19 juillet) : Pour faire passer la décision de fin des moteurs thermiques en 2035 qui ne serait pas remise en cause, la présidente de l'UE veut bien autoriser les moteurs thermiques fonctionnant aux carburants synthèse après 2035....

Les constructeurs européens ont « voté pour l'électrique » et ne reviendront pas en arrière (IESF Comité Transports et mobilités – Veille Mai-juin 2024). Il leur faut passer « le milieu du gué » avec le soutien des instances européennes. La présidence hongroise du Conseil européen, qui a pris ses fonctions le 1^{er} juillet 2024, a déjà présenté des mesures pour un environnement réglementaire et financier favorable à leur transition écologique. (CONTEXTE – 8 juillet 2024).

Volkswagen se prépare à des efforts considérables (Les Echos des 2 et 3 août et des 23 et 24 août).

Le groupe allemand est dans la tourmente, il n'en finit pas de payer le coût du « Dieselgate » (32MM€ !!), le passage à l'électrique, la transformation des usines.... Un affrontement sévère est en cours avec les syndicats qui redoutent des fermetures d'usines en Allemagne même.

La voiture électrique à 100 euros/mois a touché sa cible (Les Echos des 23 et 24 août)

Une étude de la DGEC dresse le portrait des bénéficiaires de ce leasing social, pour 40% pour des ménages très modestes ayant des revenus inférieurs à 10200€ (donc des personnes qui n'avaient pas accès à l'automobile) et 60% pour des ménages ayant des revenus entre 10200 et 15400€

[Le parti libéral Allemand \(FPD\) prône le retour de l'automobile au centre-ville](#) (Le Monde du 11 Août) avec l'instauration d'un abonnement mensuel de 49 euros de stationnement de courte durée valable dans toute l'Allemagne... Calqué sur le « Pass-ferroviaire » allemand à 49 euros, cette proposition ferait-elle des émules dans d'autres territoires européens ?

Transport aérien : le centre de gravité se déplace vers l'Asie

[Le Salon aéronautique de Farnborough \(tenu du 22 au 26 juillet\) en périphérie de Londres\) a révélé quelques paradoxes dans l'évolution du transport aérien mondial](#) (Le Monde du 25 juillet. 2024)

Les avionneurs mondiaux, au premier rang desquels Airbus et Boeing, croulent sous les commandes, mais peinent à les livrer, et mettent en sourdine leur propre rivalité. Par contre, ils soulignent la croissance du trafic aérien mondial (qui devrait atteindre 4 milliards de passagers en 2024 (soit un niveau supérieur à celui d'avant COVID) et les besoins de long terme des compagnies aériennes, dont la flotte d'appareils pourrait doubler au cours des 20 prochaines années (passant de 24 000 à 48 000 appareils).

[Le portrait-robot du premier avion décarboné de 2035 se précise](#) (les Echos du 20 août)

Si l'hydrogène avionique marque le pas, un programme européen d'un avion hybride électrique dessine les contours d'un premier avion régional.

L'industrie aéronautique mondiale est en pleine transformation et du fait de son organisation très structurée (beaucoup plus que l'industrie automobile) des moyens considérables sont injectés pour tendre vers l'avion décarboné.

Il reste encore un long chemin à parcourir pour arriver à l'aérien zéro carbone et les instances publiques se doivent d'être intransigeantes sur l'atteinte de cet objectif

La Lituanie, géant des transports routiers de marchandises en Europe

[Profitant du marché unique européen, les camionneurs lituaniens ont pris la tête, à coups de dumping social : sans ce pays de transit commercial routier naturel entre l'Europe de l'ouest et la Russie \(d'abord\), et la Chine \(suite au COVID 19\), l'entreprise lituanienne GIRTEKA déploie aujourd'hui 6500 camions, 13 000 chauffeurs et 2 000 employés à l'échelle européenne](#) (Le Monde du 30 juillet 2024)

Au risque d'une exploitation généralisée des chauffeurs, et des pratiques illégales généralisées que dénonce l'association Road Transport Due Diligence (RTDD), avec des recrutements extérieurs à l'UE. :

Quels sont les gagnants et les perdants de ces pratiques ? Les règles européennes et leurs modalités de contrôle sont elles adaptées à des distances de transports et des tournées qui atteignent fréquemment des mois d'absence ?

Transport maritime : les principales compagnies contournent l'Afrique

[Face aux attaques des navires marchands dans le golfe d'Aden et en mer rouge par les rebelles Houtis du Yémen, les deux principaux armateurs européens, le français CGA-CGM et le Danois AP Miller-Maersk ont réalisé des profits substantiels au cours du premier semestre 2024](#) : ils ont pour cela mobilisé leurs surcapacités de transport, et répercuté l'intégralité des coûts des coûts supplémentaires par conteneur livré. (Le Monde du 8 août 2024)

Si la fiabilité des échanges Asie-Europe est ainsi assurée, malgré un allongement de deux à trois semaines du transport, elle ne met pas fin à d'autres incertitudes relatives au transport maritime mondial, qu'il s'agisse ses impacts négatifs sur l'environnement, ou de l'évolution de la demande.

Pour une transition écologique socialement juste

[En transmettant au Gouvernement fin juin 2024 un rapport de 320 pages sur l'impact social des politiques écologiques, Le Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale alerte sur le risque de pénaliser les classes populaires.](#) (Le Monde du 26 juillet 2024)

Pour son président Nicolas Duvoux, l'enjeu est simple : « Eviter un mouvement des « gilets jaunes » à chaque fois que l'on avancera sur la transition écologique ». Le constat est étayé : les ménages et modestes ont le plus besoins de la transition écologique, car ils sont surexposés aux pollutions, aux canicules et au manque d'accès à la nature. Mais il leur est difficile de contribuer à cette transition « faute d'alternatives et de marges financières ». Si la transition ne prend pas en compte les inégalités, elle sera régressive socialement avec tous les risques que cela comporte.