

Veille Transports et mobilités

Janvier - Février 2024

Avertissement :

La « revue de presse » du comité Transports des Ingénieurs et Scientifiques de France est une « Veille prospective » après sélection d'un nombre limité d'évènements impactant durablement les acteurs et facteurs du monde des transports et de la mobilité.

Un tel positionnement implique des commentaires des IESF sur chacun des thèmes sélectionnés, sous forme d'un questionnement prospectif des éléments recueillis, afin de les situer un contexte élargi : historique, industriel, territorial, énergétique, socio-économique....

Sommaire

Les thématiques retenues sur la période janvier et février 2024 sont ordonnées selon les chapitres suivants :

1. **Transport collectif interurbain : voyageurs et marchandises, France et Europe**
 - 11. Le fret Ferroviaire peut-il doubler sa part modale d'ici 2030, selon l'objectif de la SNCF
 - 12. Malgré les grèves, les TGV pleins font le profit de la SNCF
2. **Transport automobile : voitures particulières, VUL, poids lourds, réseaux routiers (services)**
 - 21- L'année 2035 sera-t-elle celle de la disparition des véhicules thermiques ?
 - 22- Le bonus social automobile : un succès difficile à financer
3. **Mobilités du quotidien : espaces de proximité, agglomérations urbaines, territoires périurbains**
Aucun thème sélectionné
4. **Transports de longue distance : liaisons maritimes, aériennes et spatiales**
Aucun thème sélectionné
5. **Ingénieries transversales :**
 - 51 Planification et modèles économiques : Adapter les territoires à la transition climatiques : les ambitions du nouveau ministre des Transports

1. Transport interurbain

11. Le fret ferroviaire en France peut-il doubler sa part modale d'ici 2030, selon l'objectif de la SNCF ?

Suite à la Rencontre Fret Ferroviaire du Futur et OFP (Opérateurs ferroviaires de proximité) le 28 novembre 2023, le président du Groupe Millet-Wagons nous a transmis quelques rappels de l'évolution du fret ferroviaire Français depuis 50 années :

Les Tonnes-kilomètres transportées au cours des 50 dernières années : 74 milliards en 1974, 55 milliards en 1988 ; 40 milliards en 2005 (à la veille de la libéralisation du marché) ; 32,5 milliards en 2019 ; 35 milliards en 2022 (légère reprise), mais baisse importante en 2023 (-23 % sur les 11 premiers mois). Ces baisses de trafic ont d'abord des causes structurelles, mais résultent aussi des difficultés d'organisation du Groupe SNCF face à 20 années de réformes successives (*Cf. Veille IESF Transports et Mobilités octobre-décembre 2023*).

Selon le magazine *Ville, Rail & Transports* du 12/01/2024, 2024 sera l'année de la réorganisation pour « Rail Logistics Europe » (RLE), nouveau nom du pôle logistique et transport de marchandises de la SNCF avec deux entités : l'une pour le transport ferroviaire de marchandises, l'autre pour la maintenance des locomotives de fret.

Cependant, cette réforme ne règle pas les difficultés de disponibilité des sillons adaptés aux convois de fret, même avec *les nouveaux wagons Modalis* pouvant potentiellement circuler à 140-ou 160 km/h, trop souvent indisponibles pour de multiples raisons techniques... Sans compter les procédures réglementaires d'accès aux sillons gérées par SNCF Réseaux, dont les modes de fonctionnement

mériterait d'être profondément revus (Cf. *Note de la Commission des Finances du Sénat du 9 mars 2022*)

12. Malgré les grèves, les TGV pleins font le profit de la SNCF

Le week-end de grève des 17 et 18 février aurait-il pu être évité ? La direction n'aurait pas vu venir la mobilisation, malgré des alertes répétées ? (*Le Monde du 22/02/2024*). De son côté, Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, a le sentiment que la SNCF a été au rendez-vous de la protection des cheminots en matière de pouvoir d'achat : en trois années d'affilée, la masse salariale est passée de 8 milliards d'euros en 2022 à 9,5 milliards d'euros en 2024 (*Le Monde du 23/02/2024*).

Les français continuent à plébisciter le train : avec un record de passagers, l'entreprise est bénéficiaire pour la troisième année de suite : 2,3 milliards d'euros 2023 avec les TGV qui tirent la performance du groupe. En 2023 l'entreprise a investi plus de 10 milliards d'euros, essentiellement en France, pour financer le rajeunissement de son réseau, l'achat de trains et la rénovation des gares... (*Le Monde du 23/02/2024*).

Ces résultats prouvent la capacité d'adaptation et de résilience dans la diversité de ses activités, mais aussi l'efficacité des plans de performance, se félicite le directeur financier.

Mais en demandant à l'avenir plus de dividendes, l'Etat ne prend-il pas le risque d'affecter la capacité du groupe en actifs ferroviaires ? Selon la conclusion de Gilles Dansart dans *Mobilettre (du 01/03/2024)* « *Les voyageurs et les autorités organisatrices régionales continueront-ils à payer sans barguigner ? Le développement de la concurrence est-il compatible avec le fonds de concours ? L'urgence d'un choc d'offre se heurtant à l'incapacité de la gouvernance publique à garantir le financement de la croissance des mobilités collectives sur la durée* ».

2. Transport automobile

2.1 L'année 2035 verra-t-elle disparaître les véhicules thermiques en Europe ?

Le 28 mars 2023, le Conseil de l'Union européenne a adopté l'interdiction des véhicules légers thermiques neufs en 2035. Ce choix de la motorisation électrique, longuement débattu entre les trois composantes politiques de l'Union européenne (Commission, Conseil et Parlement) a été largement anticipé par les constructeurs automobiles européens et mondiaux : Tesla (USA), BYD (Chine), KIA Corée du Sud, Toyota (Japon)..., susceptibles de commercialiser leur production sur le marché européen.

Durant l'année 2023 et le début 2024, la concurrence fait rage entre ces constructeurs mondiaux, face à l'intérêt manifesté par la clientèle en mesure d'acquiescer des véhicules « tout électrique » lorsqu'ils disposent d'une prise de recharge à domicile ou une voiture hybride rechargeable (pour sécuriser leurs trajets interurbains à longue distance).

Mais les difficultés apparaissent ailleurs :

- *La mise en service d'un véhicule « tout électrique » en lieu et place d'un véhicule thermique équivalent ne modifie pas l'empreinte carbone en l'absence d'une production supplémentaire d'énergie électrique décarbonée.* La production des batteries automobiles est aujourd'hui très émettrice de CO2, et ces batteries sont principalement portées par la technologie chinoise (*Cf Auto-Magazine du 12 janvier 2024*).

- *La menace de suppression d'emplois dans les chaînes de production des véhicules thermiques* entraîne des critiques des responsables politiques (notamment en Allemagne), qui remettent en cause le choix du véhicule électrique. De plus la crise économique (baisse du pouvoir d'achat ralentit les ventes de véhicules neufs (*Cf Le Monde du 11/01/2024*). En France, cette question concerne une grande partie de la population périurbaine et rurale, pour laquelle les voitures neuves sont financièrement inaccessibles (*voir 2.2 ci-après*).

- *L'avance technologique chinoise ne se limite plus à la production des batteries* Elle s'étend désormais à l'architecture logicielle généralisée de construction de véhicules, nouveau défi technologique pour les constructeurs européens (Cf. les Echos Lionel Steinmann, 9/02/2024).

Face à ces difficultés, *l'industrie automobile française et européenne aura besoin de temps pour acquiescer et maîtriser les nouvelles technologies aujourd'hui accessibles et baisser les coûts de production pour qu'elles répondent aux attentes sociaux-économiques.*

L'échéance 2035 n'est en fait qu'une d'étape vers un objectif de performance écologique qui, sous l'impulsion européenne s'est imposé à l'ensemble de l'industrie automobile mondiale en situation

concurrentielle. Cet objectif se concrétisera par une évolution vers la décarbonation électrique des parcs automobiles des pays développés à des rythmes variables.

Estimé à 40 millions de véhicules personnels (hors VUL et véhicules lourds), le parc automobile Français pourrait en 2035 comporter entre 14 et 16,5 millions de véhicules électriques, et donc un parc thermique résiduel d'environ 23,5 à 26 millions (estimation IESF, janvier 2024).

2.2 Le bonus social automobile : un succès difficile à financer

Le leasing – ou location de longue durée – s’est naturellement imposé pour démocratiser la voiture électrique, moins coûteuse à l’usage que le véhicule thermique, mais plus chère à l’achat. Le Gouvernement a annoncé l’ouverture d’une plateforme de réservation à compter du 1^{er} janvier 2024, pour permettre, aux ménages de revenus modestes justifiant d’une nécessité quotidienne d’usage de l’automobile, de disposer d’une voiture électrique pour un loyer allant de 54 euros à 149 euros par mois (Cf. *Veille IESF Transports et Mobilités Octobre-Décembre 2023*). Fin janvier 2024, 50 000 ménages avaient commandé une automobile subventionnée par l’Etat, soit deux fois plus que prévu. Le 12 février dernier le gouvernement, constatant le succès de cette offre expérimentale, *en a* annoncé la clôture compte tenu des risques de dérive budgétaire (*Les Echos du 12/02, et Le Monde du 14/02/2024*). Stellantis a capté 75% des 50000 commandes (Les Echos du 21/02/2024)

Ce « bonus social sera-t-il reconduit en 2025 et sous quelle forme ? En 2024, la baisse annoncée des bonus à l’achat de véhicules électriques neufs pourrait fortement affecter les ventes en France, s’inquiètent les constructeurs automobiles, qui s’efforcent néanmoins de mettre sur le marché des modèles moins coûteux (*Le Monde du 14/02/2024*).

Si le subventionnement massif de l’électrification du parc automobile est durablement affecté, les ménages à revenus modestes devront attendre la baisse des prix des véhicules neufs ou le développement du marché de l’occasion obligeant à conserver longtemps leurs véhicules hors d’usage.

5. Ingénieries transversales : modèles économiques, automatisation, télé-activités

5.1 Adapter les territoires français à la transition climatique

Le nouveau ministre des Transports Patrice Vergriete estime que la mobilité tous les Français est une liberté fondamentale incluant l’accès à l’emploi, le lien social, l’ouverture aux autres..., qui devrait se traduire dans des politiques d’aménagement des territoires, notamment pour réduire la mobilité subie. Il souhaite engager « un grand débat de société et de justice ». (France Inter et le Monde du 28/02/2024).

Après les assises de la mobilité en 2017 et la Convention citoyenne pour le climat et son volet « Se déplacer » en 2019-2020, *l’ambition du Ministre des transports ne se limiterait pas à satisfaire les objectifs du climat, ou à améliorer les performances des transports quotidiens... Elle viserait à aménager les territoires de vie des habitants dans l’exercice de leurs activités quotidiennes* : la mobilité, physique ou numérique, n’étant que le moyen d’accès incontournable pour que chacun soit à même de contribuer à la vie économique et sociale : travailler, se nourrir, se former, se rencontrer, se cultiver le corps et l’esprit, se soigner... (Cf. *cahier IESF n° 36 « Vers un nouveau modèle des mobilités quotidiennes »*).

Les remontées des médias, et celles des publications spécialisées convergent dans le même sens :

- La résilience, face au chaos climatique ne pourra se bâtir qu’à l’échelle des quartiers et des villes (*rapport du physicien américain Denis Meadows : Les limites de la croissance – 1972*)
- Il faut un « new deal » pour les territoires périurbains, stratégiques pour les transitions écologiques (*Jean-Marc Offner, Pt de l’Ecole Urbaine de Sciences Po – Le Monde du 27/12/2023*)
- Le transport ne peut plus se concevoir sur le modèle des 30 glorieuses, fondé trop exclusivement sur les gains de temps (*Emmanuel Munch, LVMT Gustave Eiffel et ENPC – le Monde du 9/02/2024*)

Pour la conception et la mise en œuvre de l’aménagement des territoires, les questions de l’évaluation des mesures et du suivi de leurs impacts sont essentielles, comme l’ont, souligné les climatologues face au bilan de la COP 28 ; car la poursuite des émissions de gaz à effet de serre entrainera des besoins lourds d’adaptation et des risques croissants de dommages (*Valérie Masson-Delmotte et Sonia Seneviratne – Le Monde du 30/12/2023*)

Il sera donc nécessaire d’adapter les méthodes de mesure et d’évaluation aux enjeux de l’aménagement du territoire dont le champ dépasse le seul domaine des transports et des mobilités.