

Revue de presse **Avril-Aout 2023**

Editorial



par Claude Arnaud, Président du comité Transports d'IESF

La présente revue de presse est abondante car l'actualité des transports au cours des cinq mois écoulés est riche. Elle n'est pas exhaustive, beaucoup d'articles se recoupant entre les divers médias. Des sujets comme les infrastructures de recharge, méritent désormais une rubrique à part entière.

Cette revue de presse est diffusée juste avant la conférence-débat que nous organisons le 15 septembre sur le thème de la "Transition des usages et des services de l'automobile en France", avec le concours de IGEDD et de la Plate-Forme Automobile Filière automobile & mobilités, en partenariat avec l'ATEC ITS France. Un certain nombre de sujets évoqués ici seront utiles aux débats : la question du report à 2040 de l'interdiction de ventes des moteurs thermiques, le financement du leasing à 100€/mois, la compétition féroce entre constructeurs occidentaux et asiatiques et la politique sans doute trop accommodante de l'UE aux chinois depuis plusieurs années, le bilan carbone du cycle batteries, la position commune du GART de l'UTP et de la PFA sur la calendrier de décarbonation des transports, etc, etc.

Bonne lecture !

Sommaire

Editorial	1	Socio-économie de la mobilité	8
Activités des opérateurs et des entreprises	2	Infrastructures et aménagement des territoires	8
Transports publics	2	Transports publics	9
➤ SNCF	2	ZFE	10
➤ Concurrence sur rail	3	Infrastructures de recharge	10
➤ Transports en Ile de France	3	Trajectoires de mobilités écologiques	11
➤ GART	4	➤ Mobilités touristiques	11
Production de véhicules électriques	4	➤ Télétravail et mobilités	12
➤ Constructeurs	4	➤ Transports doux, trottinettes, vélos, TAD ...	12
➤ Gigafactories	5	➤ Autres sujets	13
Aéronautique et spatial	6		
Secteur maritime	7		

Activités des opérateurs et des entreprises

Transports publics

➤ SNCF

Face à l'afflux de voyageurs, la SNCF augmente son offre (Le Monde du 5/05/2023)

Nous nous attendons à un bel été, se réjouit Alain Krakovitch, directeur des TGV et des trains Intercités de SNCF-voyageurs. Nous avons déjà vendu 10% de plus pour l'été 2022 (500 000 billets supplémentaires), 15% de plus qu'en 2019. Pour trouver des prix abordables,

Comité Transports

les passagers réservent de plus en plus tôt et testent les compagnies concurrentes.

Ouigo l'efficace machine low cost de la SNCF (Le Figaro du 4/05/2023)

Alain Krakovitch veut augmenter l'offre Ouigo à 25% de l'ensemble de l'offre TGV qui est une bonne façon pour la SNCF de faire face l'arrivée de la concurrence. Un TGV Ouigo a une capacité de 1268 places contre 1000 pour un TGV Inoui, du fait de la suppression de la voiture bar.

Pour Trenitalia, le premier opérateur ferroviaire à affronter la SNCF sur son marché domestique, l'été s'annonce également très bon : beaucoup de trains complets, un taux moyen de réservation entre 80 et 85% sur Paris-Milan, et cet été sur Paris-Lyon à au moins 70% (*Molbilette, 1/07/2023*)

Fret-SNCF : rembourser la dette ou se restructurer pour être « Euro-compatible » (Le Monde du 5/05/2023)

La Direction de la concurrence de la Commission européenne exige que Fret SNCF rembourse 5,3 Milliards de d'euros de dette qu'elle a accumulée entre 2007 et 2019 (repris par la dette du groupe SNCF), ce qu'elle ne peut pas dans sa forme juridique actuelle sans tomber en faillite. Elle doit donc s'autodissoudre et réapparaître sous une forme différente, pour que la Commission européenne accepte qu'il y ait « discontinuité économique », (mesurée par le nombre de contrat rentables dont la société Fret-SNCF se délesterait au profit de concurrents privés).

Dans le nouveau contexte du marché du fret ferroviaire apparu depuis 2022 (Plan européen « Fit for 55 », pandémie, guerre en Ukraine), le Ministre des transports Clément Beaune recherche avec la Commission européenne un accord le moins déstabilisant possible pour les salariés de Fret-SNCF.

Des résultats en baisse pour la SNCF au 1er semestre 2023 (Les Echos du 28/07/2023)

Un résultat net en forte baisse (158M€ contre 928 au 1^{er} semestre 2022) baisse liée d'une part aux incidences des grèves (diminution des circulations donc du chiffre d'affaires y compris pour SNCF Réseau (péages) et Fret SNCF), l'inflation entraînant des hausses générales des salaires et un bouclier tarifaire empêchant de revaloriser à due concurrence les prix des billets. Néanmoins, si Geodis était devenu la vache à lait du groupe depuis 2 ou 3 ans, c'est le TGV qui a maintenant repris l'avantage

La SNCF investit 1MM€ pour produire de l'énergie solaire (Les Echos du 7/07/2023)

La SNCF crée une filiale SNCF Renouvelables qui équipera des gares et des terrains disponibles en panneaux photovoltaïques. Le groupe vise une capacité de 1000MWc, soit l'équivalent d'une tranche nucléaire à horizon 2030, permettant de couvrir 15 à 20% de ses besoins énergétiques. A plus long terme, la SNCF pourrait atteindre l'autonomie énergétique vers 2050 grâce à la technique des panneaux solaires linéaires le long des voies. (PM Cette technologie est testée actuellement par l'institut INES2S du CEA sur les barrages de la CNR le long des écluses).

➤ Concurrence sur rail

La Renfe se lance à grande vitesse entre Lyon et Barcelone (Les Echos du 15/06 et du 13 /07/2023)

Après Trenitalia, la Renfe espagnole devient le 2ieme concurrent du groupe français en lançant des TGV AVE Lyon Barcelone avec des prix très compétitifs à 29€ et un prix de 9€ pour des trajets courts entre gares. C'est la réponse de Renfe aux Ouigo SNCF lancés en Espagne depuis 2021 et la fin de l'alliance SNCF-Renfe en vigueur depuis 9 ans. Renfe annonce un Paris-Lyon en 2024. A suivre...

➤ Transports en Ile de France

Entre dégradation et perturbations, le lourd tribut des transports – (Le Monde du 12 juillet 2023)

Souvent pris pour cible, les transports en commun n'ont pas dressé l'inventaire complet des dommages qui leur ont été infligés par les émeutes consécutives à la mort de Nahel M, tué par un policier le 27 juin. Mais il apparait que le plus lourd tribut sera payé par la région parisienne : une quarantaine de bus ont été détruits, ainsi que deux tramways sur pneus des lignes T6 (Viroflay-Chatillon) et T10 (La croix de Berny-Clamart d'une valeur de 5 millions d'euros. Sans parler des dégradations commises sur le mobilier urbain et sur l'infrastructure...

L'ouverture à la concurrence des bus parisiens en suspens (Le Monde du 7/04/2023)

Comité Transports

Les débats compliqués (politiques, sociaux, financiers) entre l'Etat, IDFM, la Région et les opérateurs avancent progressivement, car la date actuellement prévue du 31 décembre 2024 se télescope avec les jeux olympiques et le cadre règlementaire n'est pas intégralement prêt, notamment en ce qui concerne le transfert des salariés.

L'initiative parlementaire (proposition de loi du député Stéphane Heu) a retenu l'attention du Ministre des Transport qui partage l'idée qu'un report est souhaitable (après les JO de 2024, mais avant les élections régionales de 2028)

La RATP voit 2 lignes du Grand Paris lui échapper (Le Figaro du 31/05/2023)

Keolis sera l'opérateur des lignes 16 et 17 au détriment de la Régie. Keolis a utilisé à fond son avantage d'exploitant de lignes automatiques, à Lille, Lyon, Rennes, Dubaï et Shanghai. La Ratp s'était associée pour ces offres à ComfortDelgro l'opérateur de Singapour.

Des cars express pour désenclaver la grande couronne francilienne (Le Monde du 20 avril 2023)

Le président du Conseil Général de l'Essonne propose la mise en place d'un service de cars rapides pour désenclaver les villes et villages de la grande couronne francilienne qui n'ont pas de gare RER ou TER, ni d'accès facile aux futures nouvelles lignes du Grand Paris Express.

Ce plan comprendrait plus de 100 km de voies réservées à aménager et un certain nombre de pôles d'échanges multimodaux entre autocars express et autres modes de rabattement telles que ceux déjà en service sur les autoroutes A13 (entre Poissy et Mantes) et A14 (entre la gare de Massy-Palaiseau et Dourdan).

Une période estivale record pour les transports longue distance (Les Echos du 30/06/2023)

Réservation en hausse de 10% à la SNCF, offre Ouigo élargie à la Bretagne et au Languedoc-Roussillon, ainsi que La Rochelle. Blablacar anticipe 3M de covoitureurs sur sa plateforme et 1M de voyageurs dans ses cars avec 3000 départs par semaine soit 800 de plus qu'en 2022. Chez Flixbus leader avec 65% de parts de marché du car longue distance, on prévoit +15% de trafic/2022.

BlaBlaCar a doublé ses revenus en 2022 (Les Echos du 6/07/2023)

Pour la première fois BlaBlaCar publie des résultats, avec 197M€ de revenus en 2022 (le CA est

essentiellement constitué de commissions d'utilisation de sa plateforme, l'ensemble de l'activité tangente le MM d'Euros) Prévision de croissance de 30% en 2023, avec une forte dynamique à l'international et en France des perspectives encourageantes sur le covoiturage courte distance. BlaBlaCar a racheté son concurrent Klaxit fin mars 23.

➤ GART

Le GART, associé à l'UTP et à la PFA ont écrit à la Première Ministre le 13 juin pour l'alerter sur le calendrier et les conditions de la décarbonation des transports, imposés notamment par Bruxelles. Il faut souligner cette association des 3 grandes organisations, fait assez rare, montrant que le temps est venu de tous coopérer face à l'enjeu climatique.

Voir le lien :

<https://www.gart.org/actualite/inquietudes-relatives-au-projet-de-reglement-co2-europeen-le-gart-lutp-et-la-pfa-adressent-une-lettre-commune-a-la-premiere-ministre/>

Production de véhicules électriques

La période Avril-Aout 2023 est très riche en annonces dans le monde automobile, nous avons donc sélectionné les articles les plus significatifs de la transformation que vit l'industrie automobile qui sera le thème de la conférence que nous organisons avec l'IGEDD et la PFA le 15 septembre.

Oslo-Madrid en voiture électrique (Le Figaro du 18/04/2023)

Intéressant reportage de 3 journalistes parcourant 4300km du nord au sud de l'Europe en 6 jours avec une Renault Megane E-Tech alimenté par une batterie de 63 kwh, soit 450 km d'autonomie théorique. Ce voyage montre combien l'usage du VE est différent du thermique et que nous devons tous modifier nos habitudes, dont l'éloge de la lenteur ! Et la planification obligatoire du parcours dans les moindres détails. A cet égard l'application Google de Renault est utile pour connaître toutes les stations de recharge et leur état de service. Temps moyen de recharge 38mn, 220 km

Comité Transports

distance maxi entre 2 recharges. 780€ cout de l'électricité pour les 4300km

➤ Constructeurs

Tesla enclenche une guerre des prix dans la voiture électrique (Le Monde du 21 avril) **Tesla durcit sa guerre des prix** (Les Echos du 17/04/2023)

La firme américaine Tesla a baissé les tarifs de ses modèles les plus vendus en Europe pour la deuxième fois en 2023. Les concurrents sont sous pression !

Moins de marges pour plus de ventes : Le chiffre d'affaires de Tesla a grimpé de 24% (à 23,3 milliards de dollars) grâce à des livraisons en progression de 36%, mais le bénéfice net a plongé de 24%, à 2,5 milliards. La marge opérationnelle tombe à 11,4%, en restant au-dessus de celle de Ford (4%) ou de Général Motors (6,6%).

Tesla continue de prendre du galon dans l'auto mondiale (Les Echos du 21/07/2023)

Tesla a vendu 466140 voitures au 2ieme trimestre 23, soit +83% par rapport au 2ieme trim 22. Baisse des marges et des couts pour vendre et produire plus, la stratégie Tesla gêne ses concurrents qui ont du mal à suivre le rythme !!

La rentabilité de Stellantis double celle de Tesla (Les Echos du 27/07/2023)

Si Tesla poursuit sa course effrénée, Stellantis aligne des résultats exceptionnels, 98,4MM€ de CA au 1^{er} semestre 23 et un bénéfice de 10,9MM€ (+37%)

Le patron de Nissan gagne une bataille face aux anti-Renault (Le Figaro du 13/07/23 et Les Echos du 11/07/23)

Nissan confirme sa participation dans Ampère, la structure dédiée à l'électrique. Les 2 constructeurs ont finalisé les discussions sur le rééquilibrage de leurs participations croisées. (Les Echos du 27/07/2023) La rentabilité s'améliore, l'avenir semble plus souriant après des mois difficiles pour Renault.

Le chinois BYD dépasse la barre des 5M de voitures vendues (Les Echos du 11/08/2023)

En quelques années le constructeur BYD a atteint une taille industrielle se plaçant en tête des constructeurs chinois. Byd a détaillé fin juin son plan stratégique pour la France avec 5 modèles dont une berline à moins de

30000 euros et veut construire une usine en Europe (Les Echos du 22/05/23 et le Figaro du 9/06/23)

La compétition sera redoutable entre les constructeurs européens, américains, japonais et maintenant chinois sans oublier le Vietnam avec VinFast.

Ce qui fait dire à Carlos Tavares que l'Europe a déroulé le tapis rouge aux chinois (voir son interview dans Le Figaro du 5/07/23). Toyota promet des batteries à faire pâlir d'envie Tesla (Les Echos du 5/07/23) et Volkswagen obligé de s'associer à des plateformes chinoises pour rattraper son retard (Les Echos du 16/08/23).

Renault demande le report de l'interdiction de vente de moteurs thermiques en 2035. (Voir le lien : <https://www.autojournal.fr/actu/renault-reporter-interdiction-thermiques-314455.html>)

Le DG de Renault par ailleurs président de l'ACEA souhaite un report à 2040 et d'annuler les normes Euro7. Nous aurons l'occasion d'en discuter lors de notre conférence du 15 septembre à la PFA.

➤ Gigafactories

L'implantation du site industriel allemand de production de batteries est menacée (Le Monde du 22 avril)

Il s'agit de savoir dans quelle mesure le groupe suédois peut bénéficier d'une réplique européenne aux très attractives subventions américaines et surtout dans quel délai ! Le dossier le plus délicat est celui du prix de l'électricité d'origine renouvelable pour l'industrie, aux alentours de 15 centimes d'euros en Allemagne contre les 5 centimes nécessaires pour assurer la rentabilité financière de l'usine ! Le projet industriel de Heide est emblématique du dilemme actuel de l'industrie automobile européenne : tous les constructeurs poussent leurs programmes de motorisations électriques et ont urgemment besoin de batteries, fabriquées en Europe dans la mesure du possible, afin de réduire leur dépendance aux fournisseurs extérieurs.

Inauguration de la Giga factory de batteries automobiles (à Douvrin - Pas de Calais -le Monde du 22 avril, le Figaro et les Echos du 30/05/23)

Les dirigeants d'ACC peuvent être satisfaits. La construction de la première tranche de la gigafactory de Douvrin, inaugurée le mardi par les patrons des trois co-actionnaires (Stellantis, Mercedes, Total Energies),

Comité Transports

a été menée à bien dans des délais record. Toutefois, les responsables savent bien que le plus dur commence : apprivoiser un processus de production à 100 lieues des habitudes du secteur automobile. Fabriquer des batteries relève en effet largement, non pas de la mécanique, mais de la chimie, un domaine éloigné des compétences traditionnelles des constructeurs.

Longtemps, les européens semblaient avoir renoncé à rattraper leur retard. Les investissements nécessaires paraissaient insurmontables, mais les choix européens vers la fin du moteur thermique les a poussés à revoir leurs positions. Deux « projets importants d'intérêt commun ont été ainsi adaptés à Bruxelles afin d'autoriser la France et l'Allemagne ainsi que d'autres pays membres à déroger à la règle qui limite les aides publiques. L'entreprise AAC, créée dans la foulée, bénéficie de 1,3 milliards d'euros d'aides publiques pour un investissement total de 7,3 milliards.

L'Europe à la recherche du temps perdu (Les Echos du 8/06/23)

L'Europe débloque 6MM€ d'aides et facilite les financements publics. Il n'empêche, il faut accélérer pour rattraper le retard sur la Chine qui assurait encore 77% de la production mondiale de batteries fin 2022.

Quelle voiture électrique et comment la produire en France ? (Le Monde du 26 mai)

Le mercredi 24 mai, deux réunions se sont tenues au même moment, boulevard Saint Germain à Paris chez le Ministre Christophe Béchu avec les représentants des secteurs émetteurs de Gaz à effet de serre ; et au siège de la CGT pour un forum à Montreuil consacré au « droit à la mobilité pour tous » avec les travailleurs de la métallurgie (FIM). En rapprochant ces deux réunions, se dégage un seul point d'accord entre le ministère de la Transition écologique et la CGT : la nécessité de relocaliser la production automobile en France ou en Europe.

Il reste encore du chemin à faire pour décarboner la mobilité automobile !

La réponse du patron de Stellantis à Bruno Le Maire (Le Monde du 7 juillet)

Pour le Ministre de l'Economie, « le défi industriel de la France, c'est non seulement de construire des véhicules de haut de gamme, mais aussi des petits véhicules électriques » (comme la Peugeot e-208 actuellement produite en Espagne).

Réponse de Carlos Tavares, PDG de Stellantis (par médias interposés) : « En France comme en Italie, nous avons de bonnes relations avec les gouvernements : ils nous soutiennent et veulent aider... Ils mettent aussi beaucoup de pression, mais nous, nous sommes confrontés au passage du rêve à la réalité » : on ne peut pas construire des voitures compactes à petits prix dans un pays comme la France où les coûts industriels sont très élevés ! De son côté, Renault, dont l'Etat est actionnaire, localise en Espagne sa production de modèles hybride, et sa filiale DACIA produit en Roumanie et au Maroc...

Conclusion de l'éditorial du Monde (édition du 13 juillet)

La transition vers le véhicule électrique est désormais balisée : l'Union européenne fixe le cadre réglementaire en interdisant la vente de voitures neuves à moteur thermique dès 2025. Les constructeurs font évoluer leurs gammes à marche forcée pour proposer le plus vite possible une offre décarbonée à leurs clients. Les usines géantes d'assemblage de batteries électriques commencent à sortir de terre....

Mais le plus dur reste à venir : trouver des clients solvables en nombre suffisant pour pouvoir rendre le parc automobile compatible avec les objectifs climatiques. Le principal obstacle est l'absence de voitures à faible coût susceptibles d'être financées dans le cadre subventionné par le Gouvernement afin de permettre aux ménages modestes d'accéder au véhicule électrique. Ces véhicules sont aujourd'hui fabriqués en Chine à moins de 20 000 euros ; mais l'enjeu écologique perdrait tout son sens en subventionnant des véhicules transportés sur des milliers de kilomètres entre l'endroit où ils sont produits et celui où ils sont vendus.

Si le PDG de Stellantis estime qu'il est impossible de fabriquer en France des petits modèles d'entrée de gamme compétitifs avec leurs équivalents chinois, la question consiste à se demander si les constructeurs français ont fait le bon choix pour se positionner sur le marché de l'électrique en s'alignant sur les marques allemandes, avec des gammes de véhicules à forte valeur ajoutée, bardés d'options plus ou moins indispensables, pour mouvoir des engins de plus en plus lourds.

En optant pour une approche trop conservatrice, sans chercher à insuffler un autre rapport à l'automobile privilégiant de nouveaux usages, l'industrie européenne prend le risque d'être irrémédiablement

distancée. Travailler sur une offre plus abordable devient une urgence.

Aéronautique et spatial

L'avion électrique hybride, grand gagnant du Salon du Bourget (10-25 juin 2023). Les projets d'avions électriques ont tenu la vedette au salon du Bourget avec des perspectives alléchantes pour l'aéronautique française en pointe dans ce domaine. Moins médiatiques que les taxis volants, mais potentiellement plus contributeurs à la décarbonation du transport aérien, ces premiers petits avions décarbonés à voilure fixe ont engrangé des intentions d'achats et des aides publiques complémentaires, en avançant sur la voie de l'industrialisation et des premières livraisons (*Les Echos*, 26 juin 2023)

AIRBUS : Une nouvelle ligne d'assemblage à Toulouse-Blagnac (*Le Monde* du 10 juillet 2023). Inaugurée le 10 juillet, la nouvelle ligne d'assemblage final (FAL pour « Final Assemblage Line ») répond à l'enjeu important de la montée en cadence des commandes engrangées par Airbus, soit 720 appareils à sortir des chaînes en 2023 (comme en 2022). La nouvelle FAL sera principalement destinée à la production des avions moyens courriers ; l'A320 et surtout l'A321 qui associe les capacités d'un long courrier, mais dont les dépenses d'exploitation sont celles d'un moyen-courrier (qui n'a pas d'équivalent chez son principal concurrent Boeing)

Air France KLM enregistre la meilleure marge de son histoire (*Les Echos* du 31/07/2023)

Le groupe AF-KLM annonce une marge de 9,6% au 2^{ème} trimestre 23, marquant à la fois le retour de la compagnie à une bonne rentabilité après des années noires et la résilience du modèle aérien.

Carburants durables : le colossal défi (*Les Echos* du 26 /06/2023)

Les quantités de SAF produites en France sont négligeables alors que ces carburants de synthèse seront indispensables pour gagner le pari de la décarbonation de l'aérien en attendant l'avion électrique ou à hydrogène. Tous les pétroliers investissent massivement pour gagner ce pari. Total

annonce une capacité de production de 500000 tonnes de SAF en 2028 et 1,5MT en 2030. Le Finlandais Nestlé annonce 1,5MT dès 2024 et Shell 800000 T en 2028. Nestlé a passé fin 2022 un contrat avec Air France KLM portant sur 1MT de SAF produit dans une raffinerie à Rotterdam. Dès 2023, AF-KLM devrait consommer 60000T de SAF provenant de Rotterdam (Voir les Echos du 3/04/2023)

Le dernier vol d'Ariane 5, symbole d'une Europe spatiale en crise (*Le Figaro* du 16/06/2023)
Ariane 5 la fusée qui a fait la gloire de l'industrie européenne (*Les Echos* du 16/06/2023)

Lancement du dernier vol d'Ariane 5. Ce lanceur a été remarquable d'efficacité (98,4% de taux de fiabilité), mais son successeur Ariane 6 n'est pas encore prêt, l'ESA devrait confirmer en septembre le calendrier de lancement d'Ariane 6. Les succès incontestables d'Ariane 5 ne compensent pas l'incertitude pour la suite et l'orientation que doit prendre l'entreprise Ariane Espace vers des lanceurs réutilisables et moins cher à l'instar de ce que Space X a réussi depuis 10 ans donnant ainsi un méchant coup aux structures spatiales étatiques.

Secteur maritime

CMA-CGM offre 5MM€ à Bolloré pour sa branche logistique (*les Echos* du 19/04/2023 et du 9/05/2023)

CMA réalise la plus grosse acquisition de son histoire et complète sa panoplie de transporteur et logisticien global.

CMA-CGM retrouve une rentabilité *les Echos* du 30/05/2023)

Après une période d'euphorie postcovid pour les armateurs, le temps redevient plus calme avec une baisse de 30% sur le CA et de 70% sur le résultat net au T1 2023 /T1 2022. Le marché du transport maritime nous a habitué à des fluctuations fortes depuis plusieurs années, montrant à la fois les incertitudes du commerce mondial et la capacité de rebond des armateurs.

Deux batailles sont en cours :

La crise de surcapacité liée aux achats de navires depuis la crise covid (*Les Echos* du 10/08/2023)

Des ambitions de décarbonation renforcées (Le Monde du 9/07/2023 et les Echos du 10/07/2023)

Le vendredi 7 juillet, les 175 pays de l'Organisation maritime internationale (OMI) réunis à Londres ont acté un important renforcement des objectifs de décarbonation du secteur maritime, en visant globalement la neutralité carbone au milieu du siècle. Rouage essentiel de la mondialisation, le secteur maritime assure plus de 80% du commerce mondial, avec 100 000 navires transportant 2,2 milliards de tonnes de marchandises, propulsés aujourd'hui avec du fioul lourd très polluant.

En 2018 les pays de l'OMI (instance des Nations Unies) s'étaient seulement engagés à réduire leurs émissions de 50% en 2050, objectif nettement moins ambitieux que celui de l'accord de Paris du 12 décembre 2015 sur le changement climatique. Le compromis issu de la réunion de Londres du 7 juillet 2023 porte sur un objectif d'émissions nettes « autour de 2050 » en prenant en compte « les différentes circonstances nationales ». Les Etats ont acté des « points de contrôle indicatifs » en 2030 et en 2040 permettant de suivre leur trajectoire.

Face à la critique de ce vocabulaire « vague et non contraignant », Tristan Smith, chercheur spécialiste de la décarbonation du secteur maritime à l'University Collège London, estime que, même s'il n'est pas aligné sur les objectifs l'accord de Paris, l'accord de Londres du 7 juillet 2023 « constitue un signal très clair pour les industriels du secteur maritime qui vont devoir changer leurs pratiques en très peu de temps : par exemple ; l'armateur français CGA-CGM qui possède l'un des plus grands nombre de navires propulsés au GNL ne pourra pas respecter la nouvelle stratégie au-delà de 2030 sans changer de carburants ou de navires. »

Les experts estiment réaliste l'objectif 2050 de neutralité carbone du secteur maritime : « il existe une série de technologies susceptibles d'accroître l'efficacité énergétique (lubrification à l'air, assistance éolienne, etc.) et des carburants dérivés de sources d'énergies biologiques et renouvelables, comme le biométhane ».

Socio-économie de la mobilité

Infrastructures et aménagement des territoires

NB Sous le titre « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions », le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a publié son deuxième rapport le 24 février 2023 – Cf. Veille 1^{er} trimestre

Le casse-tête du financement des transports express métropolitains (Le Monde du 1^{er} juin 2023)

Selon la proposition du député Jean-Marc Zulesi, les services express régionaux métropolitains (SERM) pourraient comprendre des trains, mais aussi des autocars rapides, des bus à la demande et autres services de mobilité destinés à relier de façon fréquente et fiable les métropoles avec leurs territoires d'attraction : un investissement actuellement estimé à 17 milliards d'euros pour une douzaine de métropoles.

Il propose que la réalisation des infrastructures nécessaires soit confiée à la Société du Grand Paris qui (aux cotés de SNCF-Réseau et des maîtres d'ouvrage des infrastructures routières concernées), bénéficierait des modalités de conduite d'opération et de financement calquées sur celles du réseau du Grand Paris Express.

Mais comment seraient partagées les responsabilités finales de financement entre l'Etat, la région et les autres collectivités territoriales concernés, qu'il s'agisse des charges d'investissement (amortissement des emprunts contractés à long terme) et des charges supplémentaires d'exploitation relevant des autorités organisatrices de transport ?

C'est déjà le casse-tête de l'Etablissement public Ile de France-Mobilités, actuellement sans ressources supplémentaires pour l'exploitation des lignes nouvelles du Grand Paris Express dont les travaux doivent être achevés dans les mois et années à venir (Cf. Veille 1^{er} trimestre 2023)

Départ incertain des services express métropolitains (Les Echos du 12 juin 2023)

Plusieurs grandes collectivités ont fait part de leur intérêt de projets de RER métropolitains dès lors que les conditions de financement seront clarifiées car une certaine méfiance existe entre les régions et l'Etat, les régions n'ayant pas attendu pour imaginer des transports ferrés sur leurs territoires (Alain Rousset par exemple estimant que ces projets de RER, c'est déjà ce que l'on fait à Bordeaux depuis 10 ans).

Comité Transports

Une part des 100MM€ pour le ferroviaire annoncé par Madame Borne (cf. SNCF ci-avant) sera dédiée à ces projets métropolitains. Le député JM Zulesi évalue l'enveloppe nécessaire entre 17 et 25MM€ hors matériel roulant. Un projet de loi précisera les conditions de mise en œuvre de ces projets de SERM (service express régional métropolitain) qui pourront être déployés par des sociétés filiales régionales de la Société du Grand Paris.

Planification écologique - 7 milliards supplémentaires de l'Etat en 2024 (Le Monde du 12/07/2023)

A partir des travaux du Conseil de planification écologique, la Première Ministre a annoncé le mercredi 12 juillet 2023 un effort financier supplémentaire de l'Etat en 2024 portant notamment sur la décarbonation, des transports. Sur les quelques 60 milliards d'euros nécessaires à la transition écologique (Cf. Rapport J. Pisani-Ferry et S. Mahoud), 30% à 40% proviendraient de financements publics (Etat, collectivités territoriales, et organismes publics comme la Caisse des Dépôts et Consignations), le reste étant réparti entre les entreprises et les ménages.

Autoroutes concédées : un retour dans le giron public ? (Le Monde du 2/04/2023)

Le débat sur la « rente » des concessions autoroutières (Cf. Revue de presse du 1er trimestre 2023) rebondit avec la proposition d'un collectif d'une trentaine de sénateurs et de députés socialistes qui plaide pour la création d'un établissement public chargé de gérer les autoroutes lorsque les contrats de concession arriveront à leur terme. Le modèle économique mobiliserait : d'une part une redevance d'usage pour les poids lourds sur l'ensemble du réseau national (écocontribution européenne à terme) ; et d'autre part, des recettes de péage post-concessions permettant de financer l'entretien du réseau et d'engager des investissements d'infrastructures liées notamment au report modal.

La mise en œuvre de ces orientations générales, actuellement à l'étude dans diverses instances scientifiques s'avère relativement complexe tant pour respecter les directives européennes relatives à la tarification routière européenne (Euro 7 en cours de débat), que pour s'assurer de l'acceptabilité d'un nouveau dispositif tarifaire d'usage du réseau routier, actuellement couvert par une partie des ressources de la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques issus du pétrole, suite à l'abandon de l'Ecotaxe poids lourds dont la mise en

œuvre a été suspendue en 2014 après les manifestations de rejet des producteurs bretons).

A l'inverse, une décision politique de gratuité des autoroutes à l'issue des concessions existantes priverait les réseaux d'infrastructures d'une ressource financière estimée à 4 milliards d'euros par an alors que le produit de la TICPE va diminuer à mesure de l'électrification du parc automobile et disparaître à long terme avec l'abandon plus ou moins généralisé des carburants pétroliers.

Eiffage prêt à attaquer l'Etat en cas d'instauration d'une surtaxe (Le Figaro du 14/07/2023)

Philippe Nourry le patron d'APRR et AREA est offensif, estimant que l'Etat ne peut pas surtaxer les concessionnaires sans contrepartie. Et il conteste l'idée bien répandue d'une surrentabilité des autoroutes, présentée dans plusieurs rapports depuis plus de 10 ans. Eternelle discussion qui reviendra souvent sur la table d'ici à la fin des concessions prévue pour 2035.

Transports publics

Entre dégradation et perturbations, le lourd tribut des transports – (Le Monde du 12 juillet 2023)

Souvent pris pour cible, les responsables des transports publics n'ont pas dressé l'inventaire complet des dommages qui leur ont été infligés par les émeutes consécutives à la mort de Nahel M, tué par un policier le 27 juin. Il apparaît déjà que le plus lourd tribut sera payé par la région parisienne : en tout une quarantaine de bus ont été détruits, ainsi que deux tramways sur pneus des lignes T6 (Viroflay-Chatillon) et T10 La croix de Berny-Clamart d'une valeur de 5 millions d'euros. Sans parler des dégradations commises sur le mobilier urbain et sur l'infrastructure...

Face à des pertes importantes la RATP veut renégocier son contrat avec IDFM (Les Echos du 31/07/2023)

Le RATP est en perte de 129M€ au 1^{er} semestre 23, contre un bénéfice de 69M€ en 22. Le trafic est en hausse de 6% même s'il reste inférieur à la période avant covid, l'inflation des coûts d'énergie et de personnel sont insuffisamment pris en compte dans le contrat avec IDFM. De plus la régie a recruté 2200

personnes en cdi pour faire face aux pénuries de conducteurs suite au covid.

ZFE

Le gouvernement ouvre la porte à un ajustement des ZFE (les Echos du 15/06/2023)

A la suite du rapport du sénateur Ph.Tabarot, le ministre Ch. Bechu a répondu qu'il était prêt à assouplir la mise en œuvre des ZFE et attend le rapport de mission confié à JL Moudenc maire de Toulouse et AM Jean VP de l'agglomération de Strasbourg

Le feuillet des zones à faibles émissions continue (Le Monde du 11 juillet 2023)

Un rapport, remis le 10 juillet à la première ministre, « formule 25 propositions pour allier transition écologique et justice sociale ». Issues du comité de concertation installé en janvier 2023 par le Ministre de la transition écologique, ses propositions ont fait l'objet « d'un large consensus de la part d'une grande variété d'acteurs et de sensibilités politiques » précise Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse (vice-président de France Urbaine qui regroupe les grandes agglomérations françaises), en vue « d'adapter les ZFE à la réalité de la pollution »,

Cependant la Commission européenne a lancé le processus de révision de la directive sur la qualité de l'air, pour les aligner sur les recommandations « beaucoup plus protectrices de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Dans ces conditions, malgré la baisse observée depuis le début du siècle des émissions de dioxyde d'azote (-60%) et de particules fines (-53%), le nombre de dépassements pourrait repartir à la hausse ces prochaines années...

Le gouvernement lâche du lest sur les ZFE (les Echos du 11/07/2023)

A la suite du rapport Moudenc, finalement seules 5 aggllos auront l'obligation de durcir les restrictions de circulation, Paris, Lyon, Rouen, Marseille et Strasbourg. La qualité de l'air s'étant améliorée à Grenoble, Toulouse et Reims en 22, ces aggllos se voient dispensées de renforcer encore les restrictions de circulation.

A Lyon, la métropole renonce à étendre la ZFE et en reste au zonage initial (Lyon, Villeurbanne, Caluire, Bron et Vénissieux, soit 5 communes sur 59 de l'aggllo) (Les Echos du 05/07/2023)

Infrastructures de recharge

Les constructeurs face au défi du temps de recharge (Les Echos du 17/04/2023)

La France passe enfin le cap des 100000 bornes de recharge (Les Echos du 05/05/2023)

Le réseau augmente de 3 à 4000 bornes par mois mais seulement 6% sont des bornes rapides et ultra-rapides.

Les prix baissent aux bornes de recharge (Les Echos du 10/07/2023)

L'électricité baisse mais le coût de recharge reste beaucoup plus élevé qu'avant la crise. Les opérateurs de réseaux cherchent d'abord les meilleurs emplacements, puis la qualité de service et enfin les prix. Une harmonisation sera nécessaire rapidement.

Trajectoires de mobilités écologiques

Les incidences économiques de l'action pour le climat. (Rapport J.Pisani-Ferry et S.Mahfouz 22 mai 2023)

- **Editorial de Hugues de Jovenel : Quelle stratégie Post-Carbone ?** (Revue FUTURIBLES N°455). Publié par France Stratégie le 22 mai dernier, le rapport de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz sur « les incidences économiques de l'action pour le climat en France », comporte deux enseignements majeurs. D'abord le coût économique de l'inaction serait à long terme bien supérieur à celui des actions qu'il conviendrait d'entreprendre ; ensuite, « si la décarbonation de l'économie française peut dans un premier temps ralentir la croissance, il est possible qu'à long terme, elle puisse apporter des voies nouvelles ». Sacrifier le court terme au long terme constitue donc un de ses « leitmotiv », mais le rapport reconnaît en même temps que la France devra faire en 10 ans ce qu'elle a omis de faire en 30 ans et, donc, que la prochaine décennie sera celle « de toutes les difficultés », notamment sur un plan politique vu le rôle primordial imparti aux finances publiques
- **Patrick Criqui et Emmanuel Hache « Garder le cap de la transition énergie-climat »** (Prospective dans

l'incertitude revue FURIRIBLEN°455) : Pacte vert en 2019, paquet « Fit for 55 » en 2021 (en référence à l'objectif de baisse des émissions carbonées de 55 % d'ici 2030) : au début de cette décennie, l'Union européenne était lancée sur une trajectoire très volontariste en matière de lutte contre le changement climatique. Mais la crise Covid et, surtout, le conflit en Ukraine ont considérablement modifié le contexte dans lequel doit s'inscrire la transition énergétique. Comment dans une telle situation garder le cap et continuer à se projeter dans un avenir neutre en carbone ? Les deux auteurs examinent les nouveaux contours de ce contexte devenu très instable pour la transition énergie-climat. Ils font ainsi le point sur les incertitudes de nature géopolitique (négociations climatiques internationales, guerre en Ukraine et tensions entre États, crise énergétique), technologique (progrès technique endogène, ruptures et destruction créatrice, technologies énergétiques et décarbonées, transitions sociotechniques...) et sociétale (leviers de changements collectifs et individuels pour encourager la sobriété).

Voiture électrique à 100 euros par mois : le plan du gouvernement (Les Echos du 17/05/23)

L'Etat précise son offre en demandant aux sociétés de leasing de s'engager mais l'équation s'est complexifiée avec l'inflation et l'augmentation des taux d'intérêt. Au-delà du bonus de 7000€, il faudra une aide supplémentaire pour atteindre le 100€/mois, aide non précisée ni encore budgétée. De nouvelles annonces sont prévues en septembre au moment du débat budgétaire.

Une consultation publique sur la trajectoire de réchauffement (du 23 mai au 15 septembre 2023)

Avec une température moyenne sur la France métropolitaine 3°C plus chaude qu'elle n'était au début du 20ème siècle, 2022 a été l'année la plus chaude enregistrée en France depuis 1900. Si les effets dramatiques du réchauffement climatique sont déjà visibles sur notre territoire, ils nécessitent de fixer une trajectoire commune de réchauffement, qui permettra de bâtir une véritable stratégie d'adaptation. A quel climat doit-on se préparer et à quel horizon temporel ?

Pour élaborer cette stratégie, le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires consulte les citoyens, les acteurs économiques et les élus locaux sur le projet de trajectoire de

réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC). Un document technique et un dossier de presse sur la **trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC)** accompagnent la consultation.

➤ **Mobilités touristiques**

Des situations sociales et territoriales révélatrices : Les six nuits de vandalisme en France auront fait perdre quelques touristes. Mais fin 2023, cela se sentira à peine : La France est un parc de loisirs premium plus attractif que n'importe quel Disneyland. Elle attire pour ses paysages, ses monuments, sa culture. La question est plus celle du surtourisme par les Français eux-mêmes. (Philippe Cahen : signaux faibles n° 225 – juin 2023)

- **Le surtourisme :** créer un observatoire national des sites touristiques majeurs, mesurer l'acceptabilité des flux auprès des locaux, sensibiliser les touristes et les influenceurs, le gouvernement a dévoilé le 18 juin son plan en vue de réguler les flux de visiteurs alors que certaines destinations subissent des pics d'engorgement, dans les 20% des territoires où se concentre 80% de l'activité touristique de l'Hexagone (Le monde du 20 juin 2023)
- **Et ceux qui ne partiront pas cet été –** Environ 35% à 40% des Français devraient rester chez eux, selon plusieurs enquêtes d'opinion, essentiellement par manque de ressources financières. « Les vacances, c'est le premier budget que les gens suppriment, constate l'élue d'une ville moyenne... (Le monde du 5 juillet 2023)
- **Une planification écologique entre les espaces surexploités et les espaces marginalisés ?** Le géographe Marc Rousseau appelle l'Etat à spatialiser une stratégie ambitieuse de transition écologique, en renouant avec une approche scientifique des inégalités socio-spatiales, et tout d'abord celle de la France périphérique qui oppose les cœurs métropolitains à un tout indifférencié.

➤ **Télétravail et mobilités**

Aux Etats Unis le télétravail est parti pour durer (Les Echos du 17/08/2023)

Intéressant article montrant que les Américains ont massivement adopté le télétravail. Selon l'institut Gartner 71% des salariés (dans le domaine des connaissances) télétravailleront encore fin 2023,

Comité Transports

malgré les campagnes fortes des entreprises pour inciter leurs employés à « revenir » au bureau. Ces % sont bien supérieurs à ce que l'on constate en Europe (plutôt autour de 50%). La France semble beaucoup plus réfractaire au télétravail, un suivi plus précis est important pour en analyser les conséquences en termes d'impact sur les mobilités et ses conséquences sur les investissements d'infrastructures de transport et de bureaux.

➤ **Transports doux, trottinettes, vélos, TAD** ...

Les vélos électriques font de l'ombre au cycle mécanique (Les Echos du 7/04/2023)

La vente de vélos mécaniques a baissé de 13% en 22, et son « cousin électrique » a augmenté de 12%. La filière industrielle se tourne massivement vers l'électrique. Le vélo mécanique représente 62% des ventes, mais les prévisions tablent sur un équilibre 50/50 entre mécanique et électrique à horizon 2030.

Un nouveau plan vélo en demi-teinte (Les Echos du 12/05/2023)

La Première Ministre a annoncé un plan vélo de 2MM€ qui permettrait par effet de levier un investissement global de 6 MM€ sur les années 23-27. Ce plan a été plutôt bien reçu par les élus, mais suscite comme chaque fois des réactions. Certains estiment que l'effort est insuffisant, et que les objectifs de fréquentation vélos fixés à 9% pour 2024 et 12% pour 2030 ne seront jamais atteints. De même l'objectif de 100000km de voies cyclables (57000 fin 22) semble inatteignable.

La SNCF promet de faire plus de place aux vélos dans ses trains (Les Echos du 9/08/2023)

Sur les trains Inoui, la SNCF propose 30% de plus de place pour les vélos par rapport à 2020. Si le vélo est démonté et rangé dans un sac, il est considéré comme bagage, si ce n'est pas le cas, il faut une réservation spéciale vélo. Les emplacements vélos sont très différents selon le type de train (TGV, TER, Intercités) et selon les régions.

Navettes autonomes et transport à la demande

Les navettes Navya reprises par le duo Gaussin-Macnina (Les Echos du 19/04/2023)

L'entreprise Navya qui était en redressement judiciaire depuis février 23 est reprise par Gaussin spécialiste du transport de marchandises développant notamment un tracteur électrique et par Macnina le distributeur japonais partenaire de Navya depuis 2020.

Le destin contrarié des jeunes pousses françaises de véhicules autonomes (Les Echos du 28/04/2023)

EasyMile vient de passer au niveau 4 et signe un premier contrat pour 6 navettes dans un centre touristique en Belgique pour une exploitation sans superviseur à bord. Navya en dépôt de bilan est reprise par Gaussin. Le marché des navettes décolle plus lentement que prévu, Transdev ayant arrêté l'exploitation de 2 navettes à Giverny.

EasyMile démarrera un service de transport avec 6 navettes autonomes à Châteauroux en 2026, exploité par Keolis (Les Echos du 9/06/2023)

Le transport à la demande en plein essor dans les territoires (Les Echos du 10/05/2023)

Le TAD est en plein développement grâce aux applications sur smartphone. Par exemple à Orléans ou les réservations sont passées de 3000 à 50000/mois du système de réservation par téléphone à l'appli sur mobile.

La plupart des appels d'offre de mobilité intègre maintenant une composante TAD pour optimiser le trafic et connecter les voyageurs aux lignes structurantes des réseaux publics.

➤ **Autres sujets**

Voitures autonomes : La Californie bascule, le monde s'interroge (Les Echos du 14/08/23)

A San Francisco, l'Etat a autorisé les véhicules sans chauffeur de Waymo (Google) et Cruise (General Motors). Pendant ce temps-là les constructeurs restent dubitatifs sur le déploiement industriel de la voiture autonome autrement que pour des applications spéciales dont les taxis. Après l'engouement (exagéré !) des dernières années, le soufflet était bien retombé mais l'annonce californienne relance le débat....

Le contrôle technique des motos en vigueur début 2024 (Le Figaro du 26/06/2023)



Comité Transports

Le contrôle des motos qui a donné lieu à d'intenses discussions depuis près de 10 ans devrait cette fois entrer en vigueur en 2024 avec un échelonnement de 3 années pour « lisser » la charge dans les centres de contrôle technique.

Les téléphériques urbains s'installent dans les grandes villes (Les Echos du 15 /05/2023)

Un nouveau mode de transport public prend de l'ampleur en milieu urbain, les téléphériques. Après, Brest pionnière, Saint Denis de la Réunion et Toulouse, de nombreux projets sont en cours à Grenoble, Lyon, Nice, Ajaccio. En Ile de France, IDFM lance un projet à Créteil avec desserte de 5 stations entre Créteil et Villeneuve Saint Georges pour 2025.

La présente revue de presse a été élaborée par Olivier Paul Dubois Taine et Claude Arnaud, finalisée le 24 août 2023.