



Formation « transports »

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 13 AVRIL 2022

Présents

Présidence :

M. Roche (Président de la section mobilités et transports - CGEDD)

Secrétariat – Représentants du SDES :

Mme Sédillot (cheffe du SDES)

M. Colussi

Mme Bessière (sous-directrice Transports)

M. Bouvry

Mme Jaluzot (rapporteur)

M. Amoros

Mme Babet (secrétaire)

M. Jlassi

Mme Fumat

M. Germé

Mme Devineau

M. Charrier

M. Trevien

M. Defrance

M. Lezec

M. Rageau

M. Pentinat

M. Lambrey

Membres permanents :

M. Domergue (SEVS)

Mme Dupont-Kiefer (Université Paris 1)

Mme Niay (SEVS)

Mme Maréchal-Dereu (France Logistique)

Mme Allezard (SEVS)

Mme Flament (FNTV)

M. Bureau (CEDD)

Mme Suescun (UAF)

M. Chastenet (Cerema)

Mme Tanguy (Banque de France)

M. Rouland (Cerema)

M. Gendreau (Île-de-France Mobilités)

M. Chaufour (France Urbaine)

M. Salmon (UTP)

Mme Cornet-Ambroise (AUTF)

M. Laterrasse (UGE)

Mme Rivalin (Insee)

M. Giret (CNR)

M. Ni (France Stratégie)

M. André (Citepa)

INTRODUCTION

Mme Bessière (SDES) introduit la séance. Cette réunion est consacrée aux études et aux résultats du questionnaire de consultation des membres de la formation.

M. Domergue et Mme Niay (SEVS) présentent leur évaluation ex-post de la prime à la conversion (PAC).

M. Roche (président) note qu'il y a pas mal de conversions essence vers essence, et malgré les efforts faits par les flottes professionnelles, il n'y a que très peu de basculement vers les véhicules électriques. Comment les véhicules hybrides sont-ils représentés dans la segmentation ?

Sur la question de l'appréciation de la durée de détention des véhicules qui est un facteur crucial de l'analyse, il y a des fluctuations très fortes dans cette période perturbée sur les rythmes habituels du marché, mais cette analyse a-t-elle été mise en lien avec les données de marché sur les flux d'acquisition ? Sait-on si le reste de la population qui n'a pas bénéficié de la prime a eu des délais de détention restés significativement supérieurs ?

M. Chauffour (France Urbaine) indique que la prime à la conversion est une prime qui a été dans un premier temps liée à l'évolution de la carburation des véhicules mais devra demain être liée à d'autres objectifs : le critère d'isolement, soit social, soit géographique ; la mise en œuvre des zones à faible émissions (les ZFE), soit une cinquantaine de territoires urbains ; les territoires concernés et impactés ; la capacité des habitants à accéder à ces mesures (primes d'Etat, primes régionales, prêts à taux zéro, etc.) ; le transport de marchandises. En résumé, les territoires devraient gérer eux-mêmes l'ensemble des dispositifs liés aux conversions.

M. Giret (CNR) remarque que les aides sont considérées comme des baisses de prix. Est-ce appliqué sur les véhicules électriques et pour les ménages aux plus faibles revenus ? Les aides sont principalement concentrées sur les véhicules électriques. L'analyse fonctionne mais reste incomparable avec le comportement de certains utilisateurs. Pour les ménages les plus modestes, les premiers prix des citadines étaient jusqu'alors très bas, on trouvait un véhicule pour moins de 10 000 euros, la Fiat Panda par exemple. Le premier prix pour un véhicule électrique, la Zoe par exemple, vaut plus du double, autour de 23 000 euros après remises et aides. Donc le raisonnement ne fonctionne plus pour cette catégorie d'utilisateurs et cet usage. Que fait-on de ça ?

M. Roche (président) demande si l'on a pu mesurer l'effet sur les prix du marché : les professionnels ont-ils bénéficié d'une partie de la prime en augmentant leurs prix ? Pour les véhicules d'occasion dont les prix semblent avoir sensiblement augmenté sur la période avec une forte tension sur le marché de l'occasion. A-t-on une idée de l'impact en termes d'emploi ou de l'origine de construction des véhicules ? A qui a bénéficié cette accélération des ventes ?

M. Domergue (SEVS) : concernant la motorisation, l'hypothèse faite est que la prime à la conversion n'est pas le bonus, elle n'oriente pas vers un véhicule électrique plus que thermique. Les derniers chiffres 2021 et 2022 indiquent qu'il y a beaucoup plus d'achats hybrides rechargeables et électriques car les critères de la prime à la conversion se sont réduits. On ne peut désormais plus bénéficier de la prime pour les véhicules diesel ou essence. Cela pose question car il en résulte un bilan très positif, à la fois socio-économique et environnemental. On réduit fortement la pollution locale en mettant au rebus un véhicule diesel et en achetant un véhicule électrique. La prime à la conversion n'est pourtant pas l'outil dédié pour orienter vers l'achat d'un véhicule électrique. De plus, le dispositif, lorsqu'il permettait d'acheter des véhicules d'occasion, s'adressait aux ménages modestes qui avant achetaient des véhicules diesel, et donnait donc également un très bon bilan environnemental et socio-économique.

Sur la durée d'anticipation, des analyses économétriques pourraient être faites mais seraient complexes et pas forcément réalisables, donc n'ont pas été menées. C'est une piste.

Concernant l'effet sur les constructeurs, sur les comportements de prix des offreurs et sur l'emploi, c'est en dehors du scope de l'analyse, mais ce sont des vraies questions qui se posent.

Sur les questions de ZFE, il existe une prime depuis 2020 de 1 000 euros pour les acquéreurs qui se trouvent en ZFE, fournie par l'Etat si les collectivités locales l'ont mise en place au niveau local. La prime à la conversion est effectivement un outil majeur pour répondre à la question des ZFE

Mme Babet (SDES) présente l'étude réalisée avec M. Trévien (SDES) sur les modes de transport actifs.

M. Roche (président) revient sur la croissance de l'équipement en vélos selon le revenu. Dans le premier décile de revenus, la moitié des ménages n'ont pas de véhicule motorisé. On pourrait donc penser que les ménages les plus modestes ont plus fréquemment un vélo, mais ce n'est pas le cas puisque la plupart des vélos détenus par les français sont des vélos de loisir. Saurait-on distinguer les vélos de loisir des autres vélos en fonction des revenus ?

Mme Babet (SDES) indique que cette analyse n'a pas été faite mais serait réalisable avec les données.

M. Trévien et Mme Fumat (SDES) présentent l'étude sur le covoiturage et l'occupation des véhicules.

M. Roche (président) remarque qu'il y a beaucoup de données nouvelles dans cette présentation et que les résultats semblent conforter les impressions communes sur ces sujets.

M. Trévien (SDES) précise que l'étude est en cours de finalisation et sera publiée d'ici l'été.

Mme Dupont-Kieffer (Université Paris 1) demande si les supports de présentation pourront être envoyés.

Mme Babet (SDES) répond que les supports seront envoyés suite à la réunion, à l'exception de la présentation sur le covoiturage, les données étant encore provisoires et n'ayant pas été publiées.

M. Roche (président) demande s'il serait envisageable, et à quelle échéance, de mesurer l'évolution des comportements post covid sur ces différentes analyses issues de l'enquête mobilité des personnes.

M. Trévien (SDES) indique que le SDES est effectivement dans l'attente des résultats de l'enquête de recensement 2021 pour pouvoir analyser l'évolution des comportements post covid sur l'utilisation des modes actifs pour les déplacements domicile-travail, les distances domicile-travail, etc. À noter cependant que l'utilisation des modes actifs pour les déplacements domicile-travail (champ du recensement) est spécifique et ne peut être généralisée à l'ensemble des déplacements. Pour la mise à jour des taux d'occupation post covid, il est indispensable d'attendre la prochaine édition de l'enquête mobilité des personnes vue les informations nécessaires aux calculs.

M. Lezec (SDES) confirme que la mise à jour des taux d'occupation nécessite les données de l'enquête mobilité des personnes.

Mme Sédillot (SDES) confirme que l'enquête mobilité est une enquête extrêmement riche mais lourde à mettre en place. Il serait éventuellement possible de réaliser des actualisations plus légères entre deux éditions approfondies. La question n'est pas arrêtée. Le sujet se pose pour la suite.

M. Roche (président) demande s'il serait en effet envisageable d'avoir quelques focus très spécifiques sur certains points pour détecter quelques évolutions.

M. Trévien (SDES) indique qu'un projet est en cours pour apparier le répertoire de statistiques des véhicules routiers (RSVERO) avec la source de données fiscales sur les revenus de l'Insee (Fidéli). Ce projet, qui bénéficie du soutien de l'Insee dans le cadre du déploiement du service « code statistique non-signifiant », fournira à l'horizon 2023-2024 des résultats annuels et géographiquement très précis sur la mobilité automobile et les consommations de carburant par niveau de vie et type de ménage.

Mme Jaluzot (SDES) présente les résultats du questionnaire lancé avec Mme Babet (SDES) auprès des membres de la formation pour recueillir leur avis sur le bilan annuel et recenser leurs besoins d'études.

M. Roche (président) remarque que beaucoup de sujets sont soulevés. Sur la question de la territorialisation, il serait intéressant de relier les travaux de la formation Transports avec ceux du portail Geoclip de l'ANCT ou de réfléchir en tout cas à ce type de valorisation. Sur les sujets prospectifs, il faudra voir si les travaux de la formation restent purement descriptifs ou peuvent évoluer dans le cadre de la réforme de la commission. La question se pose aussi de l'articulation entre les travaux de la formation et ceux de la commission chapeau (CEDD). Comment les thèmes de la commission alimentent ceux de la formation, et inversement ?

M. Bureau (CEDD) pense que les thématiques qui intéressent les différentes formations doivent remonter à la commission. L'objectif est qu'il y ait plus de maillage entre les formations et la commission chapeau.

Mme Bessière (SDES) rappelle qu'il est encore temps de répondre au questionnaire (<http://enqueteur.soes.cgdd.developpement-durable.gouv.fr/index.php/915351?lang=fr>) et que l'analyse de ce qu'il est possible de faire ou non pour répondre aux besoins des membres sera faite ensuite.

M. Roche (président) propose qu'un retour soit fait aux membres d'ici l'été.

M. Bureau (CEDD) ajoute qu'il serait intéressant de creuser les sujets autour de l'évolution de la composition du parc et de l'évolution des motorisations, autour du transport de marchandises, et autour du transport maritime.

Mme Bessière (SDES) répond que de plus en plus de données sont disponibles sur le parc, les distances parcourues, etc. Le sujet pourra éventuellement être mis à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la formation Transports. Sur le transport de marchandises, un échange supplémentaire serait nécessaire pour comprendre quels compléments seraient utiles, au-delà du chapitre dédié au transport de marchandises mode par mode du bilan annuel des transports.

M. Roche (président) signale que dans le rapport du conseil des orientations en infrastructures de bilan et perspectives, il y a une annexe qui décrit de façon détaillée la mise en œuvre de la LOM avec des données fines d'avancement et d'exécution des divers programmes, grâce aux données de la DGITM. Cela peut répondre à certaines des questions évoquées par les membres dans le questionnaire.

Mme Bessière (SDES) indique que la prochaine réunion de la formation Transports pour présenter le bilan annuel 2021 et les premiers éléments de l'année 2022 aura lieu le 13 octobre 2022 après-midi.

M. Roche (président) remercie les intervenants et clôture la séance.