

 **PERSPECTIVES POUR LA****DÉCARBONATION DU TRANSPORT EN POLOGNE**

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE VARSOVIE

Avril 2023

Avec une population très motorisée et vivant en partie dans des espaces isolés, un parc automobile ancien ainsi qu'une électricité encore très carbonée, la décarbonation des transports est un défi complexe et central pour la Pologne. Alors que le pays est leader européen de l'industrie de l'e-mobilité et que le secteur des transports routiers est clé dans l'économie du pays, le sujet majeur de la décarbonation de ce secteur reste sur l'accessibilité aux Polonais tant physique qu'économique, aux transports décarbonés.

1. La mobilité routière, sujet majeur pour les Polonais

Secteur clé de l'économie polonaise, le **transport routier** emploie 750 000 personnes et représente **6% du PIB**. Plus de **80% des marchandises** transportées en Pologne le sont par la route et le secteur gagne en part de marché (+3pp en 10 ans) face au ferroviaire (-3pp). La Pologne détient plus de **20% du parc européen** de véhicules de +3,5t. C'est le 1er parc UE, avec 1,2 M camions (suivi par l'Allemagne - 952 000, l'Italie - 921 000, l'Espagne - 614 000 véhicules et la France - 600 000) et autant de camionnettes.

Par ailleurs, la Pologne a la **1^{ère} population la plus motorisée** de l'UE avec 687 véhicules pour 1000 habitants (moyenne UE : 567), valeur qui a quintuplé en 30 ans. La Mazovie (région de Varsovie) culmine à 750 véhicules/1000 habitants. La Pologne a également le **1er parc de bus** (126 000) en UE devant l'Italie (100 000) et la France (94 500).

Le taux de motorisation des ménages, mais aussi l'importance du parc de bus, sont directement liés à l'accessibilité du territoire et au faible maillage ferroviaire, qui impacterait près de **15 M de Polonais** des petites villes et villages. A cet égard, un plénipotentiaire à la lutte **contre l'exclusion pour cause d'accessibilité du territoire** a été nommé auprès du ministre polonais des Infrastructures. Il s'agit du secrétaire d'Etat Rafal Weber, par ailleurs en charge de l'activité routière du ministère.

2. La Pologne possède un des plus vieillissants parcs d'Europe

81,4% des **25,8 M de véhicules** du parc automobile polonais ont plus de 10 ans et 41,3% plus de 20 ans (un record dans l'UE). L'âge moyen est de **14,5 ans**. Les **véhicules d'occasion** représentent toujours la majorité des achats (**62,4%** en 2022, soit 695 000) bien que leurs ventes aient baissé de 18% en 2022, contre 5% pour les voitures neuves. La Pologne reste également un grand importateur de véhicules d'occasion (772 000 en 2022 venus d'Allemagne, France, Belgique, Pays-Bas, USA...), dont l'âge moyen à l'importation est de 13 ans. Ces importations sont en baisse depuis 2020 (conséquences de la pandémie, des problèmes sur le marché automobile mondial, et de la guerre en Ukraine). Avec **16 ans** d'âge moyen des **bus**, la Pologne prend la **3^{ème} place UE** (derrière la Roumanie et la Grèce). En revanche, le parc de camions et camionnettes (13,1 ans) se situe sous la moyenne européenne (13,9), même si **880 000 camions ont de plus de 10 ans**. Enfin, la Pologne se distingue par la part (16,3%, **1^{ère} place UE**) de véhicules particuliers à carburant alternatif, essentiellement **GPL**.

3. Le difficile démarrage en côte de l'électro-mobilité individuelle

Alors que le gouvernement polonais visait, par son plan 2016 *Sur la route vers l'électromobilité*, un objectif de mise en circulation sur les routes polonaises de 1M de véhicules électriques, le parc actuel atteint **63 700 véhicules électriques particuliers** en circulation (janvier 2023) dont 51% intégralement électriques et 49% hybrides plug-in. En ajoutant les véhicules électriques utilitaires, le parc atteint 67 970 unités, soit **+56%** en g.a. Près de **10%** de ce parc a été acheté avec **les primes à la conversion** du programme national *Mon Electrique*. Parallèlement, le nombre de **bornes de recharge** est en hausse continue, mais ne suit pas l'augmentation du nombre de véhicules électriques : avec 5 139 points de charge, la Pologne compte **1 point pour 12,4** véhicules contre 1 pour 5,6 en 2019. Il est en même temps utile de souligner qu'en Pologne **l'électricité est à 70% issue du charbon**.

La Pologne se positionne toutefois en chef de file européen de l'industrie des batteries pour véhicules électriques grâce à l'implantation dès 2015 d'acteurs majeurs de la fabrication de composants et assemblage de batteries (Umicore, LG Energy Solutions, Northvolt, SK Innovation, BMZ et Mercedes) et bientôt de leur recyclage (Elemental). Selon le dernier rapport de l'Institut Jagellon, le secteur e-mobilité pourrait représenter entre 2,6 et 4% du PIB polonais en 2030 et d'entre 3,9 et 5,2% en 2040 contre 1,4% actuellement.

Enfin, le gouvernement polonais porte toujours un projet de véhicule électrique polonais Izera, dont les premières livraisons étaient prévues initialement au cours de l'année 2024, mais l'échéance est repoussée. Par ailleurs, le centre national de R&D porte un programme de développement de e-Van polonais, véhicule utilitaire électrique de catégorie N1.

4. Le transport urbain et la mobilité dans les villes – secteurs les plus avancés

Les perspectives de décarbonation du transport semblent en revanche être les plus **avancées en ville**. Si la Politique énergétique polonaise à horizon 2040 prévoit en 2030 une part des EnR d'au moins 14% dans le transport (grâce aux biocarburants et à l'électromobilité), l'ambition phare est surtout d'avoir des **transports en commun à émission nulle** dans les villes de plus de 100 000 habitants d'ici 2030.

Pour atteindre cet objectif, le plan de relance polonais dispose d'un axe spécifique Mobilité Verte et Intelligente doté de **6,8 Mds€**, dont 700 M€ de prêts. Il vise, entre autres, à augmenter la part des transports zéro émission et à réduire les incidences négatives du secteur des transports sur l'environnement. Ses mesures les plus significatives sont le soutien de l'industrie pour l'économie bas carbone (1,1 Md€) et le soutien au transport en commun à faibles émissions et bus à zéro émission (1,1 Mds€). Cette enveloppe permettra l'achat d'environ **1 580 bus électriques/à hydrogène** pour les villes et bus hybrides/plug-in/à gaz et de classe Euro 6 pour les zones suburbaines.

D'ores et déjà, le nombre de bus urbains électriques augmente significativement, atteignant 803 unités (7,2% du parc) fin novembre 2022 contre 450 en 2018. Plus de la moitié de ces e-bus circulent dans les villes de plus de 300 000 habitants. Néanmoins, le nombre d'immatriculation de bus électriques sur la période décembre 2022 – janvier 2023 a chuté de 26% par rapport à décembre 2021 - janvier 2022. Conformément à la loi sur l'électromobilité, d'ici 2028, 30% des bus dans les villes de plus de 50 000 habitants devraient être électriques ou alimentés au biométhane. Selon le dernier rapport de la Banque Polonaise du Développement (BGK), prenant en compte les investissements dans ce type de bus en cours et planifiés, seulement 31% des villes pourraient remplir cette obligation. A présent, 74,6% des bus fonctionnent au gazole, 10,8% - au gaz, (GNC, GNL), **5,8% sont des bus hybrides et 7,2% - électriques**.

La Pologne est par ailleurs **l'un des plus grands producteurs de bus et de trolleybus** en Europe. Le groupe Solaris, auparavant entreprise familiale polonaise et depuis 2018 détenue à 100% par CAF Group, se place à l'avant-garde du développement mondial de l'électromobilité, avec ses bus Urbino électriques et à hydrogène (2eme sur le marché européen du marché du bus à faibles

émissions). D'autres projets de bus zéro-émission sont en cours de développement en Pologne, que ce soit le projet de fabrication du bus électrique Pilea porté par ARP E-Vehicles (appartenant à l'Agence pour le développement de l'entrepreneuriat - ARP), ou encore celui de bus à hydrogène porté par la société PAK-PCE.

Enfin, plusieurs projets de **Zones à Faible Emission** déclinant une stratégie de décarbonation en ville sont en cours de mise en œuvre (Cracovie et Varsovie à compter du 1er juillet 2024). Si un amendement à la loi sur l'électromobilité et les carburants alternatifs permet à toutes les communes de mettre en place des zones à faibles émissions, aucun autre projet n'a émergé à ce jour.

Rédigé par Kamila Pluciennik-Zawieska, Noémie Piaskowski, le 20 avril 2023

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques. Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique régional de Varsovie

Ambassade de France en Pologne – ul. Piękna 1, 00-477 Varsovie