

2.2 L'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020

Tout comme les réseaux d'infrastructures, la demande de transport de voyageurs et de marchandises est appelée à évoluer à horizon 2020. En conséquence, la formulation d'hypothèses d'évolutions est indispensable pour évaluer les trafics et niveaux de service des différents réseaux.

L'exercice, qui consiste à « prévoir » la situation économique à moyen terme, est particulièrement délicat. Il repose sur des hypothèses d'évolution qui, par nature, peuvent être remises en cause. Un choix a néanmoins dû être fait, afin de permettre d'établir des prévisions chiffrées, qui doivent être considérées avec la prudence attachée à tout travail de prospective.

Une perspective d'éclairage complémentaire, sur les facteurs et les modalités d'évolution de la demande ainsi que sur les méthodes d'évaluation, est proposée en référentiel - point R 6.1

2.2.1 Le contexte d'évolution de la demande de transport

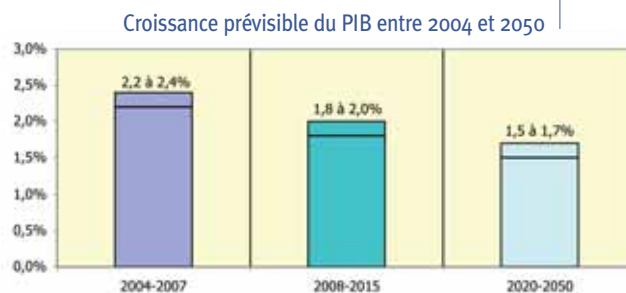
Depuis 30 ans, la mobilité des Français a augmenté considérablement : ils se sont déplacés plus souvent et surtout plus loin à partir de leur domicile, que ce soit au quotidien, pour les week-ends ou pendant les vacances. La mobilité a quasiment doublé entre 1973 et 1993, avec une croissance plus forte entre 1982 et 1993.

La croissance de la mobilité a résulté principalement de l'augmentation de la mobilité longue distance et donc celle du tourisme. La part de cette mobilité longue distance dans la mobilité totale est passée de 27 % à 41 % entre 1973 et 1993. Parallèlement, la mobilité quotidienne a connu une augmentation importante en raison de la croissance exceptionnelle de la mobilité liée aux loisirs : + 53 % entre 1982 et 1994, plus que la mobilité quotidienne liée au travail qui n'augmente que de 28 % pendant la même période. La part de mobilité liée aux loisirs dans l'ensemble des déplacements est aujourd'hui supérieure à la part de la mobilité liée au travail.

Plusieurs facteurs, dont certains sont inter-corrélés, vont cependant contribuer, dans le futur, à une croissance de la mobilité plus faible que celle que nous avons connue par le passé, même si l'élargissement de l'Europe devrait donner lieu à une augmentation des échanges :

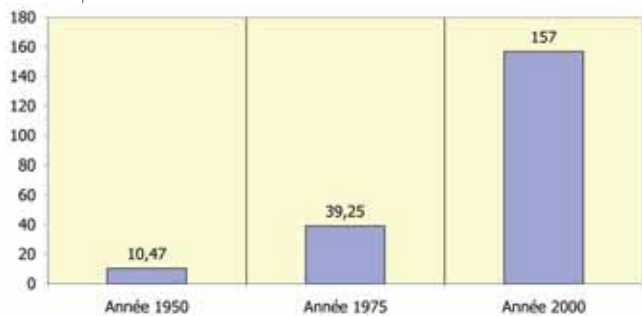
- la démographie et le vieillissement de la population : la population française a connu une croissance de 11 % en 25 ans, avec une augmentation de plus de 20 % des personnes âgées de plus de 60 ans, tandis que le nombre de jeunes âgés de moins de 20 ans diminuait de 7 % pendant la même période. L'INSEE prévoit, à l'horizon 30 ans, une croissance ralentie de la population totale de 9 %, avec des évolutions contrastées qui s'accroissent selon les classes d'âges : le nombre de personnes âgées augmenteraient de 70 %, celui des jeunes diminuerait de 10 %. La population française serait composée de plus de 30 % de personnes âgées de plus de 60 ans et seulement de 21 % de jeunes. Ces proportions étaient inversées en 1975 ;

- la baisse de la population active : sur la base des dernières projections de 2002 de l'INSEE, et en prenant comme hypothèse la poursuite des tendances démographiques ainsi que le maintien d'un taux de chômage structurel, la population active stagnerait de 2002 à 2006 pour commencer à décroître à partir de 2007. Sur la période 2020-2050, le rythme de diminution annuelle de la population active se stabiliserait en moyenne autour de 0,3 %.
- une moindre croissance du produit intérieur brut : la demande de transport réagit fortement aux variations du taux de croissance du PIB : sur la période 1971-1996, la croissance moyenne du PIB a été de 2,3 % par an, entraînant une croissance moyenne des trafics de voyageurs inter-urbains de 3,6 % par an et des trafics marchandises de 2,4 % par an. Les dernières hypothèses du ministère de l'économie et des finances - qui prennent en compte la baisse de la croissance démographique de la population et la diminution de la population active - conduisent à envisager un scénario de référence en trois temps :
 - la croissance potentielle pourrait atteindre 2,2 à 2,4 % sur la période 2004-2007 ;
 - son niveau passerait entre 1,8 et 2,0 % sur la période 2008-2015 ;
 - la croissance potentielle de long terme déclinerait ensuite progressivement, sous l'effet du vieillissement démographique, pour s'établir à un niveau proche de 1,5 à 1,7 % sur la période 2020-2050. Par souci de simplification, la croissance retenue sur la période 2002-2020 est de 1,9 %.



- la moindre croissance du taux de motorisation : nous sommes passés, en France, de 250 voitures pour 1 000 habitants en 1970 à 455 voitures en 2000. L'indice du taux de motorisation devrait continuer à progresser dans le futur, mais de manière beaucoup plus lente ;

Développement du tourisme et du loisir (millions de séjours touristiques pour les Français de 15 ans et +)



Dans ce contexte, on estime que le rythme d'augmentation des trafics routiers et aériens de voyageurs (très important au cours des 20 dernières années) devrait se ralentir tout en conservant à la route une part prépondérante des déplacements (plus de 75 %).

Les perspectives d'évolution du transport ferroviaire de voyageurs (dont la croissance a été quasi nulle entre 1985 et 1996) dépendront fortement de la qualité de l'offre (fréquences, grande vitesse, fiabilité, etc.).

La « décentralisation des TER » s'est traduite par une hausse des trafics de 30 à 44 % dans les régions concernées entre 1997 et 2002. Ce rythme ne peut mécaniquement se prolonger mais des marges existent : il démontre, comme on a pu le voir avec le TGV, que les sauts positifs de qualité de service se traduisent nettement en terme de trafic.



Légende - TGV Duplex sur LN1 vers Le Creusot.
Copyright SNCF - CAV - Sylvain Cambon

- le développement du tourisme : 157 millions de séjours touristiques ont été effectués en 2000 par les Français âgés de 15 ans et plus, quinze fois plus qu'il y a 50 ans, quatre fois plus qu'en 1975. Cette progression s'est cependant très fortement ralentie dans les années 90.
- l'attention croissante des populations aux pollutions globales et locales : la sensibilité croissante des populations aux pollutions générées par l'automobile, notamment en raison des conséquences sur les systèmes respiratoires des plus vulnérables, tendra à favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture particulière et encouragera le développement des transports collectifs.

La croissance du transport des marchandises sera étroitement liée au développement des échanges internationaux : la part du transport international dans le transport total circulant dans le pays devrait passer, dans les 20 prochaines années, de 40 à 50 %. Alors que le transport routier de marchandises a été multiplié par 2,5 entre 1970 et 1996, la part de la route à l'horizon 2020 devrait rester prépondérante, augmentant d'environ 4 à 5 points par rapport à son niveau actuel (80 %). Le ferroviaire a quant à lui reculé de 25 % et le fluvial de 50 % entre 1970 et 1996, avec toutefois une augmentation de 22 % ces cinq dernières années. A contrario, l'évolution actuelle de la structure des échanges et le développement des transports à longue distance, ainsi que la croissance attendue du trafic des ports maritimes et l'ouverture des réseaux à la concurrence, pourraient être favorables au fret ferroviaire.

Les interventions des autorités publiques européennes, nationales et régionales peuvent aussi orienter la demande de transport en influant sur la réglementation (normes techniques des véhicules, règles d'usage des infrastructures), la tarification (taxes sur l'automobile et les carburants), les subventions aux services de transports et, comme cela a été vu plus haut, précédemment l'offre d'infrastructures. A cet égard, d'éventuelles politiques ciblées sur l'offre de transport (qualité de service ferroviaire et combiné, développement du cabotage maritime, meilleure desserte ferroviaire des ports maritimes, etc.) pourraient accroître la part de marché des modes non routiers.

L'INFLUENCE DES VOISINS EUROPÉENS

Il est intéressant de s'arrêter sur certaines caractéristiques du fonctionnement des transports chez les voisins européens de la France, et tout particulièrement de ceux des trois régions concernées, afin de mieux comprendre l'influence de ces derniers sur l'évolution de la demande de transport, en particulier de marchandises :

- L'Allemagne a développé son système de transport en soutenant ses principaux opérateurs dans leur expansion internationale. A ce titre, la Deutsche Post est aujourd'hui le premier groupe européen de transport et de logistique et la Deutsche Bahn souhaite faire partie des grands opérateurs ferroviaires des années à venir. Si les perspectives de développement économique sont davantage orientées vers les pays d'Europe Centrale et Orientale, la France et l'Allemagne n'en sont pas moins « concurrentes » quant au passage des flux entre les ports du nord de l'Europe et l'Italie, qui peuvent emprunter la rive droite ou la rive gauche du Rhin. Cependant, pour ces deux pays mutuellement premier partenaire économique de l'autre, la complémentarité prime sur la concurrence. L'Allemagne qui se trouve confrontée à des problèmes de congestion, non seulement sur son réseau routier, mais aussi sur ses réseaux ferroviaires et fluviaux, s'attend à une aggravation importante du phénomène, compte tenu de ses prévisions de trafic. L'Etat allemand a donc prévu un programme de développement de ses voies de communication sur cinq ans pour résorber la congestion. Il s'agira d'élargir environ 600 kilomètres d'autoroutes congestionnées, répartis sur onze ou douze sections, alors que l'autre moitié des financements sera destiné au rail et aux voies navigables. Le financement budgétaire se révélant insuffisant, l'Allemagne prévoit d'instaurer une redevance kilométrique autoroutière pour les poids lourds de plus de douze tonnes. La mise en oeuvre du système de péage retenu, géré par satellite, est technologiquement complexe : elle est aujourd'hui envisagée pour janvier 2006.
- L'Espagne a connu, ces trente dernières années, la croissance des transports la plus rapide d'Europe, en lien direct avec sa croissance économique qui devrait se maintenir pendant encore plusieurs années. La route est aujourd'hui le mode dominant pour le transport de fret, y compris sur les liaisons longues distances et internationales. A contrario, le fret ferroviaire est peu développé, les réseaux français et espagnols n'assurant pas une continuité efficace (écartement de voies, barrière pyrénéenne). Le transport maritime possède quant à lui une part importante : 20 % des trafics maritimes européens avec l'Italie sont assurés par l'Espagne, et 13 % des trafics maritimes européens avec la France. Cette croissance de l'économie espagnole ouvre des perspectives pour les régions du sud-ouest de la France, avec les échanges, en particulier transpyrénéens, qui en découlent et qui devraient connaître une évolution sensible.
- L'Italie a également connu une croissance rapide de ses transports depuis trente ans. Les échanges de marchandises y sont très consommateurs de transport, du fait de la configuration du pays et de sa position au sud de l'Europe. A cet égard, l'accès à l'Europe du nord-ouest est un enjeu de première importance pour l'Italie, pays charnière avec l'Europe du sud-est et le bassin méditerranéen. Face à cette perspective, la route est aujourd'hui le mode dominant alors que le transport maritime pourrait être amené à jouer un rôle de premier plan.
- en déplaçant le « centre de gravité » économique de l'Union européenne, l'ouverture aux pays d'Europe Centrale et Orientale aura également des conséquences importantes sur les transports et déplacements, qu'il s'agisse des flux de transit (issus d'Espagne et du Maghreb) ou des flux d'origine française : les échanges avec ces pays emprunteront prioritairement la liaison Grenoble-Turin et la plaine du Pô, ainsi que la liaison Grenoble-Genève vers le Piémont Suisse.

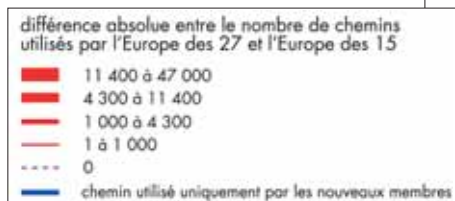
Ces évolutions s'inscrivent dans un contexte de croissance économique moyenne à horizon 2020, de 1,8 % par an pour l'ensemble de l'Union européenne (1,9 % pour la France, 2,2 % pour l'Espagne, 1,6 % pour l'Italie et 1,8 % pour l'Allemagne).



Le Parlement Européen à Strasbourg.
Photo : B. Henry - Photothèque Ville de Strasbourg

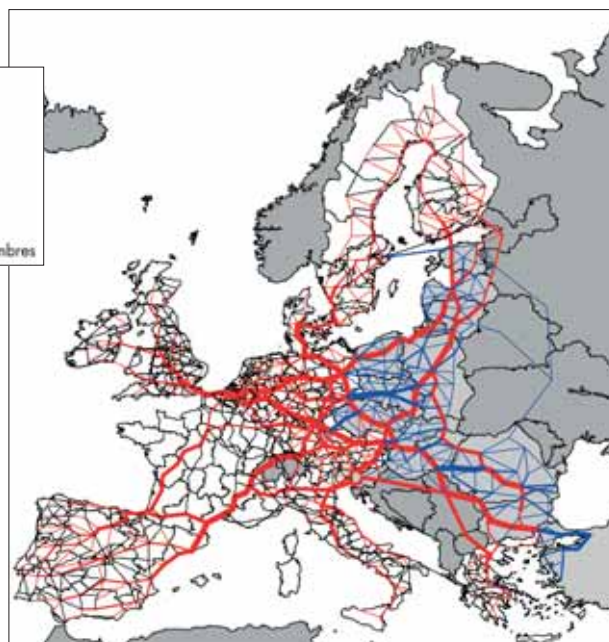
IMPACT DES NOUVEAUX MEMBRES SUR LES CORRIDORS DE TRAFIC A TRAVERS LA FRANCE - Extrait du Rapport DATAR (EN NOMBRE DE CHEMINS MINIMAUX)

TRAFIC DE TRANSIT

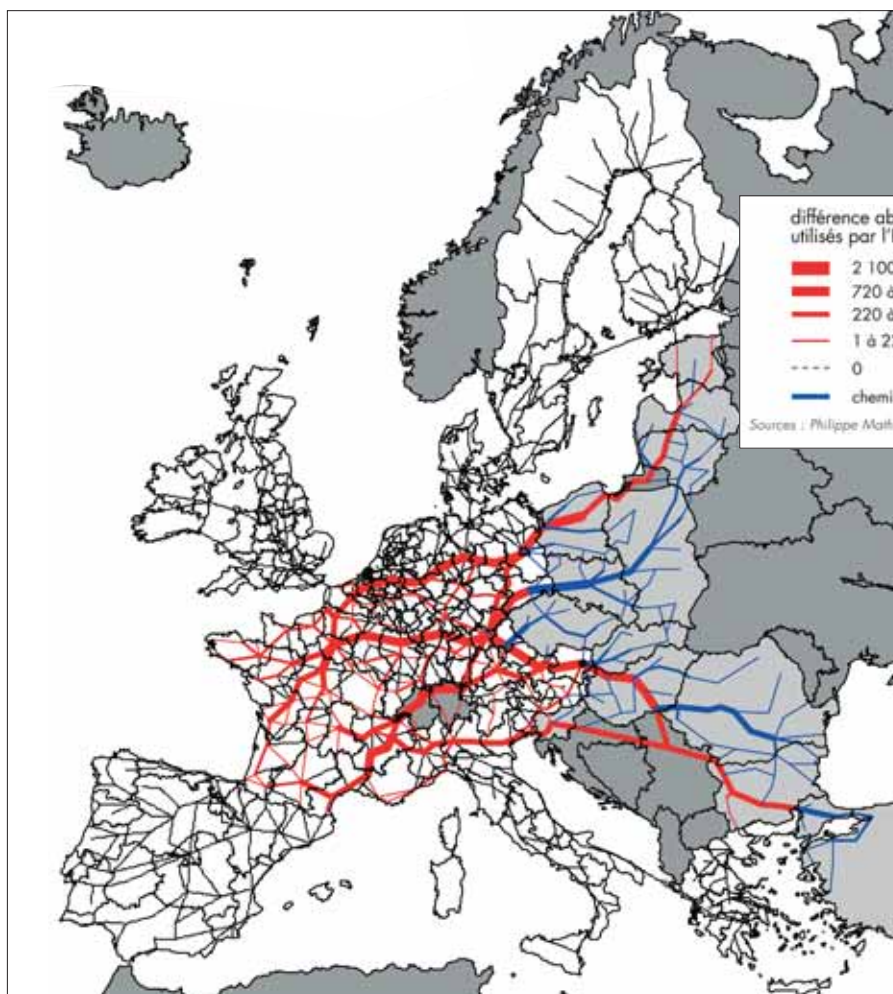


Ces cartes permettent de visualiser les axes de transport qui seront les plus concernés par l'augmentation du trafic résultant de l'élargissement de l'Union européenne.

L'épaisseur du trait est proportionnelle à l'importance du trafic supplémentaire : la couleur choisie est le bleu pour les nouveaux itinéraires, le rouge pour les itinéraires déjà utilisés au sein de l'Europe des Quinze.



TRAFIC À ORIGINE OU À DESTINATION DE LA FRANCE



2.2.2 La demande de transports à l'horizon 2020

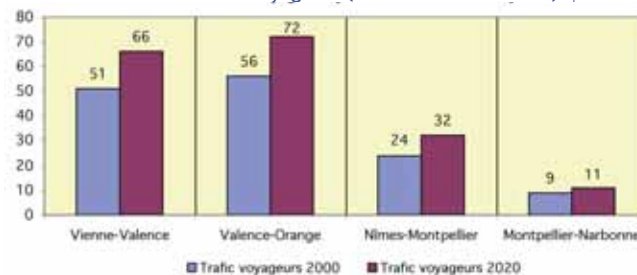
A partir de l'ensemble des éléments ci-dessus, les études ont permis d'évaluer la demande de transport pour les voyageurs et les marchandises sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien, tous modes de transport confondus. *Les éléments méthodologiques concernant ces modes de calcul sont présentés dans le référentiel - point R 1.2*

Ces chiffres sont établis sur la base d'un scénario qui aboutit à une situation dite « de référence », présentée au point 2.4.

Ce scénario prend en compte, à l'horizon 2020 :

- les infrastructures déjà décidées ou envisagées dans les documents d'orientation et de planification. Il s'agit notamment des projets d'infrastructures à l'horizon 2025 retenus par le CIADT du 18 décembre 2003 ;
- une évolution de la demande de transport à horizon 2020 fondée sur :
 - une hypothèse d'évolution du PIB de 1,9 % par an, conforme aux derniers travaux de prévision macro-économique, en retrait de 0,4 % par rapport à l'hypothèse retenue ces dernières années. Cette hypothèse influe fortement sur les taux de croissance du trafic ;
 - une politique des transports s'inscrivant dans la stratégie nationale de développement durable et d'un rééquilibrage modal. Le scénario a, en particulier, pris en compte un renchérissement des coûts routiers par rapport aux coûts des autres modes.
- une hypothèse de moindre croissance de la mobilité, en raison du vieillissement de la population et de la croissance du parc automobile, plus faible que par le passé.

Trafic voyageurs en 2000 et 2020
en millions de voyageurs (tous modes confondus)



Trafic marchandises en 2000 et 2020
en Mt (tous modes confondus)



Il est à noter que l'évolution de la demande de transport de marchandises est sensiblement la même quelle que soit la nature de marchandises.

Les taux de croissance du trafic routier retenus dans le cadre de cette situation dite « de référence » marquent une rupture avec la forte croissance observée au cours des 10 à 20 dernières années.