

# Projections de la demande globale de transport en France à l'horizon 2025

6 03 2006

Jean-Claude Méteyer

# Plan de l'intervention

- Champ et contexte des projections
- Pilotage des travaux et concertation
- Résultats recherchés
- Outils et phases fonctionnelles des travaux de projection
- Illustration de la démarche
- Études de sensibilité
- Les projections à 2025

# Champ des projections

- Transport intérieur interurbain de voyageurs et de marchandises en France
- Mobilité locale
- Activité portuaire et maritime
- Gaz à effet de serre et la pollution locale

# Contexte

- Nouveau cadre pour la planification des transports décidé par le gouvernement le 18 décembre 2003
- Vieillesse de la population, croissance économique moins dynamique
- Arrivée à maturité des marchés aérien et automobile
- Transport international de marchandises moins dynamique

# Résultats recherchés

- Une projection centrale
- Des études de sensibilité

# Nouvelles hypothèses introduites après concertation interministérielle

- Projections démographiques de l'INSEE de mars 2002
- Croissance du PIB et de la consommation des ménages en France de 1,9% par an
- Prix du baril de pétrole : 35 \$ en 2025 (sensibilité à 60\$)
- Parité monétaire : 1€ = 1\$

# Les outils mis en œuvre par le SESP

- Projections économiques par branches pour l'économie française
- Modèles économétriques pour passer des projections économiques en € aux projections de niveaux de transport
- Modèles géographiques multimodaux

# Les phases fonctionnelles des travaux techniques de projection

- En amont : Continuités, inflexions et ruptures économiques
- I) Continuités et inflexions dans la sphère des transports
  - Modèles de transport économétriques
  - Variables non prises en compte dans les modèles économétriques
- II) Ruptures relevant de la sphère des transports:
  - Concertation avec les professionnels
  - Études de projets d'infrastructures
  - Modèles géographiques multimodaux



# Illustration des phases fonctionnelles

## Le fret ferroviaire

### I ) Continuités et inflexions

Variables explicatives des modèles économétriques :

- Productions par branche
- Prix routiers (prix directeurs)
- Allongement du réseau autoroutier

# Illustration des étapes fonctionnelles

## Le fret ferroviaire

### II) Ruptures

- Investissements nouveaux sans équivalents par le passé:  
Perpignan - Figuéras; Lyon – Turin
- Retour à l'équilibre financier de l'activité fret ferroviaire
- Conteneurs maritimes et pré-massification portuaire

# Les études de sensibilité pour le transport de voyageurs

- Démographie et croissance économique
- Prix du pétrole
- Niveau de TIPP
- Prix des transports collectifs

# Les études de sensibilité pour le transport de marchandises

- Croissance économique
- Prix du pétrole
- Prix du Transport routier
- Autoroutes ferroviaires
- Péage PL sur les routes à haut débit non concédées

# Un complément probabiliste aux projections 2025

- Les projections publiées sont en cours de révision pour tenir compte des incertitudes particulièrement fortes à l'horizon 2025 sur :
  - Prix du pétrole
  - Taxe carbone
  - Niveau du parc automobile
  - Prix du transport routier de marchandises
  - Consommations unitaires des véhicules

# Un complément probabiliste aux projections 2025

- Des fourchettes d'incertitude seront publiées pour les différents modes de transport
- Les facteurs qui précèdent ont des effets souvent opposés sur le niveau des trafics
- Les milieux de ces fourchettes seront très proches des valeurs publiées sauf peut-être pour le transport fluvial

# Un complément probabiliste aux projections 2025

- Dans l'attente des compléments en cours, les valeurs données ci-après sont établies pour un baril de pétrole de 60\$ tous les autres paramètres du scénario central demeurant inchangés.
- Ces valeurs donnent des croissances très légèrement par défaut pour la route et par excès pour le fer.

# Les caractéristiques essentielles des projections à l'horizon 2025

- Pour les voyageurs
  - Forte réduction de la croissance des transports routier et aérien arrivés à maturité
  - Croissance plus soutenue que par le passé pour le ferroviaire porté par les nouvelles LGV



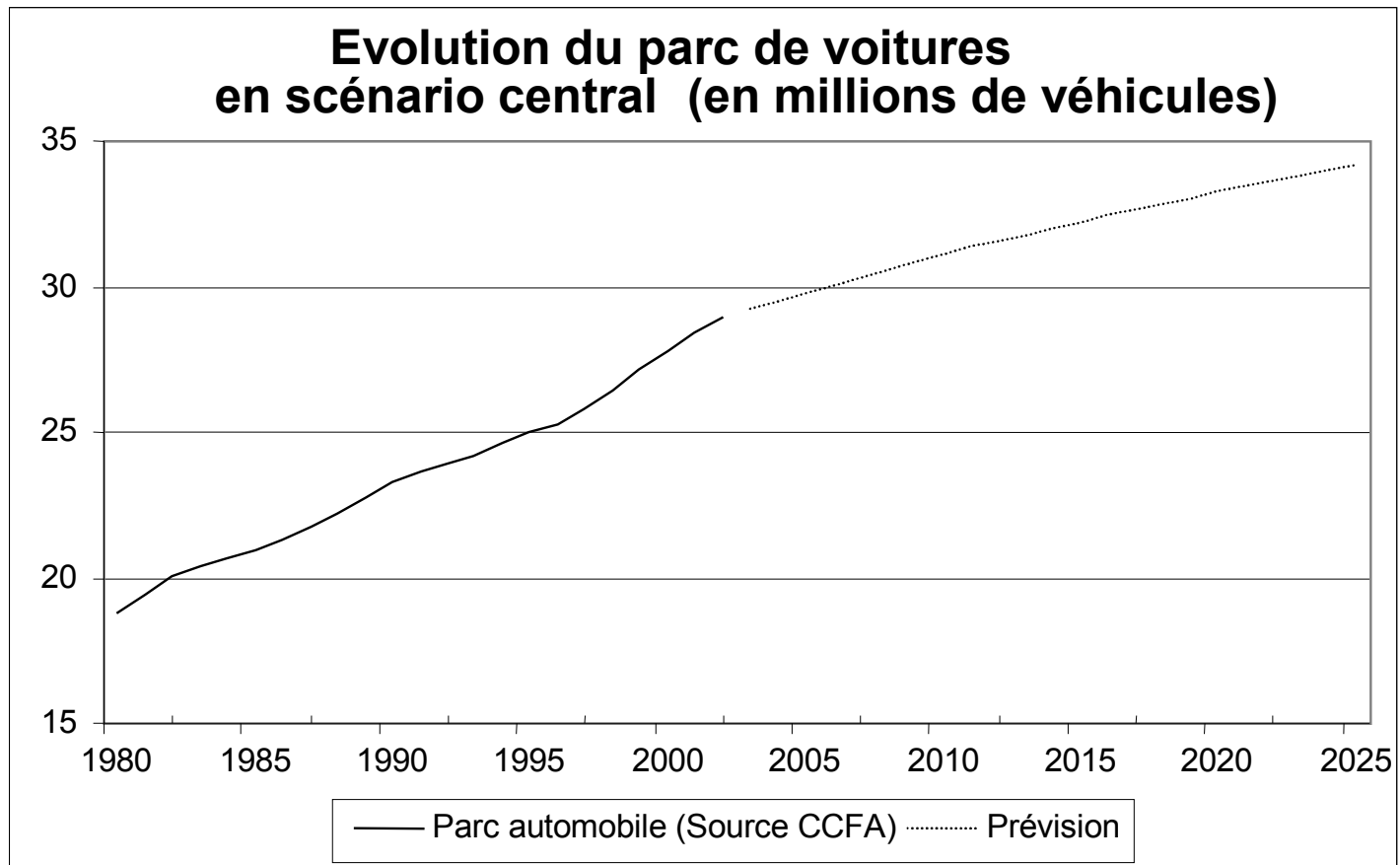
# Les caractéristiques essentielles des projections à l'horizon 2025

- Pour les marchandises
  - Réduction de la croissance du transport tous modes
  - Forte réduction de la croissance du transport routier sous l'effet d'une croissance économique moins dynamique
  - Croissance des trafics ferroviaires et fluviaux alors qu'ils avaient connu une décroissance jusqu'en 1986 suivie d'une stagnation globale

# Vers une réduction sensible de la croissance du trafic automobile

En % (baril à 60\$)	TCAM 1980 - 2002	TCAM 2002 - 2025
Réseau routier national	3,5%	1,5%
dont autoroutes concédées	6,2%	2,4%

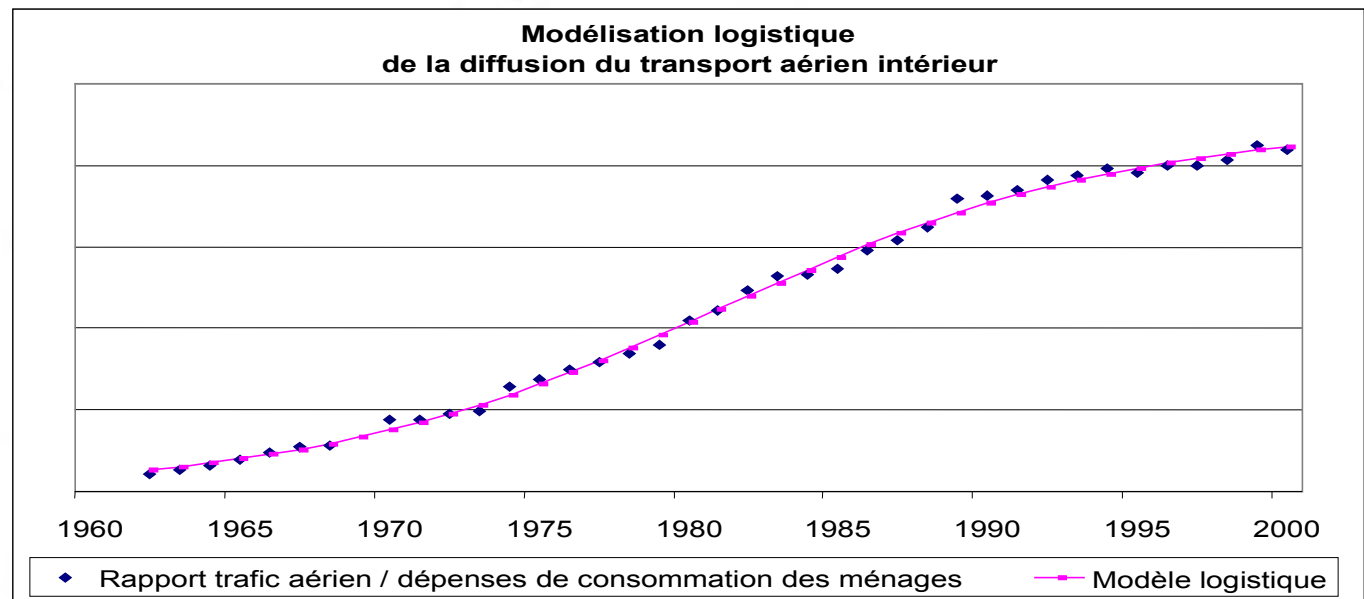
# Un transport automobile arrivé à maturité et un vieillissement de la population



# Un transport aérien intérieur de voyageurs arrivé à maturité

En % par an	Croissance moyenne annuelle 1980 - 2002	Croissance moyenne annuelle 2002 - 2025
Transport aérien intérieur	4,4%	1,7%*

\*1.5%/an en voyageurs, 0.9% en voyageurs avec une croissance des prix de 1%/an



# Un transport ferroviaire de voyageurs plus dynamique

Baril à 60\$	Croissance annuelle moyenne En % par an	
	1980 - 2002	2002 - 2025
Fer	1,5%	2%
Dont TGV	ns	> 2,6%

# Projection en scénario central pour le transport de marchandises

En %/an Baril à 60\$	Croissances annuelles moyennes	
	1980 - 2002	2002 - 2025
<b>Tous modes</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,5%</b>
<b>Transport routier</b>	<b>2,9%</b>	<b>1,5%</b>
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>-1,2%</b>	<b>1,3%</b>
<b>Transport fluvial</b>	<b>-2,0%</b>	<b>0,5%</b>



# Les raisons du dynamisme du transport ferroviaire de voyageurs

- Les facteurs expliquant une croissance plus soutenue des transports ferroviaires dans un contexte général de ralentissement de la mobilité sont :
  - Un effort soutenu d'investissement en LGV
  - Une stabilisation des prix ferroviaires alors qu'ils ont crû au cours des 20 dernières années
  - Un renversement de tendance pour les prix routiers et aériens qui ne devraient pas diminuer comme c'était le cas les 20 dernières années



# Projection en scénario central pour le transport de marchandises

En %/an	Croissances annuelles moyennes	
	1980 - 2002	2002 - 2025
Transport fluvial**	-2,0%*	0,5%

\*De 1986 à 2002 les transports fluviaux ont été stables

\*\*La croissance envisagée à l'horizon 2025 tient à la bonne tenue des transports sur le réseau à grand gabarit et à la réalisation de Seine - Nord Europe. Par contre, le trafic des unités Freycinet (350 T) est supposé décroître ce qui contraint la croissance. Cette hypothèse et l'économie générale de transport fluvial font l'objet d'un examen conjoint du ministère et de VNF.

# Projection en scénario central pour le transport de marchandises

En %/an Baril à 60\$	Croissances annuelles moyennes	
	1980 - 2002	2002 - 2025
Transport ferroviaire**	-1,2%*	1,3%

\*De 1986 à 2002 les transports ferroviaires ont été stables

\*\*La croissance du ferroviaire à l'horizon 2025 résulte de l'augmentation des prix routiers, de la croissance des biens de consommation et des lignes nouvelles internationales. Elle pourrait s'opérer dans un contexte de retour à l'équilibre des comptes de la SNCF.

# Hypothèses expliquant le ralentissement de la croissance du trafic automobile

- Augmentation du prix du pétrole
- Stabilité de la TIPP essence mais rattrapage de 50% de l'écart entre TIPP gazole et essence
- Ralentissement relatif de l'accroissement du réseau autoroutier

En %/an	1980 - 2002	2002 - 2025
Évolution du prix moyen des carburants	-0,9%	+0,4%
Allongement autoroutier	3,4%	1,6%