

Projections de la demande de transport en France

Mai 2017

Les projections de demande de transport comprennent des projections de long terme de la demande de transport de fret et de passagers (courte et longue distance) et des émissions de GES des transports en France aux horizons 2030 et 2050. Ces résultats proviennent d'exploitations du modèle national de transport MODEV.

Ces projections sont utilisées pour l'évaluation des projets de transport et pour l'élaboration des politiques publiques, comme la stratégie nationale bas carbone qui donne les objectifs sectoriels de réduction des émissions de GES. Les projections comprennent un scénario qui permet d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES du secteur des transports (scénario SNBC ainsi qu'un scénario tendanciel. Les projections comprennent également des scénarios sur les variables clés de la demande de transport (PIB, péages, prix des carburants par exemple).

Ces projections de la demande de transports ne considèrent pas à ce stade de rupture technologique comme le développement du véhicule autonome.

Les résultats clés sont les suivants :

- l'usage de la route reste dominant pour le transport de voyageurs à longue distance et pour le fret ;
- d'ici à 2050, la croissance des trafics devrait se poursuivre mais à un rythme moins soutenu qu'avant 2008 : de 1,1 % par an pour les voyageurs et de 1,7 % par an pour le fret ;
- la part du transport international de fret devrait fortement progresser ;
- le respect des objectifs climat-énergie nécessitera un effort soutenu de réduction de la consommation unitaire des véhicules et de développement des motorisations propres ;
- la densification urbaine sera un facteur déterminant pour réduire la place de la voiture et favoriser le recours au transport collectif et aux modes actifs.

La demande de transport de voyageurs à longue distance (supérieure à 100 km) continuerait à progresser au rythme de 1,1% par an entre 2012 et 2050, cette évolution résultant à la fois de l'accroissement de la population et d'une demande de mobilité plus forte des ménages, liée à l'évolution des salaires.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Le trafic ferroviaire de voyageurs à longue distance verrait sa part de marché progresser de 21 % à 25 % en 2050, grâce à l'extension du réseau TGV. La réduction des consommations unitaires de carburant et le développement des véhicules propres devraient toutefois permettre au mode routier de rester attractif.

La demande de déplacements à courte distance progresserait, quant à elle, de 29 % entre 2012 et 2050 dans un scénario tendanciel. À l'horizon 2030, son évolution s'inscrirait, dans ce scénario, dans le prolongement des tendances de mobilité des dernières années, avec, toutefois, une moindre augmentation de la motorisation des ménages.

Dans un scénario qui intègre des mesures volontaristes pour respecter les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), cette progression pourrait se limiter à +16 % à l'horizon 2050, sous l'effet d'une plus grande densification des agglomérations et d'une offre accrue de transports en commun (+58 % entre 2012 et 2030).

Après une baisse de -18 % entre 2007 et 2012, suite à la crise économique et financière de 2008, le trafic de fret devrait, lui aussi, repartir à la hausse, porté à la fois par la croissance du PIB et le développement rapide des échanges internationaux.

Le trafic de marchandises (en tonnes.km) augmenterait de +2,1 % par an entre 2012 et 2030. Sa progression serait un peu moins soutenue entre 2030 et 2050 (+1,3 % par an), sous l'effet notamment d'un développement plus limité des plates-formes logistiques. L'empport moyen des poids lourds devrait continuer à augmenter selon une tendance continue observée depuis plus de 20 ans.

La mise en œuvre de la stratégie nationale bas carbone pourrait permettre de limiter sensiblement d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre du transport de fret grâce à la baisse des consommations unitaires des véhicules, à l'augmentation de l'empport des poids lourds et, pour une partie du parc, à l'usage de motorisation ou d'infrastructures électrifiées. La part modale de la route pour le transport de marchandises resterait voisine de 85 à 88 %, faisant des émissions unitaires des véhicules le principal levier de réduction des émissions de gaz à effets de serre du transport de marchandises.

Plus d'information :

<http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0085/Temis-0085036/22552.pdf>

