



6 L'évolution de la demande à l'horizon 2020

6.1 La croissance de la demande globale

La croissance moyenne attendue du produit intérieur brut jusqu'en 2020 s'établit à 1,9 % par an en France.

En Europe, cette croissance fluctue entre 1,5 % par an en Grèce et plus de 2 % par an en Irlande.

Les études de trafics réalisées par le cabinet SETEC conjecturent, pour les flux routiers et ferroviaires susceptibles d'être concernés par le projet de LGV PACA, une croissance de l'ordre de 3,4 % par an jusqu'à l'horizon 2020.

Le cabinet NESTEAR, quant à lui, estime que les flux de PACA ne franchissant pas la frontière augmenteraient d'environ 50 % entre 2001 et 2020, soit d'environ 2,2 % par an.

Ces hypothèses sont cohérentes avec les autres études prospectives de RFF.

6.2 L'évolution des pôles consommateurs et générateurs de trafic

6.2.1 L'évolution des pôles urbains

La croissance des pôles urbains est une des clefs de l'évolution du transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

De l'augmentation de la population découle une plus forte demande, d'une part de biens de consommation, et d'autre part de logements, d'infrastructures d'accueil, etc.

Ces éléments jouent un rôle déterminant non seulement dans le transport de biens manufacturés ou de produits agroalimentaires, mais aussi dans celui de matériaux de construction et de biens d'équipement.

Le modèle Omphale de l'INSEE donne des projections de population à l'horizon 2030. Il présente des résultats nationaux, régionaux, départementaux et par zone d'emploi. Il permet ainsi de mieux appréhender l'évolution de la population de PACA.

Les tendances passées se poursuivront au cours des 30 prochaines années, et la population française continuera à se concentrer vers le Sud. Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes et Aquitaine sont les régions pour lesquelles la croissance de la population est la plus élevée. En 2030, elles devraient accueillir plus du tiers des habitants de France métropolitaine, contre 30,7 % en 2000.

Selon l'INSEE, la population régionale s'élèverait à presque 5,2 millions d'habitants en 2020, soit 4 % de plus qu'en 2000. Si le taux de croissance démographique le plus élevé s'observe dans les Alpes-de-Haute-Provence, le Var compterait 250 000 nouveaux habitants en 2020, ce qui correspond à un taux de croissance démographique de 27 % depuis 2000. Ceci le place en tête des départements de PACA en variation absolue, devant les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, qui totalisent respectivement 186 000 et 94 000 habitants supplémentaires en 2020.



Figure 52 : Evolution de la population de PACA à l'horizon 2020

	Population (milliers d'habitants)		Croissance 2020 / 2000	
	2000	2020	%	milliers d'habitants
Alpes-de-Haute-Provence	141	164	45%	23
Hautes-Alpes	123	138	12%	15
Alpes-Maritimes	1021	1207	18%	186
Bouches-du-Rhône	1841	1935	5%	94
Var	910	1160	27%	250
Vaucluse	504	588	16%	84
PACA	4540	5192	14%	652
<i>France métropolitaine</i>	<i>58744</i>	<i>62734</i>	<i>6%</i>	<i>3990</i>

L'évolution démographique des zones d'emploi est variée.

Elle serait :

- forte pour celles de Brignoles, Carpentras et Salon-de-Provence ;
- relativement élevée pour celles d'Aix-en-Provence, Châteaurenard et Apt ;
- modérée pour celles d'Arles, Briançon, Nice, Manosque et Digne.

Même si ces projections à long terme sont à prendre avec des réserves, aujourd'hui, seule une évolution positive de la population est envisageable.

6.2.2 L'évolution des pôles logistiques

Le développement des pôles logistiques s'interprète aussi bien comme le moteur que le résultat de l'évolution du transport de marchandises dans la région.

Une des ambitions du 4^{ème} Contrat de Plan Etat Région (CPER) est d'aider à la réalisation de chantier de transport combiné rail-route associé à des activités logistiques.

Dans les Bouches-du-Rhône, les plates-formes de Grans-Miramas (Clésud), Port-Saint-Louis-du-Rhône (Fos-Distriport) et de Saint-Martin-de-Crau sont toujours en cours de remplissage et de développement des équipements.

Les installations du Port Autonome de Marseille sont également appelées à évoluer. Il existe notamment des projets d'extension du terminal à conteneurs de Fos du Port et du chantier de transport combiné de Marseille Canet.

Dans le Var, à la plate-forme de Brignoles, également en cours de remplissage, vient s'ajouter un projet de plate-forme embranchée fer aux Arcs.

Dans le Vaucluse, un important projet de plate-forme est étudié : Orius à Cavaillon, chantier de transport combiné principalement dédié aux produits agroalimentaires du bassin de production de Cavaillon.

Le pôle d'Avignon Champfleury est lui aussi en cours de développement.



LGV Paca, Préparation du débat public,
volet trafic / socio-économie
Etude relative au transport de marchandises

Dans les Hautes-Alpes, deux plates-formes de groupage – dégroupage sont en projet.

L'extension de ces sites et l'augmentation de la qualité des services qu'ils proposent devraient, en toute logique, concourir au développement du transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.