



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

# **Perspectives d'évolution du transport (VP) 2050**

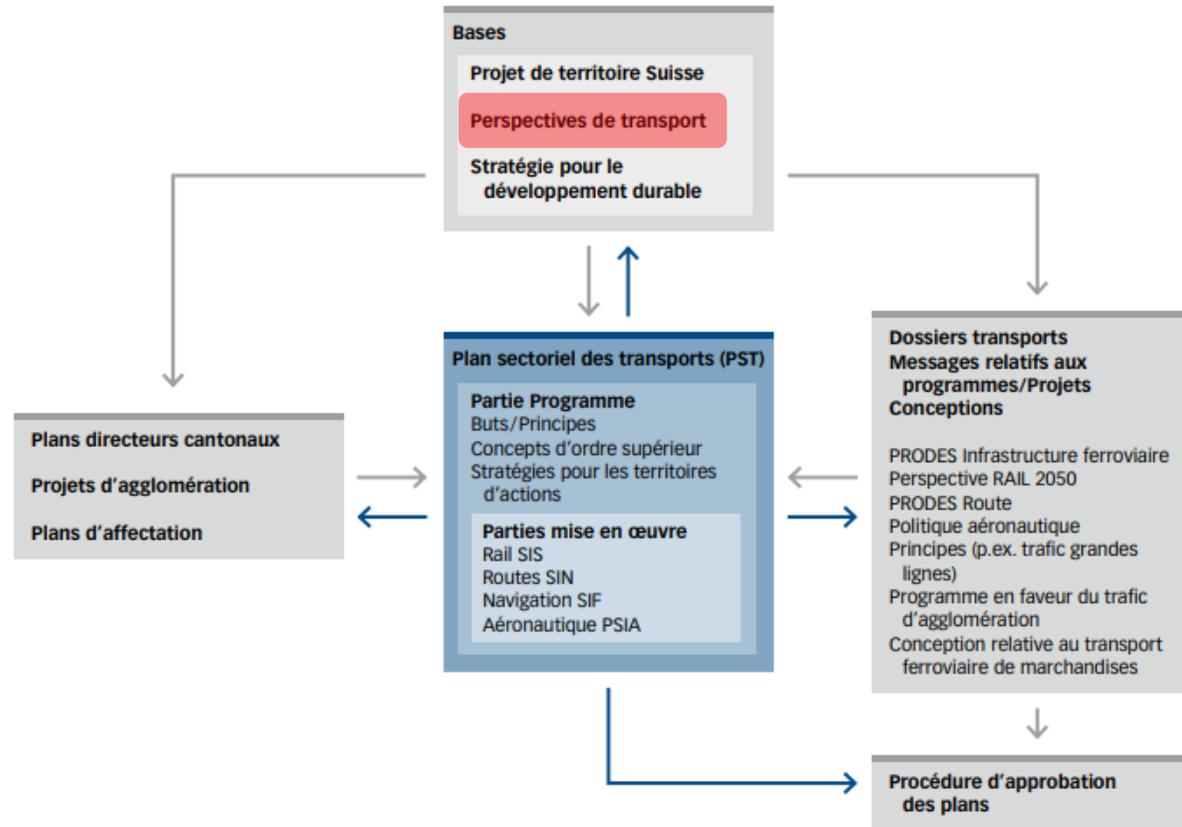
## **Démarche, hypothèses & résultats**

Conférence régionale des transports Région Centre-Jura, 24.05.2023

**Office fédéral du développement territorial ARE**  
Section Bases  
Dr. Andreas Justen

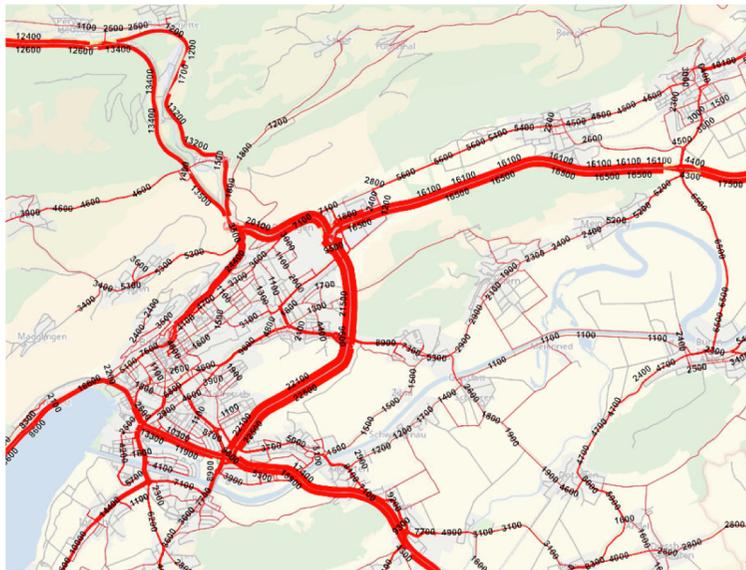


# Lien entre VP et planification fédérale / cantonale





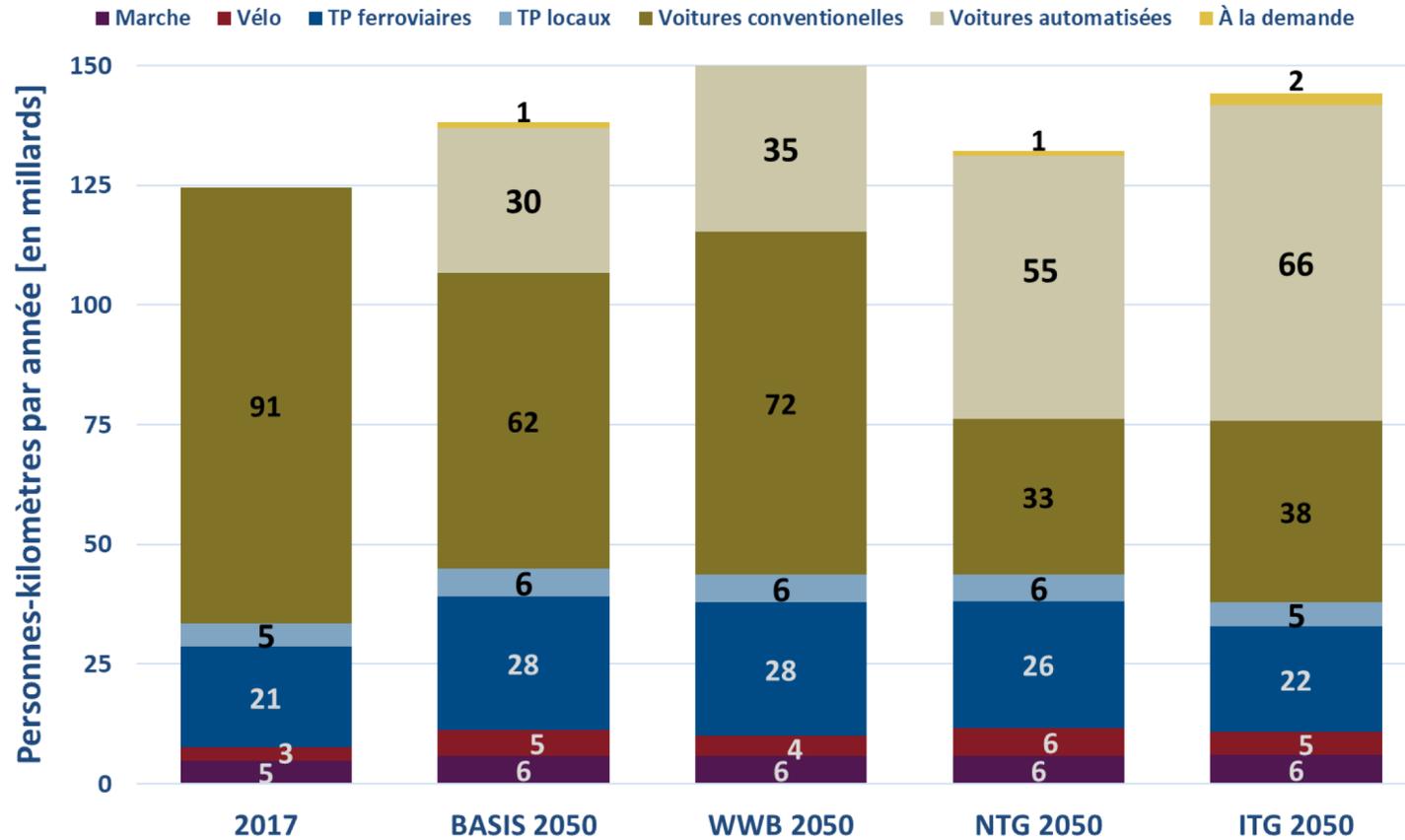
§STRECKE:NR	ENGPASSSTUFE	NAME_ENGPASS	2017	BASIS 2050
			PWE_2017	PWE_2050
366	0	Münchenbuchsee-Schüpfen	15783	16962
11766	3	St.Gallen Neudorf - Verzweigung Meggenhaus	41890	50912
13676	3	Basel-City - Hagnau	23001	21803
16822	2	Mägenwil - Verzweigung Birrfeld	56803	69713
17754	3	Oberwinterthur - Verzweigung Winterthur Ost	52672	61736
18682	2	Verzweigung Schönbühl - Kirchberg	50568	56566
20606	0	Tuggen - Reichenbach	18696	22960
20800	0	Ins - Gampelen	7564	8608
20800	0	Ins - Gampelen	7406	8397
21726	3	Liestel-Nord - Liestal-Süd	15943	15565
22714	99	Baregg-Tunnel	25288	29954
28626	1	Reinach-Nord - Muttenz-Süd	38036	39644
29684	0	Glattbrunn - Zürich Flughafen	61479	73978



- Plusieurs états de trafic
- 8'000 zones de trafic dans la Suisse
- 4 scénarios + 2 sensibilités
- 2025-2050 par étapes de 5 ans (= 7 états)
- Modèles d'heures de pointe pour 2040/2050
- Projection simplifiée 2060
- Tous les résultats disponibles en open data



# Personnes-Kilomètres par année et par scénario





## Quelques messages clés

- **Découplage** : dans le scénario Base, les kilomètres parcourus par les personnes augmentent deux fois moins que l'évolution démographique (+11 % vs +21%).  
→ *prérequis : une politique des transports dynamique, urbanisation et pérennisation du télétravail.*
- **Stagnation** : Les charges de trafic sur la route augmentent légèrement jusqu'en 2050 (+6% de véhicules-kilomètres), surtout en raison du transport routier de marchandises. Les charges de trafic aux principaux goulets d'étranglement restent élevées.  
→ *Un besoin d'aménagements ponctuels subsiste.*
- **Dynamique** : les kilomètres parcourus en TP augmentent de 30%, ceux parcourus à vélo doublent.  
→ *Prérequis : Aménagements et concepts d'offre dans les TP, démocratisation du vélo électrique et expansion de l'infrastructure cyclable.*
- **Défi** : Hausse relativement forte des kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires légers (+58%).  
→ *Congestion et conflits sont attendus, surtout dans les zones urbaines.*



# Importance des résultats pour les cantons et les communes

- **Défis**

- Les VP nécessitent des hypothèses concernant le développement territorial pour l'ensemble des communes (surtout la population (vieillesse démographique), les emplois) - celles-ci peuvent ne pas correspondre à la vision des communes.
- Certains développements décrits dans les VP dépendent de décisions prises au niveau communal (p. ex. promotion du vélo, facilitation de l'e-mobilité, coûts de stationnement, modèles de travail flexibles)
- Niveau de détail très différent entre la Confédération et les cantons/communes.

- **Valeur ajoutée & application pratique**

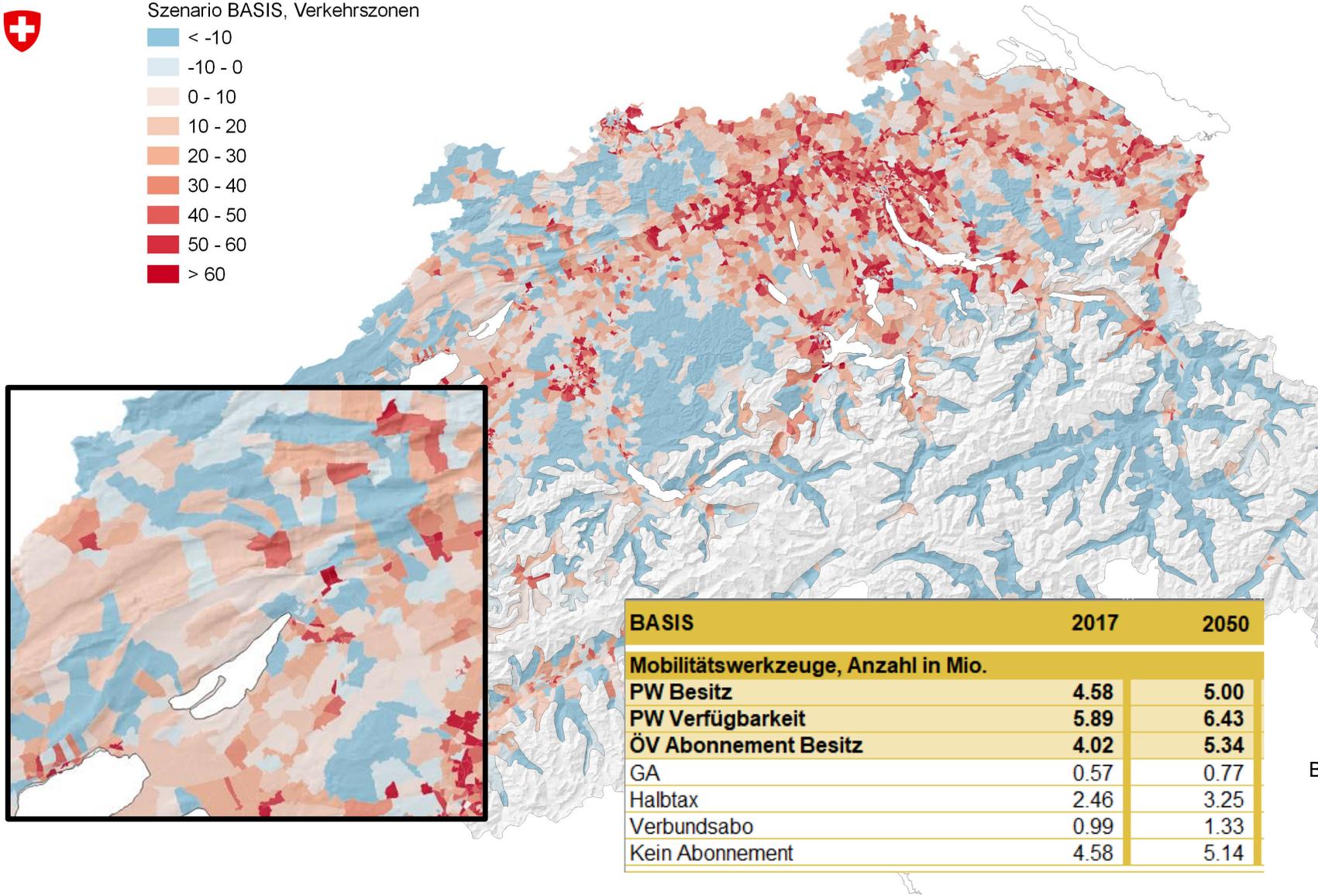
- Consolidation des visions relatives à la politique et au développement des transports à long terme au sein de la confédération
- Bases harmonisées pour la planification cantonale, couvrant l'ensemble du territoire
- La planification cantonale reprend les hypothèses de certains scénarios des VP
- Les modèles de transport cantonaux conservent l'orientation des VP, mais offrent une résolution plus fine et des résultats plus précis au niveau régional / local.



# Bevölkerungsentwicklung 2017-2050 Prozent

Szenario BASIS, Verkehrszonen

- < -10
- -10 - 0
- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- > 60



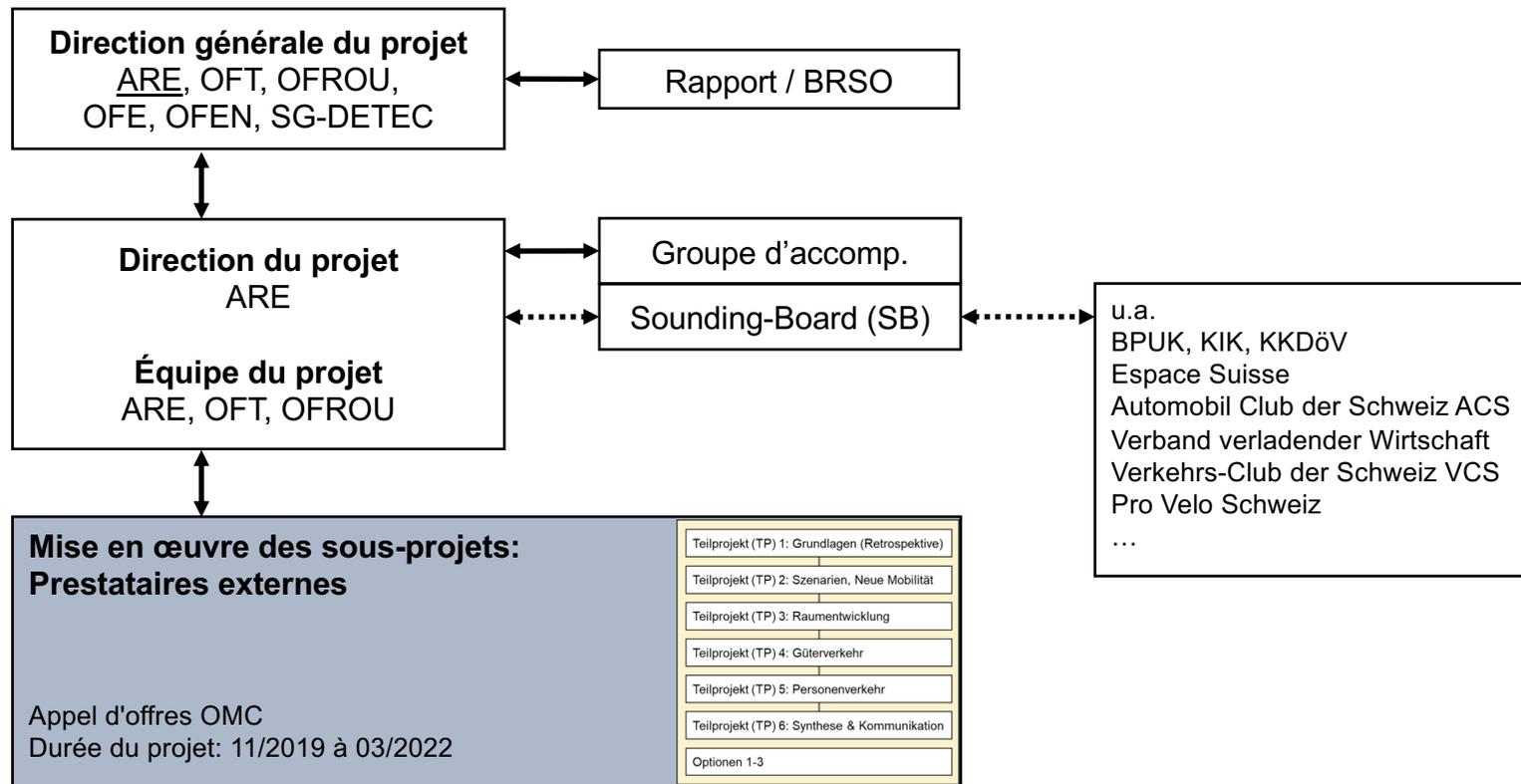
	2017 --> 2050
Zürich	32%
Bern	11%
Luzern	20%
Uri	11%
Schwyz	24%
Obwalden	16%
Nidwalden	13%
Glarus	6%
Zug	33%
Freiburg	23%
Solothurn	23%
Basel-Stadt	9%
Basel-Landschaft	10%
Schaffhausen	27%
Appenzell A.Rh.	14%
Appenzell I.Rh.	22%
St. Gallen	19%
Graubünden	-7%
Aargau	34%
Thurgau	27%
Tessin	-7%
Waadt	32%
Wallis	15%
Neuenburg	1%
Genève	33%
Jura	6%

BASIS	2017	2050
<b>Mobilitätswerkzeuge, Anzahl in Mio.</b>		
PW Besitz	4.58	5.00
PW Verfügbarkeit	5.89	6.43
ÖV Abonnement Besitz	4.02	5.34
GA	0.57	0.77
Halbtax	2.46	3.25
Verbundsabo	0.99	1.33
Kein Abonnement	4.58	5.14

BFS, Bev-Szenarien 2020-2050

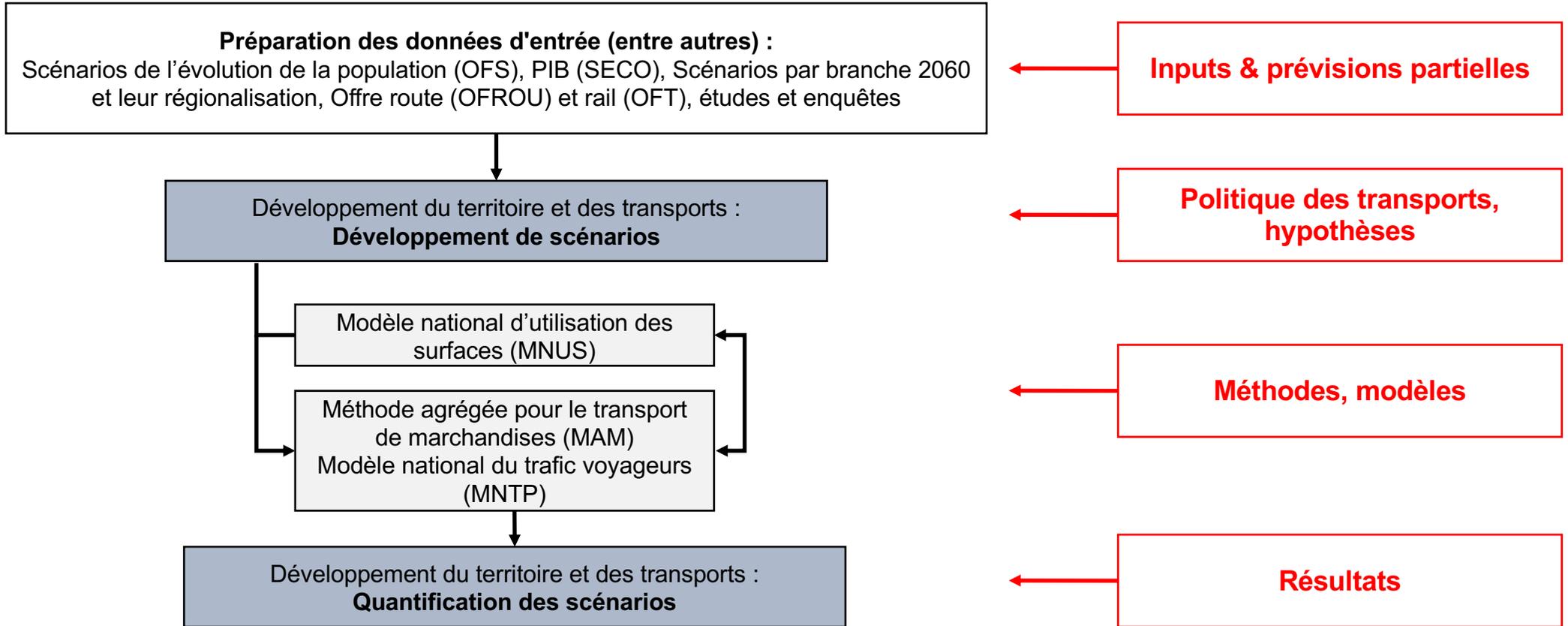


# Comment avons-nous procédé ? → Organisation



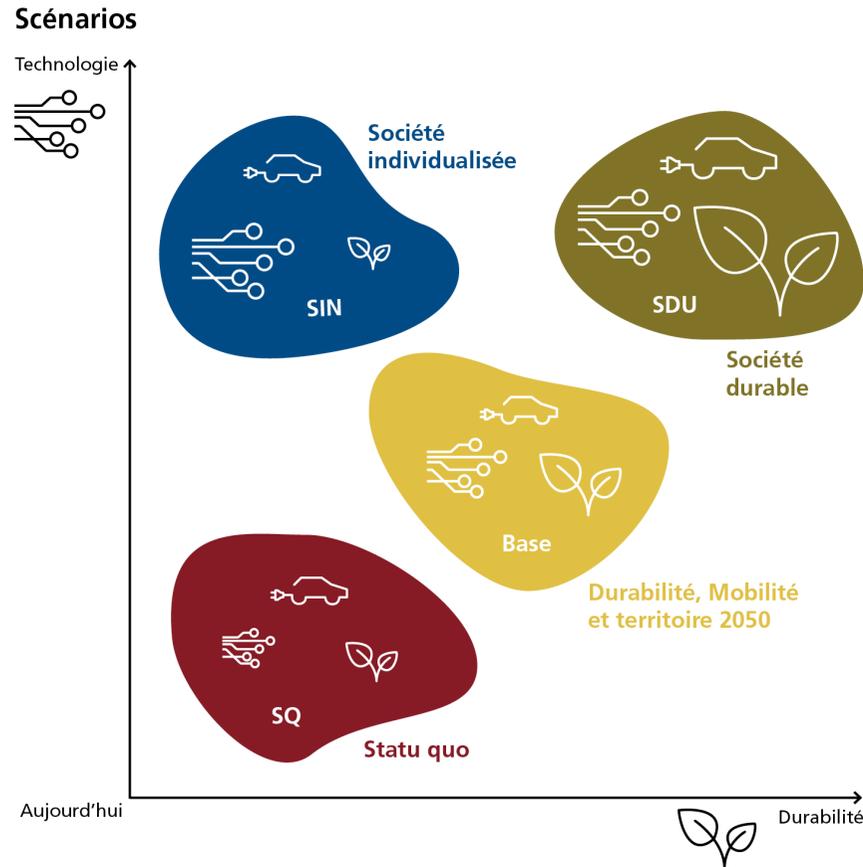


# Comment avons-nous procédé ? → Méthode





# Scénarios hypothétiques (que se passe-t-il si...?)



Statu-quo (WWB)

**Base (BASIS)**

Société durable (NTG)

Société individualisée (ITG)

T pour affinité avec la technologie, surtout en ce qui concerne l'électromobilité et l'automatisation



# Hypothèses clés

- **Développement territorial** : tendance à l'urbanisation dans le scénario BASE (+ 1,8 million d'habitants; la proportion située dans les espaces urbains passe de 64% à 66%)
- **Développement de l'offre** : horaires des transports publics jusqu'en 2035 & infrastructure routière jusqu'en 2040
- **Taux de mobilité** : Réduction des trajets domicile-travail (télétravail) & augmentation des trajets de loisirs
- **Vélo** : attractivité croissante via une vitesse plus élevée
- **Transport de marchandises** : évolution de la RPLP & augmentation du commerce en ligne
- **Remarque** : ceci n'est qu'une sélection des hypothèses réalisées. Un aperçu de l'ensemble des hypothèses se trouve dans le rapport final au chapitre 4.5.



## Hypothèses : Exemple de télétravail

	Scénarios VP 2050			
	<b>BASIS</b>	<b>WWB</b>	<b>NTG</b>	<b>ITG</b>
Réduction du nombre moyen de trajets domicile-travail par personne active (pour un jour ouvrable moyen)	21%	10%	25%	5%
Évolution du nombre de trajets 2017-2050	-13%	0%	-18%	9%



## Remarques finales

- Les perspectives d'évolution du transport offrent une base complète, valide et détaillée pour la planification des transports à long terme.
- Elles définissent un "cadre" et offrent une "orientation" pour la planification aux autres niveaux politiques.
- Atteindre un développement des transports tel que décrit dans le scénario BASIS nécessite une volonté politique forte au niveau de la Confédération, des cantons et des communes.



# Obtention des résultats

- [Site Internet de l'ARE](#) en 4 langues avec résumé de la VP
- Résultats des [perspectives de transport et rapport final](#) (DE) avec tous les détails
- [Formulaire](#) (EN) avec aperçu de toutes les données disponibles
- [Publication](#) (DE) Schweizer Jahrbuch Verkehr (résumé des VP2050)

The screenshot shows the website of the Office fédéral du développement territorial ARE. The main heading is 'Perspectives d'évolution du transport 2050'. Below the heading, there is a text block explaining that transport volume will continue to increase, but at a slower rate than population growth. A section titled 'Les résultats en bref' (Brief results) provides a summary of key findings: a 11% increase in passenger traffic (personnes-kilomètres) and a 31% increase in freight transport (tonnes-kilomètres). A graphic below this text shows the modal split for passenger transport: 2% for bicycle, 73% for car, and 27% for rail. For freight transport, the split is 4% for bicycle, 68% for car, and 39% for rail.

Mode	Part
Part du vélo	2%
Part de la voiture	73%
Part du rail	27%

Mode	Part
Part du vélo	4%
Part de la voiture	68%
Part du rail	39%



## Links & contact

- [Scénarios de l'évolution de la population \(OFS\) 2020-2050](#)
- [Scénarios par branche 2060 et leur régionalisation](#) et [rapport final](#)
- [Modèle National de Trafic Voyageurs \(MNTP\)](#)
- [Méthode agrégée pour le transport de marchandises \(MAM\)](#)
- [Modèle national d'utilisation des surfaces \(MNUS\) & Population Synthétique](#)

Office fédéral du développement territorial ARE  
Modélisation du transport dans le DETEC  
[verkehrsmodellierung@are.admin.ch](mailto:verkehrsmodellierung@are.admin.ch)