



Feuille d'information

Berne, le 20.03.2006

## Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030

**Entre 2000 et 2030, le trafic voyageurs continuera d'augmenter de 15 à 29 % aussi bien sur la route que sur le rail, en fonction des scénarios retenus. Une hausse supérieure à la moyenne caractérisera surtout les transports publics, dont la part par rapport à la route pourra gagner jusqu'à 7 %. La voiture privée continuera néanmoins de dominer le trafic. Telles sont les conclusions du rapport intitulé «Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030», mandaté par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).**

Les perspectives en matière d'évolution du trafic voyageurs sont un instrument essentiel pour les politiques menées dans les domaines des transports, de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de l'environnement. De même, l'existence de modèles quantitatifs relatifs à l'évolution future du trafic voyageurs est indispensable pour planifier les infrastructures et les transports à l'échelon national et régional. Reprenant le modèle qui existe pour le trafic de marchandises, l'ARE publie de nouvelles perspectives en matière de trafic voyageurs, qui remplacent les précédentes, de 1994.

### Quatre scénarios

Ces perspectives pour le trafic voyageurs se fondent sur un scénario de base et trois variantes ; ces dernières se distinguent par des variables qui relèvent d'aspects socioéconomiques et de la politique des transports :

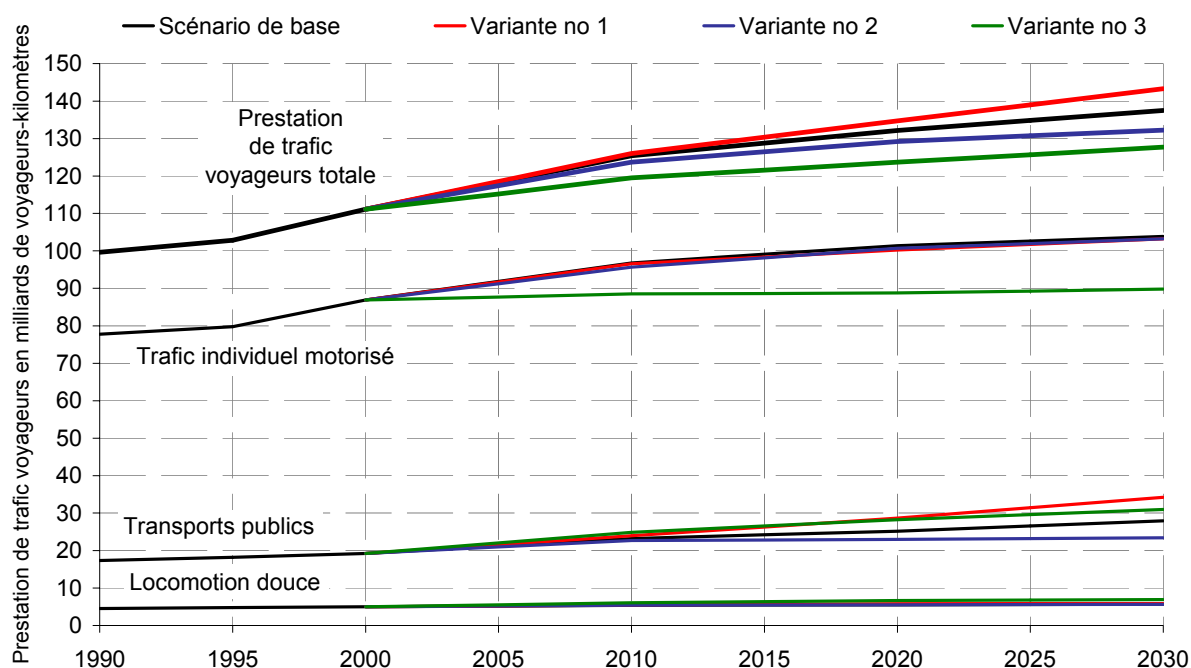
- **Scénario de base :** il s'inscrit dans le prolongement des principales évolutions de la dernière décennie.
- **Première variante : «Réseau de villes et croissance».** Il se fonde sur une croissance économique nettement supérieure à la tendance, couplée à une politique des transports et d'organisation du territoire fortement interventionniste, qui vise une mise en réseau des agglomérations.
- **Deuxième variante : «Dispersion et stagnation».** Au contraire du premier scénario, il suppose une évolution conjoncturelle inférieure à la moyenne, tandis que la politique des transports et d'organisation du territoire ne dispose d'aucune marge de manoeuvre.
- **Troisième scénario «Rééquilibrage régional et rareté des ressources».** Ce scénario est marqué par une hausse massive, à long terme, du prix des ressources énergétiques et par une politique des transports qui en anticipe les effets en introduisant de nouvelles taxes d'incitation au niveau du trafic routier. La mobilité se développe moins, et on assiste à un recentrage des rayons d'action au niveau local et régional.



## Résultats en fonction des moyens de transport

Suivant les scénarios retenus, l'ensemble des prestations de trafic voyageurs, route et rail réunis, passera de 111 milliards de voyageurs-kilomètres actuellement à 128, voire 143 milliards (hausse de 15 à 29 %). La progression des transports publics (TP) sera supérieure à la moyenne (hausse de 22 à 78 %). Le trafic individuel motorisé (TIM) connaîtra quant à lui une croissance plus modérée, continuant néanmoins d'évoluer à un niveau quatre fois plus élevé que les transports publics.

### Prestations de transport par personne en fonction des scénarios et des moyens de transports



| Base:<br>voyageurs-kilomètres | Progression de la prestation de trafic entre 2000 et 2030 (en % de vkm) |       |       |       |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
|                               | TIM                                                                     | TP    | LD    | Total |
| Scénario de base              | 19.5%                                                                   | 45.2% | 13.9% | 23.7% |
| Variante no 1                 | 18.7%                                                                   | 77.9% | 18.1% | 28.9% |
| Variante no 2                 | 18.7%                                                                   | 21.7% | 13.1% | 19.0% |
| Variante no 3                 | 3.3%                                                                    | 61.0% | 39.1% | 14.9% |

La voiture privée continuera de dominer le trafic. Cependant, en 2030, le trafic individuel motorisé pourrait ne participer plus qu'à raison de 70 % au maximum au trafic voyageurs, contre 78 % actuellement. Par rapport à la route et suite à un revirement de tendance, la part des transports publics devrait tout au plus augmenter de 7 % pour s'établir à 24 %. Dans le meilleur des cas, la locomotion douce (LD) augmentera sa part d'un pour cent, pour s'établir à 5 % des prestations de transport.

| Base:<br>voyageurs-kilomètres | Répartition en 2000 |       |      | Répartition en 2030 |       |      |
|-------------------------------|---------------------|-------|------|---------------------|-------|------|
|                               | TIM                 | TP    | LD   | TIM                 | TP    | LD   |
| Scénario de base              | 78.2%               | 17.3% | 4.5% | 75.6%               | 20.3% | 4.1% |
| Variante no 1                 | 78.2%               | 17.3% | 4.5% | 72.0%               | 23.9% | 4.1% |
| Variante no 2                 | 78.2%               | 17.3% | 4.5% | 78.0%               | 17.7% | 4.3% |
| Variante no 3                 | 78.2%               | 17.3% | 4.5% | 70.3%               | 24.3% | 5.4% |



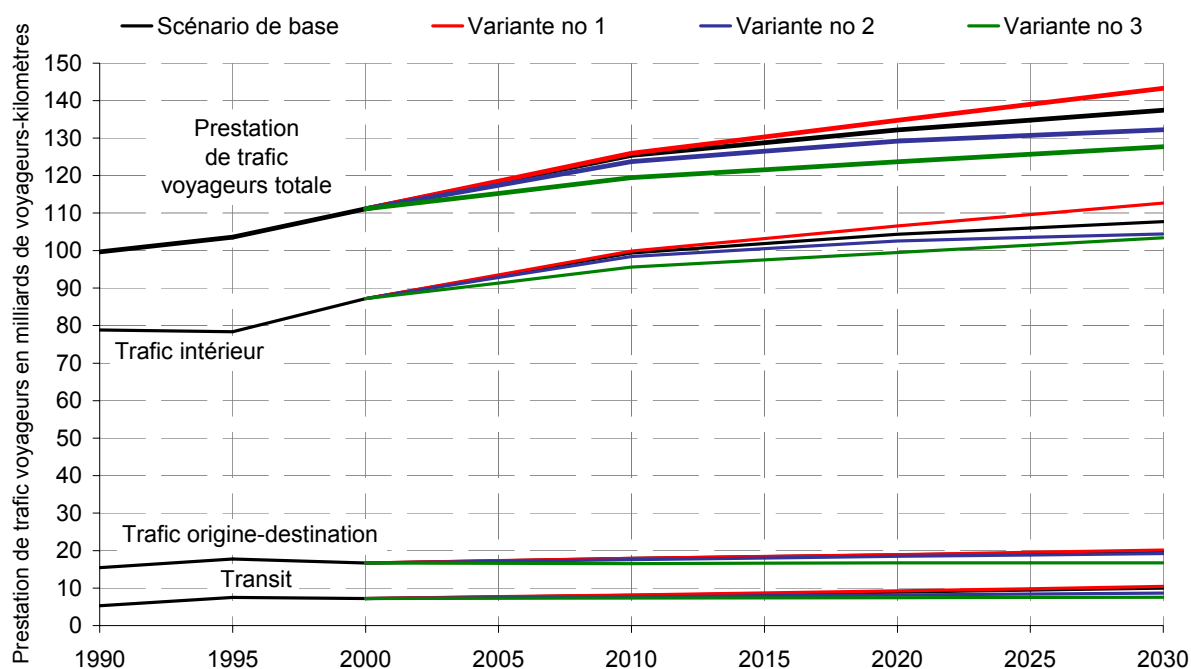
## Résultats en fonction des types de trafic

Si on analyse les résultats en fonction des types de trafic, la suprématie du **trafic intérieur**, qui représente actuellement 78 % du trafic voyageurs, reste pratiquement inchangée. Sa croissance évoluant entre 19 et 29 % en fonction des scénarios, il se situe dans la moyenne de tous les types de trafic.

Le trafic **origine-destination transfrontalier** connaîtra une croissance légèrement inférieure à la moyenne, ne modifiant guère sa participation actuelle au trafic voyageurs (15 %).

En revanche, le **trafic de transit** gagnera en importance. Il pourrait augmenter de près de 45 % entre 2000 et 2030, accroissant ainsi légèrement sa part dans l'ensemble des types de trafic, en passant de 6,5 % à 7,3 %. Une telle augmentation s'explique surtout par l'importance du trafic touristique qui transite par la Suisse.

### *Prestations de transport par personne en fonction des scénarios et des types de trafic*



| Base:<br>voyageurs-kilomètres | Progression de la prestation de trafic entre 2000 et 2030 (en % de vkm) |                     |         |       |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------|-------|
|                               | Trafic intérieur                                                        | Origine-destination | Transit | Total |
| Scénario de base              | 23.5%                                                                   | 18.5%               | 37.8%   | 23.7% |
| Variante no 1                 | 29.2%                                                                   | 20.8%               | 44.5%   | 28.9% |
| Variante no 2                 | 19.7%                                                                   | 15.0%               | 19.3%   | 19.0% |
| Variante no 3                 | 18.6%                                                                   | 0.2%                | 4.3%    | 14.9% |



## Résultats en fonction des motifs de déplacement

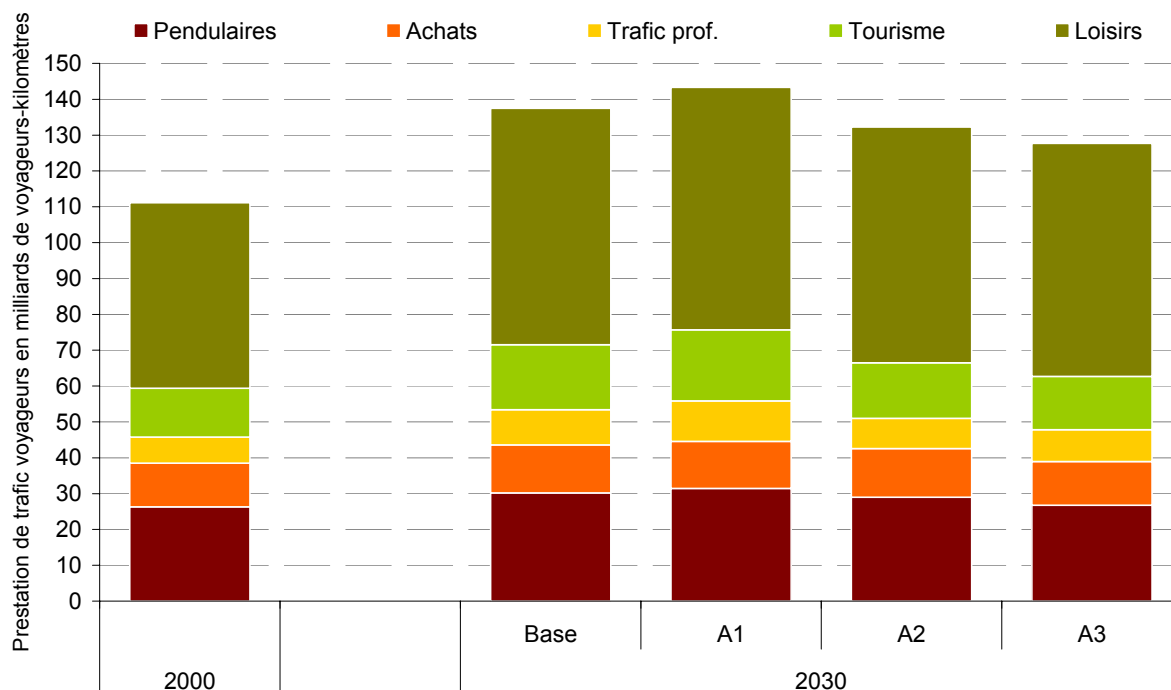
Actuellement, le **trafic de loisirs** représente près de la moitié du trafic voyageurs et son importance se renforcera d'ici 2030, pour passer de 26 % à 31 % selon les scénarios.

Le **trafic touristique** international devrait connaître une hausse supérieure à la moyenne, avoisinant les 46 % en cas de forte croissance économique. Comme dans les années 90, cette évolution devrait en premier lieu s'expliquer par la hausse du trafic de transit.

Quant au **trafic pendulaire**, sa croissance devrait être inférieure à la moyenne, en raison notamment de la diminution du nombre de personnes actives ou en formation. De manière générale, il devrait perdre en importance, sa part actuelle de 24 % reculant de 2 à 3 %.

De même, les parts du **trafic d'achats** et du **trafic professionnel**, qui s'établissent actuellement respectivement à 11 et 7 %, n'évolueront guère d'ici 2030, malgré une dynamique de croissance nettement supérieure à la moyenne dans le trafic professionnel.

### *Prestations de transport par personne en fonction des scénarios et des motifs de déplacement*



| Base:<br>voyageurs-kilomètres | Progression de la prestation de trafic entre 2000 et 2030 (en % de vkm) |        |              |          |         |       |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|----------|---------|-------|
|                               | Pendulaires                                                             | Achats | Trafic prof. | Tourisme | Loisirs | Total |
| Scénario de base              | 14.8%                                                                   | 10.0%  | 34.0%        | 33.0%    | 27.5%   | 23.7% |
| Variante no 1                 | 19.5%                                                                   | 7.8%   | 54.8%        | 45.7%    | 30.7%   | 28.9% |
| Variante no 2                 | 10.2%                                                                   | 11.4%  | 16.2%        | 13.4%    | 27.1%   | 19.0% |
| Variante no 3                 | 1.8%                                                                    | -0.4%  | 22.2%        | 9.0%     | 25.7%   | 14.9% |



Le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du trafic individuel motorisé (TIM), soit les **prestations kilométriques**, augmentera un peu plus que les prestations de trafic voyageurs (voyageur-kilomètre) d'ici 2030, en raison d'une baisse probable du nombre de passagers par véhicule. Les prestations de transport qui relèvent du TIM devraient augmenter jusqu'à 26 % par rapport à leur niveau de 2000. Malgré la baisse marquée des réserves de pétrole et la hausse du prix des carburants, le trafic devrait continuer à croître légèrement.

| Base:<br>véhicules-kilomètres | Progression des prestations kilométriques du TIM entre 2000 et 2030 (en % de vkm) |        |              |          |         |       |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|----------|---------|-------|
|                               | Pendulaires                                                                       | Achats | Trafic prof. | Tourisme | Loisirs | Total |
| Scénario de base              | 12.5%                                                                             | 22.6%  | 37.2%        | 28.3%    | 33.4%   | 25.7% |
| Variante no 1                 | 5.8%                                                                              | 17.1%  | 51.9%        | 36.1%    | 31.6%   | 24.4% |
| Variante no 2                 | 15.5%                                                                             | 26.5%  | 21.1%        | 13.3%    | 36.3%   | 25.2% |
| Variante no 3                 | -16.7%                                                                            | 1.2%   | 14.1%        | 1.6%     | 23.6%   | 5.7%  |

## Interprétation des résultats

La fiabilité des résultats diminue lorsque la période de prévision augmente. Cette constatation s'explique par le fait que les décisions qui seront prises au cours des années à venir auront elles aussi un effet sur les évolutions futures. Les perspectives à long terme dépendent en grande partie des hypothèses de départ, mais elles ne peuvent pas être étayées par un calcul de probabilités mathématiques, même si elles sont établies à l'aide de procédés statistiques. S'il existe une certaine marge de manœuvre pour façonner l'avenir des transports, ce dernier dépend toutefois de facteurs multiples, qui sont presque tous variables.

## Renseignements

Kurt Infanger, responsable de la section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), 3003 Berne, tél. 031 322 55 60

Rudolf Menzi, responsable de l'Etat-major de l'information, Office fédéral du développement territorial (ARE), 3003 Berne, tél. 031 322 40 55

## Diffusion du rapport

Version numérique: [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch); version papier: à commander à l'OFCL, Commande de publications fédérales, 3003 Berne, fax 031 325 50 58, ou sur [www.bbl.admin.ch/bundespublikationen](http://www.bbl.admin.ch/bundespublikationen), no d'art. 812048 (disponible dès fin mars 2006).