

GRUNDLAGEN

Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050

Schlussbericht

16. November 2021



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

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Auftraggeber

Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA),
Verkehr (BAV), Umwelt (BAFU) und Energie (BFE)

Autoren dieser Publikation

Andreas Justen, PL (ARE)

Raphaël Lamotte, Stv. PL (ARE)

Nicole Mathys (ARE)

Christian Schiller (Berater ARE)

Jörg Jermann, PL (Rapp)

Florian Harder, Stv. PL (Rapp)

Christopher Heath (Rapp)

Stefan Angliker (Rapp)

Oliver Buschor (Rapp)

Michael Hoser (Rapp)

Jörg Uhlig (PTV)

Jens Landmann (PTV)

Birgit Dugge (PTV)

Christian Weiß (PTV)

Martin Eichler (BAK)

Balz Bodenmann (Strittmatter Partner)

Pascal Bürki (Strittmatter Partner)

Susanne Täschler (Strittmatter Partner)

Hans-Paul Kienzler (Prognos)

Alex Auf der Maur (Prognos)

Andreas Brutsche (Prognos)

Projektoberleitung

Ulrich Seewer (ARE, Vorsitz)

Paul Steffen (BAFU)

Erwin Wieland (ASTRA)

Anna Barbara Remund (BAV)

Pascal Previdoli (BFE)

Marcel Buffat (GS-UVEK)

Fach- und Begleitgruppe Bundesämter

Martin Tschopp (ARE)

Jean-Luc Poffet (ASTRA)

Andreas Catillaz (BAFU)

Harald Jenk (BAFU)

Max Schulthess (BAZL)

Maik Hömke (ASTRA)

Lisa Wildi (BK)

Martin Babst (BFE)

Sébastien Pearron (BAV)

Eliane Forster (BAZL)

Marc Zahner (SECO)

Mark Reinhard (BFS)

Marionna Lutz (BAV), ab 1.4.21

Wolf-Dieter Deuschle (BAV), bis 31.3.21

Christine Rohn (BAKOM)

Manuel Widmer (EFV)

Matthias Wagner (BAV)

Franziska Borer Blindenbacher (ARE)

Produktion

Rudolf Menzi, Leiter Kommunikation ARE

Bezugsquellen

Elektronische Version: www.are.admin.ch/verkehrsperspektiven

Résumé

Le volume des transports continuera à augmenter, comme le montrent les Perspectives d'évolution du transport 2050 du DETEC. Mais la croissance du transport sera moins forte que celle de la population. Selon le scénario principal « Base » de ces perspectives, les prestations de transport du trafic voyageurs (en voyageurs-kilomètres) n'augmenteront que de 11 pour cent d'ici 2050 par rapport à l'année de référence 2017, contre 21 pour cent de plus pour la population dans ce même intervalle. Cette évolution est due principalement à diverses tendances sociétales et économiques qui ont des répercussions sur la mobilité. Dans le scénario « Base » par exemple, la tendance au télétravail se confirme. Les personnes travaillent de plus en plus à leur domicile, ce qui réduit le trafic pendulaire. S'y ajoute le fait que la part des actifs diminue sous l'effet du vieillissement de la population, entraînant également la baisse du nombre de trajets domicile-travail. Le développement territorial influence lui aussi le volume des transports car les régions fortement peuplées disposent d'infrastructures de loisirs et d'achats à proximité.

Le scénario « Base » postule que la planification des transports et l'aménagement du territoire sont dûment mis en œuvre selon l'orientation décidée par le Conseil fédéral dans le document « Mobilité et territoire 2050 ». Autrement dit, le développement de l'urbanisation se fait principalement à l'intérieur du milieu bâti, à des emplacements bien desservis par les transports publics. Ce scénario intègre aussi l'introduction de mesures en matière de transport, telles qu'une plus large internalisation des coûts externes des transports à partir de 2035. Dans les conditions retenues comme hypothèses pour le scénario « Base », la part des transports publics passe de 21 à 24 pour cent de l'ensemble des prestations de transport et celle du vélo double. Les distances parcourues en voiture reculent de 73 à 68 pour cent, ce qui reste prépondérant.

Les tendances sociétales et économiques ont également des répercussions sur le transport de marchandises. Si ce dernier connaît certes une forte croissance évaluée à 31 pour cent dans le scénario « Base », cette évolution reste en deçà de la progression économique prévue avec un produit intérieur brut en hausse de 57 pour cent. La décarbonisation et la mobilité électrique croissante feront baisser les importations de carburants et de mazout, tandis que les marchandises seront moins transportées en vrac, et plus par petites cargaisons. L'augmentation du commerce en ligne entraîne celle du trafic des véhicules de livraison. Le regroupement accru des marchandises à des points de transbordement favorise le transport par rail, pour le trafic de détail et de groupage. Au total, les marchandises transportées passent plus fréquemment par le rail, dont la part monte de 37 à 39 pour cent.

Les quatre scénarios : Le scénario « Base » se réfère aux principes d'action de la partie Programme du plan sectoriel des transports, « Mobilité et territoire 2050 ». Il reflète une évolution tendant vers une mobilité économe en ressources, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Les trois autres scénarios illustrent des évolutions différentes. Ils reposent tous sur des hypothèses variées, par exemple la vitesse à laquelle des technologies respectueuses de l'environnement prendront pied. Le scénario « Statu quo » se comprend comme un prolongement de ce qui s'observe actuellement et repose sur un cadre réglementaire quasiment inchangé. Les deux scénarios « Société individualisée » et « Société durable » s'appuient sur l'hypothèse d'une forte empreinte des innovations technologiques sur le transport, l'automatisation des voitures par exemple.

Un aperçu des résultats disponibles relatifs aux Perspectives d'évolution du transport 2050 est fourni dans le document «VP-2050_Datenbezug», sur le site internet du projet.

Zusammenfassung	II
Résumé	III
Riassunto	IV
Summary	V
Teil A: (Hauptbericht)	8
1. Einleitung	8
1.1. Ausgangslage	8
1.2. Abgrenzungen	8
1.3. Wirkungszusammenhänge	9
1.4. Methodisches Vorgehen	11
2. Retrospektive Entwicklung	14
2.1. Sozioökonomie	14
2.2. Raumentwicklung	17
2.3. Güterverkehr	24
2.4. Personenverkehr	37
2.5. Synthese Retrospektive Entwicklung	46
2.6. Vergleich VP 2040 mit 2010-2018	46
2.7. Umgang mit Covid-19	56
3. Prospektive Entwicklung	57
3.1. Sozioökonomie	58
3.2. Raumentwicklung	63
3.3. Güterverkehr	65
3.4. Personenverkehr	70
3.5. Synthese Prospektive Entwicklung	78
4. Szenarien	79
4.1. Bildung der Szenarien	80
4.2. Gemeinsamkeiten aller Szenarien	80
4.3. Ausrichtung der Szenarien	81
4.4. Bildung der Stellgrößen	87
4.5. Stellgrößen über alle Szenarien	103
5. Resultate und Einordnung der Ergebnisse	128
5.1. Überblick	128
5.2. Szenario WWB	131
5.3. Szenario BASIS	153
5.4. Szenario NTG	175
5.5. Szenario ITG	197
5.6. Ergebnisse der Szenarien im Vergleich	219

Teil B: Technische Ausführung	223
6. Modelle & Annahmen	223
6.1. Vorgehen Modellierung	223
6.2. Raumentwicklung	226
6.3. Güterverkehr	233
6.4. Personenverkehr	242
6.5. Parameterbildung für die Modellierung	257
Literaturverzeichnis	270
Anhang	276
