

Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 Motorisierter Individualverkehr wird um 20% wachsen

Der Personenverkehr auf Strasse und Schiene wird bis 2030 um 15 bis 29 Prozent weiter wachsen – langsamer als in den letzten 30 Jahren. Das Auto bleibt auch in Zukunft das bevorzugte Transportmittel, selbst wenn der Bahnverkehr überproportional stark ansteigen und Marktanteile zurückgewinnen wird. Der Freizeitverkehr wird zulegen und fast die Hälfte des Personenverkehrs ausmachen. Das geht aus dem Expertenbericht «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) hervor. (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:

Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)

<http://www.are.admin.ch>

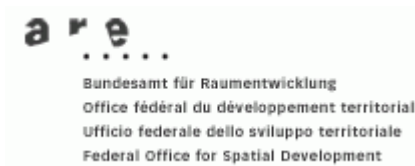

Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030 Le trafic motorisé privé devrait croître de 20%

D'ici 2030, le trafic voyageurs continuera d'augmenter, entre 15 et 29 % aussi bien sur la route que sur le rail, ce rythme étant toutefois moins soutenu qu'au cours des trois dernières décennies. L'automobile restera le moyen de transport privilégié, même si le trafic ferroviaire connaîtra une hausse nettement supérieure à la moyenne, gagnant ainsi des parts du marché. Le trafic de loisirs augmentera lui aussi, pour représenter près de la moitié du trafic voyageurs. Telles sont les conclusions du rapport intitulé «Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030», publié par l'Office fédéral du développement territorial, que nous reproduisons ici. (langue : français et allemand)

Pour plus d'informations:

Office fédéral du développement territorial (ARE).

<http://www.are.admin.ch>

drucken  schliessen 

Personenverkehr wird weiter wachsen

Der Personenverkehr auf Strasse und Schiene wird bis 2030 um 15 bis 29 Prozent weiter wachsen – langsamer als in den letzten 30 Jahren. Das Auto bleibt auch in Zukunft das bevorzugte Transportmittel, selbst wenn der Bahnverkehr überproportional stark ansteigen und Marktanteile zurückgewinnen wird. Der Freizeitverkehr wird zulegen und fast die Hälfte des Personenverkehrs ausmachen. Das geht aus dem Expertenbericht «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) hervor.

Die neuen Perspektiven zum Personenverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zeigen Szenarien auf, wie sich der Verkehr unter Annahme verschiedener Einflussgrössen bis 2030 entwickeln könnte. Sie sind eine wichtige Grundlage für die Infrastrukturplanung auf Strasse und Schiene sowie für die Verkehrs-, Raumordnungs-, Energie- und Umweltpolitik.

Die gesamten Personenverkehrsleistungen werden je nach Szenario von heute 111 Milliarden auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer zunehmen (+15 bis 29 Prozent). Überproportional stark ansteigen wird als Folge der schweizerischen Verkehrspolitik der öffentliche Verkehr (+22 bis 78 Prozent). Er kann seinen Marktanteil um bis zu sieben Prozentpunkte auf höchstens 24 Prozent steigern. Trotz des geringeren Wachstums des motorisierten Individualverkehrs von bis zu 20 Prozent dominiert dieser auch in Zukunft weiterhin das Verkehrsgeschehen. Er könnte bei einem Marktanteil von heute 78 Prozent auf höchstens 70 Prozent zurückfallen.

Dynamisch entwickelt sich der Transitverkehr. Er könnte aufgrund des hohen Wachstums im Tourismusverkehr bis 2030 um bis zu 45 Prozent zulegen.

Auch der Freizeitverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen (+26 bis 31 Prozent) und fast die Hälfte des Personenverkehrs ausmachen. Deshalb sind Lösungsansätze und Massnahmen zur nachhaltigen Entwicklung des Freizeit- und Tourismusverkehrs nötig.

Bern, 20.03.2006

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Stabsstelle Information


Informationen

Kurt Infanger, Leiter Sektion Grundlagen
Tel. +41 (0)31 322 55 60

Rudolf Menzi, Leiter Stabsstelle Information
Tel. +41 (0)31 322 40 55

Dokumente und Links

 [Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 \(3768 kb\)](#)

 [Faktenblatt \(129 kb\)](#)



Le trafic voyageurs continuera d'augmenter

D'ici 2030, le trafic voyageurs continuera d'augmenter, entre 15 et 29 % aussi bien sur la route que sur le rail, ce rythme étant toutefois moins soutenu qu'au cours des trois dernières décennies. L'automobile restera le moyen de transport privilégié, même si le trafic ferroviaire connaîtra une hausse nettement supérieure à la moyenne, gagnant ainsi des parts du marché. Le trafic de loisirs augmentera lui aussi, pour représenter près de la moitié du trafic voyageurs. Telles sont les conclusions du rapport intitulé «Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030», publié par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Les nouvelles perspectives de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en matière de trafic voyageurs présentent des scénarios qui s'intéressent à l'évolution du trafic d'ici 2030, compte tenu de différents facteurs d'influence. Il s'agit d'un document de référence essentiel pour planifier les infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que pour les politiques à adopter dans différents domaines: transports, aménagement du territoire, énergie et environnement.

En fonction des scénarios retenus, l'ensemble des prestations de trafic voyageurs, qui est de 111 milliards de voyageurs-kilomètres actuellement, passera à 128, voire 143 milliards (hausse de 15 à 29 %). La politique des transports de la Suisse aura pour effet d'induire une croissance des transports publics nettement supérieure à la moyenne (hausse de 22 à 78 %). La part des TP dans la répartition modale pourra augmenter jusqu'à 7 %, pour atteindre 24 % au maximum. Malgré sa croissance plus faible (20% au maximum), le trafic individuel motorisé restera le moyen de transport dominant, sa part dans la répartition modale pouvant cependant baisser de 78 % actuellement à 70 %.

Le trafic de transit connaîtra une évolution dynamique, pouvant aller jusqu'à 45 %, en raison d'une forte augmentation du trafic touristique d'ici 2030.

Le trafic de loisirs gagnera également en importance (hausse de 26 à 31 %), représentant presque la moitié du trafic voyageurs. Il faut donc trouver des solutions et prendre des mesures dans une optique de développement durable des trafics de loisirs et de tourisme.

Berne, 20.03.2006

Office fédéral du développement territorial ARE
Etat-major de l'information

Renseignements

Kurt Infanger, responsable de la section Bases
tél. +41 (0)31 322 55 60

Rudolf Menzi, responsable de l'Etat-major de l'information
tél. +41 (0)31 322 40 55

Documents et liens



Faktenblatt

Bern, 20.03.2006

Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030

Von 2000 bis 2030 wird der Personenverkehr auf Strasse und Schiene – je nach Szenario – zusammen um 15 bis 29 Prozent zunehmen. Dabei wird vor allem der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich wachsen und seinen Marktanteil gegenüber der Strasse um bis zu sieben Prozentpunkte steigern können. Dennoch dominiert auch in Zukunft weiterhin das Auto das Verkehrsgeschehen. Dies zeigt der Expertenbericht «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030», der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegeben wurde.

Perspektiven des Personenverkehrs sind eine wichtige Grundlage für die Verkehrs-, Raumordnungs-, Energie- und Umweltpolitik. Auch für die Infrastruktur- und Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene stellen quantitative Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung des Personenverkehrs eine wichtige Voraussetzung dar. Analog zu den bereits vorliegenden Perspektiven des Güterverkehrs publiziert das ARE als Ersatz der 1994 erarbeiteten bisherigen Prognosen die neuen Perspektiven zum Personenverkehr.

Vier Szenarien erarbeitet

Für die Perspektiven des Personenverkehrs wurden ein Basis- und drei Alternativszenarien erarbeitet, in denen die sozioökonomischen und verkehrspolitischen Einflussgrössen variiert wurden:

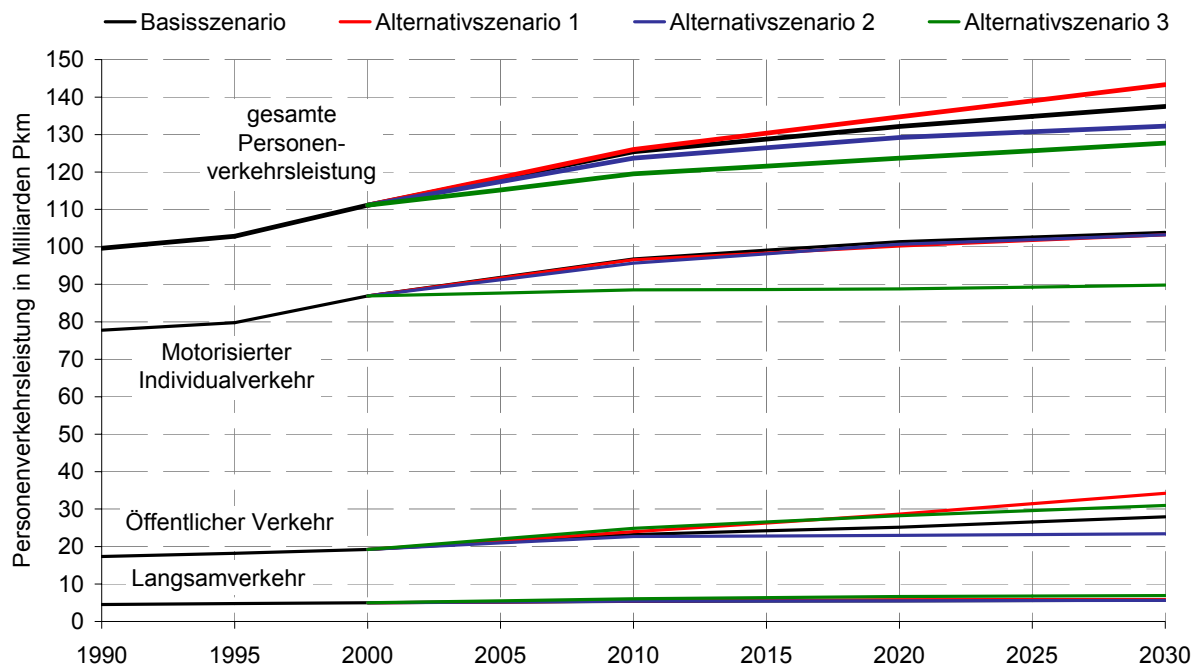
- Im **Basisszenario** werden die wichtigsten Entwicklungen der letzten Dekade fortgeschrieben.
- **Alternativszenario 1 «Städtenetz und Wachstum»:** Es basiert auf einem deutlich über dem Trend liegenden Wirtschaftswachstum mit einer stark lenkenden Verkehrs- und Raumordnungspolitik im Sinn einer Vernetzung der städtischen Agglomerationen.
- Konträr dazu wird im **Alternativszenario 2 «Dispersion und Stagnation»** von einer unterdurchschnittlichen wirtschaftlichen Entwicklung ausgegangen. Gleichzeitig wird ein fehlender Gestaltungsspielraum für die Verkehrs- und Raumordnungspolitik angenommen.
- Das **Alternativszenario 3 «Regionaler Ausgleich und Ressourcenknappheit»** ist geprägt von längerfristig deutlich steigenden Energiepreisen und einer Verkehrspolitik, die dies mit Einführung neuer Lenkungsabgaben im Strassenverkehr vorwegnimmt. Die Entwicklung der Mobilität wird gemildert – es findet eine Rückbesinnung auf lokale und regionale Aktionsradien statt.



Ergebnisse nach Verkehrsmitteln

Die gesamten Personenverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis 2030 von heute 111 Milliarden auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer zunehmen (+15 bis 29 Prozent). Dabei wird vor allem der öffentliche Verkehr (ÖV) um 22 bis 78 Prozent überdurchschnittlich ansteigen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hingegen wird in der gleichen Zeitperiode sanfter wachsen, aber auf einem rund viermal höheren Niveau der erbrachten Verkehrsleistungen.

Übersicht zur Personenverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln und Szenarien



Basis: Personenkilometer	Verkehrsleistungswachstum zwischen 2000 und 2030 (in % Pkm)			
	MIV	ÖV	LV	Total
Basisszenario	19.5%	45.2%	13.9%	23.7%
Alternativszenario 1	18.7%	77.9%	18.1%	28.9%
Alternativszenario 2	18.7%	21.7%	13.1%	19.0%
Alternativszenario 3	3.3%	61.0%	39.1%	14.9%

Das Auto dominiert auch in Zukunft weiterhin das Verkehrsgeschehen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Personenverkehr könnte von heute 78 auf maximal 70 Prozent im Jahr 2030 zurückfallen. Demgegenüber dürfte sich der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber der Strasse - im Zuge einer Trendwende - um höchstens sieben Prozentpunkte auf 24 Prozent erhöhen. Der Anteil des Langsamverkehrs (LV) an den Verkehrsleistungen steigert sich im besten Fall um gut 1 Prozentpunkt auf 5 Prozent.

Basis: Personenkilometer	Anteile in 2000			Anteile in 2030		
	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV	LV
Basisszenario	78.2%	17.3%	4.5%	75.6%	20.3%	4.1%
Alternativszenario 1	78.2%	17.3%	4.5%	72.0%	23.9%	4.1%
Alternativszenario 2	78.2%	17.3%	4.5%	78.0%	17.7%	4.3%
Alternativszenario 3	78.2%	17.3%	4.5%	70.3%	24.3%	5.4%



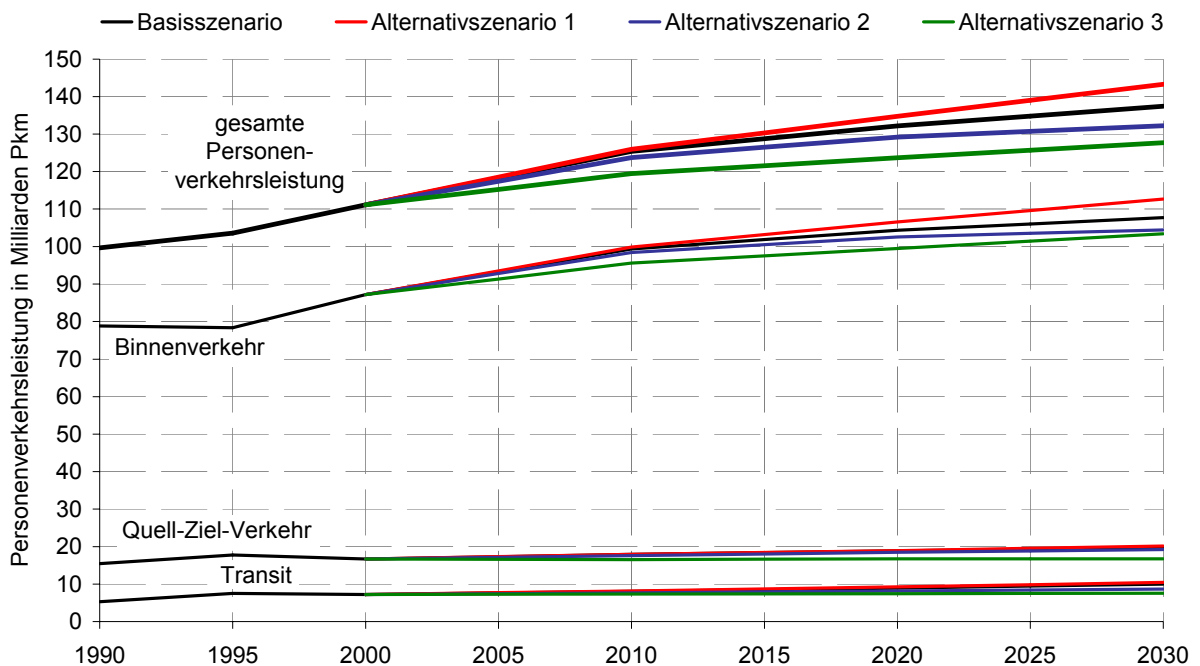
Ergebnisse nach Verkehrsarten

Bei den Verkehrsarten ändert sich an der hohen Bedeutung des **Binnenverkehrs** – mit einem Anteil von heute 78 Prozent am gesamten Personenverkehr – praktisch nichts. Dementsprechend liegt sein Zuwachs je nach Szenario mit 19 bis 29 Prozent etwa im Durchschnitt aller Verkehrsarten.

Der grenzquerende Personenverkehr mit Startort oder Zielort im Ausland – der so genannte **Quell-Ziel-Verkehr** – wird leicht unterdurchschnittlich wachsen und seinen Verkehrsanteil von heute 15 Prozent kaum verändern.

Hingegen wird der **Transitverkehr** durch die Schweiz – mit Startort und Zielort im Ausland – an Bedeutung gewinnen. Er könnte zwischen 2000 und 2030 bis gegen 45 Prozent zulegen und damit seinen Anteil an allen Verkehrsarten von 6,5 auf 7,3 Prozent leicht erhöhen. Ursache ist in erster Linie die Bedeutungszunahme des die Schweiz querenden Tourismusverkehrs.

Übersicht zur Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten und Szenarien



Basis: Personenkilometer	Verkehrsleistungswachstum zwischen 2000 und 2030 (in % Pkm)			
	Binnen	Quell-Ziel	Transit	Total
Basisszenario	23.5%	18.5%	37.8%	23.7%
Alternativszenario 1	29.2%	20.8%	44.5%	28.9%
Alternativszenario 2	19.7%	15.0%	19.3%	19.0%
Alternativszenario 3	18.6%	0.2%	4.3%	14.9%



Ergebnisse nach dem Zweck der Fahrten

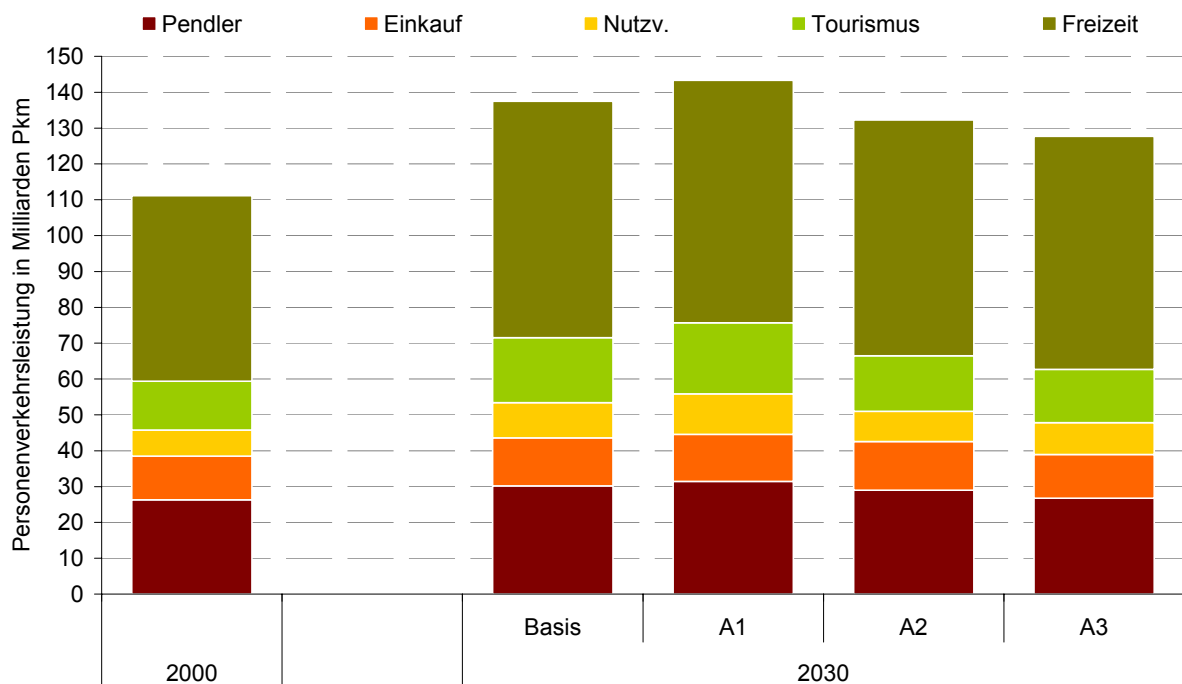
Der **Freizeitverkehr** macht heute fast die Hälfte des Personenverkehrsgeschehens aus. Seine Bedeutung wird sich bis 2030 noch verstärken. Je nach Szenario wird der Freizeitverkehr um 26 bis 31 Prozent zunehmen.

Der internationale **Tourismusverkehr** dürfte überdurchschnittlich wachsen. Im Falle eines hohen Wirtschaftswachstums könnte er sogar bis gegen 46 Prozent zulegen. Wichtigste Ursache dieser Entwicklung wird, wie bereits in den Neunzigerjahren, der Transitverkehr sein.

Im **Pendlerverkehr** wird – nicht zuletzt aufgrund der sich abschwächenden Zahlen von Erwerbstätigen und Auszubildenden – ein nur noch unterdurchschnittliches Wachstum erwartet. Insgesamt dürfte er an Bedeutung verlieren und sein Verkehrsanteil von heute 24 Prozent um 2 bis 3 Prozentpunkte zurückgehen.

Die Verkehrsanteile des **Einkaufs- und Nutzverkehrs (Geschäftsverkehr)** von heute 11 respektive 7 Prozent werden sich bis 2030 kaum wesentlich verändern. Und dies trotz einer überdurchschnittlich hohen Wachstumsdynamik beim Nutzverkehr.

Übersicht zur Personenverkehrsleistung nach Fahrtzwecken und Szenarien



Basis: Personenkilometer	Verkehrswachstum zwischen 2000 und 2030 (in % Pkm)					
	Pendler	Einkauf	Nutzverkehr	Tourismus	Freizeit	Total
Basisszenario	14.8%	10.0%	34.0%	33.0%	27.5%	23.7%
Alternativszenario 1	19.5%	7.8%	54.8%	45.7%	30.7%	28.9%
Alternativszenario 2	10.2%	11.4%	16.2%	13.4%	27.1%	19.0%
Alternativszenario 3	1.8%	-0.4%	22.2%	9.0%	25.7%	14.9%



Die mit Fahrzeugen gefahrenen Kilometer im motorisierten Individualverkehr (MIV) – die so genannten **Fahrleistungen** – wachsen bis 2030 geringfügig stärker als die Personenverkehrsleistungen (Personenkilometer). Dies als Folge einer weiter zu erwartenden Abnahme der Anzahl Personen pro Fahrzeug. Die Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs dürften zwischen 2000 und 2030 bis gegen 26 Prozent zunehmen. Selbst bei einer starken Verknappung des Erdöls und einer entsprechenden Erhöhung der Treibstoffpreise wächst der Verkehr leicht weiter an.

Basis: Fahrzeugkilometer	Fahrleistungswachstum im MIV zwischen 2000 und 2030 (in % Fzkm)					
	Pendler	Einkauf	Nutzverkehr	Tourismus	Freizeit	Total
Basisszenario	12.5%	22.6%	37.2%	28.3%	33.4%	25.7%
Alternativszenario 1	5.8%	17.1%	51.9%	36.1%	31.6%	24.4%
Alternativszenario 2	15.5%	26.5%	21.1%	13.3%	36.3%	25.2%
Alternativszenario 3	-16.7%	1.2%	14.1%	1.6%	23.6%	5.7%

Interpretation der Resultate

Je länger der Vorhersagezeitraum, desto unsicherer ist das Ergebnis. Die Ungewissheit mit langen Zeithorizonten nimmt zu, weil Entscheidungen, die erst in den kommenden Jahren gefällt werden, die zukünftigen Entwicklungen mitbestimmen. Langfristige Perspektiven sind im hohen Mass von den getroffenen Annahmen abhängig. Es gibt, auch wenn sie mit Unterstützung statistischer Verfahren erarbeitet werden, keine mathematischen Wahrscheinlichkeitsaussagen. Die Zukunft des Verkehrs ist in bestimmter Bandbreite gestaltbar. Sie hängt jedoch von vielen Einflüssen ab, und fast alle sind wandelbar.

Auskünfte

Kurt Infanger, Leiter Sektion Grundlagen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE,
Tel. 031 322 55 60

Rudolf Menzi, Leiter Stabsstelle Information, Bundesamt für Raumentwicklung ARE,
Tel. 031 322 40 55

Bezugsquellen des Berichtes „Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030“

Internet: www.are.admin.ch und bei BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern,
Fax 031 325 50 58, www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr. 812048 (Brochure ab Ende März verfügbar).



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:

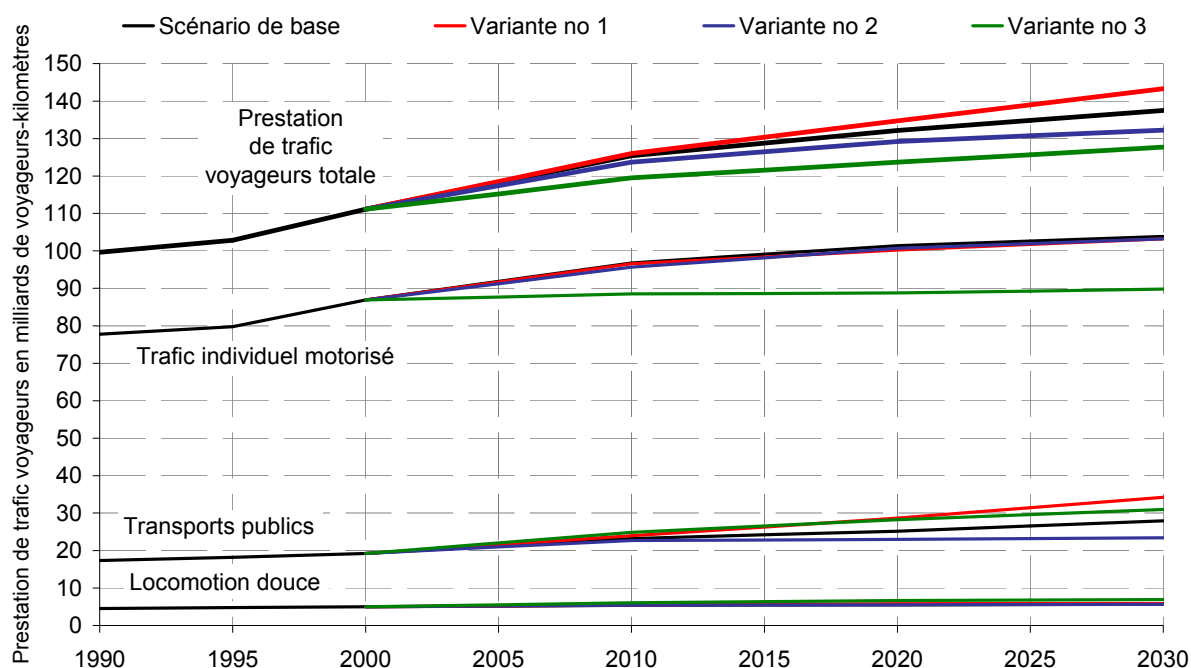
- **Scénario de base:** il s'inscrit dans le prolongement des principales évolutions de la dernière décennie.
- **Première variante : «Réseau de villes et croissance».** Il se fonde sur une croissance économique nettement supérieure à la tendance, couplée à une politique des transports et d'organisation 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: 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: 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%



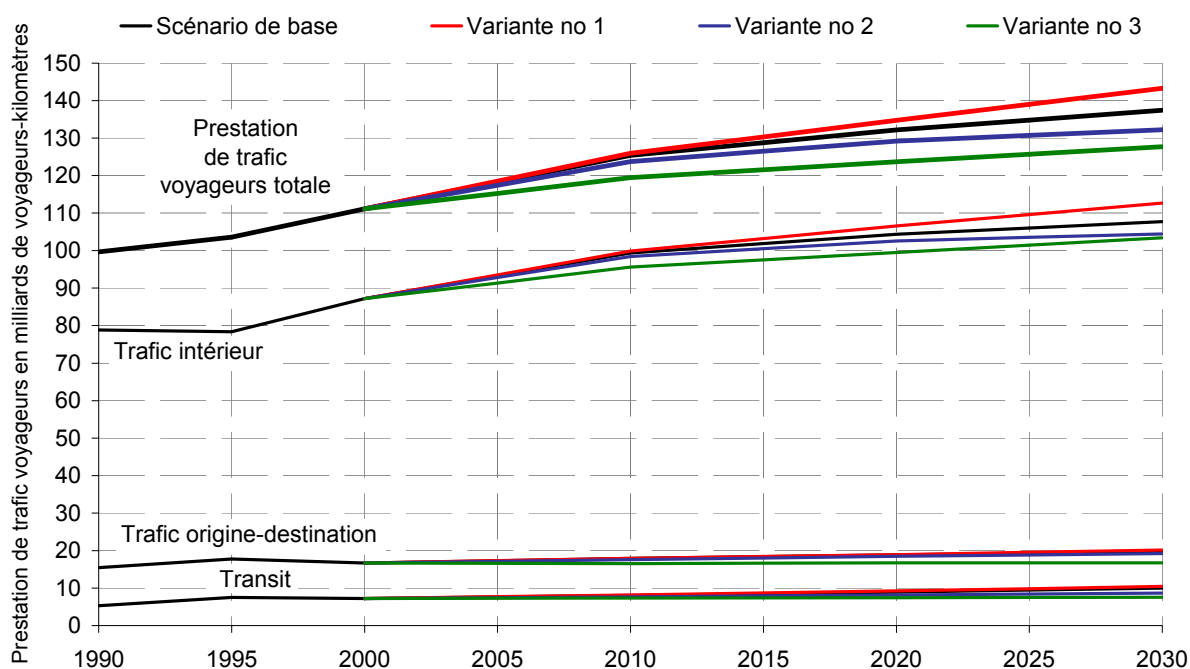
Résultats en fonction des types de trafic

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: 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

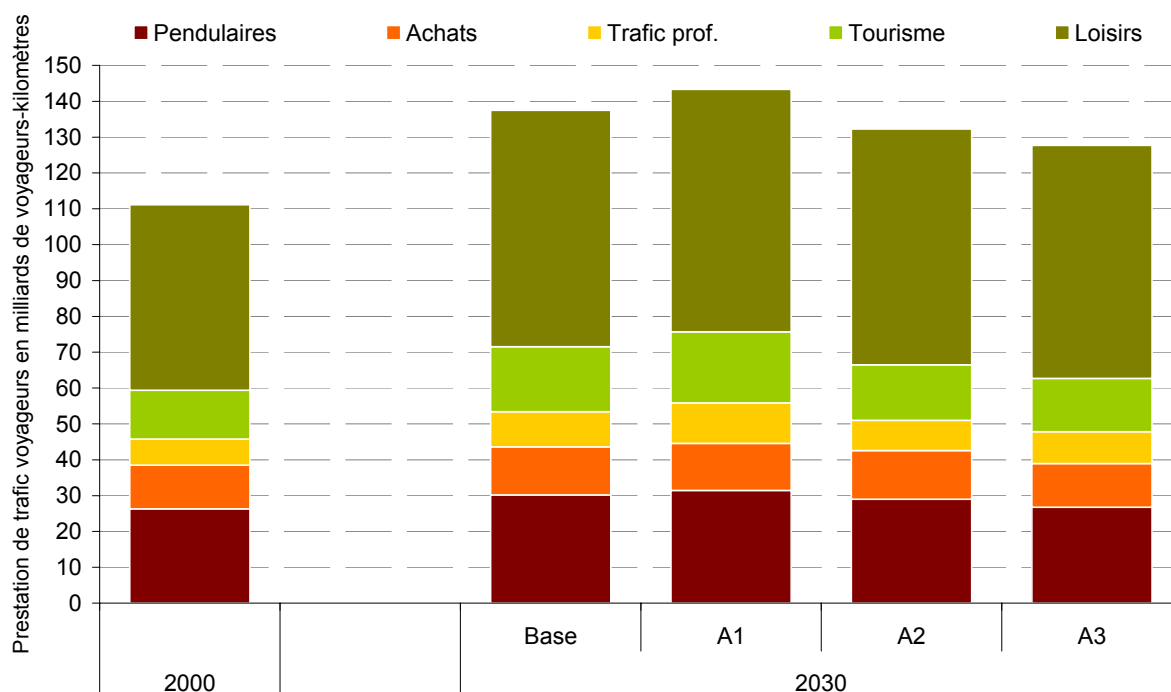
Actuellement, le **trafic de loisirs** représente près de la moitié du trafic voyageurs et son importance se renforcera d'ici 2030, pour passer de 26 % à 31 % selon les scénarios.

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: 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: 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; 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, no d'art. 812048 (disponible dès fin mars 2006).