Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure

20.02.2022

Documentation des bases de planification du message 2026

Annexes

Référence : BAV-214-4/2/1/3/5
Événement administratif :

Éditeur

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports (OFT)

Traductions
Services linguistiques OFT

Diffusion
Internet : www.oft.admin.ch

Remaniements

Version	Date	Auteur	Consignes de modification
1.0	20.02.2023	OFT	

Contenu Annexes

Annexe 1 Caractéristiques du matériel roulant TGL, TM, TR

Annexe 2 Commentaire de l’évaluation

Annexe 3 Prévisions du trafic

Annexe 1
Caractéristique du matériel roulant TGL, TM, TR

Trafic régional :

Exigences minimales pour le matériel roulant du trafic régionall:

- Accélération de référence dans les basses vitesses:
  - 1.0 m/s^2
- Vitesse: Vmax: 160 km/h
- Catégorie de freinage: R135

Type de véhicule	Longueur du train (m)
Train à deux étages à 6 caisses - RABe511 SBB - RABe515 BLS	 150m 152m
Successeur - Train régional à deux étages à 6 caisses	 150m
Train à deux étages à 4 caisses - RABe511 SBB - DTZ RABe514 SBB (Vmax: 140 km/h) - RABe515 MUTZ BLS	 100m 100m 102m
DPZ RABe450 SBB (Vmax: 130 km/h)	98.8m
Flirt à 6 caisses - RABe524 TILO - RABe528 BLS	 106m 105m
Flirt à 4 caisses - SBB - SOB	 74.1m 77m
Flirt EVO à 4 / 3 caisses - RABexxx SBB, RAlps - RABexxx Thurbo	 75m 60m
Remplaçant pour le RABe520 / Seetaler (Vmax125 km/h)	108m
RABe 525 NINA BLS RABe 535 Lötschberger BLS	47.8m 62.7m

Trafic Grandes Lignes:

Exigences minimales pour le matériel roulant du trafic Grandes Lignes:

- Accélération de référence dans les basses vitesses:
  - IC/IPV 0.6 m/s^2
  - IR 0.8 m/s^2
- Vitesse:
  - IC Vmax: 200 km/h
  - IR Vmax: 160 km/h
- Catégorie de freinage: R135

Type de véhicule	Longueur du train (m)
Re460+7 IC2000 avec voiture-pilote	206.1m
Re460 + 9IC2000	259.7m
Train à deux étages TGL - RABe502 SBB	 200.6m
ICN - RABDe500 SBB	 189m
Giruno - RABe501 SBB	 202m
IR/RE à 6 caisses - RABe512 - Successeur IR à deux étages	 151.9m 150m (hypothèse)
IR/RE à 4 caisses - RABe512 - Successeur IR à deux étages	 100m 100m
RABe523 Mouette RABe528 BLS RABe526 Traverso SOB	73.5m 105m 150.2m
ETR610	187m

Trafic marchandises:

La planification des sillons pour le transport de marchandises se base sur les valeurs indicatives suivantes (pour une traction simple) :

- Locomotive électrique de ligne à quatre essieux
- Plage de puissance 6 MW (1,5 MW / moteur de traction)
- Plage de force de traction 300 kN (jusqu'à ~ 70 km/h)

Trafic de marchandises interne / import /export:

Paramètres de planification pour la définition des sillons en trafic marchandises national :

Sillon	Vitesse	Longueur du train	Poids remorqué	Catégorie de train et de freinage	Traction
Standard	100 km/h	750 m	1’600 t	D65	Simple
Express	120 km/h	400 m	800 t	A95	
Distribution fine	100 km/h	400 m	800 t	D65	

Trafic de marchandises transalpin :

Paramètres complémentaires de planification pour la définition des sillons en trafic de marchandises transalpin :

				nord-sud		sud-nord	
Longueur du train	Vitesse	Catégorie de train et de freinage	Tronçon	Traction	Poids remorqué	Traction	Poids remorqué
750 m	100 km/h	D70	Basel – Bellinzona	Simple	1’600 t	Einfach	1’400 t
			Bellinzona – Luino	Simple	1’600 t	Einfach	1’400 t
			Bellinzona – Chiasso	Simple	1’600 t	Doppel	1’400 t
			Basel – Domodossola	Double	1’600 t	Doppel	1’400 t

Annexe 2 : commentaire de l'évaluation

Évaluation des mesures de consolidation

L'évaluation se fonde sur les bases de l'EA 2035, étant donné qu'il s'agit en premier lieu de mesures de consolidation. Le PO 2035 a été évalué par rapport au PO 2025. Un rapport coût-utilité macroéconomique de 2,2 a été constaté. L'évaluation est actualisée comme suit :

- Intégration des coûts infrastructurels des mesures de consolidation (coûts d'investissement et d'entretien de l'infrastructure)
- Intégration des modifications en termes d'utilité.
- Il faudra aussi vérifier comment l'hypothèse initiale, selon laquelle les trains WAKO sont déjà inclus dans le PO 2025, doit être intégrée dans une telle évaluation.

L'évaluation des mesures de consolidation se fait sur les bases de planification de l'EA 2035. Avant l'évaluation, il faudra encore vérifier dans quelle mesure les tableaux des valeurs ou les prévisions de trafic seront mis à jour.

Évaluation des mesures conformément à l'art. 1, al. 3, AF EA 2035

L'évaluation est effectuée au moyen des indicateurs suivants :

a) Utilité et coût issus de l'analyse coût-utilité macroéconomique

b) Modification de la surcharge en transport de voyageurs et en transport de marchandises

c) Adéquation à la perspective RAIL 2050

d) Adéquation aux objectifs de l'aménagement territorial

Le recensement des différents indicateurs est décrit ci-après.

Ad a) Utilité et coût issus de l'analyse coût-utilité macroéconomique

L'utilité et le coût découlant de l'analyse coût-utilité macroéconomique sont fondés sur la procédure d'évaluation « OFT : NIBA : indicateurs de durabilité pour les projets d'infrastructure ferroviaire – Guide en vue de l'évaluation de projets ferroviaires et sur l'instrument de calcul électronique eNIBA, décembre 2016 ». Une considération microéconomique est également effectuée.

En vue du message 2026, les vérifications ou mises à jour ci-après sont réalisées pour NIBA :

- **Stabilité** : NIBA tient compte de l'évaluation d'une modification de la stabilité. Une évaluation qualitative sera au moins effectuée et, si possible, la possibilité d'effectuer une évaluation quantitative sera examinée.

- Utilité du trafic de base TV : conformément à la norme VSS 41 622a, il est aussi possible d'évaluer les modifications du nombre de **processus de correspondance** et des **minutes de changement** si des modifications dépendantes des mesures peuvent être établies.

- Tous les **facteurs de calcul, tableaux des valeurs et facteurs dynamisants** sont actualisés en fonction de l'état le plus récent des prix et des connaissances. Cela inclut les points suivants :

    - Environnement – émissions de polluants atmosphériques et de CO_2 : facteurs d'émission route et rail, valeurs par tonne de polluants atmosphériques et de CO_2 émis, compte

tenu des sources suivantes :
Études de l'ARE sur les coûts externes des transports, norme actualisée VSS 41 828 Analyses coûts/avantages du trafic routier, prévisions des technologies de propulsion sur la route par analogie au PRODES RN de l'OFROU

- Économie : bases pour la mise à jour :
  ARE : enquête sur les préférences déclarées 2017 et év. 2021, étude en cours de VSS sur la mise à jour de la norme SN 41 822a (les résultats ne sont pas encore publiés), autre documentation et normes actuelles sur l'analyse coût-utilité (par ex. sur les frais d'exploitation véhicules-route)

- Société – accidents : prise en compte des approches actuelles selon l'ARE et l'OFS issues de la statistique Coûts et financement des transports

Ad b) Modification de la surcharge en transport de voyageurs et en transport de marchandises

L'évolution de la surcharge en transport de voyageurs et de marchandises est recensée en tenant compte des projets d'offre. Ceux-ci doivent présenter le moins de surcharge possible.

Ad c) Adéquation à la perspective RAIL 2050

La « Perspective RAIL 2050» constitue une base stratégique pour le développement à long terme des chemins de fer en termes d'offre et d'infrastructure ; elle remplace la « stratégie à long terme Rail ». Les objectifs de la perspective sont harmonisés avec les principaux objectifs stratégiques de la Confédération, notamment dans les domaines du territoire, du climat et des transports. Pour atteindre ces objectifs, trois orientations générales ont été définies en fonction des priorités d'action selon les types d'espace et les distances. Pour la mise en œuvre, il est recommandé de mettre l'accent sur les « courtes et moyennes distances ».

Pour vérifier l'adéquation, on se base sur les **caractéristiques inhérentes** aux trois orientations générales. Il s'agit de viser une très bonne adéquation à l'orientation générale « courtes et moyennes distances ». Si les effets des mesures concordent avec les objectifs de l'orientation générale « courtes distances », l'adéquation peut encore être considérée comme bonne. En revanche, si les mesures ne correspondaient qu'à l'orientation générale « longues distances », cela irait à l'encontre des objectifs de la perspective. Ces caractéristiques concernent les propriétés fondamentales de l'offre par rapport aux types d'espace (voir figure ci-dessous) ou aux distances, différenciées selon cinq segments de transport :

- Transport régional de voyageurs (TRV) : densifications de l'offre dans les centres/couronnes d'agglomération, entre les espaces intermédiaires et les agglomérations environnantes.

- Transport grandes lignes de voyageurs : densifications de l'offre et réductions de temps de parcours là où le rail n'est pas compétitif par rapport au TIM.

- Transport international de voyageurs : outre l'extension de l'offre dans le transport régional transfrontalier, l'accent est mis sur une meilleure mise en réseau et des améliorations ciblées dans le transport Grandes Lignes sur des distances pour lesquelles le train peut être compétitif par rapport à la voiture et à l'avion.

- Transport de marchandises (TM) intérieur/import/export : outre la mise en place ou l'accessibilité de plates-formes de transbordement intermodales et de plates-formes de logistique urbaine, l'accent est mis sur une extension ciblée des capacités.

- Transport transalpin de marchandises : outre la garantie des sillons et l'aménagement de plates-formes de transbordement intermodales, l'accent est mis sur une liaison avec l'axe est-ouest pour le transport en provenance et à destination de la Suisse.

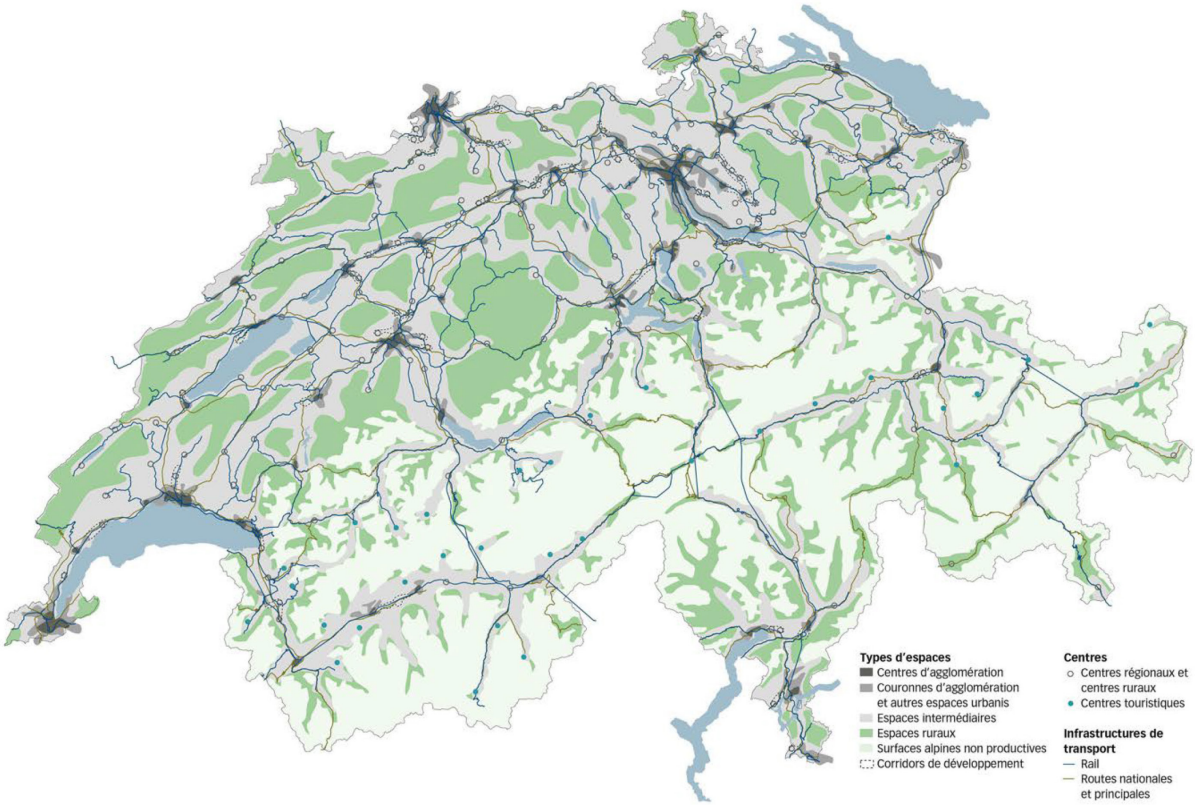

Figure : carte de base du développement territorial souhaité conformément à la vision Mobilité et espace 2050 (source : plan sectoriel des transports, partie Programme, ARE 2021)

L'évaluation est argumentative et descriptive. Les caractéristiques de l'offre décrites ci-dessus sont examinées pour les mesures et leur concordance avec les trois orientations générales. Le Conseil fédéral a recommandé l'orientation générale « courtes et moyennes distances » pour la suite de la perspective RAIL 2050 ; il s'agit en particulier du transport dans les agglomérations et des espaces intermédiaires vers les agglomérations ainsi qu'en périphérie des agglomérations. Les mesures qui correspondent aux intentions de cette orientation générale présentent une très bonne adéquation à la perspective RAIL 2050. Cette orientation générale se fonde sur l'orientation « courtes distances », qui se concentre en premier lieu sur le trafic d'agglomération. Les mesures qui sont au moins utiles au trafic d'agglomération présentent alors encore une bonne adéquation à la perspective RAIL 2050. La troisième orientation générale « longues distance » met en outre l'accent sur le transport grandes lignes. Cette orientation n'étant pas recommandée, les mesures qui s'y rapportent sont considérées comme allant plutôt à l'encontre de la perspective RAIL 2050. Il convient toutefois de prendre en compte les éventuelles répercussions des mesures relatives au transport grandes lignes sur le transport régional ou le trafic d'agglomération, de sorte que même les mesures relatives au transport grandes lignes peuvent éventuellement contribuer indirectement aux deux autres orientations générales. Le tableau ci-après montre le classement des éléments décrivant les orientations générales dans les différents segments du marché ferroviaire et permet ainsi d'orienter l'évaluation qualitative.

Il faut encore vérifier au préalable si la mesure est prise dans un domaine (corridor) où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au TIM (en termes de temps de parcours) ou si la mesure a des répercussions sur les temps de parcours dans d'autres domaines (corridors).

Transport régional de voyageurs	
Très bonne adéquation	Assure la densification de l'offre dans les centres et les couronnes d'agglomération ainsi que la desserte de base dans les zones rurales et la desserte des centres touristiques et permet une densification supplémentaire de l'offre entre les espaces intermédiaires et les agglomérations environnantes.
Bonne adéquation	N'assure « que » la densification de l'offre dans les centres et les couronnes d'agglomération ou « que » la desserte de base dans les zones rurales et la desserte des centres touristiques, ou ne permet « que » des densifications supplémentaires de l'offre entre les espaces intermédiaires et les agglomérations environnantes.
Contraire à la perspective RAIL 2050	Ne permet pas de densification de l'offre dans les centres et les couronnes d'agglomération ou entrave la desserte de base dans les zones rurales ou la desserte des centres touristiques ; et ne permet pas non plus de densifications supplémentaires de l'offre entre les espaces intermédiaires et les agglomérations environnantes.
Transport grandes lignes de voyageurs	
Très bonne adéquation	Outre les densifications de l'offre, permet aussi des réductions de temps de parcours sur des relations où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au TIM.
Bonne adéquation	Permet des réductions de temps de parcours sur des relations où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au TIM.
Contraire à la perspective RAIL 2050	Densification de l'offre ou réduction des temps de parcours entre les agglomérations où le rail est déjà compétitif.
Transport international de voyageurs	
Très bonne adéquation	Permet des densifications ciblées et/ou des réductions de temps de parcours dans le transport grandes lignes international (en particulier en concurrence avec le transport aérien à courte distance) et permet de développer l'offre dans le transport régional transfrontalier.
Bonne adéquation	Ne permet « que » des extensions de l'offre en transport régional transfrontalier ou « que » des densifications ciblées et/ou des réductions de temps de parcours dans le transport grandes lignes internationale (en particulier en concurrence avec le transport aérien à courte distance)
Contraire à la perspective RAIL 2050	Pas d'extension de l'offre possible.
Transport de marchandises intérieur / import / export	
Très bonne adéquation	Permet la mise en place d'autres plateformes de transbordement intermodales ou de logistique urbaine ou les rend accessibles, et permet une extension de capacité (sillons de l'axe est-ouest).
Bonne adéquation	Permet la mise en place de plateformes de transbordement intermodales ou de logistique urbaine ou les rend accessibles.
Contraire à la perspective RAIL 2050	Ne permet pas la mise en place de plateformes de transbordement intermodales ou de logistique urbaine ou ne les rend pas accessibles.
Transport transalpin de marchandises	
Très bonne adéquation	Permet (outre la garantie des sillons et l'aménagement de plateformes de transbordement intermodales) la liaison de sillons marchandises transalpins avec des sillons marchandises de l'axe est-ouest.

Bonne adéquation	Assure les sillons nord-sud conformément à la stratégie d'utilisation du réseau 2035 et permet l'aménagement de plates-formes de transbordement intermodales avec des fonctions de transport transalpin ou les rend accessibles.
Contraire à la perspective RAIL 2050	Rend impossible l'aménagement de sillons supplémentaires N-S et de plates-formes de transbordement intermodales.

Tableau : classement des éléments descriptifs de l'orientation générale dans les différents segments du marché ferroviaire comme base d'orientation pour l'évaluation qualitative

Ad d) Adéquation aux objectifs de développement territorial

Cet indicateur reste comme dans l'évaluation de l'EA 2035.

Les critères ci-après ont été développés pour déterminer la conformité des projets avec les objectifs du Projet de territoire Suisse (PTS). Les approches suivantes sont évaluées qualitativement dans le cadre d'une analyse comparative et pondérées à l'aide des facteurs suivants (chiffre entre parenthèses) :

- Contribution au maintien de la compétitivité et de la diversité de la Suisse (2)
- Contribution à une urbanisation ordonnée (3)
- Contribution à une utilisation économe du sol (1)

Un projet peut obtenir un maximum de 3 points. La fourchette des résultats s'étend de -3 à +3 points d'utilité.

Points	Classement
+3	Très bonne adéquation aux objectifs du développement territorial
+2	Bonne adéquation aux objectifs du développement territorial
+1	Adéquation aux objectifs du développement territorial
0	Neutre par rapport aux objectifs du développement territorial
-1	Conflits avec les objectifs du développement territorial
-2	Conflits importants avec les objectifs du développement territorial
-3	Conflits très importants avec les objectifs du développement territorial

Tableau: valeurs comparatives de l'indicateur « adéquation aux objectifs du développement territorial »

Les différentes approches sont précisées ci-après :

- Contribution au maintien de la compétitivité et de la diversité de la Suisse.
    - Le projet soutient-il un développement territorial polycentrique en améliorant les liaisons entre les centres métropolitain ainsi que les grands et moyens centres ?
    - Le projet permet-il la mise en réseau des centres ruraux et des régions touristiques alpines avec les centres supérieurs ?

- Le projet améliore-t-il l'intégration de la Suisse dans le réseau de transport international en la reliant aux principaux axes européens ou aux aéroports nationaux et internationaux ?
- Le projet contribue-t-il au développement approprié de la logistique en offrant des capacités supplémentaires pour le transport de marchandises entre les centres logistiques suisses (Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Aarau/Olten, Lucerne, Zurich, Saint-Gall) ?

Vu la pondération et l'échelle donnée, cette contribution est notée comme suit : somme de tous les indicateurs +0,5 / -0,5 point, facteur de pondération 2.

- Contribution à une urbanisation ordonnée
  - Le projet soutient-il les objectifs du PTS sur le développement de l'urbanisation ?

Vu la pondération et l'échelle donnée, cette contribution est notée comme suit : somme de tous les indicateurs +0,5 / -0,5 point, facteur de pondération 3.

- Contribution à une utilisation économe du sol
  - La mise en œuvre du projet nécessite-t-elle une occupation supplémentaire du sol ou l'infrastructure existante peut-elle être démantelée ?
  - La mise en œuvre du projet génère-t-elle des synergies ou des conflits avec des objets protégés d'importance nationale et des surfaces d'assolement ?
  - La mise en œuvre du projet génère-t-elle des synergies ou des conflits en matière d'urbanisme ?

Vu la pondération et l'échelle donnée, cette contribution est notée comme suit : somme de tous les indicateurs +0,5 / -0,5 point, facteur de pondération 1.

Annexe 3 : prévisions du trafic

L'élaboration du message 2026 se base sur des prévisions de trafic. Celles-ci sont issues des perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE, qui constituent une base stratégique du DETEC pour la planification des infrastructures.

Le message 2026 se basera sur la demande calculée en 2040.

Scénarios des perspectives d'évolution du transport 2050

Les calculs de l'évolution du transport dans les perspectives d'évolution du transport 2050 sont basés sur des scénarios pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises. Les quatre scénarios suivants ont été développés :

- **Scénario « Base » :** montre une évolution du transport conforme aux objectifs de la Confédération. Il constitue la base sur laquelle se fondent l'OFT et l'OFROU pour planifier l'offre et les infrastructures ainsi que pour examiner les programmes d'agglomération. Il remplace le scénario de référence qui figurait dans les perspectives d'évolution du transport 2040 publiées en 2016.

- **Scénario « Statu quo »** : s'inscrit dans le prolongement des tendances actuelles et repose sur un cadre réglementaire sans changement majeur par rapport à aujourd'hui.

- **Scénario « Société durable »** : part du scénario « Base » en supposant que les progrès technologiques seront mis à profit pour un développement durable accru.

- **Scénario « Société individualisée »** : part du scénario « Base » en supposant que les progrès technologiques seront mis à profit pour l'épanouissement individuel.

Les quatre éléments ci-après sont les mêmes dans les quatre scénarios :

- Évolution démographique et économie

- Infrastructure routière

- Offre de TP (2020 : horaire, 2025 : PLUR 2025, 2030 : PO 2025, dès 2035 : PO 2035)

Les scénarios se distinguent notamment grâce aux hypothèses suivantes :

- Aménagement du territoire, notamment eu égard à la répartition spatiale des habitants et des lieux de travail

- Coûts du transport de voyageurs (frais de stationnement, frais de carburant et d'électricité, internalisation des coûts externes, taxe sur le CO_2, subvention des TP, *Mobility-Pricing*, …) et du transport de marchandises (RPLP, taxe sur le CO_2, …)

- Taux d'occupation des automobiles, automatisation des véhicules, offres à la demande, coefficient d'utilisation de la capacité dans le transport de marchandises

- Vitesse vélo, diffusion de vélos électriques

- Taux de mobilité : nombre de trajets par personne et dans quel but (travail mobile, achats en ligne, …)

- Disponibilité automobiles et abonnements TP

Le DETEC a retenu le scénario « Base » comme base contraignante pour les programmes d'infrastructure. Par conséquent, les travaux sont fondés sur ce scénario.

Résultats du scénario « Base » des perspectives d'évolution du transport 2050 pour l'année 2040

Le scénario « Base » postule que la planification des transports et l'aménagement du territoire sont dûment mis en œuvre, par exemple en développant des zones urbaines vers l'intérieur ou l'urbanisation sur des sites bien desservis par les transports publics.

Les prestations de transport de voyageurs augmentent de 10 % d'ici 2040 (voir tableau ci-dessous), une croissance nettement moins forte que celle de la population (16 %). Cela s'explique notamment par l'hypothèse selon laquelle la tendance actuelle au travail à domicile se poursuivra. La part de la population active diminue en raison de l'évolution de la démographie. Alors que les trajets domicile-travail ont tendance à diminuer, les transports de loisirs augmentent. De plus, l'urbanisation favorise l'utilisation des transports publics, ainsi que la marche et le vélo. Les différences de coûts entre les voitures particulières et les transports publics (prix du CO_2, internalisation des coûts externes) expliquent également cette évolution prévue.

Les prestations de transport public augmentent de 20 % entre 2017 et le scénario « Base » en 2040 (de 26,0 à 31,3 milliards de personnes-km par an). Elles sont donc inférieures en 2040 aux prestations de transport indiquées dans le scénario de référence des perspectives de transport 2040 précédentes (33,6 milliards de voyageurs-km par an).

Moyen de transport	Prestation PT 2050 RÉEL 2017 (mrd VKM par an)	Prestations PT 2050 BASE 2040 (mrd VKM par an)	Évolution PT 2050 RÉEL 2017 - PT 2050 BASE 2040
Transport individuel motorisé (TIM)	91.0	96.2	5.7%
Transport public (TP)	26.0	31.3	20.4%
dont transport ferroviaire	21.1	25.8	22.6%
dont transport local	5.0	5.5	10.7%
Vélo	2.7	4.2	58.3%
Marche	4.9	5.7	17.1%
Somme	124.6	137.5	10.4%

Tableau : prestations de transport selon les perspectives d'évolution du transport 2050 en milliards de voyageurs-kilomètres par an pour 2017 et 2040, scénario « Base » et évolution en pour-cent

Les transports publics augmentent leur part des prestations de transport de 1,9 point de pourcentage (cf. figue ci-après).

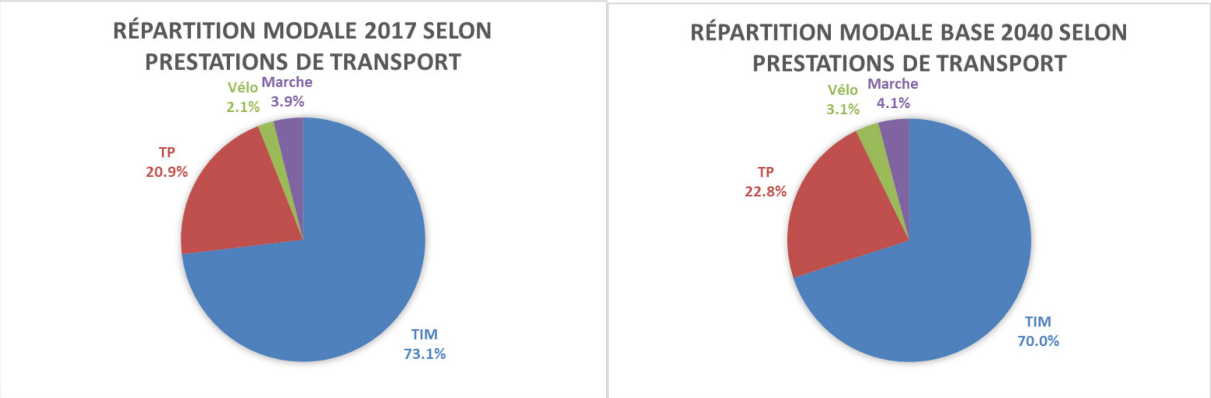

Figure : répartition modale selon les prestations de transport pour 2017 et 2040, scénario « Base »

Le transport de marchandises (route et rail) connaît certes une nette croissance de 24 % entre 2017 et 2040 dans le scénario « Base » (voir tableau ci-dessous), mais celle-ci est moins forte que la croissance économique (augmentation du PIB de 38 %). Cette situation s'explique par l'évolution de la branche et par une modification de la structure des marchandises (moins de carburant et de mazout, orientation vers les services). Le transport par camionnette gagne en importance, notamment en raison de l'augmentation du commerce en ligne. Dans l'ensemble, les marchandises transportées sont de plus en plus acheminées par le rail (augmentation de la répartition modale de 36,9 % à 39,6 %, soit plus 2,7 points de pourcentage).

Moyen de transport	Prestation PT 2050 RÉEL 2017 (mrd VKM par an)	Prestations PT 2050 BASE 2040 (mrd VKM par an)	Évolution PT 2050 RÉEL 2017 - PT 2050 BASE 2040	Répartition modale route/rail RÉEL 2017	Répartition modale route/rail BASE 2040
Route	17.2	20.4	*18.4%*	63.1%	60.4%
Rail	10.1	13.3	*32.4%*	36.9%	39.6%
Somme	27.3	33.7	*23.6%*	-	-

Tableau : prestations de transport selon les perspectives d'évolution du transport 2050 en milliards de tonnes-kilomètres par an pour 2017 et 2040, scénario « Base », modification en pour-cent et répartition modale

Au cours des 20 prochaines années, la croissance en transport de voyageurs et en transport de marchandises sera moins forte que prévu jusqu'ici. Les moteurs que sont la croissance démographique et la croissance économique ont moins d'impact que par le passé.

Traitement des prévisions du trafic dans le cadre du message 2026

Le développement et l'évaluation des mesures selon l'art. 1, al. 3, AF EA 2035 se basent sur les perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE.

Lors de l'évaluation des mesures de consolidation, les prévisions de trafic faites à l'époque pour l'EA 2035 seront reprises. Les perspectives d'évolution du trafic 2050 seront reprises dans la mesure du possible.