

Das Pendler-Dilemma: Was sind die Folgen für die Schweiz? Die raum- und volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns

Das Bundesamt für Verkehr BAV liess in zwei Studien die Folgen des Pendelns auf die Raumentwicklung und auf die Volkswirtschaft in der Schweiz untersuchen. Die grosse Mehrheit der Schweizer Erwerbstätigen sind Pendler. Seit den 90er Jahren sind vor allem die tangentialen Pendlerströme zwischen den suburbanen Gemeinden sowie von den ländlichen zu den suburbanen Regionen stark angewachsen. Auch die Zahl der Fernpendler zwischen den Grosszentren hat zugenommen. Der Nutzen dafür wird v.a. im besseren Arbeitsmarkt, der Clusterbildung von Unternehmen und dem wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Regionen gesehen. Da das Auto mit deutlichem Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ist, sind die negativen Effekte des zunehmenden Pendelns enorm: Zersiedelung, Stau, Lärmbelastung, Umweltverschmutzung, CO₂-Emissionen und Energieverbrauch. Eine quantitative Gegenüberstellung der volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile nehmen die Autoren jedoch nicht vor. Empfohlene Massnahmen sind die Internalisierung der positiven und negativen Effekte sowie die Kapazitätserhöhung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in und zwischen den Agglomerationen. Und hier liegt das Dilemma: Je mehr Menschen pendeln, desto besser werden die Verkehrsangebote, und damit werden die Anreize grösser, zu pendeln. (Sprache de, fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Verkehr BAV
BAV-Studien

www.bav.admin.ch
www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html

Le dilemme des pendulaires: quelles en sont les conséquences? Les effets sur le développement territorial et économique en Suisse

L'office fédéral des transports OFT a mandaté deux études sur les conséquences des déplacements pendulaires pour le développement territorial et l'économie nationale. La grande majorité des actifs suisses sont des pendulaires. Depuis le début des années 90, ce sont surtout les mouvements pendulaires tangentiels entre les communes suburbaines ainsi que les déplacements des zones rurales vers les centres suburbains qui ont fortement augmentés. Le nombre de pendulaires de longue distance a également augmenté entre les grandes agglomérations. Les avantages sont surtout vus dans le meilleur marché du travail, un meilleur réseautage des entreprises et un effet de compensation économique entre les différentes régions. La voiture étant le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, les effets négatifs de la croissance du nombre de pendulaires sont énormes: mitage du territoire, congestion du trafic, pollution sonore et environnementale, émissions de CO₂ et consommation d'énergie. Les auteurs n'ont cependant pas comparé quantitativement les avantages et inconvénients en termes économiques. Parmi les mesures conseillées, l'internalisation des effets positifs et négatifs ainsi que l'augmentation de la capacité et de la vitesse commerciale des transports publics dans et entre les agglomérations. Mais on se retrouve face au dilemme: plus les gens font la navette, plus l'offre de transport s'améliore, et plus ils sont incités à le faire. (langue: allemand et français)

Pour plus d'informations:

Office fédéral des transports OFT
Etudes de l'OFT

www.bav.admin.ch/index.html?lang=fr
www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html?lang=fr

05.04.2011



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports (OFT)

Les répercussions du trafic pendulaire sur le développement territorial en Suisse

Sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT), l'Institut des prestations de service public et du tourisme de l'Université de St-Gall, rebaptisé Institut de gestion systémique et de gouvernance du secteur public depuis le 1.1.2011, a étudié l'influence du trafic pendulaire sur le développement territorial en Suisse.

L'évolution enregistrée entre 1990 et 2000 fait apparaître que ce sont surtout les flux de pendulaires entre les communes suburbaines qui se sont beaucoup accrus. Ce trafic pendulaire tangentiel a notamment augmenté autour de Zurich, de Berne et de Genève. Les flux de pendulaires des zones rurales vers les centres suburbains ont aussi considérablement grossi. Entre les grands centres, ils ont enflé fortement, quoiqu'à un faible niveau de départ. Le nombre de pendulaires longues distances augmente, mais reste dans l'ensemble marginal puisqu'il est limité en général à une couche d'actifs hautement qualifiés et bien payés. Et la voiture est toujours de loin le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. La raison principale de la forte croissance du trafic ces dernières années n'est pas le déplacement professionnel, mais les déplacements de loisirs et d'achat.

Les auteurs mettent en évidence que l'éloignement croissant du domicile et du lieu de travail est favorisé par ce que l'accessibilité n'est plus aujourd'hui un facteur décisif ; grâce aux dimensions réduites de la Suisse et à la qualité de l'offre de transport, le trafic pendulaire n'est plus perçu comme un problème et passe de plus en plus à l'arrière-plan des critères de décision, après les conditions familiales, les prix de l'immobilier et les préférences personnelles. Le phénomène finit même par s'auto-alimenter : plus les gens font la navette, plus l'offre de transport s'améliore, et plus ils sont incités à le faire.

Si l'on considère les incidences du trafic pendulaire sur le développement territorial, il y a des avantages et des inconvénients : si la Suisse a pu conserver son urbanisation décentralisée, c'est parce qu'il était possible de faire la navette sans grands problèmes entre les zones rurales et les villes qui offrent davantage d'emplois. Et sans la main d'œuvre de ces zones rurales, les espaces métropolitains n'auraient pas réalisé leur croissance. Par ailleurs, le trafic pendulaire induit un fort mitage du paysage, et l'offre de transport améliorée a des effets de rétroaction pour les pendulaires, p. ex. une hausse des prix de l'immobilier en dehors des centres.

Les auteurs concluent qu'il faut certainement réagir à la croissance du petit nombre de pendulaires longues distances en adaptant la capacité, mais que la forte croissance du trafic pendulaire tangentiel au sein des zones suburbaines représentera un défi considérable pour l'avenir. Ils proposent quatre orientations du développement des transports publics (TP) :

- augmentation des capacités du trafic d'agglomération,
- aménagement des liaisons tangentielles dans les espaces métropolitains,
- accélération des liaisons entre les agglomérations et les espaces métropolitains,
- augmentations de la capacité des liaisons entre les espaces métropolitains.

En principe, il est nécessaire d'adapter l'offre de prestations des TP pour les pendulaires professionnels. C'est la seule manière d'absorber au moins en partie la croissance de ce trafic par les TP, faute de quoi le trafic individuel motorisé (TIM) augmentera encore considérablement.



[Schlussbericht Pendeln Raumentwicklung](#)

Dernière modification: 04.02.2011 | Dimension: 7012 kb | Type: PDF

[Retour à la vue d'ensemble Etudes](#)

[Message à un spécialiste](#)

Dernière mise à jour le: 04.02.2011

Office fédéral des transports (OFT)

info@bav.admin.ch | [Bases légales](#)

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03058/index.html?lang=fr>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports (OFT)

Les effets macroéconomiques des navetteurs

La grande majorité de la population active suisse sont des navetteurs. Sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT), BAK Basel a étudié les effets macroéconomiques de ce phénomène. Faire la navette a des effets positifs sur l'économie nationale et permet de densifier les activités économiques en certains endroits, ce qui stimule notamment le transfert de connaissances entre les entreprises. Les migrations journalières entraînent aussi une meilleure efficacité sur le marché du travail, car elles ouvrent aux employeurs et aux employés un plus grand marché de l'emploi. Enfin, elles encouragent un effet compensatoire entre les différentes régions. Toutefois, il en résulte aussi des conséquences néfastes : mitage, congestions de trafic et pollution de l'environnement. Les navetteurs réclament le développement d'infrastructures de transport. Les auteurs de l'étude plaident pour internaliser, par des mesures adéquates, tant les effets externes négatifs que les effets positifs, mais sans avoir procédé à une évaluation quantitative des avantages et des inconvénients. Ils ne disent donc pas si, du point de vue économique global, faire la navette est souhaitable ou non.

 [Schlussbericht volkswirt Pendeln](#)

Dernière modification: 04.02.2011 | Dimension: 339 kb | Type: PDF

[Retour à la vue d'ensemble Etudes](#)

[Message à un spécialiste](#)

Dernière mise à jour le: 04.02.2011

Office fédéral des transports (OFT)
info@bav.admin.ch | [Bases légales](#)

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03057/index.html?lang=fr>