

Communiqué de presse

Zurich/Genève, le 2 juin 2020

Impact du COVID-19 sur la mobilité : des assouplissements s'imposent

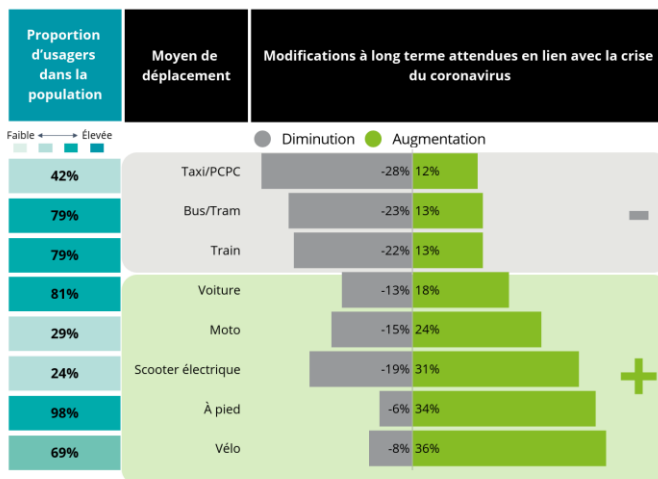
La crise du coronavirus va modifier durablement nos comportements en matière de mobilité. À l'avenir, [bon nombre de Suisses souhaitent emprunter moins souvent l'avion et les transports publics](#). En contrepartie, une enquête représentative menée par Deloitte Suisse montre une recrudescence des moyens de transport individuels qui regagnent en popularité. De nombreux usagers, craignant la contagion dans les transports en commun, envisagent désormais d'opter pour le vélo, le vélo électrique ou la voiture, ainsi que de travailler plus souvent à domicile. Il incombe aux entreprises et aux administrations de développer des solutions flexibles alliant la protection du climat aux impératifs de mobilité.

Les mesures visant à lutter contre la propagation du coronavirus ont restreint notre mobilité, nationale et internationale, d'une façon quasiment inédite. Avant la crise du coronavirus, l'Office fédéral de la statistique indiquait que chaque individu en Suisse passait [en moyenne près de 90 minutes par jour dans les transports](#), la moitié de cette durée étant consacrée à des activités de loisir. Au fur et à mesure que les mesures s'assouplissent, notre comportement futur en matière de mobilité se précise. À la mi-avril, Deloitte a conduit une enquête représentative auprès de 1'500 personnes vivant en Suisse et en âge de travailler, afin d'étudier l'impact sur le long terme de la crise du coronavirus sur le comportement de la population en matière de mobilité.

Nette recrudescence du transport individuel

L'enquête de Deloitte indique que l'utilisation du transport individuel va s'accroître aux dépens des transports publics, taxis et autres services de transport. Près d'un tiers des personnes interrogées pensent qu'elles se déplaceront à l'avenir plus souvent à pied, en scooter électrique (ou en trottinette électrique) ou en vélo, ce qui se fera très probablement au détriment des transports publics (voir figure). Près d'un quart des personnes interrogées prévoient de circuler moins souvent en train, en bus, en tram ou en taxi. Le transport individuel motorisé devrait lui aussi connaître un léger accroissement, notamment chez les jeunes. Une personne sur quatre (26%) de moins de trente ans estime qu'elle empruntera plus souvent la voiture et 29% indiquent vouloir utiliser plus fréquemment la moto.

Figure: Modifications à long terme du comportement individuel en matière de mobilité suite à la crise du coronavirus



Remarque : Les résultats correspondent aux réponses à la question « Pensez-vous que vous modifieriez à long terme votre propre comportement en matière de mobilité suite à ce que vous avez vécu durant la crise du coronavirus ? ». Les sondés avaient le choix entre les réponses suivantes : « augmentera », « diminuera », « restera inchangé », « je ne m'en sers pas du tout ». La figure illustre la part d'augmentation et de diminution des personnes qui utilisent le moyen de déplacement correspondant. L'écart par rapport à 100% est la part correspondant à la catégorie « restera inchangé ».

L'urbanisme au service d'un nombre accru de vélos et de piétons

« Notre enquête indique que c'est principalement le trafic cycliste et piétonnier qui va s'amplifier dans les centres urbains », déclare Philipp Roth, Responsable Secteur public chez Deloitte Suisse. « Des voix s'élèvent déjà pour réclamer une infrastructure plus cyclophile et respectueuse des piétons. Toutefois, les villes et les communes doivent aussi prendre conscience que des conditions plus attractives pour la circulation à vélo peut, dans certaines circonstances, diminuer les recettes des transports publics. Le péage routier pourrait également être une approche possible pour permettre de réguler le trafic individuel motorisé dans les zones urbaines et ainsi libérer plus d'espace pour le trafic cycliste et piétonnier. »

« Les tendances observées actuellement, comme celle de l'économie du partage, se renforceront pour le trafic individuel. Pour beaucoup de personnes, il est primordial de rester le plus flexible possible en termes de mobilité : scooter électrique, concepts de location de vélo et modèles de car sharing seront autant d'atouts précieux pour répondre à ces attentes. Les autorités devront en tenir compte dans les plans d'urbanisme et de transport », précise Philipp Roth.

La tendance du télétravail contribue aussi à moins solliciter les transports publics

La crise du coronavirus a également [modifié la façon de travailler des personnes en Suisse](#). L'enquête indique que, parmi les personnes actuellement encore en télétravail, beaucoup souhaitent à l'avenir continuer à exercer leur activité depuis leur domicile, tout au moins certains jours de la semaine. Ceci aura un effet notable sur le réseau de transports publics de plus en plus sollicité ces dernières années. D'après une étude du cabinet de conseil et de recherche [Ecoplan](#), une mise en place plus souple de postes et de plannings de travail peut contribuer à une réduction de fréquentation significative des transports publics : l'allègement potentiel aux heures de pointe par l'instauration de formes de travail flexibles est de l'ordre de 24% le matin et de 10% le soir.

« La crise du coronavirus a renforcé la tendance du télétravail », déclare Philipp Roth. « Il est important que les autorités en tiennent compte dans la planification des transports. La planification de projets d'infrastructures de transport, qui se chiffrent en milliards, doit être revue ou adaptée aux nouvelles circonstances. »

Moins de voyages en avion effectués à titre privé

D'après l'enquête de Deloitte, les personnes en Suisse pensent qu'elles tendront à moins utiliser l'avion ces prochaines années. Parmi les personnes interrogées et qui empruntent de temps en temps l'avion pour voyager, 27% pensent réduire la fréquence de leurs vols, et 13% pensent les augmenter.

L'enquête révèle également un léger revirement en faveur du trafic motorisé individuel, principalement chez les jeunes qui ont vocation à rester mobiles encore de nombreuses années. Si les moyens de transport visés par cette hausse ne sont pas à faibles émissions et que les jeunes empruntent à nouveau plus souvent la voiture, la politique suisse des transports, respectueuse du climat, pourrait dès lors être confrontée à un test grandeur nature.

Hausse du trafic individuel et taxe sur le CO₂

Les résultats de l'enquête menée par Deloitte montrent un recul des transports publics au profit de la mobilité individuelle. « Cette tendance ne devrait toutefois pas empêcher la Suisse de respecter, comme prévu, la réduction de CO₂ et d'instaurer une taxe incitative efficace », déclare Reto Savoia, CEO de Deloitte Suisse. Selon lui, la nouvelle loi sur le CO₂ crée de justes mesures d'incitation pour organiser un trafic globalement plus respectueux du climat tout en assurant la mobilité adéquate pour la population et l'économie à l'avenir.

« Si la Suisse applique à l'avenir la taxe sur le CO₂ aux carburants, elle devra aussi s'engager sur le plan international en faveur de solutions comparables. Les objectifs de réduction du CO₂ ne peuvent être atteints et le réchauffement climatique freiné que si un grand nombre de pays s'y emploient. » Par ailleurs, Reto Savoia tire déjà un premier bilan de la crise du coronavirus : « Pour les entreprises, la durabilité à l'heure du coronavirus ne consiste pas uniquement à protéger le climat, mais aussi à améliorer le niveau de sollicitation de tous les processus. »

L'heure est aux concepts de mobilité flexibles

Pour tenir compte de l'évolution des besoins en matière de mobilité, les autorités et les acteurs économiques devraient développer conjointement des concepts de mobilité flexibles. La crise du coronavirus a montré à tous que certaines entreprises et certains employés pouvaient choisir de façon très flexible le moment et le lieu d'exécution de nombreuses tâches sans que la collaboration n'en soit entravée.

« Dans la mesure du possible, les entreprises devraient maintenir une flexibilité de travail en termes de lieu et d'horaires. En même temps, il faut que les autorités adaptent l'organisation des flux de trafic, qu'elles encouragent les concepts de mobilité, tels que la location de vélos électriques, le partage de véhicules ou l'accès facilité aux trottinettes électriques, et organisent les moyens de transport en réseau. À l'avenir, nous devons créer davantage d'espaces dévolus aux modes de transports individuels, que cela bénéficie aux piétons, aux cyclistes ou aux voitures particulières à faibles émissions. L'heure est aux concepts urbains intelligents capables d'assurer une mobilité efficace, plus moderne et durable. La prise en compte de toutes les parties prenantes en la matière est un enjeu complexe », explique Philipp Roth.

Contact: Reto Savoia
Titre: CEO Deloitte Suisse
Tél.: +41 58 279 61 42
E-mail: rsavoia@deloitte.ch

Contact: Philipp Roth
Titre: Responsable Secteur public
Tél.: +41 58 279 61 42
E-mail: phroth@deloitte.ch

Contact: Michael Grampp
Titre: Economiste en chef
Tél.: +41 58 279 6817
E-mail: mgrampp@deloitte.ch

Contact: Adrian Zebib
Titre: Spécialiste Communication externe
Tél.: +41 58 279 61 42
E-mail: azebib@deloitte.ch

Comment le COVID-19 influence notre vie quotidienne, aujourd'hui et demain : [L'enquête de Deloitte](#)

Deloitte a réalisé entre le 10 et le 15 avril une enquête représentative en termes d'âge, de genre et de région auprès de 1'500 personnes vivant en Suisse et en âge de travailler (entre 16 et 64 ans). Parmi les personnes interrogées, plus de 1'000 étaient employées et 180 établies à leur compte.

Rendez-vous sur notre site Web suisse pour savoir [comment les organisations peuvent résister à la crise du coronavirus](#).

Notre [tableau de données COVID-19](#) montre comment l'économie suisse se redresse. Vous y trouverez des chiffres actualisés en permanence.

Deloitte Suisse

Deloitte compte parmi les principales sociétés suisses fournissant des services professionnels dans les domaines Audit & Assurance, Consulting, Financial Advisory, Risk Advisory et Tax & Legal. Avec plus de 2'000 collaborateurs répartis dans les villes de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lugano et Zurich (siège), Deloitte propose ses services à des entreprises et des institutions de toutes formes juridiques et de toutes tailles, opérant dans tous les secteurs d'activité.

Deloitte Suisse est une filiale de Deloitte North South Europe (NSE), société affiliée de Deloitte Touche Tohmatsu Limited ('DTTL'). Les sociétés affiliées de DTTL sont représentées dans plus de 150 pays, et comptent environ 310'000 collaborateurs.

Note aux rédacteurs

Dans le présent communiqué de presse, la désignation Deloitte fait référence à une ou plusieurs sociétés membres de Deloitte Touche Tohmatsu Limited ('DTTL'), une « UK private company limited by guarantee » (une société à responsabilité limitée de droit britannique). DTTL et son réseau de sociétés affiliées forment chacune une entité juridique indépendante et séparée. Pour une description détaillée de la structure juridique, veuillez consulter le site www.deloitte.com/ch/fr/about.

Deloitte SA est une filiale de Deloitte NSE LLP, une société affiliée de DTTL. Deloitte NSE LLP et DTTL, en tant que telles, ne fournissent pas de services aux clients. Deloitte SA est une société d'audit agréée et surveillée par l'Autorité fédérale de surveillance en matière de révision (ASR) et par l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA).



© 2020 Deloitte SA Tous droits réservés.