

## L'avenir de la mobilité en Suisse

La Suisse est ouverte aux tendances de la mobilité, les préoccupations concernant les mesures réglementaires sont plus importantes que celles concernant les nouvelles technologies.

Avril 2021

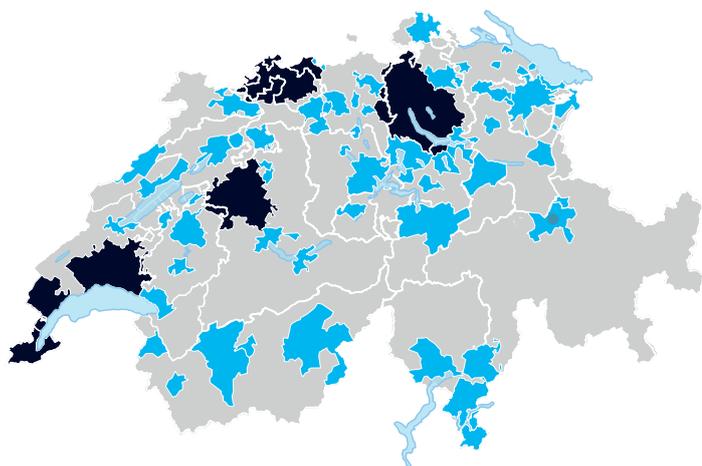
Par rapport au niveau international, la Suisse est considérée comme un pionnier en matière de mobilité, notamment dans le domaine des transports publics. Toutefois, malgré cette prémisse, les défis à relever sont importants, notamment en raison de la forte croissance de la demande de transport pour le trafic de passagers et de marchandises. L'expansion des infrastructures ne suffisant pas à elle seule à répondre à ces besoins, d'autres approches de la gestion de la demande de transport, telles que la tarification de la mobilité, font l'objet de discussions. Mais en même temps, des offres et des technologies telles que la micromobilité ou l'électromobilité ouvrent de nouvelles possibilités pour rendre la mobilité plus efficace.

Afin de mieux comprendre les possibilités et les effets possibles des tendances pertinentes en matière de mobilité, McKinsey & Company a mené une étude pour connaître l'opinion des particuliers et des entreprises sur la mobilité à l'avenir. À cette fin, l'enquête ACES de McKinsey, déjà bien établie, a également été menée en Suisse pour la première fois à l'automne 2020 avec 1000 consommateurs, et a été complétée par des questions spécifiques à la Suisse auprès de 1000 particuliers. Elle a été complétée par une enquête structurée auprès de 40 entreprises de divers secteurs et dans différentes régions de Suisse.

### Résultats les plus importants

**1. Du point de vue de la mobilité, il n'y a pas une seule Suisse, mais trois.** Au sein de la Suisse, il existe de grandes différences en termes d'utilisation de la mobilité et de défis à relever: d'une part, la forte densité et le prix élevé des terrains entraînent des niveaux particulièrement élevés de congestion et de pression sur les stationnements dans les grandes villes, mais ouvrent aussi des opportunités pour des services de transport alternatifs, tels que des transports publics à haute densité ou des services de mobilité partagée. En revanche, dans les régions rurales, où vit 34% de la population suisse, la voiture reste le moyen de transport dominant, notamment en raison du manque d'alternatives.

La Suisse est divisée en 3 régions: Grandes villes, villes moyennes et zones rurales



KPI	Grande ville Agglomération > 250,000	Ville de taille moyenne Agglomération > 50,000	Région rurale Agglomération > 50,000
<b>Population</b> en millions d'habitants	3,4	2,3	2,9
<b>Densité de la population</b> en millions d'habitants/km <sup>2</sup>	828	398	88
<b>Degré de motorisation</b> en voitures/milliers d'habitant	487*	545	612
<b>Accès aux transports public**</b> à une distance de l'arrêt de la ligne principale de transport public, en mètres	200 - 500	300 - 750	> 750
<b>Disponibilité de services de mobilité alternatifs</b> (par exemple, Uber, vélos en libre-service, etc.)	Oui	Partiel	Non
<b>Congestion aux heures de pointe</b> temps perdu par année en heures	35 - 50	10 - 30	< 10
<b>Besoin de stationnement</b> en location mensuelle pour une place de parking au centre ville, en CHF	200 - 400	100 - 180	< 100

\* Ville de Zurich: 351

\*\* D'après la note ARE: Grande ville A/B, ville moyenne B/C, zone rurale C ou source faible

Source: Statistiques des villes suisses 2020 (Office fédéral de la statistique), 2019 Global Traffic Scorecard (Irixx)

**2. L'acceptation des transports publics est très élevée en Suisse - pour 59% des Suisses, il s'agit du moyen de transport le plus populaire pour se rendre au travail.** Néanmoins, même les services de transport public de première classe existants ne suffisent pas à desservir la majorité des déplacements; 65 % des distances sont encore effectués en voiture.

**3. La congestion et la disponibilité des parkings sont actuellement les principaux défis du système de transport Suisse.** D'autres problèmes, tels que le manque d'accessibilité aux transports publics ou les frais de transport, ne concernent que des régions ou des secteurs spécifiques.

**4. Les Suisses sont ouverts aux véhicules électriques.** 32% des Suisses envisagent d'acheter une voiture entièrement électrique et les entreprises sont même prêtes à accepter des coûts plus élevés pour électrifier leurs flottes. En même temps, 71% de la population souhaite l'interdiction des camions diesel dans les villes.

**5. 53% de la population des grandes agglomérations sont favorables à un péage urbain.** 57% des résidents ruraux et une majorité des entreprises interrogées sont contre de telles mesures, d'autant plus qu'ils manquent souvent d'alternatives attractives au transport routier privé.

**6. 56% des entreprises interrogées s'attendent à une détérioration de leur rentabilité due à des tarifications de la mobilité.** De nombreuses entreprises sont sceptiques car, si elles s'attendent à des coûts plus élevés pour l'utilisation du réseau routier, elles peuvent difficilement estimer les avantages concrets, tels que les gains de temps.

**7. Les industries dépendent de la mobilité de manières très différentes.** Seuls des secteurs très spécifiques sont directement dépendants de la mobilité, comme le secteur de la logistique, le commerce de détail, l'artisanat ou la restauration. Ensemble, ces secteurs emploient un peu plus de 30% de la main-d'œuvre.

**8. L'incertitude réglementaire a un impact direct sur la volonté d'investir, en particulier en ce qui concerne les petites entreprises.** Les entreprises sont beaucoup plus critiques à l'égard d'une nouvelle intervention réglementaire dans le système des transports que les particuliers. Cependant, ce ne sont pas seulement les interventions concrètes elles-mêmes qui pèsent sur les entreprises - l'incertitude quant à l'orientation de la politique de mobilité à moyen terme (en ce qui concerne les restrictions de stationnement, les taxes sur le CO2, etc.) amène déjà certaines des entreprises interrogées à reporter leurs investissements.

**9. La COVID-19 apporte un certain soulagement à court terme au système de transport, avec 20% d'heures de congestion en moins à Zurich en 2020.** Comme les entreprises interrogées s'attendent à continuer à dépendre davantage des bureaux à domicile à l'avenir, une partie de ce soulagement pourrait se poursuivre. Toutefois, cela ne suffira guère à apporter une solution durable aux problèmes de la circulation.

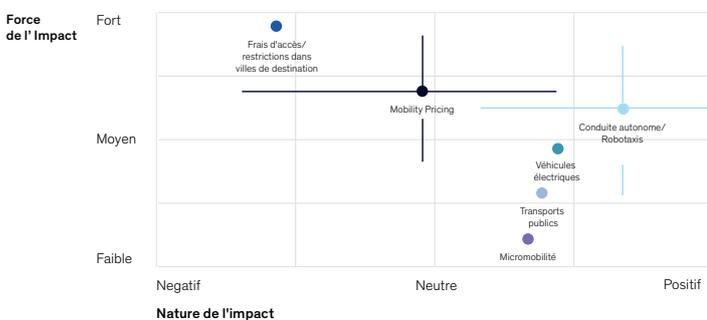
## Les entreprises par rapport aux individus ont une opinion moins uniforme

Par rapport aux particuliers, les entreprises ont une opinion moins uniforme en ce qui concerne les problèmes de mobilité, qui diffèrent à leur tour selon le secteur d'activité. Alors que les nouvelles technologies et offres sont généralement perçues de manière plutôt positive, les mesures réglementaires sont généralement considérées de manière plutôt critique - surtout dans les cas où les avantages concrets pour les entreprises (comme les gains de temps) sont difficiles à prévoir.

### Les entreprises reconnaissent les opportunités offertes par les nouvelles technologies et les nouvelles offres, mais voient des effets négatifs au niveau de la réglementation

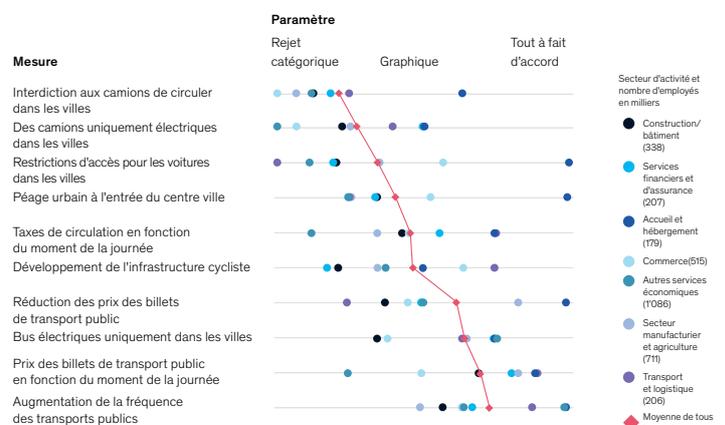
Évaluation de l'enquête auprès des entreprises

Comment les nouvelles tendances en matière de mobilité affecteront-elles votre entreprise?



Note: Les barres montrent la dispersion des réponses (le cas échéant).  
Source: McKinsey-Unternehmensbefragung in der Schweiz 2020/21

### Les entreprises critiquent les frais supplémentaires ou les restrictions - l'optimisation du transport public trouve un écho favorable.



Source: McKinsey Unternehmensbefragung in der Schweiz 2020/21

## Auteurs

Henrik Becker, Associate, Zurich | Thibaut Müller, Partner, Genève | Florian Nägele, Partner, Zurich | Marco Ziegler, Senior Partner, Zurich

## Contact

Dominic Baumann | Head of Communication | McKinsey & Company, Zurich | +41 44 876 8777 | Dominic\_Baumann@mckinsey.com