Nouvelle popularité du transport individuel motorisé

Les jours ouvrables, la gare centrale de Zurich voit passer près d'un demi-million d'usagers par jour, tandis que celle de Berne en accueille environ 200 000 et celle de Lausanne, quelque 100 000. «En temps normal, chaque train et chaque grande gare est une manifestation de masse, une chose intolérable en ces temps de pandémie», écrivait le NZZ en montrant comment le comportement de mobilité avait changé durant la crise du coronavirus. Celles et ceux qui devaient travailler, mais ne souhaitaient pas prendre les transports publics pour des raisons évidentes, se sont en quelque sorte réfugiés dans leur voiture. La crise du coronavirus a donné un nouvel élan au transport individuel motorisé (TIM): le sentiment de sécurité individuelle semble influencer fortement le choix du moyen de transport en ce moment, et la voiture privée, véritable sas de protection, offre une sécurité que les transports publics ne peuvent pas garantir.

La pandémie de COVID-19 a poussé la population à remettre en question son comportement de mobilité et à apprécier encore plus les avantages de la voiture. D'ailleurs, la hausse des capacités dans les transports publics n'y changera pas grand-chose à moyen terme: l'utilisation de la voiture a connu une progression disproportionnée après le confinement en mars par rapport aux transports publics. Les concessionnaires d'occasions ont enregistré des chiffres records cet été, et cela n'est pas seulement dû aux difficultés de livraison concernant les véhicules neufs. Les garagistes parlent de clients qui ont explicitement acheté une voiture pour être plus indépendants.

Étude de marché de l'UPSA confirmée

Tout cela confirme ce qu'une étude de marché représentative de l'institut LINK, mandaté par l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) en octobre 2019, a déjà démontré, à savoir la grande importance de la voiture au sein de la population*. 63 % de toutes les personnes interrogées, toutes générations confondues, ont confirmé que la voiture leur permet de gagner du temps. Ce qui est remarquable, c'est que la voiture n'est pas simplement un moyen de locomotion: plus de la moitié des personnes interrogées (55 %) aiment conduire. En revanche, seuls 20 % considèrent la voiture comme une charge financière. Au contraire: deux tiers des participants à l'enquête ont clairement l'intention de dépenser autant à l'avenir pour leur voiture, voire plus. De plus, seuls 16 % de la population envisagent l'autopartage. Dans le même temps, lorsqu'il s'agit de faire des économies sur le plan de la mobilité, seuls 9 % sont prêts à remettre en question le statut de la voiture.

Les changements et l'importance accrue du transport individuel motorisé ont été examinés par plusieurs sociétés de conseil au cours des derniers mois. Deloitte (Suisse) en conclut que les expériences extraordinaires faites durant la crise du coronavirus auront des effets durables sur le comportement de mobilité et a questionné 1500 Suissesses et Suisses à ce sujet au printemps.

Résultat de l'enquête représentative: le transport individuel augmente, et les transports publics ainsi que les prestations de transport privées en font les frais. Environ un quart des personnes interrogées se déplacent moins en train, bus, tram ou taxi. Le TIM, en revanche, continuera de progresser, en particulier chez les moins de 30 ans.

Une étude actuelle de la société de conseil McKinsey obtient les mêmes résultats: à l'avenir, bon nombre de clients ne baseront pas le choix de leur moyen de transport uniquement sur le prix et le confort, mais aussi sur le risque de contagion perçu. «Cela signifie que les personnes possédant une voiture de tourisme l'utiliseront encore plus», écrit McKinsey.

L'institut de recherche sur les transports du centre aérospatial allemand *(Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, DLR)* en tire des conclusions similaires: «Il est évident que la pandémie de coronavirus a changé notre comportement de mobilité de façon fondamentale.» Selon la directrice du DLR, Barbara Lenz, de nombreux facteurs semblent indiquer que la voiture sera le grand gagnant à l'issue de cette crise. «Dans le contexte de la crise du coronavirus, on peut parler d'une véritable renaissance de la voiture de tourisme», affirme-t-elle.

Ces affirmations sont appuyées par un sondage réalisé par le club automobile allemand ADAC *(Allgemeine Deutsche Automobil-Club)* en Allemagne au printemps 2020 auprès de 2145 personnes. 61 % des personnes interrogées ont indiqué qu'à l'avenir, leur utilisation de la voiture ne changerait pas ou augmenterait.

En complément de l'enquête, nous avons posé trois questions supplémentaires à Philipp Roth, partenaire principal chez Deloitte (Suisse):

Quel rôle la voiture jouera-t-elle à l'avenir dans le comportement de mobilité des Suisses? À quel point son importance en tant que moyen de transport va-t-elle évoluer?
Philipp Roth: Le transport individuel continuera de jouer un rôle central à l'avenir. En particulier dans les régions rurales, ses avantages par rapport aux transports publics sont considérables. En ville, l'offre des TP combinée aux modèles de partage offre des options intéressantes. Les vélos électriques aussi connaissent un véritable boom. Les modèles rapides et de qualité permettent de parcourir sans difficulté de longues distances, qui étaient en général parcourues en voiture ou à moto avant.

Selon vous, quelles sont les répercussions sur le secteur automobile?
C'est difficile à dire. Les deux grandes tendances, à savoir l'autopartage et l'électrification, continueront certainement d'influencer fortement le marché automobile. S'y ajouteront à long terme des services de transport autonomes dans les régions urbaines. Selon une étude récente de Deloitte (Allemagne), ces services ont le potentiel de modifier de façon radicale l'utilisation des voitures privées et des autres moyens de transport. Sur la base du modèle de cette étude, le parc automobile urbain pourrait diminuer de 20 %, mais l'utilisation accrue des véhicules pourrait tout de même entraîner une hausse du trafic. D'une façon ou d'une autre, je crois qu'il faut un changement de mentalité, en particulier dans la formation des prix, afin de préserver l'attrait. De plus, les offres devraient être combinées.

Pourquoi l'utilisation de la voiture augmentera-t-elle davantage parmi les moins de 30 ans que dans les autres classes d'âge?
Je ne peux qu'émettre des hypothèses, nous n'avons pas interrogé les participants à l'étude sur leurs motifs. Peut-être que les plus jeunes utilisaient la voiture peu fréquemment jusqu'alors, raison pour laquelle ils présentent davantage le potentiel d'y recourir plus souvent à l'avenir.

* Étude disponible auprès de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, Serina Danz (serina.danz@agvs-upsa.ch), 031 307 15 43.