

Communiqué de presse sur l'indice d'accessibilité du BAK

L'accessibilité européenne se détériore de 44 minutes à cause du coronavirus.

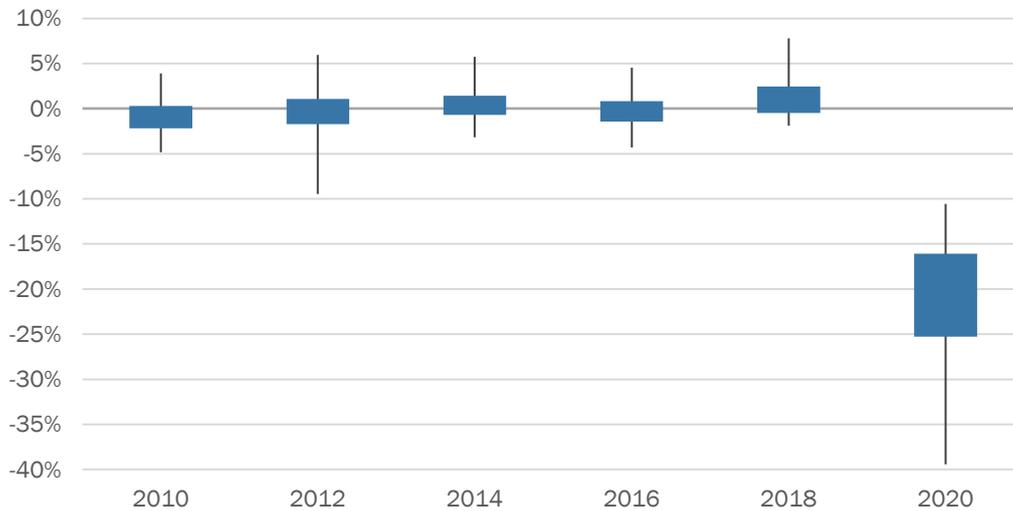
BAK Economics, 17.12.2021 (Bâle/Berne/Lugano/Zurich) – Les restrictions de voyage imposées en 2020 comme mesure contre la propagation du coronavirus ont considérablement compliqué les déplacements. En conséquence, l'offre de transport, notamment les liaisons aériennes, a été considérablement réduite. Même lorsque les déplacements étaient possibles, le temps de trajet entre les grandes villes d'Europe - sans tenir compte des interdictions de voyager ou du poids des obligations en matière de tests et de quarantaine - a augmenté de 44 minutes en moyenne l'année dernière par rapport à 2018. Cela a considérablement détérioré l'accessibilité de toutes les régions européennes. Dans une perspective historique, la pandémie a fait reculer l'accessibilité d'au moins 20 ans. C'est ce que montrent les chiffres actuels de l'indice d'accessibilité BAK, qui est régulièrement mis à jour par BAK Economics pour le compte des cantons d'Argovie, de Bâle-Ville et de Zurich.

L'indice d'accessibilité BAK pour les déplacements en Europe s'est détérioré en moyenne de 20 % en 2020 par rapport à 2018. Cela correspond à un temps de trajet supplémentaire de 44 minutes en moyenne sur toutes les liaisons entre les 412 villes étudiées. La baisse de l'accessibilité continentale est considérable et touche toutes les régions d'Europe. La majorité des sites étaient moins accessibles en 2020 qu'en 2000, année où la mesure systématique de l'accessibilité a débuté. Les pertes les plus importantes sont observées dans les régions périphériques, qui comprennent principalement la Scandinavie et une grande partie de l'Europe de l'Est. Des pertes moins fortes ont été mesurées à proximité des quatre grands aéroports d'Amsterdam, de Francfort, de Londres et de Paris, qui, en raison de leur situation centrale, étaient encore relativement bien reliés entre eux, même en cas de pandémie. Dans l'ensemble, cependant, les différences entre les régions sont modérées et peuvent être attribuées principalement à la situation géographique. Il n'est pas possible de déterminer les effets directs des mesures prises en raison du coronavirus sur l'ampleur des pertes d'accessibilité.

Dans les 26 capitales cantonales suisses, les pertes d'accessibilité sont dans la moyenne des principaux sites européens. Bâle est la ville médiane en termes de pertes d'accessibilité continentale. Cela signifie que la moitié des villes européennes ont perdu plus que Bâle et l'autre moitié moins. Lugano, en revanche, est la ville qui connaît le plus petit déclin en Suisse. L'ouverture du tunnel de base du Ceneri a modéré les pertes liées au coronavirus. En Suisse, la proximité ou la dépendance d'un aéroport national a été un désavantage. Les sites ayant une forte proportion de vols ont perdu davantage sur l'indice d'accessibilité que ceux qui dépendent peu du trafic aérien. C'est pourquoi Zurich et Genève ont été parmi les plus grands perdants en Suisse. Toutefois, l'accessibilité de Zurich reste la meilleure de tous les cantons. Elle est suivie par Bâle et Aarau, qui ont gagné des positions au détriment de Genève. Dans l'ensemble, les différences de pertes d'accessibilité ne sont pas très prononcées et les changements dans le classement des capitales cantonales par rapport à 2018 ont été

moindres. Seule Lugano a réussi à améliorer son classement de quatre positions grâce au tunnel de base du Ceneri.

Pertes historiques d'accessibilité continentale



Boxplot des pertes et des gains d'accessibilité continentale, 2010-2020, en %; box bleu = intervalle entre 1er et 3ème quartile; lignes = intervalle entre le 5%- et le 95%- des quantiles.
Source : BAK Economics

En plus de l'accessibilité continentale en Europe, BAK Economics mesure également l'accessibilité globale aux destinations hors du continent européen. Le tableau est analogue à celui de l'accessibilité en Europe, marqué par une détérioration drastique de l'accessibilité globale. Les voyages à l'étranger prenaient en moyenne près de deux heures de plus qu'avant la pandémie. Les villes suisses ont également subi des pertes importantes. Les pertes de la plupart des capitales cantonales se situent juste en dessous de la moyenne des sites européens.

Il sera décisif pour le développement et l'attractivité futurs des régions de savoir si, à quelle vitesse et sous quelle forme ces pertes d'accessibilité seront compensées après la fin des restrictions liées à la pandémie. L'accessibilité est en effet la pierre angulaire d'un monde moderne et bien connecté et exerce une influence considérable sur l'attractivité d'un site. Bien que l'on puisse s'attendre à un effet de rattrapage considérable, il n'est pas certain que l'on puisse récupérer immédiatement et complètement plus de 20 ans d'améliorations en matière d'accessibilité. Du point de vue de l'attractivité des sites, il est également important d'examiner si l'amélioration de l'accessibilité est maintenue en général ou si la concentration sur certains centres augmente. Des conditions d'implantation attractives dans toutes les régions du pays sont essentielles, surtout pour une Suisse décentralisée.

Accessibilité comme facteur de localisation : les indices d'accessibilité de BAK

Afin d'évaluer quantitativement et de comparer l'accessibilité des sites, on calcule une valeur d'indice qui indique l'effort nécessaire (en termes de temps) pour atteindre les activités économiques de la région cible depuis un lieu d'origine. Le produit intérieur brut des régions de destination (en tant que mesure de l'attractivité des activités économiques correspondantes dans la région de destination) est évalué avec le temps de trajet nécessaire. En d'autres termes, plus une région cible peut être atteinte rapidement, plus le poids du PIB qui entre dans le calcul de l'indice d'accessibilité de la localisation est élevé. BAK Economics effectue régulièrement ces calculs depuis 2002, en distinguant l'accessibilité globale, continentale et régionale, chacune d'entre elles couvrant une zone cible distincte.

L'**indice d'accessibilité globale** mesure la connexion avec les régions situées en dehors de l'Europe. Il contient 138 destinations en Amérique du Nord et du Sud, en Asie, en Afrique et en Océanie, couvrant ainsi l'ensemble de l'économie mondiale hors Europe. Les temps de trajet tiennent compte du temps d'accès du centre-ville à l'aéroport, de la durée du vol (y compris les temps de transfert) et du trajet de l'aéroport de destination au centre-ville de destination. La moyenne de l'option la plus rapide sur cinq jours ouvrables différents est calculée.

L'**indice d'accessibilité continentale** évalue les temps de trajet entre 412 lieux en Europe (représentant l'ensemble de l'économie européenne). Il prend en compte les temps de trajet par avion, par route et par train, ainsi que leurs combinaisons, pour déterminer les options de voyage de ville à ville les plus rapides dans six fenêtres temporelles différentes d'une journée de travail. Dans la zone intra-européenne, un schéma diurne prévaut avec une arrivée en début de matinée et un retour en soirée. Par conséquent, les liaisons de transport disponibles le matin ont un poids plus élevé dans l'indice que celles du soir.

L'**indice d'accessibilité régionale** comprend les liaisons entre toutes les communes suisses et les pays voisins. L'accessibilité régionale vise à évaluer les possibilités d'accès par le système de transport régional et comprend donc principalement les trajets réguliers tels que les trajets domicile-travail. Il existe un indice pour le transport motorisé privé et un autre pour le transport public.

L'indice d'accessibilité BAK est collecté pour le compte des cantons d'Argovie, de Bâle-Ville et de Zurich. De plus amples informations et publications sont disponibles sur www.bak-economics.com.

Contact

Martin Eichler

Direction, chef économiste

T + 41 61 279 97 14

martin.eichler@bak-economics.com