

TASKFORCE UIC COVID-19

GESTION COVID-19

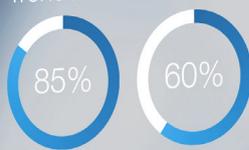
RAILsilience, retour sur les rails

Première estimation de l'impact économique mondial de Covid-19 sur le transport ferroviaire
Juillet 2020

Assets



Trends



CTMX	0.45	▲	+0.45%
FTR	-0.23	▼	-2.34%
CSCO	-1.01	▼	-1.89%
CHK	0.02	▲	+0.21%
AAPL	+2.58	▲	+3.05%
PRTO	-0.14	▼	-1.42%
AMZN	-0.73	▼	-0.90%



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

Table des matières

1.	INTRODUCTION	5
1.1	Taskforce UIC Covid-19.....	5
1.2	Impacts économiques de Covid-19 sur le transport ferroviaire	6
1.3	Méthode.....	6
2.	SECTEUR VOYAGEURS	9
2.1	Scénario de reprise lente.....	9
2.1.1	Année 2020	10
2.1.2	Année 2021	12
2.2	Reprise rapide	13
2.2.1	Année 2020	13
2.2.2	Année 2021	14
2.3	Résumé des pertes Voyageurs	15
3.	SECTEUR MARCHANDISES	17
3.1	Scénario de reprise lente.....	17
3.1.1	Année 2020	17
3.1.2	Année 2021	19
3.2	Scénario de reprise rapide.....	20
3.2.1	Année 2020	21
3.2.2	Année 2021	22
3.3	Résumé des pertes de revenus du trafic marchandises	23
4.	MESURES DE SOUTIEN ECONOMIQUE	25
4.1	Court-moyen terme.....	26
4.2	Résumé des mesures de soutien économique	28
5.	CONCLUSION.....	29

RÉSUMÉ

La taskforce UIC Covid-19 a réalisé une analyse d'impact sur les revenus concernant l'impact de la pandémie Covid-19 sur le secteur ferroviaire. L'analyse est basée sur les données fournies par les membres du groupe de travail UIC Covid-19, qui ont été collectées en mai 2020 via des questionnaires, ainsi que sur des recherches documentaires menées par la taskforce UIC.

En raison de la gravité de l'arrêt de l'activité et autres restrictions imposées par le gouvernement, des limitations des voyages et de la récession mondiale attendue associées à cette crise économique historique et sans précédent, et sur la base d'un modèle de reprise lente, l'UIC estime que les revenus des voyageurs et du fret pourraient perdre jusqu'à 125 milliards de dollars au total pour 2020 et 2021. Pour un modèle de reprise rapide, c'est-à-dire une forte reprise fin 2020 et 2021, l'UIC estime que les revenus de l'industrie, des passagers et du fret pourraient perdre jusqu'à 78 milliards de dollars.

Bien qu'il ne soit pas clair si le virus se développera davantage, si une deuxième ou même une troisième vague se produira et entraînera des pertes supplémentaires, presque toutes les entreprises ferroviaires ont pris des mesures immédiates pour adapter leur exploitation afin de maintenir la capacité minimale requise et de réduire tous les coûts. Les membres de l'UIC ont exprimé leurs meilleures pratiques à cet égard, ont partagé leur expertise et leur expérience dans un espace de travail dédié UIC Covid-19 sur l'extranet de l'UIC <https://extranet.uic.org/index.php> où les six documents d'orientation publiés entre février et août 2020 sont mis à disposition en ligne.

Le secteur ferroviaire traverse une crise historique sans précédent qui appelle des mesures économiques gouvernementales. Les membres ont exprimé leur préférence pour des contributions financières directes, bien que plusieurs autres options puissent être envisagées : baisse des charges d'infrastructure, diminution / élimination de la TVA et d'autres taxes, prêts garantis, règles du jeu équitables entre tous les modes de transport. Plusieurs autorités gouvernementales ont déjà indiqué que des mesures économiques appropriées seront prises pour soutenir le secteur ferroviaire, conformément à la priorité accordée à un secteur ferroviaire compétitif par rapport aux autres modes de transport.



1. INTRODUCTION

1.1 TASKFORCE UIC COVID-19

En février 2020, l'UIC a mis en place une taskforce pour travailler avec ses membres, des experts et des associations de transport ferroviaire pour partager et fournir des informations sur la crise actuelle causée par le coronavirus (Covid-19) et ses conséquences pour le secteur du transport ferroviaire. Peu de temps après, le besoin d'orientations a conduit le groupe de travail à produire plusieurs documents opérationnels.

En mars 2020, le premier document d'orientation, « Gestion de Covid-19 - Guide pour les acteurs ferroviaires » a été publié, rassemblant des mesures potentielles dans le but d'aider les acteurs ferroviaires et de fournir des informations fiables sur les défis spécifiques du rail en ce qui concerne ce communicable maladie.

En avril 2020, un deuxième document d'orientation, « Mesures potentielles pour rétablir la confiance dans les voyages en train après la pandémie de Covid-19 », a été publié, énumérant les différentes mesures que les acteurs ferroviaires pourraient prendre pour accroître le sentiment de sécurité des passagers.

En mai 2020, un troisième document d'orientation, « RAILSilience - Comment le secteur ferroviaire a combattu Covid-19 pendant le confinement », a été publié, montrant la situation pendant les fermetures et les mesures mises en place par le secteur ferroviaire pendant la phase de lutte contre l'épidémie.



Gestion de Covid-19 Une série de mesures potentielles (Mars 2020)	Gestion de Covid-19 Mesures potentielles pour retrouver la confiance dans le transport ferroviaire après la crise Covid-19 (Avril 2020)	Gestion de Covid-19 RAILsilience – Comment le secteur ferroviaire a combattu Covid-19 pendant le confinement (Mai 2020)	Gestion de Covid-19 RAILsilience – Retour sur les Rails (Juin 2020)	Gestion de Covid-19 RAILsilience – Masques, ventilation et distanciation sociale (Juillet 2020)
--------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

En juin 2020, un quatrième document a été publié : « Management of Covid-19 : RAILSilience, Retour sur les Rails », alors que les membres de la taskforce UIC Covid-19 se mobilisaient en envisageant comment ils pourraient continuer à être RAILSilient après les confinements, c'est-à-dire en préparation pour la reprise dans les pays où les gouvernements exigeaient des restrictions de service, et sinon, pour une augmentation du nombre de voyageurs utilisant les trains.

Un cinquième document couvrant les thèmes « masques, ventilation et distanciation sociale » clarifie le paysage des masques et leur utilisation, aborde les avantages d'une ventilation appropriée et leur impact sur la distanciation sociale.

Tous ces documents d'orientation sont disponibles en ligne : <https://uic.org/covid-19>.

1.2 IMPACTS ÉCONOMIQUES DE COVID-19 SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Outre ces enquêtes opérationnelles sur toutes les mesures d'hygiène spécifiques supplémentaires visant à protéger les employés et les voyageurs et à contenir la propagation du virus, des questions se sont également posées sur l'impact économique subi par le secteur tant pour le fret que pour les voyageurs. Ce document établit une estimation de l'impact sur les revenus de la pandémie de Covid-19 sur le secteur ferroviaire.

Des interruptions de service et une reprise ont été signalées par les membres de la taskforce de l'UIC pendant les périodes de confinement et les membres ont régulièrement mis à jour leurs activités en fonction de leur situation nationale. À l'échelle mondiale, les restrictions sur les services et la circulation des personnes, combinées aux conseils des autorités de ne pas voyager, ont entraîné une diminution du volume de voyageurs d'environ 80% pour tous les services ferroviaires nationaux pendant les confinements. Pour les services ferroviaires internationaux de voyageurs, les volumes de voyageurs ont baissé de près de 100% pour tous les opérateurs, en ligne avec les fermetures de frontières internationales pour les voyageurs. Pour l'exploitation du fret, les volumes ont été touchés avec une perte moyenne estimée entre 10 et 15% pour la plupart des opérateurs.

En raison de la gravité des blocages, des restrictions de voyage associées et de la récession mondiale attendue, l'UIC a choisi d'envisager deux scénarios pour le fret et les voyageurs pour le second semestre 2020 et l'année 2021 : des récupérations lentes et rapides, décrites dans la méthode section.

6

1.3 MÉTHODE

L'UIC a créé une base de données à partir des données économiques de différentes organisations internationales. Un modèle économétrique a été créé et testé grâce au logiciel économique développé par l'Université de Milan Bicocca (SPSS, STATA) utilisant également les sources suivantes :

- données sur les chiffres d'affaire fournies par les membres de l'UIC sur une base annuelle dans le cadre du groupe de travail sur les statistiques de l'UIC, qui est la principale base de calcul. 2019 a été retenue comme année de référence pour le calcul des revenus en 2020 et 2021 pour cette première estimation des pertes ;
- données détaillant les pertes de revenus subies au cours du premier semestre 2020, et les estimations pour fin 2020 et 2021 fournies directement à la taskforce par les membres ;
- les Perspectives juin 2020 de l'OCDE, qui envisagent un scénario à double hypothèse avec un coup sûr et une perspective double coup à double-hit perspective ;
- les données de l'étude de la BCE sur l'impact léger et sévère sur le PIB réel, pour l'Europe ;
- le Fonds monétaire international et les Perspectives de l'économie mondiale en avril 2020 (les perspectives de juin 2020 ont été publiées et seront prises en considération pour la prochaine mise à jour de l'estimation) ;
- la Banque mondiale disponible sur Global Economic Prospect.

Dans ce modèle économique, et en raison de la situation dynamique sans précédent qui évolue et change chaque jour, deux scénarios ont été envisagés :

➤ Reprise lente

Le premier scénario considère une demande de voyages tardive cette année affaiblie par l'impact de la

récession mondiale sur l'emploi et la confiance, impactant également l'activité de fret. Dans ce scénario, une reprise lente du secteur ferroviaire se poursuit au second semestre 2020 et également en 2021. La demande de voyageurs en année pleine devrait diminuer en moyenne jusqu'à 30% par rapport à 2019, tandis que le secteur du fret devrait diminuer en moyenne jusqu'à 10% par rapport à l'année précédente. Dans ce scénario, la confiance des voyageurs devrait rester faible, ce qui pourrait s'expliquer par la décision de reprendre l'exploitation alors que le risque de propagation de Covid-19 était toujours élevé. Dans ce scénario, les coûts du secteur ferroviaire restent, car les coûts fixes élevés demeurent et une moindre utilisation du matériel roulant génère des coûts tels que la maintenance légère, le maintien des batteries à un niveau de charge utilisable, assurant la sécurité et la sûreté.

➤ Reprise rapide

Le deuxième scénario suppose une poursuite de la crise après des restrictions de voyage de plusieurs mois au second semestre 2020, avec une reprise économique progressive en 2021. Les revenus voyageurs devraient diminuer en 2020 à un rythme similaire à celui d'une reprise lente (pertes atteignant jusqu'à un tiers des revenus en 2020 par rapport aux revenus de 2019) comme les revenus du fret (pertes jusqu'à environ 10% en 2020 par rapport aux revenus de 2019). Dans ce scénario, malgré une profonde récession et une certaine perte de confiance des voyageurs, les programmes de secours du gouvernement, y compris à des fins environnementales, devraient contribuer à faire augmenter la demande de voyageurs en 2021, selon différents pourcentages selon chaque pays et selon leur capacité de reprise dans ce scénario, la demande de voyageurs en année pleine en 2021 devrait diminuer en moyenne jusqu'à 4% par rapport à 2019 tandis que le secteur du fret devrait diminuer en moyenne jusqu'à 3% par rapport à l'année précédente.

In addition, UIC conducted a survey and collected data directly from members concerning their losses/ missed revenues and the corresponding input was directly integrated in the economic model.

En outre, l'UIC a mené une enquête et collecté des données directement auprès des membres concernant leurs pertes et les informations correspondantes ont été directement intégrées dans le modèle économique.

Alors que les membres UIC continuent de fournir des chiffres actualisés sur les revenus, la base de données associée à l'UIC continuera d'être mise à jour et, à ce titre, des estimations révisées de l'impact économique de Covid-19 sur le transport ferroviaire seront régulièrement publiées.

Ce document décrit les impacts économiques en considérant trois parties dans le monde :

- L'Asie-Pacifique, où les revenus les plus importants pour les voyageurs se trouvent en Chine, au Japon, en Corée du Sud et en Inde.
- L'Europe géographique, qui comprend la Russie,
- Le reste du monde comprenant l'Amérique du Nord, l'Amérique Latine, le Moyen-Orient, principalement l'Iran et la Turquie et l'Afrique.

Il est important de noter que ce document ne traite pas de la situation de trésorerie qui a été difficile dans un contexte de revenus faibles voire inexistantes et s'aggravant face à un nombre croissant de demandes de remboursement. En effet, un grand nombre de voyageurs ont opté souvent pour le remboursement au lieu de bons d'achat dès que des informations sur les trains annulés ont été reçues ou après une décision des voyageurs de ne pas prendre le train. En outre, ce document ne traite pas non plus des impacts subis en raison des diverses mises en œuvre des mesures liées à Covid-19, telles que les mesures de nettoyage et de désinfection spécifiques et la fourniture d'équipements de protection du personnel (EPI) pour le personnel de première ligne et de bureau, que le secteur ferroviaire a dû engager.



2. SECTEUR VOYAGEURS

2.1 SCÉNARIO DE REPRISE LENTE

Les principaux facteurs de prévision de la lenteur de la reprise comprennent une demande de trafic voyageurs très faible, car certains pays restent confinés et les frontières restent fermées pour empêcher la propagation du virus, ce qui a un impact énorme sur le secteur ferroviaire. De plus, sans la confiance des clients, les revenus des voyageurs devraient diminuer, malgré les actions de marketing mises en œuvre par les opérateurs ferroviaires telles que les politiques de stimulation par les prix (par exemple, réduction des prix de billets, remboursement intégral et échange sans frais pendant la période estivale ...).



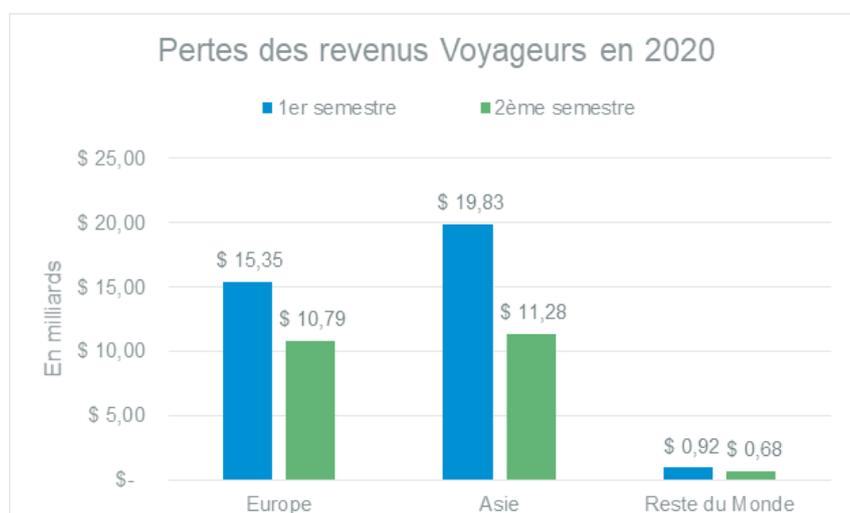
2.1.1 Année 2020

Au niveau des revenus, l'estimation fait état de plus de 36 milliards de dollars de pertes au premier semestre 2020, et la baisse se poursuit au second semestre, tout en ayant un impact moindre, soit environ 23 milliards de dollars de perte de revenus au second semestre, soit près de 60 milliards de dollars en 2020 (graphique 1).



Graphique 1 Pertes de revenus en 2020, toutes régions confondues

Lorsque les revenus perdus sont ventilés par région, certaines différences peuvent être notées (figure 2). L'Asie étant la première région à ressentir l'impact de la crise de Covid-19, les pertes ont été immédiates au premier semestre 2020, plus de 20 milliards de dollars, mais il en va de même pour la reprise. La diminution plus rapide des pertes en Asie est due à la reprise plus rapide de la Chine, un acteur important dans le secteur des voyageurs en termes de revenus, comme en témoignent les données récentes communiquées par la Chine. La réouverture progressive des voyages en Europe parvient à relancer la reprise au second semestre avec des pertes à 11 milliards de dollars contre 15 milliards de dollars au premier semestre.



Graphique 2: Pertes de revenus Voyageurs en 2020 par région, scénario de reprise lente

Comme vu ci-dessus, alors que toutes les régions subiront des pertes dans ce scénario, la majeure partie des pertes de revenus provient d'Asie et d'Europe, où il existe déjà un marché ferroviaire de voyageurs important. En effet, la figure 3 montre que 53% des pertes se situent en Asie, tandis que 44% se situent en Europe. Ailleurs dans le monde, les pertes sont moins importantes car le trafic voyageurs ne joue pas un si grand rôle sur ce marché ferroviaire.

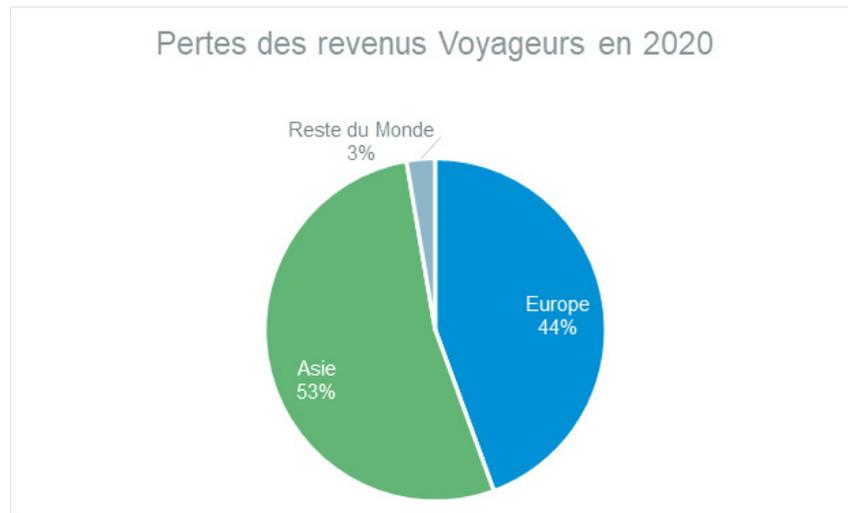
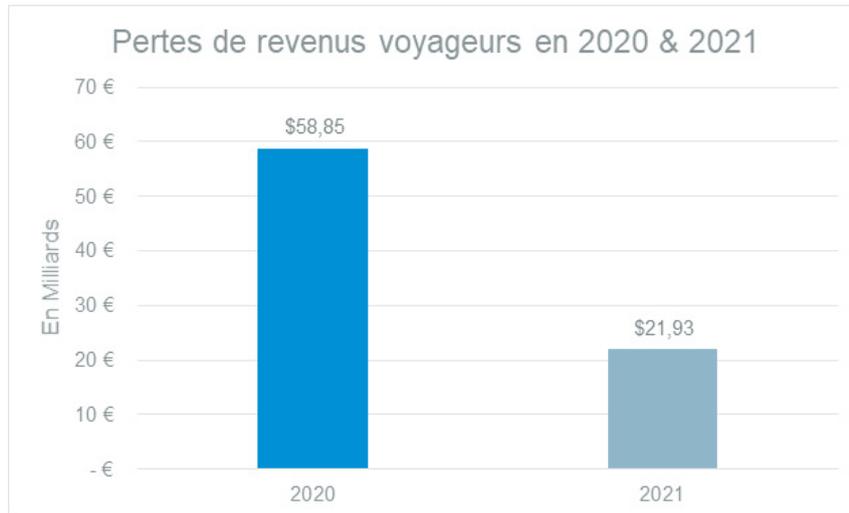


Figure 3 : Part des pertes de revenus voyageurs par région en 2020, scénario de reprise lente

À l'échelle mondiale, le total des pertes concernant le trafic voyageurs est estimé à 60 milliards de dollars en 2020, et cette lente reprise continuera d'avoir un impact sur l'activité des opérateurs de voyageurs en 2021.

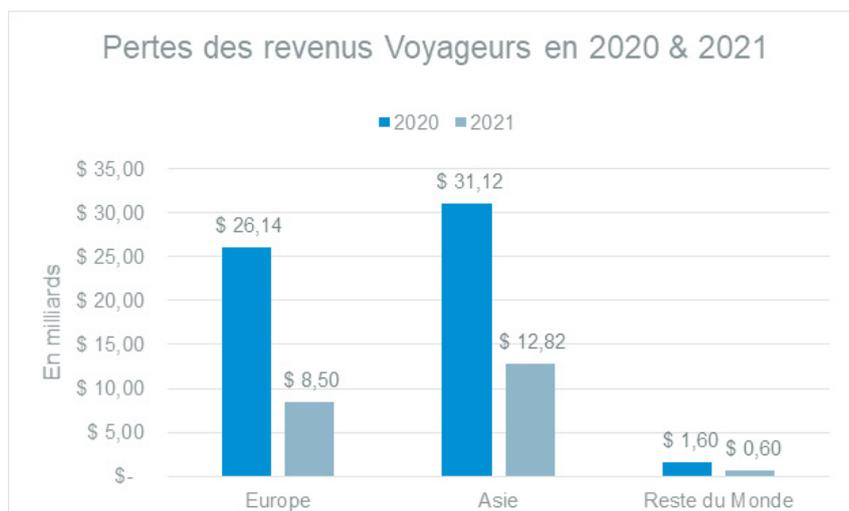
2.1.2 Année 2021

En 2021, les pertes estimées sont d'environ 22 milliards de dollars, comme le montre le graphique 4.



Graphique 4: Pertes de revenus Voyageurs toutes régions en 2020 et 2021, scénario de reprise lente

En examinant les pertes par zone géographique, le scénario considère que Covid-19 continuera de frapper l'Asie, comme le montrent les difficultés à mettre fin à cette pandémie. Le comportement prudent des voyageurs devrait continuer d'affecter la demande de voyages dans le monde.



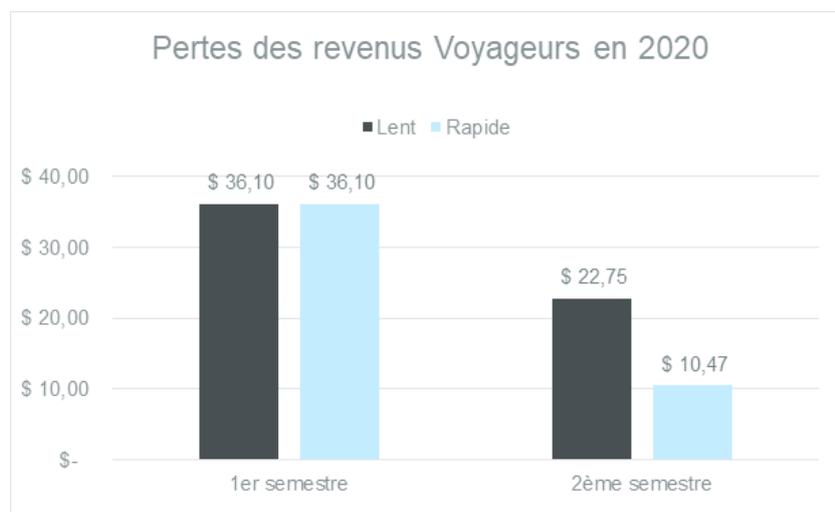
Graphique 5 : Pertes de revenus Voyageurs par région en 2020 et 2021, scénario de reprise lente

2.2 REPRISE RAPIDE

Dans le deuxième scénario, une reprise rapide, l'hypothèse est que Covid-19 a un impact moindre dans la seconde partie de l'année 2020 et aussi 2021.

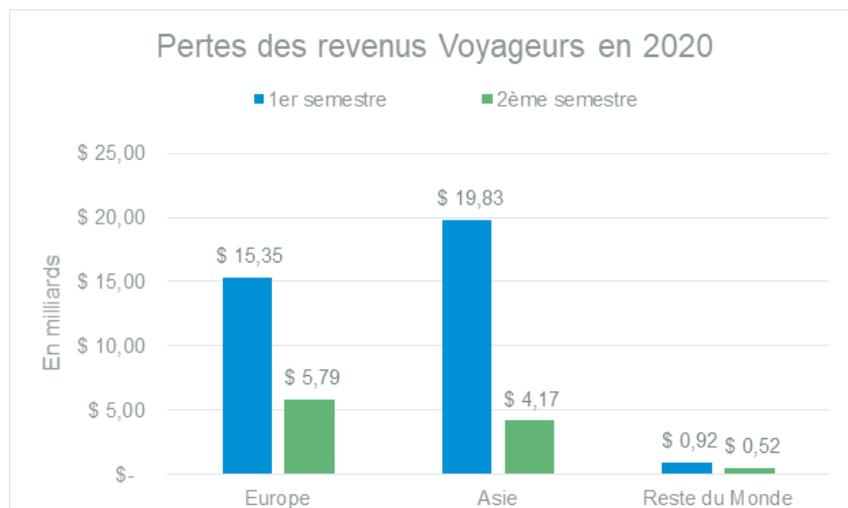
2.2.1 Année 2020

Les pertes pour le premier semestre 2020 dans le scénario rapide sont quasiment les mêmes que dans le scénario de reprise lente, mais au deuxième semestre de 2020, les pertes devraient être considérablement plus faibles. L'estimation des pertes de la seconde partie de 2020 sera réduite à 10,5 milliards de dollars dans le monde, à comparer aux 23 milliards de dollars dans le scénario de reprise lente (graphique 6).



Graphique 6 : Pertes des revenus voyageurs en 2020 par semestre, toutes régions confondues, pour les deux scénarios

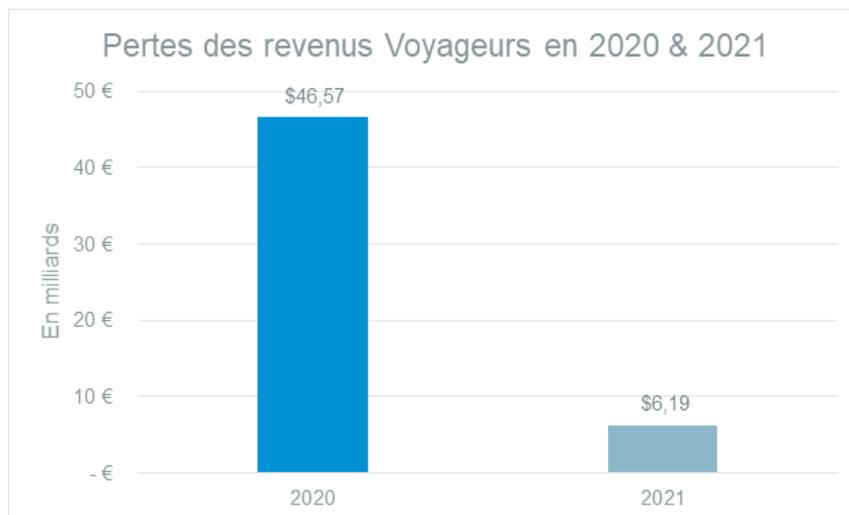
Considérée par région (graphique 7), l'Asie devrait enregistrer les pertes absolues les plus importantes en 2020, soit environ 24 milliards de dollars. L'Europe affichera une baisse plus lente en raison des mesures de soutien supposées du gouvernement, portant les pertes à 21 milliards de dollars en 2020.



Graphique 7 : Pertes de revenus en 2020 par région, scénario de reprise rapide

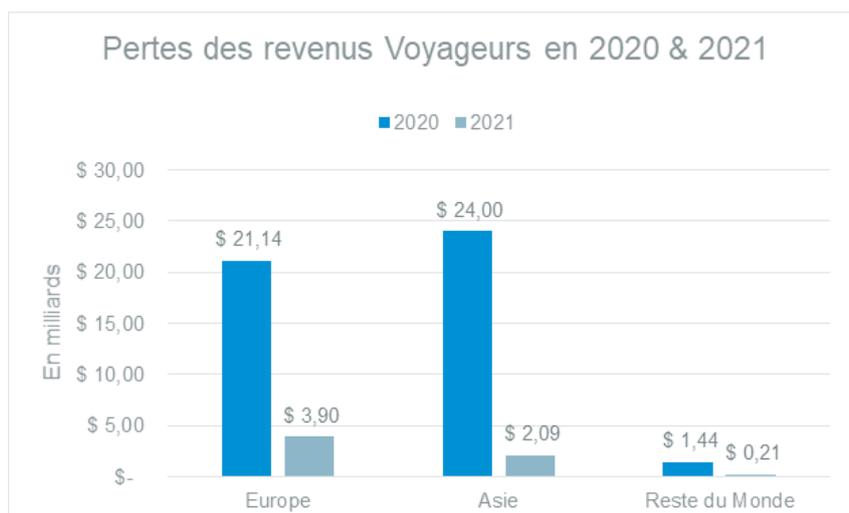
2.2.2 Année 2021

Dans ce scénario, les pertes persistent en 2021, la pandémie étant progressivement mais pas totalement maîtrisée. Les pertes sont estimées à un minimum de 6,2 milliards de dollars pour 2021 (figure 8).



Graphique 8 : Pertes de revenus voyageurs en 2020 et 2021, deux semestres, toutes régions, scénario de reprise rapide

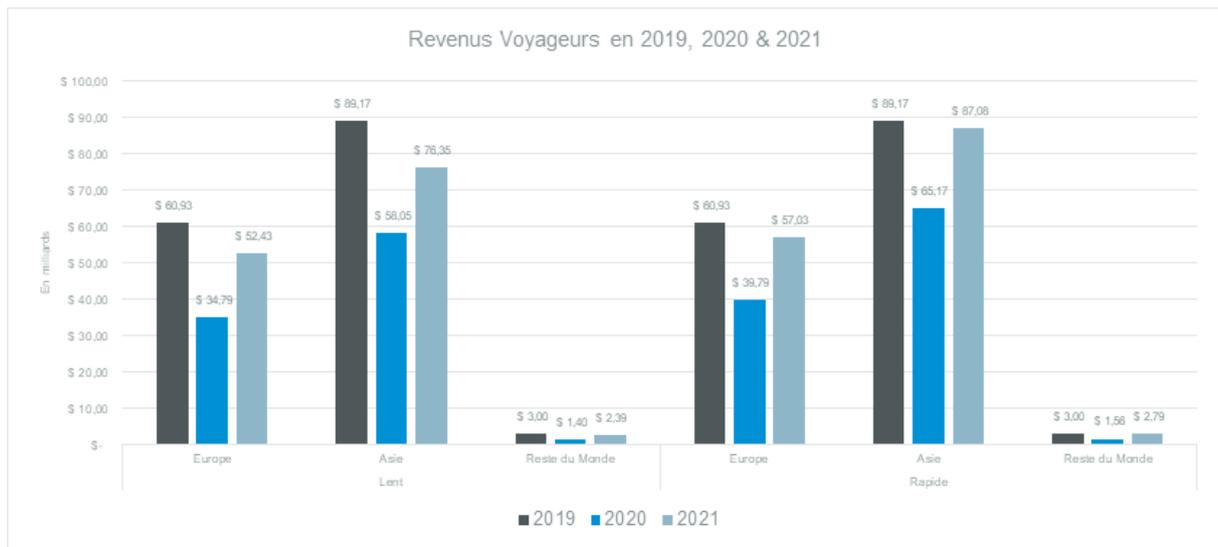
Lorsque l'on regarde par région, on peut de nouveau constater que l'Asie et l'Europe sont les plus touchées. Pour l'Asie, la reprise attendue ramène les pertes à 2 milliards de dollars en 2021 et pour l'Europe à près de 4 milliards de dollars en 2021.



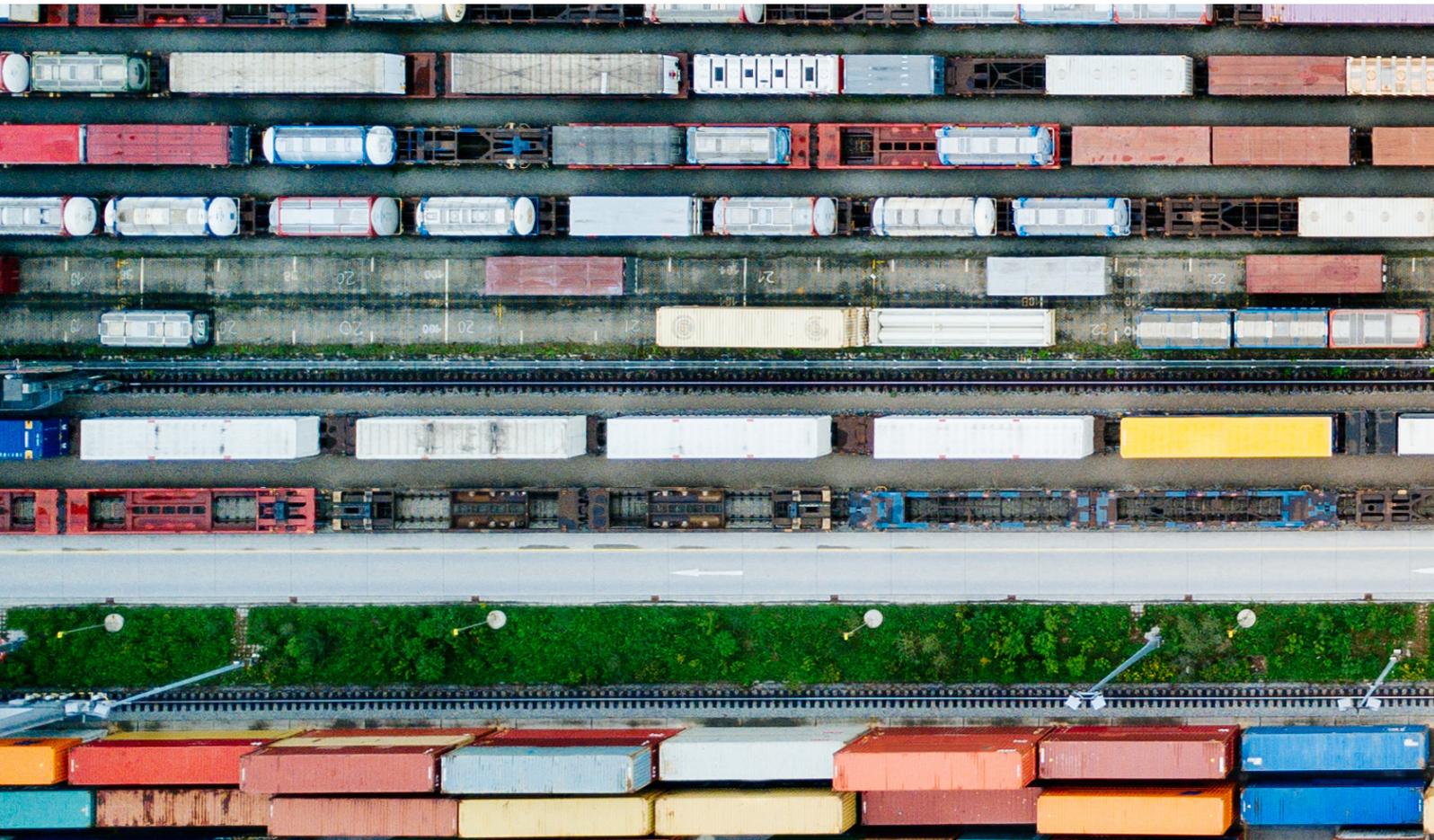
Graphique 9 : Pertes de revenus en 2020 et 2021 par région, scénario de reprise rapide

2.3 RÉSUMÉ DES PERTES VOYAGEURS

Il est clair qu'un scénario de reprise lente se traduit par des pertes importantes dans les activités voyageurs en 2020, restant significativement élevées à moyen terme : elles sont deux fois plus élevées en 2021 par rapport à 2020 dans le scénario de reprise rapide pour l'Europe et le reste du monde, mais le ratio est 6 fois entre 2020 et 2021 pour l'Asie. En regardant la répartition en pourcentage, les pertes de revenus voyageurs par rapport à l'année 2019 peuvent être vues dans le graphique 1 sous chaque scénario.



Graphique 1 : Revenus voyageurs 2020 et 2021 comparés à 2019



3. SECTEUR MARCHANDISES

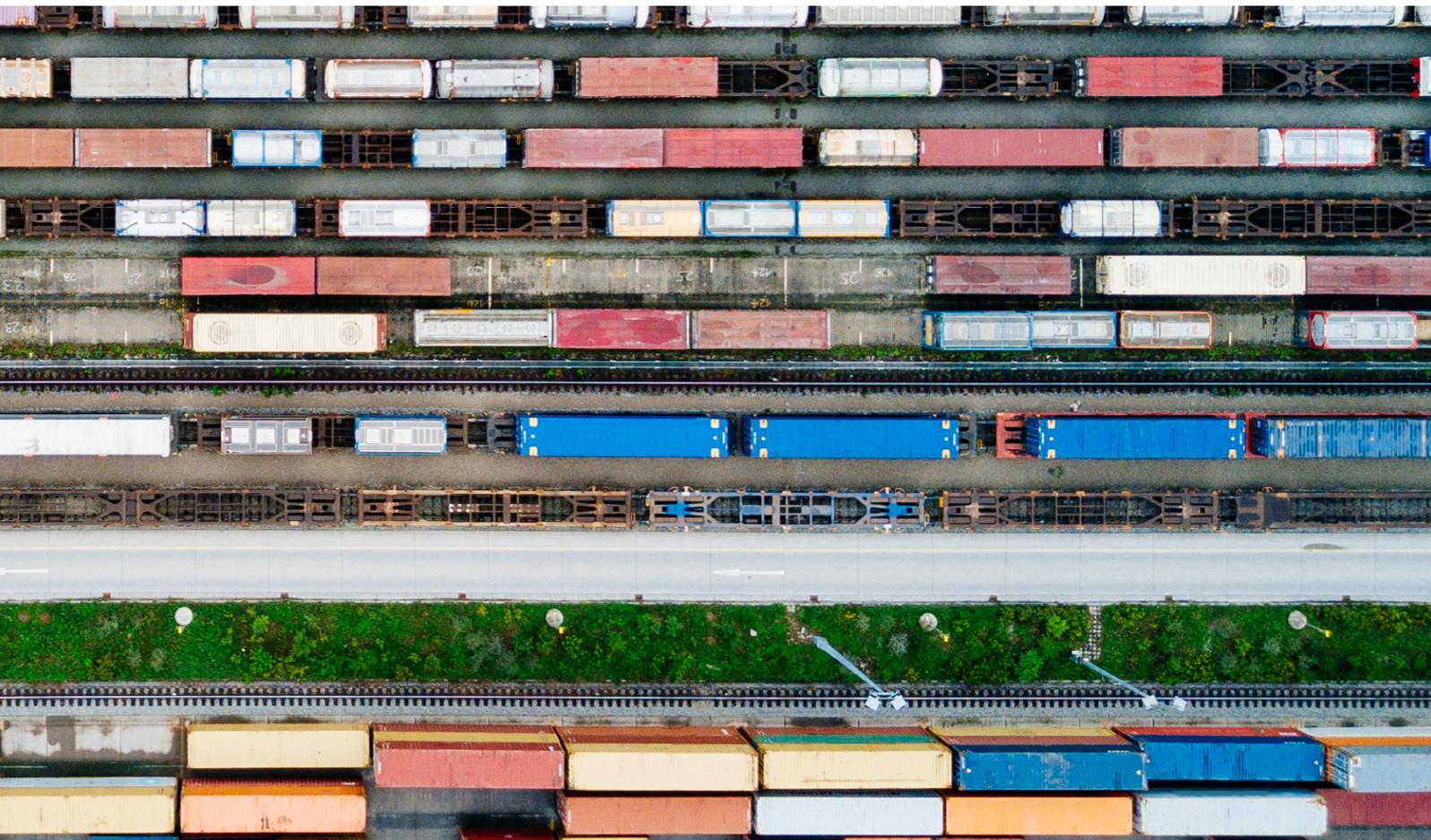
L'impact sur le secteur des marchandises ne peut être comparé à celui des voyageurs car les activités sont différentes et le confinement pendant la crise de Covid-19 a provoqué un transfert de la route vers le rail. En outre, alors que de nombreuses frontières étaient fermées au trafic de voyageurs, les frontières restaient ouvertes pour le fret. Cela dit, la production manufacturière a diminué dans certains pays, ce qui conduit à une baisse du transport de marchandises.

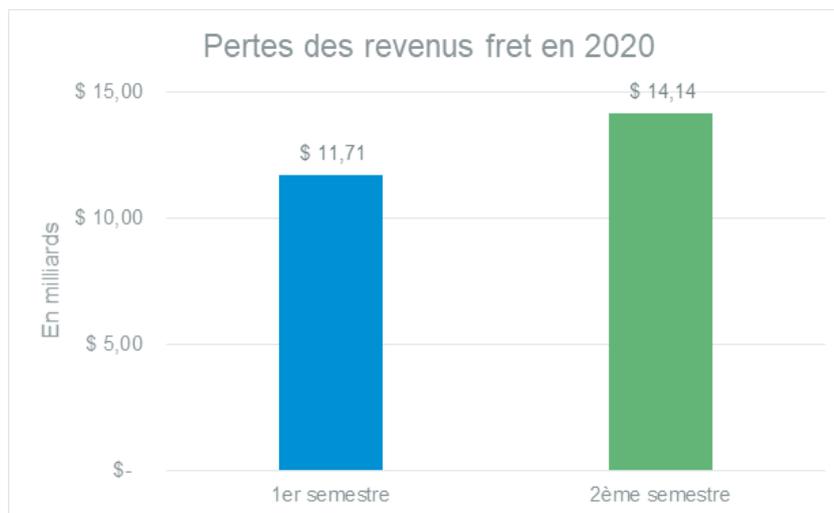
3.1 SCÉNARIO DE REPRISE LENTE

Dans le scénario de reprise lente, les pertes au premier semestre 2020 pour les activités de fret sont inférieures à celles du second semestre 2020. La plupart des pays ont connu un passage de la route au rail lors des confinements, en particulier en Chine mais aussi en Europe. L'Amérique du Nord et l'Amérique Latine sont entrées dans la crise avec un retard et la baisse du trafic a démarré à partir de mars / avril 2020. Cependant, ce scénario de reprise lente suppose que le secteur manufacturier continuera d'être à un niveau inférieur à celui d'avant la pandémie, entraînant une baisse du besoin d'expédition. Dans ce scénario de reprise lente, la reprise économique plus lente a un impact à long terme sur le trafic de marchandises.

3.1.1 Année 2020

En regardant les revenus, l'estimation montre près de 12 milliards de dollars de pertes au premier semestre 2020, et la baisse se poursuit au deuxième semestre atteignant 14 milliards de dollars (Graphique 10).





Graphique 10 : Pertes de revenus fret pour chaque semestre 2020, toutes régions, scénario de reprise lente

En raison de l'importance du marché du fret en Amérique du Nord, si l'on considère les pertes au niveau régional, l'Asie semble relativement moins impactée et l'Europe (y compris la Russie dans cette estimation) dans un deuxième ordre. Alors que le scénario suggère que la performance du fret ferroviaire en Chine est à un bon niveau, la perte globale de fabrication dans ce scénario pourrait expliquer pourquoi les pertes se poursuivent au deuxième semestre 2020.

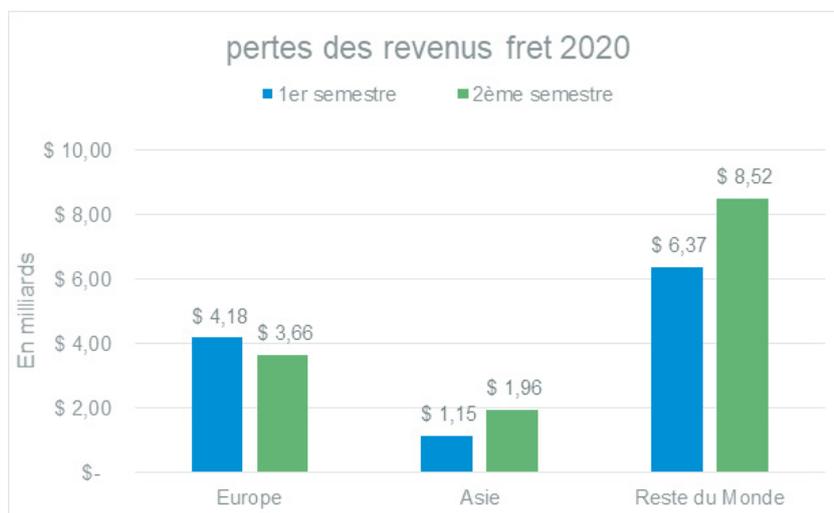


Figure 11 : Pertes des revenus Fret pour chaque semestre 2020, par région, scénario de reprise lente

En termes d'impact en pourcentage, nous pouvons en outre constater que la catégorie « Reste du monde » correspond au pourcentage le plus élevé des pertes de revenus, à 54% pour le premier semestre 2020 et 60% pour le second (figure 12).

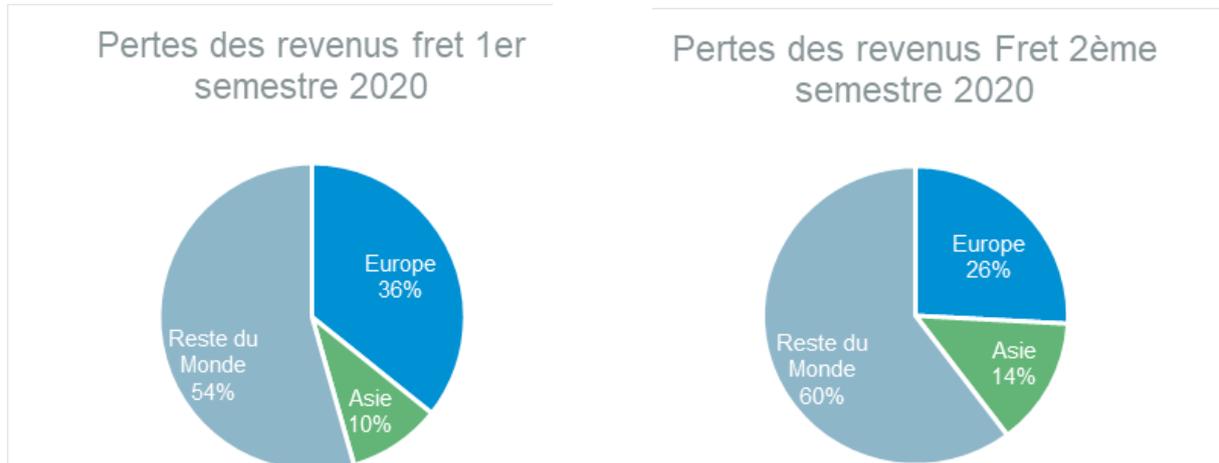


Figure 12 : Pourcentage des pertes de revenus en 2020 par semestre et par région, scénario de reprise lente

3.1.2 Année 2021

Dans le scénario de reprise lente, les pertes des opérateurs de fret ferroviaire en 2021 sont estimées à 19 milliards de dollars (figure 13).

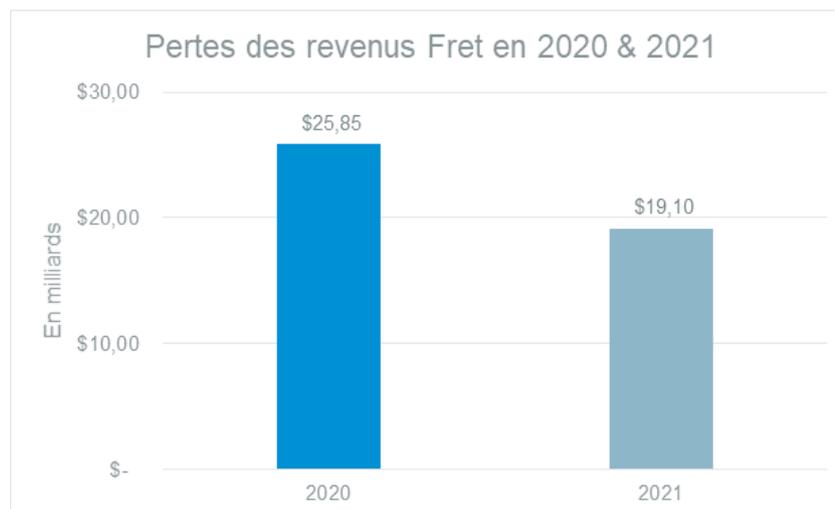
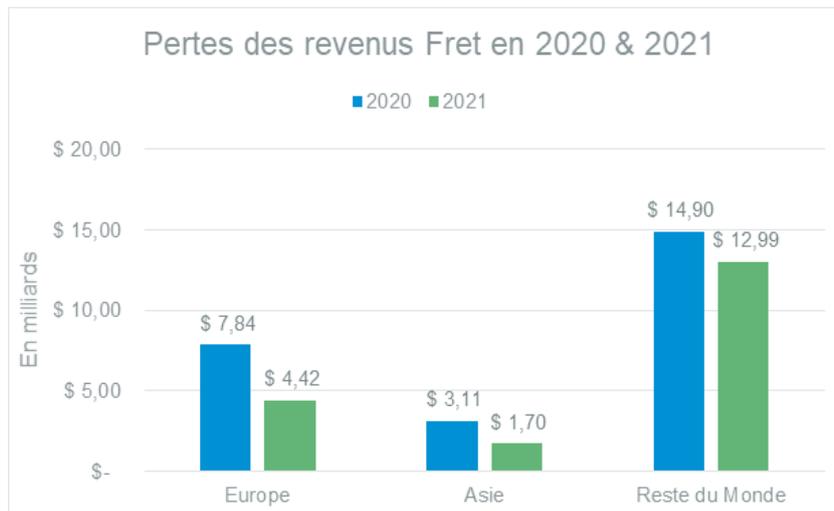


Figure 13 : Pertes de revenus fret pour 2020 et 2021, toutes régions, scénario de reprise lente

En comparant différentes régions du monde, l'impact économique est estimé à 4,4 milliards de dollars pour l'Europe, 1,7 milliard de dollars pour l'Asie et 13 milliards de dollars pour le reste du monde (graphique 14). Au fil du temps, du début de 2020 à 2021, il est possible de constater que le reste du monde est plus fortement touché que l'Europe ou l'Asie. Surtout en 2021, plus des deux tiers de l'impact total pour les opérateurs de fret ferroviaire seront concentrés sur le reste du monde (figure 15). Dans ce scénario de reprise lente, la reprise économique plus lente affecte le trafic de marchandises à long

terme. Surtout en 2021, plus des deux tiers de l'impact total pour les opérateurs de fret ferroviaire seront concentrés sur le reste du monde.



Graphique 14 : Pertes de revenus fret pour 2020 et 2021, par région, scénario de reprise lente

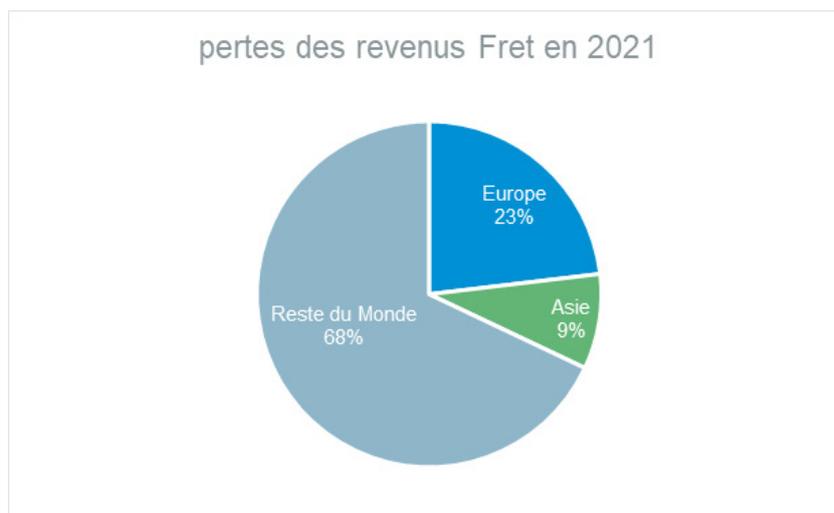


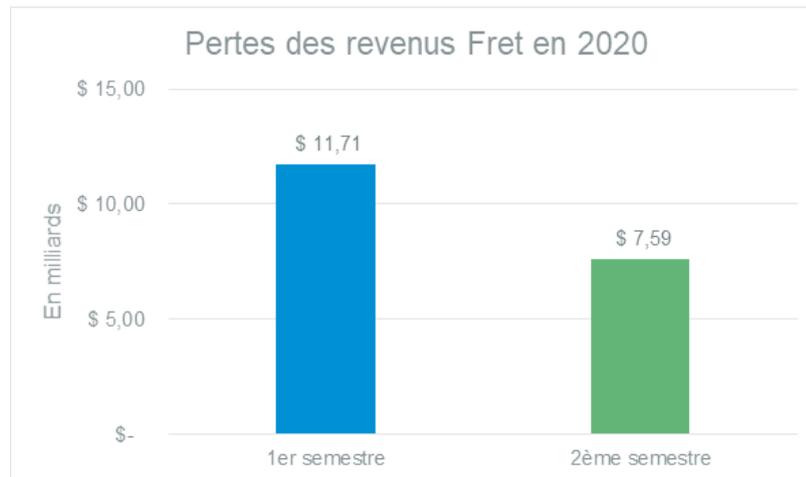
Figure 15 : Pourcentage de pertes de revenus en 2021 par région, scénario de reprise lente

3.2 SCÉNARIO DE REPRIS RAPIDE

Dans ce scénario, la reprise « rapide » des activités de fret reste relativement lente, en raison de l'impact continu sur le fret. Les usines pourraient rouvrir, mais les consommateurs achètent peu. En fait, on suppose que dans la plupart des pays, l'activité commerciale augmente après la réouverture des usines, très probablement avec des commandes passées avant le confinement, mais cette activité commence rapidement à stagner. Le manque de commandes passant par la chaîne d'approvisionnement s'accumule vers une autre vague avec de nouvelles commandes qui ralentissent.

3.2.1 Année 2020

Dans ce cas, contrairement au scénario de reprise lente, un impact plus faible est attendu au second semestre 2020 par rapport au premier semestre (graphique 16). Au total pour 2020, les pertes de fret sont estimées à plus de 19 milliards d'euros. Les pertes du second semestre seront de 7,6 milliards d'euros, à comparer à la même période dans le scénario de reprise lente avec un impact supérieur à 14 milliards d'euros.

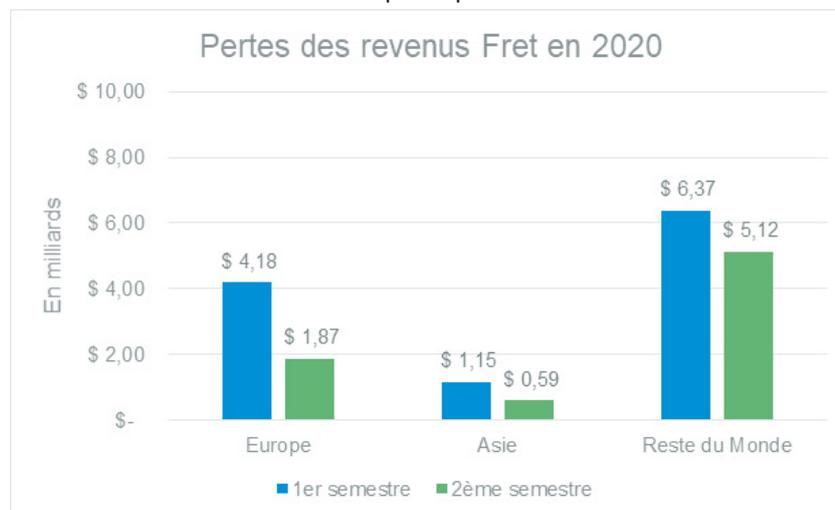


Graphique 16 : Pertes de revenus fret pour chaque trimestre 2020, toutes régions, scénario de reprise rapide

21

Lorsqu'on regarde par région, le plus grand impact est dans le « Reste du Monde » en raison de l'importance du marché nord-américain et de la baisse de la demande qui se poursuivra dans la deuxième partie de cette année.

En Europe, l'impact sera limité à moins de 2 milliards de dollars au deuxième semestre 2020, tandis qu'en Asie, les pertes atteindront près de 600 millions de dollars (graphique 17). Les pertes de fret se situent pour les deux tiers dans le reste du monde, tandis qu'un quart sur le marché européen (figure 18). L'impact le plus important reste dans le « Reste du Monde » en raison de l'importance du marché nord-américain et de la baisse de la demande qui se poursuivra au second semestre de cette année.



Graphique 17 : Pertes de revenus fret pour chaque semestre 2020, par région, scénario de reprise rapide

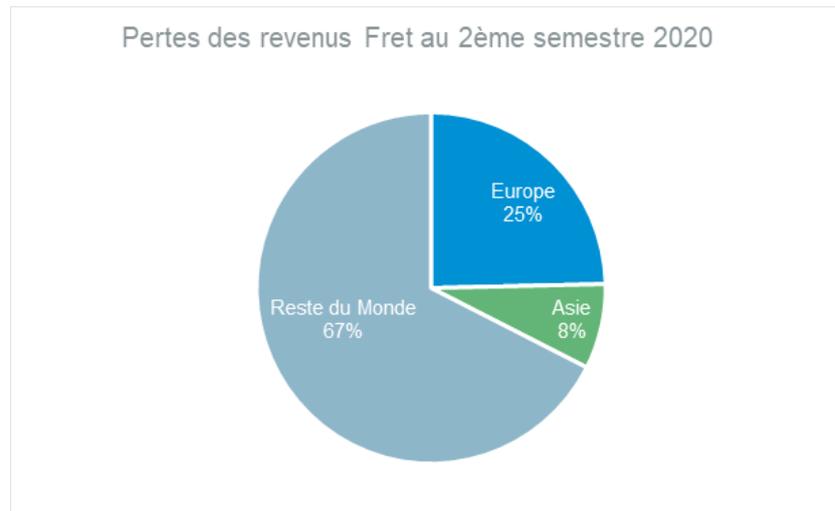
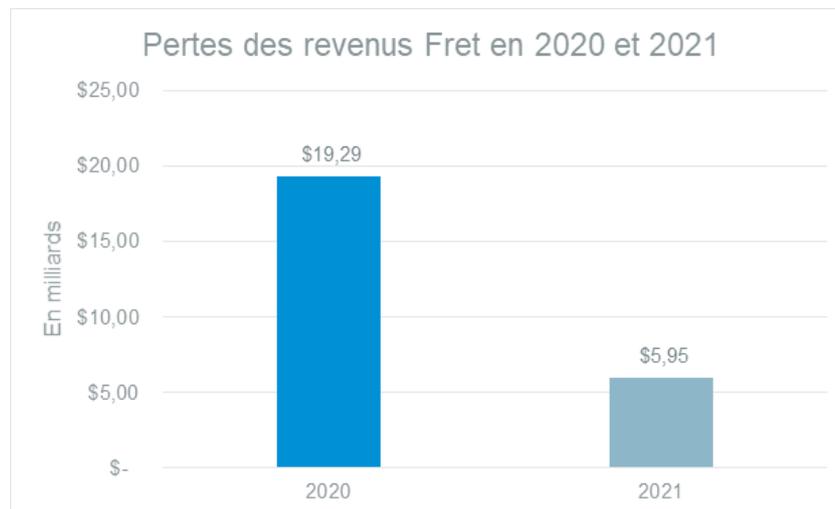


Figure 18 : Pourcentage de pertes de revenus fret en 2020 par région, scénario de reprise rapide

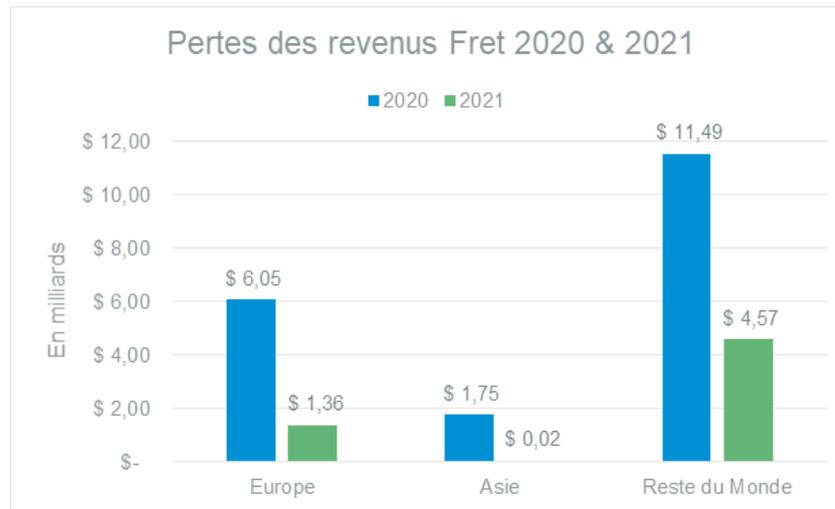
3.2.2 Année 2021

Dans le scénario de reprise rapide, les pertes pour les opérateurs de fret ferroviaire en 2021 sont estimées à 6 milliards de dollars (graphique 19). Les pertes pour le deuxième semestre seront de 7,6 milliards de dollars, à comparer pour la même période dans le scénario de reprise lente avec un impact supérieur à 14 milliards de dollars.



Graphique 19 : Pertes de revenus fret pour 2020 et 2021, toutes régions, scénario de reprise rapide

Lorsqu'elles sont examinées au niveau régional, des différences apparaissent rapidement (graphique 20). La baisse globale des pertes est particulièrement importante en Asie où, en 2021, le retour à la normale est attendu pour les opérateurs de fret ferroviaire. L'impact le plus important se produira dans le reste du monde, lié au ralentissement de la croissance du trafic supposé pour les Amériques. Plus des trois quarts de l'impact pour 2021 se produiront dans cette partie du monde, tandis qu'en Europe, l'impact sera les 23% restants (figure 21).



Graphique 20 : Pertes de revenus fret pour 2020 et 2021, par région, scénario de reprise rapide

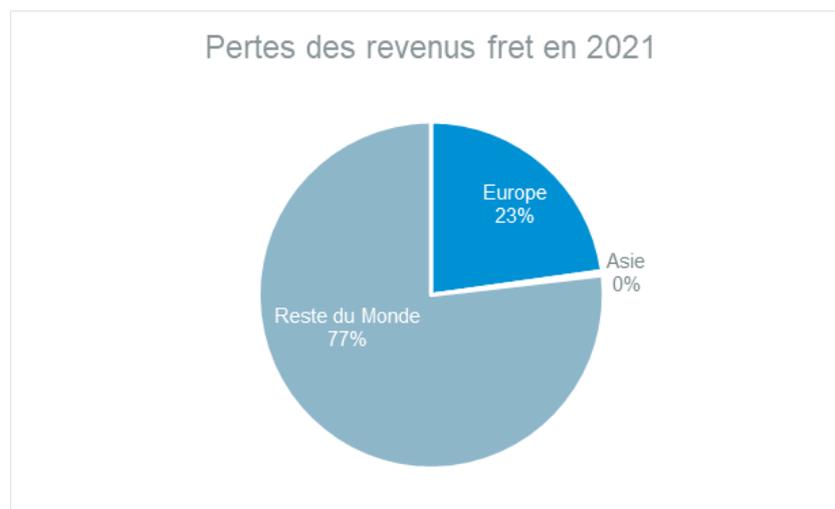


Figure 21 : Pourcentage de pertes de revenus fret en 2021 par région, scénario de reprise rapide

3.3 RÉSUMÉ DES PERTES DE REVENUS DU TRAFIC MARCHANDISES

En conclusion, si les revenus du fret sont globalement moins impactés par rapport aux voyageurs, les pertes sont globales, et moins importantes en Asie, l'usine du monde où la plupart des entreprises ont repris la production. Cependant, il n'est pas certain que l'Asie puisse orchestrer une reprise alors que de nombreux partenaires commerciaux de la région restent dans une situation économique radicalement modifiée. En regardant la ventilation globale, les pertes de revenus de fret par rapport à l'année 2019 peuvent être vues dans le tableau 2 dans chaque scénario.

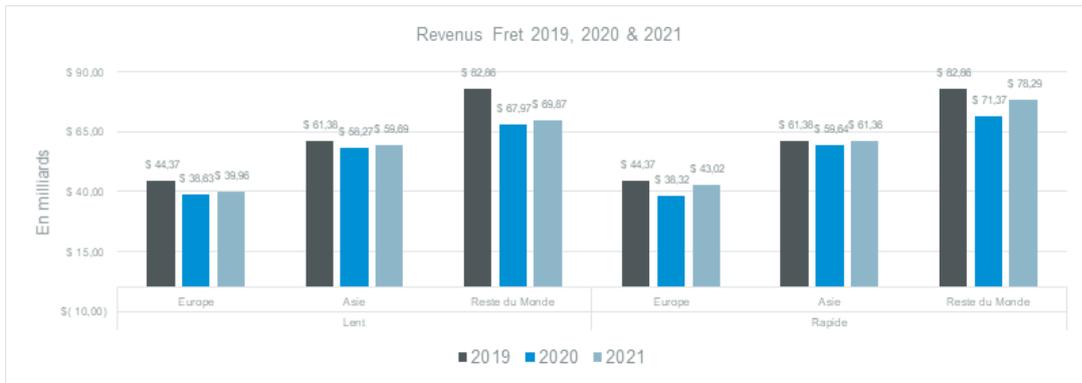


Tableau 2 : Revenus fret 2020 et 2021 comparés à 2019

4. MESURES DE SOUTIEN ECONOMIQUE

Une partie de l'analyse est consacrée aux mesures économiques qui, selon les opérateurs ferroviaires, pourraient les aider à traverser cette période difficile. En effet, comme on l'a vu dans la première partie de l'étude, une première estimation de l'impact économique pour le mode ferroviaire est de l'ordre de 125 milliards de dollars.

Étant donné que les différentes parties prenantes peuvent avoir des priorités différentes et le suivant le fonctionnement du marché ferroviaire, les résultats de cette partie du questionnaire retourné par les membres de la taskforce ont été examinés deux fois : une fois tous les membres, et une fois avec uniquement les entreprises ferroviaires sans les gestionnaires d'infrastructure.

Pour cette question, les répondants avaient à répondre avec cinq façons possibles de recevoir un soutien, ainsi qu'une option à remplir :

- Contribution financière directe
- Diminuer les Charges d'accès à l'Infrastructure
- Diminution / élimination de la TVA et autres taxes
- Prêts garantis
- Concurrence équitable entre tous les modes de transport

Une contribution financière directe signifierait que le répondant aimerait obtenir un soutien financier immédiat, car cela a un impact important sur la gestion de sa trésorerie.

La baisse des frais d'accès à l'infrastructure signifierait une égalité de traitement des acteurs du secteur. Dans cette mesure, approuvée en Italie, la contribution économique est fournie au gestionnaire de l'infrastructure par l'État qui diminue ensuite la redevance d'accès pour entreprises ferroviaires.

La diminution ou l'élimination de la TVA et d'autres taxes signifierait également un traitement d'égalité pour tous les acteurs du secteur.

Les prêts garantis permettraient d'amortir une partie du choc économique pour les entreprises privées, tel qu'introduit par le gouvernement français pour l'octroi de nouveaux prêts aux entités françaises confrontées à une interruption d'activité.

Des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport signifieraient que les mesures extraordinaires annoncées pour certains secteurs (aérien, transport routier pour n'en citer que quelques-uns) seraient également annoncées pour le secteur ferroviaire.

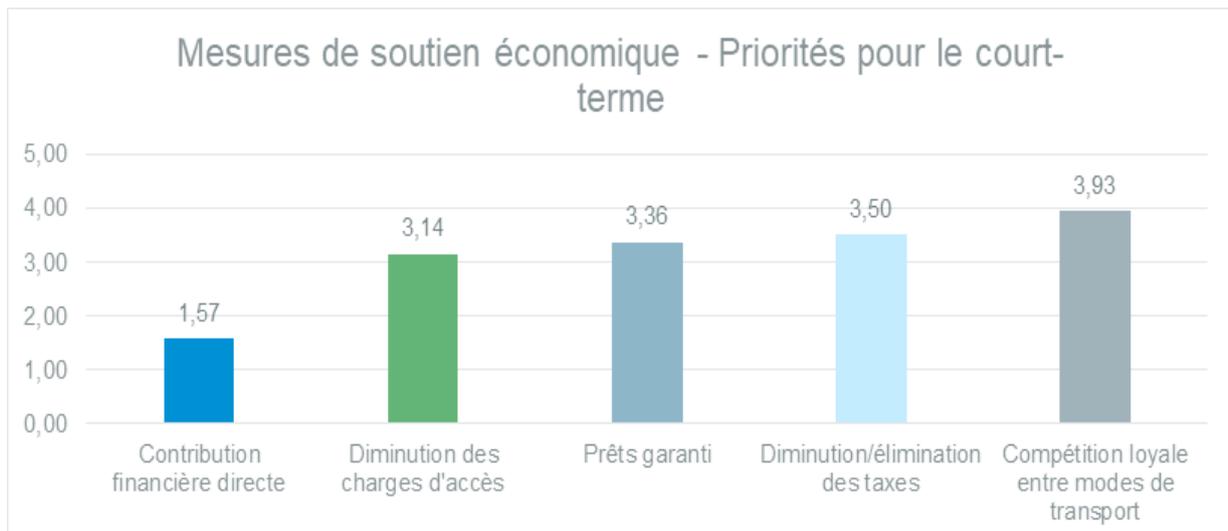
Les répondants ont aussi mentionné des mesures telles que la compensation salariale pendant les crises de Covid-19 à court / moyen terme et la réduction de la dette à long terme. Au moment de la finalisation de cette première estimation économique, aucune option nouvelle n'a été soulevée par suffisamment de répondants pour en faire une analyse de leur importance à l'échelle mondiale.

Les répondants ont été invités à classer les propositions de 1 à 6, où 1 est la mesure économique la plus importante pour eux et 6 est la moins importante. Par conséquent, avoir une valeur proche de « un » signifie que la mesure économique est fortement souhaitée par les répondants.

Comme pour la première partie de cette étude, les répondants ont également été invités à réfléchir aux mesures à court et moyen terme par rapport au long terme.

4.1 COURT-MOYEN TERME

Pour le court-moyen terme (Graphique 22) incluant les gestionnaires d'infrastructures, il est clair que la priorité la plus importante est liée au recouvrement des pertes économiques, la contribution financière directe étant la réponse la plus favorisée (avec une valeur de 1,6).

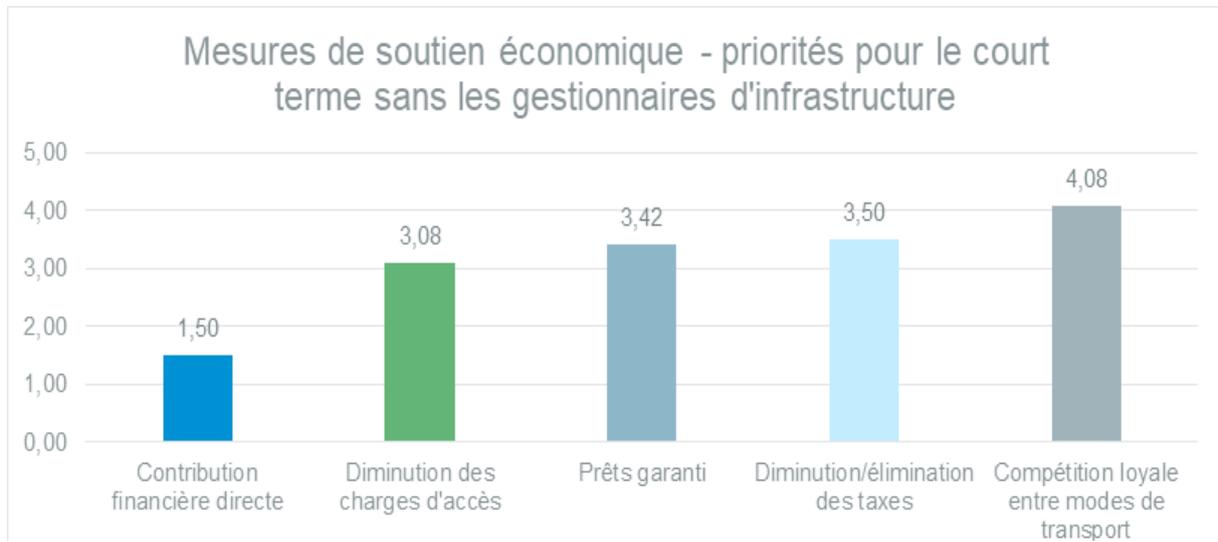


Graphique 22 : Priorités pour les mesures de soutien économique à court ou moyen terme

NB : Ayant une valeur proche de "1" indique que la mesure est fortement souhaitée par le répondant

Pour les autres mesures économiques possibles proposées, toutes semblent avoir une priorité moyenne pour les répondants. La deuxième avec une valeur de 3,2 est la baisse des taux de redevance d'accès à l'infrastructure. La troisième priorité est la possibilité d'avoir des prêts garantis pour une valeur de 3,4, tandis que la quatrième priorité est la diminution ou l'élimination de la TVA ou d'autres taxes. La dernière priorité à court et moyen terme est liée à l'égalité des chances entre tous les modes de transport.

Si nous considérons l'analyse sans les réponses des gestionnaires d'infrastructure, nous pouvons voir que les valeurs de priorité ne changent que légèrement. Ici, la priorité de diminution des frais d'accès à l'infrastructure diminue très légèrement (passant de 3,2 à 3,1), alors que des règles du jeu équitables gagnent en priorité, mais encore une fois, de manière légère (graphique 23).

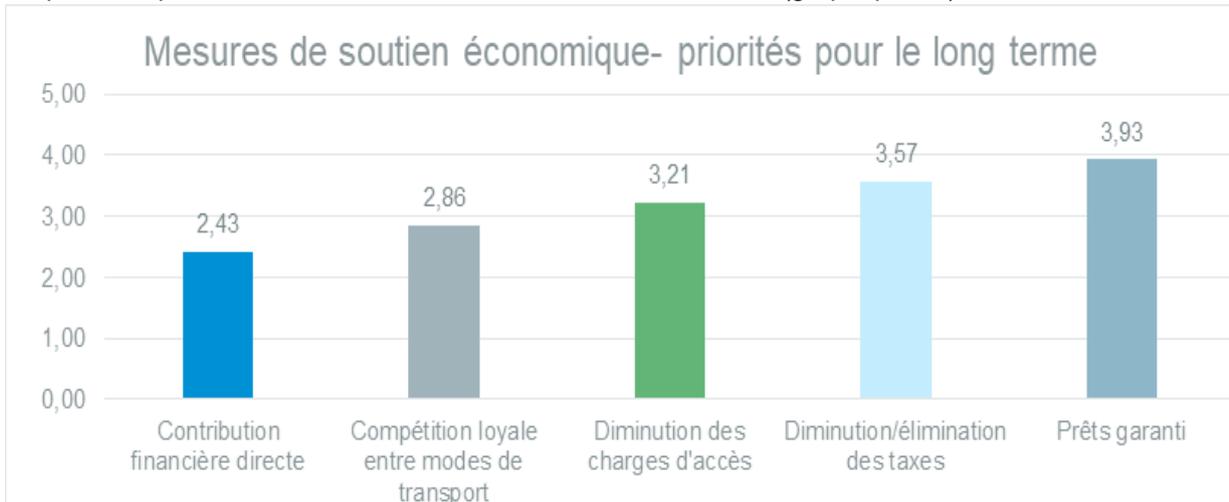


Graphique 23 : Priorités pour les mesures de soutien économique à court ou moyen terme sans Gestionnaire d'Infrastructure

NB : Ayant une valeur proche de "1" indique que la mesure est fortement souhaitée par le répondant

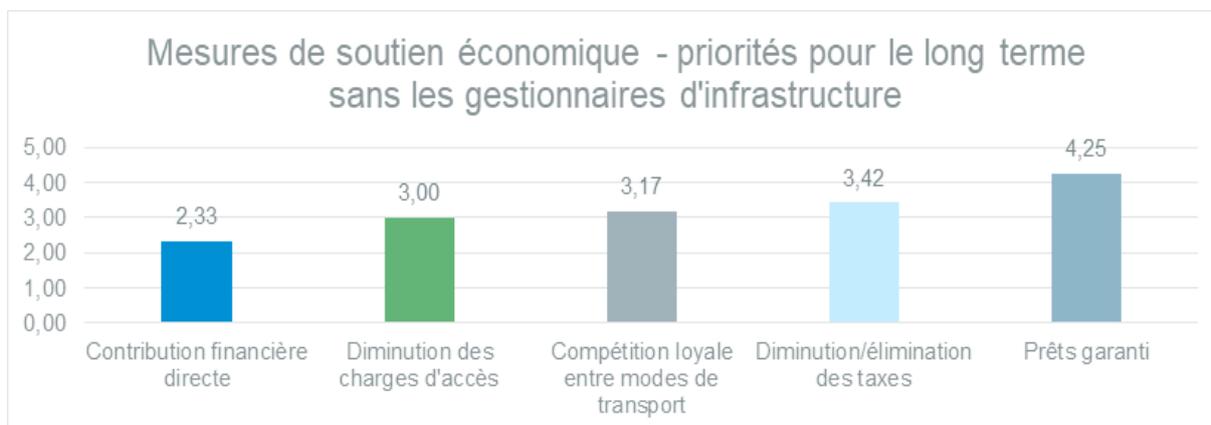
4.2 LONG TERME

L'analyse à long terme, y compris les gestionnaires d'infrastructure, montre des priorités très différentes de l'analyse à court terme (graphique 24). Alors que la mesure la plus prioritaire reste la contribution financière directe, la deuxième priorité change. À long terme, une concurrence équitable entre tous les modes de transport remplace la baisse des frais d'accès à l'infrastructure, qui devient la troisième priorité. Les prêts garantis restent les mêmes à la quatrième priorité, la baisse de la TVA ou d'autres taxes devenant la moins prioritaire. La situation, à l'exclusion des gestionnaires d'infrastructure, est un peu différente, avec une priorité plus élevée pour la contribution financière directe et une plus grande importance pour la diminution des frais d'accès à l'infrastructure (graphique 25).



Graphique 24 : Priorités pour les mesures de soutien économique à long terme

NB : Ayant une valeur proche de "1" indique que la mesure est fortement souhaitée par le répondant



Graphique 25: Priorités pour les mesures de soutien économique à long terme sans les gestionnaires d'infrastructure

NB : Ayant une valeur proche de "1" indique que la mesure est fortement souhaitée par le répondant

4.3 RÉSUMÉ DES MESURES DE SOUTIEN ÉCONOMIQUE

Alors que des mesures financières ont été mises en œuvre dans de nombreuses régions du monde pour d'autres secteurs des transports, des mesures similaires sont attendues pour le secteur ferroviaire, qui est très clairement gravement touché d'abord par les confinements et autres restrictions imposées par le gouvernement, puis par la crise économique après Covid-19.

Les priorités peuvent différer pour différentes organisations du secteur ferroviaire dans les différentes régions du monde, selon que le champ d'application est limité à la gestion des infrastructures, ou à l'exploitation des trains et à la maintenance du matériel roulant ou couvre les deux. Les gouvernements devraient apporter un soutien ponctuel au secteur ferroviaire, en promouvant en même temps le mode de transport le plus durable et le plus sûr, qui, dans la plupart des pays, joue un rôle majeur dans leur futur système de mobilité. Cela est particulièrement vrai pour le fret ferroviaire qui peut être essentiel pour soutenir une chaîne de valeur logistique durable, mais aussi pour l'activité des voyageurs à un moment où les conditions de voyage et les attentes changent radicalement.

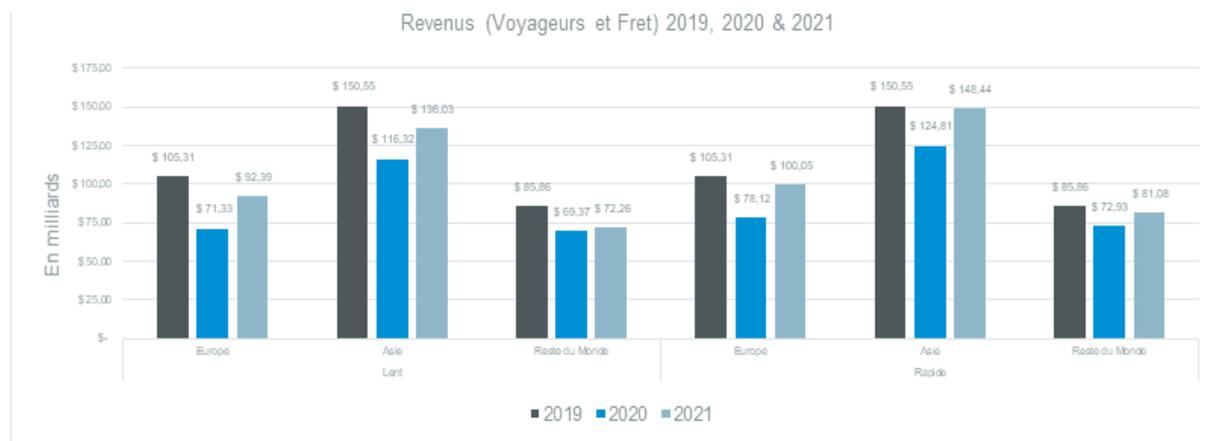
Il est intéressant de souligner qu'à ce stade post confinement, la plupart des membres sont confrontés à de graves problèmes de gestion de trésorerie et ont exprimé une préférence pour les contributions financières directes plutôt que par ex. des baisses de taxes et des règles du jeu équitables entre tous les modes de transport, qui restent néanmoins des problèmes à long terme.

5. CONCLUSION

En raison de la gravité de l'arrêt des activités, des restrictions de voyage associées et de la récession mondiale attendue, et encore affaiblies par l'impact de la récession mondiale associée sur l'emploi et la confiance, les compagnies de chemin de fer traversent une crise économique historique et sans précédent.

Cette première estimation réalisée par l'UIC et ses membres montre que la demande de trafic voyageurs en année pleine devrait baisser jusqu'à 30% des revenus par rapport à 2019 tandis que le secteur du fret devrait baisser en moyenne de 10% des revenus par rapport à la même période de l'année précédente. Cela revient à environ 125 milliards de dollars pour les années 2020 et 2021 pour une crise qui pourrait durer plusieurs années selon certaines projections économiques.

D'une manière générale, les opérateurs ferroviaires ont montré qu'ils résistent aux crises, mais compte tenu de ces circonstances exceptionnelles, les gouvernements devraient prendre des mesures économiques appropriées pour soutenir le secteur ferroviaire, conformément à la priorité donnée à un secteur ferroviaire compétitif avec les autres modes de transport, qui est un élément clé pour l'avenir du mode de transport le plus durable et le plus sûr.



<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world>

https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2020/html/ecb.ebbox202003_01~767f86ae95.en.html

<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world>



Countries with members of the UIC Covid-19 Task Force



31

Contact: COVID19@UIC.ORG
#RAILsilence



www.afnor.org

L'UIC est une association professionnelle certifiée pour engagement de qualité de services par AFNOR.

UIC is a professional association certified by AFNOR for its commitment to service quality.

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

16, rue Jean Rey - 75015 Paris - France

Tel. +33 (0)1 44 49 20 20

Fax +33 (0)1 44 49 20 29

E-mail: info@uic.org

Published by: The UIC Communications Department, on behalf of the UIC Covid-19 Task Force (L. Petersen, A. Saadaoui, V. Perez, M-H. Bonneau, P. Lorand) led by M. Guigon
 Director of publication: M. Plaud-Lombard
 Design: C. Filippini

Layout: M. de Cossart

Photo credit: Adobe Stock

ISBN: 978-2-7461-2961-0

Copyright deposit: June 2020

www.uic.org



#UICrail

