

## COMMUNIQUE DE PRESSE CONJOINT

---

### **Mobilité post-covid : une opportunité à saisir pour le transport ferroviaire**

*En comparaison avec les autres modes le transport ferroviaire bénéficie d'une opportunité sans précédent pour renforcer sa compétitivité et augmenter sa part modale. Roland Berger dévoile avec l'UIC, l'organisation mondiale des chemins de fer, ses prédictions de mobilité pour 2035, et ses recommandations pour les acteurs du rail.*

(Paris, le 25 janvier 2022) : Durant la crise sanitaire, le transport ferroviaire a fait preuve d'une résilience particulière, se révélant être un service essentiel pour la société. Bien que l'impact à long terme sur l'utilisation des transports et l'économie reste incertain, la crise a accéléré les tendances de fond existantes telles que, les préoccupations environnementales, le soutien du public aux infrastructures, ou bien encore le travail à domicile. À long terme, au-delà de la période de reprise après-crise, ces perturbations sont une opportunité à saisir pour le transport ferroviaire, à condition que des stratégies nouvelles ou adaptées soient développées et mises en œuvre sans délai. L'étude *Mobility post-Covid: an opportunity for railways*, réalisée par Roland Berger pour le compte de l'UIC (International Union of Railways) et de ses membres, dresse des recommandations stratégiques pour les parties prenantes du secteur ferroviaire opérant à travers le monde, afin de se distinguer dans ce nouveau paradigme.

### **La pandémie accélère les tendances déjà à l'œuvre dans les différentes filières des mobilités**

#### **Après le choc du travail à distance, les comportements de mobilité devraient poursuivre leur mutation**

La méfiance des voyageurs à l'égard des transports publics devrait s'atténuer dans les années à venir, et les voyages de loisirs devraient rebondir rapidement à partir de 2022. En

revanche, une fois les restrictions sanitaires levées, la reprise des voyages professionnels, elle, sera plus progressive et reviendra finalement à un niveau inférieur à celui de 2019. La tendance de fond du travail à distance, fortement accélérée par la Covid-19, ne présage pas à court terme de retour à la " normale " pour les voyages professionnels. Le temps nécessaire pour arriver à la "nouvelle normalité" de la mobilité variera en fonction des régions, des niveaux de vaccination et de la mise en œuvre des quarantaines pour les voyageurs à l'étranger.

### **Sécurisé pendant la crise, le financement public du réseau ferroviaire devrait être maintenu après la Covid-19**

Loin d'une remise en cause, de nouveaux programmes ont été déployés pour compenser la réduction du trafic en 2020 et 2021 et pour investir dans les futures capacités ferroviaires, notamment afin d'anticiper les besoins de mobilité, d'encourager le report des autres modes de transport vers le ferroviaire et de soutenir une filière professionnelle importante en termes d'activité économique. Les niveaux de subventions devraient être maintenus à un niveau élevé pendant de nombreuses années, grâce notamment aux plans de relance axés principalement sur les solutions vertes de transport. Si aucun projet ferroviaire n'a été annulé en raison de la crise, les restrictions imposées au transport aérien pour des raisons sanitaires ou environnementales pourraient renforcer la légitimité de certains projets ferroviaires dans les années à venir.

### **Les préoccupations environnementales des voyageurs participent à l'essor du transport ferroviaire**

Selon les prévisions de Roland Berger, les préoccupations environnementales et sociétales des consommateurs auront un effet majeur sur la mobilité dans le monde, avec un impact positif sur le transport ferroviaire. Les services ferroviaires seront développés pour contrebalancer les services de transport aérien avec un plus grand nombre de trains de nuit ou de trains à grande vitesse. Dans les zones urbaines, les transports publics et les services de mobilité douce devraient continuer à se développer, remplaçant progressivement les déplacements urbains en voiture individuelle.

### **Les chemins de fer se développent afin d'accueillir davantage de lignes à grande vitesse**

En raison de la diminution de l'attrait du transport aérien dans le monde, la crise de la Covid-19 a renforcé l'intérêt de l'extension et de la modernisation des infrastructures à grande vitesse. On peut s'attendre à ce que le développement des lignes à grande vitesse dans le monde entier augmente la demande globale de mobilité - l'ajout de ces lignes aux systèmes

de transport nationaux ou locaux multipliera le nombre de solutions de transport disponibles pour les citoyens. D'un autre côté, le développement des lignes à grande vitesse continue d'être entravé par des coûts importants (environ 9 à 22 millions d'euros par km en coût total).

## **Les leçons à tirer sans attendre pour ancrer le ferroviaire au cœur des mobilités en tirant parti d'un terrain propice**

### **Les difficultés des modes de transport routiers et aériens**

Sévèrement touchés par la crise, les acteurs du transport aérien réduisent activement leurs structures de coûts et se préparent à recourir à des carburants aéronautiques plus durables et à passer à la propulsion verte après 2035. L'industrie automobile, elle, a déjà entamé sa transition environnementale, avec l'arrivée à maturité des véhicules électriques dans la prochaine décennie et l'installation progressive de bornes de recharge.

Le secteur ferroviaire bénéficie de conditions favorables pour gagner des parts de marché pendant la période de reprise. Les autres modes de transport sont entrés dans une période critique de remise en cause totale de leurs modèles, dont les premiers effets sont attendus vers 2030. La « fenêtre » d'opportunité pour le secteur ferroviaire est donc relativement courte.

### **Renforcer la compétitivité du ferroviaire et augmenter sa part modale**

Les principaux moyens d'action requis pour tirer parti de cette « fenêtre » d'opportunité viseront à garantir et à élargir le champ d'action du transport ferroviaire : garantir sa part modale en capitalisant sur ses principaux avantages - fiabilité et confort - et l'élargir en traitant ses principales faiblesses – la perception de prix élevés et les connexions limitées avec d'autres modes, par exemple.

Pour renforcer leur compétitivité, les acteurs du secteur ferroviaire doivent donc poursuivre trois objectifs clés simultanément et de manière proactive :

- **Améliorer l'expérience client** en s'adaptant aux nouveaux comportements de mobilité et de consommation et en tirant parti des avantages du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.
- **Améliorer l'équation économique du transport ferroviaire** : optimiser les coûts de production sur l'ensemble de la chaîne de valeur pour permettre une baisse des prix pour les voyageurs, maintenir la rentabilité pour les opérateurs et permettre d'investir pour préparer l'avenir en maintenant des coûts acceptables pour tous.

- **Améliorer les performances environnementales** : alors que les modes de transport routier et aérien font actuellement l'objet d'une surveillance accrue, on peut s'attendre à ce que les exigences environnementales pour les chemins de fer augmentent également au fil du temps.

L'étude, consultable en suivant ce lien : <https://uic.org/IMG/pdf/mobility-post-covid-an-opportunity-for-railways.pdf> émet des recommandations pour l'ensemble des parties prenantes du secteur ferroviaire à travers le monde, à savoir : entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, gares, autorités de transports, et fournisseurs de systèmes, matériels et équipements ferroviaires.

### **Méthodologie :**

L'étude a été réalisée au premier semestre 2021 par Roland Berger pour le compte de l'UIC en collaboration avec ses membres et alimentée par des discussions avec les représentants du secteur.

### **A propos de Roland Berger**

Fondé en 1967, Roland Berger est le premier cabinet de conseil de directions générales d'origine européenne et à l'ancrage international. Implanté en France depuis 1990, le bureau de Paris avec près de 300 collaborateurs, conseille les plus grandes entreprises internationales ainsi que des institutions publiques, sur l'ensemble de leurs problématiques, du conseil stratégique à la mise en œuvre opérationnelle. Avec la conviction que le monde a besoin d'un nouveau paradigme durable sur toute la chaîne de valeur des entreprises, il s'attache à proposer des solutions innovantes, avec une attention particulière portée à l'obtention de résultats concrets et mesurables.

Pour plus d'information : <https://www.rolandberger.com/fr/>

Suivez Roland Berger sur twitter : @RolandBerger

### **À propos de l'UIC**

L'UIC est l'organisation mondiale pour la promotion du transport ferroviaire et le développement collaboratif du système ferroviaire. Elle fédère quelques 200 membres issus des 5 continents, parmi lesquels figurent des opérateurs ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure, des prestataires de services ferroviaires, etc. L'UIC entretient des liens de coopération étroits avec l'ensemble des acteurs du secteur des transports par fer à travers le monde, notamment les industriels, les autres associations ferroviaires, les autorités publiques et autres parties prenantes extérieures aux chemins de fer dont l'expérience peut

être bénéfique pour le développement du rail. L'UIC a pour vocation principale de comprendre les besoins opérationnels de la communauté ferroviaire, de développer des programmes d'innovation afin de dégager les solutions répondant à ces besoins, d'élaborer et de publier des documents appelés "IRS", destinés à faciliter la mise en œuvre de solutions innovantes.

## **CONTACT**

### **UIC :**

Pour toute demande, contactez : [com@uic.org](mailto:com@uic.org)

### **Roland Berger :**

Sophie Noel – Responsable communication – [sophie.noel@rolandberger.com](mailto:sophie.noel@rolandberger.com)

Antoine Barbier - Chargé de communication – [antoine.barbier@rolandberger.com](mailto:antoine.barbier@rolandberger.com)