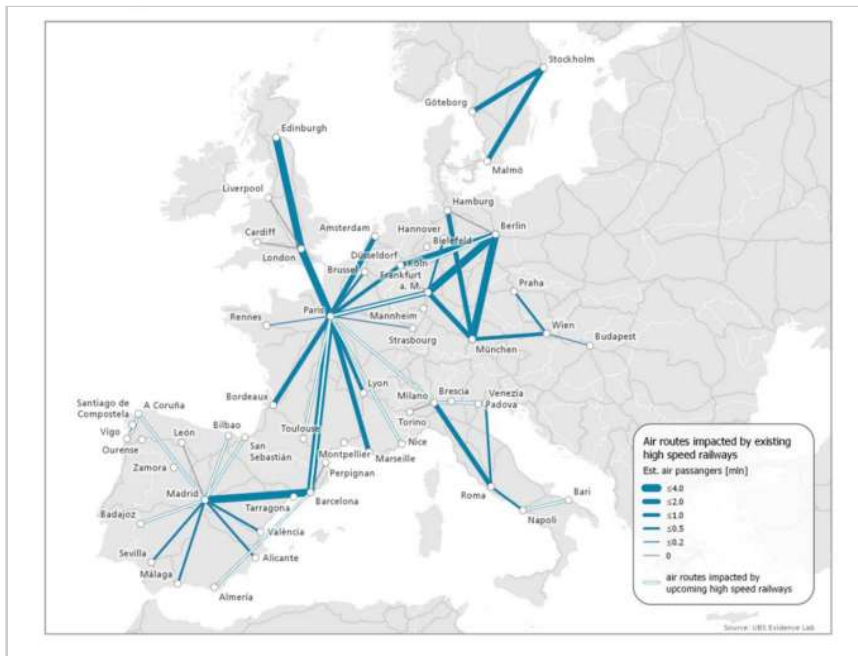


Pour la banque UBS, le train l'emportera sur l'avion après la crise



La pandémie de coronavirus provoquera-t-elle un transfert modal décisif du transport aérien au rail ? La banque suisse UBS répond par l'affirmative – du moins en Europe et en Chine – dans son rapport intitulé *By Train or Plane? The Traveller's Dilemma after Covid-19 and amid Climate Change Concerns* (« En train ou en avion ? Le dilemme du voyageur après le Covid-19, au milieu des préoccupations liées au changement climatique ») dont la version complète est réservée à ses clients autorisés.

« *De toute évidence* », le postulat de base d'UBS est que « *les consommateurs et les gouvernements du monde entier sont de plus en plus sensibles aux questions climatiques* ».

De plus, « *l'épidémie de Covid-19 montre aux pays industrialisés non seulement ce qu'est de l'air pur et comment l'on peut se débrouiller sans voyager, mais aussi*

comment un environnement plus propre et des populations en meilleure santé résistent mieux aux maladies ». Sans exclure que certains investissements (de 300 milliards de dollars, voire plus, selon la banque) « *destinés à des projets visant à réduire les émissions de carbone soient détournés pour soutenir les industries du transport et des voyages* », les spécialistes d'UBS ne pensent pas que le monde développé abandonne « *son ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050* », ni que les consommateurs tournent leur dos aux « *trajets plus longs en train.* »

Ces conclusions sont tirées d'une enquête menée par les experts de l'UBS Evidence Lab auprès de 1 000 personnes dans quatre pays européens et en Chine. Il ressort de cette enquête que les voyageurs « *loisirs* » accepteraient de passer 5 à 6 heures en train, alors que les voyageurs d'affaires européens toléreraient des temps de parcours allant jusqu'à quatre heures, soit plus que les 2 à 3 heures généralement considérées comme un maximum. En Chine, les trains à grande vitesse ont pris davantage de voyageurs à la route qu'aux compagnies aériennes, « *mais cela pourrait changer* », envisage USB. « *Le niveau de service et la fréquence sont les principaux moteurs pour développer la demande de voyages plus longs en train, et ces deux points peuvent être améliorés par la mise en oeuvre de la concurrence entre opérateurs* ».

« *Nous nous attendons donc à une accélération du transfert modal de l'avion au train à grande vitesse en Europe et en Chine* ». Pour la banque, qui pense que cette tendance pèsera sur les secteurs « *de l'aérospatial, des compagnies aériennes, des aéroports, des infrastructures et du pétrole* », une croissance plus rapide de la demande pour le mode ferroviaire profiterait aux constructeurs de matériel roulant et de signalisation, ainsi qu'aux

équipementiers. « *Nous estimons que les perspectives offertes par le marché européen des trains à grande vitesse devrait atteindre 11 milliards d'euros en 2022 (3,5 fois le niveau de 2016), bien supérieures aux prévisions de 5,9 milliards d'euros de l'UNIFE.* »

En attendant, ce que l'on constate sur le terrain ne donne pas forcément raison à l'analyse d'UBS. Ainsi, les toutes premières prévisions de reprise du trafic émises fin avril par les compagnies aériennes européennes concernent essentiellement des liaisons intérieures pouvant être assurées par le train à grande vitesse en 2 à 4 heures. Par exemple, Air France annonçait le 26 avril le redémarrage, le 11 mai, des relations Paris – Brest (3 heures 30 en TGV), Paris – Bordeaux (2 heures 15 en TGV) et Paris – Montpellier (3 heures 30 en TGV) ; or ces deux dernières figurent en bonne place sur la carte des liaisons aériennes impactées par les trains à grande vitesse selon UBS.

P.L.
