



Les transports dans la crise Covid

Résumé : le secteur des transports a été très affecté par la crise sanitaire. Mais les situations sont contrastées : si le transport aérien de personnes ou les transports en commun ont subi des baisses très importantes, le fret est plus résilient. En lui apportant un soutien massif, le plan de relance a pris en considération les conséquences négatives pour le secteur des importantes restrictions de circulation. Le *Bund*, grâce à ses marges de manœuvre budgétaire, a en outre annoncé des plans ciblés sur certains secteurs et sur les principaux opérateurs de transports du pays. À la faveur de la crise, il mise sur un virage accéléré vers une décarbonation des transports¹, en s'appuyant sur l'électromobilité.

I. Le secteur des transports est l'un des plus durement affectés par la crise sanitaire

Lors de la 1^{ère} vague de la crise sanitaire, au printemps dernier, **les mesures de confinement prises par l'Allemagne ont durement impacté le secteur des transports. Entre avril et juin 2020, le nombre de passagers transportés par avion a ainsi baissé d'environ 95%** par rapport à 2019. La **Deutsche Bahn** a fait état pour le 1^{er} semestre 2020 d'une **baisse de 44% du nombre de passagers dans ses trains longue distance** (avec, au mois d'avril, des pics à 10% de taux d'occupation pour une offre maintenue à 75%) **et de 36% pour le transport régional de voyageurs** ; le principal opérateur de bus, **Flixbus**, qui avait totalement suspendu ses activités entre mars et juin, a connu une **baisse de 67% de l'activité au 1^{er} semestre 2020**. Espérant une reprise rapide et forte de l'activité après le 1^{er} confinement, **les opérateurs de transports ont vu leurs espoirs douchés par la 2^{ème} vague de Covid à l'automne 2020, violente en Allemagne** : en septembre, les réservations pour des voyages longue distance en train étaient remontées à 75% des valeurs de 2019, mais ont à nouveau chuté en octobre (-50% vs. octobre 2019). Le trafic aérien, qui ne s'était déjà pas suffisamment remis pendant l'accalmie de l'été 2020 (-80% de trafic entre juillet et septembre 2020 vs. 2019), a retrouvé des valeurs proches de celles du 1^{er} confinement (-90% de passagers en novembre 2020 vs. 2019). Les **transports publics de proximité**, après avoir retrouvé en août et septembre 80% de leurs passagers (vs. 2019), sont retombés à l'automne à 20-30% des valeurs de 2019 ; **sur l'année, la baisse est de 40% alors que l'offre de transports a été maintenue à 75% du niveau habituel**, ce qui fragilise les opérateurs du secteur. Depuis novembre, Flixbus a, à nouveau, interrompu son activité jusqu'à nouvel ordre.

Les **règles sanitaires strictes** qui ont été imposées dans les transports en commun (port du masque, distanciation physique...), la **généralisation du télétravail** et **les mesures de chômage partiel**, la **peur d'être infecté** dans ces espaces de brassage de populations que sont les bus, les trains, les avions, les gares et les aéroports, ont donc eu un **impact considérable sur la fréquentation des transports en commun. L'incertitude quant à l'évolution des mesures de restrictions de circulation entre pays** a en outre encore plus **durement affecté le segment des voyages à l'international**, d'où la chute brutale des transits dans les aéroports et les avions.

Dans un contexte global de diminution des déplacements de personnes, la voiture a bénéficié d'un report modal conjoncturel (peur de se voir infecté dans les transports publics) puisque c'est **de loin le mode de transport de personnes qui connaît les plus faibles baisses** (entre juillet et septembre 2020, 5 à 8% de baisse de circulation de voitures sur les autoroutes allemandes vs. 2019).

¹ cf. note du 9 fév. 2021

Enfin, le **fret a lui mieux résisté** : au 1^{er} semestre 2020, le logisticien DB Schenker a maintenu un niveau de revenus équivalent à 2019 (-1%) et DB Cargo, le plus important opérateur de fret ferroviaire en Europe, a contenu sa baisse de revenus (-14% vs. -39% pour le transport de passagers longue distance de la DB). De même, le **fret aérien s'est montré résilient** : après une baisse de 15% au mois d'avril, il s'est stabilisé en septembre et était en hausse au 4^{ème} semestre (+13% en décembre vs. 2019).

Conséquence de ces baisses de trafic, les résultats financiers des entreprises de transports ont plongé. Les **aéroports** estimaient leurs **pertes de revenus à 2 Mds € jusqu'en septembre 2020 et ne tablent pas sur un retour au niveau d'avant Covid avant 2023.** Entre janvier et septembre 2020, la **Lufthansa** enregistrait une **baisse de 16,5 Mds € de recettes par rapport à la même période en 2019** (-60%, avec des baisses de 80% entre avril et juin et de 74% entre juillet et septembre), partiellement amortie seulement (le résultat net a baissé de 6,5 Mds €). La **Deutsche Bahn** fait état **d'une baisse de 2,5 Mds € de recettes au 1^{er} semestre 2020**, perte qui en outre n'a **pas du tout été amortie par une diminution des coûts d'exploitation** (-2,5 Mds € d'EBIT), avec comme corrolaire un relèvement du plafond de sa dette de 25 Mds € à 32 Mds € en 2020 voire 35 Mds € en 2021. **La DB prévoit des pertes jusqu'à 13,5 Mds € d'ici 2024** en raison de la baisse durable de la fréquentation. **Les immatriculations de voitures neuves ont baissé de 19% entre 2019 et 2020**, selon l'association de l'industrie automobile allemande. **Lors du 1^{er} confinement particulièrement, les ventes de véhicules avaient chuté** (-61% en avril vs. 2019) et **les chaînes de production automobile étaient presque à l'arrêt** (11K véhicules produits en avril, -97% vs. 2019), **leurs employés se retrouvant en grande partie en chômage partiel** (60% des employés de l'industrie automobile au mois d'avril 2020). **Volkswagen** prévoit un **EBIT d'environ 10 Mds € pour 2020 (-50% environ vs. 2019).**

II. En conséquence, les transports ont été massivement soutenus par les autorités publiques

Le plan de relance adopté en juin dernier comprend à la fois des mesures conjoncturelles et de soutien à une mobilité plus durable. Ainsi, le gouvernement allemand apporte **2,5 Mds € pour soutenir le financement de l'exploitation des transports en commun**, somme complétée à due proportion par les Länder. Une **recapitalisation de 5 Mds € de la Deutsche Bahn** est également prévue. La **TVA sur les billets de train a été abaissée à 5% pour le 2^{ème} semestre 2020.** Pour développer une mobilité plus durable, **1,2 Mds €** ont été alloués pour **moderniser les flottes de bus et camions** et **150 M€** pour **moderniser les systèmes de télécommunication dans les trains.** L'accent est mis sur le **virage écologique et technologique du transport**: avec **1 Md€** respectivement pour le transport aérien et maritime, une **prime d'achat majorée pour les véhicules électriques** (jusqu'à 9000€), **2,5 Mds € pour le déploiement de bornes de recharge électrique et la R&D** (deux projets de loi prévoient en outre d'accélérer le déploiement des bornes de recharge dans les bâtiments et le long des autoroutes).

En sus, des **mesures ciblées sur certains secteurs et opérateurs des transports** ont été prises. Le gouvernement fédéral a, dans un 1^{er} temps, renfloué **Lufthansa**, au bord de la faillite en mai 2020, avec un **soutien annoncé de 9 Mds €.** **Les voyageurs TUI et FTI Group** ont également été aidés en 2020. **Les compagnies de bus de tourisme ont, elles, bénéficié d'un soutien de 170 M€.** Privés de voyageurs au printemps dernier, **les aéroports étaient toutefois restés ouverts, au nom de la « disponibilité opérationnelle »** convenue entre les Länder et le gouvernement. **Prenant en considération le rôle essentiel joué par les aéroports dans la logistique de crise, un paquet de mesures de plus de 1 Md €,** annoncé en novembre 2020 et détaillé en février 2021, **doit sauver a minima 15 grands aéroports. Les petits aéroports régionaux, qui généraient déjà des pertes d'exploitation avant la crise sanitaire, devront très probablement se réorganiser et pour certains d'entre eux fermer²,** à moins d'être soutenus par les Länder et municipalités qui en sont actionnaires.

² Certains d'entre eux ont d'ores et déjà déclaré qu'ils se trouvaient en situation d'insolvabilité financière (aéroports de Paderborn/Lippstadt et de Friedrichshafen).

Le ministère fédéral des transports et des infrastructures a également mis en œuvre des **mesures extra-financières variées pour aider le secteur** : développement d'un plan d'urgence et de lutte contre la pandémie pour le transport européen de fret pendant la PAUE, lancement d'une campagne nationale et d'un indice de confiance pour renforcer la confiance dans les transports publics, mesures pour une meilleure prise en charge des chauffeurs de poids lourds aux stations-services au printemps dernier...

Malgré ces mesures spécifiques et les **mesures globales de soutien au chômage partiel, de nombreuses entreprises du secteur restent très fragilisées**, alors qu'elles étaient déjà confrontées à des défis majeurs de transformation, et **s'engagent ainsi dans des plans de restructuration** ou poursuivent ceux débutés avant la crise sanitaire. La Lufthansa, qui aurait supprimé 29K emplois en 2020 (pour 139K employés), prévoit 10K suppressions d'emplois en Allemagne pour 2021. Des plans de restructuration ont aussi été annoncés dans l'industrie automobile : 4K suppressions d'emplois chez Schaeffler, 15K chez ZF, 10K à 15K chez Daimler, 6K chez BMW, 10K chez Audi, 10K chez MAN...