



20 Faits marquants
09 du Forum

Des transports pour une économie mondialisée

Défis et perspectives face à la crise



20 09 Faits marquants du Forum

Des transports pour une économie mondialisée

Défis et perspectives face à la crise

© OCDE/FIT 2009

Toute reproduction, copie, transmission ou traduction de cette publication est interdite sans autorisation écrite. Les demandes doivent être transmises aux Éditions OCDE à l'adresse rights@oecd.org ou par fax au +33 1 45 24 99 30.

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire Général du Forum International des Transports. Les opinions exprimées et les arguments employés dans ce document ne reflètent pas nécessairement les points de vue officiels des gouvernements de ses pays membres.

Conception / Mise en page : Scheunemann Public Relations Consulting
www.scheunemann-pr.com

Crédits photographiques : © Marco Urban, OCDE/FIT – © stock.xchng
© mkarstad, stock.xchng, page 61

Table des Matières

INTRODUCTION

| | |
|--|----|
| Le Forum International des Transports | 4 |
| Un regard en arrière sur le Forum par Jack Short | 6 |
| Binali Yıldırım : Un élément clé de la croissance économique | 8 |
| Wolfgang Tiefensee : Une formidable opportunité de choisir une orientation pour l'avenir | 10 |

DÉFIS ET PERSPECTIVES FACE À LA CRISE

| | |
|---|----|
| Faits marquants du discours de Jacques Attali : | |
| Enseignements tirés de la crise | 14 |
| Points forts de l'allocution de Ray LaHood : | |
| Une approche coopérative | 16 |
| Points forts de l'allocution de Antonio Tajani : | |
| La Réponse Européenne à la Crise | 18 |
| Messages clés de la Session ministérielle | 20 |

PANELS POLITIQUES

| | |
|---|----|
| Les transports face à la crise – Impacts économiques | 24 |
| Les transports face à la crise – Impacts sociaux et économiques | 30 |
| Chaînes d'approvisionnement et points d'accès aux continents sur des marchés volatils | 36 |
| Infrastructure : rôle des secteurs privé et public dans un contexte de crise du crédit | 40 |
| Table ronde des grands acteurs au niveau International : Comment aller de l'avant ? | 46 |

ATELIERS

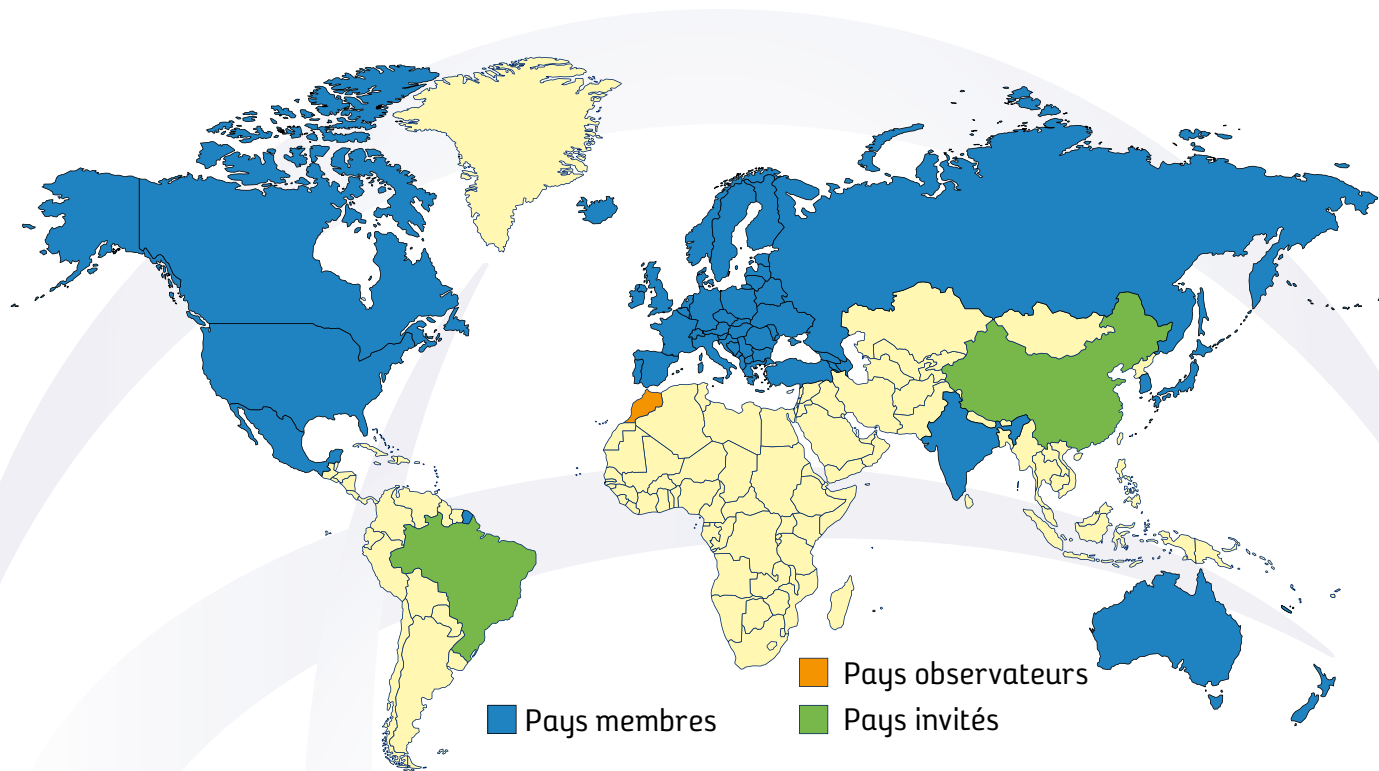
| | |
|---|----|
| Transport intermodal et chaînes d'approvisionnement dans une économie mondialisée ... | 54 |
| Impacts sociaux des transports internationaux | 58 |
| Planification stratégique et financement des infrastructures de transport | 62 |
| Vers un système de transport mondial sécurisé | 68 |
| Impacts environnementaux des transports internationaux | 74 |

ATELIERS MODAUX

| | |
|---|----|
| Investissements aéroportuaires et développement des services aériens | 80 |
| Les transports routiers : vecteurs de promotion du commerce, des voyages et du développement au niveau mondial | 86 |
| Les transports ferroviaires dans un environnement mondialisé | 90 |
| Transports maritimes internationaux : une régulation mondiale pour une industrie mondiale | 96 |

UNE PLATEFORME D'ÉCHANGE

| | |
|---|-----|
| Gagnants des prix 2009 | 102 |
| Exposition du Forum | 103 |
| Visites des sites et Programme social | 104 |
| Forum International des Transports 2010 – Transport et Innovation | 106 |
| Liste alphabétique des intervenants | 108 |
| Publications majeures du FIT | 110 |



La réunion annuelle, qui se déroule à Leipzig, constitue l'apogée des activités du Forum International des Transports. Les décideurs issus des mondes politiques et industriels, de la recherche et de la société civile sont invités à débattre d'un thème stratégique avec les Ministres des Transports. Les conclusions des réunions du Forum annuel agissent comme des signaux importants pour le secteur des transports et pour la société dans son ensemble.

L'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) est un forum unique où les gouvernements de 30 démocraties travaillent ensemble pour trouver des réponses aux défis économiques, sociaux et environnementaux

de la mondialisation. La configuration de l'Organisation permet aux gouvernements de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des solutions à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques intérieures et internationales.

L'OCDE et le Forum International des Transports ont créé en 2004 un Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le Centre mène des programmes de recherche coopératifs relatifs à tous les modes de transport afin de soutenir l'élaboration des politiques dans les pays membres et de contribuer aux sessions du Forum International des Transports.



Jack Short

Un regard en arrière sur le Forum



Jack Short, Secrétaire général du Forum International des Transports (FIT), Directeur du Centre Conjoint de Recherche sur les Transports (CCRT) de l'OCDE et du FIT

6

Lorsque nous avons choisi le thème du Forum de cette année – *Des transports pour une économie globalisée* – nos principales préoccupations incluaient les goulets d'étranglement et les restrictions de capacités dus à la rapide croissance économique. À peine un an plus tard, le Forum s'est déroulé au cœur d'une période très difficile, sur fond de crise financière, de faillites d'entreprises, d'affaiblissement des chaînes d'approvisionnement et de renforcement du protectionnisme. Aujourd'hui, la crainte est réelle de voir le secteur des transports gravement touché par cette récession soudaine et profonde, avec d'importantes implications pour les économies et les sociétés.

La profondeur et la soudaineté de la crise ont rendu notre thème encore plus pertinent. Nous vivons dans une époque d'interdépendance mondiale sans précédent probablement vouée à poursuivre son évolution du fait de la crise financière et économique. La mondialisation a ses détracteurs et il est nécessaire d'agir pour minimiser tous les préjudices sociaux ou environnementaux qu'elle engendre; pourtant, les avantages économiques de l'échange et du commerce en matière de réduction de la pauvreté et des inégalités ne sont plus à prouver. Une meilleure coopération internationale est ainsi rendue encore plus nécessaire et le secteur des transports, en tant que facilitateur clé, en est un acteur central.

Les discussions de cette année collaient donc particulièrement à l'actualité et sont intervenues au moment où tous les gouvernements et toutes les industries

cherchaient comment répondre au mieux à la crise, à court terme comme à long terme.

Une chose est sûre : les transports sont plus importants que jamais – dans les affaires, dans la vie des citoyens et dans l'économie mondiale. À eux seuls, les chiffres – 8 % des emplois, 15 % de la dépense des ménages et 6 % de la valeur ajoutée – ne racontent qu'une partie de l'histoire. Le secteur des transports est au cœur de la mondialisation. La logistique et les services aux voyageurs soutiennent fortement la croissance commerciale et économique. En outre, il existe très peu de menaces ou de défis mondiaux sans une composante transport significative, qu'il s'agisse des migrations de masse, des conflits politiques, des catastrophes naturelles, des menaces sanitaires ou de la piraterie.

De toute évidence, les systèmes de transport doivent être fiables et durables pour soutenir la relance économique. De nombreuses politiques existantes restent d'ailleurs capitales pour investir là où cela est nécessaire, améliorer l'efficacité, réduire l'impact environnemental et augmenter la sécurité. Le secteur des transports a un argument convaincant pour être candidat aux plans de relance et en a d'ailleurs été un bénéficiaire majeur dans certains pays. Il faut tout de même attendre de voir si ces plans permettront d'atteindre les objectifs d'innovation, de création d'un nouveau système et de passage à une économie à faibles émissions carbone.

La nécessité d'éviter le protectionnisme a été l'un des messages forts tout au long du Forum. Les discussions et les documents de présentation ont souligné les avantages

procurés par l'ouverture des marchés. De nombreux domaines du transport auraient encore beaucoup à gagner d'une poursuite de l'ouverture des marchés. Aujourd'hui, pour la plupart des pays, le défi consiste à maintenir ces bons principes sous la pression politique intérieure.

La nécessité de sécuriser et de fiabiliser les chaînes d'approvisionnement internationales pour faciliter la croissance future est étroitement liée à cela. Trop souvent, les frontières et les points d'accès sont des entraves au commerce. Les possibilités d'amélioration dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité restent considérables au niveau mondial.

La crise ne change rien aux défis fondamentaux, en particulier celui de créer des transports plus durables. La nécessité pour le secteur des transports de réduire ses émissions de gaz à effet de serre - et la façon dont cela pourrait se réaliser - était le sujet du Forum 2008, et au centre des discussions du Forum 2009. Il ne fait aucun doute que le secteur doit montrer des résultats plus concrets jusqu'à la Conférence de Copenhague sur le changement climatique de l'ONU en décembre 2009, et au-delà.

Le secteur des transports peut contribuer à la reprise économique mondiale en optimisant l'efficacité. Étant donné le degré de confiance mutuelle au niveau mondial, une meilleure coopération internationale sera essentielle. Le Forum International des Transports, dans sa seconde année, a franchi de nombreuses étapes pour atteindre son objectif : devenir LE lieu de rencontre stratégique mondial

pour le secteur des transports. Tout comme les nombreux ministres et représentants de haut niveau de plus de 50 membres, l'Inde est devenue un membre à part entière du Forum et la présence chinoise était très forte à Leipzig. Une fois encore, le Forum a attiré plus de 900 participants dont de nombreux décideurs et intellectuels de premier plan issus du secteur des transports et autres. Les résultats du Forum sont intégrés ou récapitulés dans le présent document et sur le site Web, fournissant une riche collection d'informations sur le sujet.

De nombreux participants au Forum 2009 ont débattu du fait que les solutions aux principaux défis auxquels fait face le secteur des transports - changement climatique, efficacité, sécurité et accessibilité entre autres - vont nécessiter la recherche de nouvelles façons de fournir les services et l'infrastructure. C'est la raison pour laquelle le thème du Forum de l'an prochain - Transport et Innovation - est aussi passionnant qu'important.

Cette année la Turquie a tenu la présidence du Forum et nous remercions sincèrement Binali Yildirim, Ministre des Transports de la République de Turquie, et son équipe, pour leurs efforts tout au long de l'année. Le soutien dynamique de l'Allemagne, en particulier l'implication active du Ministre Tiefensee, mais également de la ville de Leipzig et Lord Mayor Burkhard Jung, ont énormément contribué à faire progresser le Forum. Sincères remerciements également aux Pays membres et à leurs Ministres pour leur soutien et leur implication continus dans la préparation et la conduite du Forum.

Binali Yıldırım

Un élément clé de la croissance économique



Binali Yıldırım,
Ministre des
Transports de Turquie,
Président du Forum
International des
Transports 2009

8

La mondialisation de la production et du commerce font partie des caractéristiques qui définissent notre époque. L'échelle de l'activité économique est tout aussi impressionnante que la vitesse du développement technologique, et les coûts de production plus bas associés à une productivité accrue ont contribué à la création d'une richesse plus importante que jamais.

Sans aucun doute, le transport fait partie intégrante de ce processus. Il fournit la distribution vitale de la production ainsi que la mobilité essentielle des individus, en créant un lien direct entre les entreprises et les marchés mondiaux. Le transport est un élément clé de la croissance économique et de la compétitivité.

Le Forum International des Transports 2009, dont le thème était « Des transports pour une économie mondialisée – Défis et

perspectives face à la crise », s'est déroulé à un moment crucial de l'histoire, caractérisé par d'immenses défis.

Le secteur des transports en lui-même a été lourdement affecté par la crise financière mondiale. Le repli de l'économie mondiale, le gel des crédits et l'augmentation des coûts d'exploitation ont engendré des difficultés économiques et des pertes d'emplois dans tout le secteur. Les sociétés se battent pour survivre avec des ressources financières limitées dans un environnement où le commerce mondial recule.

Nous, les Membres du Forum International des Transports, devons tirer les leçons de la crise économique actuelle et fournir des directives à notre secteur pour la conception et la mise en œuvre des mesures nécessaires pour surmonter les difficultés actuelles et en sortir plus forts.





La demande intérieure doit être soutenue afin de garantir que la crise ne s'aggrave pas. Les investissements dans les infrastructures, visant à stimuler l'économie et à créer des emplois, jouent un rôle vital dans la réponse à la récession. De nombreux pays, dont les pays en développement, ont mis en place des plans de relance visant à soutenir les projets d'infrastructures.

Nous devons également regarder au-delà des mesures à court terme. Les objectifs à long terme sont vitaux, précisément à cause de la crise. Par exemple, il est primordial que le secteur public et le secteur privé travaillent ensemble pour garantir l'existence d'un secteur des transports durable et efficace et ainsi tirer profit de la reprise dès ses premiers signes.

La crise doit également mettre en avant l'importance d'une coopération internationale plus importante. Je crois réellement que nous sommes tous prêts à combiner nos efforts pour

rétablir la confiance et rendre notre secteur moins vulnérable. L'agenda international doit se concentrer sur l'accessibilité et les connexions du transport mondial. La première étape du calendrier doit être la simplification et l'harmonisation des processus au passage des frontières.

Nous devons tous veiller à éviter l'aggravation de la crise et en partager la responsabilité. Ce Forum – et donc la rencontre 2009 – a déjà joué un rôle fondamental.

Le Forum International des Transports est une plateforme internationale unique pour trouver des solutions aux problèmes majeurs relatifs aux transports. La Turquie, qui a tenu la présidence du deuxième Forum International des Transports, a la certitude que les résultats du Forum 2009 sont conséquents, tant en ce qui concerne le maintien des activités des transports internationaux qu'en ce qui concerne l'assurance que le secteur continue à alimenter l'économie mondiale.

Wolfgang Tiefensee

Une formidable opportunité de choisir une orientation pour l'avenir



Wolfgang Tiefensee,
Ministre Fédéral des
Transports, de la
Construction et des
Affaires urbaines,
Allemagne

10

Le deuxième FIT s'est tenu sur fond de crise financière et économique mondiale. La « mondialisation » avait été choisie comme sujet à débattre lors du FIT de cette année, bien avant que les premiers signes de pénurie de crédit aux États-Unis ne se fassent sentir, mais, du fait des développements économiques en cours dans le monde, ce sujet a pris un nouveau caractère d'urgence.

Au cours de ces dernières décennies, la mondialisation était principalement considérée comme un facteur de croissance économique. Toutefois, pendant la crise, une autre facette du développement a été mise en évidence : à cause de l'interdépendance des marchés, la crise a frappé les économies nationales dans toutes les régions du monde et a conduit à un important déclin économique ainsi qu'une réduction considérable de la croissance.

Lors du FIT de Leipzig, plus de 900 participants issus d'environ 50 États ont discuté de cette situation et de sa pertinence pour le secteur des transports, mais également des opportunités et perspectives nées de la crise. Il était particulièrement important de mettre en avant le fait que le transport peut fortement contribuer à l'économie mondialisée.

La crise économique mondiale ne doit pas être utilisée comme un prétexte au protectionnisme visant à fermer les marchés. La reprise économique n'est possible qu'avec un commerce libre et une concurrence juste. Les mesures protectionnistes finissent toujours par nuire aux entreprises et aux travailleurs d'un pays. Aussi, les discussions du FIT ont bien

montré que seul un comportement coopératif de toutes les parties prenantes était capable de soutenir l'intégration économique. Le FIT va dans la bonne direction, se considérant lui-même comme un Forum international important pour discuter des solutions aux problèmes d'intérêt mondial.

Lors des forums et des panels, mais également pendant les nombreuses discussions bilatérales sur les activités secondaires, de nombreuses nations, dont l'Allemagne, ont confirmé que les aides financières à la reprise économique constituaient une bonne solution pour sauvegarder autant d'emplois que possible et préparer le chemin vers une croissance économique à long terme. Les signes précurseurs de reprise économique le confirment. Les considérables efforts financiers consentis représentent également une formidable opportunité de choisir l'orientation future de l'économie et du secteur des transports.

Néanmoins, l'investissement dans les infrastructures ne doit pas être un simple feu de paille. Nous devons continuer à investir, même une fois la crise passée. Une infrastructure mondiale efficace et un système de transports moderne sont des conditions préalables indispensables à une reprise économique durable.

Et les consommateurs ont montré que les voitures économes en énergie et écologiques ont leur place sur les marchés, même en période de récession économique. Les acteurs du développement et de la commercialisation prédomineront également dans la concurrence mondiale.

Les entreprises sont donc appelées à continuer à investir dans les technologies environnementales sophistiquées et dans les compétences de leurs employés, même en période de difficulté économique. Il est nécessaire de lancer une course à l'innovation et aux produits écologiques et favorables au climat. Cela nécessite des investissements spécifiques et ciblés dans les nouvelles technologies telles que la mobilité électrique, soutenus par une stratégie bien définie pour la mobilité du futur. Les secteurs public et privé sont tous deux appelés à garantir que l'industrie et les transports peuvent sortir de cette période difficile encore plus solides qu'avant.

Dans ce contexte, tous les aspects du thème « Transport et Innovation » feront l'objet

d'intenses discussions lors du troisième FIT, qui se déroulera du 25 au 28 mai 2010.

Je me réjouis de savoir que les Ministres des Transports 2010 se rendront à Leipzig pour soutenir efficacement l'idée que le FIT est la plus importante plateforme de discussions dans le secteur des transports. Après l'Inde, nous attendons avec impatience que d'autres états intéressés tels que le Brésil et la Chine deviennent membres du FIT à l'avenir.

Les Ministres des Transports, les représentants gouvernementaux de 52 états ainsi que des personnalités issues de l'industrie, de la science et de la recherche se rencontreront à Leipzig et, à partir de là, ils continueront ensemble à façonner un peu plus l'avenir.





Des transports pour une économie mondialisée

Défis et perspectives face à la crise



Faits marquants du discours de Jacques Attali

Enseignements tirés de la crise



Jacques Attali,
Économiste et Écrivain

14

Le transport est l'un des aspects où le progrès économique s'est fait le plus ressentir. Le transport est, non seulement un facteur de croissance, mais aussi un frein à la croissance, si l'on considère son impact sur l'environnement. Aujourd'hui, le transport est une clé à la compréhension de la crise économique et la crise du système financier. Je suis plutôt pessimiste quant à la crise et sa durée prétendue et tends à croire que la crise ne fait que commencer. La crise, je la vois avec trois mécanismes :

Considérons d'abord les Etats-Unis et les liens complexes entre les crédits, la banque, l'immobilier, l'industrie automobile et la consommation. L'usage excessif des prêts de capitaux et la prise de mauvais crédits immobiliers, par exemple, est le premier mécanisme. Cela a permis au second mécanisme de se développer. En effet, les banques à fort profit ont créé des fonds de crédit et en ont fortement sous-estimé les risques. Le troisième mécanisme a été le fait que, au niveau local, il n'y avait pas de réglementation ou de contrôle mis en place sur ces développements. L'Europe a, quant à elle, créé un marché unique régulé durant les dernières 30 années. C'est ce dont le monde a besoin aujourd'hui : un marché unique avec une réglementation unique. Il ne nous faut pas juste des règles, mais il nous faut aussi renforcer leur application.

Nous ne verrons peut-être pas la fin de la crise actuelle. Les signaux sont multiples et contradictoires – certains secteurs vont très mal et d'autres progressent. Les marchés financiers se trouvent dans un processus de restructuration, les cours de bourse

recommencent à monter, certains pays recommencent à connaître une croissance forte. C'est le cas de la Chine qui retrouve un taux de progression positif. Des milliards ont été dépensés, les banques sont à nouveau solvables et recommencent à prêter. Il y a un certain dynamisme économique en ce moment et j'espère qu'il est là pour durer.

Mais qu'en est-il de la solvabilité des banques ? Et de la confiance dans les systèmes budgétaires des grands pays ? L'amélioration actuelle n'est peut-être pas durable. Qu'en est-il aussi de la confiance dans les monnaies et les budgets ? Le déficit global explose ; il existe des dettes excessives partout et nous savons que nous ne pourrions dépasser la crise que lorsque nous diminueront nos dettes.

Gardant cela en tête, il n'est pas évident de savoir si nous allons pouvoir dépasser la crise ou, en fonction de son ampleur, la résoudre.

Il y a devant nous à l'évidence trois scénarios possibles. Premièrement : nous pouvons supposer qu'il y aura un renforcement de la crise ; que nous allons même entrer en récession ; que la croissance globale reste autour de zéro cette année, voire négative. Dans un deuxième scénario, les emprunts et endettements continuent fortement avec les effets négatifs à long terme qui en sont liés. Et troisièmement, nous verrons peut-être une autre période de croissance économique avec des taux d'intérêts élevés, de hauts niveaux d'épargne et nous allons supposer que notre croissance est forte malgré une volatilité occasionnelle.

En tant qu'Européen, nous avons appris nos leçons de l'histoire et savons qu'il faut équilibrer nos budgets, mettre en place des règles et une réglementation afin de combler le déficit. Nous comprenons que nous avons besoin d'impôts et d'une réglementation – pas plus mais une plus adaptée. Après tout, nous avons déjà des règles en place ; comme par exemple l'accord de Bâle. Mais cet accord n'est pas appliqué comme il se doit. Les ratios de solvabilité des banques, par exemple, sont réglementés dans l'accord de Bâle. L'accord stipule que le ratio des dettes sur la valeur des dépôts dans la banque ne doit pas dépasser 12. Mais cette règle n'est pas respectée. Nous

devons donc améliorer le contrôle et le respect des règles en vigueur.

S'il y a une leçon à retenir de la crise, c'est que les marchés non régulés vont poser de gros problèmes lorsque nous ferons face aux vrais challenges sur une échelle plus large comme le climat, par exemple.

C'est la raison pour laquelle je pense que l'histoire va se répéter, à moins que nous n'apprenions de nos erreurs. Pour le transport, cela signifie : une réglementation globale et de nouveaux moyens de transport compatibles avec les défis de demain.



Points forts de l'allocation de Ray LaHood

Une approche coopérative



Ray LaHood,
Secrétaire aux
Transports
des États-Unis

16

Comme nous le savons tous, nous sommes actuellement confrontés à un certain nombre de défis d'ampleur mondiale. Par exemple, la crise mondiale du crédit fait qu'il est difficile pour nous tous de soutenir nos investissements dans les infrastructures de transport dont nous dépendons pour assurer la mobilité des personnes et des marchandises autour du monde.

Pour avancer, il nous faudra adopter des accords coopératifs en matière de recherche et de technologie, des standards mutuellement imposés pour améliorer la sécurité et les pratiques environnementales dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, des directives et des formations efficaces pour aider l'industrie maritime à combattre la piraterie, et un engagement continu en faveur de l'ouverture de nos frontières au libre-échange. Ce n'est que le début. Atteindre ces objectifs ne sera pas facile. Et nous ne serons pas d'accord sur tout. Mais nous sommes interdépendants – aujourd'hui plus que jamais. Les ondes de nos hauts et de nos bas économiques se répercutent sur tous les continents.

Nos décisions en matière de politique énergétique et d'efficacité carburant affectent les prix du pétrole sur les marchés - et la vitesse du changement climatique. Comme l'a dit le Président Obama récemment : « L'histoire d'une nation ne se construit pas lorsque tout est facile. Il s'agit de prendre de l'élan lorsque la période est difficile, en transformant la crise en opportunité et en voyant en elle notre possibilité d'émerger de toutes les épreuves, quelles qu'elles soient, plus forts que nous étions auparavant ».

Je crois que nous tous aujourd'hui partageons cet engagement. Le forum est le lieu idéal pour mener à bien ce travail.

Aux États-Unis, nous répondons à nos défis par des stratégies à court et long terme pour nous assurer que nos systèmes de transport continuent à jouer un rôle vital dans notre développement économique intérieur et dans notre participation au commerce international à l'étranger. L'American Recovery and Reinvestment Act, ratifié par le Président Obama il y a trois mois, constitue un effort jamais vu de 787 milliards de dollars visant à stimuler l'économie américaine grâce à des investissements à court terme ciblés sur les infrastructures, l'énergie, l'allègement fiscal et autres domaines vitaux. Le Recovery Act a attribué 48 milliards de dollars au Département des transports américain pour de nouveaux investissements dans les routes, ponts, systèmes de transport, ports maritimes, aéroports et autres infrastructures critiques. Il s'agit d'un effort remarquable et historique et nous le gérons très efficacement. Suite à nos efforts, le Recovery Act a jusqu'ici permis d'investir presque 13 milliards de dollars dans les transports, avec des milliards supplémentaires à venir. Ces fonds fédéraux permettent aux 50 États d'initier des réparations et des mises à niveau extrêmement nécessaires sur les routes, ponts, systèmes de transport, installations portuaires, pistes d'aéroports et bien d'autres. Une partie des fonds soutient les véhicules plus propres et plus écologiques qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Ce sont des investissements que la plupart des États ne peuvent pas se

permettre de faire à cause des compressions budgétaires. Ainsi, le gouvernement fédéral stimule véritablement les économies locales – tout en sauvegardant ou en créant des milliers d'emplois bien payés. Nombre de ces emplois sont des emplois « verts ».

Le Recovery Act ouvre également de nouvelles perspectives à l'Amérique dans le domaine de la grande vitesse et du voyage en chemin de fer. Le Président Obama a engagé plus de huit milliards de dollars dans la création et la réhabilitation de plusieurs corridors de voyage en chemin de fer dans tout le pays. Il s'agit de loin de l'investissement fédéral unique le plus important effectué dans ce domaine dans notre histoire.

Si nous regardons plus avant, nous reconnaissons que les Etats-Unis doivent faire encore davantage pour développer un réseau de transports multimodal diversifié et durable au niveau environnemental, afin que notre économie reste en mouvement et que nos communautés deviennent plus vivables. Le Président a récemment annoncé des plans visant à réduire de façon conséquente les émissions de gaz à effet de serre et à relever les normes de consommation de carburant pour les voitures particulières et les utilitaires à partir de l'année-modèle 2012. Il s'agit d'un sérieux effort pour rendre les transports plus propres aux Etats-Unis.

Dans l'industrie du transport de marchandises par le rail, nous développons actuellement de nouveaux corridors de fret ferroviaires nationaux qui nous aideront à faire un meilleur usage des camions, des barges et des chemins de fer à travers l'Amérique du

Nord. Nous accélérons également les projets critiques de développements portuaires afin de fluidifier le transport de marchandises en investissant notamment 100 millions de dollars dans de petits chantiers navals.

Dans l'aéronautique, notre première priorité est le programme NextGen, qui modernisera notre système de contrôle du trafic aérien pour le XXI^e siècle. NextGen est nécessaire pour que le secteur aéronautique soit plus sûr, plus efficace - et durable au niveau environnemental. D'ambitieux objectifs énergétiques visant à réduire les émissions et la pollution sonore comptent pour une part importante de cet effort. Mais nos problèmes environnementaux ne s'arrêtent pas à nos frontières et il est donc bon de voir que la Communauté Européenne a progressé sur le projet SESAR – l'homologue du NextGen.

Les Etats-Unis, l'Europe et l'Asie doivent montrer l'exemple en combattant le changement climatique de façon efficace et en définissant le rythme du leadership et de l'innovation dans tous les modes de transport. Travaillons ensemble pour développer ces connexions et utilisons le transport pour unir nos nations dans la paix et la prospérité.



Points forts de l'allocution de Antonio Tajani

La Réponse Européenne à la Crise



Antonio Tajani,
Vice-président
Commission
Européenne

18

Nul ne peut ignorer le lien direct entre la crise économique et les transports. Chaque opérateur est confronté au même dilemme financier : chaque secteur est touché. Réduction parfois vertigineuse du volume de transport (en particulier du transport de marchandise), chute des prix conjuguée à l'augmentation de la tarification d'usage de l'infrastructure.

D'autre part, la croissance repose, pour partie, sur la capacité à transporter nos marchandises efficacement et rapidement. Depuis le début de cette crise, je soutiens l'investissement dans les transports, secteur qui représente, à lui seul, près de 10 % des emplois européens. Il faut également anticiper la capacité des transports à venir et augmenter la compétitivité européenne du secteur.

Nous tous partageons la conviction que le secteur des transports est un secteur-clé de l'économie. Voilà pourquoi une grande partie du stimulus économique que les Etats Européens entendent mettre en œuvre cible les investissements dans les infrastructures de transport. Plusieurs Etats membres ont fait des infrastructures la pierre angulaire de leur plan de relance, le potentiel multiplicateur des investissements dans les transports étant beaucoup plus important que dans d'autres secteurs.

Cependant, je dois vous avouer que je vois dans cette crise une opportunité pour l'Europe de définir une véritable stratégie européenne globale pour les transports : une stratégie concertée et coordonnée tant sur le plan politique qu'au niveau financier et

opérationnel. Etant donné qu'il s'agit d'une crise globale, nous ne devons pas agir de manière protectionniste, ne créons pas une forteresse autour de nous. Une stratégie coordonnée ne s'arrête évidemment pas aux frontières de l'Union européenne. Elle doit couvrir, en effet, tous les pays du voisinage de l'Europe, en méditerranée comme à nos frontières orientales ainsi que l'Afrique.

48 milliards de dollars ont été octroyés par les Etats-Unis aux infrastructures. Ces chiffres sont bien plus spectaculaires que les montants mobilisés au niveau communautaire. Mais, afin d'évaluer la mobilisation de l'Union européenne, il faut évidemment considérer non seulement les moyens mobilisés au niveau européen – que ce soit le budget communautaire ou la Banque européenne d'investissement – mais aussi les moyens considérables investis dans les Etats membres. Nous avons le Plan Européen de Relance Economique (EERP) afin d'apporter une réponse immédiate à la crise. Nous nous sommes attachés à être un catalyseur d'investissements, à rassurer les entrepreneurs ainsi que les marchés financiers. C'est pourquoi nous avons décidé, entre autres, de renforcer le capital de la Banque Européenne d'Investissement, de lancer un fonds d'investissement en actions pour les projets d'infrastructures, d'énergie et de changement climatique (le « fonds Marguerite » ou « fonds 2020 ») ; d'accélérer l'absorption des fonds structurels européens et, finalement, d'encourager une plus large participation du secteur privé dans le financement et la mise en œuvre des projets.

EN 2009, nous avons été capables d'avancer 500 millions d'euros pour des projets déjà

prêts à être réalisés et dont l'effet de levier sur les finances publiques est estimé à 5 milliards d'euros. A cela s'ajoutent les 500 millions prévus, toujours en 2009, dans la programmation budgétaire annuelle et pluriannuelle pour les RTE-T.

Dans ce contexte, la Commission cette année s'est engagée afin d'effectuer une révision de la politique RTE-T. Pour cela, nous avons proposé une approche plus communautaire, basée sur une planification authentiquement européenne et multimodale, avec une gestion intelligente des flux de transports. Par exemple grâce à la généralisation des systèmes de gestion de trafic intelligents ou de ERTMS.

Cela étant dit, pour une véritable réussite de la révision de la politique RTE-T, il sera nécessaire de mobiliser davantage des

ressources, au niveau national et européen, provenant de sources publiques et privées. À ce propos on est en train de mener un dialogue très serré avec la Banque européenne des investissements.

Je suis convaincu que cette crise représente une opportunité pour le secteur. Je crois que nous ne pouvons plus nous payer le luxe de tergiverser. Il faut qu'il soit reconnu une fois pour toutes que les investissements dans les transports représentent un véritable support de la croissance économique. Enfin, sur le long terme, il faut accorder aux transports leur juste place dans le budget des Etats et coordonner davantage les ressources entre les Etats.

Il est indispensable d'apporter une réponse globale à la crise. La Communauté est prête à assumer pleinement son rôle.



Messages clés de la Session ministérielle



20

Les Ministres des Transports ont rencontré des représentants du monde industriel, du secteur de la recherche et de la société civile lors du Forum International des Transports 2009 qui avait pour thème « **Des transports pour une économie mondialisée – Défis et perspectives face à la crise** ». Les messages clés qui ressortent de la discussion ministérielle mettent en évidence :

- l'importance que revêtent des systèmes de transport efficaces et des investissements fiables ;
- la nécessité de poursuivre l'ouverture des marchés ;
- la nécessité de faire face aux conséquences non voulues de la mondialisation, notamment sur le plan environnemental et social ;
- la nécessité de trouver des moyens financiers adéquats pour les transports et d'établir des priorités pour l'affectation de ressources financières limitées ;
- l'importance de chaînes d'approvisionnement fiables et sûres.

Un système de transports mondiaux efficace jouera un rôle significatif dans la relance économique. Les Ministres ont exprimé leurs préoccupations quant à la situation du secteur des transports, qui a été gravement affecté par la crise économique mondiale. Ils ont souligné combien le transport était un préalable indispensable à la bonne santé de l'économie et au bien-être social. Les investissements dans le secteur peuvent constituer une composante importante de plans de relance bien conçus, à condition qu'ils fassent l'objet de priorités clairement établies sur la base d'évaluations rigoureuses, qu'ils puissent être mis en œuvre rapidement et qu'ils contribuent aux objectifs de développement durable.

Le commerce et l'ouverture des marchés sont des éléments clés de la relance mondiale. Les mesures protectionnistes ne constituent pas une solution viable. Dans les marchés qui ont adopté l'ouverture, les avantages ont été substantiels pour les économies et les citoyens. La crise économique actuelle ne renversera pas la tendance sous-jacente à une mondialisation et à une répartition internationale du travail de plus en plus marquées. Le processus d'ouverture des marchés et de développement de la concurrence doit être poursuivi, tout en prenant en compte les problèmes d'équité et en améliorant les normes relatives à la qualité, la sécurité et l'environnement.

La relance économique dans le secteur des transports doit être durable sur le plan environnemental. L'Accord de la Conférence de Copenhague sur le changement climatique (COP15) de l'ONU, ainsi que dans d'autres organisations telles que l'OMI et l'OACI, devrait renforcer les actions internationales en

faveur d'une réduction des émissions liées aux transports, et devrait être élaboré sur la base des conclusions du Forum International des Transports de 2008. En travaillant ensemble, les gouvernements peuvent promouvoir un transport durable et efficace à faible teneur de carbone, adapté aux défis de demain et répondant aux besoins des citoyens, des entreprises et de la communauté mondiale.

Il est nécessaire de maintenir un niveau élevé d'investissement à long terme dans les transports. Tout en reconnaissant les responsabilités du secteur public en matière de planification et de financement des infrastructures de transport, l'importance de l'investissement privé et des partenariats public-privé a également été soulignée. Les investissements dans le système mondial de transport doivent s'appuyer sur des analyses fiables reposant sur des bases solides facilitant la prise de décisions.

Les chaînes d'approvisionnement internationales doivent être sûres et fiables. Une régulation coordonnée et fondée sur la

prise en compte du risque est essentielle pour que les objectifs visés sur le plan de l'économie et de la sûreté soient atteints d'une manière efficace et équitable. L'amélioration des passages des frontières constitue encore un domaine d'action avec un potentiel significatif pour accroître l'efficacité et faciliter le commerce. Les Ministres sont déterminés à continuer à travailler ensemble au niveau international. Le FIT constituera une enceinte importante pour satisfaire un tel engagement. La période actuelle où les défis à relever sont considérables, constitue une opportunité pour repenser, évaluer et réformer les politiques, les systèmes et les technologies afin de stimuler le développement vers un système de transport mondial durable et plus efficace. L'innovation sera la clé de la réussite, et les Ministres ont convenu qu'il s'agirait du sujet central du Forum 2010.

21

*Les rapports de fond des experts et du Secrétariat sont disponibles sur le site du FIT.
<http://www.internationaltransportforum.org>*





Panels politiques





Anthony Albanese

Ministre de l'Infrastructure, des Transports, du Développement régional et du Gouvernement local, Australie



Camiel Eurlings

Ministre des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux, Pays-Bas



Rüdiger Grube

PDG, Deutsche Bahn AG



Joachim Hunold

PDG, Air Berlin



Candan Karlıtekin

PDG, Turkish Airlines





Leif Östling

PDG, Scania



John Rice

Vice-président, General Electric



Wolfgang Tiefensee

Ministre Fédéral des Transports,
de la Construction et des Affaires urbaines,
Allemagne



Ronald Widdows

PDG, Neptune Orient Lines



Rapporteur : Anthony Venables

Professeur d'économie, Centre d'analyse des
économies riches en ressources, Université
d'Oxford, Royaume-Uni

25



Panel politique n°1, Session 1 :
Les transports face à la crise
Impacts économiques

Panel politique n°1, Session 1 :

Les transports face à la crise

Impacts économiques



« Se murer dans le protectionnisme serait totalement, totalement erroné. »

Rüdiger Grube,
Deutsche Bahn

La crise économique mondiale a réduit le flux de voyageurs et de marchandises à travers le monde, en mettant en grande difficulté de nombreux fabricants, transporteurs et sites logistiques. Cette situation a eu des conséquences pour les millions de personnes qui travaillent dans le secteur des transports et qui en dépendent.

Dans la première session du panel sur les « Impacts économiques », les Ministres, PDG et experts de haut niveau ont discuté de la façon dont la demande décroissante, les prix fluctuants du pétrole et les problèmes de liquidité affectent le commerce mondial. Dans cette session, les panélistes ont également réfléchi à ce que les gouvernements nationaux et les organisations internationales peuvent et doivent mettre en œuvre pour atténuer les impacts de la crise sur le secteur et stimuler la relance économique.

Une seconde session s'est concentrée sur les « Impacts sociaux et environnementaux » de la crise, avec une réflexion sur les mesures nécessaires pour répondre aux conséquences sociales de la crise économique et les moyens permettant d'atteindre les objectifs environnementaux en période de contraintes économiques.

IMPACTS ÉCONOMIQUES

Le secteur des transports a été gravement affecté par la crise économique mondiale. Avec de nombreux marchés financiers mal en point, plusieurs panélistes ont noté que les sources de financement sont insuffisantes pour entretenir et développer de nouvelles

infrastructures et de nouveaux équipements dans tous les modes de transport. Un nouveau « nationalisme » bancaire a restreint la disponibilité des financements en faveur du transport dans un certain nombre de pays. Le manque de liquidités reste un problème pour financer les améliorations des systèmes de transport. La session a conclu que la coopération internationale doit tracer la voie de la relance, avec une plus grande accessibilité et de meilleures connexions entre les marchés et entre les modes de transport qui constituent le socle de la réussite à long terme.

La mondialisation et l'investissement dans la recherche et le développement restent la voie à suivre

En matière de mondialisation, revenir en arrière ne constitue pas une réponse à la crise, a déclaré **Rüdiger Grube**, PDG de Deutsche Bahn. La crise doit être considérée comme une opportunité d'investir dans la recherche et le développement. À cet égard, M. Grube a admis que l'industrie de l'automobile avait pris une grande avance sur l'industrie ferroviaire.

Selon M. Grube, les développements doivent tenir compte de l'importance de l'environnement, avec des conditions efficaces et justes pour l'investissement dans le rail autant que dans l'industrie automobile. Wolfgang Tiefensee, le Ministre des Transports allemand, a soutenu ce point de vue, déclarant que nous devons améliorer le partage des modes de transport en faisant transiter plus de marchandises par voie ferroviaire et maritime.

La marine marchande résiste aux fluctuations commerciales ; un nouvel « ordre mondial » suivra la crise



« En intégrant les différents modes de transport plus efficacement, nous pourrions gagner en efficacité et mieux respecter l'environnement. »

Wolfgang Tiefensee,
Ministre des
Transports allemand



Animateur :
Melinda Crane,
Journaliste
internationale

L'industrie de la marine marchande est implicitement liée à l'économie et tend à subir les impacts des fluctuations économiques avant les autres domaines du secteur, selon **Ron Widdows**, PDG de Neptune Orient Lines. Plusieurs facteurs contribuaient déjà à une récession sectorielle au moment où la crise a frappé, dont un développement de la fabrication off-shore avec un déclin graduel correspondant dans l'investissement étranger direct. M. Widdows a remarqué que quelques signes de crise cyclique s'étaient manifestés dans le transport de conteneurs avant la crise, et que la chute soudaine de la demande et la diminution des liquidités dans les marchés financiers pendant la crise avaient aggravé ce phénomène. En outre, pendant un certain temps, des « investissements irresponsables » – une commande excessive de nouveaux navires – ont conduit à un dépassement des capacités. Le manque de liquidités actuel dans les marchés ne sera donc pas nécessairement nuisible au transport maritime, car de nouveaux investissements ne sont pas actuellement nécessaires dans le secteur.

La création d'emplois et l'investissement dans les infrastructures devraient à présent se dérouler sans difficultés, ce qui permettra d'accéder à une main d'œuvre meilleur marché, en Chine par exemple. Selon les prédictions de M. Widdows, lorsque viendra la reprise économique, le monde ne tournera plus de la même façon. Les taux de croissance dans les pays en développement seront plus bas qu'auparavant et la croissance intérieure de l'Inde et de la Chine sera bien plus importante. Par la suite, les flux commerciaux seront impactés de façon significative.

Compagnies aériennes – adaptation du modèle commercial

Les compagnies aériennes restructurent et révisent actuellement leurs modèles commerciaux dans le but de contrer les effets de la crise économique et l'excès de capacités apparu dans le secteur pendant plusieurs années de crédit relativement facile et de prolifération des acteurs du marché. Cela implique, par exemple, la reconfiguration des produits disponibles afin qu'ils correspondent mieux au prix que les voyageurs sont prêts à payer. D'après **Candan Karlitekin**, PDG de Turkish Airlines, cela implique également un recentrage sur les activités propres au secteur (moins de ventes en duty-free à bord, par exemple) avec moins de financements croisés. **Joachim Hunold**, PDG d'Air Berlin, a convenu qu'en ces temps de crise, les marchés avaient tendance à se consolider et que leurs capacités devaient être adaptées. Selon lui, il est déjà arrivé aux compagnies aériennes de gérer ce type de circonstances avec succès, sachant que les conditions et les structures de marché appropriées étaient en place.





« Le grand danger, c'est le protectionnisme. »

John Rice,
General Electric

28



« Nous devons rompre le lien entre le cycle politique et le cycle d'investissement. »

Anthony Albanese,
Ministre de
l'Infrastructure,
des Transports,
du Développement
régional et du
Gouvernement local

Les panélistes ont appelé à une nouvelle donne mondiale qui permettrait d'accroître l'efficacité du secteur. Tous les membres des panels se sont accordés à dire que des politiques mondiales sont indispensables pour répondre aux problèmes mondiaux – l'échange des droits d'émission dans l'aéronautique a d'ailleurs été cité comme exemple.

En matière de régulation et de gestion du trafic aérien, il est essentiel de créer un ciel international unique pour l'industrie du transport aérien, a affirmé le Ministre Tiefensee. **Anthony Albanese**, le Ministre australien de l'Infrastructure, des Transports, du Développement Régional et du Gouvernement Local, a rebondi sur ce point en insistant sur le besoin de créer un ciel unique sur le plan mondial, en l'absence duquel des distorsions émergeraient et désavantageraient l'hémisphère Sud, en particulier si les échanges des droits d'émission devaient cibler le premier point d'atterrissage.

Joachim Hunold a également soutenu le besoin d'un ciel unique et a fait remarquer l'existence de 47 centres de contrôle différents en Europe contre un seul aux États-Unis. Cela signifie, a-t-il expliqué, que les vols n'empruntent pas toujours des itinéraires directs en Europe, ce qui contribue à des coûts et à des émissions de CO₂ plus élevés.

Déclin de la demande dans l'industrie automobile

À propos de l'impact de la crise dans le transport routier, Leif Östling, PDG de Scania, a confirmé que les affaires avaient décliné de 90 % au premier trimestre par

rapport au premier trimestre 2008. La crise économique a été un véritable coup de massue pour les équipementiers.

À cause de la crise du crédit, les petites et moyennes entreprises de transport routier se battent pour maintenir leur fonds de roulement. De plus, l'âge moyen des flottes de véhicules augmente de 2 à 2,5 années, d'où une augmentation des émissions et des risques de sécurité accrus. À noter également que les coûts de développement des produits augmentent proportionnellement au nombre de ventes, avec une demande considérablement réduite et des volumes de vente plus bas.

Un rôle pour l'État – les plans de relance doivent préserver l'ouverture des marchés et tenir compte des objectifs à long terme

Les plans de relance sont conçus pour préserver le marché de l'emploi, a souligné John Rice, Vice-président de General Electric. Même si certains signes résultent de l'efficacité des plans de relance à atteindre cet objectif, le danger est que ces programmes peuvent aller au-delà de leur objectif de relance et devenir protectionnistes par nature, comme le suggère dans certains cas le langage concernant l'attribution des fonds de relance.

Camiel Eurlings, Ministre des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion des Eaux des Pays-Bas, a rebondi sur cette préoccupation en appelant à des plans de relance « ponctuels, temporaires et ciblés », et en soulignant la vigilance nécessaire face à l'augmentation des déficits publics.

Maintien de l'équilibre dans les plans de relance

Le Ministre Albanese a exposé les grandes lignes de la réponse australienne à la crise, dont le plan de relance se concentre sur les infrastructures routières et ferroviaires. Selon lui, même s'il est plus facile de faire avancer les projets routiers que les projets ferroviaires, les décideurs ne doivent pas répéter les erreurs ayant conduit à la distorsion du marché par défaut d'investissement dans la productivité.

Le Ministre Albanese a souligné que la prise de décision en matière d'investissements était tendue entre les décisions politiques à court terme (3 à 4 ans) visant à répondre à la pression populaire et les cycles d'investissement à long terme dans les infrastructures, d'une durée de 10 années ou plus.

Par définition, les investissements dans les infrastructures produiront des bénéfices sur le long terme. Par conséquent, les décisions d'investissements visant à répondre au besoin immédiat de créer des emplois devraient également prendre en compte les objectifs à long terme, tels que l'atténuation du changement climatique.

Le Ministre Eurlings a souligné le besoin de garantir une meilleure efficacité dans les opérations de transport en réduisant la bureaucratie dans la prise des décisions d'investissement et dans les procédures administratives au passage des frontières.

Nécessité d'une action coordonnée

Les panélistes ont convenu qu'une coordination au-delà des frontières – notamment en matière d'innovation (véhicules électriques par exemple) et d'atténuation du changement climatique – est essentielle. En particulier, des solutions internationales sont nécessaires en matière d'échange des droits d'émission de l'aéronautique, tout comme les incitations fiscales visant à soutenir l'innovation.

Les panélistes se sont accordés à dire que les gouvernements doivent travailler conjointement pour obtenir des conditions de marché équitables dans tous les modes. Et, ce qui est peut-être le plus important, les pays doivent s'assurer que les marchés restent ouverts – en particulier en ces temps de difficultés économiques. Les freins à l'accès au marché doivent sauter dans le transport routier ainsi que dans les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises.



« Les plans de relance à court-terme doivent être ponctuels, temporaires et ciblés. »
Camiel Eurlings,
Ministre des
Transports, Pays-Bas





Peter Bakker

PDG, TNT



George Dragnich

Directeur Exécutif pour le dialogue social,
Organisation Internationale du Travail



Christian Felber

Porte-parole, Attac Autriche



Stelios Haji-Ioannou

Président, easyGroup PLC





Geoff Hoon

Secrétaire d'Etat aux Transports,
Royaume-Uni



Moritz Leuenberger

Conseiller Fédéral en charge du
Département Fédéral de l'Environnement,
des Transports, de l'Energie et des
Communications, Suisse



Graham Smith

Vice-président,
Toyota Motor Europe



Rapporteur : Anthony Venable

Professeur d'économie, Centre d'analyse des
économies riches en ressources, Université
d'Oxford, Royaume-Uni

31



Panel politique n°1, Session 2 :

Les transports face à la crise
Impacts sociaux et économiques

Les transports face à la crise

Impacts sociaux et économiques

La crise économique mondiale a réduit le flux de voyageurs et de marchandises à travers le monde, en mettant en grande difficulté de nombreux fabricants, transporteurs et sites logistiques. Cette situation a eu des conséquences pour les millions de personnes qui travaillent dans le secteur des transports et qui en dépendent.

Dans la première session du panel sur les « Impacts économiques », les Ministres, PDG et experts de haut niveau ont discuté de la façon dont la demande décroissante, les prix fluctuants du pétrole et les problèmes de liquidité affectent le commerce mondial. Les panélistes ont également réfléchi à ce que les gouvernements nationaux et les organisations internationales peuvent et doivent mettre en œuvre pour atténuer les impacts de la crise sur le secteur et stimuler la relance économique.

Dans cette seconde session, les panélistes se sont concentrés sur les « Impacts sociaux et environnementaux » de la crise, avec une réflexion sur les mesures nécessaires pour répondre aux conséquences sociales de la crise économique et les moyens permettant d'atteindre les objectifs environnementaux en période de contraintes économiques.

IMPACTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Selon les prévisions, la consommation énergétique et les émissions de CO₂ des transports augmenteront de 80 % d'ici 2030 par rapport au niveau actuel. Comme l'a indiqué Rajendra Pachauri, Prix Nobel de la Paix et Président du Groupe Intergouvernemental



d'experts sur l'Évolution du Climat dans son discours d'ouverture du Forum International des Transports 2008, les émissions continues de GES à des niveaux égaux ou supérieurs aux niveaux actuels provoqueront une accélération du réchauffement et induiront de nombreux changements dans le système climatique mondial au cours du XXI^e siècle, probablement plus importants que ceux observés au cours du XX^e siècle, avec des implications pour les individus du monde entier.

La crise économique et financière actuelle complique les efforts de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports, dont les activités ont été durement touchées : à lui seul, le secteur routier de l'Union Européenne a perdu 140 000 emplois en raison de la crise.



« Nous ne pouvons pas utiliser la crise comme excuse pour éviter l'ajustement à une économie dont les bases vont devenir fondamentalement différentes : c'est le défi du changement climatique. »

Geoff Hoon, Ministre des Transports du Royaume-Uni



Animateur :
Melinda Crane,
Journaliste
internationale

Le défi environnemental

Les décisionnaires se trouvent actuellement devant des choix difficiles alors qu'ils tentent de trouver l'équilibre entre la gestion de la crise à court-terme et les objectifs de durabilité à long terme. La seconde session du panel Ministres-Industrie a été l'occasion d'étudier les différentes possibilités que le secteur des transports doit explorer pour obtenir une reprise économique, tout en poursuivant des objectifs sociaux et environnementaux à long terme. Le secteur peut-il continuer à développer des transports plus propres et plus écologiques tout en préservant les emplois ?

Affronter la menace du changement climatique

Bien que tous les panélistes aient convenu de la nécessité urgente de trouver des solutions au problème du changement climatique, leurs points de vue ont différé quant à la façon d'aborder ce défi.

Technologie verte

Certains, tel que le Ministre **Geoff Hoon**, ont exprimé l'espoir que les cibles de réduction des émissions de CO₂ puissent être principalement atteintes avec l'aide de technologies innovantes telles que les matériaux pour les avions et les moteurs, et en recherchant des moyens plus efficaces pour le transit des marchandises et des voyageurs dans le monde.

Des acteurs majeurs du secteur recherchent déjà à gagner en efficacité dans leurs opérations en déployant des technologies

innovantes. Selon **Peter Bakker**, PDG de TNT, par exemple, toutes les livraisons urbaines devraient être effectuées avec des véhicules 100 % électriques dans les cinq années à venir, tandis que le biodiesel devrait être exclusivement utilisé pour le transport routier longue distance. Il a exprimé son souhait de voir TNT devenir la première société à atteindre ces objectifs et a appelé à un cadre réglementaire incitatif. Mais M. Bakker a prévenu que placer trop d'espoir dans les nouvelles technologies pouvait s'avérer dangereux. Il a également appelé à un changement plus fondamental : l'ensemble des modèles commerciaux doivent être repensés et les chaînes d'approvisionnement mondiales doivent être réétudiées, a-t-il déclaré. Pour souligner l'importance de ce point, il a expliqué que les deux avions Boeing 747 de TNT – qui effectuent neuf rotations par semaine entre l'Europe et la Chine, volant souvent presque à vide jusqu'en Chine et revenant avec une pleine cargaison – produisent plus d'émissions de CO₂ que l'ensemble de la flotte de véhicules routiers de la société, à savoir environ 30 000 camionnettes et camions.

Tous les panélistes ont mis en lumière la nécessité de créer une structure politique rigoureuse et efficace pour répondre au changement climatique. Le Ministre Hoon a insisté sur le fait que le secteur des transports et ses décisionnaires, en particulier les Ministres des Transports, devaient définir leurs propres objectifs de réduction de CO₂. Il s'agit de la seule façon d'éviter que les autres ne définissent pour eux ces objectifs, ce qui conduirait à des exigences irréalistes pour le secteur.



« Si nous ne changeons pas le système – si nous ne changeons rien – alors nous n'atteindrons pas nos objectifs. »

Peter Bakker, TNT

33



« De mon point de vue, nous ne devrions pas nous demander comment baisser le coût du transport, mais comment l'augmenter. »

Christian Felber, Attac



« Une taxe payée par les pays responsables de fortes émissions de CO₂ peut être utilisée comme compensation pour les pays les plus impactés. »

Moritz Leuenberger,
Ministre des
Transports, Suisse

34

Des positions divergentes sur la crise et la mondialisation

Christian Felber, représentant du mouvement altermondialiste Attac, a présenté son point de vue sur la crise actuelle et ce qu'il convient de faire pour y remédier.

M. Felber a contesté le fait que la mondialisation offre des avantages économiques et sociaux et a objecté que plus de commerce nécessite plus de transport, ce qui conduit à une consommation toujours plus grande des ressources naturelles.

M. Felber a souligné que 3 % seulement des habitants de la planète ont déjà pris l'avion, et que si les 97 % restants se mettaient à utiliser ce moyen de transport, le changement climatique serait accéléré selon un facteur de 4 ou 5. Il a suggéré que tous les dommages économiques et sociaux engendrés par le transport soient répercutés dans le coût des transports, qui seraient alors beaucoup plus chers qu'ils ne le sont aujourd'hui. Ceci renforcerait alors le rôle des marchés régionaux et locaux durables. « Établissez d'abord les droits humains, le travail, les normes sociales, environnementales et sanitaires, et enfin le commerce », a déclaré M. Felber.

Impacts sociaux et avantages de la mondialisation

En réponse aux remarques de M. Felber, les autres panélistes ont évoqué les avantages de la mondialisation, non seulement pour les économies industrialisées, mais également pour toutes les régions du monde. Plusieurs panélistes ont attiré l'attention sur les

avantages d'une économie mondialisée pour la réduction de la pauvreté.

En citant le développement en Chine, **George Dragnich**, Directeur Exécutif de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), a averti que sans le commerce mondial, l'emploi connaîtrait une chute dramatique dans le monde entier. Rebondissant sur cette perspective, le Ministre du Royaume-Uni, M. Hoon, a fait remarquer que les vols réguliers transportant des produits frais de l'Afrique vers l'Europe représentent une importante source d'emplois et de revenus pour de nombreux africains. Selon **Anthony Venables**, Professeur d'économie à l'Université d'Oxford et Rapporteur de la session, l'Afrique reste dans l'attente de la transformation que la vague de pré-crise de la mondialisation a engendrée dans des pays tels que la Chine et l'Inde. En commentant le problème général du déséquilibre social entre pays industrialisés et pays en voie de développement, M. Dragnich a observé que les grandes sociétés multinationales tenaient de plus en plus à respecter les principes de Responsabilité Sociale des Entreprises. Ceci implique, selon une définition couramment citée par le Conseil Mondial des Entreprises pour le Développement Durable, un engagement continu des entreprises à se comporter de façon éthique et à contribuer au développement économique, tout en améliorant la qualité de vie des travailleurs et de leurs familles ainsi que celle de la communauté locale et de la société au sens large. M. Dragnich a fait remarquer que les normes du travail international définies par l'OIT contribuent à empêcher certains pays de gagner des avantages commerciaux de

façon peu équitable en ne respectant pas ces normes. En même temps, les normes de travail universellement reconnues ne peuvent pas être utilisées comme des entraves commerciales.

En réponse à la vision critique de M. Felber concernant les voyages aériens, M. Dragnich a indiqué que même si seulement 3 % de la population mondiale utilise les transports aériens, les 97 % restants pourraient néanmoins en tirer profit. Il a cité le tourisme, une industrie très génératrice d'emplois et qui est souvent le plus important et unique employeur dans les pays en développement. **Stelios Haji-Ioannou**, Président d'easyGroup, a rajouté que les voyages permettaient de créer des liens entre les peuples et les nations et d'obtenir une meilleure compréhension du monde.

Peter Bakker, de TNT, a appelé à une structure politique efficace pour répondre au changement climatique. « Le véritable test sous contrainte pour Copenhague sera de voir si nous pourrions obtenir une tarification du carbone et un système comptable capable d'encourager les leaders de la communauté commerciale à vraiment assainir la situation. »

Le Ministre suisse des Transport, **Moritz Leuenberger**, a souligné l'importance du principe « pollueur-payeur », incluant l'utilisation des revenus générés pour atténuer et compenser les conséquences de la pollution ainsi que la proposition d'une incitation à réduire les émissions de CO₂. Le Professeur Venables a fait remarquer que même si un programme mondial serait le moyen le plus efficace d'atténuer le changement climatique,

il faut bien débiter quelque part. En citant Voltaire, il a prévenu que le mieux ne doit pas devenir l'ennemi du bien. Il a rappelé aux décideurs des transports et aux parties prenantes des autres secteurs, conscients de leurs responsabilités, qu'il devaient prendre le train en route et leur a demandé de gérer le problème du changement climatique en manifestant un leadership authentique et en définissant leurs propres normes.

Le pouvoir du consommateur

Graham Smith, Vice-président senior de Toyota Europe, a indiqué que même si Toyota se réjouit de voir que les décideurs encouragent une utilisation plus importante des technologies vertes dans le secteur automobile, des incitations réglementaires supplémentaires pourraient aider à placer les préoccupations environnementales en tête des priorités du consommateur. Quant aux impératifs sociaux dans ce contexte, il a souligné que l'utilisation des nouvelles technologies et la réduction du nombre de voitures ne devrait pas aboutir à des niveaux d'emploi plus bas. « Pour nous, les conditions de travail font partie intégrante du développement durable », a-t-il précisé.



« L'atténuation du changement climatique n'est pas de la seule responsabilité des politiques ni des organisations commerciales. Cela doit se faire avec la société civile. »

Graham Smith,
Toyota Europe

35





Cumhur Atilgan

Directeur Général, RODER, Turquie



Ján Kubiš

Secrétaire Exécutif, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe



Janusz Lacny

Président de JMJ TRANS et Président de l'Union Internationale des Transports Routiers



Igor Levitin

Ministre des Transports, Fédération de Russie



Kunio Mikuriya

Secrétaire Général, Organisation Mondiale des Douanes (OMD)





Karl Mohnsen

PDG, TX Logistik



Scott Price

PDG, DHL Express Europe



Etienne Schouppe

Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Belgique



Rapporteur :

Mary Brooks

Chaire de commerce William A. Black,
Dalhousie University, Canada

37



Panel politique n°2 :
**Chaînes d'approvisionnement et points d'accès
aux continents sur des marchés volatils**

Panel politique n°2 :

Chaînes d'approvisionnement et points d'accès aux continents sur des marchés volatils



« La croissance reviendra, car une crise économique ne marque pas la fin de l'économie mondiale. »

Scott Price,
DHL Express Europe

La situation des chaînes d'approvisionnement mondiales a considérablement changé au cours de l'année dernière. Ensuite, le fait que la croissance ait dépassé la capacité a été le plus grand défi. Aujourd'hui, le défi consiste à s'adapter aux nouvelles conditions du marché, en allégeant les effets de la crise sur les sociétés de logistique et en préparant les chaînes d'approvisionnement de demain, a indiqué l'animateur **Robert Wright** dans son discours d'ouverture.

La crise est-elle en train de changer la structure des chaînes d'approvisionnement ?

Les acteurs de la logistique du monde entier ont connu un déclin important des volumes échangés au cours du premier trimestre 2009. **Scott Price** l'a confirmé, en citant une réduction du volume de 10 à 12 % au premier trimestre de l'année malgré une stabilisation amorcée. Les panélistes ont convenu que la mondialisation se poursuivrait, mais ont exprimé des avis divergents sur la pérennité des chaînes d'approvisionnement actuelles. Les acteurs plus petits sont actuellement poussés hors du marché et le secteur des chaînes d'approvisionnement mondiales s'en trouvera probablement renforcé. Les transitaires réévaluent actuellement les arbitrages entre des coûts de fabrication plus bas et des coûts de transports plus élevés, ce qui pourrait se traduire en une moindre demande de commerce intercontinental. Les prix de l'énergie, ainsi que les facteurs environnementaux, sont également en train de devenir des facteurs-clés dans la reconfiguration de la chaîne d'approvisionnement, avec une plus grande demande de transports intermodaux par

chemin de fer et voies navigables de courte distance. En ce sens, la crise actuelle est également une opportunité à exploiter pour les sociétés bien organisées et bien gérées.

Quels sont les maillons faibles de la chaîne d'approvisionnement mondiale ?

Kunio Mikuriya a confirmé que, pour améliorer la chaîne d'approvisionnement relevant des transports et des douanes, un accès précoce à l'information facilitait la gestion des risques et aidait à faire respecter la sécurité dans son sens le plus large. La gestion des risques doit donc être cohérente, avec des informations partagées pour créer un réseau pour le transfert sans faille des marchandises. De l'accord général, la suppression des barrières réglementaires, l'introduction de flux de travaux par documents électroniques et l'adoption d'approches communes de gestion des risques ont ouvert des voies moins coûteuses vers une chaîne d'approvisionnement mondiale véritablement intégrée. Le remplacement des lois de cabotage existantes (qui induisent 30 % des trajets à vide en Europe) a été perçu par plusieurs panélistes comme la seule mesure ayant autant d'impact sur l'efficacité du fret.

Des services de transport fluides sont essentiels pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Selon **Karl Mohnsen**, les opérations ferroviaires en Europe restent pourtant contraintes par des facteurs historiques, qui vont des problèmes techniques tels que la signalisation et l'électrification aux problèmes de sécurité qui retardent les opérations transfrontalières.

38



« La crise fournit l'occasion d'adopter une approche moins provinciale et plus mondiale. »

Mary Brooks,
Dalhousie University



Animateur :
Robert Wright,
Journaliste,
Financial Times

Une discussion s'est engagée sur les façons de transformer la convergence des services logistiques en un véritable marché du transport mondial. Les solutions intermodales centrées sur le client peuvent offrir un service de transport peu gourmand en énergie et laisse entrevoir de grosses économies d'échelle potentielles. Les aides publiques doivent favoriser les développements intermodaux là où les émissions de carbone sont les plus importantes et où le changement de mode a le plus gros potentiel. **Cumhur Atilgan** a cité l'exemple de la Turquie, qui a considérablement diminué ses émissions de carbone en s'appuyant de plus en plus sur le transport intermodal. En soulignant le rôle des transports dans le développement économique du monde entier, **Janusz Lacny** a également défendu la nécessité d'un partenariat entre les différents modes de transports, mais a insisté sur le fait qu'une harmonisation des facteurs techniques et procéduriers était indispensable.

Comment l'infrastructure doit-elle être adaptée ?

L'infrastructure doit être conçue à la lumière des besoins du marché mondial. L'amélioration des liaisons et des corridors nécessite une coopération plus large de la part des organismes intergouvernementaux, selon Ján Kubiš. Un bon exemple de coopération bilatérale a été cité par Igor Levitin, s'appuyant sur l'excellent historique des relations de travail continues avec la Finlande, qui constitue un point d'accès continental des marchandises russes vers le reste de l'Europe. Les corridors de fret et les points d'accès continentaux desservant plusieurs marchés à la fois nous montrent où des stratégies

d'investissements coordonnés sont nécessaires. En particulier, les ports maritimes doivent être repensés en tenant compte des connexions avec les régions desservies par voies navigables.

Enfin, en matière de chaîne d'approvisionnement, nombreux sont les choix réalisés par les clients eux-mêmes, lesquels cherchent à faire baisser les coûts de stockage. Toutefois, c'est le gouvernement qui au final définit les règles d'engagement. L'approche réglementaire doit être moins provinciale, plus mondiale et ajustable aux crises cycliques à venir.

Que peuvent faire les gouvernements ?

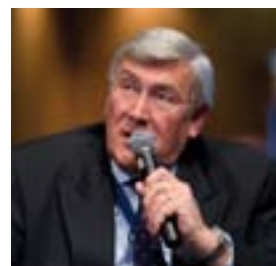
Les discussions du panel ont abouti à un accord général sur les actions gouvernementales susceptibles de garantir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement mondiales dans le contexte économique actuel :

- Éviter le protectionnisme : lorsque plusieurs économies s'enfoncent simultanément dans la récession, les possibilités de reprise par l'export sont diminuées. Cela rend très attractives les mesures protectionnistes à court terme.
- Harmoniser les normes et réduire la charge administrative ainsi que les schémas directeurs.
- Fournir un soutien de démarrage aux programmes intermodaux.
- Coordonner les programmes d'investissement dans les infrastructures là où les marchés internationaux sont impactés.
- Travailler avec l'ensemble des parties prenantes, en particulier pour la conception de larges points d'accès et corridors de fret.



« Il est temps de redéfinir les corridors de transport. »
Ján Kubiš, CEE

39



« Chaque mode pourrait donner des exemples de divergence avec un autre mode. La crise est l'occasion d'intervenir et de corriger le tir. »
Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat aux Transports, Belgique



Dominique Bussereau

Secrétaire d'Etat aux Transports,
France



Roberto Castelli

Vice-ministre de l'Infrastructure et des
Transports, Italie



Enrique Díaz-Rato

PDG, Cintra



Maciej Jankowski

Sous-secrétaire d'Etat, Ministère de
l'Infrastructure, Pologne





Bert Klerk

Président, ProRail, Pays-Bas



Mustafa Sani Şener

PDG, TAV Airports Holding



Yves-Thibault de Silguy

PDG, Vinci S.A.



Rapporteur :

Lord Macdonald of Tradeston

Président, Macquarie Capital Europe

41



Panel politique n°3 :

Infrastructure : rôle des secteurs privé et public dans un contexte de crise du crédit

Panel politique n°3 :

Infrastructure : rôle des secteurs privé et public dans un contexte de crise du crédit



« Le risque est de retour, l'austérité est de retour, et l'état est de retour. »

Lord Macdonald of Tradeston, Macquarie Capital Europe

Les gouvernements font face à la nécessité de moderniser les systèmes de transport. Les infrastructures les plus essentielles doivent être construites, remplacées ou adaptées à un trafic croissant et à des modèles de voyage et commerciaux en pleine mutation.

Mais l'écart entre le besoin mondial d'investissement dans les infrastructures et la disponibilité des fonds publics est en train de se creuser, peut-être encore davantage dans le contexte économique actuel. L'expérience montre que lorsque les finances publiques sont sous pression, les investissements dans les infrastructures sont souvent diminués.

L'engagement du secteur privé dans le développement des infrastructures a tendance à augmenter.

42



« La justification ultime en faveur de la participation du secteur privé est l'efficacité : nous travaillons plus efficacement, à un coût moindre et plus rapidement que le secteur public ; non pas parce que nous sommes plus intelligents, mais parce que nous disposons des bonnes motivations. »

Enrique Díaz-Rato, Cintra

L'engagement privé dans les infrastructures de transport peut revêtir un certain nombre de formes telles que des concessions et des partenariats public-privé (PPP). Le modèle approprié dépendra de la nature de l'actif. De nombreux actifs matures pourraient être mis en concession ou privatisés, ce qui impliquerait probablement des rendements moins risqués et plus limités, mais plus stables que certains PPP. La privatisation pourrait également générer des fonds supplémentaires pour soutenir les investissements dans les infrastructures.

Le financement privé ne doit pas être considéré comme un « mal nécessaire » – l'objectif premier de l'engagement de capital privé dans le financement des infrastructures n'est pas de combler les impossibilités de financement des gouvernements, mais

plutôt de faire usage de l'expertise et des compétences du secteur privé, ainsi que de sa puissance d'innovation. En parlant de son expérience dans le secteur ferroviaire des Pays-Bas, **Bert Klerk**, Président de ProRail et de European Rail Infrastructure Managers, a indiqué que l'implication de partenaires privés est souvent accueillie avec suspicion par le public : « Les gens pensent que le rail est – et doit rester – un secteur public. » Cela montre combien il est important d'attirer l'attention du public sur les avantages de l'implication du privé dans les projets d'infrastructure si nous voulons obtenir une plus grande participation financière publique lorsque des PPP sont concernés.

Quel est l'impact de la crise actuelle sur les PPP existants et sur le marché des PPP en général ?

La crise économique et financière mondiale actuelle a eu un impact profond sur les investissements dans les infrastructures. De nombreuses banques ont cessé de prêter, tandis que d'autres prêtent moins et concentrent leurs activités sur des projets moins risqués. La crise a également mis à l'épreuve les hypothèses sur lesquelles de nombreux projets existants sont basés, et les implications à long terme restent à constater. De manière générale, le résultat est que tout financement par investissement privé dans les infrastructures est devenu plus coûteux.

La participation privée dans le financement des infrastructures dépend très fortement de la disponibilité du crédit, puisque ces dispositions impliquent généralement d'énormes dépenses en amont. Ainsi, la crise actuelle a un impact majeur, en réduisant la



Animateur :
Nik Gowing,
Journaliste

disponibilité du crédit pour l'investissement dans les infrastructures tout en augmentant le coût de l'emprunt (et donc de l'investissement privé) du fait de l'augmentation du risque. Elle entraîne également une réduction des revenus issus de l'infrastructure existante du fait d'une moindre utilisation. En outre, la disponibilité des assurances monolignes a considérablement chuté.

Récemment, d'importants projets ont nécessité un ajournement ou une restructuration à cause du manque de crédit. **Maciej Jankowski**, Sous-secrétaire d'Etat du Ministère des Infrastructures polonais, a cité l'exemple des difficultés croissantes que connaissent de nombreux pays pour la mise en œuvre de projets de PPP. La Pologne a prévu la construction d'environ 480 km d'autoroutes dans le cadre de PPP d'ici 2012. Les négociations sur la section de 100 km de l'autoroute A2, qui fait partie du corridor paneuropéen Berlin-Varsovie-Moscou, ont été

récemment abandonnées car les investisseurs potentiels exigeaient que la majorité du risque soit portée par l'État. De nombreux projets d'infrastructure ferroviaire, qui exigent typiquement un niveau élevé d'investissement, ont dû être interrompus à cause du manque de fonds. **Roberto Castelli**, Sous-secrétaire des Infrastructures et des Transports de l'Italie, a exprimé ses préoccupations face au fait que les projets ferroviaires sont souvent moins attractifs pour les investisseurs privés que les projets routiers : « Nous devons trouver un système de financement des transports ferroviaires qui soit attractif et concurrentiel. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. »

Néanmoins, tout n'est pas noir dans le domaine de l'investissement privé dans les infrastructures. Comme l'a fait remarquer **Mustafa Sani Şener**, PDG de TAV Airports Holding : « L'argent du monde ne s'est pas évaporé, il est toujours là. Les conditions sont difficiles, mais si la structure d'un PPP est saine



« Aujourd'hui, nous avons plus que jamais besoin de PPP. »
Dominique Bussereau,
Secrétaire d'Etat aux
Transports, France

43



« Le système de partenariat public-privé est-il en danger en ce moment ? La réponse est oui ! »
Bert Klerk, European
Rail Infrastructure
Managers

et clairement définie, il n'y a aucune difficulté à lever des financements dans notre secteur. » La crise pourrait même avoir un effet positif avec la chute des coûts de construction.

Que doivent faire les gouvernements à court terme pour atténuer l'impact de la crise sur les PPP ?

Il est important de noter que les PPP souffrent actuellement de la crise dans d'autres domaines de l'économie – en particulier le secteur financier – et cela ne remet pas intrinsèquement en cause la question de la validité ou de la durabilité des capitaux privés dans les infrastructures.

44

Dans de nombreux cas, le manque de crédit à disposition des entreprises privées investissant dans les infrastructures nécessitera d'une manière ou d'une autre une intervention publique à court terme. Les différents pays abordent ce problème différemment. Certains gouvernements – le Royaume-Uni, qui joue un rôle de prêteur, et la France, dont le gouvernement fournit des garanties de prêts – prennent des mesures actives pour soutenir les PPP. Les institutions internationales de financement telles que la Banque Européenne d'Investissement font de même, par exemple en prenant des participations lorsque le financement n'est pas disponible autrement.

Les gouvernements et/ou les institutions financières internationales pourraient également rechercher des mécanismes à court-terme permettant de garantir la continuation du rôle joué par les assureurs monolignes, au moins jusqu'à ce que les marchés monolignes connaissent une reprise.



Selon **Lord Macdonald** : « Il serait intéressant que les gouvernements réfléchissent à mettre en place une institution qui reproduirait la fonction de monoligne à court et à moyen terme, quitte à la privatiser plus tard. »

Que faire pour sécuriser à long terme les capitaux et l'expertise privés dans les infrastructures de transport ?

Il faut, entre autres, stabiliser les dispositions en matière de financement privé à court terme. Toutefois, cela n'est que temporaire et le réel objectif doit être d'établir des dispositions de financement stables à long terme, en particulier si nous acceptons le fait que le financement privé sera nécessaire pour répondre aux besoins à venir en matière d'infrastructures de transport.

Les gouvernements doivent être prêts à répondre rapidement à la demande



« Nous devons coordonner les acteurs financiers de tous types et de toutes catégories afin qu'ils trouvent un intérêt dans les projets majeurs. L'Europe pourrait faire mieux dans ce domaine. »
Yves-Thibault de Silguay, CEO, Vinci S.A.



croissante d'infrastructures à laquelle on peut s'attendre avec la reprise économique. Même si cela ne résoudra pas tous les besoins de financement, les capitaux privés peuvent prendre une part importante dans ce financement.

Les fonds d'assurance et de pension, en particulier, représentent une source potentielle importante pour le financement des infrastructures, largement inexploitée dans de nombreux pays. Selon un récent projet de l'OCDE, « Les infrastructures d'ici 2030 », environ 18 mille milliards de dollars US de fonds de pension sont disponibles pour l'investissement dans les seuls pays de l'OCDE. L'argent des fonds de pension étant en fin de compte essentiel à la stabilité sociale et économique à long terme, son investissement dans les infrastructures peut permettre de susciter un intérêt public plus important pour garantir la stabilité de

ces investissements. Les fonds souverains offrent également un nouveau potentiel.

Les gouvernements peuvent prendre un certain nombre de mesures pour attirer davantage les capitaux privés vers les infrastructures de transport :

- Mettre l'accent sur des PPP de « grande qualité » – c'est-à-dire des projets qui seront stables et fourniront d'importants bénéfices pour la société. Une estimation économique rigoureuse reste le meilleur outil pour garantir que seuls les projets bien pensés, bien conçus et susceptibles d'ajouter de la valeur pourront avancer. Les gouvernements doivent éviter les projets développés principalement sur des critères politiques.
- S'assurer que les projets sont clairement définis et que les cadres législatifs et réglementaires régissant les PPP et les processus d'acquisition sont bien définis et respectés à la lettre, de façon à ce que les partenaires privés aient un grand sentiment de stabilité. Ceci s'applique particulièrement au développement des économies émergentes.
- Fournir des schémas de tarification appropriés pour l'usage des infrastructures.
- Réviser les normes comptables afin de garantir qu'elles ne pénalisent pas injustement les PPP par rapport à l'acquisition publique.
- Améliorer l'attribution des risques et ne pas chercher à transférer les risques que les partenaires privés ne peuvent de toute évidence pas gérer (par exemple risques politiques, risques macroéconomiques, risques de demandes excessives, etc.).



Carlos Grau Tanner

Directeur, Affaires Gouvernementales
et Industrielles, Union Internationale des
Transports Aériens



Johannes Ludewig

Directeur exécutif, Communauté des
Sociétés Européennes de Chemin de fer et
d'Infrastructures



Martin Marmy

Secrétaire Général, Union Internationale
des Transports Routiers



Spyros Polemis

Président, Chambre Internationale de la
Marine Marchande



Scott Price

PDG, DHL Express Europe





Hans Rat

Secrétaire Général, Union Internationale des Transports Publics



Matthias Ruete

Directeur Général Energie et Transport,
Commission Européenne



Jamal Saghir

Directeur Energie, Transports et Eau,
Banque Mondiale



Ronald Widdows

PDG, Neptune Orient Lines



Binali Yıldırım

Ministre des Transports de Turquie,
Président du Forum International des Transports 2009

47



Panel politique n°4 :

Table ronde des grands acteurs au niveau international : Comment aller de l'avant ?

Panel politique n°4 :

Table ronde des grands acteurs au niveau international : Comment aller de l'avant ?



« Nous devons regarder au-delà de la crise et préparer le secteur pour le futur. »
Binali Yildirim
Ministre des Transports, Turquie

La table ronde des grands acteurs internationaux a permis d'aller de l'avant en étudiant la façon dont les Ministres, le secteur privé et les organisations internationales peuvent travailler ensemble sur une vision d'avenir à plus long terme dans le secteur des transports. La session était animée par **Patrick Dixon**, expert des tendances internationales décrit comme le « plus grand futurologue européen » et classé parmi les 20 penseurs contemporains les plus influents du monde des affaires.

Dans son discours d'ouverture, Patrick Dixon a demandé à l'auditoire de regarder au-delà de la crise actuelle et de se concentrer notamment sur l'innovation, qui sera le sujet du Forum International des Transports en 2010.

Un sondage informel auprès de l'auditoire a révélé la pensée quasi-unanime que le monde se dirigerait vers une reprise économique dans les 36 à 48 prochains mois.

Les plans de relance mettront du temps à générer des résultats

Mais Patrick Dixon a averti que, dans leur majorité, les mesures de relance économique ne prendraient effet qu'avec un certain décalage et commenceraient à montrer leur véritable impact une fois la phase de reprise bien entamée, compte tenu des calendriers d'investissements en infrastructures.

Dixon a également critiqué ce qu'il a appelé la « mentalité du siècle dernier », c'est-à-dire la pensée selon laquelle l'énergie et les industries du transport sont deux notions distinctes. « Nombre des innovations dont

nous rêvons dépendront de la production d'énergies alternatives à l'avenir ».

Patrick Dixon a poursuivi en décrivant le défi fondamental de l'évolution démographique mondiale : « La planète compte aujourd'hui un milliard d'enfants, qui deviendront tous des adultes et voudront tous êtres mobiles d'ici 15 à 25 ans. » La croissance urbaine et la demande de mobilité qui en découleront sont à la fois un danger et une belle perspective pour le secteur. « Si nous réussissons à gérer la situation, nous pourrions nous diriger vers un avenir passionnant ».

L'innovation et la coopération aident à surmonter la crise

En insistant sur le rôle du Forum International des Transports en tant que plateforme de formulation des politiques mondiales du transport, **Binali Yildirim**, Ministre des Transports de Turquie et Président du Forum International des Transports 2009, a indiqué que la coordination internationale doit être renforcée surtout en temps de crise.

Le Ministre d'Etat des Transports canadien, **Rob Merrifield**, qui présidera le Forum International des Transports 2010, a saisi l'occasion pour rappeler l'importance de la coopération internationale : « S'il y a une chose que le Forum de l'an passé nous a appris, c'est que nous sommes si mondialement connectés que nous devons absolument travailler ensemble pour aller de l'avant. » Revenant sur l'une des préoccupations récurrentes tout au long du Forum, le Ministre Merrifield a mis en garde contre les dangers du protectionnisme : « S'il y a une chose que nous devons faire, c'est nous protéger du protectionnisme », a-t-il déclaré.



« Il y a 12 mois, les discussions de ce Forum concernaient toutes la flambée du prix des carburants et comment l'industrie pourrait survivre. L'hypothèse était que les innovations environnementales seraient amorties grâce à la réduction énergétique et à la politique du changement climatique. »
Patrick Dixon



Animateur :
Patrick Dixon,
Président de
Global Change Ltd.,
Royaume-Uni

Le Ministre Merrifield a indiqué qu'il était convaincu que l'innovation aiderait l'industrie à surmonter la récession et lui permettrait de réussir.

Réfléchir de façon transverse dans les transports

Malgré les défis économiques actuels, le secteur privé va de l'avant. DHL Express, par exemple, a ouvert sa nouvelle plateforme de tri européenne en mai 2008 sur l'aéroport de Leipzig/Halle, qui accueille à présent la totalité des opérations européennes. Le PDG **Scott Price** a expliqué le motif de cette relocalisation à Leipzig : « Le volume en provenance de l'Europe de l'Est est en forte croissance, tout comme l'investissement en capital et la capacité de consommation de l'Europe Occidentale, qui revient en Europe Centrale compte tenu du risque à long terme en ce qui concerne le prix de l'énergie. »

Lorsqu'ils réfléchissent au futur du transport, les experts se projettent de 20 à 40 ans. Selon **Matthias Ruete**, Directeur Général Energie et Transport de la Commission Européenne, un environnement urbain à zéro émission peut devenir une réalité sur cette durée grâce à des logements, des transports urbains, une production d'énergie et des réseaux de distribution à pollution zéro. M. Ruete a également rappelé l'importance d'un cadre réglementaire rigoureux et efficace pour aider au développement des infrastructures.

Scott Price a attiré l'attention sur le fait que le secteur des transports, en tant qu'industrie internationale par nature, nécessite un environnement réglementaire prévisible afin d'établir une planification fiable. Pour qu'ils soient efficaces, a-t-il argumenté, les

efforts de l'industrie doivent concorder avec les réglementations gouvernementales. Pour illustrer l'importance de cette déclaration, il a donné un exemple de la façon dont les initiatives de l'industrie en vue d'améliorer l'empreinte environnementale sont anéanties par les vices de régulation : pendant la crise, DHL a lancé une initiative visant à mettre sa flotte à niveau en adoptant des modèles plus efficaces en terme de consommation énergétique et en améliorant les taux d'utilisation. Cependant, dans le même temps, 30 % de ses camions roulaient à vide en Europe à cause de règles de cabotage.

M. Ruete a convenu que des outils optimisés et des opérations intégrées pourraient avoir un impact significatif, citant la mise en œuvre du Système européen de gestion du trafic ferroviaire, qui conduira à un usage plus efficace des infrastructures ferroviaires existantes en Europe.

Des exemples prometteurs de systèmes logistiques véritablement intégrés existent également, a noté **Ron Widdows**, PDG de Neptune Orient Lines. Le Corridor d'Alameda, une voie express de forte capacité et de 16 kilomètres de long pour le transport de marchandises, reliant les ports de Long Beach et Los Angeles aux terminaux ferroviaires transcontinentaux situés au centre de Los Angeles, a amélioré l'efficacité, la congestion urbaine et les temps de transit en plus d'avoir un impact très positif sur l'environnement.

L'innovation est l'un des principaux facteurs de développement. **Jamil Saghir**, Directeur Energie, Transports et Eau, Banque Mondiale,



« Je crois très fortement à des marchés libres correctement régulés - et il est de la responsabilité des gouvernements de réguler correctement. »
Scott Price, DHL Express Europe



« Nous avons vu émerger une pensée connectée en termes de transport. »

Matthias Ruete,
Commission
Européenne

50



« Si le secteur des transports ne gère pas l'échéance du changement climatique, c'est l'échéance énergétique qui gouvernera le transport et l'échéance du changement climatique. »

Jamal Saghir,
Banque Mondiale

a appelé le secteur des transports à accroître l'investissement dans la recherche et le développement. La prospérité des villes, la mobilité des personnes et la vigueur du commerce sont des catalyseurs de progrès et de bien-être depuis deux siècles. Ces paramètres resteront constants à l'avenir, a-t-il fait remarquer. Les zones urbaines deviennent de plus en plus importantes pour la croissance économique (la grande région du Caire, par exemple, contribue à 40 % du PIB de l'Égypte). La question de savoir comment distinguer le mouvement des biens du mouvement des personnes de façon à ce que l'accès continu à ces zones urbaines devienne efficace devient extrêmement importante.

En réfléchissant à la façon de financer de tels projets coûteux, M. Saghir a indiqué que les flux de capitaux privés dans le financement des infrastructures allaient baisser d'environ 700 milliards de dollars US. Cela change complètement les règles du jeu et s'avère donc d'une extrême gravité. Les banques internationales sont également très préoccupées par le problème de l'entretien dans le transport. Ni les pays en voie de développement ni les marchés émergents n'allouent les fonds adéquats pour l'entretien de leurs infrastructures routières et ferroviaires.

Les défis du renouvellement des flottes et de la protection environnementale

En plus du défi que représente l'entretien des infrastructures, le secteur des transports est confronté aux cycles de modernisation nécessaires. Dans l'industrie du transport maritime, par exemple, la

prochaine vague de renouvellement arrive bientôt. 50 à 60 % du tonnage des flottes mondiales seront livrées à cette industrie au cours des trois prochaines années. Ces navires modernes consommeront bien moins de carburant. Pourtant, même cette nouvelle flotte de navires ne répondra pas aux normes environnementales à venir. Autrement dit, toute la flotte devra être à nouveau renouvelée au cours des vingt prochaines années. A la vue de cette situation, Ron Widdows a décrit sa position : « Avant que notre industrie n'investisse les prochains milliards de dollars – et c'est de cela dont nous parlons – il est nécessaire de savoir clairement où nous mènent les règles et normes établies ».

Spyros Polemis, Président, Chambre Internationale de la Marine Marchande, a indiqué que l'industrie de la marine marchande s'appuie fortement sur l'innovation en matière de construction de navires. Tandis qu'au cours des dix dernières années les moteurs ont gagné 20 à 25 % d'efficacité carburant, l'optimisation de la capacité de transport des navires a inversé son développement dans certaines régions. Si l'on considère les dix prochaines années, des gains d'efficacité similaires seront atteints grâce à une combinaison de conceptions et de moteurs.

Johannes Ludewig, Directeur exécutif, Communauté des Sociétés Européennes de Chemin de fer et d'Infrastructures, a noté que les décisions de conception futures sont largement conditionnées par la dynamique des prix. Si la motivation

du prix est adaptée, alors suivra une conception moins énergivore.

Dans l'industrie du camionnage, **Martin Marmy**, Secrétaire Général, Union Internationale des Transports Routiers, a signalé que le silicone serait un pilier fondamental de l'innovation, tant à l'intérieur des puces informatiques pour l'amélioration de la gestion des véhicules que dans les moteurs céramiques et les boîtes de vitesses pour les rendre résistants à des températures plus élevées.

Comme dans l'industrie de la marine marchande, les sources de pollution de l'aéronautique sont hautement mobiles. En conséquence, le secteur encourage un ensemble mondial de politiques au vu des cadres réglementaires régionaux qui ont commencé à émerger. Pour l'industrie, cette situation est extrêmement complexe et coûteuse à gérer.

Carlos Grau Tanner, Directeur, Affaires Gouvernementales et Industrielles, Union Internationale des Transports Aériens, a déclaré : « Aucune motivation n'est plus forte que l'augmentation du carburant de l'an dernier pour que l'industrie aéronautique devienne extrêmement économe en carburant. » L'installation de nouvelles extrémités d'ailes ascendantes et l'optimisation du contrôle du trafic ont déjà grandement amélioré l'empreinte environnementale. Néanmoins, un espace aérien européen unique et d'autres actions et décisions politiques à court terme seront nécessaires dans le futur. Les réglementations, souvent basées sur des

accords et traités gouvernementaux datant des années 1940, devront être modifiées.

Comme l'a observé **Hans Rat**, Secrétaire Général, Union Internationale des Transports Publics, les modèles comportementaux en matière de transports urbains sont en train de changer sous l'influence des nouveaux dispositifs et services électroniques mobiles. Dans le monde entier, les sociétés de transports urbains observent un nombre croissant d'utilisateurs. Ce processus a commencé avant la crise et continue à croître, créant d'énormes opportunités d'emploi dans le secteur.

Johannes Ludewig a souligné les efforts que l'industrie ferroviaire est en train de consentir pour maintenir l'avantage que représente la durabilité du secteur pour l'avenir. Pour 2020, les chemins de fer tablent sur une réduction de la consommation d'énergie spécifique d'environ 30 %, ce qui est supérieur aux objectifs édictés par l'Union Européenne. Toutefois, l'un des problèmes auxquels est confronté le rail est la façon dont les besoins d'infrastructures structurelles et de qualité peuvent être financées de façon fiable à l'avenir, sachant notamment que certaines parties du système sont aujourd'hui sous-financées.

Les panélistes se sont accordés à dire que l'innovation offre d'énormes opportunités d'optimisation du transport sans nécessiter l'investissement de milliards de dollars. Mais ces gigantesques améliorations dans l'efficacité des chaînes d'approvisionnement nécessiteront certaines dispositions réglementaires et législatives et un dialogue ouvert entre les gouvernements et l'industrie.



« L'innovation change les modèles de mobilité. »
Hans Rat, UITP

51



« Le système de transport est un système de services, et nous devons nous demander comment nous pouvons servir les objectifs établis. »
Johannes Ludewig, CER



Ateliers





Mary Brooks

Chaire de commerce William A. Black,
Dalhousie University, Canada



Weijun Fei

Directeur adjoint, Institut du Transport par
Voie Navigable



Hans Jeekel

Ministère des Transports, Pays-Bas



Boris Lapidus

Vice-président, Russian Railways, Russie



Lauri Ojala

Professeur et Président de la logistique,
Ecole d'économie de Turku, Finlande





Jean-Claude Raoul

Président de la Commission de la Mobilité et des Transports, Académie des technologies, France



Lars-Göran Rosengren

Vice-président de la Stratégie et des Politiques d'innovation, AB Volvo



Wolfgang Stölzle

Directeur Général, Président de la gestion de la logistique, Université de Saint-Gall, Suisse



Hans-Georg Werner

Membre du Conseil d'Administration, DB Schenker Rail Deutschland AG, Allemagne

55



Atelier n°1 :

Transport intermodal et chaînes d'approvisionnement dans une économie mondialisée

Atelier n°1 :

Transport intermodal et chaînes d'approvisionnement



« Avec la crise et la récession partout, la mondialisation va faire une pause mais ne s'interrompra pas... La demande de transport et de logistique sera accrue. C'est une industrie en pleine croissance. »
Hans-Georg Werner,
DB Schenker Rail
Deutschland AG

56



« Nous avons besoin davantage de solutions route/mer/rail innovantes pour le transfert des marchandises et des documents, c'est-à-dire « un transport sans papier... Les goulets d'étranglement existants dans les infrastructures conduisent à un manque de fiabilité et à une vitesse réduite. »
Lars-Göran Rosengren, AB Volvo

L'atelier intitulé Transport intermodal et chaînes d'approvisionnement dans une économie mondialisée a examiné les forces qui font avancer le développement du secteur et discuté des ramifications potentielles de la grave crise actuelle. L'impact des prix volatils de l'énergie et le profil des chaînes d'approvisionnement à long terme ont été débattus. L'atelier a également discuté de l'intégration des entreprises de logistique et de transport, de la prise d'importance de la fiabilité et des critères de mesure dans les transports intermodaux par chemin de fer, voies navigables et transport maritime de courte distance.

Le secteur des transports affronte des problèmes urgents sur le court terme, mais doit également axer ses actions sur le soutien des stratégies à long terme

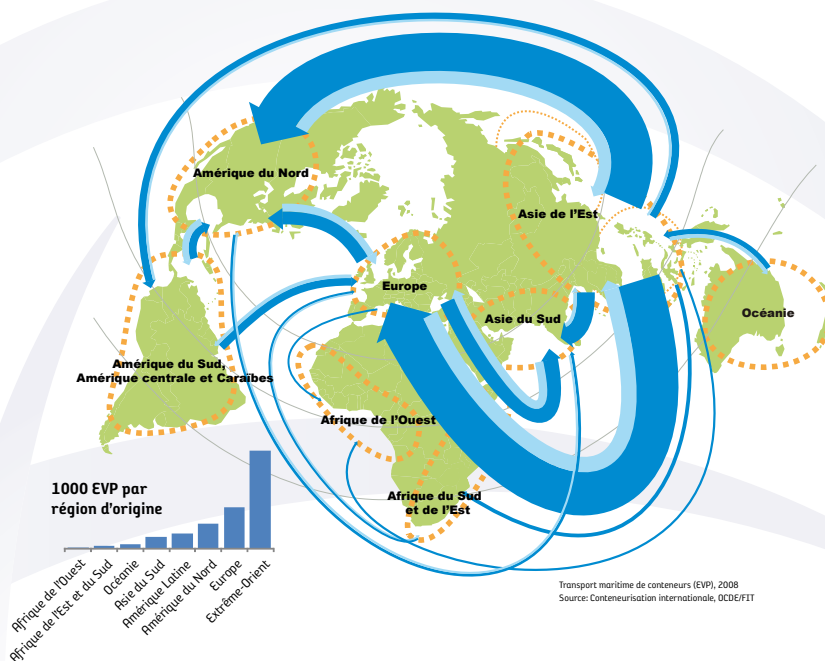
Les participants aux ateliers ont fait observer que la crise économique mondiale avait été

grave, touchant de nombreuses industries en même temps et créant de l'incertitude. Toutefois, la vision générale des participants était que la croissance allait revenir et que la crise n'impactera pas de façon importante la poursuite de la mondialisation.

Sachant cela, la qualité des infrastructures et les goulets d'étranglement existants resteront un défi. Les systèmes de transport intelligents auront probablement un plus fort impact, et le fonctionnement efficace de ces systèmes a son importance.

Le développement à venir des chaînes d'approvisionnement dépendra moins du prix de l'énergie et plus de la capacité des sociétés de logistique à fournir des services fiables de bout en bout

De manière générale, l'impact des prix volatils de l'énergie et le retour possible à des prix plus élevés du pétrole à long terme n'ont





Animateur :
Zoltan Kazatsay,
Directeur Général
Adjoint pour les
activités de transport,
Commission Européenne

pas été considérés comme des problèmes immédiats ni comme des paramètres trop significatifs. Les coûts de l'énergie comptent pour environ 10 à 15 % du chiffre d'affaires total des industries de fabrication et les coûts relatifs aux transports n'en représentent qu'un tiers. Souvent, les coûts de stock et de gestion sont plus importants que les coûts de transport directs.

La fiabilité des chaînes logistiques a été considérée comme un facteur de service important. Le manque de fiabilité tend à se manifester dans les interfaces - entre les pays, entre les ports et les connexions avec les régions desservies par voies navigables, sur les plateformes d'échanges intermodaux et entre l'entrepôt et le transporteur.

Malgré son importance, la fiabilité du réseau et du service n'est pourtant pas systématiquement incorporée dans les processus de planification des transports et est rarement incluse dans le cadre des calculs de rentabilité. Outre la fiabilité, le rôle important joué par le consommateur dans la détermination des schémas logistiques ne doit pas être sous-estimé.

La crise actuelle renforcera la tendance à la naissance de nouveaux grands acteurs au niveau mondial

La crise économique actuelle a gravement impacté les volumes commerciaux et les marges de bénéfices. Certaines sociétés de transport et de logistique ne seront pas en mesure de survivre à la crise et quitteront probablement le secteur. Afin de gérer les interfaces, de nombreux agents de la chaîne d'approvisionnement se sont engagés dans

l'intégration horizontale et verticale de leurs activités. Ceci a permis d'accroître l'efficacité et de promouvoir l'émergence de certaines très grosses entreprises, y compris les entreprises de logistique et de marine marchande contrôlant un gros volume d'actifs et fonctionnant à l'international.

Les clients ont besoin d'un système de transport intégré, qui exige une meilleure coopération entre les modes dans la chaîne d'approvisionnement

Pour survivre à la crise, il sera important de renforcer la coopération entre les entreprises pour améliorer le transport intermodal. Les différences législatives et réglementaires sont des obstacles sérieux à la fluidité des opérations, et une coopération internationale est indispensable pour harmoniser la législation et les procédures.

Davantage de coopération internationale est également nécessaire pour réconcilier les intérêts nationaux et les intérêts régionaux face à des difficultés telles que le cabotage. Le cabotage maritime est un problème grave à long terme pour le secteur. Alors que la marine marchande internationale est un marché relativement ouvert, la marine marchande régionale reste limitée par les contraintes de cabotage. Pourtant, malgré l'augmentation annoncée de la congestion, l'environnement réglementaire favorise encore les autoroutes.

La croissance de l'intermodalité permettra non seulement d'améliorer le passage des marchandises entre les continents, mais également de répondre au défi des prix volatils de l'énergie et des questions environnementales.



« Nous sommes confrontés à un nouveau modèle commercial. Le transport doit être incorporé à la fabrication et à la distribution et contrôlé par les mêmes acteurs. »
Jean-Claude Raoul,
Académie des
Technologies

57



« En Europe, les capacités des régions desservies par voies navigables représentent le goulet d'étranglement le plus important.... Le rôle des politiques de transport est de créer des conditions favorables à tous les participants du marché. »
Wolfgang Stölzle,
Université de Saint-
Gall, Suisse



Dan Ikenson

Directeur associé, Centre d'études sur les politiques commerciales, Institut CATO, Washington, États-Unis



Andrea Kocsis

Syndicat Ver.di, Allemagne



Marios Meletiou

Spécialiste du secteur des ports et transports, Organisation Internationale du Travail, Genève





Arpita Mukherjee

Professeur, Conseil Indien de Recherche sur les Relations Economiques Internationales (ICRIER), New Delhi, Inde



Maryvonne Plessis-Fraissard

Consultante, Banque mondiale



K. L. Thapar

Fondateur et Président, Institut Asiatique pour le Développement des Transports

59



Atelier n°2 :

Impacts sociaux des transports internationaux

Atelier n°2 :

Impacts sociaux des transports internationaux



« Les points positifs l'ont largement emporté sur les points négatifs dans le cas de l'Inde. »

Arpita Mukherjee,
Conseil Indien de
Recherche sur les
Relations Économiques
Internationales

Présidé par **Maurice Bernadet**, cet atelier d'exploration des aspects sociaux des transports internationaux a débuté avec une présentation de l'étude « L'impact social de la mondialisation » par **Arpita Mukherjee**.

Ces dernières années, la mondialisation a facilité la croissance dans les pays en voie de développement. Malgré la crise économique, le taux de croissance de l'économie indienne est estimé à environ 7-8 %, ou à 5 % si l'on reste sur des estimations prudentes. Néanmoins, le gouvernement indien va délivrer un plan de relance afin de maintenir les niveaux de croissance actuels.

Il reste un énorme potentiel de croissance dans le secteur des transports

Le transport se trouve au cœur de la croissance économique et du commerce dans les pays en voie de développement. Il facilite en effet les connexions avec les plateformes commerciales internationales, augmente la libéralisation et la concurrence et attire les investissements étrangers directs (IED) ; en Inde, 30 % des IED sont facilités par le secteur du transport.

Le développement des systèmes de transport est en lien direct avec le développement des industries nationales et, par voie de conséquence, avec l'emploi. Diverses études ont indiqué que le secteur des transports indien doit croître encore plus rapidement pour répondre aux exigences de l'économie indienne.

En ouvrant et en développant le marché, la chaîne d'approvisionnement optimise la connectivité tout en améliorant la distribution, la productivité et l'efficacité. En

outre, elle améliore l'accès social aux besoins fondamentaux tels que l'éducation et les services médicaux. Dans le même temps, les changements peuvent aboutir à des inégalités entre et dans les pays et générer des effets secondaires négatifs tels que l'accélération de la diffusion des maladies et des épidémies.

Un modèle pour les autres pays en voie de développement ou émergents ?

Dan Ikenson a perçu de grandes opportunités pour les autres pays d'adopter des réformes semblables à celles qui ont été mises en œuvre en Inde, mais à leur propre rythme.

Maryvonne Plessis-Fraissard a parlé du rôle des infrastructures de transport dans la réduction des inégalités dans un pays au niveau local. Faisant référence à plusieurs études, elle a également remarqué qu'au niveau international, les inégalités avaient tendance à s'amplifier pendant la période de transition, avant de s'améliorer. Les pays géographiquement accessibles et dont l'économie est actuellement en phase de mutation - tels que le Chili et la Chine - sont plus avantageux pour entrer dans le marché mondial que les pays isolés et enclavés.

Le transport : un facteur de développement social

K.L. Thapar a souligné le rôle important de l'accessibilité pour l'amélioration des conditions.

Une étude concernant la population vivant à proximité d'une autoroute reliant les centres urbains a révélé que la pauvreté avait diminué de 12 %. De plus, le bien-être s'était amélioré de 32 % et le nombre d'inscriptions dans les

60



« Si vous êtes petit, dépeuplé et isolé, vous êtes d'emblée désavantagé. »

Maryvonne Plessis-Fraissard,
Banque Mondiale



Animateur :
Maurice Bernadet,
Professeur, Laboratoire
d'Economie des
Transports, Université
de Lyon, France

écoles avait augmenté de façon significative, notamment parmi les filles.

« Toute crise, qu'elle soit mondiale, régionale ou locale, a un effet social exagérément négatif sur le secteur des transports car, dans cette situation, les revenus ont tendance à chuter de façon plus importante. Ils chutent également plus rapidement et de façon plus soudaine et si les travailleurs du secteur sont majoritairement non qualifiés ou semi-qualifiés, ce qui est généralement le cas dans les pays en voie de développement, les conséquences sociales ont tendance à s'aggraver », a indiqué K.L. Thapar.

Pour obtenir un équilibre entre les participations publique et privée dans le développement d'infrastructures des transports, on doit différencier les actifs fixes des actifs mobiles. Ces derniers seront plus facilement soutenus par le secteur privé. A l'inverse, l'État a un rôle majeur à jouer dans le soutien des investissements dans les infrastructures.

Maryvonne Plessis-Fraissard a déclaré que pour préparer la sortie de la crise économique actuelle, trois éléments doivent être mis en œuvre : des politiques

de soutien social en matière d'éducation, de santé et d'approvisionnement en eau ; des investissements intelligents dans les infrastructures afin d'atteindre les objectifs multisectoriels et multimodaux et des interventions collectives partout où cela est nécessaire.

Certaines règles gouvernementales sont nécessaires si l'on veut surmonter les conséquences négatives de la croissance en réglant les problèmes de droits du travail et de droits de l'Homme.

Vers un monde meilleur

Andrea Kocsis a rappelé aux participants que les syndicats ne doivent pas être considérés comme une partie du problème mais comme un élément de la solution. Elle a appelé à la mise en place d'un cadre des droits de l'Homme harmonisé sur le plan international visant à éviter que des pays n'entrent dans une course vers le bas pour attirer et maintenir des activités.

Afin de contrer les inégalités sur le marché du travail, Marios Meletiou a demandé que la communauté internationale convienne de normes minimales en matière de travail et adopte une perspective différente en ce qui concerne les coûts de fabrication mondiaux. L'un des dangers de la crise est qu'elle a tendance à impacter en premier lieu les groupes défavorisés, tels que les jeunes employés, les migrants, les ouvriers non qualifiés et les femmes. Comme cela a été le cas à Singapour, les gouvernements doivent maintenir la formation pendant les périodes de chômage, ce qui permettra l'émergence de travailleurs qualifiés au moment de la reprise.



« Partout où l'accessibilité est meilleure, la pauvreté est moindre. »
K. L. Thapar, Institut Asiatique pour le Développement des Transports, Inde

61



« Les jeunes doivent avoir un emploi ou recevoir une formation. S'ils ne sont dans aucune de ces situations, nous allons vers un avenir peu reluisant. »
Marios Meletiou, Organisation Internationale du Travail (OIT)





Matthew Arndt

Responsable Division Rail et Route, Banque Européenne d'Investissement



Alain Bonnaïfous

Professeur d'économie, Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon, France



Robert Cochrane

Conseiller indépendant en transports, Londres



Stefan Garber

Membre du conseil d'administration, Deutsche Bahn AG, Allemagne



Peter Mackie

Professeur d'études sur les transports, Institute for Transport Studies, Université de Leeds





Nicolas Rubio

Directeur, Service de développement des affaires et des techniques, Cintra



K.L. Thapar

Fondateur et Président, Institut Asiatique pour le Développement des Transports



Caroline Visser

Spécialiste des finances routières et des partenariats public privé, Fédération Routière Internationale (IRF)



Waleed Youssef

Directeur Stratégique,
TAV Airports Holding Inc, Turquie

63



Atelier n°3 :

**Planification stratégique et financement
des infrastructures de transport**

Atelier n°3 :

Planification stratégique et financement des infrastructures de transport



« La vision générale est que nous sommes aujourd'hui face à une courbe 'en baignoire'. »

Robert Cochrane,
Imperial College,
Londres

L'investissement dans les infrastructures de transport a contribué à réduire le coût des échanges et a stimulé la mondialisation. D'autres investissements dans le monde seront nécessaires si le commerce doit continuer à croître et bénéficier à toujours plus de pays. La politique des transports doit également s'adapter aux changements structurels engendrés par la mondialisation dans les économies intérieures, ceci ayant un impact puissant sur le modèle de demande en services de transport.

La crise financière et économique modifie la perspective des transports internationaux et a sévèrement réduit la disponibilité des financements pour l'investissement dans les infrastructures de transport. Les implications sont importantes pour l'estimation et le financement des projets. Dans le même temps, les politiques visant à atténuer la crise économique actuelle mettent l'accent sur la dépense dans les infrastructures de transport, mais comment cela pourrait-il être mieux régi pour aider et préparer la reprise économique ?



« Les critères économiques devenir un élément bien plus critique dans l'évaluation, et par conséquent, l'équilibre entre les financements publics, les redevances des utilisateurs et les avantages sociaux, et le rapport qualité-prix deviendra probablement plus important. »

Prof. Peter Mackie,
Université de Leeds

L'atelier, présidé par **Lord Gus Macdonald**, a examiné ces questions ainsi que la programmation des infrastructures et des politiques d'investissement nécessaires pour garantir une performance et une fiabilité adéquates du réseau de transport pour soutenir la croissance dans une économie mondialisée.

Cette année, la réduction de la croissance due à la crise économique est inférieure aux dernières prévisions (7 % de moins que prévu au Royaume-Uni, par exemple). L'économie

connaîtra en fin de compte un rebond, mais il faudra des années pour rééquilibrer le montant total de la dette inhérent à l'effondrement de l'activité et le redressement actuel sera probablement suivi d'une période de lente reprise avant un nouveau décollage



de la croissance. Comme l'a exprimé **Robert Cochrane** : « La vision générale est que nous sommes aujourd'hui face à une courbe 'en baignoire'. » La demande de transport et les niveaux de congestion sont à présent plus difficiles à prévoir, en particulier pour le transport de marchandises, qui est plus sensible aux variations des taux de croissance économique que le transport de voyageurs. Les volumes de fret ont plus sévèrement chuté que l'activité économique globale, et ce pour un certain nombre de raisons. A l'inverse, lorsque la reprise viendra, les volumes de fret connaîtront une nouvelle



Moderator :
Lord Macdonald of
Tradeston, Président,
Macquarie Capital
Europe

croissance qui dépassera probablement les prévisions, comme cela a déjà été le cas dans de précédents cycles de croissance.

Les gouvernements doivent être préparés à cette reprise ainsi qu'à répondre à la crise à

carnet de commande concernant des projets de maintenance particulièrement adaptés aux dépenses gouvernementales visant à stimuler l'économie, puisqu'ils peuvent être livrés assez rapidement.

Les goulots d'étranglement représentent un autre objet d'investissement, et leur échelle modeste font qu'ils sont également plus adaptés aux plans de relance que les grands projets. De plus, tout risque de surinvestissement dans les capacités du fait de la crise économique est minimisé par une concentration sur les goulots d'étranglement. La récession peut avoir décongestionné certains goulots d'étranglement, mais la reprise, lorsqu'elle sera entamée, mettra probablement les mêmes maillons sous tension. Les grands projets ont plus de chances d'engendrer des risques quant à la demande.

Une évaluation économique de première qualité est plus importante que jamais. Le manque de financement implique que le taux critique de rentabilité pour la sélection de projets sous contrôle doit augmenter.

La perspective à long terme : gros besoins de capital et influence politique

En allant de l'avant, la crise va exacerber l'insuffisance de financement existante. Du fait des restrictions fiscales à venir, il sera plus difficile pour les gouvernements de financer les investissements dans les infrastructures. La crise financière réduit le financement privé disponible à court terme mais les gouvernements peuvent agir pour faire un meilleur usage des investissements privés.

court terme. « Dans un budget d'investissement compressé, avons-nous pleinement tenu compte des coûts de maintenance de nos actifs à des niveaux de qualité convenables et dans ce qui pourrait être un environnement houleux ? » a demandé **Peter Mackie**.

Insuffisance de financement et goulots d'étranglement

Nous sommes entrés dans la crise avec une grande insuffisance de financement pour les projets d'infrastructures de transport évalués comme étant positifs pour l'accroissement du bien-être économique. Nous disposons d'un



« Nous avons vraiment le sentiment que les gouvernements doivent repenser leur financement des infrastructures et d'essayer d'initier des solutions de financement à long terme. »

Caroline Visser, IRF

65



« Peu importe les problèmes d'aujourd'hui puisque les décisions que nous prenons en matière d'infrastructures, de financement ou de construction pour n'importe quel nouveau projet important entreront en production au plus tôt dans dix ans. »

**Stefan Garber,
Deutsche Bahn AG**



« Le gouvernement doit combler l'écart entre la capacité et la demande en encourageant les investissements supplémentaires dans le secteur. »

Walleed Youssef, TAV Airports Holding

66



« Si nous avons appris une chose au cours des deux dernières années, c'est que de nombreux outils et beaucoup de souplesse sont nécessaires pour faire face à des situations inattendues. »

Matthew Arndt, EIB

Le manque de capital et d'investissements est également un problème majeur pour les pays en développement, comme l'a fait remarquer **K.L. Thapar**, puisque cet accès dépend, surtout en période de crise, de leurs épargnes intérieures.

La façon dont les décisions d'investissement d'aujourd'hui pourraient stimuler l'économie est une question essentielle, selon **Caroline Visser**, de la Fédération Routière Internationale. Mme Visser a souligné que les gouvernements ne pouvaient pas oublier les programmes à moyen et à long terme, qui nécessitent une énorme contribution stratégique pour attirer le soutien infrastructurel et la croissance durable à long terme.

La crise rend le capital privé plus cher et, de ce fait, il est très important de concevoir des partenariats public-privé adaptés. Par-dessus tout, les gouvernements doivent s'assurer de l'existence de motivations d'efficacité puissantes dans les PPP via la façon dont les risques sont attribués. Les pires échecs de PPP sont survenus lorsque les consortiums financiers étaient sous capitalisés, n'étaient pas nécessaires pour produire les garanties de la société parente et étaient autorisés à faire sous-traiter les travaux de construction en interne plutôt qu'en faisant jouer la concurrence. Aucun investissement purement privé n'accepterait ces failles. C'est lorsqu'il y a un facteur de risque pesant sur le capital que les PPP deviennent rationnels et efficaces.

Dans le même temps, il se peut que les gouvernements soient mieux placés que les

partenaires privés pour endosser les risques associés à la demande, si les prévisions selon lesquelles le PIB servirait de base aux projets s'avèrent inexactes.

La crise a abouti à une rareté des capitaux ainsi qu'à un accroissement de la dette. Les marchés de capitaux ne sont actuellement pas disponibles pour le financement des infrastructures et les seules sources de fonds sont les banques. Le nombre de banques qui acceptent de se regrouper pour financer les PPP cette année a beaucoup diminué (environ 10 sur 30 en général). Le gouvernement britannique est intervenu pour faciliter la syndication dans les projets clés via le Treasury's Infrastructure Finance Unit, agissant de fait comme une banque. L'une des caractéristiques-clés de cette intervention



est sa stratégie de sortie, de façon à ce que l'État ne se trouve pas en concurrence avec les banques à la sortie de la crise. Certains autres gouvernements ont répondu à la crise en imposant une limite réglementaire sur les positions des banques pour le prêt aux développeurs de projets individuels, quelle que soit la qualité des investissements. Une approche plus ciblée permettrait de gérer le risque et éviter l'exacerbation de la pénurie de crédit. La Banque Européenne d'Investissement répond à la crise en augmentant le volume des prêts privilégiés et les participations pour les investissements dans les infrastructures, et a créé avec la Commission européenne un système de garantie de prêt couvrant les risques relatifs au transport pour les projets internationaux stratégiques.

La privatisation est un autre moyen d'injecter des capitaux propres dans l'investissement des infrastructures de transport. Quelques mille milliards de dollars d'actifs du secteur des transports ont été privatisés au cours des dernières décennies. Le potentiel de privatisations supplémentaires reste important, pour les aéroports par exemple.

Plus généralement, la libéralisation a induit de la croissance économique. Le protectionnisme censé répondre à la crise économique mettrait en danger la reprise, avec un effet délétère sur l'activité des transports. À l'inverse, une plus grande libéralisation (plus d'accords de ciel ouvert, libération des routes et cabotage maritime, etc.) stimulerait l'économie de façon durable.





Earl Agron

Vice-président, Sécurité et Environnement,
APL Limited



Mark Miller

Directeur de la sécurité des chaînes
d'approvisionnement Europe, Moyen-Orient
et Afrique, COTECNA Inspection SA



Vlad Olteanu

Responsable stratégique, ACI Europe





Robert Poole

Directeur des politiques de transport,
Reason Foundation, Los Angeles, États-Unis



David Widdowson

PDG, Centre for Customs & Excise Studies,
Université de Canberra, Australie



Sabine Wiedemann

Vice-présidente de la sécurité dans
l'entreprise, Deutsche Post DHL

69



Atelier n°4 :

**Vers un système de transport
mondial sécurisé**

Atelier n°4 :

Vers un système de transport mondial sécurisé



« Les organes de régulation sont mis au défi d'être plus inventifs que les terroristes. »

**Axel Goehr, Ministre
Fédéral des
Transports, de la
Construction et des
Affaires urbaines,
Allemagne**

L'économie mondiale s'appuie fortement sur le commerce et sur le transport de voyageurs au niveau international. Atteindre les standards de sécurité les plus élevés dans les systèmes de transport est essentiel pour leur fonctionnement. Les gouvernements et les parties prenantes, telles que l'industrie et les voyageurs, ont un intérêt partagé dans la mise en place de politiques efficaces visant à garantir que le transport se déroule dans des conditions sécurisées. Les mesures doivent être viables, largement acceptées et doivent faire un usage tenant compte de la rareté des ressources.

Vers une politique de sécurité basée sur les risques

Toutes les politiques de sécurité existantes ne sont pas efficaces. Tandis que les sources d'insécurité sont flexibles et dynamiques, les mesures sont souvent rigides et statiques. Aujourd'hui, les politiques tournent principalement autour du concept de durcissement des cibles. Comme l'a fait remarquer **Robert Poole**, les élus tendent à montrer une préférence pour des mesures draconiennes et visibles, et pourtant statiques. Les réponses actuelles sont nées de leur besoin d'être vus en train d'agir et de convaincre le public que la sécurité est assurée. En particulier, à la suite du 11 septembre, ceci a conduit à des mesures énergiques telles que la politique d'interdiction des liquides dans les bagages à main dans les transports aériens. En se concentrant sur la régulation des processus plutôt que sur les résultats, l'approche de durcissement des cibles limite la flexibilité des fournisseurs de sécurité à répondre aux menaces changeantes ou à la



nouvelle intelligence. Puisque nous vivons dans des sociétés ouvertes où les cibles sont nombreuses, ceci n'est pas l'idéal. Il est temps de repenser en profondeur les principes fondamentaux des politiques de sécurité.

L'idée consiste à passer du durcissement des cibles à des politiques de sécurité basées sur les risques. Ceci implique d'identifier les personnes ou les chargements dangereux plutôt que d'essayer de protéger les objets



« Nous voulons nous assurer de tirer le meilleur de chaque dollar dépensé dans la sécurité. »

Earl Agron, APL Limited



Animateur :
Axel Goehr, Ministre
Fédéral des Transports,
de la Construction et
des Affaires urbaines,
Allemagne



vulnérables, et d'évaluer les risques avec attention pour que les efforts soient concentrés là où cela s'avère le plus indispensable.

L'importance de l'acceptation du public

Les mesures de sécurité devraient contribuer à une perception positive de la sécurité. Les passagers sont plus enclins à coopérer si les mesures de sécurité ne sont pas perçues comme irrationnelles, dispendieuses

ou inutiles, mais jugées nécessaires et efficaces. « Même si le public reconnaît que ces mesures doivent être prises et accepte de s'y conformer, il a également besoin de savoir qu'une certaine logique se cache derrière les initiatives mises en œuvre », a fait remarquer **David Widdowson**.

Les autorités aéroportuaires, par exemple, doivent réconcilier les mesures de sécurité et le transit des passagers, ce qui les oblige à concevoir des mesures qui tiennent compte de leur acceptation par le public. Dans ce contexte, il est difficile d'expliquer pourquoi la sécurité des aéroports confisque toutes sortes d'objets pointus alors qu'elle permet aux voyageurs de prendre en cabine de grandes bouteilles de liquide achetées dans les boutiques duty-free, dont les tessons pourraient constituer des armes dangereuses.

D'un autre côté, le scanner intégral est un exemple de bonne innovation. Il est bien plus efficace que les inspections par fouille, dont l'efficacité dépend fortement du personnel, et que les détecteurs de métaux classiques, qui ne repèrent pas les armes non métalliques telles que le plastique et les explosifs liquides. Malheureusement, l'acceptation de ces scanners par le public est très faible, peut-être en partie à cause de l'insistance des médias à communiquer leurs côtés négatifs plutôt que leur potentiel à fournir des services de sécurité plus fluides.

Il est important d'informer le public qu'aucun moyen ne permettra jamais d'atteindre 100 % de sécurité. Ceci nécessite une communication ouverte,



« Tout revient à se demander : la perception de la sécurité est-elle positive ? La dissuasion est-elle efficace, même face à un acte terroriste ? »
Mark Miller, COTECNA



« La sécurité est comme une assurance : lorsque vous en avez besoin, il est trop tard pour signer le contrat. »
Vlad Olteanu, ACI Europe

72



« Si nous voulons choisir l'approche du durcissement des cibles, alors nous devons en fait tout durcir. »
Robert Poole, Reason Foundation

montrant que les approches basées sur les risques sont efficaces tout en admettant qu'elles échouent à éliminer intégralement les risques en matière de sécurité. L'écart entre la sécurité et la sécurité perçue doit diminuer.

Dans le tourisme aérien, une des mesures basées sur les risques les plus remarquables, intitulée « Statut de voyageur enregistré », n'a encore été mise en œuvre nulle part. Par ce concept, les volontaires fournissent des informations afin de permettre aux autorités de sécurité de réaliser des contrôles en amont. Les voyageurs enregistrés y gagnent en étant soumis à des procédures de sécurité simplifiées. Cela permet de libérer des ressources pour une sécurité accrue là où les risques sont plus importants. En outre, cette politique faciliterait l'introduction des scanners intégraux, puisque tous les passagers n'y seraient pas soumis.

Des approches basées sur les risques telles que le filtrage aléatoire et sur le renseignement, ainsi que les politiques du « transitaire connu », émergent actuellement dans le domaine du transport de fret aérien et dans le transport terrestre et maritime. Le programme Opérateur Économique Agréé (OEA) de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), par exemple, permet aux entreprises de signaler leur profil de faible risque. Même si le statut d'OEA ne conduit généralement pas à une exemption de tous les autres programmes de sécurité, puisque les différents niveaux des systèmes de sécurité répondent à différentes dimensions de risques, les systèmes nivelés et basés sur les risques tels que ceux-ci

méritent d'être encouragés. Dans tous les cas, ils constituent de bons substituts aux politiques extrêmes tels que la passage au scanner de l'ensemble des conteneurs qui, même s'il s'avère faisable, pourrait en fait réduire la sécurité globale puisqu'elle détourne les ressources des domaines où les risques sont plus importants.

Vers une approche multilatérale

La sécurité est un problème mondial qui appelle à des mesures mondiales. En fait, les entreprises et les pays n'ont pas d'autre choix que de se conformer à un grand nombre d'initiatives parallèles faiblement coordonnées, généralement pour un prix élevé pour eux et pour leurs clients, et pour les citoyens.

Une reconnaissance mutuelle ou une approche multilatérale plus complète pourrait réduire les coûts de conformité et le coût global de la sécurité. Les initiatives telles que celles de l'OMD ou du Groupe de coordination de la sécurité dans les transports de l'UE et des États-Unis sont des étapes vers le multilatéralisme. Toutefois, l'idéal d'un système mondial « à sécurité unique » ne pourra pas être atteint à moyen terme. Les pays interprètent différemment les directives de l'OMD relatives aux problèmes difficiles à résoudre dans un domaine aussi sensible que la sécurité.

Qui paie et qui devrait payer ?

Les mécanismes de financement de la sécurité dans l'aéronautique sont variés, avec une approche par le financement collectif aux États-Unis contre une approche



misant sur les redevances utilisateurs dans l'UE. Le financement de la sécurité des chaînes d'approvisionnement n'est pas très transparent, mais les coûts de conformité tendent à être encourus par les exploitants des chaînes d'approvisionnement et leurs clients, ainsi que par le gouvernement.

Étant donné que les retombées d'une sécurité accrue reviennent au grand public ainsi qu'aux voyageurs ou aux utilisateurs finaux des exploitants des chaînes d'approvisionnement, une approche mixte se défend. Toutefois, une approche consistant à faire payer l'utilisateur est plus susceptible de motiver des recherches d'économies et une dépense plus efficace des revenus.

La conformité aux exigences sécuritaires peut impliquer des coûts fixes plus importants, qui sont plus difficiles à supporter pour les entreprises et les pays plus petits, et peuvent aggraver leur position concurrentielle.

Incitations à la fourniture de sécurité

Les chaînes d'approvisionnement sont complexes et évoluent rapidement. La sécurité doit être intégrée dans les opérations de la chaîne et doit être considérée comme une valeur ajoutée. Les procédures doivent être résilientes et flexibles, ce qui implique que la réglementation ne peut pas être exagérément normative.

Les exploitants de chaînes d'approvisionnement sont demandeurs de réglementations claires qui les aident à décider de quelle façon investir et travailler en vue d'offrir une sécurité efficace. Des exigences réglementaires claires et communes évitent également la concurrence sur les problèmes de sécurité et facilitent le fonctionnement des alliances. Comme l'a fait remarquer **Mark Miller** : « Le défi est d'essayer de réduire la complexité tout en répondant aux problèmes de sécurité. C'est la mission importante que doit mener le gouvernement face au secteur privé. »



Harald Díaz-Bone

Fonctionnaire International Principal,
Convention cadre des Nations Unies sur les
changements climatiques



Jos Dings

Directeur, Fédération européenne pour le
transport et l'environnement



Christian Dumas

Vice-président du développement durable et
de l'efficacité énergétique, Airbus



Jasper Faber

DG Delft, Pays-Bas



Yoshitsu Hayashi

Directeur, Centre international de
recherche pour des transports et des villes
durables, Université de Nagoya, Japon





Raphael von Heereman

Responsable des affaires
aéroportuaires, Hapag-Lloyd Flug GmbH,
Hanovre, Allemagne



Per Kågeson

Directeur, Nature Associates, Suède



Andy Kershaw

Directeur de la politique environnementale,
British Airways, Royaume-Uni



Per Magne Einang

Directeur de recherche, Marintek, SINTEF



Callum Thomas

Professeur d'aviation durable, Université
Métropolitaine de Manchester

75



Atelier n°5 :

**Impacts environnementaux des
transports internationaux**

Impacts environnementaux des transports internationaux

La mondialisation a accéléré la croissance économique et modifié les schémas de transport, d'où un plus grand nombre de mouvements de voyageurs comme de marchandises sur de longues distances. Le revers de cette croissance est l'augmentation importante des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et autres impacts environnementaux. A l'inverse, la richesse générée permet une réduction considérable de ces impacts grâce à des outils pour des technologies plus propres et une meilleure gestion des ressources. Les instruments choisis pour mettre en œuvre la protection environnementale doivent être conçus pour optimiser le bien-être et réduire la pollution de façon aussi rentable que possible.

76

Cet atelier, très axé sur les solutions possibles, a examiné les perspectives de réduction des émissions dans le transport aérien et maritime et exploré comment utiliser au mieux ces potentiels.

Les secteurs maritime et aéronautique ont considérablement amélioré leur efficacité énergétique, d'où des coûts de transports très réduits et une demande accrue

L'aviation civile et le secteur maritime ont un impératif évident à réduire la consommation de carburant, tant pour des raisons de coût que de logistique. Ceci est encore plus crucial pour le secteur de l'aéronautique, du fait des besoins énergétiques inhérents et essentiels associés au transport de carburant dans les airs, c'est-à-dire l'absence de station d'approvisionnement sur le trajet. De ce fait, les technologies contribuant à cet objectif font

l'objet d'un fort intérêt. Les deux secteurs ont obtenu des gains considérables en matière de consommation énergétique, la concurrence dynamisant la course à l'amélioration.

Une tendance insuffisante au regard des politiques de réduction du CO₂ convenues au niveau international

Limiter le réchauffement climatique à 2 degrés Celsius (environ 450 ppm de CO₂) d'ici la fin du siècle implique de faire baisser de façon drastique les courbes d'émissions des économies développées. Il est peu probable que les cibles associées à ces courbes (par exemple environ 80 % de réduction d'ici 2050) puissent être atteintes sans la forte implication des secteurs de l'aéronautique et de la marine.

Le potentiel technique permet réduire davantage les émissions de CO₂ du transport aérien et maritime

On peut s'attendre à une réduction de la consommation de carburant de 15 à 20 % par génération d'avions, réduction qui est une nécessité commerciale sur le marché actuel – même si les cycles de produits aéronautiques peuvent s'étendre sur deux décennies.

De la même façon, l'efficacité en carburant des navires peut être potentiellement améliorée d'environ 10 à 50 %, mais, la durée de vie moyenne d'un navire étant proche de trois décennies, il faudra attendre longtemps avant que ces améliorations n'aient gagné toute la flotte. Des carburants alternatifs tels que le Gaz Nitrogène Liquide (GNL) pour la marine marchande et les biocarburants pour l'aéronautique pourraient représenter un potentiel important de sources de carburant



« Pour que cette négociation aboutisse, il est essentiel que les Ministres des Finances soient avec nous. »
Jasper Faber, CE Delft



Animateur :
Anthony Venables,
Professeur d'économie,
Université d'Oxford,
Royaume-Uni

pauvres en carbone pour les navires et les avions.

L'échange des droits d'émission peut en principe fournir des réductions rentables des émissions

L'atelier a abouti au consensus selon lequel certaines formes de mécanismes de marché mondial seront nécessaires pour que l'aéronautique et la marine réduisent ou compensent leurs émissions de CO₂. Les taxes sur le prix des carburants et l'échange des droits d'émission sont deux paramètres pris en compte dans les forums internationaux.

Dans le cadre du système d'échange européen, l'expérience a montré que les systèmes d'échange doivent tenir compte de leur maillon faible – protéger ce dernier afin d'éviter la fuite de carbone réduit d'autant l'efficacité du système. Un échange en partie cloisonné peut constituer une réponse mais doit en principe demeurer une mesure transitoire.

Concernant les systèmes d'échange mondiaux et régionaux, les participants à l'atelier ont majoritairement convenu que les transports aériens et maritimes devaient être traités

sur une base mondiale cohérente ; certains systèmes peuvent impacter le commerce régional et doivent rapidement être déployés sur le plan mondial.

L'Aviation Global Deal propose un système international avec des règles de participation différenciées en fonction de l'origine et de la destination du voyage. Certaines approches régionales ont déjà fait l'objet d'un accord (par exemple l'aéronautique sera incluse dans le Système d'échange européen à partir de 2012). Pour inciter les pays non membres à rejoindre les systèmes d'échange, il serait par exemple possible de rendre les nouvelles économies émergentes éligibles aux fonds d'adaptation et de lutte contre le réchauffement climatique.

Un système d'échange générerait des revenus considérables, qui pourraient ou non être réinvestis dans les transports. L'attribution de ces revenus à un fonds international d'adaptation et de réduction (en cas d'acceptation par l'UNFCCC) serait un moyen de faire accepter aux Ministres des Finances une hypothèque partielle des fonds dont l'industrie aurait besoin.



« L'aéronautique doit jouer sa juste part dans la réduction des émissions mondiales. »
Andy Kershaw,
British Airways and
Aviation Global Deal,
Royaume-Uni

77



« Même si l'idéal est un plan recouvrant toutes les émissions dans toutes les régions du monde, il peut être nécessaire de commencer par un plan régional s'étendant progressivement à une couverture internationale. »
Per Kågeson, Nature
Associates





Ateliers modaux



Ces résumés sont publiés sous la responsabilité des différentes associations partenaires. Les opinions et arguments y figurant ne reflètent pas toujours les opinions du Forum International des Transports ou de ses pays membres.

Normand Boivin

Vice-président des Opérations
Aéroportuaires,
Aéroport International Pierre
Elliott Trudeau de Montréal

**Candan Karlitekin**

PDG, Turkish Airlines

**Tim Clark**

Président, Emirates Airline

**Catherine Lang**

Administratrice associée
chargée des aéroports,
Federal Aviation
Authority, Etats Unis

**Nick Fincham**

Directeur de la régulation
économique et de la politique
de concurrence, Civil Aviation
Authority, Royaume-Uni

**Hans-Martin****Niemeier**

Professeur d'économie,
Université des Sciences
Appliquées de Brème

**David Hamm**

Directeur de l'immobilier
d'entreprise, Delta Air
Lines, Atlanta, États-Unis

**Jos Nijhuis**

Président et PDG,
Schiphol Group,
Amsterdam, Pays-Bas



Karl-Rudolf Rupprecht

Responsable de la gestion des centres d'activité, Lufthansa, Francfort, Allemagne

**Ulrich Stockmann**

MEP

**Stefan Schulte**

Vice-président du Comité Exécutif, Fraport AG

**Rapporteur :****David Thompson**

Expert indépendant

**Dominic Schuster**

Ancien responsable de la tarification et de l'économie de l'aviation, Sydney Airports Corporation Limited

**Hartmut Spickermann**

Directeur Général Adjoint pour l'Aviation civile et l'Aéronautique, Ministère Fédéral des Transports, Allemagne



81

organisé avec :

**Lufthansa**

Atelier modal n°1 :

Investissements aéroportuaires et développement des services aériens

Atelier modal n°1 :

Investissements aéroportuaires et développement des services aériens

L'atelier, présidé par **Jeff Shane**, a examiné le développement des infrastructures aéroportuaires. Il s'est concentré sur le financement des infrastructures aéroportuaires à travers les redevances aéroportuaires à la lumière de l'interaction entre les aéroports et les compagnies aériennes. Les participants ont discuté des circonstances dans lesquelles les prix et les investissements doivent être réglementés, et comment le mettre en œuvre.

L'atelier a réuni des compagnies aériennes, des aéroports et des organes de régulation pour explorer les façons d'améliorer le fonctionnement de l'industrie aéronautique et d'assurer le développement d'infrastructures aéroportuaires adéquates. L'échange s'est focalisé sur la façon dont, à l'avenir, les redevances aéroportuaires pourraient favoriser le développement d'aéroports et de compagnies aériennes capables de mieux servir les intérêts des passagers comme ceux de la collectivité.

Jusqu'à récemment, la plupart des aéroports étaient possédés et gérés par les autorités publiques. Depuis le milieu des années 1980, pourtant, un nombre croissant d'aéroports ont été intégralement ou partiellement privatisés. Ce développement a conduit les aéroports – même ceux qui sont restés dans le secteur public – à miser sur le commerce et donc les bénéfices.

Les infrastructures de transport sont des vecteurs de croissance essentiels. Une capacité aéroportuaire adéquate, là où elle est la plus nécessaire, est vitale pour



à la croissance économique mondiale. Les dispositions réglementaires actuelles ne sont pas efficaces car les marchés des compagnies aériennes et des aéroports ont énormément évolué ces dernières années. Les potentiels d'amélioration existent. Le défi consiste à créer des conditions propices à un développement efficace des infrastructures dans un secteur où, dans certaines circonstances, les aéroports ont un pouvoir de marché important et peuvent en abuser.

82



« Un environnement de régulation approprié et fiable est l'un des éléments indispensables à un marché de l'aéronautique sûr, sécurisé et économiquement prospère. »

Hartmut Spickermann,
Ministre Fédéral des
Transports, Allemagne



Animateur :
Jeff Shane,
Partenaire, Hogan
and Hartson LLP



Pouvoir de marché et réglementation

Même si le pouvoir de marché peut exister dans certaines circonstances, il n'est pas inhérent à une quelconque catégorie particulière d'aéroport et probablement inexistant dans la plupart d'entre eux. Diagnostiquer un abus de pouvoir de marché nécessite une analyse reposant sur les faits et au cas par cas de la portée concurrentielle dans les circonstances actuelles. Il est

important que les organes de régulation n'interviennent que lorsque cela est réellement nécessaire, cela pouvant s'avérer coûteux en termes d'effort administratif et d'altération du marché.

L'aéronautique nécessite une régulation économique, et pour que cela soit pleinement efficace, l'organe de régulation doit être indépendant, responsable et intervenir dans le cadre d'un ensemble de règles et d'objectifs transparents. L'organe de régulation doit être assez souple pour appliquer la régulation là et seulement là où elle est nécessaire, en tenant compte des variations du pouvoir de marché avec une vue globale et dans le temps. L'objectif de la régulation économique est de protéger les consommateurs des abus du pouvoir de marché, lorsque la domination ne peut pas être traitée via les règles générales de la concurrence. Ceci doit être son seul et unique objectif.

« Nous disposons de moyens sophistiqués et efficaces pour réguler les comportements anticoncurrentiels dans tous les secteurs de l'économie européenne. Il n'est pas logique d'ajouter de la régulation supplémentaire à ces moyens existants, sauf si le problème de pouvoir de marché en question dépasse le type de problèmes que la législation est à même de traiter. » **Nick Fincham**, Directeur de la régulation économique et de la politique de concurrence, Civil Aviation Authority, Royaume-Uni

La concurrence est le meilleur moyen pour contrôler le pouvoir de marché. Pourtant, elle n'est actuellement pas assez forte pour



« À l'aéroport de Schiphol, nous aimons vraiment nos organes de régulation, mais parfois, une petite voix me demande : pourquoi sont-ils si nombreux ? »
Jos Nijhuis, Schiphol Group

83



« La régulation basée sur les coûts est une cause majeure de la faible performance des aéroports. »
Hans-Martin Niemeier, Université des Sciences Appliquées de Brême Sciences, Bremen



84



« Je pense qu'il y aura du changement et que le rôle exact des alliances et leur façon de fonctionner seront examinées afin de garantir que le consommateur n'est pas lésé d'une autre manière. »

Tim Clark, Emirates

rendre la régulation superflue. Augmenter la concurrence grâce à davantage d'accords de ciel ouvert et à une extension graduelle de l'usage des approches fondées sur le marché pour l'attribution des droits d'atterrissage pourrait réduire le nombre de cas d'aéroports nécessitant une régulation.

L'attribution purement administrative des créneaux comporte le risque de décourager l'investissement dans les capacités aéroportuaires et vole le marché de l'information sur la valeur de la capacité dans les aéroports très fréquentés, où les créneaux sont rares.

« C'est bien de dire que nous n'avons pas besoin de régulation, mais nous devons alors avoir la propriété des créneaux, nous devons avoir le droit de facturer directement le client final ou de facturer des tarifs d'heures de pointe. Si aucun accord n'est trouvé à ce sujet, alors nous aurons besoin d'une régulation

basée sur le WACC et sur une majoration des coûts, sinon nous n'avons aucune incitation à créer des infrastructures supplémentaires. »

Dr. Stefan Schulte, Président du Comité Exécutif, Fraport AG

Tout contrôle réglementaire sur la tarification des services aéronautiques comporte un risque inhérent vis-à-vis des incitations à l'investissement. Ceci est particulièrement vrai en matière de régulation de la majoration des coûts, via laquelle les aéroports sont autorisés à facturer des frais pour couvrir leurs coûts, en y ajoutant un « juste taux de rentabilité ». Ce type de régulation, qui date de la Convention de Chicago de 1944, ne fournit que peu d'incitation à être efficace. Même s'ils dépensent plus que nécessaire, les aéroports dégageront un bénéfice identique. Cela crée une incitation à aller au-delà du cadre réglementaire ou à réaliser des investissements imprudents mais très gourmands en capital.

Les plafonds tarifaires ont l'avantage de laisser les structures de tarification à l'aéroport, mais sont moins transparents. Dans les deux cas, la régulation doit être basée sur les coûts prospectifs et non sur les coûts historiques, de façon à créer des incitations d'investissement. Un certain nombre d'organes de régulation commencent à expérimenter cette réforme clé. Il s'ensuit que les prix des services aéronautiques devraient pouvoir grimper au-delà des coûts actuels en période de rareté des capacités, lorsque le capital doit être levé pour l'investissement. On peut également s'attendre à ce qu'ils chutent en-deçà des coûts en cas de surplus de capacités, bien que, pour les accords à long terme avec les compagnies aériennes, les coûts moyens restent pertinents.

Coopération entre les compagnies aériennes et les aéroports

Une coopération étroite entre les compagnies aériennes et les aéroports est essentielle pour répondre à la demande et fournir des services de bonne qualité. Les accords entre les compagnies aériennes et les aéroports concernant la tarification, les investissements et les niveaux de service sont fréquemment employés pour gérer les risques commerciaux. De tels accords peuvent comporter des risques de discrimination à l'accès des installations aéroportuaires données à d'autres compagnies aériennes, même s'il en existe peu d'exemples. Les accords doivent être transparents et soumis à la surveillance des organes de régulation.

Les alliances entre compagnies aériennes, dont certains membres détiennent de tels accords avec les aéroports, comptent pour

une part de plus en plus grande du marché mondial des voyageurs et méritent une surveillance accrue de la part des organes de régulation. Les autorités nationales de la concurrence détiennent suffisamment de pouvoirs pour s'occuper des alliances internationales, mais les organes de régulation doivent se méfier de l'impact des alliances sur les marchés internationaux comme nationaux, au cas par cas.

La libéralisation des marchés de l'aéronautique a contribué à accélérer la mondialisation. Ceci, combiné à la privatisation de la plupart des compagnies aériennes et désormais de nombreux aéroports, a modifié le marché de l'aéronautique rapidement et en profondeur. Les modèles réglementaires ont eu tendance à évoluer plus lentement et doivent être réformés afin de ne pas se transformer en frein à la croissance mondiale.

Il reste beaucoup à apprendre en matière d'amélioration de la régulation, et beaucoup à gagner du partage des expériences entre les organes de régulation, les aéroports et les compagnies aériennes du monde entier.





Janusz Lacny

Président de JMJ TRANS et Président de l'Union Internationale des Transports Routiers



Pierre Latrille

Conseiller, Division Commerce dans les services, Organisation Mondiale du Commerce (OMC)



Kunio Mikuriya

Secrétaire Général, Organisation Mondiale des Douanes (OMD)





Eva Molnar

Directrice de la Division des transports,
Commission Economique des Nations Unies
pour l'Europe (CEE)



Graham Smith

Président, Secteur Transport de passagers,
IRU

87

organisé par :



Atelier modal n°2 :

**Les transports routiers : vecteurs de
promotion du commerce, des voyages et
du développement au niveau mondial**

Atelier modal n°2 : Les transports routiers



« Aucun pays n'est enclavé pour le transport routier. »

Janusz Lacny,
Président de l'IRU

L'atelier conjoint FIT-IRU réunissait les ministères, les entreprises, les représentants académiques ainsi que les orateurs de haut niveau de l'OMC, de l'OMD et de la CEE-ONU. La discussion a tourné autour de deux questions centrales :

- Comment la promotion et la facilitation des transports routiers peuvent-elles dynamiser le commerce, le tourisme, le progrès et la prospérité ?
- Comment les outils de régulation internationaux peuvent-ils être utilisés pour favoriser le commerce, les déplacements et le transport routier ?

Les transports routiers face à la crise

Les données du gouvernement et de l'industrie montrent un tableau pessimiste, révélant une baisse de l'activité de transport de marchandises pouvant atteindre 50 %, une multiplication par deux des faillites et une augmentation dramatique du chômage.

Janusz Lacny, a déclaré : « Les transports routiers, en ces temps de crise économique, peuvent contribuer à la reprise économique, mais ils doivent faire l'objet d'une promotion et d'une facilitation de la part du gouvernement via des mesures au niveau national et international, de façon à ne pas répéter les erreurs historiques de la Grande Dépression des années 1930, au cours de laquelle la crise économique avait été exacerbée par l'interruption des transports et du commerce. »

Mesures susceptibles de soutenir l'industrie des transports routiers

M. Lacny a identifié une série de mesures réglementaires et fiscales pour soutenir le

secteur des transports routiers. Ces mesures incluent :

- L'introduction de véritables incitations commerciales pour des véhicules plus sûrs et plus propres ;
- La modification de la législation relative au surendettement afin de permettre aux sociétés de transport en difficulté économique de réduire leurs capacités de transport et de ne poursuivre que les opérations commerciales rentables ;
- L'incitation des institutions financières à fournir des lignes de crédit appropriées aux transporteurs ;
- La réévaluation et la réduction des taxes en cours ;
- La garantie d'ouverture des marchés et la recherche de l'achèvement du cycle de Doha de l'OMC ;
- L'intensification des efforts pour éliminer les barrières néo-protectionnistes au transport routier international.

Le secteur des transports routiers de voyageurs souffre également d'une réduction de la demande touristique. **Graham Smith**, Président IRU, a appelé les décisionnaires



« Nous, partenaires privés et publics, avons encore un long chemin à parcourir avant de pouvoir prétendre avoir placé les bus, autobus et taxis au cœur de l'attention et de l'intérêt politique. »
Graham Smith, IRU





Animateur :
Umberto de Pretto,
Secrétaire Général
Adjoint, IRU

à soutenir pleinement l'industrie en se débarrassant des barrières artificielles telles que les interdictions injustifiées d'entrée dans les villes touristiques ou les restrictions de conduite ou de temps de repos non fondées.

Eva Molnar a indiqué que les pays pouvaient aider leurs entreprises à devenir plus compétitives en offrant des coûts et des délais de transaction plus faibles et des niveaux élevés de prévisibilité et de fiabilité. Ceci s'applique particulièrement aux deux principales préoccupations des transporteurs, à savoir le franchissement des frontières et les conditions de transit.

Approches multilatérales

En matière de multilatéralisme, **Pierre Latrille** a attiré l'attention sur deux outils de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) susceptibles de faciliter les transports routiers : le GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) et le GATS (Accord général sur le commerce et les services). Dans le cadre du GATT, un nouvel accord prévu par l'OMC relatif à la facilitation du commerce augmentera de façon importante les opportunités commerciales, réduira les coûts de transaction, accélérera les procédures de traversée des frontières et créera un environnement plus transparent, plus prévisible et plus efficace, capable de réduire la discrimination. Les engagements du GATS garantissent les conditions de fonctionnement des prestataires de services étrangers à un certain niveau négocié d'accès au marché et de traitement national, en garantissant que ce niveau ne peut pas être détérioré et en le rendant disponible au minimum à tous les membres de l'OMC.

L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) partage avec l'IRU l'objectif commun de réduire le temps nécessaire à l'accomplissement des procédures frontalières. « J'aimerais coopérer davantage avec l'IRU pour créer des synergies capables d'aider à identifier les goulets d'étranglement et les solutions potentielles en analysant les outils des deux organisations » a précisé **Kunio Mikurya**, Secrétaire Général de l'OMD.

La New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI)

Annoncée comme une « vérification de la réalité » de notre position dans le domaine de la facilitation des transports routiers, **Igor Rounov**, Délégué Général de la région CEI (IRU), a présenté un film sur la New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI). Il a indiqué que l'infrastructure routière Euro-Asiatique ne présente aucune entrave majeure au transport commercial et a encouragé les gouvernements à supprimer les goulets d'étranglement existants et à donner leur « feu vert » au mouvement des camions entre l'Europe et l'Asie.

Les panélistes ont convenu que les transports routiers devaient être facilités, notamment grâce à la ramification des mises en œuvres mondiales des Conventions de l'ONU (TIR, ADR, AETR CMR et Harmonisation des contrôles aux frontières), ainsi qu'à l'utilisation des applications en ligne récemment développées par l'IRU pour permettre aux gouvernements de respecter leurs obligations par rapport à l'ONU et à l'UE (Pré déclaration électronique TIR, SageTIR en temps réel de l'IRU et Observatoire des temps d'attente aux frontières de l'IRU).



« La libéralisation du transport routier de marchandises dans l'UE est un réel succès. Il s'agit d'une des meilleures pratiques dans le kaléidoscope mondial. »

Eva Molnar, CEE

89



« Le transport routier n'a pas de « groupe d'amis » dans le GATS. Cela peut refléter une sorte de méfiance de la part de vos négociateurs ministériels pour le commerce et le transport envers la libéralisation du transport routier, notamment à cause d'une tradition de bilatéralisme et, dans une certaine mesure, de protectionnisme. »

Pierre Latrille, OMC

Hartmut Albers

PDG, Trans Eurasia
Logistics



Juliusz Engelhardt

Sous-secrétaire d'Etat,
Ministère polonais
des Infrastructures



Ed Burkhardt

Président de Rail World
Inc. of Chicago, Illinois,
États-Unis



Camiel Eurlings

Ministre des Transports,
des Travaux publics et
de la Gestion des eaux,
Pays-Bas



Michael Clausecker

Directeur Général, UNIFE



Francisco José

Cardoso dos Reis

PDG, Chemins de fer
portugais



Bert Klerk
Président, ProRail,
Pays-Bas



Moritz Leuenberger
Conseiller Fédéral en
charge du Département
Fédéral de l'Environnement,
des Transports, de l'Energie
et des Communications,
Suisse



Eberhard von Koerber
Directeur et Vice-président,
Club of Rome



Mauro Moretti
PDG, Ferrovie dello Stato



Klaus Kremper
PDG, DB Schenker



91

organisé par :



Atelier modal n°3 :

**Les transports ferroviaires dans
un environnement mondialisé**

Les transports ferroviaires dans un environnement mondialisé



92

Cet atelier était consacré à la façon dont les transports ferroviaires peuvent contribuer à résoudre le double défi de la crise financière et du changement climatique. La compétitivité du rail a également fait l'objet d'un examen minutieux, avec des indications sur les moyens d'améliorer sa position concurrentielle, en particulier sur les corridors de fret internationaux.

Les panélistes se sont accordés à dire que le principal avantage du rail est son potentiel de réduction des émissions de carbone ainsi que son rôle à long terme dans la croissance économique. Toutefois, tous ont le sentiment que le rail est freiné par les disparités en matière d'investissement dans les infrastructures par rapport au secteur routier, ainsi que par les différences techniques et administratives entre les pays. Ce dernier point pénalise les services transfrontaliers et, par conséquent,

empêche la compétitivité internationale. L'investissement doit venir du secteur privé comme du secteur public, et permettra de faciliter un terrain « à armes égales » avec le secteur automobile.

Le rail a un rôle important à jouer dans la poursuite des objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions. De plus, l'investissement fournit des occasions de réduire le chômage, tant en soutenant le développement des infrastructures qu'en permettant l'entretien du nouveau matériel roulant. Actuellement, le rail est gêné dans sa capacité à concurrencer la route, mais le fait de développer de nouvelles lignes grande vitesse et des itinéraires de fret classiques augmenterait l'attractivité du rail. Les investissements peuvent être directement reliés aux cibles de réduction des émissions. **Francisco José Cardoso dos Reis**, des Chemins de Fer portugais (CP), a indiqué



« Transporter par le train 100 tonnes de marchandises depuis Bâle en Suisse jusqu'  Rotterdam aux Pays-Bas produit 87 % d'émissions de CO₂ en moins que transporter le même volume par la route. »

Eberhard von K rber,
Club of Rome



Animateur :
Eva Molnar, Directrice de
la Division des transports,
Commission Economique
des Nations Unies pour
l'Europe (CEE)



Animateur :
Dr. Friedrich Thelen,
Thelen-Consult

qu'en investissant dans du nouveau matériel roulant, CP visait une réduction des émissions de 35 % pour le matériel roulant passagers et de 80 % pour le transport de marchandises.

La crise financière, l'approvisionnement en énergie et le changement climatique sont trois défis inextricablement liés. En parlant plus spécifiquement du changement climatique et de la « reprise verte », **M. von Koerber**, du Club of Rome, a exprimé l'espoir de voir l'émotion générée par la crise actuelle utilisée de façon constructive. Les plus de 4 mille milliards de dollars de plans de relance fournissent en cela une opportunité unique. Pourtant, la proportion de financement attribuée au rail n'est pas représentative de sa contribution environnementale. Au niveau européen, 1,8 % seulement de tous les « investissements verts » sont attribués au rail. En Allemagne, ce montant s'élève à 1,3 milliards d'euros (1,6 %) sur un plan de 80 milliards d'euros, ce qui montre que l'investissement public favorise clairement la route. Depuis 1970, les infrastructures ferroviaires ont décliné alors que la taille du réseau routier a triplé. Cela signifie soit que l'industrie ferroviaire échoue dans son approche de sollicitation, soit que l'avantage environnemental du rail est sous-estimé. Pourtant, l'argument environnemental en faveur du rail est prouvé par des faits.

L'excellent exemple suisse démontre à quel point la volonté politique peut changer le paradigme en faveur du rail, avec une part de marché du transport ferroviaire de marchandises de 40 %, contre 16,8 % dans le reste de l'Europe. En outre, pour ce secteur, les investissements privés doivent être

conjugués à des financements du secteur public.

Représentant de l'association de l'industrie du rail, l'UNIFE, **Michael Clausecker** a témoigné du fait que les investissements dans les infrastructures étaient en corrélation directe avec la croissance économique et l'augmentation de la demande. Les investissements dans le réseau grande vitesse en Espagne ont été accompagnés de 2,5 % de croissance économique. Les lignes ferroviaires Paris-Londres et Bruxelles-Londres détiennent plus de 70 % de parts de marché. La ligne grande vitesse Madrid-Barcelone a été mise en service il y a un an et détient déjà 53 % de parts de marché. Les décideurs peuvent contribuer à l'engagement d'investissements, mais également à la remise à plat du « du terrain de jeu », par exemple en retirant la TVA des frais de voyage par le rail.

Être une entité nationale est à la fois une force et une faiblesse pour les chemins de fer, a expliqué **Moritz Leuenberger**, Ministre des Transports, Suisse. La Suisse ressent une certaine fierté nationale face à la ponctualité et à la qualité technique de ses chemins de fer. Ces caractéristiques sont considérées comme des atouts ; en effet le public a manifesté son soutien pour le rail en votant en faveur des développements infrastructurels tels que les projets ferroviaires transalpins. Les chemins de fer sont également considérés comme des contributions positives à l'emploi. En revanche, le franchissement des frontières reste freiné par les disparités à la fois administratives et techniques, et l'ETCS ne travaille pas encore au niveau paneuropéen. Reste à savoir si



« Chaque passager qui abandonne l'avion pour le train réduit son empreinte environnementale de 90 %. »
Michael Clausecker,
UNIFE

93



« Si nous voulons utiliser la crise actuelle pour obtenir un cadre politique durable et écologique pour les chemins de fer, nous avons besoin de certaines règles. »
Moritz Leuenberger,
Ministre des
Transports, Suisse



« Si l'enjeu donne lieu à l'action, le rail sera encore plus compétitif après la crise. »

Klaus Krempner,
DB Schenker

94



« Le rail devrait tirer profit de ses propres mérites et devenir véritablement compétitif dans le marché international. »

Camiel Eurlings,
Ministre des
Transports, Pays-Bas

les gouvernements peuvent légiférer sur le sujet de la mobilité, qui est un désir individuel établi et actuellement façonné et dominé par l'industrie automobile dans de nombreux états.

Représentant des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants, **Bert Klerk**, de ProRail, a totalement approuvé l'investissement dans le rail comme moyen pour soutenir la reprise économique et réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports. Dans l'UE seulement, les transports sont responsables de 27 % des émissions de CO₂, dont plus de 70 % sont générées par les transports routiers. Contrairement à d'autres secteurs, les émissions dues aux transports continuent d'augmenter puisque la mobilité individuelle ne peut pas être contrôlée. Même si le rail est « vert » et qu'il attire une certaine préférence, sa performance peut encore être améliorée. Des investissements ont lieu dans de nombreux états membres. La France et l'Espagne investissent dans l'extension du rail à grande vitesse tandis que l'Allemagne met en œuvre un système ERTMS sur les corridors de fret. Le Royaume-Uni a un programme de nouvelles lignes à grande vitesse et d'électrification des lignes les plus fréquentées, et les Pays-Bas ont lancé un plan d'accélération de 140 millions d'euros destiné au secteur ferroviaire. Toutefois, malgré la progression des investissements européens dans ce domaine, la Chine reste en tête.

Selon ProRail et le Club of Rome, la compatibilité technique continue à limiter l'interopérabilité internationale et la résolution des problèmes peut prendre beaucoup de temps.

Les discussions portant sur le libre accès au marché ont conclu à un plus grand rôle pour le secteur privé, mais l'exploitant national portugais (CP) a fait remarquer que les opérateurs historiques ont un devoir social de protection du personnel qui limite automatiquement la mise en concurrence dans des conditions de marché. M. Leuenberger a indiqué que le transfert de la route vers le rail permet d'atténuer la congestion routière. M. Clausecker, de l'UNIFE, a rappelé que les prix influencent le comportement des usagers en citant deux exemples : en Suisse, les taxes sur les camions ont conduit à une réduction de 30 % de la quantité de camions vides, et à Londres, le péage urbain a permis de réduire de 25 % le nombre de voitures sur les routes.

Le Directeur Général de Trans Eurasia Logistics, **Hartmut Albers**, a confirmé que, pour offrir un service de fret ferroviaire qui concurrence la route entre l'Europe Occidentale, la Russie et l'Asie, on doit disposer de services réguliers et fiables. Il a également souligné le considérable potentiel de réduction des temps de trajets et donc d'augmentation de l'avantage concurrentiel, nécessitant à la fois une volonté politique et la simplification des contrôles aux frontières.

Bien que les discussions politiques visent la suppression des goulets d'étranglement techniques et administratifs, les obstacles nationaux restent un frein au passage efficace du fret ferroviaire, avec seulement 60 % des marchandises livrées dans les délais prévus. Pour être concurrentiel, le secteur doit gagner en force, non seulement en investissant mais également en garantissant un meilleur usage des infrastructures

existantes, selon **Camiel Eurlings**, Ministre des Transports des Pays-Bas.

M. Eurlings a défendu le développement des corridors ferroviaires à travers l'Europe, du Nord au Sud et d'Est en Ouest, citant l'exemple de Rotterdam, de Duisbourg, de Bâle et de Genève comme modèles pour l'Europe. **Klaus Kremper**, PDG de DB Schenker, a convenu que le rail est une forme de transport souhaitable pour les longues distances, mais qui nécessite l'interopérabilité. **Mauro Moretti**, PDG des Chemins de fer italiens (FS) et Président du CER, a également évoqué le défi de l'interopérabilité entre les systèmes nationaux, suggérant que pour surmonter ce problème, des investissements seraient nécessaires au niveau européen pour relever le niveau des investissements nationaux.

Si le rail doit augmenter sa part dans le marché du fret ferroviaire, il doit se concentrer sur les trois principaux problèmes qui constituent une entrave à la compétitivité du rail, à savoir les contraintes techniques, administratives et commerciales.

Le secteur du rail en Europe est coupable de ne pas appliquer les pratiques d'excellence dans son usage de la technologie, a déclaré **Ed Burkardt**, président de Rail World Inc. M. Burkardt a cité l'exemple des technologies utilisées en Amérique du Nord telles que les charges par essieu et les longueurs de véhicules augmentées, les roues monobloc, les coupleurs automatiques et les processus de documentation transfrontalière automatisés.

Le développement du voyage ferroviaire inter-européen est un problème de longue date ;

pourtant les problèmes persistent en matière de systèmes signalisation et de langage pour les conducteurs ainsi qu'en matière d'harmonisation des permis des conducteurs, a indiqué **M. Enkelhardt**, Sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Infrastructures polonais. Les différences de largeur des voies est un autre problème qui impacte le réseau ferroviaire transsibérien, et pourtant l'élan qui permettrait de développer un système de changement automatique du calibre se fait encore attendre. La Pologne est une bonne base pour faciliter le transport entre l'Est et l'Ouest.

Dans l'exemple de l'Allemagne, DB a travaillé dur pour améliorer sa compétitivité en anticipant la privatisation potentielle. Avec 300 concurrents en Allemagne, DB a pourtant réussi son pari. Néanmoins, DB ne détient que 25 % du marché intermodal en Europe et la majorité du trafic se fait encore par la route.

Le rail doit être plus compétitif, mais il ne joue pas actuellement sur un terrain équitable. Des améliorations sont nécessaires en termes de marketing et de technicité, mais une meilleure législation européenne est indispensable en ce qui concerne l'internalisation des coûts.



« Etant donné sa faible empreinte environnementale, le mieux que puisse faire le rail en faveur de l'environnement est d'augmenter sa part dans le marché des transports. Le climat est favorable au rail. »
Bert Klerk, ProRail





Simon Bennett

Secrétaire, Chambre Internationale de la
Marine Marchande (ICS)



Till Braun

Directeur Principal, Germanischer Lloyd AG



Mark Brownrigg

Directeur Général, UK Chamber of Shipping





Colin Cridland

Responsable d'analyse des marchés,
Clarksons



Jörg Habicht

Directeur des affaires de régulation et de la
conformité, Hapag Lloyd AG



Miguel Palomares

Directeur de la Division de l'Environnement
Marin, Organisation Maritime
Internationale

97

organisé par :



Atelier modal n°4 :

**Transports maritimes internationaux :
une régulation mondiale pour une
industrie mondiale**

Atelier modal n°4 :

Transports maritimes internationaux : une régulation mondiale



« L'industrie des transports maritimes doit être prête à vivre une situation difficile en 2009 et probablement en 2010. »

Jörg Habicht,
Hapag Lloyd

98

Ces dernières années, l'industrie des transports maritimes internationaux a connu une période commerciale extrêmement positive, la meilleure qu'aient jamais connue de nombreux marchés. Malheureusement, cette période a été victime d'une fin soudaine et dramatique le jour où la crise économique actuelle a gravement impacté l'industrie des transports maritimes. Malgré la crise actuelle, l'industrie des transports maritimes doit éviter de recourir à des mesures protectionnistes. Comme ailleurs, il reste impératif de réduire les émissions de carbone – une urgence que tous les secteurs doivent prendre en compte malgré la volatilité des marchés.

Ces sujets de préoccupation ont été abordés dans les deux sessions de l'atelier - la première axée sur le rôle des transports maritimes dans le monde et la seconde sur l'efficacité énergétique. L'atelier était présidé par **Tom Leander**, éditeur de la Lloyd's List, et organisé par la Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Le rôle des transports maritimes dans le monde

Les transports maritimes dépendant par nature de l'économie, la chute des échanges qui a suivi la pénurie de crédit fin 2008 s'est traduite par une grave réduction de la demande de transports maritimes.

Le premier secteur impacté a été le transport maritime de conteneurs. Au printemps 2009, environ 10 % de la flotte était déjà inutilisée. S'en est suivi un effondrement des volumes d'échange en vrac sec, ainsi qu'en avril 2009, une baisse sévère des demandes de transporteurs de pétrole brut, de marchandises et de produits chimiques.

Les États peuvent être tentés de répondre à la crise par des mesures protectionnistes, un problème majeur pour les associations des armateurs nationaux de l'ICS qui recommandent vivement aux gouvernements d'éviter de telles mesures, qui ne feraient que nuire davantage au commerce mondial.

L'industrie des transports maritimes est confrontée à un défi supplémentaire : elle est l'une des rares industries non couvertes par un accord commercial multilatéral international. Et la perspective d'un nouvel accord sous l'égide de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) paraît de plus en plus incertaine. L'industrie doit donc être vigilante et réagir à toute dérive protectionniste dans le commerce maritime, y compris lorsque la sécurité est utilisée comme prétexte.

L'industrie des transports maritimes appelle à un « terrain de jeu équitable » en matière de régulation afin de pouvoir fonctionner de façon compétitive et efficace. Elle appelle en outre au maintien, pendant la crise, de la fiabilité aujourd'hui fournie par le régime fiscal du tonnage s'appliquant aux armateurs dans de nombreux pays.

Face aux pressions à la fois environnementales et économiques, le secteur connaîtra probablement une augmentation considérable du nombre de destructions et de recyclages de navires. À cette fin, les gouvernements subissent une pression de plus en plus forte pour identifier les installations susceptibles d'accepter cette mission. Toutefois, les pressions financières visant à minimiser les normes ne doivent pas être autorisées, normes qui ont considérablement progressé au



Animateur :
Tom Leander, Éditeur,
Lloyd's List

cours des 20 dernières années en matière de sécurité et de performance environnementale.

En dépit des défis économiques actuels, il a été largement reconnu que la perspective à long terme de l'industrie des transports maritimes restait très positive.

L'efficacité énergétique : une priorité dans une période de crise économique

Indépendamment de la crise économique, la réduction des émissions de carbone est l'un des problèmes les plus complexes auquel le monde est aujourd'hui confronté.

L'industrie des transports maritimes dit représenter le mode de transport commercial le plus efficace en carburant et émettant le moins de CO₂, et cela devrait contribuer à la croissance de sa part de marché. En termes d'aspects environnementaux, l'industrie maritime anticipe actuellement la prochaine étape des politiques de changement climatique, qui seront discutées lors de la Conférence des Nations Unies sur le Changement Climatique (COP15) de Copenhague en décembre 2009, sous la bannière de la Convention-cadre de l'ONU sur le Changement climatique (UNFCCC). L'industrie espère que l'UNFCCC conviendra du fait que des mesures détaillées relatives aux émissions de carbone pour les transports maritimes doivent être développées et édictées par l'OMI.

L'industrie met en avant certains accomplissements significatifs à cet égard : la quantité de CO₂ émise par tonne-km de chargement transitant par voie maritime a été durablement réduite, et les navires ont amélioré leur efficacité plus que n'importe quel

autre mode de transport. Pour mettre le niveau actuel des émissions de carbone des transports maritimes en perspective, la seconde étude de l'OMI sur les GES 2009 l'a estimé à environ 870 millions de tonnes annuels, ce qui représente seulement 2,7 % du chiffre total mondial.

En prévision des discussions à venir au sein de l'OMI et de l'UNFCCC, l'industrie anticipe un encouragement supplémentaire pour le secteur sous la forme d'un instrument financier ou basé sur le marché pour combler le vide entre les mesures de réduction pratiques et les exigences politiques. Cet instrument pourrait également être utilisé pour amortir des systèmes tels que la reforestation ou être investi dans l'éco-recherche en matière de conception et de construction des navires. Deux opinions équilibrées ont été exprimées quant à la façon d'atteindre cet objectif : via un marché d'échange du carbone ou via une forme quelconque de taxation.

L'atelier a conclu que la réduction du CO₂ dans l'industrie des transports maritimes internationaux pouvait être obtenue via l'introduction d'un nouveau régime maritime international non discriminatoire, développé sous l'égide de l'OMI.



« L'importance mondiale des transports maritimes ne peut pas être sous-estimée, puisqu'elle sert littéralement de base au commerce mondial et à l'économie mondiale. »
Miquel Palomares, IMO





Une plateforme d'échange



Gagnants des prix 2009

Le Forum International des Transports a remis deux prix cette année à Leipzig, le « Prix du jeune chercheur » et le « Prix de l'innovation pour les transports et la logistique dans la chaîne mondiale d'approvisionnement ».

Le **Prix du jeune chercheur** 2009 a été attribué à **Jérôme Verny**, de l'école de commerce de Rouen, France, pour son article sur « Container Shipping on the Northern Sea Route ».

Dans son article, Jérôme souligne la nouvelle géographie économique engendrée par la rapide croissance de la mobilité des personnes et des marchandises à travers les frontières depuis la Seconde Guerre Mondiale. Jérôme note que quatre décennies de croissance ininterrompue dans le trafic de conteneurs ont soulevé des questions relatives à la capacité du réseau commercial international classique. Il examine les problèmes qui entourent la viabilité de l'itinéraire de la Mer du Nord en tant qu'itinéraire pour les marchandises en conteneurs entre l'Europe et l'Asie à la lumière des réflexions sur le réchauffement climatique.

Le jury a notamment souligné l'originalité de l'approche adoptée par Jérôme Verny ainsi que son analyse très scientifique.

Le **Prix de l'innovation pour les transports et la logistique dans la chaîne mondiale d'approvisionnement** a été attribué au **Centre de distribution européen de Baxter International** Belgique, pour son initiative « Transport des produits de santé par les voies navigables intérieures ». Basé en Belgique, le Centre de distribution européen de Baxter



International, société de soins de santé d'envergure mondiale, a lancé cette initiative, grâce à laquelle Baxter ne transfère plus ses conteneurs dans des camions après leur arrivée dans les ports maritimes, mais sur des barges de navigation intérieure. Son trafic de conteneurs se déroulant aujourd'hui intégralement par les voies navigables, Baxter a diminué ses coûts de transport de 23 % tout en maintenant l'efficacité grâce à une meilleure fiabilité – la priorité a clairement été mise sur la ponctualité des livraisons plutôt que sur la vitesse - avec des coûts de congestion quasi inexistantes et d'énormes réductions des émissions de CO₂.

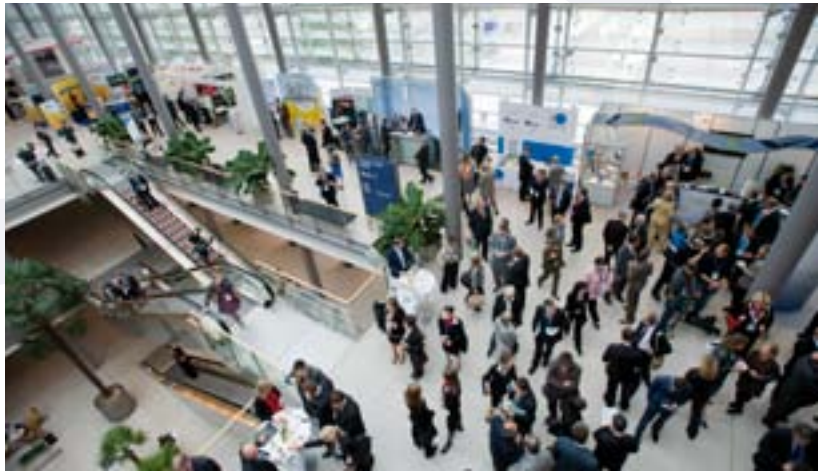
Le jury a également attribué sa mention spéciale à **APL Logistics**, Oakland, Californie, États-Unis, en reconnaissance de l'attention spéciale pour des services ponctuels et fiables offerts par l'initiative OceanGuaranteed.

Le service OceanGuaranteed a été conçu pour offrir aux transporteurs de conteneurs de groupage (LCL) d'Asie et d'Amérique du Nord une alternative océanique au transport aérien. Il offre, pour la première fois sur cette route, un service LCL plus rapide, avec une garantie de livraison définie au jour près.

Exposition du Forum

Liste des exposants :

- AustriaTech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH
- APL Logistics
- Ministère Fédéral des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines, Allemagne
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Lufthansa AG
- Deutsche Post DHL
- Elsevier
- CE – Commission Européenne
- Fraport AG
- Customs and Tourism Enterprises (GTI)
- GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH
- International Road Federation (IRF)
- International Road Transport Union (IRU)
- Forum International des Transports
- Japan International Transport Institute (JITI)
- Jérôme Verny (Le prix du jeune chercheur)
- Metropolregion Sachsendreieck
- OCDE
- ROBOT Visual Systems GmbH
- 16th ITS World Congress
- ThyssenKrupp GfT Bautechnik GmbH
- Transport Canada
- CEE Division Transport
- Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- UNIFE



Visites des sites et programme social

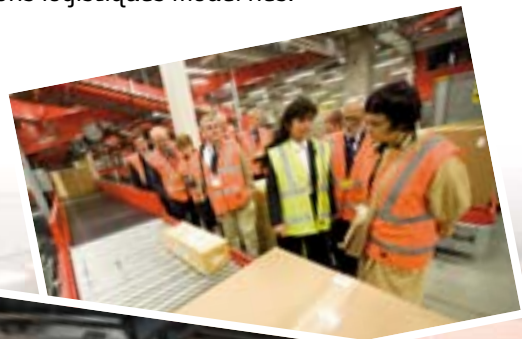
Les participants au FIT 2009 intéressés se sont vus proposer plusieurs visites de sites intéressants situés à proximité.



Deutsche Post DHL a accueilli les visiteurs dans sa plateforme de tri dernier cri de l'aéroport de Leipzig/Halle. Cette nouvelle plateforme définit des normes industrielles avec le système de tri le plus important d'Allemagne et un hangar de 27 500 mètres carrés. Il fournit déjà plus de 2 000 nouveaux emplois. Leipzig/Halle est l'une des plateformes les plus importantes du réseau mondial de DHL. Chaque jour ouvré, environ 50 avions de fret utilisent le nouvel aéroport pour manipuler plus de 1 000 tonnes de marchandises.

Centre d'expédition de Leipzig

Le centre d'expédition de Leipzig est l'un des prestataires les plus grands et les plus modernes du monde. Construit sur les terrains de l'ancien aéroport de Leipzig-Mockau, le centre est considéré comme un important point de référence en matière de solutions logistiques modernes.



BMW
Werk Leipzig

L'usine de fabrication BMW est l'une des usines automobiles les plus modernes du monde. Depuis 2005, elle fabrique des véhicules pour des clients du monde entier. La production inclut les véhicules BMW Classe 1 et 3.



UN ÉVÉNEMENT NEUTRE POUR LE CLIMAT

Les émissions résultant de l'organisation du Forum International des Transports annuel sont en cours de compensation grâce à un programme d'énergie renouvelable mené à l'Est de la Chine. Un champ d'éoliennes, créé et mis en service dans la province du Fujian, produit environ 95 600 MWh d'électricité propre par an.



Université des enfants

Populaire dans toute l'Allemagne, le concept de l'Université des enfants a pour objectif d'engager les enfants et les adultes dans une discussion significative sur les problèmes de société.

Cette année encore, les écoliers de Leipzig débordaient d'idées créatives, parmi lesquelles :

l'introduction d'une gamme de voitures neutres en carbone, alimentées par l'effervescence d'eau gazéifiée inondant

les rues de la ville pour tracer la voie à des véhicules hydroélectriques amphibie.

Un dialogue bilatéral avec les ministres Tiefensee et Leuenberger a également vu les enfants se questionner sur l'introduction du port du casque obligatoire pour les cyclistes en Suisse.

105

Les réceptions organisées par l'aéroport de Leipzig-Halle et par la présidence Turque, ainsi qu'un dîner de clôture, ont permis aux participants de conclure la conférence dans une atmosphère détendue.



20 Forum International
10 des Transports

Transport et Innovation



Forum International des Transports 2010

« Transport et Innovation »

Libérer le Potentiel

Du 26 au 28 mai 2010 à Leipzig, Allemagne

Les transports ont besoin d'innovation.

Les transports sortent d'une profonde récession. Le secteur a été durement touché, avec des fermetures de sociétés, des pertes d'emplois et des dégâts dans les chaînes d'approvisionnement.

Comment peut-il réagir ? L'innovation dans les politiques et la productivité est elle la clé pour que le secteur sorte renforcé de la crise ?

Le Forum 2010 promet d'être passionnant, avec en point de mire le rôle de l'innovation dans l'élaboration du secteur des transports de demain :

- Pourquoi l'innovation est-elle un facteur de croissance économique durable ?
- Pourquoi le secteur des transports doit-il à présent être innovant ?
- Quels sont les facteurs qui influencent l'innovation dans les transports ?

- Comment les transports peuvent-ils innover pour répondre au changement climatique ?
- Quelles innovations technologiques pouvons-nous espérer dans le futur ?
- Quelles sont les innovations stratégiques prises en compte et mises en œuvre ?
- Quelles sont les freins à l'innovation et comment pouvons-nous les surmonter ?

Le Forum 2010 fournira une opportunité unique d'explorer ces sujets et de tirer avantage des résultats des Forum 2008 et 2009, en établissant des liens entre le changement climatique, la crise mondiale et l'innovation.

Rejoignez-nous et venez débattre de l'avenir des transports !

Pour en savoir davantage sur le Forum 2010 :
www.internationaltransportforum.org

Liste alphabétique des intervenants

- **Agron, Earl** – Vice-président, Sécurité et Environnement, APL Limited (p. 68-70)
- **Albanese, Anthony** – Ministre de l'Infrastructure, des Transports, du Développement régional et du Gouvernement local, Australie (p. 27-28)
- **Albers, Hartmut** – PDG, Trans Eurasia Logistics (p. 90-94)
- **Arndt, Matthew** – Responsable Division Rail et Route, Banque Européenne d'Investissement (p. 62-66)
- **Attali, Jacques** – Economiste, Ecrivain (Président et fondateur, PlaNet Finance) (p. 14)
- **Atılğan, Cumhur** – Directeur Général, RODER, Turquie (p. 36-39)
- **Bakker, Peter** – PDG, TNT (p. 30-34)
- **Bennett, Simon** – Secrétaire, Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS) (p. 96)
- **Bernadet, Maurice** – Professeur, Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon, France (p. 60-61)
- **Boivin, Normand** – Vice-président des Opérations Aéroportuaires, Aéroport International Pierre Elliott Trudeau de Montréal (p. 80)
- **Bonnafous, Alain** – Professeur d'économie, Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon, France (p. 62)
- **Braun, Till** – Directeur Principal, Germanischer Lloyd AG (p. 96)
- **Brooks, Mary** – Chaire de commerce William A. Black, Dalhousie University, Canada (p. 37-38, 54)
- **Brownrigg, Mark** – Directeur Général, UK Chamber of Shipping (p. 96)
- **Burkhardt, Ed** – Président de Rail World Inc. of Chicago, Illinois, États-Unis (p. 90)
- **Bussereau, Dominique** – Secrétaire d'Etat aux Transports, France (p. 40-43)
- **Cardoso dos Reis, Francisco José** – PDG, Chemins de fer portugais (p. 90)
- **Castelli, Roberto** – Vice-ministre de l'Infrastructure et des Transports, Italie (p. 40-43)
- **Clark, Tim** – Président, Emirates Airline (p. 80-84)
- **Clausecker, Michael** – Directeur Général, UNIFE (p. 90-93)
- **Cochrane, Robert** – Conseiller indépendant en transports, Londres (p. 60-64)
- **Crane, Melinda** – Journaliste internationale (p. 27, 33)
- **Cridland, Colin** – Responsable d'analyse des marchés, Clarksons (p. 97)
- **Díaz-Bone, Harald** – Fonctionnaire International Principal, Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (p. 74)
- **Díaz-Rato, Enrique** – PDG, Cintra (p. 40-42)
- **Dings, Jos** – Directeur, Fédération européenne pour le transport et l'environnement (p. 74)
- **Dixon, Patrick** – Président de Global Change Ltd., Royaume-Uni (p. 48-49)
- **Dragnich, George** – Directeur Exécutif pour le dialogue social, Organisation Internationale du Travail (p. 30-34)
- **Dumas, Christian** – Vice-président du développement durable et de l'efficacité énergétique, Airbus (p. 74)
- **Einang, Per Magne** – Directeur de recherche, Marintek, SINTEF (p. 75)
- **Engelhardt, Juliusz** – Sous-secrétaire d'Etat, Ministère polonais des Infrastructures (p. 90)
- **Eurlings, Camiel** – Ministre des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux, Pays-Bas (p. 24-29, 90-94)
- **Faber, Jasper** – DG Delft, Pays-Bas (p. 74-76)
- **Fei, Weijun** – Directeur adjoint, Institut du Transport par Voie Navigable (p. 54)
- **Felber, Christian** – Porte-parole, Attac Autriche (p. 30-34)
- **Fincham, Nick** – Directeur de la régulation économique et de la politique de concurrence, Civil Aviation Authority, Royaume-Uni (p. 80-83)
- **Garber, Stefan** – Membre du conseil d'administration, Deutsche Bahn AG, Allemagne (p. 62-65)
- **Goehr, Axel** – Directeur de la politique des transports aériens, Ministère Fédéral des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines, Allemagne (p. 70-71)
- **Gowing, Nik** – Journaliste (p. 43)
- **Grau Tanner, Carlos** – Directeur, Affaires Gouvernementales et Industrielles, Union Internationale des Transports Aériens (p. 46-51)
- **Grube, Rüdiger** – PDG, Deutsche Bahn AG (p. 24-26)
- **Habicht, Jörg** – Directeur des affaires de régulation et de la conformité, Hapag Lloyd AG (p. 97-98)
- **Haji-Ioannou, Stelios** – Président, easyGroup PLC (p. 30-34)
- **Hamm, David** – Directeur de l'immobilier d'entreprise, Delta Air Lines, Atlanta, États-Unis (p. 80)
- **Hayashi, Yoshitsugu** – Directeur, Centre international de recherche pour des transports et des villes durables, Université de Nagoya, Japon (p. 74)
- **von Heereman, Raphael** – Responsable des affaires aéroportuaires, Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hanovre, Allemagne (p. 75)
- **Hoon, Geoff** – Secrétaire d'Etat aux Transports, Royaume-Uni (p. 31-34)
- **Hunold, Joachim** – PDG, Air Berlin (p. 24-28)
- **Ikenson, Dan** – Directeur associé, Centre d'études sur les politiques commerciales, Institut CATO, Washington, États-Unis (p. 58-60)
- **Jankowski, Maciej** – Sous-secrétaire d'Etat, Ministère de l'Infrastructure, Pologne (p. 40-43)
- **Jeekel, Hans** – Ministère des Transports, Pays-Bas (p. 54)
- **Kågeson, Per** – Directeur, Nature Associates, Suède (p. 75-77)
- **Karlıtekin, Candan** – PDG, Turkish Airlines (p. 24-27, 80)
- **Kazatsay, Zoltán** – Directeur Général Adjoint pour les activités de transport, Commission Européenne (p. 57)
- **Kershaw, Andy** – Directeur de la politique environnementale, British Airways, Royaume-Uni (p. 75-77)
- **Klerk, Bert** – Président, ProRail, Pays-Bas (p. 41-43, 91-95)
- **Kocsis, Andrea** – Syndicat Ver.di, Allemagne (p. 58-61)
- **von Körber, Eberhard** – Directeur et Vice-président, Club of Rome (p. 91-92)
- **Kremper, Klaus** – PDG, DB Schenker (p. 91-94)
- **Kubiš, Ján** – Secrétaire Exécutif, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (p. 36-39)
- **Lacny, Janusz** – Président de JMJ TRANS et Président de l'Union Internationale des Transports Routiers (p. 36-39, 86-88)
- **LaHood, Ray** – Secrétaire aux Transports des États-Unis (p. 16)
- **Lang, Catherine** – Administratrice associée chargée des aéroports, Federal Aviation Authority, États Unis (p. 80-82)
- **Lapidus, Boris** – Vice-président, Russian Railways, Russie (p. 54)

- **Latrille, Pierre** – Conseiller, Division Commerce dans les services, Organisation Mondiale du Commerce (OMC) (p. 86-89)
- **Leander, Tom** – Éditeur, Lloyd's List (p. 98-99)
- **Leuenberger, Moritz** – Conseiller Fédéral en charge du Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications, Suisse (p. 31-35, 91-94, 105)
- **Levitin, Igor** – Ministre des Transports, Fédération de Russie (p. 36-39)
- **Ludewig, Johannes** – Directeur exécutif, Communauté des Sociétés Européennes de Chemin de fer et d'Infrastructures (p. 46-51)
- **Macdonald of Tradeston, Lord Gus** – Président, Macquarie Capital Europe (p. 41-44, 64-65)
- **Mackie, Peter** – Professeur d'études sur les transports, Institute for Transport Studies, Université de Leeds (p. 62-65)
- **Marmy, Martin** – Secrétaire Général, Union Internationale des Transports Routiers (p. 46-51)
- **Meletiou, Marios** – Spécialiste du secteur des ports et transports, Organisation Internationale du Travail, Genève (p. 58-61)
- **Mikuriya, Kunio** – Secrétaire Général, Organisation Mondiale des Douanes (OMD) (p. 36-38, 86-89)
- **Miller, Mark** – Directeur de la sécurité des chaînes d'approvisionnement Europe, Moyen-Orient et Afrique, COTECNA Inspection SA (p. 68-73)
- **Mohnsen, Karl** – PDG, TX Logistik (p. 37-38)
- **Molnar, Eva** – Directrice de la Division des transports, Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) (p. 87-89, 93)
- **Moretti, Mauro** – PDG, Ferrovie dello Stato (p. 91-94)
- **Mukherjee, Arpita** – Professeur, Conseil Indien de Recherche sur les Relations Economiques Internationales (ICRIER), New Delhi, Inde (p. 59-60)
- **Niemeier, Hans-Martin** – Professeur d'économie, Université des Sciences Appliquées de Brème (p. 80-83)
- **Nijhuis, Jos** – Président et PDG, Schiphol Group, Amsterdam, Pays-Bas (p. 80-83)
- **Ojala, Lauri** – Professeur et Président de la logistique, Ecole d'économie de Turku, Finlande (p. 54)
- **Olteanu, Vlad** – Responsable stratégique, ACI Europe (p. 68-72)
- **Östling, Leif** – PDG, Scania (p. 25-28)
- **Palomares, Miguel** – Directeur de la Division Environnement Marin, Organisation Maritime Internationale (p. 97-99)
- **Plessis-Fraissard, Maryvonne** – Consultante, Banque mondiale (p. 59-61)
- **Polemis, Spyros** – Président, Chambre Internationale de la Marine Marchande (p. 46-50)
- **Poole, Robert** – Directeur des politiques de transport, Reason Foundation, Los Angeles, États-Unis (p. 69-72)
- **de Pretto, Umberto** – Secrétaire Général Adjoint, IRU (p. 89)
- **Price, Scott** – PDG, DHL Express Europe (p. 37-39, 46-49)
- **Raoul, Jean-Claude** – Président de la Commission de la Mobilité et des Transports, Académie des technologies, France (p. 55-57)
- **Rat, Hans** – Secrétaire Général, Union Internationale des Transports Publics (p. 47-51)
- **Rice, John** – Vice-président, General Electric (p. 25-28)
- **Rosengren, Lars-Göran** – Vice-président de la Stratégie et des Politiques d'innovation, AB Volvo (p. 55-56)
- **Rubio, Nicolas** – Directeur, Service de développement des affaires et des techniques, Cintra (p. 63)
- **Ruete, Matthias** – Directeur Général Energie et Transport, Commission Européenne (p. 47-50)
- **Rupprecht, Karl-Rudolf** – Responsable de la gestion des centres d'activité, Lufthansa, Francfort, Allemagne (p. 81)
- **Saghir, Jamal** – Directeur Energie, Transports et Eau, Banque Mondiale (p. 47-50)
- **Schouppe, Etienne** – Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Belgique (p. 37-39)
- **Schulte, Stefan** – Vice-président du Comité Exécutif, Fraport AG (p. 81-84)
- **Schuster, Dominic** – Ancien responsable de la tarification et de l'économie de l'aviation, Sydney Airports Corporation Limited (p. 81)
- **Shane, Jeff** – Partenaire, Hogan and Hartson LLP (p. 82-83)
- **Şener, Mustafa Sani** – PDG, TAV Airports Holding (p. 41-43)
- **de Silguy, Yves-Thibault** – PDG Vinci S.A. (p. 41-44)
- **Smith, Graham** – Président, Secteur Transport de passagers, IRU (p. 87-89)
- **Smith, Graham** – Vice-président, Toyota Motor Europe (p. 31-35)
- **Spickermann, Hartmut** – Directeur Général Adjoint pour l'Aviation civile et l'Aéronautique, Ministère Fédéral des Transports, Allemagne (p. 81-82)
- **Stockmann, Ulrich** – MEP (p. 81)
- **Stölzle, Wolfgang** – Directeur Général, Président de la gestion de la logistique, Université de Saint-Gall, Suisse (p. 55-57)
- **Tajani, Antonio** – Vice-président pour la Politique des Transports, Commission Européenne (p. 18)
- **Thapar, K. L.** – Fondateur et Président, Institut Asiatique pour le Développement des Transports (p. 59-66)
- **Thelen, Friedrich** – Animateur (p. 93)
- **Thomas, Callum** – Professeur d'aviation durable, Université Métropolitaine de Manchester (p. 75)
- **Thompson, David** – Expert indépendant (p. 81)
- **Tiefensee, Wolfgang** – Ministre Fédéral des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines, Allemagne (p. 7, 10, 25-27, 105)
- **Venables, Anthony** – Professeur d'économie, Centre d'analyse des économies riches en ressources, Université d'Oxford, Royaume-Uni (p. 25, 31-35, 77)
- **Visser, Caroline** – Spécialiste des finances routières et des partenariats public privé, Fédération Routière Internationale (IRF) (p. 63-66)
- **Werner, Hans-Georg** – Membre du Conseil d'Administration, DB Schenker Rail Deutschland AG, Allemagne (p. 55-56)
- **Widdows, Ronald** – PDG, Neptune Orient Lines (p. 25-27, 47-50)
- **Widdowson, David** – PDG, Centre for Customs & Excise Studies, Université de Canberra, Australie (p. 69-71)
- **Wiedemann, Sabine** – Vice-présidente de la sécurité dans l'entreprise, Deutsche Post DHL (p. 69)
- **Wright, Robert** – Journaliste, Financial Times (p. 38-39)
- **Yıldırım, Binali** – Ministre des Transports de Turquie, Président du Forum International des Transports 2009 (p. 7-8, 47-48)
- **Youssef, Waleed** – Directeur Stratégique, TAV Airports Holding Inc, Turquie (p. 63-66)

Publications majeures du FIT

Afin de commander une des brochures suivantes, contactez :
www.oecdbookshop.org ou www.internationaltransportforum.org



Tables rondes FIT 143
Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays
ISBN 978-92-821-0226-8

Évolution des transports 2009
ISBN 978-92-821-0239-8



Tables rondes FIT 144
Terrorisme et transport international
ISBN 978-92-821-0233-6

Tirer parti de la mondialisation
ISBN 978-92-821-0169-8



Discussion Paper No. 7
Competitive Interaction between Airports, Airlines and High-Speed Rail

Résumé et conclusions
Séminaire sur la levée des obstacles au passage des frontières



Intermodal Transport
ISBN 978-92-821-0222-0

Investissements en infrastructures de transport
Vers plus d'efficacité
ISBN 978-92-821-0157-5



La sûreté du transport intermodal de conteneurs
ISBN 978-92-821-0332-6

Discussion Paper No. 8
Integration and Competition between Transport and Logistics Businesses



Le Forum International des Transports 2009 sur les « Défis et perspectives faces à la crise » s'est déroulé au cœur d'une période très difficile, sur fond de tarissement des finances, de faillites de sociétés, d'affaiblissement des chaînes d'approvisionnement et d'augmentation du protectionnisme.

La crainte est réelle de voir le secteur des transports gravement touché par cette récession soudaine et profonde, avec d'importantes implications pour les économies et les sociétés. Une chose est sûre : les transports sont plus importants que jamais – dans les affaires, dans la vie des citoyens et dans l'économie mondiale.

Le secteur des transports est au cœur de la mondialisation. Dans un même temps, il est clair que la crise n'altère pas les défis fondamentaux, en particulier lorsqu'il s'agit de créer des transports plus durables et de montrer des résultats plus concrets d'ici à la Conférence de Copenhague sur le changement climatique de l'ONU 2009 et au-delà.

Cette publication est un condensé des principaux résultats des ateliers et des tables rondes et regroupe les principaux acteurs de la politique, de l'industrie, de la recherche et de la société civile sur les principales questions qui relie le transport, la reprise économique, les flux du commerce mondial et le développement durable.

Forum International des Transports

Bureaux : 2-4 rue Louis David, 75016 Paris, France

Adresse postale : OCDE/FIT, 2 rue André Pascal, F-75775 Paris, Cedex 16

www.internationaltransportforum.org