

Faits marquants

2012
sommet annuel

Des transports sans rupture : développer les connexions



Japan
Presidency 2012

2012
sommet annuel

Des transports sans rupture : développer les connexions

Faits marquants



2 – 4 Mai 2012,
Leipzig, Allemagne

Sommaire

À propos du Forum International des Transports

4

À propos du Sommet

6

Au cœur des débats

Discours introductif de Giuseppe Sciarrone

10

Vers une connectivité totale

13

Connectivité urbaine

16

Repenser le dernier kilomètre

20

L'avenir de la mobilité

24

De la chaîne aux flux logistiques

28

Faciliter les échanges mondiaux

32

Discours introductif d'Angel Gurría

36

Les transports au service de la croissance

40

Investir dans la connectivité

44

Des systèmes intelligents

48

Échanges sur l'innovation dans les transports

52

Discours introductif de Catherine L. Ross

56

Collaboration en matière de connectivité

60

Prix 2012

64

Le Forum International des Transports remercie les sponsors qui ont participé au Sommet 2012.



Favoriser l'action

Déclaration des ministres 68	Annexes à la déclaration des ministres 71	Photo de famille 72	Séance ministérielle ouverte à tous 74
Table ronde ministérielle : le futur de l'automobile 86	Table ronde ministérielle : la sécurité des navires de croisière 87	Table ronde ministérielle : La piraterie maritime 88	Table ronde ministérielle : Cendres volcaniques et autres crises 89
Études de cas 90			

Autour du sommet

L'université des enfants 94	Visites techniques et culturelles 96	Exposition 98	Leipzig à vélo 102
Établissement de réseau 104	Événements parallèles 106	Le Sommet vu par la presse 108	Sponsors 110
Exposants 111	Publications récentes 112	Sommet 2013 Date à retenir 113	Liste des intervenants 114



À propos

du Forum International des Transports

Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale constituée de 54 pays membres travaillant conjointement pour façonner les politiques de transport du 21^{ème} siècle. En tant que groupe de réflexion stratégique, il fournit à la communauté des transports du monde entier des enseignements sur les problèmes de transport fondés sur des arguments de hauts niveaux. Organisé au mois de mai de chaque année autour d'un thème d'importance stratégique, le sommet des ministres du Forum International des Transports s'est imposé comme un lieu de rencontre international majeur entre décideurs politiques, dirigeants d'entreprises, universitaires et représentants de la société civile.

Le Forum International des Transports a pour but de garantir que les politiques des transports contribuent à la croissance économique, à la protection de l'environnement, à l'intégration sociale et à la préservation de la vie et du bien-être des humains. Les pays membres du Forum International des Transports incluent la plupart des états membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) auxquels s'ajoutent la Chine, l'Inde, la Russie et de nombreux pays d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est. Le Chili est le dernier des pays à avoir rejoint le Forum en 2012.

La création du Forum International des Transports en 2006 a été motivée par le désir d'encourager des débats constructifs, pertinents et tournés vers l'avenir de tous les modes de transport au niveau mondial. Cela reflétait le fait que de nombreux défis relatifs au transport ne pouvaient pas être traités à un niveau national. Les problèmes tels que le changement climatique, la dépendance au pétrole, les instabilités économiques conjoncturelles, les investissements dans les infrastructures et leur

entretien, la lutte contre la congestion, la mobilité accessible, la sécurité et la sûreté, entre autres, ont une portée mondiale et sont mieux abordés en s'affranchissant des frontières et en impliquant toutes les parties prenantes.

C'est la participation de nombreux acteurs du monde des transports qui fait du Forum International des Transports une plate-forme vraiment unique pour mener des discussions mondiales sur l'avenir de la mobilité.

Grâce aux études approfondies menées par le Centre de recherche du Forum International des Transports, les prises de décision politiques sont construites et, le sommet annuel peut s'appuyer sur des données de haute qualité et des débats qui atteignent un niveau non égalé.

La réunion des ministres est le cœur du Sommet annuel. Les messages clés des ministres émanant de cette réunion sont d'importants signaux à l'attention des décideurs politiques, du secteur du transport et de la société dans son ensemble. La dimension politique de haut niveau se reflète dans la venue de panels d'experts et de débats qui contribuent à faire le lien entre la politique et la pratique. Une exposition, des démonstrations en direct, des événements parallèles organisés par des organisations partenaires, des visites techniques et culturelles et un large éventail d'événements sociaux fournissent d'innombrables opportunités d'apprendre, d'échanger des idées et de créer des réseaux de partenaires.

La présidence du Forum International des Transports est chaque année confiée à un état membre différent. Après le Japon, c'est la Norvège qui présidera le Forum International des Transports et son Sommet annuel en 2013. Le Sommet 2013, organisé autour du thème « Financer le transport », se tiendra du 22 au 24 mai 2013 à Leipzig, en Allemagne.

**International
Transport Forum**



À propos du Sommet



José Viegas
Secrétaire général
du Forum International des Transports

Ma participation au Sommet 2012 du Forum International des Transports m'a fait aborder les choses sous deux angles distincts. En effet, à mon arrivée à Leipzig, j'étais un délégué parmi de nombreux autres, un professionnel des transports attendant du Sommet un enrichissement de mon travail, mais j'étais aussi candidat au poste de Secrétaire général du Forum. A la clôture du Sommet, j'avais été élu par les ministres à ce poste pendant leur réunion du 3 mai.

Ainsi, ma perception du Sommet a été marquée par ce double point de vue : celui d'un client d'une part, et de l'autre celui d'un futur dirigeant appelé à définir les atouts du Sommet en prévision de l'avenir.

Qu'ai-je pu observer à Leipzig entre le 2 et le 4 mai 2012 ?

Avant tout, j'ai assisté à un événement dynamique, incontestablement devenu un lieu de rencontre essentiel pour les principaux décideurs du monde des transports. Plus de la moitié des pays membres du Forum y étaient représentés par leurs ministres eux-mêmes. Pour la première fois, la Chine a pris part au Sommet en qualité de membre à part entière. Le Chili a été admis au Forum comme 54^e pays membre. Plusieurs pays non membres – l'Indonésie, la Thaïlande, Oman – y ont assisté au niveau ministériel ou vice-ministériel. Les plus hauts responsables des organisations internationales représentées – l'UE, la Banque mondiale, l'OMI, l'OCDE et la CEE-ONU – y ont joué un rôle actif. Et, en particulier, le Forum a atteint un nouveau record de participation cette année : pour la première fois, plus de mille délégués se sont réunis à Leipzig.

De même, j'ai constaté que les réunions bilatérales et multilatérales sont en nombre grandissant à Leipzig. Elles retiennent moins l'attention de la plupart des délégués, mais représentent un bon baromètre pour apprécier l'intérêt que les ministres attachent au Sommet en tant que lieu idéal pour dialoguer avec leurs homologues. Un ministre m'a confié qu'il avait eu pas moins de dix rencontres bilatérales à son programme. Les pays du Processus de Zürich, qui regroupe ceux de la région alpine, ont tenu leur réunion semestrielle en marge du Sommet 2012, et la Corée et l'Allemagne ont signé un accord de transport maritime pendant la manifestation. Partout, la dynamique politique était palpable.

De plus, de multiples innovations se sont fait jour au Sommet 2012. Pour la première fois, une partie

de la séance ministérielle était ouverte à tous. A cette occasion, trois dirigeants d'entreprises ont exposé leurs vues sur les transports sans rupture afin que les ministres en débattent, et tous les délégués étaient invités à assister à leurs échanges dans la salle. Le compte rendu de cette séance figure à la page 74.

Avec les tables rondes ministérielles, un nouveau cadre a été adopté afin que les ministres et d'autres acteurs puissent procéder à des échanges confidentiels sur des thèmes d'actualité. Trois des quatre tables rondes ont donné lieu à des déclarations conjointes – ensuite présentées à la séance ministérielle, et dont les ministres ont pris note –, ce qui témoigne de la pertinence de cette formule. Nombre de séances et de discussions en panel se sont distinguées pour une raison ou une autre – des intervenants qui s'exprimaient avec aisance, des modérateurs brillants, la projection de clips vidéo, et même une présentation où des données de transport étaient visualisées en chanson avec accompagnement à la guitare.

En ce qui concerne les contributions, le Secrétariat a constitué un recueil d'études de cas sur les transports sans rupture établies par des pays membres. Les organisations de parties prenantes et le Comité consultatif du Forum ont transmis leurs communications thématiques sous la forme de documents concis et bien structurés, qui ont contribué à bien cibler les débats à Leipzig. Toutes ces innovations apportent beaucoup à la réflexion visant à accroître le rayonnement du Forum et son utilité pour les pays membres et les acteurs concernés.

La présence du secteur privé à Leipzig a été impressionnante. Les entreprises ont été plus nombreuses que jamais à montrer leurs produits

et services dans le cadre de l'exposition, et de nombreux PDG ou directeurs généraux sont intervenus dans des panels et des tables rondes. De toute évidence, le Sommet est désormais, pour les dirigeants du secteur privé, un lieu fondamental où communiquer avec les décideurs publics. « Pour moi, la rencontre à Leipzig est l'une des plus importantes de l'année... », a affirmé Rüdiger Grube, PDG de Deutsche Bahn, « ... c'est véritablement la référence ».

Ainsi, beaucoup a d'ores et déjà été accompli, et cette publication ne se contente pas de rendre compte du débat concernant les transports sans rupture qui était au cœur du Sommet 2012, elle témoigne aussi du chemin parcouru : les pays membres du Forum ont toutes les raisons d'être fiers de ce qu'ils ont créé en 2008.

De plus, en tant que Secrétaire général, je peux m'appuyer sur de nombreux acquis pour aller plus loin encore. L'une de mes priorités sera d'entretenir et de promouvoir l'esprit d'innovation : nous poursuivrons la recherche d'idées nouvelles pour rendre plus intéressante, plus utile et plus fructueuse la tâche de ceux qui modèlent le monde des transports de demain. L'objectif est de faire du Sommet l'événement qu'aucun décideur de la sphère des transports et des secteurs connexes ne voudra manquer, et je me réjouis à l'avance de collaborer avec vous tous pour y parvenir.

Rendez-vous à Leipzig en 2013 !



José Viegas

Secrétaire général du Forum International des Transports



Au cœur des débats

Quels sont les principaux facteurs d'une mobilité plus connectée ? Quels sont les obstacles – technologiques, réglementaires ou politiques – à surmonter ? Que peuvent faire les décideurs pour favoriser l'instauration d'un climat propice au succès des initiatives de transport sans rupture ? Voilà les questions qui, avec d'autres, ont été au cœur des débats des sessions plénières, panels et ateliers pendant les trois jours qu'a duré le Sommet 2012 du Forum International des Transports. Chaque journée a commencé par un discours introductif très stimulant : le premier jour, Giuseppe Sciarrone, Directeur général de

l'entreprise privée italienne de trains à grande vitesse Nuovo Trasporto Viaggiatori, a indiqué la voie à suivre pour obtenir des transports sans rupture. Le lendemain, Angel Gurría, Secrétaire général de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), a mis l'accent sur le rôle moteur des transports pour la croissance économique. Le dernier jour, Mme Catherine Ross, du Georgia Institute of Technology, a exposé le défi des méga-régions dans les systèmes de transport. On trouvera le texte des discours introductifs et le compte rendu des panels dans les pages qui suivent.



DISCOURS INTRODUCTIF

Giuseppe Sciarrone

Vers une connectivité totale : développer les connexions



Assurer un développement respectueux de notre environnement et propice à la réduction de la consommation d'énergie doit être l'un des principaux objectifs de la politique économique du XXI^e siècle. Les transports, qui sont l'un des secteurs les plus polluants et les plus énergivores, ont un rôle central à jouer à cet égard.

Depuis que la récession économique ressentie en Europe et dans d'autres régions du monde a érodé le consentement à payer de la part des consommateurs, un nouvel objectif est venu s'ajouter aux précédents : réorganiser les entreprises de transport pour réduire les coûts de production.

Le système de transport peut contribuer à la réalisation de ces objectifs de trois façons, au moins :

- > Premièrement, en proposant des modes de déplacement respectueux de l'environnement.
- > Deuxièmement, en améliorant son efficacité énergétique.
- > Troisièmement, en intégrant au maximum les différents modes de transport.

Ce dernier point étant le thème retenu pour le Sommet de cette année, je m'y arrêterai pour formuler quelques réflexions d'ordre général susceptibles d'ouvrir un débat plus approfondi.

Efficacité et coordination maximales

Un système de transport est effectivement intégré dès lors que chaque mode est utilisé au maximum de son efficacité et administré d'une manière rigoureusement coordonnée. Les connexions y occupent une place centrale en ce qu'elles relient l'ensemble des modes de transport de sorte que les biens et les personnes circulent sans interruption à l'intérieur d'un territoire.

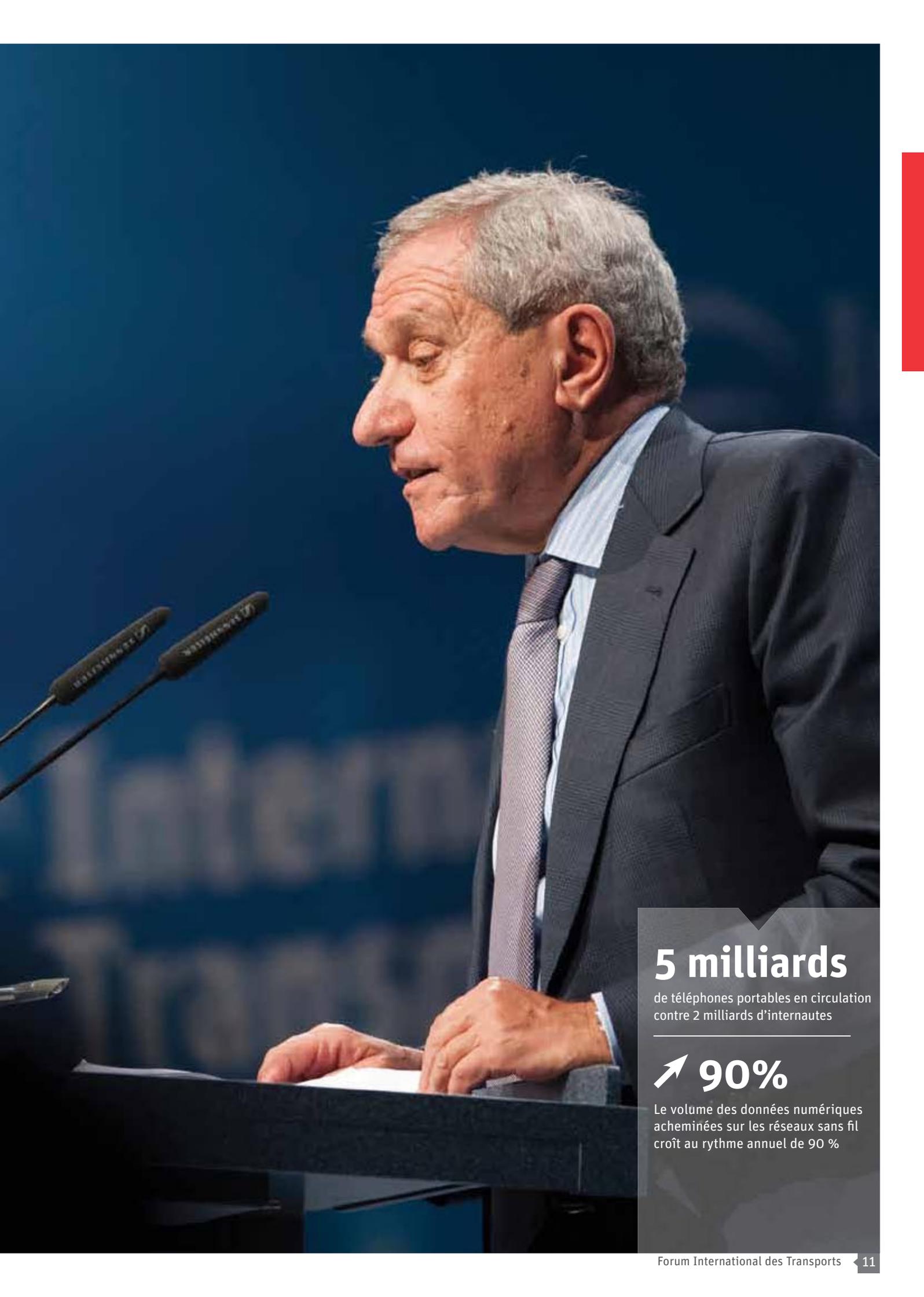
Un système de transport moderne et intégré se caractérise par une connectivité dans quatre domaines au moins :

- > Les infrastructures, avec l'établissement de grands pôles d'échanges (aéroports et gares de voyageurs, ports et terminaux de fret intermodal) conçus pour réduire au minimum la durée du passage d'un mode de transport à un autre.
- > La gestion des correspondances, avec la planification coordonnée des horaires de desserte des différents transporteurs de manière à limiter le temps d'attente.
- > La tarification, avec la possibilité de se servir d'un seul titre de transport pour emprunter plusieurs modes, même exploités par différents opérateurs.
- > Les technologies de l'information, qui constituent le véritable enjeu des années à venir et semblent donc mériter un examen plus approfondi.

La contribution du numérique à la connectivité doit reposer sur le recours intensif aux technologies du sans-fil, lesquelles s'inscrivent dans une tendance lourde. Les utilisateurs de téléphone portable sont déjà bien plus nombreux que les internautes surfant depuis un poste fixe, puisqu'il y a plus de 5 milliards de téléphones portables en circulation contre 2 milliards d'internautes. Le volume des données numériques acheminées sur les réseaux sans fil croît au rythme annuel de 90 % en moyenne et ce phénomène est appelé à s'intensifier avec l'avènement des réseaux sans fil de quatrième génération (4G/LTE).

Grâce au sans-fil, il est possible d'ajuster et d'optimiser un système de transport complexe et intégré, car ces technologies permettent de mettre en adéquation les besoins des usagers détenteurs de smartphones et l'offre de transport proposée par différents opérateurs aux points de correspondance.

Avec le sans-fil, le système de transport devient un ensemble interconnecté d'acteurs, d'éléments matériels et de moyens de transport, qui génère une masse considérable d'informations disponibles en temps réel.



5 milliards

de téléphones portables en circulation
contre 2 milliards d'internautes

↗ **90%**

Le volume des données numériques
acheminées sur les réseaux sans fil
croît au rythme annuel de 90 %

Grâce à ces informations :

- > Les voyageurs peuvent, en temps réel, déterminer la solution de transport qui leur convient le mieux et détecter les obstacles, comme le risque de congestion.
- > Les opérateurs peuvent planifier et gérer les ressources, élaborer des accords d'inter-opérabilité avec des concurrents, fournir des services auxiliaires en complément du trajet et procéder à l'analyse des profils des usagers en vue de cerner leurs besoins et de mieux y répondre.

Réorganisation du système de transport

La mise en place du système de transport intégré, dont je viens d'exposer brièvement les caractéristiques et les modalités de gestion, est indissociable d'une réorganisation totale de la configuration actuelle, sur les plans institutionnel et administratif, dans les différents pays et à l'échelle de l'Europe.

En premier lieu, un système de transport sans rupture suppose que la planification des investissements s'effectue à un niveau où l'analyse porte sur le système considéré comme un tout et non sur les modes pris isolément.

Autrement dit, les compétences en matière de programmation et les fonds destinés à financer les investissements devraient être regroupés au sein d'un même ministère, chargé de l'ensemble du système, et ne pas être éparpillés, comme c'est parfois le cas, dans différents ministères traitant d'aspects distincts.

Je pense aussi qu'il est essentiel d'accélérer et d'uniformiser davantage la libéralisation des services, qui constitue depuis plusieurs années le fondement de la politique des transports de l'Union européenne.

Le pas a été franchi dans certains secteurs, comme dans les transports aériens et maritimes, et les résultats sont évidents pour tous : les pays qui ont libéralisé le plus de services affichent des taux de croissance de la demande nettement supérieurs à ceux qui procèdent plus lentement.

La libéralisation tarde toutefois dans d'autres secteurs, en particulier les transports ferroviaires, à quelques exceptions près. Des mesures ont été prises à l'égard du fret, mais très peu, voire rien, n'a été fait pour le transport de voyageurs.

Sur ce point, qu'il me soit permis, non sans un brin de fierté, de rappeler que notre pays est à l'avant-garde, car, anticipant sur les décisions

européennes, il a libéralisé le marché du transport ferroviaire longue distance de voyageurs, ainsi que son marché intérieur. Voilà seulement quelques jours de cela, l'entreprise italienne Nuovo Trasporto Viaggiatori, dont je suis associé fondateur, a brisé un monopole qui perdurait depuis plus d'un siècle dans le transport moyenne et longue distance de voyageurs, permettant enfin de choisir son opérateur sur ce marché.

Il importe à présent que les divers processus d'ouverture du marché actuellement engagés au niveau des pays convergent dans les plus brefs délais, avec le concours de l'Union européenne, pour que l'on progresse sur la voie d'un système de transport véritablement européen, dans tous les sens du terme.

Enfin, un système de transport intégré et réellement libéralisé ne saurait se passer de contrôle sur le terrain. Ces fonctions devraient être assumées par un tiers indépendant des parties prenantes du secteur que sont les ministères, les exploitants d'infrastructures et les entreprises de transport. Cette autorité devrait avoir pour mission de fixer le coût de l'utilisation des infrastructures, de contrôler l'accès au marché et de veiller au respect des droits des consommateurs.

Les responsables nationaux de la réglementation doivent exercer leur mandat selon des règles uniformisées au maximum à l'échelle européenne.

Un système de transport ainsi organisé exige, comme je l'ai déjà souligné, une ferme volonté de la part de l'Union européenne et des états en ce qui concerne sa conception, ainsi que des investissements considérables aux fins de sa mise en place.

Ce point m'amène, pour conclure mon propos, à souligner les difficultés économiques que l'Europe connaît actuellement et la nécessité de relancer la croissance dans tous les pays.

Les investissements requis dans le secteur des transports auraient un double effet vertueux puisqu'ils concourraient grandement à la croissance économique et à la mise en place d'un système de transport moderne, deux conditions essentielles pour l'efficacité de nos entreprises et la qualité de vie de nos concitoyens.

”

Giuseppe Sciarone
Directeur général
Nuovo Trasporto Viaggiatori



Osamu Yoshida

Vice-ministre principal de l'Aménagement du Territoire, de l'Infrastructure, des Transports et du Tourisme, Japon



Peter Ramsauer

Ministre fédéral des Transports, de la Construction et du Développement Urbain, Allemagne

Vers une connectivité totale

Définir une feuille de route pour les transports du XXI^e siècle

L'absence de rupture dans les transports est une ambition stratégique forte pour l'avenir de nos systèmes de transport. Cette séance a étudié comment, du point de vue global des transports, la mise en place de cadres administratifs et institutionnels ainsi que la collaboration inter-administrations et intersectorielle pouvaient favoriser la coopération dans les secteurs public et privé et déterminer la voie à suivre pour effacer les ruptures dans les transports.

Une connectivité totale des transports au profit de tous

Dans son discours d'ouverture, **Osamu Yoshida**, Vice-ministre principal des Transports du Japon et représentant de la présidence japonaise, a rappelé que, de par l'ampleur de sa composition et l'étendue des modes auxquels il s'intéresse, le Forum International des Transports occupe une place centrale dans le monde des transports, en particulier parce qu'il offre un cadre propice au dialogue sur l'action à mener et à la coopération

internationale. Après avoir décrit le chemin parcouru et les obstacles rencontrés par le Japon pour éliminer les ruptures dans le secteur des transports, M. Yoshida a plaidé en faveur d'une coopération internationale pour relever le défi que pose cet objectif aux plans national et international.

À propos du Japon, il a mis en relief les aspects urbains et ruraux de la problématique ainsi que l'importance de relier les villes et les campagnes. La connectivité totale étant vitale pour transporter sans encombre les personnes, les matières premières et les marchandises, elle est essentielle pour la croissance économique. Bien souvent, le transport intercités constitue un chaînon manquant à l'intérieur des réseaux de transport. Le vieillissement démographique représente un autre problème de taille, qu'il faudra résoudre sous l'angle de la mobilité et de la participation sociale, à la fois dans les pays développés et ceux en développement.

En particulier, la politique tarifaire devrait tenir compte des revenus et des besoins de transport des différentes catégories de population. Les systèmes de transport devraient être considérés comme formant un tout. Les institutions habituées à intervenir dans ces domaines devraient bénéficier des moyens financiers appropriés.

En ce qui concerne le Japon, sa situation géographique rend l'absence de rupture particulièrement importante dans le secteur aérien. C'est pourquoi le gouvernement japonais a engagé des négociations sur la dérégulation des transports aériens avec d'autres

États en vue d'obtenir la participation du secteur privé et d'immuniser l'aviation contre les catastrophes.

La connectivité est importante dans toutes les régions du monde

Peter Ramsauer, Ministre allemand des Transports, de la Construction et de l'Urbanisme et représentant du pays hôte pour le Sommet, a passé en revue les défis à relever dans différentes régions du monde pour atteindre la connectivité totale dans les transports. Il s'agit de rendre les systèmes existants plus efficaces dans les pays développés et d'en instaurer dans les pays en développement pour répondre à l'augmentation rapide de la demande. Ces derniers ont ainsi la possibilité de se doter de systèmes performants tout en servant les intérêts de leur population sur le long terme.

L'édification des réseaux de transport se heurte naturellement à des obstacles financiers, géographiques et liés à la vitesse de déplacement. Grâce à des investissements judicieux, ces réseaux peuvent devenir des vecteurs de mobilité plus sûrs et plus fiables. La mise en place d'infrastructures supplémentaires ne résoudra pas nécessairement tous les problèmes actuels. Il convient d'en savoir plus sur les usagers et de disposer d'informations plus pertinentes sur la gestion pour mieux comprendre les comportements et améliorer la qualité du service. Par exemple, la connectivité passe aussi par une utilisation plus efficace du rail moyennant sa bonne intégration dans les réseaux de transport. Dans le cas de l'Allemagne, la mise en place de pôles ferroviaires a largement porté ses fruits en conduisant à une forte augmentation des volumes de fret.

Connectivité des services : gains de temps, économies et préservation de l'environnement

La Ministre suédoise des Infrastructures, **Catharina Elmsäter-Svärd**, a rappelé que la connectivité totale permettait, entre autres avantages, de gagner du temps. Or, du temps, nous en manquons. Limiter la durée des transferts et assurer efficacement la mobilité porte-à-porte revient donc à réduire au minimum la fonction coût des déplacements.

Des systèmes de transport intégrés peuvent véritablement rivaliser avec le transport individuel et être plus bénéfiques à l'environnement en émettant moins de carbone par voyageur ou par tonne transportés. Pour cela, les transports publics et l'infrastructure proprement dite doivent être ouverts à la concurrence et déréglementés. En 2012, grâce à une coopération fructueuse entre les secteurs public et privé, la Suède a achevé la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs au niveau de la législation nationale.

Le directeur général de la nouvelle entreprise italienne de trains à grande vitesse depuis la déréglementation du secteur, **Giuseppe Sciarone**, a fait part de son expérience personnelle dans la recherche d'une connectivité efficace, principe de base de « transports sans rupture ». Une coordination rigoureuse et l'exploitation des avantages comparatifs propres à chaque mode de transport sont les conditions clés d'une mobilité plus efficiente.

Cette recherche de connectivité totale doit s'effectuer dans quatre grands domaines : les infrastructures, pour réduire au minimum la durée du passage d'un mode de transport à un autre ; la gestion des correspondances, pour limiter les temps d'attente ; la tarification, pour permettre d'emprunter plusieurs modes de transport avec un seul titre ; et, enfin, les technologies de l'information, pour mettre à profit les applications de pointe du sans-fil. Il importe que les exploitants nationaux agissent en conformité avec les réglementations, lesquelles doivent dans la mesure du possible être coordonnées à l'échelle régionale.

La connectivité au service des échanges et de la croissance

La Ministre géorgienne de l'Économie et du Développement durable, **Vera Kobalia**, a expliqué comment son pays avait su rapidement s'intégrer dans les marchés mondiaux en mesurant le rôle des transports à cet égard. Pour les petits pays, il peut être particulièrement important d'accéder à des marchés plus vastes et de trouver de nouveaux débouchés commerciaux. Une coopération internationale étroite avec ses voisins est nécessaire au bon fonctionnement des transports internationaux dans leur ensemble.

La récente mise en service d'une ligne ferroviaire traversant l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie a favorisé l'intégration de ces pays et créé des possibilités d'interaction économique. L'existence d'informations en temps réel sur le trafic de voyageurs et de fret, conjuguée à des services informatiques de qualité, peut faciliter la bonne marche des opérations aux frontières, dans les ports et les aéroports et renforcer l'efficacité de l'aménagement des horaires. Tout cela peut aussi servir à créer de la transparence.

D'après le président de NYK Line (Japon), **Koji Miyahara**, l'une des plus grandes réalisations de l'informatique est le renforcement de la connectivité dans le secteur des transports. En effet, le fait de pouvoir localiser les conteneurs avec précision pour préparer les ports et l'infrastructure en temps voulu améliore la gestion globale des stocks de marchandises. Un fonctionnement plus homogène

Le Panel



Vera Kobalia
Ministre de l'Économie et
du Développement durable,
Géorgie



Peter Ramsauer
Ministre fédéral
des Transports,
de la Construction
et du Développement Urbain,
Allemagne



**Catharina
Elmsäter-Svärd**
Ministre des infrastructures,
Suède



Osamu Yoshida
Vice-ministre principal
de l'Aménagement
du Territoire,
de l'Infrastructure,
des Transports
et du Tourisme, Japon



Koji Miyahara
Président, NYK Line,
Japon



Pat Cox
Modérateur

des chaînes logistiques permettra également de récolter les fruits du libre-échange.

Néanmoins, il est tout aussi fondamental d'investir dans la formation des ingénieurs et techniciens ainsi que dans le développement des compétences du personnel d'exécution, dont dépend le bon fonctionnement de l'infrastructure matérielle.

Plusieurs intervenants ont attiré l'attention sur l'importance vitale de la coopération internationale pour surmonter les obstacles à la connectivité totale dans les transports. C'est vrai dans le cas des réseaux internationaux, mais une telle coopération importe aussi pour faire connaître les expériences nationales et relever les défis du transport international au travers d'un dialogue sur l'action à mener. Chaque point d'interconnexion d'un réseau constitue une rupture qui nécessite une gestion minutieuse. Les entraves à la connectivité totale, comme la piraterie en mer, doivent être traitées dans un cadre international du fait qu'une diversité d'acteurs participent à la bonne marche des lignes de transport mondiales et que les conséquences sont ressenties à l'échelle planétaire.

Toute perturbation dans les chaînes logistiques peut affecter les marchés mondiaux, comme dernièrement au lendemain des tremblements de terre qui ont frappé le Japon. Cet exemple est révélateur du besoin de coopération internationale.

La connectivité totale dans les transports facilite la gestion de telles catastrophes et permet de s'en relever plus vite. Elle contribue de diverses manières à l'économie. La récente mise en service d'une ligne ferroviaire assurant le transport de conteneurs de pièces détachées automobiles entre Leipzig (Allemagne) et Shenyang (Chine) a ramené les délais d'acheminement à 23 jours, ce qui est moitié moins que la durée de la liaison maritime. Cet exemple illustre bien les avantages qu'une coopération dans l'établissement de réseaux internationaux peut avoir sur l'activité économique.

L'affaiblissement des obstacles aux frontières a des effets sur la réorganisation des marchés et de l'emploi, et peut grandement favoriser le développement économique. Sur les plans national et régional, une meilleure connectivité des systèmes de transport est propice à la croissance. D'où le rôle essentiel des investissements infrastructurels d'aujourd'hui pour la croissance de demain. Il est également crucial d'effacer davantage les ruptures dans les transports et de renforcer l'efficacité des réseaux si l'on veut respecter les objectifs de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ sans nuire au développement de la mobilité, qui est déterminant pour la bonne tenue de l'économie. En résumé, il faut faire évoluer les systèmes de transport de l'état de mosaïque à celui de réseau et fluidifier les chaînes logistiques. ■

Connectivité urbaine : améliorer les déplacements de porte à porte

Le principal obstacle à une mobilité urbaine sans rupture réside dans le décalage existant entre la manière dont les citadins conçoivent leurs déplacements, c'est-à-dire comme des trajets simples d'un point à un autre, et la manière dont les autorités organisent les réseaux de transport et leur affectent des ressources. Les participants à cette séance ont débattu des nouveaux systèmes, modèles et projets actuellement mis en œuvre pour concilier les préférences des citoyens en termes de mode de déplacement et l'action menée par les opérateurs de transport et les autorités pour répondre à cette demande.

Des déplacements urbains sans rupture

Le constat de **Rosina Howe-Teo** est que pratiquement tous les déplacements commencent et se terminent à pied et qu'ils font le plus souvent intervenir un ou plusieurs moyens de transport, alors que l'organisation des services de transport correspond rarement à des itinéraires uniques et continus, menant de porte-à-porte. Les voitures et les deux-roues (et, donc, le réseau routier) seraient ce qui se rapproche sans doute le plus de l'idéal de « transports sans rupture », d'où l'attraction irrésistible qu'ils continuent de susciter. Cependant, la mobilité urbaine reposant sur l'automobile et le deux-roues a atteint ses limites dans de nombreuses régions.

De l'avis général du panel, les gens veulent pouvoir choisir leurs modes de déplacement, mais l'action des pouvoirs publics n'en favorise trop souvent qu'un petit nombre. Pour reprendre la comparaison

de **Sue Zielinski** : « c'est comme si Dieu nous enjoignait de choisir entre le cœur, les poumons et l'hypophyse. Personnellement, je tiens aux trois et je voudrais qu'ils fonctionnent sans discontinuité ».

Faire simple

Circuler en milieu urbain, que ce soit à pied, en voiture ou à deux-roues, impose de mobiliser des fonctions cognitives, mais il s'agit de tâches uniques et relativement prévisibles qui ne font pas intervenir de considérations d'horaires ou de paiement. La charge cognitive s'alourdit considérablement lorsqu'il faut emprunter différents moyens de transport pour traverser la ville. S'il existe généralement plusieurs itinéraires possibles, il est rare que la meilleure solution ne réside tout simplement pas dans la voiture ou une autre option monomodale. Pour **Wilhelm Lindenberg**, l'absence de rupture ne concerne pas seulement les déplacements porte-à-porte, mais doit aussi intervenir en amont et en aval, aux stades de la planification et de la facturation. Pour que d'autres modes de transport s'imposent au même titre que la voiture, il est nécessaire d'articuler les systèmes de paiement et l'information sur les horaires avec les services de transport proprement dits. L'essentiel est de simplifier les choses pour l'utilisateur et de ne pas le confronter aux tâches complexes assurées en back-office. Il faut donc qu'exploitants et autorités prennent de nouvelles habitudes. Des initiatives comme le lancement de la carte HANNOVERmobil (voir l'encadré), qui offrent un guichet unique pour simplifier les déplacements multimodaux, contribuent à renforcer la connectivité.

Reste à savoir qui sera le prestataire unique de ces services, autrement dit « l'Amazon.com » de la mobilité, et quels structures et partenariats il faudra mettre en place pour donner corps à ce concept. Les modèles de financement de ce type de prestation commencent tout juste à apparaître, souvent au prix de négociations difficiles. Dans le cas de la carte HANNOVERmobil, par exemple, il a fallu trouver un accord avec plusieurs milliers d'exploitants de taxi. Au bout du compte, conclut

Le
Panel



Rosina Howe-Teo
Responsable innovation
et Directrice de groupe,
Innovation et TIC,
Land Transport Authority,
Singapour



Tetsuo Akiyama
Professeur invité,
Université de Hokusei,
Japon



Serge Amabile
Directeur Marketing
& Commercial, Autolib',
France



Conny Czymoch
Modératrice



Sue Zielinski
Directrice générale,
Sustainable Mobility and
Accessibility Research and
Transformation,
University of Michigan,
États-Unis



Wilhelm Lindenberg
Directeur général,
Großraum-Verkehr
Hannover (GVH),
Allemagne

HANNOVERmobil

Lancée en 2004, la carte HANNOVERmobil permet d'utiliser et de payer un ensemble de services de mobilité : transports en commun, réseaux ferroviaires régionaux et nationaux, dispositifs d'autopartage et taxis. Elle couvre également la prise en charge de certains services de vélo et de logistique urbaine (livraison des courses, entretien des vélos à prix réduit et stationnement des vélos). Les services de base font l'objet d'une facture globale mensuelle dite « de mobilité ».

www.hannovermobil.de

Autolib'

Autolib' est un service d'autopartage de voitures électriques qui peuvent être empruntées pour de courtes durées, puis déposées auprès de n'importe quelle station. En mai 2012, 1 700 voitures électriques (3 000 lorsque l'ensemble du parc sera déployé) étaient à la disposition des abonnés en libre-service dans 1 000 stations disséminées dans Paris et 45 communes voisines. L'exploitation de ce service public inauguré en décembre 2011 a été déléguée au groupe Bolloré sous la forme d'une concession.

www.autolib.fr

Serge Amabile, les interactions complexes qu'entretiennent les opérateurs de transport, les exploitants des systèmes informatiques et les autorités doivent aider l'utilisateur à répondre à la très simple question suivante : « comment aller sans encombre du point A au point B ? » C'est l'idée qui a servi de point de départ à la mise en place du service d'autopartage Autolib' à Paris (voir l'encadré).

Privilégier les nouvelles technologies ou le dialogue ?

D'après Sue Zielinski, la connectivité totale dans les transports ne relève pas essentiellement du domaine technologique, car il s'agit moins de résoudre un problème de transport que de faire évoluer les mentalités. Les conditions requises pour effacer les ruptures sont déjà réunies : titres de transport multimodaux, paiement combiné, coordination des horaires, réservations intermodales, voire développement des points de correspondance. En revanche, les exploitants et les autorités ne sont guère incités, ou habitués, à collaborer pour offrir une formule de transport intermodale. « Il existe un large éventail de

solutions techniquement réalisables qui n'ont jamais été mises à l'essai », a expliqué Wilhelm Lindenberg, « leur application nécessite un vrai projet et une impulsion de la part des pouvoirs publics ».

Il est tout à fait concevable qu'à l'avenir, la mobilité urbaine soit assurée par des systèmes de transport hybrides, individuels/collectifs, bien différents de la configuration actuelle dans laquelle la voiture et les transports publics dominent. Les intervenants ont signalé qu'une « troisième voie » était peut-être déjà en train d'apparaître, avec l'exploitation de l'importante infrastructure TIC et des plates-formes de services mobiles géolocalisés accessibles depuis un smartphone ou en voiture, via des appareils de communication intégrés ou embarqués. Les systèmes de vélopartage, surtout lorsqu'ils se rattachent à d'autres services de mobilité, sont révélateurs de l'émergence d'une mobilité universelle fondée sur la mise en commun des moyens individuels de transport. Ils montrent aussi que le vélo participe d'une mobilité urbaine efficace.

De nouveaux acteurs pour des services novateurs

Serge Amabile a expliqué comment l'autopartage en stations répondait aux aspirations des citoyens : « Il peut être très contraignant de posséder une voiture, surtout dans le cas des jeunes professionnels résidant en centre-ville. Autolib' et les autres systèmes d'autopartage leur apportent une solution plus souple, en leur donnant plus de choix sans les lier à une voiture ». Il constate qu'Autolib' attire une grande partie de sa clientèle pour son côté pratique, en particulier en ce qui concerne le stationnement, et pas nécessairement pour ses avantages environnementaux. Ces modèles de « propriété partielle » incitent les usagers à sélectionner le mode de transport le mieux adapté à leurs besoins immédiats de déplacement.

Il est également possible d'innover à des fins de connectivité en tirant parti des liens nouvellement tissés entre différents services. Comme le souligne Sue Zielinski, « au lieu d'attendre l'apparition de systèmes encore inexistantes, on peut commencer par utiliser ceux déjà en place ». Il suffit parfois de les modifier légèrement, comme les lignes de bus express « Premium » qui desservent Singapour aux heures de pointe, pour arriver à des solutions originales à côté desquelles on serait probablement passé si l'on s'était contenté d'imaginer de nouveaux systèmes.

Par ailleurs, **Tetsuo Akiyama**, de l'Université de Hokusai, a souligné l'importance de fonder la connectivité totale sur le principe de l'équité. Autrement dit, les nouveaux services ne doivent exclure aucune catégorie de population en raison

du revenu, de l'âge ou d'un handicap, de même que les systèmes existants doivent être adaptés en fonction des besoins de tous ces groupes.

Mégadonnées et données ouverte pour multiplier l'innovation

« L'absence de rupture dans les transports dépend d'applications, lesquelles nécessitent des données », a rappelé **Rosina Howe-Teo**. Les trajets quotidiens génèrent d'énormes quantités d'informations sur le volume de trafic, les flux, les lieux et les services qui, pour la toute première fois, sont saisies dans des bases de données exploitables mais souvent séparées les unes des autres. Malgré l'essor des capacités d'exploration de ces masses considérables de données à des fins d'information et, surtout, la multiplication des services d'information des voyageurs, de nombreux détenteurs de données se montrent réticents pour les publier. Cela est compréhensible vu que ces données ont un coût et qu'elles peuvent servir de base à des services générateurs de recettes.

Par ailleurs, les autorités tendent de plus en plus à donner libre accès aux bases de données publiques. C'est le cas à Singapour où LTA a créé un portail d'information multimodal (www.mytransport.sg). De l'avis de Rosina Howe-Teo, l'ouverture de cette mine d'informations en temps réel sur l'état du trafic et les transports publics a libéré un souffle de créativité bien plus fort que ce qui aurait pu être obtenu au sein de LTA. En trois mois, plus de 150 applications d'accès aux données ont été mises au point et, très vite, beaucoup d'autres ont été élaborées à l'extérieur avec grand succès, permettant ainsi aux usagers de s'y retrouver dans le réseau routier, les transports en commun et les services de taxis de Singapour. Des économies ont ainsi été réalisées, puisque LTA a confié le développement de son portail à des prestataires commerciaux, et les applications pour smartphone ont gagné en qualité.

Quel type d'infrastructure est important ?

Le constat du panel est que les usagers tiennent par-dessus tout à la fiabilité et à la qualité des transports : peu leur importe de pouvoir accéder plus facilement à l'information si le service laisse à désirer. Il est donc préférable de faire en sorte que les solutions de mobilité proposées répondent à leurs attentes. Quand on peut se déplacer fréquemment et partout, on ne se soucie plus des horaires ou de l'itinéraire, et on parvient à éviter la foule aux heures de pointe. Cette qualité de service peut néanmoins exiger l'engagement d'investissements considérables de la part des opérateurs de transport, du secteur privé et des autorités.



Cony Czymoch (d.) mène la discussion du panel en tant que modératrice

“L’absence de rupture dans les transports dépend d’applications, lesquelles nécessitent des données”

Rosina Howe-Teo



Auditoire attentif lors du débat sur la connectivité urbaine

Vu l’importance de la proximité géographique, a souligné Tetsuo Akiyama, tout projet de construction ou de rénovation des stations doit avoir pour priorité de réduire la distance à parcourir pour passer d’un mode de transport à un autre. Par exemple, l’installation d’un simple quai de séparation facilite grandement les correspondances bus/train ou train/train. La connectivité concerne aussi les usagers dont la mobilité se trouve réduite en raison d’un handicap physique. Organiser les correspondances selon les principes de la « conception universelle » de manière à prendre en compte les besoins des personnes âgées et à mobilité réduite améliore la mobilité de tous.

Le rôle des autorités de transport

En conclusion, le moment est peut-être venu pour les autorités de s’employer davantage à gérer la mobilité plutôt qu’à en créer, afin que le fonctionnement intermodal et interurbain cadre avec les aspirations et objectifs de nature sociétale. Cela suppose de fixer des critères judicieux et de surveiller l’évolution de la situation tout en

rassemblant les prestataires de services de mobilité autour d’un cadre et de principes communs. Pour qu’un marché de la mobilité puisse ainsi se créer, il est essentiel que l’innovation ne se heurte pas à une réglementation inadaptée, limitant l’offre de services. Les autorités ont un rôle central à jouer en instaurant des conditions propices aux idées novatrices. D’où la nécessité de modifier la culture institutionnelle dans de nombreux organismes.

La vitesse d’exécution est un autre sujet de préoccupation, car les spécialistes de la mobilité agissent généralement dans un environnement bien plus souple, avec des budgets et des délais serrés. Serge Amabile a indiqué que le secteur privé était prêt à fournir des solutions novatrices et originales, mais que, pour cela, il devait pouvoir compter sur des décisions rapides et prévisibles de la part des pouvoirs publics. Selon Sue Zielinski toutefois, il est possible d’agir même si cette condition n’est pas remplie, comme en témoigne l’exemple des projets pilotes mis en œuvre à Chennai avant l’adoption de mesures publiques en faveur du transport intégré. ■

Repenser le dernier kilomètre : nouvelles approches de la logistique urbaine

Croissance démographique, poursuite de l'urbanisation et niveaux de vie sont les principaux facteurs dont dépendront nos conditions de vie. D'après les prévisions de l'ONU et de la Banque mondiale, les villes abriteront 70 % de la population mondiale en 2050. L'économie de demain se caractérisera par une rivalité entre mégapoles, où la livraison des marchandises sera un enjeu de taille. Les membres du panel ont identifié les moyens de faire face à ce défi.

Logistique urbaine

Étant donné le rôle de plus en plus important que la logistique urbaine est appelée à jouer dans les villes pour en assurer la durabilité, les logisticiens vont devoir imaginer des solutions intelligentes en amont. De nombreux travaux de recherche ont déjà mis en évidence la principale question à résoudre : comment trouver des moyens d'optimiser les flux de transport de marchandises tout en réduisant les émissions de GES, le bruit et la congestion occasionnés par le transport de marchandises en ville ? L'électrification commence à faire figure d'innovation viable ; bien qu'encore relativement peu déployée, elle jouera certainement un rôle dans le fret urbain de demain. Comme on a pu récemment le constater, il n'existe pas de solution universelle. Il faut donc élaborer des programmes de logistique urbaine prévoyant des mesures adaptées aux contraintes locales. Or, il est difficile de trouver des solutions qui soient avantageuses à tous les points de vue. L'élaboration d'un modèle commercial viable nécessite l'existence de liens étroits entre les différents partenaires. Une collaboration entre concurrents est essentielle, bien que difficile à obtenir. Une vision dynamique sera décisive à cet égard.

Pour **Wim Bens**, il est fondamental de repenser la structure logistique. La livraison à flux tendus, qui va de pair avec la suppression de l'entrepôt, et l'essor des services de livraison à domicile ont fait croître le nombre de véhicules et la densité des flux de circulation urbaine. La collaboration des entreprises de logistique et le recours judicieux aux technologies de l'information devraient faciliter le groupage des marchandises, où différentes chaînes logistiques se partagent les systèmes de distribution par secteur. Attirant l'attention sur le faible taux d'exploitation des capacités de transport de fret urbain, Wim Bens préconise de rationaliser quelque peu l'utilisation des véhicules afin de réaliser des économies importantes. L'adoption de mesures incitant à faire un meilleur usage de l'infrastructure, comme l'instauration d'un péage de congestion à Londres, peut contribuer à une telle rationalisation et, partant, accroître l'efficacité.

Prévoyant que le fret urbain sera « hybride, électrique et multimodal », **Petra Kiwitt**, de la société DHL, a insisté sur la nécessité de changer de méthode pour concevoir dès aujourd'hui les modèles de demain. Des acteurs comme Deutsche Post DHL suivent de près l'évolution de leurs coûts et les émissions produites par leur parc, cherchant en permanence à s'améliorer sur les plans opérationnel et technique pour réduire leur empreinte écologique. Ces entreprises logistiques occupent une place centrale dans l'élaboration et la mise à l'essai des solutions.

Nouvelles formes de livraison en ville

Compte tenu de l'intérêt croissant, signalé par **Manfred Neun**, pour les services de livraison à vélo, notamment à assistance électrique, ce mode de livraison en ville présente des perspectives économiques plutôt bonnes : le « vélo-cargo » permet de desservir les centres-villes à moindre frais et la concurrence engagée pour offrir une prestation fiable est de bon augure. Axée sur la qualité et la flexibilité, cette activité ne demande qu'un investissement initial minime et ne contribue que faiblement, voire pas du tout, à la congestion, au bruit et aux émissions de gaz à effet de serre.

En l'occurrence, les évolutions économiques et

Le Panel



Manfred Neun
Président,
Fédération européenne
des cyclistes



Michael Browne
Professeur,
University of Westminster,
Royaume-Uni



Hans Van Der Werf
Secrétaire général adjoint,
Commission centrale
pour la navigation du Rhin



Wim Bens
Directeur, DINALOG,
Pays-Bas



Robert Wright
Modérateur
Financial Times



Petra Kiwitt
Vice-présidente exécutive,
Deutsche Post DHL,
Allemagne

sociologiques peuvent stimuler la création d'entreprises et d'emplois. Le vélo concourt avec souplesse à l'habitabilité des villes et affiche de grandes potentialités en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, bien que le fret urbain ne représente qu'une faible part du volume total de ces émissions imputables au secteur des transports.

Le panel a également attiré l'attention sur la possibilité de recourir au mode fluvial pour acheminer le fret dans les villes desservies par des voies navigables. En dépit du caractère modeste des volumes actuels, la navigation intérieure revêt déjà une certaine utilité pour le transport des matériaux de construction, dont le coût dépend largement du facteur pondéral. Cela dit, les voies navigables servent aussi à acheminer, à l'intérieur de conteneurs spéciaux, les biens de consommation vers les centres de distribution urbaine. **Hans Van Der Werf** a cité l'exemple de Monoprix, qui a su exploiter au maximum ces potentialités à Paris.

Instaurer un cadre propice au transport de fret urbain

Bien qu'il existe diverses façons de procéder pour améliorer l'acheminement de marchandises, il

importe de définir le cadre approprié pour concevoir et étudier les dispositifs de transport de fret urbain en vue d'en assurer la durabilité. En effet, sans un tel cadre, il peut être extrêmement difficile, voire impossible, de gérer les différentes initiatives liées à l'offre qui sont proposées aux autorités publiques. D'où son utilité pour établir un ordre de priorité. Les plans de mobilité urbaine, désormais adoptés par de nombreuses collectivités, doivent autant tenir compte du fret que des personnes. Aussi logique que cela puisse paraître, a souligné **Michael Browne**, ce n'est pas si simple à appliquer. Au fond, il faut améliorer la transparence et la visibilité des coûts d'acheminement du fret en zone urbaine, ce qui suppose d'étudier les conditions locales au cas par cas.

Si nombre de solutions sont envisageables, on manque souvent d'informations et de données pour analyser les systèmes existants ou proposés. Étant donné la multitude d'acteurs et de parties prenantes et la complexité des zones urbaines, une idée judicieuse pour un centre-ville donné sera difficile à appliquer ailleurs.

L'élaboration du cadre approprié et la bonne exécution des projets nécessitent des impulsions vigoureuses de la part des responsables

municipaux. Il arrive que des personnalités éminentes et de hauts responsables politiques trouvent une issue à des situations d'impasse lorsque le succès d'un programme dépend de partenariats privés ou privé-public. Plusieurs facteurs expliquent les difficultés rencontrées :

- > Les acteurs/parties prenantes (issus des secteurs public et privé) sont très nombreux. Cela conduit à des tractations compliquées qui aboutissent difficilement à des solutions avantageuses pour tous.
- > Certes, bien des choses ont été accomplies avec succès, mais les données sur le fret urbain dont on a besoin pour une planification détaillée et la transparence du processus décisionnel font souvent défaut.
- > De par leur configuration et l'organisation de l'activité, les villes constituent des ensembles complexes. C'est pourquoi un système qui aura fait ses preuves dans une ville donnée ne sera guère applicable ailleurs à moins d'être largement adapté. Il sera également difficile de réaliser des économies d'échelle.

Mise en place des structures décisionnelles

Dans leur recherche de solutions, les autorités municipales doivent absolument définir les modalités de leur collaboration avec les nombreuses parties prenantes aux exercices de planification impliquant le fret urbain. La démarche retenue doit être à la fois directive et consultative. Il est donc essentiel que les municipalités accordent au fret une place de choix dans la décision stratégique et que les associations et les entreprises locales, les groupements professionnels et d'autres acteurs participent à la planification.

L'aménagement urbain doit tenir compte des décisions prises à différents niveaux. Les autorités municipales doivent trouver des moyens d'engager le dialogue avec les exploitants et être à leur écoute tout en encourageant l'innovation et les améliorations, que ce soit au travers de la réglementation ou d'incitations fiscales. Il faut aussi que les acteurs visés par ces mesures – détaillants, bars, restaurants, bureaux, etc. – saisissent mieux le rôle important qu'ils ont à jouer dans la définition des schémas logistiques à l'origine de l'activité de transport en ville.

Pour l'heure, nombre de ces acteurs occupent une place passive dans la chaîne logistique urbaine et ne perçoivent guère de possibilité de changer leur façon de procéder. Il faudrait faire davantage pour mettre en évidence le champ des possibles dans les domaines de la livraison en dehors des

horaires habituels et de la planification. Les villes étant des systèmes particulièrement complexes, les partenariats sont une nécessité évidente, mais leur mise en place relève d'un processus lent et laborieux, qui demande beaucoup de soin et d'attention. Comme les partenariats ont également besoin de « champions » ou de personnalités de premier plan, il est essentiel que le fret urbain attire l'attention aux plus hauts niveaux afin que de nouvelles formes de dialogue soient nouées et que l'on sorte des sentiers battus, où jusqu'à présent se dressaient des obstacles au changement et aux aménagements.

“En milieu urbain, il est difficile de trouver des solutions Gagnant-Gagnant”

Michael Browne

L'exemple de Londres décrit par Michael Browne est la conséquence des préparatifs des Jeux Olympiques de 2012. L'événement aura un impact considérable sur le trafic journalier de fret urbain. Chargée de la stratégie du réseau routier et des transports en commun de la capitale britannique, la société Transport for London (TfL) s'appuie sur le plan fret de Londres pour relever ce défi et, lors de plusieurs grandes occasions, Peter Hendy, qui dirige TfL, a souligné l'importance accordée au fret. Cet engagement a d'ores et déjà des répercussions sur la nature et la teneur des débats consacrés aux opérations de transport de marchandises, et la planification du fret s'en trouvera modifiée pendant et après les Jeux.

De l'avis du panel, il faut résister à la tentation de chercher des solutions universelles, accepter la complexité du problème, se concentrer sur l'impulsion à donner et tendre les efforts vers l'engagement et l'agencement d'un dialogue en vue d'instaurer un cadre propice à l'adoption de décisions idoines sur le fret urbain. L'optimisation est envisageable à différents niveaux.

Conséquences de la crise économique sur la logistique urbaine

Le panel et des membres de l'auditoire ont souligné que la crise économique s'était traduite par une raréfaction des ressources et des projets d'aménagement de logistique urbaine. Le risque existe que les incidences sur l'environnement se trouvent reléguées au second plan. Toutefois, la diminution de la demande et du trafic incitera probablement les acteurs à coopérer entre eux pour



Petra Kiwitt de DHL (c.) s'exprime lors du panel Repenser le dernier kilomètre

Manfred Neun, Président de ECF (c.), plaide en faveur de l'utilisation des vélos-cargo



“Le fret urbain sera multimodal”

Petra Kiwitt

étudier les moyens d'optimiser les flux.

Coopérer pour mieux exploiter les capacités, réaliser des économies d'échelle et atteindre la masse critique pourrait devenir une question de survie. Les systèmes à faibles coûts, l'infrastructure intelligente et l'étude des savoir-faire pourraient apporter des réponses au recul de l'activité. Dans le cas extrême de la Grèce, les entreprises de logistique seraient de plus en plus disposées à collaborer à une réduction

des coûts, à la mise en commun des capacités et au partage de l'information via l'ouverture des systèmes informatiques.

Alors que l'Europe s'inquiète du repli de l'activité sur son territoire, ailleurs, la croissance économique et l'urbanisation restent des moteurs de premier plan qui accentuent la nécessité de trouver des solutions plus viables pour assurer la livraison des marchandises en ville. ■

L'avenir de la mobilité : billetterie électronique, smartphones et échange de données

L'innovation informatique a transformé l'utilisation des transports en commun, s'agissant par exemple de l'information, des modalités de paiement des titres de transport, des temps d'attente et de montée/descente. Après avoir passé en revue les innovations adoptées dans les transports en commun, du côté de l'offre et de la demande, ce panel a défini les mesures requises des pouvoirs publics pour favoriser le recours aux technologies de l'information.

Généralisation de la billetterie interopérable

La billetterie est l'application informatique qui rencontre le plus grand succès dans le secteur des transports publics. Aux quatre coins du monde, un nombre croissant de villes proposent des services de billetterie électronique, souvent jugés révolutionnaires car beaucoup plus pratiques que le traditionnel ticket papier. Ainsi, à Santiago, comme l'a expliqué le ministre chilien **Pedro Pablo Errázuriz Domínguez**, les sondages d'opinion sur le premier stade de la réforme des transports en commun révèlent que les cartes à puce sont très populaires et qu'elles sont jusqu'à présent perçues comme étant le seul changement positif.

La généralisation de la billetterie passe naturellement par l'interopérabilité des modes de transport à l'intérieur des villes, mais aussi à l'échelle des pays, voire par delà les frontières. En Asie, comme à Séoul, Hong Kong et Singapour, des opérateurs de billetterie travaillent depuis quelques années sur un système commun de paiement pour permettre l'utilisation d'une même carte dans plusieurs villes. Cette forme novatrice de coopération internationale se révèle difficile à

mettre en œuvre car les participants ont chacun intérêt à faire figurer leurs protocoles de paiement dans la nouvelle norme.

Néanmoins, tout annonce pour bientôt la mise en service d'un système de billetterie interopérable entre les réseaux de transports publics de Séoul et Hong Kong, utilisable à l'aide de smartphones intégrant la technologie d'échanges sans contact NFC (Near Field Communication). Cette technologie présente l'avantage d'accepter différents protocoles de paiement, ce qui évite d'avoir à modifier en profondeur les systèmes existants de billetterie.

Dès la fin de cette année, les habitants de Séoul devraient pouvoir utiliser leur smartphone pour payer leurs trajets en bus à Hong Kong et vice-versa. D'après l'expérience de **Youngwook Park**, les difficultés rencontrées pour obtenir la conclusion d'accords entre opérateurs montrent qu'il vaut mieux regrouper une diversité de protocoles de paiement au sein d'un même système plutôt qu'élaborer une norme unique à laquelle chaque partie prenante devrait ensuite s'adapter.

Système de post-paiement

La billetterie prépare désormais le passage du prépaiement au post-paiement par prélèvement automatique sur compte bancaire. Le post-paiement revêt le double avantage de faciliter l'identification des paiements pour les exploitants et d'offrir un plus grand confort aux usagers. En effet, ces derniers n'ont pas besoin de recharger leur titre pour emprunter le bus ou le métro puisqu'ils payent leurs trajets par carte bancaire. Cela est possible depuis que de grandes banques de dépôt proposent des cartes de crédit pour le règlement de faibles montants. Ce système est déjà en place dans plusieurs villes asiatiques, comme à Séoul, et les utilisateurs interrogés déclarent le préférer au prépaiement traditionnel. Transport for London prévoit de l'adopter prochainement.

L'un des grands avantages du post-paiement est qu'il peut faciliter le recours à la billetterie dans le monde entier, étant donné que les cartes bancaires s'utilisent déjà partout et que les risques liés à

Le
Panel



Scott Belcher
PDG,
ITS America,
États-Unis



Mitsuo Higashi
Directeur du Département
international, East Japan
Railway Company,
Japon



**Pedro Pablo
Errázuriz Domínguez**
Ministre des Transports et
des Télécommunications,
Chili



Thom Brenner
Vice-président,
Nokia Applications,
Allemagne



John Verity
Conseiller principal,
ITSO Limited,
Royaume-Uni



Monika Jones
Modératrice



Youngwook Park
Directeur Technologie,
Smart Card Corporation,
Corée

l'utilisation frauduleuse des cartes à puce sont transférables des opérateurs de transport vers les banques. Des accords doivent être négociés entre les banques émettrices et les opérateurs de transport, les premières étant plus aptes à conclure ce type d'accord que les seconds.

Selon **John Verity**, conseiller principal auprès de l'association ITSO, certains des principaux organismes européens ont déjà entrepris de mettre au point un système harmonisé de billetterie intelligente pouvant intégrer le post-paiement.

Simplicité et accessibilité : des conditions clés

Vu la rapidité des avancées technologiques, la simplicité est un critère essentiel pour les utilisateurs. Les gens ont naturellement du mal à utiliser les applications complexes disponibles sur leur smartphone, tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'acheter un billet ou d'obtenir des

informations. Les conditions ambiantes (bruit, sources de distraction, manque de temps, voire mauvaise réception) ne s'y prêtent guère lorsque l'on veut les utiliser tout en se déplaçant. Il faut que les applications soient faciles à utiliser et à comprendre. Il n'y aura pas de conversion si le nouveau système de paiement est plus compliqué que le mode papier.

Pour **Thom Brenner**, pour que le téléphone portable serve de titre de transport, il faut que ce soit aussi simple qu'avec le ticket papier. De même que pour trouver un renseignement, le mobile doit être aussi facile à consulter qu'un panneau d'affichage dans une gare.

Les voyageurs doivent pouvoir être informés de diverses façons : SMS, navigateurs web mobiles, Twitter, etc., souligne **Mitsuo Higashi**, précisant également que ce que les voyageurs veulent, c'est être informés en temps utile de tout retard, accident et itinéraire de substitution,

indépendamment de l'opérateur. À Tokyo, un centre d'information fournit en temps réel sur différents supports (internet, SMS, panneaux d'affichage et signaux à bord des trains) des renseignements concernant les services de plusieurs opérateurs.

Coûts et protection de la vie privée

Transférer des données en temps réel avec son smartphone revient souvent très cher, surtout s'il y a des frais d'itinérance. Cela peut limiter l'accessibilité du public aux renseignements.

C'est pourquoi certaines données, comme les plans de villes et de réseaux peuvent être téléchargés gratuitement à l'avance pour limiter le volume des données consultées.

“Les échanges mondiaux nécessitent que nous fassions tomber les barrières dans les transports, les systèmes intelligents peuvent nous aider à relever ce défi.”

John Verity

Le partage de données ne saurait avoir lieu sans une certaine exposition de la vie privée. Les opérateurs de smartphones et de cartes à puce ont besoin de localiser les utilisateurs et de savoir quels modes ils utilisent pour les renseigner sur l'itinéraire à suivre depuis l'endroit où ils se trouvent. Comme le fait remarquer **Scott Belcher**, il faut inévitablement communiquer un certain degré d'informations personnelles pour profiter des bienfaits du partage des données, mais la technologie évolue aussi pour protéger plus que jamais la vie privée.

Un rôle moteur à jouer pour les pouvoirs publics

Les gouvernements ont contribué de façon notable à l'avènement de la billetterie, en premier lieu dans les laboratoires publics, avec la recherche fondamentale sur les technologies commercialisées par le secteur privé. Ils ont eu un rôle crucial à jouer en nouant les partenariats nécessaires à la conclusion des accords sur le partage des recettes et des données qui servent de fondement à la plupart des systèmes de billetterie et d'information actuels. Or, il est difficile pour les sociétés privées et même les entreprises publiques de transport de conclure des accords qui impliquent la mise en commun des recettes.

Les pouvoirs publics devraient montrer la voie à suivre en négociant de tels accords et, parfois, en imposant la participation aux systèmes d'information et de billetterie interopérables dans les contrats de concession de services publics de transport.

Ils sont aussi les mieux à même de mesurer l'utilité des normes techniques communes et de servir d'intermédiaires en cas de conflit d'intérêt entre différentes parties prenantes, encore que, sur ce point, ce soit au secteur qu'il appartient de montrer l'exemple.



Discussion du panel sur l'avenir de la mobilité

Minister Errazuriz et Scott Belcher

En ce qui concerne les nouvelles cartes de post-paiement, les pouvoirs publics pourraient avoir à collaborer à l'échelle internationale pour obtenir des banques qu'elles couvrent les risques financiers liés à l'utilisation de leurs cartes dans les transports en commun d'agglomérations de toute taille, pour le confort des voyageurs et le bénéfice de leurs réseaux de transport. ■



Les téléphones portables sont de plus en plus utilisés pour la billettique

Youngwoon Park explique le fonctionnement de la carte à puce



De la chaîne aux flux logistiques : pour une logistique sans rupture

Avec la mondialisation sont apparus des modèles économiques tirant parti des nouvelles possibilités pour développer des avantages comparatifs. Les avancées technologiques et les investissements infrastructurels ont fait reculer les coûts du transport et la durée moyenne des parcours. L'ouverture de nouveaux marchés et le rapprochement continu des modèles économiques aux quatre coins du monde ont rendu les échanges plus complexes, les transformant en un flux constant de marchandises : la « chaîne logistique mondiale ». Les membres de ce panel ont échangé leurs vues sur cette évolution et sur les facteurs essentiels d'une croissance économique durable.

Les chaînes logistiques mondiales et les réseaux de transport forment le système nerveux de l'économie mondiale car ils activent les échanges, la consommation et la croissance économique. Ils sont plus que jamais régis par le principe des flux tendus. Le temps est devenu un facteur crucial depuis que la ponctualité des arrivages l'a emporté sur la traditionnelle constitution des stocks de composants. L'élargissement des relations commerciales s'est traduit par le gonflement des volumes de marchandises, lesquelles voyagent plus loin par des voies de plus en plus complexes et interdépendantes.

Le resserrement des interconnexions sectorielles dans l'économie mondiale a certes permis de gagner en productivité, mais il a aussi facilité la propagation des contrecoups des chocs extérieurs.

L'effondrement des échanges qui a accompagné la crise de 2007-08 a eu pour singularité de survenir de manière synchrone dans le monde entier. La dimension planétaire des chaînes logistiques implique que le moindre phénomène voit ses effets multipliés à chaque stade de la production. Grâce au progrès des technologies de l'information, elle signifie également que les producteurs de différentes régions réagissent rapidement aux changements des conditions du marché, où qu'ils interviennent. La complexité du cadre économique moderne et l'expansion des chaînes logistiques mondiales imposent de définir de nouvelles lignes directrices pour assurer les performances voulues. L'instabilité des marchés mondiaux et la variabilité de la consommation exigent de configurer les chaînes logistiques pour synchroniser au mieux l'offre et la demande.

La lenteur des chaînes logistiques, une source de problèmes

Les pouvoirs publics reconnaissent que des chaînes logistiques efficaces sont stratégiquement importantes pour la croissance économique. En témoigne l'intérêt prioritaire que de nombreux pays accordent à l'investissement dans les infrastructures névralgiques de transport, même en période de grande tension financière. Ainsi, les Ministres des pays membres de l'APEC ont approuvé un objectif général de 10 % à l'horizon 2015, s'agissant d'améliorer les délais, les coûts et la fiabilité dans le transport international de marchandises.

Face à l'instabilité des prix pétroliers, au tassement de la demande et à la pression accrue en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, un grand nombre de compagnies maritimes ont réduit les vitesses d'exploitation de leur flotte (navigation à vitesse réduite, dite *slow steaming*).

Selon **Ron Widdows**, le ralentissement est un problème majeur dans la chaîne logistique. Les entreprises se trouvent en effet confrontées à des problèmes qui affecteront durablement le secteur de la logistique, la conséquence la plus grave étant l'incapacité de respecter les délais de livraison. Cela a également des répercussions sur les stocks car lorsque

Le
Panel



Peter van Laarhoven
Directeur Développement
commercial, Schiphol Group,
Pays-Bas



Oral Erdoğan
Conseiller auprès
du ministre des Transports,
des Affaires maritimes
et des Communications,
Turquie



Jeff Langefeld
Vice-président,
Logistique internationale,
Walmart,
États-Unis



**Catharina
Elmsäter-Svärd**
Ministre des Infrastructures,
Suède



Melinda Crane
Modératrice



Ron Widdows
PDC, Rickmers Holdings,
Allemagne, et Président du
World Shipping Council

les entreprises ne peuvent pas obtenir des pièces à temps, elles doivent emmagasiner des quantités plus importantes (ce qui coûte cher). Une mauvaise information sur les retards aggrave le problème pour les propriétaires des marchandises, qui ne peuvent pas être sûrs de leur calendrier de livraison.

Les entreprises et les logisticiens doivent s'adapter, soit en revoyant leur mode opératoire, soit en constituant des stocks régulateurs de composants et de biens finis. Les entreprises doivent également ajuster la gestion de leurs chaînes logistiques.

Importance accrue de la fiabilité

Dans la nouvelle configuration des échanges internationaux, les délais et leur respect jouent un rôle de plus en plus important, ce qui encourage la fiabilité dans les transports. Outre la vitesse, la prévisibilité est une caractéristique clé de la chaîne d'approvisionnement. Bien que nous soyons attachés à la vitesse, nous passons le plus clair de notre temps à rendre la chaîne logistique prévisible, explique **Jeff Langefeld**. Le moindre retard est susceptible d'avoir un effet « ricochet » ou « boule de neige » sur d'autres activités ou étapes de la chaîne logistique. Bien que conçue de manière à

limiter sa vulnérabilité aux événements isolés, elle peut tout du long subir les contrecoups d'un retard d'expédition. Le transport constitue un maillon de la chaîne, or il suffit qu'un seul maillon se brise pour rompre toute la chaîne : un poste de télévision auquel il manque encore une pièce est un produit incomplet, par conséquent intransportable et invendable.

Desserte des ports et de l'arrière-pays

L'essor des échanges a entraîné une croissance rapide du trafic dans un grand nombre de ports. Les connexions vers l'arrière-pays occupent une place de plus en plus centrale dans la compétitivité des ports et l'efficacité globale de la chaîne logistique.

Une desserte routière, ferroviaire et fluviale de qualité étend considérablement le rayonnement des ports. D'où l'importance d'investir dans les pôles intermodaux. Ceux capables de gérer d'importants volumes offrent les services essentiels – comme l'entreposage et même le traitement des formalités douanières – dans des « ports secs », loin du front de mer sujet à des contraintes. Une concurrence effective et l'accès coordonné aux installations portuaires essentielles, en particulier



“Ce n’est pas de savoir comment les marchandises arrivent sur les rayons qui intéressent les gens, mais de recevoir un service de qualité.”

Catharina Elmsäter-Svärd



pour les opérateurs ferroviaires, sont déterminants pour faire face au volume croissant du trafic international.

Si le débat sur la connectivité intermodale fait une grande place aux ports, il porte également sur l’acheminement des marchandises jusqu’aux clients finals, d’une zone métropolitaine à l’autre, étape qui constitue souvent le dernier maillon de la chaîne logistique mondiale et le plus important pour l’efficacité de celle-ci. De l’avis d’**Oral Erdoğan**, les systèmes portuaires devraient s’inscrire dans le plan d’équipement régional. Tout cela doit aboutir à un service de transport sans rupture car, comme le fait remarquer la Ministre **Elmsäter-Svärd**, ce n’est pas de savoir comment les marchandises arrivent sur les rayons qui intéressent les gens, mais de recevoir un service de qualité.

Choisir les solutions les plus accessibles

Un des principaux enjeux des pouvoirs publics consiste à mettre en place des mécanismes d’incitation en faveur de solutions rentables, c’est-à-dire celles qui permettent d’obtenir au meilleur coût un niveau donné d’amélioration dans la chaîne logistique. L’objectif est de faire en sorte que les options les moins efficaces ne soient pas retenues, que la décision appartienne au fournisseur ou à l’utilisateur du réseau, sachant que l’un et l’autre sont à même d’apporter des améliorations. On aurait tort de penser que celles-ci doivent systématiquement émaner des fournisseurs d’infrastructure (ou de services), ou encore des

pouvoirs publics. Il arrive que les utilisateurs de réseaux soient les mieux placés pour améliorer de façon économique la chaîne logistique.

Cela dit, les chaînes logistiques revêtent une dimension internationale et intermodale. Les États peuvent renforcer la connectivité entre les pays, les régions, les secteurs et les modes en prenant les mesures d’harmonisation et de normalisation requises. Une solution consiste par exemple à développer les infrastructures et à prendre des dispositions réglementaires en vue d’accélérer le trafic, notamment en ce qui concerne les formalités douanières et les flux d’information. Une infrastructure de qualité permet d’étendre le rayonnement des ports et d’améliorer la desserte de façon considérable. L’administration centrale peut y concourir en décidant d’engager des investissements stratégiques au profit des liaisons névralgiques. Dans des économies émergentes, comme la Turquie et l’Inde, les autorités investissent massivement en vue d’améliorer la desserte de leur arrière-pays et les chaînes logistiques, mais, selon la Ministre Elmsäter-Svärd, là où les systèmes de transport sont déjà bien développés, il faut d’abord s’assurer que les infrastructures en place fonctionnent conformément à leur objet avant d’en édifier de nouvelles.

Le rôle de l’information

Différents outils permettent d’informer les usagers sur l’état du réseau, de façon à compenser son manque de prévisibilité. La fourniture de



Ordal Erdoğan expose son point de vue

Ron Widdows s'adresse au panel Pour une logistique sans rupture

renseignements peut constituer un moyen rentable de rendre la chaîne logistique plus efficace. D'où la nécessité de disposer d'informations de meilleure qualité sur la circulation des biens, d'un bout à l'autre de la chaîne, laquelle deviendra ainsi plus « intelligente » et plus dynamique. Développer les données pour mieux localiser les marchandises en différents points de la chaîne est un moyen d'en accroître sensiblement les performances. La transparence des données est également cruciale pour réduire l'empreinte carbone des activités de transport.

Les pouvoirs publics peuvent apporter leur concours à l'élaboration de systèmes d'information ouverts, comme aux Pays-Bas, avec la Neutral Logistics Information Platform. Cette plateforme s'appuie sur les systèmes actuels de la communauté portuaire pour renseigner les opérateurs de transport et leur clientèle. Dans l'avenir, elle permettra aux entreprises et aux autorités de communiquer suivant une procédure normalisée.

La diffusion des données dépend du bon vouloir des sociétés de les communiquer, ce qu'elles font à condition d'y trouver un intérêt. Si ce n'est pas le cas, elles ne se prêteront pas à l'exercice, à moins d'y être obligées par les pouvoirs publics. Dès lors que l'on parviendra à définir et à normaliser une série d'indicateurs clés sur lesquels reposent les décisions industrielles et les choix d'investissement, le risque que les données sensibles des entreprises nécessaires à l'établissement de ces indicateurs ne soient

détournées suscitera probablement moins d'inquiétude.

La tâche ne cesse de se compliquer pour les États, qui doivent gérer les risques dans l'ensemble de la chaîne logistique et des réseaux de transport à l'échelle mondiale. Étant donné les implications politiques, économiques et liées à la sécurité qui résultent d'une action réglementaire dans des conditions aussi complexes, il a fallu trouver de nouvelles formes de collaboration entre les secteurs public et privé.

Une plateforme pour les parties prenantes

Un décalage existe entre la recherche universitaire et ce qui se pratique sur le terrain. Une manière d'y remédier consiste à donner au secteur un rôle de premier plan dans la définition des missions de la recherche, comme dans le cas de l'institut Logistics Top, aux Pays-Bas. Ce type de plateforme offre également un cadre propice pour étudier les moyens les plus efficaces de renforcer la connectivité et la fiabilité des chaînes logistiques et pour définir les responsables de leur mise en application (pouvoirs publics, compagnies maritimes, transporteurs, etc.).

Le panel a appelé tous les acteurs (les pouvoirs publics, le secteur et le milieu universitaire) à travailler ensemble, à tous les niveaux, pour rendre la chaîne logistique encore plus efficace et pour définir les priorités de la recherche, étant de plus en plus admis que la logistique est la priorité absolue de la politique des transports. ■

Faciliter les échanges mondiaux : connectivité transfrontalière

Le commerce international stimule le développement économique, crée des emplois et améliore la qualité de vie. Par essence, les transports occupent une place centrale dans ces échanges. Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, la circulation transfrontalière des biens et des personnes ne cesse de s'intensifier. Des systèmes et réseaux de transport bien connectés et efficaces favorisent la fiabilité et la continuité, l'expansion du commerce transfrontalier et la prospérité.

L'attente aux frontières

Malgré son importance pour l'efficacité des échanges, le franchissement des frontières reste le point noir des transports. Bien que les formalités ne cessent d'être simplifiées dans le souci de réduire la durée de passage aux frontières et les coûts connexes, le temps d'attente demeure très long un peu partout dans le monde.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, tous les pays ont renforcé leur régime de sûreté des transports, durcissant notamment les contrôles aux postes frontières. Les volumes de trafic n'en ont pas moins continué de croître, tout comme l'encombrement et l'attente aux frontières, souvent au détriment du commerce transfrontalier. En moyenne, une journée perdue en transit se traduit par une diminution des échanges de plus de 1 %. À l'échelle mondiale, ces retards occasionnent des pertes considérables, estime **Andreas Kopp** de la Banque mondiale : un retard de dix jours réduit le revenu national de 1.25 % en moyenne.

Au Canada, explique le Ministre **Denis Lebel**, dans les jours qui ont suivi les attentats du 11 septembre 2001, notre réseau interconnecté

de commerce et de transport (entre le Canada et les États-Unis) s'est trouvé en difficulté. Un engorgement s'est produit à la frontière, avec de lourdes conséquences. Pendant plusieurs jours, les poids lourds sont restés bloqués aux principaux postes frontières sur des dizaines de kilomètres. Ces embouteillages et retards ont mis en péril notre économie. Les craintes pour la sûreté éprouvées de l'autre côté de la frontière ont entraîné un resserrement des contrôles alors que le trafic continuait de s'amplifier.

Pere Padrosa, président de PADROSA Grup, souligne que dans le transport routier, l'attente aux frontières représente 40 % du temps passé sur la route de la soie. Bien souvent, ajoute le ministre adjoint lituanien des Transports, Raimvydas Vastakas, les camions doivent patienter une semaine à la frontière qui sépare la Lituanie de la Russie. Ces délais pèsent fortement sur les coûts d'exploitation. En outre, l'immobilisation aux frontières n'est pas sans présenter des risques pour la sécurité et la sûreté des chauffeurs et des cargaisons.

Les causes

Le protectionnisme est l'une des causes de cette longue attente aux frontières. Son allongement actuel, souligne la Ministre suisse des Transports, **Doris Leuthard**, s'explique entre autres par le retournement de la conjoncture : en période de ralentissement économique, il arrive que les pays se replient dans une position plus protectionniste, favorisant dans une moindre mesure la libre circulation transfrontalière et imposant des mesures protectionnistes sur leurs marchés locaux. L'idée d'ouvrir les frontières entre les pays développés et ceux en développement peut aussi être jugée dénuée d'intérêt en raison d'un risque de concurrence déloyale dans les secteurs et sur les marchés du travail.

L'absence de coopération entre les différentes administrations d'un pays constitue une deuxième cause. Bien souvent, chaque organisme ou département poursuit ses objectifs isolément. Par exemple, le ministère des Transports a généralement pour mission d'améliorer les réseaux

Le Panel



Andreas Kopp
Économiste principal
spécialiste des transports,
Banque mondiale



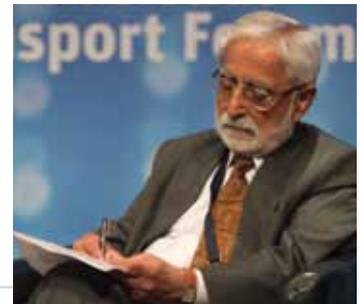
Kamen Kitchev
Vice-ministre des
Transports, des Technologies
de l'information et des
Communications,
Bulgarie



Gaozhang Zhu
Directeur du Contrôle et de
la Facilitation, Organisation
mondiale des douanes



Doris Leuthard
Conseillère fédérale,
Département fédéral
de l'environnement,
des transports, de l'énergie
et de la communication,
Suisse



K.L. Thapar
Président, Asian Institute of
Transport Development,
Inde



Denis Lebel
Ministre des Transports,
de l'Infrastructure
et des Collectivités,
Canada



Conny Czymoch
Modératrice



Pere Padrosa
Président, Grup PADROSA,
Espagne

de transport sur le plan matériel ainsi que le cadre réglementaire pour permettre aux personnes et aux biens de circuler rapidement et efficacement, tandis que les douanes et le ministère de l'Intérieur, qui sont habituellement chargés des questions de l'immigration et de la sûreté nationale, ont des objectifs et responsabilités très différentes. Pour que des liens existent entre ces diverses fonctions, de sorte que le contrôle aux frontières s'effectue dans des délais courts et sans interruption, il faut absolument que l'ensemble des parties prenantes fassent preuve d'une grande volonté politique.

Le manque de coordination et d'homogénéité des procédures entre pays voisins ou à l'échelle régionale contribue lui aussi à la lenteur des formalités transfrontalières. La coopération régionale, notamment au travers des postes de contrôle conjoints ou juxtaposés, reste primordiale pour accroître l'efficacité du passage aux frontières.

Bien souvent, les services ne dialoguent pas entre eux. Il est nécessaire qu'ils nouent des liens de coopération étroite et qu'ils consultent aussi les acteurs non gouvernementaux et la profession, insiste le Ministre adjoint **Kamen Kitchev**, de la Bulgarie. « Une bonne coopération entre voisins est cruciale pour réussir », ajoute-t-il en faisant allusion au récent projet d'infrastructure frontalière engagé avec succès entre la Turquie et la Bulgarie.

K.L. Thapar fait remarquer que, dans beaucoup de pays en développement, les frontières artificiellement tracées entre des zones qui ont toujours entretenu des liens contribuent à la pauvreté et exacerbent l'insécurité dans la région frontalière. Les contrôles que l'on tente d'imposer aux frontières s'accompagnent de formalités administratives longues et compliquées. Cela se traduit par des flux considérables d'échanges transfrontaliers informels, ce qui, par ricochet, alimente la corruption et la criminalité dans les régions frontalières.

Les solutions possibles

Sans une volonté politique forte, on ne saurait obtenir la simplification des formalités nécessaire pour réduire le délai de passage des frontières. D'après Doris Leuthard, « l'intérêt économique » est l'argument le plus à même de convaincre les politiciens de soutenir les mesures de nature à accroître l'efficacité des postes frontières.

« À partir du moment où les négociants respectent davantage les règles, le passage en douane peut s'assouplir »

Gaozhang Zhu

Pour illustrer les solutions envisageables, Denis Lebel explique que le Canada et les États-Unis, qui sont deux des plus grandes puissances commerciales du monde, ont entrepris conjointement de moderniser l'infrastructure frontalière matérielle, de rationaliser les formalités et les chaînes logistiques et d'améliorer la prise en compte de la sûreté au moyen d'investissements ciblés et d'une utilisation stratégique des technologies. Le plan d'action « Par-delà la frontière », sur lequel repose cette initiative, porte sur quatre grands domaines :

1. Agir tôt pour éliminer les menaces.
2. Faciliter le commerce, la croissance économique et l'emploi.
3. Tirer parti de la bonne exécution des programmes d'application transfrontalière de la loi.
4. Renforcer l'infrastructure essentielle et la cybersécurité à la frontière.

En complément, le Plan d'action du Conseil de coopération en matière de réglementation a été mis en œuvre dans l'objectif d'aligner les principes de la réglementation dans différents domaines, comme l'agriculture et l'alimentation, les transports et l'environnement (<http://actionplan.gc.ca/fra>). Il va permettre de renforcer l'harmonisation réglementaire ainsi que d'atténuer les obstacles aux frontières et de faire baisser les coûts. Il convient néanmoins de souligner, comme le rappelle K.L. Thapar, qu'il arrive de rajouter des couches de réglementation au nom de l'harmonisation. C'est justement pour éviter cela qu'au Canada, précise Denis Lebel, dès qu'un nouveau texte réglementaire est adopté, un autre est supprimé.

Si les décideurs et les autorités gouvernementales sont tenus de redéfinir l'action à mener aux frontières pour y réduire l'attente et améliorer l'efficacité, il incombe aussi sur le terrain, aux négociants et aux transporteurs, la responsabilité commune de concourir à la réalisation de cet objectif en se conformant aux règles et règlements applicables. Le plus souvent, pour limiter le délai de passage à la frontière, les autorités douanières mettent en pratique les principes de la gestion des risques au lieu d'effectuer la totalité des contrôles. La rigueur de ces derniers dépend en grande partie de la discipline des négociants et transporteurs.

« À partir du moment où les négociants respectent davantage les règles, le passage en douane peut s'assouplir », conclut **Gaozhang Zhu**, Directeur du Contrôle et de la Facilitation à l'OMD. ■

Le vice-ministre Kitchev s'exprime lors du panel "Faciliter les échanges mondiaux : connectivité transfrontalière"





Le ministre
Lebel écoute
Pere Padrosa

“... il arrive de rajouter
des couches de réglementation
au nom de l’harmonisation.”

K.L. Thapar

DISCOURS INTRODUCTIF

Angel Gurría

Les transports au service de la croissance



Mesdames et Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs,

C'est un plaisir que d'être des vôtres dans cette belle ville de Leipzig pour le Sommet 2012 du Forum International des Transports. Il est vital d'entretenir le dialogue et la coopération à l'échelle internationale, surtout en période de crise et plus particulièrement dans le secteur des transports, qui constitue l'appareil circulatoire de nos économies.

Ce Sommet intervient dans un contexte d'incertitude prolongée. D'après la dernière Évaluation intérimaire des Perspectives économiques de l'OCDE, bien que nous commençons tout juste à nous éloigner du précipice, le chemin vers la reprise n'en demeure pas moins périlleux. La croissance s'affermite en Amérique du Nord et au Japon, mais reste fragile en Europe. Le chômage se maintient à un niveau élevé et continue de s'aggraver dans de nombreux pays, tandis que le danger des dettes souveraines persiste dans la zone euro. La croissance du commerce mondial est atone et les marchés émergents manifestent à leur tour des signes de ralentissement. Le protectionnisme menace et les inégalités continuent de se creuser.

Nos pays doivent redoubler d'efforts pour stimuler la reprise et installer durablement une croissance durable. Vu la marge de manœuvre très limitée dont dispose la politique budgétaire et monétaire, l'OCDE a recommandé de penser « structurel », « social » et « vert ». De plus, dans des études récentes, l'Organisation a expliqué comment les réformes et politiques structurelles pouvaient procurer des avantages économiques et sociaux à court terme tout en posant les fondations d'une croissance durable à long terme. S'il y a un secteur dans lequel les réformes structurelles, l'innovation et les technologies intelligentes peuvent avoir une

influence décisive sur la croissance et l'emploi, c'est bien celui des transports.

Le défi du secteur des transports : penser sans rupture !

Le secteur des transports nécessite une mutation rapide et radicale. L'édition 2012 des Perspectives des transports décrit l'essor de la demande de services de transport qui est attendu pour les prochaines années : en 2050, le volume mondial du trafic voyageurs pourrait être 2 à 2.5 fois plus important qu'aujourd'hui, proportion qui atteindra probablement 3.5 dans les pays hors OCDE, tandis que celui du fret pourrait plus que tripler.

Les activités de transport sont déjà une source importante d'émissions de CO₂ puisque 23 % émanent de la combustion. Or ce chiffre pourrait s'élever à 27 % à l'horizon 2050. D'après les projections récemment publiées dans les Perspectives de l'environnement à l'horizon 2050, si aucune mesure n'est prise dans l'immédiat, les émissions de gaz à effet de serre auront crû de 50 % à cette date, ce qui aura des effets désastreux sur le niveau de vie de la population mondiale.

Ces perspectives mettent en évidence les grands défis à relever dans le secteur des transports. Comment faire face à une demande en hausse quand les fonds sont limités et les réseaux de transport déjà surchargés ? Comment assurer la mobilité d'une population urbaine de plus en plus importante et répondre à ses besoins infrastructurels sans mettre davantage en péril notre planète ? Comment faire en sorte que les décisions que nous prenons aujourd'hui n'enferment pas l'infrastructure dans un schéma non durable à terme ?



23%

Part des émissions de CO₂ imputables au secteur des transports

\$40 milliards

D'après les estimations de l'OCDE, c'est le montant des gains socio-économiques qu'une réduction des coûts de transaction liés aux échanges de l'ordre de 1 % permettrait d'obtenir.

9.7%

D'après les estimations de la Banque mondiale, c'est le niveau de l'augmentation des échanges mondiaux qui résulterait d'une amélioration de moitié des capacités globales de facilitation des échanges.

Le thème de la séance d'aujourd'hui est particulièrement d'actualité puisque l'adoption du paradigme des transports sans rupture permet d'aborder ces défis suivant une approche intégrée.

Effacer les ruptures, c'est mieux relier les personnes, les marchés et les idées ; c'est faciliter la circulation des marchandises, comme avec la nouvelle liaison de fret ferroviaire longue de 12 000 km qui relie l'Allemagne et la Chine ; et c'est améliorer l'urbanisme de sorte que les modes d'occupation des sols facilitent la mobilité durable.

La connectivité des transports relève aussi de l'équité car elle facilite l'accès à l'emploi au travers de solutions multimodales de qualité et de services porte-à-porte.

Pour que les transports servent les priorités d'une croissance durable à long terme, la voie à suivre est celle de la connectivité totale.

Des transports sans rupture facilitent les échanges

La contribution la plus décisive que les transports sans rupture apportent à la croissance concerne les échanges. Les chaînes de valeur mondiales mettent en exergue l'importance des services de transport, dont nous devons favoriser l'ouverture. Encore faut-il pouvoir mesurer cette ouverture et définir ce qui fonctionne et ne fonctionne pas du point de vue de la réglementation. Je me réjouis de ce que l'Indice de restrictivité des échanges de services, récemment mis en chantier par l'OCDE, vous permette d'évaluer le degré d'ouverture des régimes de services de transport.

La suppression des obstacles aux frontières bénéficierait grandement à la continuité des chaînes logistiques. S'il était seulement possible d'améliorer les procédures de douane et de sécurité, les échanges augmenteraient de 10 % à l'échelle planétaire, ce qui ferait croître le PIB mondial de 400 milliards de dollars.

Les frontières peuvent nuire au commerce. Il n'en existe pas moins des services de douanes efficaces dans le monde. Par exemple, l'an dernier en Australie, dans 99,98 % des cas, le passage de la cargaison durait un quart d'heure maximum après la présentation des documents électroniques d'importation. Malheureusement, cet exemple d'excellence tranche avec la lenteur, l'obsolescence et, en toute franchise, l'amateurisme qui caractérisent encore les formalités en vigueur aux frontières de certains de nos pays et dans beaucoup de nos ports.

La continuité des chaînes logistiques dépend également de la qualité de l'infrastructure. Je crois savoir que nos hôtes allemands, Singapour,

la Suède et les Pays-Bas se disputent le titre de champion du monde de la logistique. Les nouveaux chiffres sur les performances des systèmes logistiques nationaux ont été présentés ici même hier et, espérons-le, tous les pays membres seront dans la course pour figurer au sommet du palmarès.

Des transports sans rupture au service de la croissance verte

La recherche de la connectivité totale peut aussi favoriser une croissance plus durable et plus respectueuse de l'environnement.

Pour faire baisser fortement les émissions de gaz à effet de serre produites par les transports, il faudra réduire l'intensité de carbone des déplacements. Il s'agit notamment, sur le plan énergétique, d'affranchir les transports du pétrole et, pour ce faire, d'intensifier l'intégration des réseaux de transport et d'électricité. D'après les estimations de l'AIE, l'essor des véhicules électriques pourrait abaisser d'environ 12 % le niveau des émissions de CO₂ imputables aux transports à l'horizon 2050, même si les réductions seront surtout le fait des économies de carburant obtenues grâce à l'amélioration des véhicules classiques.

La technologie est primordiale pour réduire les émissions, mais elle n'y suffira pas. Nous devons convaincre les usagers d'adopter des habitudes de mobilité moins énergivores, c'est-à-dire plus écologiques, mais aussi, dans bien des cas, simplement plus judicieuses. Par exemple, il faudrait opter plus souvent pour le bus ou le train au lieu de prendre systématiquement la voiture. Le Japon, la Suisse et les Pays-Bas sont des modèles d'intégration modale qui suscitent l'admiration, mais on peut aussi citer de nombreux autres exemples de réussite partout dans le monde, des stations de correspondance intermodales de Madrid aux navettes ferroviaires de l'aéroport de Francfort.

Pour aller plus loin : le rôle des pouvoirs publics

En période de pressions budgétaires et d'austérité, les ministres des Transports doivent faire preuve d'une plus grande créativité dans leur réflexion sur la manière d'investir dans l'avenir. Je voudrais vous faire part ici de quelques idées.

Premièrement, les efforts déployés pour réformer le cadre réglementaire peuvent d'emblée profondément changer la donne. Nous voyons aujourd'hui les immenses potentialités qu'offre l'ouverture à la concurrence directe de l'exploitation du réseau ferré dans les services de train à grande vitesse en Italie.

Angel Gurría présente
le résultat de travaux
de l'OCDE



De droite à gauche : Norman Baker
(UK), Zhenglin Feng (Chine), Rüdiger
Grube (Deutsche Bahn) et Michael Kloth
(Forum International des Transports)



Il est indispensable d'améliorer la planification et la coordination entre les administrations et les ministères pour articuler plus efficacement les modes de transport, offrir des services mieux connectés et faciliter la participation du secteur privé. L'intégration et la coordination des politiques sont primordiales pour assurer la connectivité dans les transports et les engager sur la voie de la croissance verte.

Deuxièmement, le fait d'envisager les transports en termes de connectivité et de système permet de prendre des décisions d'investissement judicieuses et très rentables pour une mise initiale modeste. Ainsi, à Londres, la carte à puce Oyster, utilisable dans l'ensemble du réseau de transport en commun, a considérablement accéléré et fluidifié l'accès au service. Elle est désormais utilisée dans environ 90 % des déplacements effectués en métro. Aujourd'hui, une nouvelle génération de cartes de paiement sans contact, proposées par les banques, permet d'emprunter le réseau de transports publics de toutes les villes d'un pays. Les smartphones jouent aussi un rôle : ils servent déjà de mode de paiement pour les déplacements en bus et en métro en Corée, au Japon, à Hong Kong et à Singapour, et, plus classiquement, pour les services d'enregistrement aux aéroports.

Troisièmement, même si le bon fonctionnement des systèmes de paiement par carte à puce et smartphone dépend largement du secteur privé, les pouvoirs publics ont la responsabilité essentielle de faciliter la conclusion d'accords sur le partage

des recettes entre les entreprises de transport qui permettent l'interopérabilité des cartes à puce. Ils peuvent également imposer l'interopérabilité comme condition à l'octroi des concessions de services publics de transport.

C'est en pensant et en agissant en termes de connectivité totale que nous devrions aborder dorénavant nos enjeux économiques.

L'amélioration de la connectivité dans les transports est fondamentale pour tirer la croissance, tout particulièrement à travers les échanges, et nous aidera à faire des choix d'investissements judicieux, propices à une croissance plus respectueuse de l'environnement.

La connectivité des transports peut améliorer le quotidien de tous nos concitoyens, notamment leur accès à l'emploi et à la formation.

Effacer les ruptures dans les transports fait donc partie de notre cœur de métier à l'OCDE, où nous avons comme objectif « des politiques de transport meilleures pour une vie meilleure ». Je vous souhaite un Sommet aussi agréable que fructueux et « bien connecté » !

”

Angel Gurría

Secrétaire général
Organisation pour la Coopération
et le Développement Économique (OCDE)

Les transports au service de la croissance : développer la connectivité

Les conditions macroéconomiques se sont grandement détériorées depuis 2008 et, avec elles, les perspectives de croissance. Dans beaucoup de pays, les décideurs se trouvent confrontés au dilemme de devoir réduire la dette tout en investissant dans le potentiel national de croissance à long terme. Les transports facilitent la croissance économique et ce d'autant plus lorsqu'ils sont particulièrement connectés et efficaces. Cette séance a passé en revue les moyens de mobiliser les potentialités du secteur au profit d'une reprise durable de l'économie.

Le Secrétaire général de l'OCDE, **Angel Gurría**, donne le ton au débat en expliquant, dans son allocution d'ouverture, que l'action en faveur de « transports sans rupture » permettra d'avancer vers la reprise économique, laquelle fait cruellement défaut à un moment où la marge de manœuvre de la politique monétaire et budgétaire traditionnelle se trouve très limitée. La contribution la plus directe et la plus décisive que les transports sans rupture apportent à la croissance tient à leur rôle dans les échanges. Les chaînes de valeur mondiales mettent en exergue l'importance des services de transport, dont nous devons favoriser l'ouverture. La suppression des obstacles aux frontières bénéficierait grandement à la continuité des chaînes logistiques. S'il était seulement possible d'améliorer les procédures de douane et de sécurité pour les porter au niveau le plus élevé de la région, les échanges augmenteraient de 10 % à l'échelle planétaire, ce qui ferait croître le PIB mondial de 400 milliards de dollars.

La recherche de la connectivité totale peut aussi aider la croissance à suivre une voie plus viable et plus respectueuse de l'environnement. Selon les Perspectives des transports du Forum International des

Transports le trafic voyageurs mondial sera multiplié par 2 à 2.5 à l'horizon 2050. Le volume du fret pourrait tripler. Il est nécessaire d'agir pour limiter les retombées négatives de cette évolution, notamment sur la santé, l'environnement et le climat. La technologie est primordiale pour réduire les émissions, mais elle n'y suffira pas. L'adoption du paradigme de la connectivité totale dans les transports facilite la mise en place de systèmes de mobilité plus équilibrés et, pour peu que l'action des pouvoirs publics soit bien orientée, plus sobres en carbone.

Des transports sans rupture pour une croissance plus verte

Dans certains cas, l'efficacité des politiques en faveur de la connectivité dépend moins de l'importance des ressources attribuées que d'une réforme institutionnelle. Cela ne facilite pas forcément les choses, mais renforce l'attrait de ces politiques en ces temps de tension budgétaire. Ainsi, il est largement établi que l'engagement d'une réforme de la réglementation des transports peut avoir une influence décisive sur la rentabilité du secteur ainsi que sur sa capacité à innover et à répondre à la demande des consommateurs.

Il est indispensable d'améliorer la planification et la coordination entre les administrations et les ministères pour articuler plus efficacement les modes de transport et offrir des services mieux connectés. L'intégration et la coordination des politiques sont primordiales pour assurer la connectivité dans les transports et les engager sur la voie de la croissance verte. Enfin, envisager les transports en termes de connectivité et de système permet de prendre des décisions d'investissement judicieuses et très rentables pour une mise initiale modeste, qui auraient été plus difficilement concevables dans le cadre plus traditionnel, c'est-à-dire monomodal, du processus décisionnel spécifique aux transports.

La situation de l'Irlande après 2008 illustre de façon plutôt rude le propos du Secrétaire général Angel Gurría. Partant du constat qu'il y a très peu d'argent public à investir dans les transports et que les sources de fonds privées se sont elles aussi taries, le ministre **Leo Varadkar** indique que c'est ce qui a incité les pouvoirs publics à adopter

Le
Panel



Doris Leuthard
Conseillère fédérale,
Département fédéral
de l'environnement,
des transports, de l'énergie
et de la communication,
Suisse



Norman Baker
Sous-secrétaire d'État
aux transports,
Royaume-Uni



Susan Kurland
Secrétaire adjointe
pour l'Aviation et
les Affaires internationales,
Ministère des Transports,
États-Unis



Rüdiger Grube
PDG,
Deutsche Bahn,
Allemagne



Yoshiyuki Kasai
Président et Directeur
représentant, Central Japan
Railway Company,
Japon



Leo Varadkar
Ministre des Transports,
du Tourisme et des Sports,
Irlande



Melinda Crane
Modératrice



Zhenglin Feng
Vice-ministre
des Transports,
Chine

une politique des transports plus intelligente, visant à préserver les systèmes en place et à les aménager à peu de frais, avec la billetterie intégrée, l'installation du wifi dans les réseaux de transports en commun, l'amélioration des services d'information aux voyageurs, etc. Ces types d'aménagement sont précisément ceux que requiert la connectivité totale et qui améliorent grandement la qualité des transports publics puisqu'ils contribuent à l'équilibre, voire la durabilité, du système de mobilité.

Une corrélation analogue entre connectivité et crise économique est observée aux États-Unis, où comme l'explique **Susan Kurland**, le principe du financement monomodal est en train d'être abandonné au profit d'une conception plus intermodale de la politique et du financement des transports dans le cadre de l'objectif stratégique général d'intégration et de durabilité des collectivités. Adoptée au lendemain de la crise au titre de la relance, l'American Recovery and Reinvestment Act de 2009 récompense aussi les initiatives novatrices, multimodales et multiterritoriales de nature à renforcer l'intégration

des politiques et des systèmes de transport. Les États-Unis s'appuient également sur la technologique pour accroître la productivité de l'infrastructure des transports, par exemple en encourageant le déploiement des systèmes de transport intelligents et du système de navigation NextGen dans l'aviation.

Ces améliorations technologiques nécessitent souvent une refonte des structures décisionnelles et organisationnelles, condition indispensable pour effacer les ruptures. En ce qui concerne la durabilité, l'accent mis sur le concept de « villes à vivre » et des initiatives comme le durcissement des normes CAFE montrent que, malgré la détérioration des conditions macroéconomiques, penser « vert » demeure un objectif d'action.

Au Royaume-Uni, continuer d'investir dans les transports pour garantir la croissance de demain et prendre en compte la dimension environnementale forment le noyau dur de la politique stratégique des transports. Comme l'explique **Norman Baker**, dans le contexte économique actuel, le Royaume-Uni ne peut pas se permettre de ne pas investir dans les transports. Les projets programmés seront donc

exécutés comme prévu, malgré la politique générale de coupes claires dans les dépenses publiques. Toutefois, les efforts ne s'arrêtent pas là. Guidée par une sensibilité accrue aux coûts, la recherche de connectivité totale aide à mettre en évidence des possibilités d'investissement hautement rentables. Par ailleurs, les autorités britanniques œuvrent de concert pour attirer les investisseurs privés dans le secteur des transports. En témoigne le mémorandum d'accord conclu entre le gouvernement et les fonds de pension britanniques, dont la fragmentation faisait jusqu'alors obstacle à l'investissement dans les transports.

Réforme de la gouvernance

Une action vigoureuse est menée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables au secteur des transports. Les mesures prises pour satisfaire l'importante demande ferroviaire – réouverture de lignes ou renforcement des capacités – ont pour effet d'améliorer la qualité du service tout en freinant la croissance des émissions. De même, les avantages fiscaux attachés aux véhicules électriques participent à la réalisation des objectifs de lutte contre les changements climatiques tout en renforçant la compétitivité des entreprises britanniques. Tout cela témoigne d'une volonté de doper la croissance et de « penser vert » au lieu de faire un arbitrage entre ces deux objectifs.

En Chine, où il s'exerce une pression nettement moindre sur les finances publiques, la conjoncture économique diffère grandement de celle de la plupart des économies de l'OCDE. En réaction à la crise de 2008, les autorités ont pris d'ambitieuses mesures de relance, en particulier dans les transports. Le Vice-ministre **Zhenglin Feng** fait remarquer que les besoins en investissement dans la connectivité sont encore très élevés, surtout dans les régions rurales, laissant entendre qu'il n'existe guère de risque de surinvestir ou d'investir trop tôt, autrement dit d'investir uniquement au nom de la relance, à l'encontre de la logique économique. De l'avis du Vice-ministre Feng, la Chine ne fait aucun compromis entre relance, croissance durable et investissement rationnel dans les transports. Alors que, dans les zones rurales, les besoins en investissement concernent principalement la connectivité, dans les zones urbaines, ils se recentrent sur l'intégration et l'optimisation des systèmes, une attention accrue étant portée à la sécurité, aux conséquences sur l'environnement, à la demande énergétique et à la congestion. Le douzième plan quinquennal chinois, qui couvre la période 2011-15, pose le principe de la planification intégrée de manière à assurer le déploiement d'un système de transport équilibré et sans rupture.

Vers des systèmes intégrés

Le système de transport suisse fait figure de modèle d'intégration et d'excellence. De même, la politique des transports helvétique se distingue par sa cohérence et par la vision à long terme autour de laquelle elle s'articule. La conseillère fédérale Doris Leuthard insiste sur la nécessité de poursuivre sur cette voie, en dépit des obstacles posés par les pressions budgétaires. Pour inscrire l'action publique dans une stratégie à long terme, il faut faire en sorte que le financement des transports ne soit pas assujéti à la fluctuation des crédits, susceptible d'intervenir d'année en année au gré des cycles politiques et économiques. Il y va de la durabilité de l'infrastructure, mais aussi de sa qualité, qui est fondamentale pour la compétitivité de la Suisse sur la scène internationale.

Ce besoin de cohérence et de stabilité est confirmé par **Rüdiger Grube**, pour qui Deutsche Bahn est autant un transporteur ferroviaire qu'un prestataire de services de mobilité et de logistique. La mobilité et la logistique ne relèvent pas d'un seul mode, mais d'un système intégré. Plus un système est interconnecté, plus grande est son efficacité. La crise économique accélère le passage vers l'intégration des réseaux car cette stratégie récompense la volonté d'améliorer les performances à peu de frais. Cette évolution est indispensable pour que le secteur parvienne à réduire son empreinte carbone. Les émissions dues aux transports continuant de croître alors qu'elles reculent dans d'autres secteurs, l'intervention des pouvoirs publics (au-delà de simples engagements) est nécessaire pour y mettre bon ordre. Les chemins de fer japonais illustrent parfaitement les bienfaits de l'intégration.

Yoshiyuki Kasai explique en quoi le train à grande vitesse Tokaido Shinkansen, qui répond à une demande importante et en hausse constante, s'intègre pleinement dans le réseau ferré urbain et le réseau du métro au service d'un rendement optimal. Le principe de la connectivité totale se retrouve dans le fondement de tous les éléments du système : le matériel roulant a été entièrement normalisé de manière à réduire les coûts et à accroître les performances du système, les horaires de train ont été établis de façon à être simples à comprendre, le passage des trains est très fréquent et ponctuel, ce qui limite les coûts occasionnés aux usagers en cas de retard et, dans la mesure du possible, les trains roulant à des vitesses différentes ne circulent pas sur la même ligne. La prochaine mise en service du train à grande vitesse Maglev permettra de répondre à la forte demande de services de qualité, par exemple en réduisant de moitié le temps nécessaire pour relier Tokyo et Osaka.

Discours du Vice-ministre Zhenglin Feng (Chine) lors de la séance plénière



Le Grand orateur Angel Gurría fait la synthèse de la discussion

Un auditoire attentif

L'infrastructure des transports peut être financée par les recettes de taxes générales ou spécifiques, fondées sur une assiette étroite ou large, ou bien par les redevances d'utilisation.

L'utilisation judicieuse de ces ressources, autrement dit le financement des projets, peut être confié à des acteurs privés ou publics. L'argent public venant à manquer, l'attention s'est tournée vers le secteur privé et, comme indiqué précédemment, la conjoncture économique qui règne depuis 2008 pousse des pays comme le Royaume-Uni à y recourir de plus en plus. Pour Lord **Gus Macdonald**, la clé du succès est d'associer financements public et privé car les besoins en investissement sont colossaux, le secteur privé a de l'argent à placer et il y a moyen de l'amener à surmonter sa réticence à investir dans les transports. Cependant, cet enthousiasme n'est pas universel, tout le monde ne jugeant pas possible, ni souhaitable, d'accroître la part du secteur privé dans le financement des transports parce que les conditions diffèrent d'un pays à l'autre et que les avantages et inconvénients d'une telle association ne sont pas perçus partout de la même manière.

Financement public et financement privé

Selon Rüdiger Grube, il est vital de compter sur l'appui vigoureux des décideurs et du secteur public pour obtenir la participation d'investisseurs privés, car, sans cet appui, les dimensions technique et politique de l'infrastructure des transports rendent

le risque trop élevé. À l'heure actuelle, les taux de rendement sont généralement trop bas pour que les investisseurs privés acceptent de supporter le fardeau que la réglementation fait peser dans les transports. Mme Leuthard fait remarquer qu'offrir la garantie de rendements satisfaisants aux yeux des investisseurs privés revient à imposer, à terme, une hausse des tarifs aux usagers. Tant que le secteur public pourra renoncer à un rendement financier et se concentrer sur des résultats moins matériels, de nature socioéconomique, il restera la source de financement la plus intéressante.

En Irlande, explique le ministre **Varadkar**, non contentes de revenir plus cher, les ressources privées arrivent à épuisement. M. Kasai doute qu'il soit possible de généraliser les partenariats public-privé. Si la solution du privé fonctionne au Japon, quoique la transition ait eu lieu non sans mal, ce résultat tient en partie au fait que la privatisation a permis de fixer un horizon stratégique à long terme en matière de gestion, ce qui, dans le secteur des transports, est une condition indispensable au succès d'un projet, du fait de la durée de vie de l'infrastructure. Il est possible que la faiblesse des recettes fiscales incite aussi à mettre en place des redevances d'utilisation ou des péages. Cependant, l'opinion publique y est souvent peu favorable, comme en Irlande. Par ailleurs, le Ministre adjoint Feng signale que les pouvoirs publics chinois ont décidé de supprimer progressivement les péages sur les routes express publiques. ■

Investir dans la connectivité : où, pourquoi, quand et comment ?

Selon les prévisions, les transports augmenteront considérablement en volume dans les prochaines décennies. Dans ses Perspectives des transports 2012, le Forum International des Transports estime que la mobilité des voyageurs sera multipliée par 2.5 à 3.5 à l'extérieur de la zone de l'OCDE, alors que dans les pays de l'Organisation, elle devrait progresser de 30 % environ entre 2010 et 2050. Les moteurs de cette expansion, plus puissants que l'effet atténuateur possible de l'urbanisation, sont la croissance démographique et la hausse du revenu par habitant. Les infrastructures actuelles ne suffiront pas pour faire face à de tels besoins de mobilité. Les participants à cette séance ont débattu des priorités de l'investissement dans la connectivité et de l'équilibre à trouver, alors que sévit la crise économique, entre les investissements nécessaires et l'impératif général de responsabilité budgétaire.

Les ports et aéroports d'entrée, ainsi que les liaisons permettant l'acheminement fluide des marchandises vers leur arrière-pays, jouent un rôle de plus en plus important dans l'économie, et le poids des grands centres urbains, qui sont des pôles d'activité économique très productifs, augmente avec la mondialisation. Le commerce mondial et les déplacements internationaux ont mis en difficulté certaines parties du système de transport, en particulier dans ces agglomérations. La solution passe par l'investissement dans la connectivité, qui consiste à faire en sorte que les

infrastructures clés des terminaux et des points d'accès soient construites au bon endroit et au bon moment pour satisfaire aux besoins de transport d'aujourd'hui et de demain.

Il convient de réfléchir aux décisions d'investissement dans l'optique des systèmes de mobilité, et non des différents modes et réseaux modaux. De fait, les systèmes de transport sans rupture sont étroitement interconnectés. Le degré de connectivité dépend des caractéristiques matérielles, managériales et institutionnelles du système. Au niveau modal, pour être efficaces, les réseaux doivent relier divers lieux entre eux et répartir les flux de trafic en utilisant juste la capacité suffisante pour assurer l'écoulement fluide du trafic tout en évitant des dépenses d'infrastructures excessives. L'interconnexion des différents modes nécessite des correspondances judicieusement situées et bien conçues. De plus, les systèmes de transport étant de plus en plus intégrés avec les réseaux d'énergie et de communication, leur conception et leur gestion deviennent plus complexes.

Les infrastructures stratégiques

Investir intelligemment dans la connectivité implique de concilier la prestation d'un service de qualité et la maîtrise des coûts d'investissement et d'exploitation. C'est là un objectif commun, mais les moyens de le réaliser varieront en fonction des conditions locales : l'état du système de transport en place, sa structure de gouvernance et les conditions-cadre, notamment le niveau de développement économique et les possibilités de financement.

Les décisions d'investissement dans les infrastructures de transport doivent donc viser à assurer la mobilité et le niveau de service requis pendant tout le cycle de vie de l'infrastructure concernée, de manière à optimiser les ressources utilisées.

Les administrations nationales ont un rôle important à jouer, tant à travers la mise en place de cadres de gouvernance et de règles de fonctionnement du marché que par leur engagement dans des processus de planification à long terme, notamment lorsque les infrastructures envisagées pour améliorer la connectivité sont de grande envergure.

Le Panel



Peter Hendy
Commissaire,
Transport for London,
Royaume-Uni



Vladimir Yakunin
Président,
JSC Russian Railways,
Russie



Siebe Riedstra
Secrétaire général,
ministère des Infrastructures et
de l'Environnement,
Pays-Bas



Koji Kuroda
Président, Japan Expressway
Company Limited,
Japon



Michael Clausecker
Membre du Conseil de direction,
Bombardier Transport,
Allemagne



Anthony Albanese
Ministre des Infrastructures
et des Transports,
Australie



Conny Czymoch
Modératrice

Le défi de l'urbanisation croissante

Peter Hendy rappelle qu'« une gestion efficace et planifiée des transports est décisive pour la survie des villes et pour leur expansion ». Les transports jouent un rôle crucial dans le fonctionnement de la ville. Ils donnent accès aux emplois, à la formation, aux entreprises, à leurs clients et à leurs fournisseurs. L'investissement dans la connectivité améliore la qualité de vie et aide les régions à affronter la concurrence dont l'emploi et la croissance sont l'enjeu sur la scène internationale.

La construction et l'entretien des infrastructures de transport dans les zones urbaines créent de la valeur pour l'ensemble de l'économie, et pas seulement pour les villes concernées. De fait, la survie des agglomérations passe par la connectivité. Les transports urbains, régionaux et à longue distance devront être beaucoup plus étroitement intégrés à l'avenir, et sans doute fusionneront-ils. L'investissement dans les transports et la connectivité qui en découle stimulent l'activité économique. C'est pourquoi il ne faut pas se laisser entraver par les difficultés économiques.

Les systèmes de transport collectif sont indispensables

L'urbanisation et le développement des mégapoles rendent d'autant plus nécessaires les systèmes

de transport en commun, compte tenu des limites de la mobilité automobile. Les problèmes sont particulièrement graves dans certaines économies émergentes, surtout en Asie, où les infrastructures doivent être modernisées, mais où les ressources sont limitées et l'automobile n'est plus une solution viable car la congestion est d'ores et déjà une contrainte majeure. Le transport ferroviaire, dont les marchés sont parmi ceux qui se développent le plus vite dans le monde, pourrait répondre aux besoins de mobilité, mais la connectivité dont les usagers du système de transport ont besoin fait encore défaut, et il faudra prendre des mesures pour l'améliorer. Des solutions réglementaires judicieuses, par exemple la tarification de la congestion ou la réglementation de l'accès des voitures aux centres urbains, sont indispensables pour favoriser une croissance durable des villes. Les exemples de Singapour, Londres et Stockholm attestent que la congestion urbaine peut être gérée de manière efficace par rapport aux coûts.

La planification de l'extension future des villes nécessite une stratégie globale des transports. Le système de transports publics doit être interconnecté, non seulement à l'intérieur des villes, mais aussi entre elles et avec leur périphérie. Les lignes ferroviaires suburbaines directement reliées aux lignes de métro, comme au Japon, offrent aux usagers des services sans rupture exemplaires. **Michael Clausecker** fait valoir

que « la connectivité est essentielle pour que la demande de transports publics augmente » et **Koji Kuroda**, abordant la question sous l'angle opposé, reconnaît que la mise en place des « systèmes de transport sans rupture a besoin de la croissance pour faire face aux besoins d'investissement ».

Des infrastructures vieillissantes

Élément fondamental du patrimoine national, les infrastructures de transport absorbent des investissements considérables et ont une durée de vie de 50 ans en moyenne. Elles réclament (sur les plans de l'entretien, de l'exploitation et du développement) une attention permanente parce qu'il faut remédier à leur détérioration ou les moderniser. Néanmoins, le financement de l'entretien des routes est souvent différé, en particulier dans les périodes de contraintes budgétaires, car le réseau ne devient pas immédiatement inutilisable s'il n'est pas entretenu. C'est une pratique qui n'a que des effets néfastes. Les leviers de la croissance sont les coûts et la productivité, qui sont mis à mal quand la qualité des infrastructures de transport baisse.

M. le Ministre **Anthony Albanese** fait ressortir que « ce qui compte, ce n'est pas seulement de construire de nouvelles infrastructures, mais aussi de mieux tirer parti des équipements existants ». Il devient de plus en plus important de mieux utiliser les capacités en place et d'interconnecter les modes de transport harmonieusement et sans rupture. Nombre de pays sont confrontés au problème du vieillissement des infrastructures, alors qu'il est essentiel de maintenir le niveau de service. Il apparaît de plus en plus clairement que l'investissement dans la connectivité ne devrait pas se centrer exclusivement sur les infrastructures nouvelles.

L'investissement dans les TIC

Le concept de mobilité s'affine dès lors que sur la connectivité reposant sur des actifs matériels traditionnels viennent se greffer les thématiques de l'information, de la communication et de la gestion en continu. L'intégration des systèmes de transport et de communication favorise une mobilité plus fluide car les usagers des transports ont plus aisément accès à des renseignements avant et pendant leurs déplacements. L'investissement ne doit pas se cantonner aux infrastructures classiques, mais cibler également les technologies de l'information modernes afin de faciliter les déplacements intermodaux.

La gestion et l'efficacité des infrastructures

existantes s'amélioreront aussi à la faveur de ces investissements. Les voyageurs, lorsqu'ils peuvent obtenir rapidement des informations fiables sur les services de transports publics, sont en mesure de planifier leur parcours en fonction des différents modes de transport. L'adoption de cartes de transport à puce renforce la connectivité car les voyageurs peuvent n'utiliser qu'une seule carte pour se déplacer en train, bus et tramway – aux Pays-Bas, ils peuvent le faire dans tout le pays. L'Inde procède actuellement à la mise au point d'un système universel analogue, et une nouvelle génération de cartes bancaires intelligentes laisse entrevoir la possibilité d'effectuer des paiements internationaux à un coût raisonnable. En outre, les systèmes efficaces basés sur les TIC contribuent à attirer vers les transports publics des voyageurs qui délaissent ainsi la voiture. M. le Ministre Albanese conclut que « les technologies des communications sont une forme d'infrastructure de transport ».

Les partenariats public-privé

Les transports pâtissent d'un déficit de financement public par rapport aux besoins, qui devrait se creuser encore avec le resserrement des finances publiques à plus long terme. Le secteur privé doit lui aussi faire face à de sévères restrictions quand il cherche à mobiliser des fonds pour financer des investissements dans des infrastructures ou des services de transport.

Les partenariats public-privé (PPP) noués avec des fonds de pension ou d'assurance, qui permettent de concilier l'intérêt pour les rendements à long terme et à risque relativement faible, avec les caractéristiques des investissements en infrastructures de transport, sont présentés par l'ancien Ministre des Transports du Royaume-Uni, Lord **Gus Macdonald**, comme étant une nouvelle source possible de financement.

Un PPP bien conçu doit impérativement s'appuyer sur une gestion efficace du risque, et les pouvoirs publics doivent s'assurer que la répartition des risques donne des incitations puissantes à l'efficacité des PPP. Ces derniers ont souvent présenté des défaillances lorsque la gestion des risques du côté de la demande avait laissé à désirer, et **Peter Hendy** confirme qu'« il est nécessaire de bien identifier les risques, tant pour le secteur public que pour le secteur privé », si l'on veut que les investissements en infrastructures de transport soient couronnés de succès.

Continuer à soutenir l'investissement

La durée de vie des investissements étant supérieure à 30 ans, la planification à long terme revêt une grande importance. Le défi à relever

“La connectivité est essentielle pour que la demande de transports publics augmente”

Michael Clausecker



Le Ministre Albanese (Australie) exprime son point de vue



Intervention de Vladimir Yakunin de la Compagnie des chemins de fer russes lors du panel Investir dans la connectivité

consiste à découpler les cycles de la vie politique et de l'investissement, et à faire en sorte que les pouvoirs publics, les entreprises, les autres acteurs concernés et le public continuent à soutenir l'investissement. A cette fin, il est essentiel de mobiliser toutes les parties prenantes, les pouvoirs publics, les régions et le secteur privé. Les membres du panel évoquent plusieurs exemples illustrant comment le fait de mobiliser les entreprises peut contribuer à entretenir le soutien à des investissements ininterrompus.

Transport for London s'est employée activement, en collaboration avec des entreprises, à convaincre les pouvoirs publics d'investir dans le réseau de transport londonien. Selon Peter Hendy, « il faut défendre sans relâche l'investissement dans la connectivité », et M. le Ministre Albanese convient que « le soutien des entreprises est indispensable pour remporter la bataille politique ». Aux Pays-Bas, des plates-formes public-privé ont été mises en place afin de rassembler les divers acteurs concernés et de trouver une solution innovante pour interconnecter différents systèmes informatiques assurant des services logistiques. **Vladimir Yakounine** estime lui aussi que « la mobilisation de toutes les parties prenantes, des pouvoirs publics, des régions et du secteur privé est essentielle ».

Une gouvernance sans faille

Nombre des difficultés rencontrées dans le domaine des infrastructures peuvent être attribuées à des problèmes de gouvernance, à tous les

niveaux : planification, élaboration des politiques, réglementation, financement, marchés publics et gestion. C'est par la gouvernance qu'il sera possible d'y remédier. Une bonne gouvernance à tous les niveaux d'administration et au plan international, en coopération avec le secteur privé, est en effet indispensable pour améliorer la prise de décision et créer des incitations à investir dans la connectivité.

“Les technologies des communications sont une forme d'infrastructure de transport.”

Anthony Albanese

Il faut penser en termes de systèmes de mobilité et non de modes et de réseaux modaux. La gouvernance intégrée est donc un impératif. Elle peut être mise en place par une personnalité politique qui s'en fait le champion (comme à Londres), une administration intégrée (comme le nouveau ministère néerlandais) ou une intervention renforcée de l'État (comme en Russie). Selon **Siebe Riedstra**, « le dialogue que ce sommet nous a permis d'avoir sur les bonnes pratiques en matière de gouvernance est un jalon important sur la voie du progrès », tandis que Peter Hendy affirme, pour conclure, que les responsables politiques et « les maires en particulier, doivent envisager la croissance dans une perspective à long terme, dans laquelle les transports occupent une place centrale ». ■

Des systèmes intelligents : pour développer à l'avenir l'e-mobilité

L'électrification est une voie prometteuse vers la sobriété carbone des transports. Le développement de l'électromobilité exigera une gestion rigoureuse de la charge. Même s'il est probable que la demande d'électricité de ces véhicules restera relativement faible au regard de la charge totale dans la plupart des régions pendant de nombreuses années encore, ses répercussions pourraient être beaucoup plus importantes lorsque les automobilistes voudront recharger leurs batteries aux heures de pointe en fin de journée. Pour répondre à ces besoins sans accroître la consommation de combustibles fossiles, il faudra reconfigurer les réseaux électriques existants. Le débat de cette séance a permis de mieux comprendre comment intégrer les véhicules et le système électriques au profit d'une mobilité électrique sans rupture.

Les compagnies d'électricité ont commencé à déployer les technologies des « réseaux intelligents » afin de mieux gérer la demande. Un réseau intelligent est un réseau électrique qui utilise des technologies numériques de suivi pour assurer efficacement la fourniture de l'électricité en tous lieux et à tout moment, en fonction des besoins. Les technologies des réseaux intelligents permettent de décaler vers les heures creuses la consommation pour la recharge des véhicules électriques (du réseau au véhicule, ou G2V pour « grid-to-vehicle »), ce qui lisse la courbe de charge journalière et réduit sensiblement les besoins d'investissement dans les centrales et le réseau. Les compteurs de pointe sont essentiels, car ils

autorisent un flux bidirectionnel d'information et la communication de données en temps réel aux clients et aux électriciens, les consommateurs pouvant alors programmer intelligemment la recharge.

Réseaux intelligents et véhicules électriques

Dans un avenir plus lointain, il se pourrait que la technologie des réseaux intelligents permette d'utiliser les véhicules électriques comme des unités de stockage décentralisé d'électricité, qui injecteront de l'électricité depuis les batteries vers le réseau selon les besoins (alimentation véhicule-réseau, ou V2G pour « vehicle-to-grid »). Cela contribuerait à réduire les coûts du système électrique en procurant un nouveau moyen de réguler l'alimentation du réseau. Ainsi, les véhicules électriques pourraient à la fois bénéficier de l'investissement dans les réseaux intelligents et le stimuler. Il reste toutefois à surmonter un certain nombre d'obstacles techniques, pratiques et économiques : cette séance a donc réuni des acteurs clés pour apporter un éclairage nouveau sur les questions décisives touchant à l'intégration sans rupture de la mobilité électrique avec le système de production d'électricité.

Patrick Oliva expose dans ses grandes lignes l'évolution prévue des technologies des véhicules électriques, vision que partagent globalement les membres du panel. La décennie actuelle sera celle d'un grand nombre d'expérimentations de systèmes d'électromobilité, qui créeront les conditions propices au décollage des véhicules électriques dans les années 2020. La technologie des batteries de véhicules routiers, lesquelles de nos jours sont onéreuses, sera extrêmement importante.

Cela étant, les autres éléments propulseurs des véhicules électriques pourraient tous coûter beaucoup moins cher que les composants équivalents d'une voiture classique : par conséquent, le coût des véhicules électriques peut baisser malgré le coût élevé des batteries. La production de véhicules électriques en série, déjà lancée par plusieurs constructeurs automobiles dans le monde entier, devrait faire rapidement baisser les coûts car la communauté des ingénieurs de production est tout entière mobilisée pour améliorer la compétitivité des véhicules. Parallèlement, on prévoit que le coût des batteries

Le Panel



Mitsuhiko Yamashita
Vice-président exécutif,
membre du Conseil
d'administration,
Nissan Motor,
Japon



**Henri
Poupart-Lafarge**
Président, Alstom Transport,
France



Patrick Oliva
Premier Vice-président,
Directeur de la prospective et
du développement durable,
Michelin,
France



Sergio Monteiro
Secrétaire d'État
aux Travaux publics,
aux Transports
et aux Communications,
Portugal



Melinda Crane
Modératrice



Pat O'Doherty
PDG,
ESB (Electricity Supply Board),
Irlande

sera réduit d'un tiers dans les cinq prochaines années et ramené, dans la prochaine décennie, à 2 000 EUR par tranche de 100 km d'autonomie.

Électricité à faible émission de carbone

Les technologies des réseaux intelligents qui font correspondre l'offre et la demande en temps réel seront indispensables quand les véhicules électriques s'imposeront. Les batteries de ces derniers offrent la possibilité de stocker de l'électricité, et particulièrement les productions solaire et éolienne variables, à faible émission de carbone, pour les réinjecter dans le réseau ou alimenter des maisons en périodes de pointe de la demande. L'un des problèmes que posent les énergies solaire et éolienne tient à l'intermittence de la production, tributaire des conditions météorologiques, qui n'intervient pas forcément au moment où l'on en a le plus besoin. Le stockage de l'électricité est généralement d'un coût exorbitant, sauf dans les stations de transfert d'énergie par pompage, où l'eau est pompée et stockée dans des bassins en hauteur pendant les périodes creuses, puis relâchée et turbinée pour restituer l'énergie hydro-électrique dans les périodes de pointe de la demande. L'alimentation V2G offre aux compagnies d'électricité

la perspective inattendue de disposer d'une plus grande capacité de stockage, qui plus est à proximité du point de consommation.

L'intégration entre véhicules électriques et réseaux intelligents est-elle alors une solution pour réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports ou pour pallier les problèmes de fiabilité de la production d'électricité renouvelable à faible émission de carbone dans le secteur de l'électricité ? Dans les faits, l'une et l'autre sont indissociables.

Les batteries des véhicules pourraient également servir à renforcer l'autonomie des logements et des bâtiments à usage commercial équipés de panneaux solaires ou d'éoliennes. L'indépendance vis-à-vis du réseau pourrait faire partie des arguments de promotion commerciale des véhicules électriques dans certaines régions ; d'ailleurs, comme le précise **M. Yamashita**, Nissan vend déjà une version de la LEAF, son modèle de milieu de gamme, équipée pour fournir la maison en électricité pendant des coupures de courant programmées. Cette caractéristique, mise au point pour faire face aux problèmes d'approvisionnement électrique qu'a connus le Japon après le tremblement de terre et le raz-de-marée qui l'ont frappé en 2011, pourrait cependant se révéler intéressante dans de multiples cas de figure.

“Il n'est plus question
de choisir entre croissance
et environnement non pollué”

Sergio Monteiro



Regards sur la mobilité intelligente

Deux conceptions du développement de l'e-mobilité s'opposent. **Henri Poupert-Lafarge** envisage un système centralisé, collectif et normalisé à l'échelle continentale, comptant sur un soutien public à long terme, pour assurer une interopérabilité continue. Ce serait un modèle assimilable à celui du transport ferroviaire de voyageurs d'aujourd'hui. Après tout, les chemins de fer sont d'ores et déjà un système de mobilité presque totalement électrifié dans de nombreuses régions du monde.

D'autres membres du panel pensent que l'avenir est à la diversification des systèmes, adaptés à différentes conditions, notamment les véhicules électriques à recharge lente ou rapide, les systèmes d'échange de batteries, les véhicules électriques en autopartage, et aussi les véhicules hybrides rechargeables, pour faire la soudure jusqu'à ce que les véhicules entièrement électriques s'imposent. **Pat O'Doherty** souligne l'importance de la concurrence entre systèmes, et attend avec intérêt de voir les propriétaires de véhicules rivaliser pour alimenter le réseau en électricité provenant de leurs batteries.

Dans le domaine des véhicules électriques, de nouveaux modèles économiques doivent voir le jour parce que les coûts et les avantages reviennent à différents acteurs, et se répartissent différemment dans le temps. Une vision à long terme est nécessaire pour pouvoir engager les investissements initiaux dans les infrastructures de recharge, mais il faut aussi un soutien public jusqu'à atteindre une diffusion suffisante pour que les véhicules électriques soient commercialement viables.

Sergio Monteiro insiste sur la nécessité d'associer étroitement tous les acteurs concernés à la mise en place des systèmes d'e-mobilité, en rappelant que l'on ne peut pas se contenter d'installer des

bornes de recharge et d'attendre la venue des clients : il importe de collaborer avec eux dès le départ. Il en cite pour exemple le projet portugais MOBI.E d'installation de bornes de recharge dans tout le réseau routier national : l'investissement infrastructurel a bien eu lieu, mais beaucoup reste à faire pour que le nombre d'utilisateurs soit suffisant.

Subventionnement ou réussite commerciale ?

Mitsuhiko Yamashita explique que Nissan établit ses plans en sachant qu'il n'est pas envisageable de compter indéfiniment sur des subventions. Le véhicule électrique doit donc devenir un produit commercial. Habituellement, dans l'industrie, pour réduire de moitié le coût de production des nouvelles technologies automobiles, qu'il s'agisse des airbags ou de la motorisation, il a fallu que s'écoule une décennie après leur mise sur le marché. En les produisant en grande série, l'industrie automobile devrait sans doute parvenir au même résultat avec les véhicules électriques, mais elle aura besoin d'aides publiques, sous une forme ou une autre, pendant ces dix premières années.

Les voitures électriques devront être compétitives, sur le plan des coûts et à tous autres égards, face aux véhicules classiques ; elles ne s'imposeront que si elles sont un produit supérieur, et M. Yamashita souligne que « les automobilistes sont des clients très réalistes – ils ne rêvent pas –, ils comparent toujours le coût et la valeur ».

Les membres du panel appartenant aux secteurs de l'automobile et de l'électricité s'accordent à considérer comme essentielle la normalisation des systèmes de recharge. En effet, la multiplication des types de prises alourdit les coûts et pose des problèmes lorsque les voitures doivent traverser les frontières. Pour ce qui est d'instaurer officiellement



Mitsuhiko Yamashita s'exprime sur l'e-mobilité

“Les automobilistes sont des clients très réalistes – ils ne rêvent pas -, ils comparent toujours le coût et la valeur.”

Mitsuhiko Yamashita



des normes et d'œuvrer à la concertation entre concurrents, les autorités ont un rôle à jouer, mais de l'avis général, les normes ne peuvent emporter l'adhésion que si les acteurs industriels concernés en sont les initiateurs.

L'organisation du marché de l'électricité et les cadres réglementaires devront être adaptés afin de faciliter la démonstration et le déploiement commercial des réseaux intelligents, y compris des technologies particulières requises pour assurer la viabilité technique et commerciale des systèmes G2V et V2G. Il est vital que les cadres réglementaires permettent de fixer des tarifs qui incitent les compagnies de transport et de distribution de l'électricité à investir dans les technologies intelligentes appropriées, les opérateurs à prendre des décisions assurant l'efficacité économique du fonctionnement du système tout entier, et les propriétaires de véhicules électriques à optimiser les courbes de charge du réseau vers le véhicule et du véhicule vers le réseau (G2V et V2G).

Les chemins de fer au cœur de l'e-mobilité

Henri Poupart-Lafarge fait observer que des trains alimentent d'ores et déjà le réseau en électricité, plusieurs entreprises ferroviaires ayant installé dans les rames automotrices un système de freinage à récupération et renvoi d'énergie dans le réseau : lorsqu'il freine, un train peut produire et injecter dans le réseau 3 mégawatts d'électricité. Pour la recharge des voitures électriques aux bornes de recharge rapide, à haute puissance, les réseaux

devront être en courant continu (CC). Normalement, les réseaux électriques fonctionnent en courant alternatif (CA), mais ceux des métros fonctionnent en CC et alimentent déjà des microréseaux urbains en CC. Il est donc relativement facile d'installer des bornes de recharge de véhicules électriques raccordées à ces réseaux ou dans des gares ferroviaires en différents points de la ville, sur le lieu même où elles sont nécessaires pour assurer la continuité du transport intermodal des voyageurs lorsque leurs déplacements comportent un trajet en voiture électrique.

De l'avis de Patrick Oliva, « ce qui peut changer la donne pour l'e-mobilité est une décision intergouvernementale de réduire de moitié les émissions de CO₂ à l'horizon 2050 ». Il souligne également que les déficits commerciaux découlant des importations de pétrole jouent un rôle déterminant dans la définition des politiques : c'est le prochain problème économique grave que nous aurons à résoudre quand nous sortirons de la crise actuelle. De même, la création de villes zéro émission et, plus généralement, l'adoption de politiques vertes susciteront une adhésion toujours plus grande de la population.

Sergio Monteiro insiste sur la nécessité d'envisager simultanément les aspects économiques et environnementaux du développement des réseaux de transport et d'électricité, et conclut qu'« il n'est plus question de choisir entre croissance et environnement non pollué », les deux doivent aller de pair. ■

Échanges sur l'innovation dans les transports

Cette séance a permis à des théoriciens et professionnels novateurs d'exposer certaines idées-forces sur la forme que peut prendre une mobilité sans rupture et les moyens d'en faire une réalité.

Les capteurs au service de la mobilité sans rupture

Carlo Ratti, Directeur du SenseAble City Laboratory du Massachusetts Institute of Technology (MIT), décrit un monde où des capteurs sans cesse plus nombreux nous renseignent comme jamais auparavant sur nos villes. Incorporés par exemple dans les téléphones portables, les véhicules et les dispositifs de régulation de la circulation, ces capteurs ne sont pas exclusivement passifs, mais permettent de plus en plus une adaptation dynamique des systèmes à des évolutions en temps réel. Cette fonction de « détection-actionnement » permet d'envisager autrement nos rapports avec le métabolisme urbain – nos villes pouvant non seulement nous « répondre », mais aussi « réagir ».

Ces dispositifs nous apprennent également des choses étonnantes. Par exemple, le MIT a marqué plusieurs centaines d'objets introduits dans le circuit de collecte des déchets de la ville de Seattle.

“Nos villes peuvent non seulement nous “répondre”, mais aussi “réagir”

Carlo Ratti

Un mois plus tard, nombre d'entre eux étaient encore en circulation, révélant ainsi, à la surprise générale, que des flux de déchets se propageaient très loin de Seattle, dans le pays et au-delà des frontières.

Une autre série de projets entrepris par le laboratoire de M. Ratti visaient à recueillir et à exploiter de très grands ensembles de données à l'aide de capteurs intégrés aux téléphones portables. Ils ont permis de mieux connaître les migrations alternantes à grande distance et les flux



Peter Miller explique comment les avancées technologiques changent les comportements en matière de mobilité



Martin Austwick illustre en chanson la journée d'un vélo londonien



Peter Hendy explique comment Londres a adapté ses transports publics pour les Jeux Olympiques de 2012



urbains quotidiens, notamment grâce à l'utilisation innovante de données d'accéléromètre sur téléphone portable qui calent automatiquement les signaux du portable sur les modes de transport (marche, vélo, bus/métro ou voiture) moyennant des algorithmes de détection de mouvement et le recoupement de séries de données sur les transports publics et la circulation en temps réel. « Realtime Singapore » tire parti de ces technologies de manière encore plus innovante pour offrir un aperçu inédit des flux journaliers de transport et d'énergie dans Singapour et des liaisons maritimes et aériennes entre la ville-État et le reste du monde.

Revenant à l'utilisateur individuel et à son rôle dans la production de données susceptibles d'améliorer les transports, M. Ratti achève son intervention par la description du projet baptisé la « roue de Copenhague » : il s'agit d'une bicyclette équipée de capteurs qui permet aux cyclistes non seulement de recevoir des informations concernant leur environnement immédiat, mais aussi d'en diffuser pour renseigner d'autres usagers, par exemple sur la vitesse de circulation à vélo et les niveaux de pollution dans les rues.

Carlo Ratti de MIT explore des données récoltées grâce à des capteurs



Données sur les déplacements

Martin Austwick prend la parole pour signaler l'importance des bases de données ouvertes et partagées, en présentant l'une des visualisations qu'il a réalisées avec ses collègues du Centre for Advanced Spatial Analysis de l'University College London à l'aide de données en libre accès sur le parc de vélos partagés de Londres, publiées par Transport for London. Selon M. Austwick, ces données apportent un éclairage nouveau sur l'utilisation du système de vélopartage et la circulation de ses usagers dans la ville. Pour illustrer ce qu'elles révèlent, il entonne une chanson dont les paroles retracent la journée d'une bicyclette de location qui passe d'un usager à l'autre dans les différents quartiers londoniens, tout cela projeté sur écran.

Un défi olympique

Après celui des vélos, **Peter Hendy** aborde un autre type de partage : celui de l'espace urbain de Londres avec des millions de spectateurs et d'athlètes pendant les Jeux olympiques d'été de 2012. Ces jeux sont pour Londres à la fois une opportunité et un défi très réel car ils se tiendront dans un milieu urbain dense et généreront 3 millions de déplacements supplémentaires par jour dans un réseau déjà saturé sur lequel on en dénombrait près de 24 millions.

Les contraintes sont considérables, compte tenu de l'afflux de spectateurs qui se répercutera sur 30 % des parcours sur voirie et 40 % des trajets par les transports publics, et des 175 km de réseau routier olympique qu'il faudra gérer.

Les services de transport et de livraison de marchandises devraient également en ressentir les effets. TFL a donc engagé d'importants investissements d'infrastructure pour construire de nouvelles stations de métro et moderniser des stations existantes, ainsi que pour mettre en place des services de transport supplémentaires, notamment un troisième service de métro aux heures de pointe.

Les principales mesures prises par TFL pour faire face à la situation, novatrices et à plusieurs niveaux, entendent aider les particuliers et les entreprises à gérer efficacement la demande de transport pendant les jeux. TFL a instamment encouragé les entreprises à élaborer des plans d'urgence pour les déplacements domicile-travail des salariés et la distribution de marchandises. Parallèlement, plusieurs campagnes et ressources d'information sont déployées afin d'aider les voyageurs à circuler dans la ville, même aux heures où la congestion sera la plus forte.

L'essentiel, selon M. Hendy, est de faire en sorte que les usagers qui le pourront « décalent leurs déplacements dans le temps, les réduisent, empruntent d'autres itinéraires ou changent de mode », tandis que TFL fera le nécessaire pour répondre aux attentes des autres. Les Jeux olympiques laisseront en héritage à Londres des transports durables, espère-t-il, à la faveur d'un changement pérenne des comportements en matière de déplacements, grâce aux stratégies de gestion de la demande de transport mises en application au cours de l'été 2012.

Peter Miller décrit le système de transport actuel dominé par la voiture à travers le prisme des technologies de l'information. Si le trafic numérique était géré comme celui de nos réseaux de transports urbains, l'Internet ne serait d'aucune utilité, affirme-t-il. Il espère que les transports à l'âge de l'information seront aussi différents des transports de l'ère industrielle que ces derniers l'ont été de ceux de l'ère agricole.

Développer le partage

Après avoir assisté à l'émergence rapide de plusieurs prestataires de services des technologies de l'information qui, à la suite de débuts modestes, ont conquis en quelques années à peine des positions dominantes dans le monde (Google, Facebook, Twitter, etc.), on peut encore s'interroger sur la forme que prendront les services de transport au XXI^e siècle, qui foisonne de technologies de l'information. Rappelant comment l'évolution de l'accès à l'information à l'âge de l'Internet a contribué à la disparition récente de la version imprimée de l'Encyclopaedia Britannica, M. Miller se demande ce qui pourrait changer dans les transports du fait de l'adoption de nouveaux comportements basés sur ces technologies. A son sens, il faudra développer le partage et les transports en commun, et réinventer l'utilisation des infrastructures de transport existantes.

Par exemple, souligne-t-il, le rôle du transport par autocar sur les liaisons interurbaines a souvent été négligé. Les services haut de gamme - liaisons express, wi-fi à bord - n'ont pas attendu les décideurs publics pour se développer, ce qui amène M. Miller à se demander pourquoi ces services, et ceux d'autobus en général, sont souvent considérés comme des compléments accessoires de la gamme de services de mobilité d'un pays. M. Miller insiste aussi sur l'importance des données en libre accès, qui jettent un éclairage nouveau sur l'évolution des transports et attirent l'attention des décideurs sur les tendances émergentes.

Participants



Peter Hendy
Commissaire,
Transport for London,
Royaume-Uni



Martin Austwick
Maître de conférences,
Centre for Advanced Spatial
Analysis, University College
London, Bartlett Faculty
of the Built Environment,
Royaume-Uni



Jaehak Oh
Vice-président,
Korea Transport Institute,
Corée



Carlo Ratti
Directeur,
SENSEable City Laboratory,
MIT,
États-Unis



Monika Jones
Modératrice



Peter Miller
PDG, ITO World Ltd,
Royaume-Uni

Services de mobilité innovants

Jaehak Oh fait la synthèse de la séance et présente trois projets lancés par le Korea Transport Institute (KOTI) pour favoriser une plus grande connectivité dans les transports. M. Oh commence par souligner que la notion de transports « sans rupture » – qui suppose par exemple l’adaptation des infrastructures, des activités, de la tarification et de l’information pour faciliter la mobilité – doit nécessairement privilégier les besoins et les attentes des voyageurs, plutôt que les critères de performance des fournisseurs ou des opérateurs. Cela étant précisé, M. Oh décrit les travaux en cours visant à développer des services intégrés d’information automatisée pour guider les usagers dans les terminaux de transport et vers les services

“La tendance est à moins posséder et partager davantage.”

Jaehak Oh

qui y sont fournis. Ces services, centralisés dans un centre de commande unique, permettent de renseigner les voyageurs en temps réel et de coordonner la prestation de services à la demande (par exemple la mise à disposition de fauteuil

roulant, la réservation de taxi personnalisée et géolocalisée).

Le deuxième projet présenté par M. Oh vise à transposer dans le système de transport le concept d’informatique « en nuage » pour offrir un accès personnalisé à un large éventail de services de mobilité (autopartage, vélopartage, transports publics, etc.) au travers d’une même interface visuelle. Mettant en avant la tendance à « moins posséder et partager davantage », M. Oh explique comment ces services intégrés de mobilité coïncident avec les aspirations d’une frange de plus en plus grande de la population.

Enfin, M. Oh décrit les travaux menés par le KOTI afin de mettre en place un système national de transports publics qui élargira, interconnectera et intégrera les réseaux de transport collectif existants dans un « réseau de réseaux » sans rupture, basé sur des réseaux en étoile ayant pour pivots les gares routières interurbaines et les gares ferroviaires des lignes grande vitesse ou classiques. La grande difficulté à cet égard consistera à négocier des tarifs intégrés et des horaires coordonnés, la répartition des recettes étant l’enjeu principal. D’après M. Oh, le rapport « One Nation, One Transport City » présente une vision ambitieuse du devenir des transports sans rupture à l’échelle d’un pays tout entier. ■

DISCOURS INTRODUCTIF

Catherine L. Ross

Mégarégions et connectivité des transports

“ Bonjour et bienvenue, Mesdames et Messieurs les Ministres, prestataires de services et invités spéciaux. C'est un plaisir d'aborder avec vous les possibilités de renforcer la connectivité et de faire des transports sans rupture une réalité.

Le transport, c'est la connectivité

Notre défi, c'est de faire en sorte que cette connectivité soit fluide. Comment limiter au minimum les ruptures dans le système de transport ? Et vous aurez remarqué que j'ai bien dit « limiter », pas « éliminer ».

Je voudrais commencer par des considérations générales sur les mégarégions. Les mégarégions sont des réseaux constitués de pôles urbains et de leurs environs entretenant des rapports socio-économiques et reliés par des infrastructures. Elles tirent parti de ces interactions économiques et réticulaires dans un contexte géographique donné.

Les mégarégions apportent une réponse aux besoins découlant des nouvelles relations économiques qui se nouent sur les marchés nationaux, régionaux et mondiaux, en offrant la possibilité d'améliorer la fluidité des transports et en favorisant la croissance économique, mais elles posent aussi un certain nombre de difficultés. C'est un bon angle d'approche pour mieux unifier les transports.

Les 40 plus vastes mégarégions du monde n'occupent aujourd'hui qu'une infime partie de la surface habitable de notre planète. Moins de 18 % de la population mondiale y résident, mais elles représentent 66 % de l'activité économique mondiale et environ 85 % de l'innovation technologique et scientifique. Telle est notre réalité économique et géographique. Mais nos plans ne sont pas conçus en conséquence. Les États-Unis en sont un exemple patent, et c'est donc un sentiment de très vive

préoccupation qui nous a amenés, moi-même et d'autres dans le monde entier, à définir les mégarégions ainsi que des critères permettant de les mesurer, afin d'analyser leur utilité et leur potentiel.

L'émergence des mégarégions

De nos jours, un peu plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, mais la proportion de citoyens dépassera 70 % en 2050. Seulement 14 % des gens habiteront alors en dehors des villes dans les pays riches, et 33 % dans les pays pauvres. Les plus grandes mégarégions sont les suivantes :

- > Hong Kong-Shenzhen-Guangzhou en Chine, avec environ 120 millions d'habitants.
- > Nagoya-Osaka-Kyoto-Kobe, au Japon, où la population devrait atteindre 60 millions en 2015.
- > La région de Rio de Janeiro-São Paulo, peuplée de 43 millions d'habitants, au Brésil.

La même tendance se manifeste dans des couloirs urbains en plein essor, par exemple les 600 kilomètres qui relient le Nigéria, le Bénin, le Togo et le Ghana ou, en Inde, celui qui s'étend de Bombay à Delhi, qui connaît une expansion rapide (State of the World Cities Report 2008-2009, ONU-HABITAT).

D'ici une trentaine d'années, environ 70 % de la population des États-Unis habiteront dans les dix mégarégions du pays ou à proximité.

La planification des transports à l'échelle des mégarégions suppose la définition d'une stratégie et d'objectifs régionaux, ainsi que la création d'une identité régionale (autour de laquelle organiser les différentes parties prenantes), et nécessite une réflexion sur les instruments à utiliser pour financer des infrastructures relevant de plusieurs compétences, ainsi que la mise en place de systèmes normalisés de collecte, d'analyse et d'échange de données.



120 millions

Nombre d'habitants de la région Hong Kong-Shenzhen-Guangzhou en Chine, la mégarégion la plus grande au monde

66%

Part de l'activité économique concentrée dans les 40 plus grandes mégarégions du monde

Les villes sont les points d'ancrage des mégarégions. Le Grand Londres, Shanghai et Paris, par exemple, sont des villes mondiales dominantes dont l'influence s'exerce sur une grande aire géographique et, au-delà, dans les régions environnantes et sur les marchés mondiaux.

La planification des transports à l'échelle des mégarégions peut générer d'importants avantages sur le plan socio-économique et en matière de mobilité, vu les grandes possibilités qu'elle offre d'effacer les ruptures dans les transports. Elle serait notamment bénéfique pour :

- > Le transport de marchandises et de voyageurs.
- > Le développement économique et la compétitivité.
- > Les décisions d'investissement en infrastructures.
- > Les lignes ferroviaires grande vitesse et interurbaines ainsi que les liaisons routières.
- > L'accessibilité des pôles économiques et des marchés mondiaux.
- > La gestion des ressources naturelles.
- > La planification en prévision de catastrophes.

Les limites géographiques des mégarégions ne sont pas figées. En fait, les divers critères que l'on peut utiliser pour atteindre des objectifs différents sont représentatifs de la croissance et de la prospérité de la région, mais ils sont aussi relativement souples. Il sera essentiel à cet égard de déterminer comment allier l'efficacité des projets proposés au niveau régional ou fédéral et de projets conçus au niveau local, lesquels peuvent répondre à des besoins de mobilité différents, et parfois contradictoires.

Les limites géographiques des mégarégions ne sont pas figées

Dans le monde entier aujourd'hui, on s'emploie à définir les mégarégions et à élaborer des plans à cette échelle. Aux États-Unis, de nouveaux partenariats public-privé ont été lancés, par exemple la Piedmont Alliance for Quality Growth (PAQG), à laquelle participent six États du sud-est, pour mettre en œuvre dans les domaines de l'eau, de l'énergie et des transports des projets qui traversent plusieurs unités administratives de la mégarégion « Piedmont Atlantic » (PAM). Shirley Franklin, ancienne maire de la ville d'Atlanta, est une ardente partisane de l'idée de mégarégion : elle l'a prouvé en persuadant le ministère fédéral des Transports de financer la construction d'un pont en Caroline du Nord, située comme la Géorgie dans



Le Gewandhaus Concert Hall est bondé le dernier jour

Catherine Ross prononce son discours

la mégarégion PAM. Ces partenariats public-privé regroupent généralement des entreprises privées, des mairies et des universités.

Des pays européens et asiatiques élaborent actuellement des stratégies pour faire face à la demande de transport en augmentation rapide et stimuler la croissance économique tout en préservant un environnement « vert ». J'en veux pour exemples, au niveau international, la politique des transports de l'Union européenne (UE), ou la pratique de la Chine, qui encourage à prendre les décisions de transport à l'échelle des mégarégions de Beijing et de Shanghai.

L'architecture de la mégarégion

Quelle est l'architecture de la mégarégion ? Comment nous affranchir des limites géographiques et de la planification axée sur les corridors pour interconnecter les pôles qui sont les moteurs de nos économies ? Comment créer des identités régionales et passer des accords de service transfrontaliers ? Quelle forme donner à notre système de transport pour répondre à des exigences plus complexes visant de multiples objectifs ?

Les décisions d'investissement prises dans le cadre de la mégarégion pourraient être très différentes et bien plus efficaces dans tous les modes. Par exemple, entre les tracés des lignes grande vitesse (LGV) conçus dans une optique mégarégionale et ceux qui résultent d'une planification classique à l'échelle de la région et axée sur les corridors,



l'écart pourrait atteindre 25 %. Cette culture de collaboration nécessite des mécanismes de financement incitatifs, propices aux projets qui franchissent les limites territoriales et tiennent compte des intérêts régionaux.

Du gouvernement à la gouvernance

Le « nouveau régionalisme » modifie l'organisation des institutions en faisant primer la notion de gouvernance sur celle de gouvernement, et privilégie les partenariats public-privé ou les coentreprises. Il implique notamment le passage de la planification hiérarchisée classique à une planification horizontale, basée sur les réseaux, qui s'affranchit des contraintes du découpage territorial politique.

Voici quelques exemples de planification des transports sur une échelle multirégionale :

- > En Corée du Sud, la mégarégion de Séoul, qui compte plus de 20 millions d'habitants, a multiplié les relations avec la zone métropolitaine de Busan et créé un réseau ferroviaire à grande vitesse, le corridor Séoul-Busan.
- > La planification des infrastructures au niveau de l'UE est transnationale, à l'échelle de la mégarégion.
- > Dans le cadre du partenariat entre les États-Unis et le Canada pour « construire le pont vers le futur », le Ministère des Transports de l'État du Michigan construit une jonction avec l'Ambassador Bridge, le point de passage le plus fréquenté de la frontière entre les deux pays, où arrivent deux autoroutes inter-États.

- > Dans le delta du Yangzi Jiang, de grandes villes ont signé un accord de collaboration dans différents domaines, notamment les transports.
- > La planification coordonnée entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord.
- > Le Great Lakes Compact (accord conclu entre les États du bassin des Grands Lacs, au nord des États-Unis, pour œuvrer ensemble à la relance de l'économie de la région).

A l'avenir, la population et les activités économiques devraient se concentrer dans ces nouvelles mégarégions émergentes, dans les pays faiblement, moyennement ou très développés. La planification à l'échelle des mégarégions offre la possibilité de développer la connectivité et de fluidifier les liaisons entre villes, agglomérations, régions et pays. En outre, elle permet de relever les défis de la gestion des ressources naturelles, du changement climatique, ainsi que de la planification et de l'investissement dans les transports. Les mégarégions, avec leur pôle central et leur zone d'influence, favorisent l'expansion économique indépendamment du découpage territorial et multiplient les possibilités d'interconnexion des transports.



Dr. Catherine L. Ross

Directrice et Professeur Harry West,
Center for Quality Growth and Regional Development,
Georgia Institute of Technology, États-Unis

Collaboration en matière de connectivité : regards sur les régions

L'ambition de la politique des transports est de parvenir à offrir un haut degré de connectivité et des transports sans rupture partout où il existe une demande les concernant. Mais la géographie socio-économique qui détermine la demande de mobilité ne correspond pas au découpage territorial dans lequel s'inscrit l'élaboration des politiques. Pour développer la connectivité et assurer la continuité des déplacements dans le périmètre approprié, il faut remédier à ce décalage et faire cadrer la politique avec la répartition géographique de la mobilité. La suppression des ruptures dans les transports entre villes ou à travers les frontières appelle des réponses, coordonnées entre les multiples acteurs concernés, à des problématiques techniques, institutionnelles et financières. A partir d'études de cas concrètes effectuées en Europe, en Inde et aux États-Unis, la séance a été consacrée à l'examen des possibilités d'y faire face en dépassant les frontières institutionnelles.

La connectivité dans les mégarégions

Catherine Ross commence par aborder les enjeux des mégarégions et de la connectivité des transports. Très vastes et traversées de couloirs

urbains en expansion rapide, les mégarégions offrent des opportunités de renforcer la connectivité dans le secteur des transports.

« La planification des transports à l'échelle des mégarégions peut générer d'importants avantages sur le plan socio-économique et en matière de mobilité. Elle peut être un atout important pour développer la connectivité », affirme Mme Ross.

Pour en tirer parti, il est essentiel d'améliorer et d'intégrer la gouvernance entre les différentes autorités et les divers organismes concernés. A l'échelle des mégarégions, il faut adopter de nouvelles structures de gouvernance avec les partenariats public-privé et conclure des alliances transsectorielles afin de poursuivre une même stratégie au service d'intérêts communs. Des chercheurs soulignent par exemple l'importance, dans le nord de la Californie, des dispositifs de gouvernance adaptatifs et innovants qui, parallèlement aux autorités compétentes, complètent la structure et les orientations municipales ou métropolitaines. Quant à la coopération et à la coordination dans les mégarégions, plusieurs initiatives internationales montrent comment elles peuvent être repensées, notamment entre la Suède et le Danemark avec le Comité Øresund.

La connectivité à travers les frontières

La connectivité internationale ne nécessite pas uniquement des infrastructures de transport appropriées, mais aussi un cadre institutionnel cohérent, notamment en matière de régimes douaniers. Selon **Manoj Singh**, si « l'Europe est le paradis de l'intégration du point de vue des formalités douanières », il reste beaucoup à faire à cet égard entre l'Inde et ses pays limitrophes. Cela étant, les choses ont bien progressé récemment entre le nord-est de l'Inde et le Bangladesh, qui partagent une même culture ainsi que des besoins et aspirations analogues en matière de circulation transfrontalière des marchandises et des personnes.

Le Panel



Alain Flausch
Secrétaire général,
Union internationale des
transports publics (UITP)



Monika Jones
Modératrice



John Horsley
Directeur exécutif,
American Association
of State Highway
and Transportation Officials,
États-Unis



Sven Morlok
Ministre de l'Économie,
du Travail et des Transports
de Saxe,
Allemagne



Manoj Singh
Conseiller en transports,
Commission de la planification
du Gouvernement indien

“Les clients des transports publics ignorent les frontières administratives.”

Alain Flausch

Les frontières administratives peuvent faire obstacle à la connectivité à tous les niveaux. « Les clients des transports publics ignorent les frontières administratives », d'après **Alain Flausch**, et « l'identité régionale peut jouer en faveur de l'adhésion de la collectivité à des institutions et des projets qui améliorent la mobilité régionale ». Les structures de gouvernance des transports transfrontaliers doivent créer une identité régionale fondée sur la collaboration en organisant les institutions et leurs compétences à plusieurs niveaux, depuis le national ou le fédéral jusqu'au local. Une collaboration internationale efficace repose aussi sur la définition de critères de mesure communs et une entente concernant les niveaux de service, le financement de projets d'intérêt commun et les technologies de l'information qui étayent la connectivité des services. Ce processus doit être au cœur de la collaboration.

Collaboration entre parties prenantes

Une collaboration renforcée et transparente entre secteurs public et privé peut accélérer l'adoption de technologies qui facilitent les déplacements.

A titre d'exemple, Alain Flausch rappelle que les opérateurs de transports publics recueillent une multitude d'informations et de données sur les habitudes et les besoins de déplacements des voyageurs : en les communiquant aux prestataires privés de services, ils peuvent accélérer la diffusion d'outils innovants – telles les applications sur smartphone – qui contribuent à la fluidité des déplacements.

John Horsley estime lui aussi que la coopération entre tous les niveaux d'administration, ainsi qu'entre les secteurs public et privé, est essentielle pour favoriser la connectivité. « Seule une collaboration véritable permettra de régulariser réellement les flux de trafic entre le Canada et le Michigan », souligne-t-il, en évoquant la construction du nouveau pont qui reliera Detroit dans le Michigan et Windsor en Ontario – le plus important point d'entrée des États-Unis. La collaboration effective entre les autorités de l'État du Michigan aux États-Unis et de la province de l'Ontario au Canada a été fructueuse, après des années de planification et de procédures d'approbation à l'issue desquelles les organismes d'aménagement métropolitain respectifs ont abouti



Manoj Singh et Alain Flauch avec le Maire de Leipzig M. Burkhard Jung (g. à d.)

Intervention de K. L. Thapar



“L’Europe est le paradis de l’intégration du point de vue des formalités douanières”

Manoj Singh

à un accord sur la conception, la construction et le financement de cet équipement.

Pour que la coopération s’établisse, il faut trouver un arrangement acceptable pour toutes les parties concernées. Si, en principe, un projet de transport valable le permet parce que les avantages dépassent globalement les coûts, en pratique, il peut s’avérer très difficile d’établir une répartition des avantages nets qui recueille l’assentiment de toutes les parties car les négociations commencent souvent sur des bases très différentes de la solution unanimement acceptable, d’où la nécessité de convaincre certaines parties de renoncer à une fraction des avantages. Les projets de transport qui traversent plusieurs zones de compétence et font intervenir plusieurs parties prenantes réclament généralement de très longues procédures qui s’expliquent, du moins en partie, par la difficulté de ces négociations.

Une vision à long terme, des institutions solides

La coopération entre autorités à tous les niveaux, ainsi que l’intégration des politiques budgétaire, sociale, environnementale et d’utilisation des sols, sont essentielles pour que la politique de mobilité régionale soit durable. Elles nécessitent des institutions solides, une vision et des cycles

de planification à long terme, ainsi qu’une véritable impulsion politique. La géographie socio-économique qui détermine la demande de mobilité évolue plus rapidement que les structures de gouvernance, lesquelles n’ont d’ailleurs pas pour seule vocation de gérer les transports.

En conséquence, il y a souvent un décalage entre la mobilité réelle ou les besoins d’infrastructures et les politiques effectivement mises en œuvre. Dans certains pays par exemple, faute de textes législatifs nationaux permettant l’application et le contrôle du stationnement payant dans les villes ou la tarification routière, ces mesures de gestion de la demande tardent à être prises. Comment remédier à ce problème ? L’expérience pratique montre que l’impulsion politique et des institutions fortes sont cruciales pour instaurer, ou du moins faciliter, la prise en compte des intérêts très divers des différents acteurs concernés. De plus, la solidité des institutions repose sur leur légitimité, qu’il est beaucoup plus facile d’obtenir lorsqu’elles sont bien ancrées dans l’identité régionale.

L’un des enjeux consiste à dégager une unité de vues entre les différents acteurs nationaux, régionaux et locaux, dont la culture et les objectifs à court terme ne concordent pas toujours. Des institutions solides permettent de fonder la politique des transports sur une planification à long terme,



Le panel répond à une question de l'auditoire

Burkhard Jung, Maire de Leipzig



très souhaitable étant donné la longue durée de vie des équipements concernés. Avec un horizon à long terme, il devient plus aisé de s'orienter vers une mobilité plus intégrée et plus durable, en envisageant simultanément la mobilité, l'utilisation des sols, les aspects sociaux et l'environnement. En outre, des institutions fortes facilitent l'accès aux ressources financières et le financement lui-même, car elles confèrent de la stabilité à la politique des transports et clarifient son dessein, d'où une réduction des risques pour les bailleurs de fonds privés comme publics.

Financer des transports régionaux sans rupture

Le financement de transports régionaux sans rupture nécessite non seulement des sources nationales ou supranationales qui apportent des fonds suffisants, mais aussi un engagement résolu des institutions locales.

Sven Morlok fait le point sur les aménagements routiers, ferroviaires et fluviaux dans le corridor Berlin-Dresde-Prague-Vienne, qui fait partie du réseau transeuropéen. Ce projet doit s'appuyer sur un mécanisme de financement parfaitement coordonné, étant donné que l'Union européenne, l'État fédéral allemand et les Länder situés le long du corridor y apportent leur soutien financier.

Quant au financement au niveau local, il ne pouvait être obtenu sans l'adhésion pleine et entière de la collectivité, ce qui a exigé des consultations approfondies — à l'issue desquelles les projets initiaux ont été modifiés —, et une solide évaluation préalable des retombées à long terme du financement, précisant les avantages qu'en retireraient les citoyens de la région.

Dans certains cas, pour allouer des fonds publics à un projet d'infrastructure de grande envergure, il faut des années de concertation avant d'aboutir à une solution satisfaisante aux yeux de toutes les parties concernées. Cela peut certes retarder le lancement des projets, mais si les consultations sont insuffisantes, le risque de retards onéreux en cours d'exécution s'accroît.

La question du financement des systèmes de transport, et celle du juste prix de la mobilité, seront le thème central du sommet annuel du Forum International des Transports qui se tiendra en mai 2013. ■

Prix du jeune chercheur de l'année 2012

Le Forum International des Transports a décerné le Prix du Jeune chercheur de l'année 2012 à Mme Wing Yee Winnie Lam, du département de géographie de l'Université de Hong Kong, en récompense de ses travaux sur l'amélioration de l'accessibilité piétonne. M. Andreas Scheuer (d.), qui faisait partie du jury, lui a remis le Prix en compagnie de M. Zhenglin Feng, Vice-ministre chinois des transports (c.), et de M. Michael Kloth, Secrétaire général par intérim du Forum International des Transports (g.).



“La billettique est un bon moyen pour les opérateurs de rendre les transports publics le choix des usagers.”

Norman Baker





“La marche à pied est une approche naturelle et holistique de la mobilité. C’est parce qu’elle est si naturelle qu’elle est souvent négligée.”

Andreas Scheuer



Prix de la meilleure réalisation dans les transports

C’est le Commissaire des transports de Londres, Peter Hendy (c.), qui a remporté le Prix 2012 de la meilleure réalisation dans les transports, pour la mise au point du système de billettique ultramoderne de la carte Oyster. Le Prix lui a été remis par M. Norman Baker (g.), Sous-secrétaire d’État parlementaire aux transports du Royaume-Uni, et par le Secrétaire général par intérim, M. Michael Kloth. Par ailleurs, Land Transport Authority (Singapour) et Karnataka State Road Transport Corporation ont reçu une mention spéciale du jury.

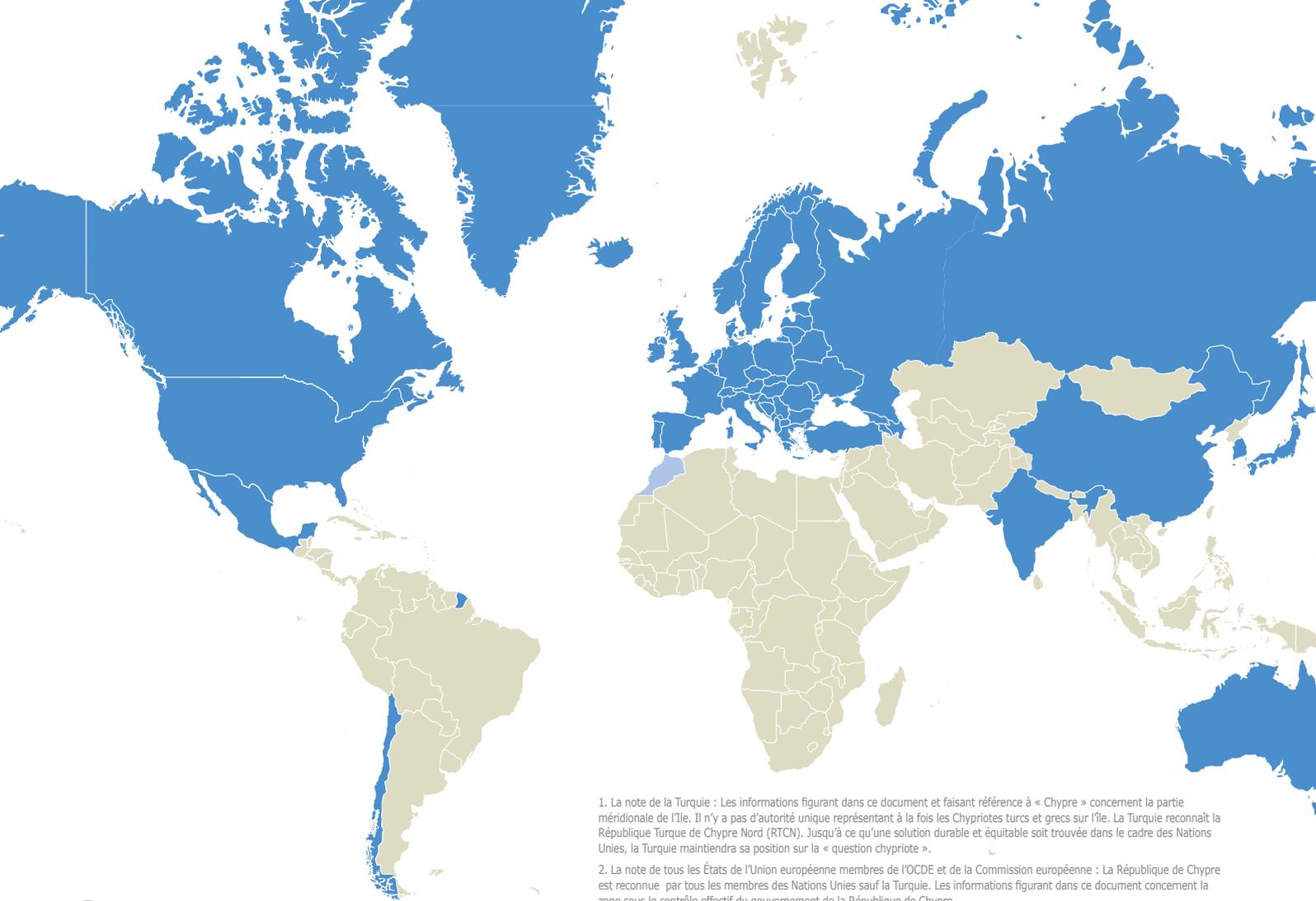




Favoriser l'action

La réunion ministérielle est le point culminant du Sommet annuel. L'examen des questions au plus haut niveau offre une occasion unique de favoriser la convergence dans des domaines stratégiques. La Déclaration ministérielle et le procès-verbal de la partie publique de la réunion ministérielle, à laquelle de hauts dirigeants des entreprises du secteur participaient pour

la première fois, figurent dans les pages ci-après. Les tables rondes ministérielles, autre nouveauté du Sommet 2012, ont réuni des responsables politiques et des acteurs clés afin de concourir à l'élaboration de solutions aux problèmes urgents qui se posent dans le domaine des transports.



1. La note de la Turquie : Les informations figurant dans ce document et faisant référence à « Chypre » concernent la partie méridionale de l'île. Il n'y a pas d'autorité unique représentant à la fois les Chypriotes turcs et grecs sur l'île. La Turquie reconnaît la République de Chypre Nord (RTCN). Jusqu'à ce qu'une solution durable et équitable soit trouvée dans le cadre des Nations Unies, la Turquie maintiendra sa position sur la « question chypriote ».

2. La note de tous les États de l'Union européenne membres de l'OCDE et de la Commission européenne : La République de Chypre est reconnue par tous les membres des Nations Unies sauf la Turquie. Les informations figurant dans ce document concernent la zone sous le contrôle effectif du gouvernement de la République de Chypre.

Forum International des Transports

Pays membres et ministres

-  **Albanie**
Sokol Olldash
-  **Allemagne**
Peter Ramsauer
-  **Arménie**
Gagik Beglaryan
-  **Australie**
Anthony Albanese
-  **Autriche**
Doris Bures
-  **Azerbaïdjan**
Ziya Arzuman Mamedov
-  **Belarus**
Ivan I. Shcherbo
-  **Belgique**
Melchior Wathelet

-  **Bosnie Herz.**
Damir Hadži
-  **Bulgarie**
Ivaylo Moskovski
-  **Canada**
Denis Lebel
-  **Chili**
Pedro Errázuriz Domínguez
-  **Chine**
Shenglin LI
-  **Corée**
Do-Youp Kwon
-  **Croatie**
Zlatko Komadina
-  **Danemark**
Henrik Dam Kristensen
-  **ERYM**
Mile Janakieski
-  **Espagne**
Ana Pastor
-  **Estonie**
Juhan Parts
-  **États-Unis**
Ray LaHood

-  **Finlande**
Merja Kyllönen
-  **France**
Thierry Mariani
-  **Georgie**
Vera Kobalia
-  **Grèce**
Makis Vouridis
-  **Hongrie**
Zsuzsanna Nemeth
-  **Inde**
B.K. Chaturvedi
(Membre de la Commission de Planification Urbaine)
-  **Irlande**
Leo Varadkar
-  **Islande**
Ögmundur Jonasson
-  **Italie**
Corrado Passera
-  **Japon**
Takeshi Maeda
-  **Lettonie**
Aivis Ronis
-  **Liechtenstein**
Martin Meyer

-  **Lithuanie**
Eligijus Masiulis
-  **Luxembourg**
Claude Wiseler
-  **Malte**
Austin Gatt
-  **Mexique**
Dionisio Perez Jacome
-  **Moldavie**
Anatolie Salaru
-  **Montenegro**
Andrija Loppar
-  **Maroc**
(pays observateur)
Abdelaziz Rabbah
-  **Norvège**
Magnhild M. Kleppa
-  **Nouvelle Zélande**
Gerry Brownlee
-  **Pays-Bas**
M. Schultz Van Haegen-Maas Gessteranus
-  **Pologne**
Slawomir Nowak
-  **Portugal**
Álvaro Santos Pereira

-  **Rép. Tchèque**
Pavel Dobeš
-  **Roumanie**
Alexandru Nazare
-  **Royaume-Uni**
Justine Greening
-  **Russie**
Igor Levitin
-  **Serbie**
Milutin Mrkonjic
-  **Slovaquie**
Jan Figel
-  **Slovenie**
Zvonko erna
-  **Suède**
Catharina Elmsäter-Svärd
-  **Suisse**
Doris Leuthard
-  **Turquie**
Binali Yildirim
-  **Ukraine**
Borys Kolesnikov

(En date du 3 Mai 2012)

Déclaration des Ministres lors du Sommet 2012

L'absence de rupture dans les transports est une ambition stratégique forte et ambitieuse pour l'avenir de nos systèmes de transport. Le transport sans rupture est un transport hautement interconnecté qui fournit un service intégré de la plus grande qualité. Il permet d'améliorer la mobilité et contribue à une croissance économique durable.

De par leur structure et leur dynamique – qui impliquent souvent des transferts modaux complexes, des régimes de propriété multiples, des passages de frontières internationales et des menaces pesant sur la sûreté –, les systèmes de transport présentent des tensions internes particulières dont la maîtrise constitue un défi permanent. Ce défi ne peut être relevé que grâce à une coopération à travers les frontières et entre les différents modes de transport. Les systèmes de transport sont également de plus en plus intégrés avec les réseaux de communications et les réseaux énergétiques, et cette intégration doit être gérée.

C'est dans cet esprit que les Ministres se sont réunis à l'occasion du Sommet 2012 du Forum International des Transports. Des débats approfondis se sont déroulés dans le cadre de groupes restreints de Ministres sur des questions d'actualité qui revêtent une importance croissante : l'avenir de l'automobile, la piraterie maritime, la sécurité des navires et les enseignements à tirer des perturbations causées par les nuages de cendres volcaniques¹.

Les échanges de vues entre tous les Ministres des pays membres et les différents acteurs du secteur des transports venus du monde entier, autour du thème « Des transports sans rupture : développer les connexions », ont abouti aux conclusions suivantes :

Reconnaisant : qu'un système de transport durable est important pour la prospérité économique, la protection de l'environnement, la sécurité et la sûreté de la société ;

Constatant : que les usagers de tous les modes et de tous les secteurs aspirent surtout à pouvoir se déplacer et transporter des marchandises en utilisant divers modes de transport, et ce avec un minimum d'entraves ;

Soulignant : qu'il existe encore des différences substantielles dans le développement des systèmes de transport selon les pays et les régions ;

Notant : que des goulets d'étranglement existent encore qui réduisent l'efficacité des systèmes de transport ; qu'une coordination et une intégration plus fortes de la politique et de la planification des transports entre les modes et à travers les frontières est nécessaire pour tirer profit des avantages d'un transport sans rupture, notamment en raison de l'intégration croissante sur le plan fonctionnel et spatial des systèmes économiques ;

Les Ministres :

Réaffirment la responsabilité qui leur incombe pour l'instauration de cadres politiques et institutionnels qui donnent naissance à une coopération efficace entre les gouvernements et avec le secteur privé, cette coopération étant un facteur essentiel pour que les services de transport soient durables et sans rupture.

S'engagent à continuer de coopérer avec les autorités à tous les niveaux de gouvernance et avec tous les secteurs industriels à l'échelle nationale et internationale, afin de mettre au service des personnes, des marchés et des échanges commerciaux des systèmes de transport plus efficacement interconnectés.

.....

¹ Les conclusions des ces débats ministériels restreints seront annexées à cette déclaration le cas échéant.

Conviennent que le renforcement de la connectivité des transports en réduisant les « ruptures de transport » favorisera la réalisation des objectifs prioritaires suivants :

Soutenir l'économie : Les investissements dans les infrastructures de transport contribuent à modeler le développement et la desserte des villes et des régions, et peuvent ainsi stimuler la productivité. Ils permettent aussi de créer des emplois et des débouchés². Pour les transports comme pour la société, l'échange et le partage d'informations plus efficaces et sûrs permettent de renforcer la connectivité, ce qui favorise l'accroissement de la productivité et de l'utilisation des capacités³.

Soutenir le développement de systèmes interconnectés nécessite de nouvelles approches politiques et des modèles économiques innovants permettant le partage des informations, des coûts et des revenus entre tous les acteurs du secteur des transports. Le renforcement de l'interopérabilité des systèmes, des degrés de normalisation appropriés et des innovations technologiques iront également dans le sens de l'efficacité à long terme et seront avantageux pour la collectivité, les entreprises et l'environnement : ils pourraient notamment concerner les technologies alternatives de propulsion des véhicules ou les moyens de paiement intégrés acceptés dans tous les modes.

Faciliter davantage les échanges commerciaux : Faciliter davantage les échanges commerciaux et adopter des contrôles aux frontières efficaces pourraient augmenter de manière significative le commerce mondial. L'amélioration des passages aux frontières peut être réalisé moyennant des investissements relativement limités.

Le concept de gestion intégrée des frontières devrait être appliqué partout pour réduire les retards, simplifier les procédures et faciliter le commerce. Une meilleure coordination entre les autorités à l'intérieur des pays et entre ceux-ci, tout comme la mise en oeuvre de contrôles douaniers et d'inspections de sûreté en fonction du risque peuvent, entre autres mesures, améliorer fortement la connectivité aux postes frontières, réduire les obstacles aux échanges et permettre potentiellement la réalisation d'économies.

Améliorer l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services collectifs : L'accès à l'emploi, aux possibilités de formation et aux services collectifs grâce à des transports mieux connectés nécessite une plus grande intégration et une coordination renforcée entre les gouvernements, les autorités publiques et les acteurs privés du secteur des transports⁴.

Une meilleure concordance est nécessaire entre les aspirations des usagers en matière de déplacements de porte à porte et la façon dont les autorités planifient, allouent et gèrent les différents réseaux et services de transport.

C'est en examinant attentivement les voyages de bout en bout y compris « le dernier kilomètre » et les transferts entre les modes de transport que pourront être identifiées les meilleures opportunités en termes de coût pour améliorer la connectivité. La mise en oeuvre nécessite souvent la coordination des politiques autant que l'investissement. «Penser sans rupture» peut parfois améliorer les performances à un coût moindre que d'accroître les capacités ou que de construire de nouvelles liaisons.

Mettre en place un système fluide de transport des personnes et des marchandises : Les catastrophes naturelles (par exemple les nuages de cendres volcaniques, les tsunamis et les phénomènes climatiques exceptionnels), les accidents, les actes de malveillance (par exemple la piraterie maritime ou les attaques terroristes) et l'élévation du niveau des mers due au réchauffement climatique compromettent la sécurité et la sûreté des voyageurs, des travailleurs du secteur des transports et des marchandises, tout comme ils perturbent les services de transport. Des actions coordonnées et cohérentes entre les gouvernements et le monde des affaires – notamment pour les politiques de prévention des accidents – sont nécessaires afin que le système de transport bénéficie d'une sécurité, d'une sûreté et d'une fiabilité renforcées. Des plans d'urgence – aux niveaux local, national et international – devraient être développés pour coordonner l'information et les moyens alternatifs de transport.

Assurer un transport durable pour l'avenir : Des connexions efficaces entre le système de transport et des sources énergétiques renouvelables et durables, tout comme des réseaux énergétiques intelligents sont nécessaires pour la propulsion des véhicules et des parcs roulants qui seront utilisés par les générations futures.

En conclusion

Tous les Ministres du Forum International des Transports déclarent leur détermination à poursuivre des politiques visant à assurer une plus grande connectivité et des transports sans rupture.

.....

² Les Ministres ont fait référence aux Messages ministériels adoptés lors du Sommet 2009 sur « Des transports pour une économie mondialisée » et ont réaffirmé leur attachement au contenu de ces messages.

³ Les Ministres ont fait référence aux Messages Clés du Forum 2010 sur le thème « Transport et innovation : libérer le potentiel » et ont réaffirmé leur attachement au contenu de ces messages.

⁴ Les Ministres ont fait référence aux Messages ministériels adoptés lors du Sommet 2009 sur « Des transports pour une économie mondialisée » et ont réaffirmé leur attachement au contenu de ces messages.

Annexes à la déclaration ministérielle

Déclaration conjointe de la Table ronde ministérielle sur la sécurité des navires de croisière

Les ministres et les représentants de haut niveau du secteur se sont réunis dans le cadre d'une table ronde à l'occasion du sommet annuel 2012 du Forum International des Transports tenu à Leipzig pour procéder à un échange de vues sur la sécurité des navires à passagers après les malheureux événements qui ont abouti à l'échouement du Costa Concordia en janvier de cette année.

Les participants à la table ronde :

- > Se sont accordés à reconnaître que seul le rapport d'enquête sur l'accident permettra de tirer des enseignements en la matière – et ont exprimé le souhait que les conclusions soient disponibles dans les meilleurs délais –, tout en se montrant néanmoins favorables à la réalisation, sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), d'un examen de la sécurité des navires à passagers portant notamment sur le facteur humain et le caractère approprié des normes actuelles de formation.
- > Ont encouragé le Comité de la sécurité maritime de l'OMI à étudier des propositions en vue de renforcer les dispositions en vigueur concernant la sécurité de tous les navires de croisière.
- > Ont débattu des propositions avancées par l'Allemagne concernant l'obligation d'effectuer des exercices d'évacuation, l'amélioration des règles applicables aux engins et dispositifs de sauvetage, le renforcement des dispositions du Code international de gestion de la sécurité (ISM) et l'amélioration de la cartographie électronique, et jugé utile que la réflexion sur ces propositions se poursuive au sein de l'OMI.
- > Sont convenus de l'objectif commun de parvenir à mettre en place au niveau mondial des normes obligatoires qui :
 - puissent s'appliquer avec souplesse aux différentes tailles de navires et en fonction de leurs besoins particuliers,
 - renforcent la sécurité des navires selon une approche par objectifs, et
 - assurent la transparence du contrôle de conformité.

Déclaration conjointe de la Table ronde ministérielle sur la piraterie maritime

Les ministres et les représentants de haut niveau du secteur ont procédé à un échange de vues sur la piraterie. Celle qui sévit en Somalie en particulier constitue toujours une grave menace pour le transport maritime aussi bien que pour le commerce mondial dans son ensemble. Les participants se sont félicités de la présence militaire dans la région pour mener des opérations contre la piraterie en soulignant qu'elles sont cruciales au large des côtes somaliennes ; ils se sont félicités également des initiatives très bénéfiques prises par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour empêcher la piraterie, notamment les orientations provisoires formulées à l'intention des États du pavillon concernant les sociétés privées de sécurité maritime. Ils ont exprimé l'espoir que la réunion de l'OMI sur la piraterie prévue à la mi-mai donnera une impulsion importante pour résoudre ce problème. Tout en admettant qu'une solution était possible

à court terme, les participants ont fait ressortir la nécessité d'envisager de jeter des bases au niveau international pour traiter les questions que soulève le recours à des gardes armés privés, par exemple celles de la certification des sociétés privées de sécurité maritime (SPSM) ou de l'usage et du port d'armes à feu à bord des navires entrant dans les eaux territoriales d'États portuaires/côtiers, et ils ont invité instamment les participants de l'OMI à en délibérer en priorité à leur prochaine réunion.

Les participants ont dans le même temps reconnu que la seule solution durable en Somalie passe par la stabilité à terre.

Déclaration conjointe de la Table ronde ministérielle sur les cendres volcaniques et autres crises

Les participants à la table ronde ministérielle organisée à l'occasion du sommet annuel 2012 du Forum International des Transports qui s'est tenu le 3 mai 2012 ont reconnu que les crises posent toujours des problèmes imprévisibles, mais aussi que les organismes responsables aux niveaux national et international devaient se préparer de façon anticipée à faire face à plusieurs scénarios différents en prenant des mesures efficaces de gestion de crise, notamment :

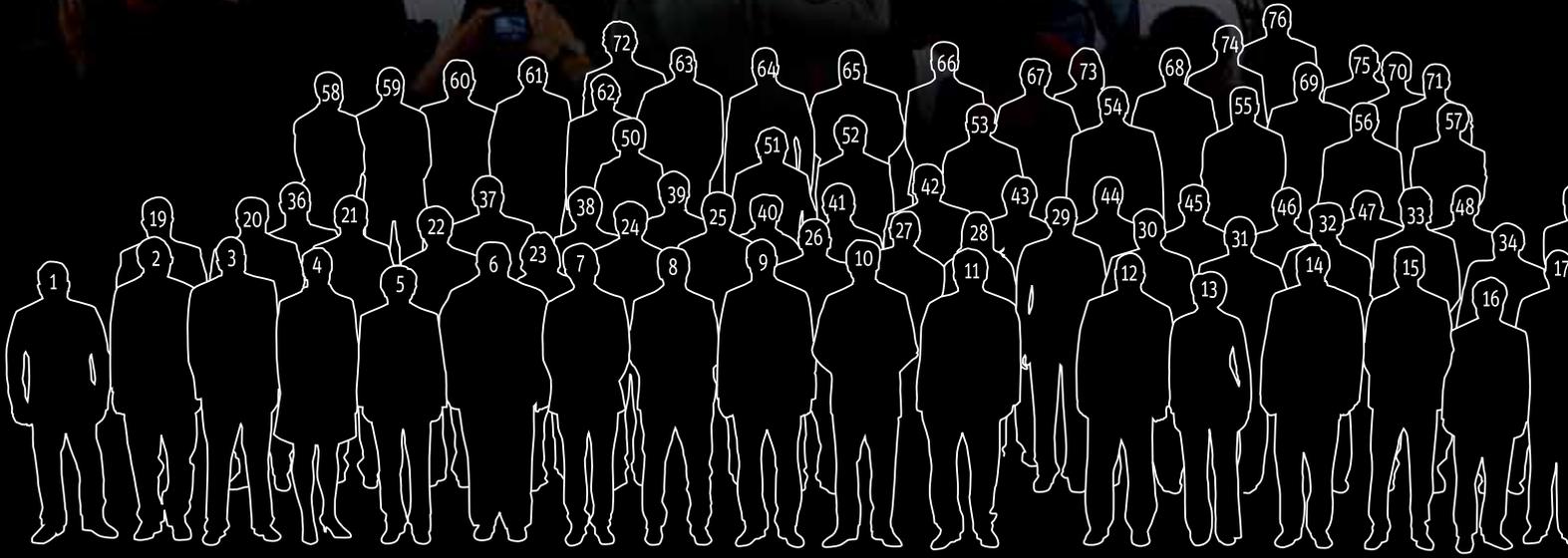
- > veiller à ce qu'une stratégie efficace de communication soit en place pour tenir la population informée tout au long de la crise ;
- > accorder en permanence la priorité à la sécurité du transport aérien ;
- > assurer la communication et l'action coordonnée des organismes concernés par la gestion de la crise [par exemple la coordination à l'échelle de l'Europe par la Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC)] ;
- > veiller à tenir à jour des renseignements détaillés sur les personnes responsables à contacter dans tous les organismes publics ou privés qui interviennent dans les transports (modes de transport concernés, institutions and représentants des entreprises) ;
- > entretenir un dialogue entre les responsables de l'élaboration des politiques et les représentants des entreprises (du secteur du transport aérien – transporteurs aériens, prestataires de services de navigation aérienne, constructeurs et aéroports – ainsi que d'autres modes) ;
- > mettre au point et prendre en charge des plans d'intervention d'urgence en cas de défaillance d'un mode de transport ;
- > au niveau des administrations nationales, étudier des mécanismes permettant de prolonger la durée de validité des visas pour des raisons de force majeure lorsqu'une crise se produit ;
- > veiller à ce que soit appliquée une approche commune au niveau international en cas de perturbations ou d'autres incidents à l'avenir ;
- > étudier la possibilité d'élaborer des normes internationales contraignantes pour assurer une gestion de crise efficace.

Les représentants des administrations nationales et des entreprises du secteur ont décidé d'un commun accord de prendre en considération les aspects susmentionnés dans la suite des travaux engagés, ce qui permettra de mettre en œuvre une démarche plus coordonnée à l'avenir.

International
Transport Forum

International
Transport Forum

Inter
Transp





1. Ahmed Mohammed Salem AL-FUTAISI, Ministre, Oman - 2. Andrija LOMPAR, Ministre, Monténégro - 3. Leo VARADKAR, Ministre, Irlande - 4. Catharina Elmsäter-Svärd, Ministre, Suède - 5. Zhenglin FENG, Vice-ministre, Chine - 6. Gerry BROWNLEE, Ministre, Nouvelle-Zélande - 7. Raymond COINTE, France - 8. Lars Erik BARTNES, Secrétaire d'État, Norvège - 9. Hans Michael KLOTH, Forum International des Transports - 10. Peter RAMSAUER, Ministre fédéral, Allemagne - 11. Osamu YOSHIDA, Vice-ministre principal, Japon - 12. Angel Gurría, OCDE - 13. Doris LEUTHARD, Conseillère fédérale, Suisse - 14. Siim KALLAS, Vice président, Commission européenne - 15. Sergio MONTEIRO, Secrétaire d'État, Portugal - 16. Do-Youp KWON, Ministre, Corée - 17. Anthony ALBANESE, Ministre, Australie - 18. Burkhard JUNG, Maire de Leipzig - 19. Sokol OLLDASHI, Ministre, Albanie - 20. Yaqub NOVUZALIYEV, Azerbaïjan - 21. Mile JANAKIESKI, Ministre, ERYM - 22. Mitsuhiro YAMASHITA, Nissan - 23. Susan KURLAND, Secrétaire adjoint, USA - 24. Norman BAKER, Secrétaire d'État parlementaire, RU - 25. Pedro Pablo ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ, Ministre, Chili - 26. Binali YILDIRIM, Ministre, Turquie - 27. Denis LEBEL, Ministre, Canada - 28. Vera KOBALIA, Ministre, Géorgie - 29. Aivis RONIS, Ministre, Latvie - 30. Kostiantyn YEFYMENKO, Premier Ministre adjoint, Ukraine - 31. Sergei ARISTOV, Ministre adjoint, Russie - 32. Chadchart SITTIPUNT, Ministre adjoint, Thaïlande - 33. Andreas SCHEUER, Secrétaire d'État parlementaire, Allemagne - 34. Evert Erenst MANGINDAAN, Ministre, Indonésie - 35. Anatol SALARU, Ministre, Moldavie - 36. Carsten FALK, Danemark - 37. Aliaksandr SHYSHKO, Ministre adjoint, Belarus - 38. Tadeusz JARMUZIEWICZ, Secrétaire d'État, Pologne - 39. Igor ŠALAMUN, Secrétaire d'État, Sloveinie - 40. Eva MOLNAR, ONU CEE - 41. Rimvydas VAŠTAKAS, Vice-ministre, Lituanie - 42. Jan MÜCKE, Secrétaire d'État parlementaire, Allemagne - 43. Siebe RIEDSTRA, Pays-Bas - 44. Kamen KITCHEV, Ministre adjoint, Bulgarie - 45. Manoj SINGH, Inde - 46. Ragnhildur HJALTADÓTTIR, Islande - 47. Agustín GARCÍA-LÓPEZ, Ambassadeur, Mexique - 48. Enrico FINOCCHI, Italie - 49. Gus MACDONALD, Macquarie - 50. Minna, KIVIMÄKI, Finlande - 51. Manfred NEUN, Fédération européenne des cyclistes - 52. Satoshi SEINO, East Japan Railway Company - 53. Rüdiger GRUBE, Deutsche Bahn - 54. Vladimir YAKUNIN, Compagnie des chemins de fer russes - 55. Marc ROMAN, Belgique - 56. Koji SEKIMIZU, Organisation Maritime Internationale - 57. Jaehak OH, Korean Transport Institute - 58. Markus BIEDERMAN, Liechtenstein - 59. Peter HENDY, Transport for London - 60. Yoshiyuki KASAI, Central Japan Railway Company - 61. Ron WIDDOWS, Conseil Mondial de la Marine marchande - 62. John LU, Asian Shipper's Council and Singapore National Shippers' Council - 63. Scott BELCHER, ITS America - 64. Markus RADL, Autriche - 65. Emanuel DELIA, Malte - 66. Guy STAUS, Luxembourg - 67. Paolo COSTA, Venice Port Authority - 68. Alain FLAUSCH, UITP - 69. Gabriel GUTIERREZ, Cintra - 70. Koji MIYAHARA, NYK Line - 71. Jean-Luc DI PAOLA GALLONI, Valeo - 72. Peter MILLER, ITO World Ltd - 73. Catherine ROSS, Georgia Institute of Technology - 74. Eero PÄRGMÄE, Estonie - 75. Lazar COMANESCU, Ambassadeur, Roumanie - 76. Predrag DOKIC, Ambassadeur, Bosnie Herzégovine



Séance ministérielle ouverte à tous

Connexions entre les transports aériens, routiers, maritimes et ferroviaires

Pour la première fois depuis la création du Forum, une partie de la réunion ministérielle était ouverte à tous les participants. Plusieurs centaines de délégués présents dans le hall 1 du Centre des congrès de Leipzig ont suivi les débats qui se déroulaient entre les Ministres et les chefs de délégations sur les moyens de créer les conditions propices à une plus grande connectivité des transports. Autre première, trois dirigeants d'entreprises du secteur des transports ont abordé le sujet du point de vue du secteur privé dans leurs interventions, et enrichi les échanges d'idées qui ont été très animés et bien ciblés. Le compte rendu ci-après, légèrement modifié par souci de lisibilité, consigne les débats de la séance ministérielle ouverte à tous.



Président de la séance,
Vice-ministre principal
Osamu Yoshida
(Japon)

Je vous remercie vivement de votre introduction. M. Kallas, Vice-président de la Commission européenne chargé des transports ; M. le Ministre Mangindaan de l'Indonésie ; M. le Ministre Futaisi d'Oman ; M. le Ministre adjoint Chadchart Sittipunt de la Thaïlande ; M. Sekimizu, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, je tiens à vous accueillir tous en votre qualité d'observateurs. J'ai le plaisir également de souhaiter la bienvenue aux orateurs qui interviendront pendant les

séances : M. Seino, Président de l'East Japan Railway Company, et M. Bill Meahl, Directeur commercial à DHL, ainsi que M. Nic Nilsen, Directeur général de l'aéroport d'Oslo.

Je suis heureux d'annoncer que le Forum International des Transports compte de nouveaux pays membres : la Chine y a adhéré le 11 novembre dernier, devenant ainsi le 53e Membre du Forum, et j'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui M. Zhenglin Feng, son Vice-ministre des transports. Je vous souhaite la bienvenue du fond du cœur, M. Feng.

De même, au cours de la séance ministérielle à huis clos de ce jour, la demande d'adhésion du Chili a été approuvée, et ce pays est désormais le 54e membre du FIT. Nous avons aujourd'hui parmi nous M. Pedro Errázuriz Domínguez, Ministre des transports et des communications du Chili. Bienvenue, M. le Ministre. De tout cœur, je salue votre présence ici.

Ainsi, nous accueillons de très grands pays d'Asie et d'Amérique du Sud, et le Forum International des Transports devient, grâce à ces membres puissants et importants, une organisation internationale majeure, de portée mondiale. J'ai bon espoir aussi que des débats approfondis sur l'action à mener et des discussions fécondes seront menés au sein de ce Forum afin de résoudre les très divers problèmes et enjeux auxquels le secteur des transports est confronté. Je souhaite maintenant inviter M. Feng, le Vice-ministre des transports de la Chine, à prononcer quelques mots.



Vice-ministre
Zhenglin Feng
(Chine)

Je vous remercie, M. le Président, vos Excellences, chers collègues, Mesdames et Messieurs. Avant tout, c'est un grand honneur et un privilège pour moi d'exprimer, au nom de mon gouvernement, le grand plaisir de la Chine de devenir membre à part entière du Forum International des Transports. Je tiens aussi par la même occasion à faire part de notre sincère gratitude

à la Présidence et à tous les pays membres du Forum International des Transports pour le soutien apporté à notre adhésion. J'adresse également mes remerciements au Secrétariat du Forum et à tout son personnel pour l'aide généreusement prodiguée à mon pays durant le processus d'adhésion, et à moi-même en vue de ma participation à ce Sommet.

Le FIT est la plus importante organisation intergouvernementale du secteur des transports au niveau mondial. Il offre aux ministres des transports un lieu de rencontre où ils peuvent se pencher sur les questions essentielles concernant la situation du moment et l'orientation future du secteur. Parallèlement, le FIT ménage également aux entreprises de ce secteur une chance précieuse de communiquer et se concerter de vive voix avec de hauts responsables des administrations des transports. Étant l'une des économies montantes de la planète, la Chine apprécie à sa juste valeur le FIT, et elle continuera à collaborer étroitement avec les autres pays membres pour contribuer comme il le faut à son orientation future. Je saisis l'occasion pour adresser avec grand plaisir nos félicitations à M. Viegas, le Secrétaire général du FIT nouvellement élu, en lui souhaitant plein succès dans ses fonctions. Merci beaucoup.

**Président de la séance,
Vice-ministre principal Osamu Yoshida (Japon) :**

Je vous remercie vivement, M. Feng. Je souhaite maintenant inviter le représentant du Chili, M. le Ministre Domínguez, à formuler quelques propos.



Ministre **Pedro Errázuriz Domínguez**
(Chili)

Merci M. le Président. Chers collègues et membres du FIT, après que le Chili est officiellement devenu membre de l'OCDE en mai 2010, mon gouvernement a décidé que l'une de ses priorités serait d'adhérer au Forum International des Transports.

Il nous paraissait important de rejoindre les 52 Membres, et 54 depuis aujourd'hui, de cette organisation qui se consacre à la politique des transports parce que le Forum, qui définit les orientations de la politique des transports au niveau mondial, joue un rôle crucial pour une économie ouverte et de faible envergure comme celle du Chili, très tributaire des transports à longue distance pour accéder à ses principaux marchés

à l'exportation. Le Chili vise les mêmes objectifs que le Forum en ce qui concerne la politique des transports : celle-ci doit contribuer à la croissance économique, être écologiquement durable, accroître la connectivité et l'inclusion, ainsi que protéger la vie humaine. Le secteur des transports chilien s'est beaucoup développé au cours de la décennie écoulée, et des acteurs mondiaux en font aujourd'hui partie, par exemple Sud Americana de Vapores, tant dans le transport maritime que dans les transports terrestres et aérien.

Quiconque s'est rendu au Chili ou le situe sur une carte — étroite bande de terre de 4 500 kilomètres de long qui s'étend entre l'océan Pacifique et la cordillère des Andes peut immédiatement en conclure que la logistique du transport y est une véritable gageure. De grandes distances séparent le centre du pays de ses extrémités. En tant que Ministre des transports, je n'épargne aucun effort pour améliorer la connectivité, réduire l'isolement des régions situées aux confins du pays et faire en sorte que nos infrastructures soient utilisées plus rationnellement. Par conséquent, les transports, quel que soit le mode, sont un élément vital non seulement pour étayer la croissance économique, mais aussi pour assurer une meilleure intégration territoriale du pays et le bien-être de nos citoyens.

Le Chili mettra à profit les éclairages sur les politiques à suivre que procurent les travaux de recherche et d'analyse du Centre de recherche du Forum, et s'en inspirera pour concevoir et mettre en œuvre de nouvelles politiques des transports. Nous pouvons mieux faire dans beaucoup de domaines : la sécurité routière, l'adoption de nouvelles technologies de l'information, etc.

Nous attendons avec grand intérêt de prendre connaissance des travaux de recherche du Centre au sujet du Chili. Je tiens à vous remercier tous, MM. les Ministres des pays membres du FIT, d'avoir accepté à l'unanimité notre pays en tant que membre à part entière. Nous mettrons tout en œuvre pour contribuer au programme d'action du Forum en faisant part des conclusions à tirer de nos propres politiques des transports, qu'elles soient favorables ou non. Je tiens aussi à remercier le Secrétariat du FIT, et tout particulièrement M. Michael Kloth et Mme Mary Crass, pour le soutien qu'ils nous ont apporté au cours du processus d'adhésion. Merci beaucoup.

**Président de la séance,
Vice-ministre principal Osamu Yoshida (Japon) :**

Merci beaucoup, M. le Ministre. Je souhaite maintenant vous présenter la déclaration ministérielle qui a été adoptée lors de la séance à huis clos, et qui servira de point de départ pour la suite des débats. Les transports sans rupture sont le thème du Sommet. On entend par là le fait que les marchandises et les

personnes puissent parvenir à leur destination finale sans rencontrer d'obstacles. Ce sont les transports dans leur forme la plus parfaite. Si nous réussissons à établir cette continuité, ce sera un pas de géant du point de vue de l'amélioration de la qualité de vie de la population, mais aussi un facteur de développement des économies locales. Néanmoins, concrètement, comme vous le savez, il existe de nombreuses « ruptures » : les frontières par exemple, le manque d'alliances intermodales, les menaces sur le plan de la sûreté et la carence d'infrastructures de transport.

Dans cette déclaration, les Ministres affirment leur détermination à mettre systématiquement en œuvre des politiques tendant vers une plus grande connectivité et des transports sans rupture. Des mesures y sont proposées à cette fin. En particulier, la déclaration souligne l'importance de la coopération et préconise de la mettre en œuvre entre les pays, entre les administrations centrales et locales, entre les pouvoirs publics et les entreprises de transport, ainsi qu'entre les entreprises de transport elles-mêmes, afin de résoudre le problème que posent les « ruptures ».

Étant donné que M. Seino est parmi nous, je prendrai l'exemple des chemins de fer. Nul doute que les usagers pourraient bénéficier de services ferroviaires considérablement améliorés à la faveur de l'interconnexion des différents modes, notamment avec les services de transport aérien et par autobus, ainsi qu'entre les différents opérateurs ferroviaires. De même, l'aéroport placé sous la direction de M. Nilsen est le lieu par excellence de jonction des modes aérien et terrestres. Si les acteurs intervenant dans l'aéroport coopéraient pour améliorer les transferts, l'effacement des ruptures dans les transports progresserait énormément. Par ailleurs, les réseaux de distribution des entreprises logistiques internationales, comme celle de M. Meahl, s'étendent au-delà des frontières nationales. Ainsi, la coopération entre les pouvoirs publics et les entreprises pour réduire les obstacles créés par les contrôles aux frontières serait très bénéfique pour l'économie mondiale.

Aujourd'hui, nous faisons une première expérience d'ouverture de la séance ministérielle en y invitant des dirigeants d'entreprises à prendre part à des échanges de vues sur des questions qui relèvent de l'action des pouvoirs publics. J'espère que cette séance sera féconde. Je laisse la parole au modérateur, M. Pat Cox.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci beaucoup, M. le Président. Permettez-moi d'inviter M. Satoshi Seino, Président de l'East Japan Railway Company, à prendre place au podium des orateurs. Son intervention, d'une dizaine de minutes, portera bien entendu sur le thème de la fluidité dans les transports et, en l'occurrence, sur l'expérience japonaise en matière de concurrence et de coopération. M. Seino, vous avez la parole.



M. Satoshi Seino,
Président, East Japan
Railway Company

Je tiens à saisir l'occasion pour remercier nombre d'entre vous, de la sphère des chemins de fer et des transports, de vos témoignages de sympathie, de votre aide et de vos encouragements après le tremblement de terre du 11 mars de l'an dernier. En dépit des graves dommages provoqués par le séisme et le tsunami aussi bien sur les lignes ferroviaires grande vitesse que classiques, il n'y a pas eu de victimes parmi les voyageurs. Le Tōhoku Shinkansen, qui roulait à 270 kilomètres à l'heure au moment de la catastrophe, a pu être stoppé d'urgence sans dérailer. Sur certaines lignes classiques, des trains ont été emportés par le raz-de-marée, mais heureusement sans entraîner aucune perte parmi les voyageurs. Je crois que nous le devons aux efforts que nous avons déployés par le passé, en prenant sans relâche des mesures antisismiques et en assurant quotidiennement la formation du personnel. Nous continuerons à faire tout notre possible pour offrir à nos clients un service plus sûr et plus sécurisé.

La réalisation d'un réseau sans rupture passe par l'intégration des modes ferroviaire, aérien et routier. Mais il y a également plusieurs différences et ruptures entre les entreprises ferroviaires elles-mêmes, notamment en matière d'organisation ou de tarification, d'où la nécessité aussi de l'intégration entre entreprises.

La JR East est une société verticalement intégrée, issue en avril 1987 de la scission et de la privatisation de la Japanese National Railways. Nous desservons la zone métropolitaine de Tokyo et la moitié orientale de l'île de Honshu.

Nous sommes probablement l'une des rares entreprises au monde à assurer des services ferroviaires grande vitesse ainsi que des services urbains et régionaux. Chaque jour, environ 17 millions de personnes les utilisent. La part modale de JR East dans la zone métropolitaine de Tokyo (qui s'étend sur un rayon de 50 kilomètres autour de la gare de Tokyo) représente environ 24 %, tandis que celle de l'ensemble des transports ferrés, métro compris, se chiffre à 58 % ce qui est peut-être la proportion la plus élevée dans le monde.

Nous avons pris quatre mesures pour remédier aux ruptures dans la zone métropolitaine de Tokyo. En premier lieu, nous avons amélioré l'accès à l'aéroport. En octobre 2010, le terminal international de l'aéroport de Haneda a été mis en service, et une nouvelle gare

du Tokyo Monorail y a été créée. Il ne faut aujourd'hui qu'une minute à nos clients pour arriver au comptoir d'embarquement de l'aéroport, sans rencontrer le moindre escalier ou obstacle. A l'intérieur de la gare, nous avons adopté des comble-lacune rétractables pour réduire le vide entre la rame et le quai. Les quais sont quant à eux conçus avec un minimum de piliers ou obstacles. Ces aménagements facilitent les déplacements des voyageurs à mobilité réduite ou transportant des bagages volumineux.

Ensuite, nous avons mis en place un système billettique interopérable. JR East utilise une carte intelligente appelée SUICA depuis novembre 2001. PASMO est le nom d'une autre carte intelligente, délivrée conjointement par d'autres opérateurs de chemin de fer et d'autobus de la zone métropolitaine de Tokyo, qui est en service depuis mars 2007. Ces deux cartes sont utilisables sur les réseaux de tous ces opérateurs. A l'époque, il s'agissait du premier système billettique interopérable dans le monde, et c'est encore aujourd'hui le plus grand : le nombre total de cartes délivrées dépassait les 58 millions en février 2012. Ces cartes peuvent non seulement servir de titre de transport dans les trains et les autobus, mais aussi de porte-monnaie électronique dans les magasins.

Je souhaite maintenant évoquer le Service de bout en bout. Les opérateurs concernés calculent au préalable la distance sur laquelle ils utiliseront l'infrastructure d'autres opérateurs, pour s'assurer que tous s'entendent sur la même distance, équilibrant ainsi le bilan des coûts d'utilisation de l'infrastructure de manière à n'avoir pratiquement aucun coût supplémentaire à supporter ultérieurement.

Enfin, permettez-moi de vous présenter le système de diffusion d'informations utilisé en cas de perturbation des transports pour renseigner les usagers sur les itinéraires de substitution et sur la reprise des services. Nous avons mis au point avec les autres opérateurs ferroviaires de la zone métropolitaine de Tokyo un système qui affiche toutes les informations relatives à l'exploitation sur tous les réseaux ferrés des différents opérateurs. Ce type d'annonce commence à être adopté dans beaucoup d'autres parties du Japon, et il intéresse les opérateurs ferroviaires européens et américains.

Voilà donc les diverses mesures prises par les opérateurs ferroviaires japonais pour concrétiser un système de transports sans rupture. J'espère que mon exposé sera utile au développement du transport ferroviaire et des transports publics partout dans le monde. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

M. Seino, nous vous remercions de votre présentation. Je vais maintenant inviter quelques ministres à s'exprimer. Permettez-moi de commencer par le Ministre

des transports, de l'infrastructure et des collectivités du Canada, l'honorable Denis Lebel.



Ministre
Denis Lebel
(Canada)

Des ministres, des chefs d'entreprise et des représentants de la communauté internationale se sont donné rendez-vous à Leipzig parce qu'ils savent à quel point les transports sont importants pour stimuler nos économies, pour créer des emplois, et pour améliorer notre qualité de vie.

Les transports sont indispensables au commerce international, à la croissance économique et à la prospérité de toutes les nations commerçantes. La multiplicité des acteurs et intervenants, chacun avec des réalités qui lui sont propres, peut être perçue comme un défi. De façon très fondamentale, tous les acteurs, notamment les fournisseurs de services de transport, les professionnels de la logistique, les propriétaires de petites entreprises et les politiciens, partagent un même intérêt : l'amélioration des réseaux de transport. Et tous ont un rôle à jouer en ce sens.

Au Canada, nous nous sommes posé la question suivante : comment le gouvernement peut-il mieux contribuer à créer une plus grande collaboration et une harmonie entre tous les intervenants? Nous avons conclu que c'était en jouant un rôle de leader de façon à retenir la participation de tous les ordres de gouvernement et du secteur privé, et à mettre en œuvre un cadre national pour les portes et les corridors de commerce stratégiques.

Les trois principales portes du Canada, y compris les corridors de commerce connexes, c'est-à-dire la Porte de l'Atlantique, la Porte continentale et la Porte de l'Asie-Pacifique, sont des systèmes intégrés de l'infrastructure de transport et des moteurs indispensables du commerce international. La stratégie que nous avons adoptée pour développer nos portes d'entrée consiste en une approche axée sur les réseaux, une approche qui ne traite pas les modes de transport de façon distincte, mais plutôt comme un réseau intégré de modes et d'infrastructures de transport.

S'il est vrai que nous avons fait des progrès majeurs en ce qui concerne l'ensemble de l'infrastructure de transport du pays, notre gouvernement reconnaît que l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement ne repose pas seulement sur un port, un pont ou une

route, mais plutôt sur le bon fonctionnement de tous ces éléments réunis.

Les partenariats stratégiques entre les secteurs public et privé ont aussi contribué à notre réussite.

Nous avons appris qu'il était possible de réunir à une même table diverses parties intéressées et de grands compétiteurs, et de les amener à se percevoir comme des partenaires quand les objectifs et les avantages communs sont clairs. Le but d'un partenariat consiste à tirer parti des idées et des ressources pour nous aider à avancer ensemble.

Au Canada, des investissements majeurs sont le résultat d'un financement combiné et coordonné. Et il est essentiel de pouvoir compter sur des modèles de financement durable pour l'infrastructure de transport de demain. Notre Premier ministre m'a clairement donné pour mandat de concevoir un nouveau plan d'infrastructure pour les années ultérieures à 2014, et d'intensifier les échanges avec tous vos pays.

Par ailleurs, l'innovation et les mesures concurrentielles contribuent à faire en sorte que les réseaux de transport puissent satisfaire les besoins d'aujourd'hui et de demain. Les applications technologiques avancées, y compris les systèmes de transport intelligents, aident les fournisseurs de services de transport à améliorer leur efficacité et à offrir aux usagers de meilleures options. Les avantages d'une efficacité accrue s'étendent aussi à l'environnement : plus nos réseaux sont efficaces, plus ils sont écologiques.

En conclusion, je tiens à préciser que les possibilités de dialogue et de collaboration qu'offre le Forum International des Transports sont essentielles à la création de liens solides et à la résolution de défis communs. Il est primordial de pouvoir compter sur de solides partenariats, tant au plan national qu'avec nos partenaires internationaux, pour réaliser les objectifs du Canada en matière de transport et de commerce international. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci. J'ai le plaisir d'appeler maintenant le représentant de l'Autriche, M. Ingolf Schädler.



Directeur général adjoint
Ingolf Schädler
(Autriche)

Les transports sans rupture sont le thème central de la conférence d'aujourd'hui. Je pense que

c'est exactement de cela que nous devons parler désormais à l'échelle mondiale, mais aussi à l'échelle de l'Europe. Notre 19e Congrès mondial sur le STI sera axé sur ce même thème : nous ne nous bornerons pas à en discuter et à présenter des résultats de recherches, nous montrerons aussi les STI qui seront bientôt disponibles et les possibilités qu'ils offrent. Nous attendons plus de 300 exposants à Vienne, qui vous présenteront les fruits des dernières recherches que l'industrie peut offrir pour œuvrer à la mise en place d'un système de transports nouveau et intelligent.

Mais ce n'est pas tout. Nous avons lancé un appel mondial à projets témoins d'avant-garde afin que chacun puisse constater qu'il ne s'agit pas uniquement d'une exposition, mais d'avancées qui ont leur place dans le monde réel. Pour la première fois, nous offrirons la possibilité concrète de voir ce que ces technologies télématiques peuvent apporter.

Mesdames et Messieurs, le dernier point, probablement très important, concerne la table ronde ministérielle, à laquelle nous invitons non seulement les Ministres, mais aussi les PDG et les distingués orateurs, afin qu'ils réfléchissent aux moyens par lesquels nous pouvons favoriser la mise en œuvre des STI au niveau mondial. Nous estimons qu'il est temps de le faire, et comme je l'ai dit précédemment, le thème de cette conférence en témoigne.

Outre toutes ces questions techniques, nous proposerons aussi, bien entendu, un programme culturel : si vous n'avez pas vraiment envie de voir toutes ces belles choses, le véritable bal viennois que nous organiserons sera l'une des attractions les plus intéressantes. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci de votre intervention. J'ai le plaisir d'inviter maintenant le Sous-secrétaire d'État aux transports du Royaume-Uni, M. Norman Baker, à prendre la parole.



Sous-secrétaire d'État
parlementaire aux transports
Norman Baker
(Royaume-Uni)

Imaginez le parcours suivant : vous quittez votre maison, parcourez peut-être un kilomètre jusqu'à la gare ferroviaire, où vous prenez un train qui vous emmènera à 300 kilomètres de là. A votre arrivée, vous avez encore un kilomètre à parcourir après

être descendu du train.

Ce dernier kilomètre est parfois un obstacle pour les personnes qui ne savent pas avec certitude comment se rendre de la gare à leur destination finale. Celles-ci prendront donc leur voiture pour effectuer le parcours complet faute de solution pour le dernier kilomètre.

Dans cet exemple, le transport et la billetterie ne sont pas intégrés. Lorsque le parcours est réalisable de porte à porte parce qu'il existe des correspondances, les gens peuvent laisser leur voiture chez eux en toute tranquillité.

Nous voulons intégrer les parcours prévus de bout en bout, avec un trajet en train, éventuellement en autobus à chaque extrémité, ou en tramway, ou en vélo, ou encore en voiture de location à l'une ou l'autre de ces extrémités. Nous voulons aussi simplifier les formalités, afin que l'utilisateur n'ait qu'une seule transaction à faire couvrant tout son parcours.

La billetterie intelligente le permet. Au Forum International des Transports à Leipzig, j'ai eu l'honneur de remettre à M. Peter Hendy, de Transport for London, un prix décerné pour récompenser l'Oyster Card. Celle-ci a transformé les transports à Londres, et le Gouvernement britannique est très désireux de faire bénéficier le reste du pays de ses atouts.

Nous avons d'ores et déjà créé la plate-forme technologique commune ITSO, utilisée par les opérateurs de transport et les autorités locales dans tout le pays en fonction de leurs besoins. À l'avenir cependant, cette spécification commune et la technologie en place permettront de se déplacer en autobus dans une région du pays, en métro ailleurs, en vélo de location ou en train, en effectuant la transaction avec la même carte, voire avec un téléphone portable. Nous avons récemment alloué 15 millions GBP à la création d'un service qui encouragera les petits et moyens exploitants d'autobus à équiper leurs véhicules de la technologie requise pour faciliter les parcours intégrés de porte à porte.

Lorsque nous accordons une concession ferroviaire à une entreprise pour exploiter un tronçon de ligne pendant un certain nombre d'années, nous exigeons qu'elle adopte cette plate-forme ITSO pour délivrer les billets de train sur le tronçon concédé. Ainsi, nous rendons progressivement intelligent l'ensemble du réseau de transport du pays. Justement l'an dernier, le Chancelier a affecté 45 millions GBP à cette fin pour les réseaux de Londres et du sud-est du pays. Notre objectif est d'étendre la billetterie intelligente à la majeure partie des transports

publics d'ici la fin de 2014, et nous sommes en bonne voie de le réaliser.

L'instauration de la billetterie intelligente est doublement avantageuse. En premier lieu, elle nous permet d'accroître la fréquentation des transports publics, qu'elle rend plus accessibles, plus conviviaux, plus faciles et plus rapides à utiliser : l'époque où l'utilisateur arrivait à un arrêt d'autobus sans savoir combien lui coûterait le billet ni disposer de la monnaie nécessaire est révolue.

Le deuxième avantage tient à la tarification des déplacements dans les transports publics, qui peut être beaucoup plus différenciée qu'auparavant. Habituellement, en Grande-Bretagne, le tarif de pointe acquitté pour les trajets effectués aux heures de pointe de la matinée et de la soirée était plus cher que le tarif aux heures creuses. Cette tarification, guère modulée, manquait de souplesse. De ce fait, par exemple, le premier train circulant après 9 heures 30 était généralement bondé.

La billetterie intelligente permet de mettre en place des dispositions qui autorisent à fixer plus finement les tarifs en fonction du déplacement. Nous pourrions éventuellement appliquer un tarif réduit pour les déplacements domicile-travail effectués tôt le matin, ou un tarif légèrement plus élevé sur un train toujours comble pour inciter les usagers à prendre le précédent ou le suivant.

Les conséquences de cette évolution pour l'investissement dans les transports sont considérables parce que, comme de nombreux autres pays, nous avons tendance à investir dans des infrastructures qui seront utilisées au maximum de leur capacité pendant peut-être trois ou quatre heures par jour, et très en deçà durant le reste de la journée. Ce n'est pas une utilisation efficace des ressources publiques. Si nous pouvons, par la tarification, encourager les voyageurs à se déplacer à des horaires différents et, par conséquent, répartir l'utilisation des transports sur une plus longue période de la journée, les besoins d'investissement en infrastructures seront moindres, et les conditions de déplacement meilleures pour eux.

Nous allons faciliter l'utilisation des transports publics, ce qui sera bon pour l'économie, la mobilité sociale et l'environnement.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci, M. le Ministre. Vos propos corroborent tout à fait les observations de M. Seino sur les avantages de la billetterie interopérable. Permettez-moi maintenant d'inviter M. Bill Meahl, notre deuxième intervenant de la soirée, à prendre la parole. M. Meahl est Directeur commercial à DHL, l'entreprise mondiale de logistique.



M. Bill Meahl
Directeur commercial
DHL
(Allemagne)

Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui pour exposer le point de vue d'une entreprise mondiale de logistique et de transport présente dans 220 pays et employant 470 000 personnes dans le monde, qui œuvre au quotidien à concevoir pour ses clients des solutions de transport et de logistique sans rupture.

Le rôle du secteur de la logistique est souvent minoré dans les débats sur le développement économique, la prospérité et autres grands thèmes de société. En effet, la logistique cimenter le monde et forme la clé de voûte du commerce international. À ce titre, elle joue un rôle de premier plan dans la croissance économique et le développement de la prospérité partout dans le monde. Sur le territoire de l'Union européenne, par exemple, les revenus qu'elle génère dépassent mille milliards d'euros, contre environ 660 milliards d'euros pour l'économie numérique. Une logistique efficace est cruciale pour le maintien de la compétitivité et nous permettra de relever nombre des défis à venir.

Les entreprises comme DHL participent à la distribution des richesses par les échanges. Ainsi, nous aidons les nations émergentes à se développer et livrons des médicaments indispensables aux populations démunies. De même, nous recourons de plus en plus à des technologies novatrices et à des solutions logistiques intelligentes qui occupent une place centrale dans la lutte contre le changement climatique. DHL vient d'achever sa première étude de l'indice de la connectivité mondiale, intitulée « Global Connectedness Index », qui révèle que la mondialisation est porteuse d'un vaste potentiel de croissance économique et de prospérité. Cette étude dresse le classement de 125 pays par la profondeur et l'étendue de leur intégration dans l'économie mondiale, et examine le lien existant entre connectivité et bien-être à l'échelle planétaire. Parmi ses conclusions principales figure le constat que la connectivité mondiale est en réalité beaucoup moins développée qu'on ne l'imagine habituellement et que le degré d'intégration transfrontière varie grandement d'un pays à l'autre.

Favoriser la mondialisation à travers l'action des

pouvoirs publics et les stratégies des entreprises ouvre des perspectives de croissance, qui pourraient se chiffrer en milliards d'euros. Des transports sans rupture sont essentiels pour rendre la croissance durable et constituent le maillon central des chaînes logistiques mondiales.

Que se passe-t-il en cas de rupture des chaînes logistiques ? Dans le secteur automobile, l'arrivée tardive de pièces essentielles peut bloquer toute la chaîne de production et faire perdre plusieurs centaines de milliers de dollars. Autre exemple : comme la Thaïlande fournit 45 % de la production mondiale de disques durs, les terribles inondations qui y sont survenues l'an dernier ont été lourdes de conséquences pour les entreprises dans le monde entier. De même, dans le secteur des sciences du vivant, des études très importantes peuvent être interrompues et le lancement de nouveaux produits médicaux fortement retardé lorsque des échantillons d'essais cliniques ne sont pas livrés dans les délais.

Par conséquent, l'effacement des ruptures dans les transports est une question concrète et l'un des objectifs centraux du secteur de la logistique. Nous sommes résolus à utiliser toutes les formes de transport et à les déployer partout où cela est possible pour créer des chaînes logistiques d'une efficacité optimale et offrir des solutions durables à nos clients. Nous sommes également très soucieux de l'impact que nos activités ont sur l'environnement. Ainsi, DP DHL s'est donné pour objectif de réduire ses émissions de 30 % par colis expédié à l'horizon 2020. C'est pourquoi nous avons à cœur de retenir les modes qui rejettent le moins de carbone. Par un transfert modal de l'aérien vers le maritime, ou du routier vers le ferroviaire, et un moindre recours au transport conteneurisé ou en charges complètes, nous améliorons notre efficacité et celle de nos clients, tout en évitant d'importantes quantités d'émissions. Une grande partie de notre clientèle mondiale est disposée à changer de mode, car cela réduit les coûts de transport, parfois même de moitié en cas de report vers le maritime et le ferroviaire. Bien que les envois importants, fragiles et de grande valeur continuent d'être acheminés par avion, d'autres possibilités sont désormais disponibles.

Les modes sont combinés de plusieurs façons pour couvrir tout l'éventail de possibilités imaginables, de la plus économique à la plus onéreuse. Cette souplesse sert la connectivité totale et la croissance économique, et rapproche nos clients des leurs partout dans le monde, avec une efficacité optimale.

Supposons qu'un client charge DHL d'effectuer une expédition de Chengdu, en Chine, à Hambourg, en Allemagne. Une large palette de solutions, généralement multimodales, s'offre à lui : simple envoi aérien, pour ainsi dire acheminé le jour même ; transport intermodal rail-air, pour lequel le délai est généralement de neuf ou dix jours ; option mer-air, qui peut nécessiter un délai de 20 jours ; ou encore fret maritime ordinaire, pour lequel il faut compter 30 jours ou plus. À ces solutions s'ajoutent désormais les services ferroviaires internationaux combinés au fret routier en Europe, notre nouveau service intercontinental baptisé « Door-to-More ».

Compte tenu des prévisions selon lesquelles 60 % de la population mondiale vivra en agglomération en 2030 et vu la rapidité avec laquelle les nouvelles mégapoles se développent, nous continuons d'améliorer notre conception de logistique urbaine dans le souci de préserver l'environnement, de réduire la congestion en ville et de réaliser des économies au niveau des chaînes logistiques, au profit des consommateurs. Pour cela, l'accent est mis sur la consolidation, la collaboration et la recherche de la solution logistique la plus efficace pour le dernier kilomètre.

Les services multimodaux font l'objet d'une très forte demande et tous les modes de transport – maritime, aérien, ferroviaire et routier – ont un rôle décisif pour y répondre. L'interconnexion sans rupture de tous les modes de transport est essentielle au bon fonctionnement de la chaîne logistique ; partant, elle facilite la croissance économique et était le développement des nations émergentes. Elle est aussi indispensable pour préserver l'environnement.

Le secteur de la logistique doit y contribuer en investissant continuellement dans l'infrastructure et l'innovation pour se doter des installations et équipements adéquats. Il doit aussi encourager les transferts modaux vers des modes plus efficaces et écologiques, lorsque cela est possible, et optimiser les choix en privilégiant l'effacement des ruptures.

Chez DHL, nous sommes résolus à jouer notre rôle, mais nous ne pouvons naturellement pas le faire seuls. Il convient aussi que les responsables politiques et les régulateurs s'acquittent de leur mission en mettant en place une politique et un cadre réglementaire plus homogènes, qui remédient à la complexité, synthétisent l'innovation et facilitent les transferts sans rupture entre tous les modes de transport.

L'effacement des ruptures dans les chaînes logistiques exige que les pouvoirs publics et les régulateurs abandonnent les conceptions monomodales au profit d'une stratégie intégrée pour le XXI^e siècle. Il est essentiel que les secteurs public et privé coopèrent et collaborent entre eux. Les chaînes logistiques ont besoin d'une infrastructure de transport moderne et bien entretenue. Pour notre part, nous sommes prêts à réaliser les investissements requis dans notre infrastructure logistique. Nous le faisons d'ailleurs chaque jour et avons dépensé plus de 1.7 milliard d'euros en 2011. Les pouvoirs publics doivent néanmoins avoir pour priorité la planification et la coordination de l'infrastructure et des réseaux.

Je tiens également à souligner que l'harmonisation des normes et procédures est fondamentale pour fluidifier le fonctionnement de la chaîne logistique, par exemple aux frontières et postes de douane, ainsi que pour appliquer une tarification homogène. À l'international, nos clients nous demandent des solutions simples et durables, dans un esprit positif. En conclusion, nous invitons donc les ministres et les gouvernements à œuvrer dans ce sens pour nous permettre à tous de poursuivre sur la voie de la croissance durable dans l'intérêt de la prospérité mondiale, de l'essor des nations et des peuples, et de la défense de l'environnement. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

M. Meahl, merci de votre exposé. Votre remarque sur la nécessité que la réglementation et l'action publique s'affranchissent de la pensée compartimentée m'a fait une très forte impression. Par ces propos, vous avez appelé, au nom du secteur privé, à harmoniser la prise de décisions au sein du secteur public, parallèlement à l'effacement des ruptures dans la logistique. À présent, j'ai le plaisir de donner la parole à M. Scheuer, secrétaire d'État parlementaire auprès du Ministre allemand des transports, de la construction et du logement.



Secrétaire d'État
parlementaire
Andreas Scheuer
(Allemagne)

J'aimerais tout d'abord répondre d'un point de vue politique aux remarques de M. Meahl. De par son statut de pays exportateur, l'Allemagne a bien sûr

tout intérêt à étendre et à entretenir sa puissance logistique. Aussi importe-t-il de réfléchir tous ensemble, dans le cadre du Forum International des Transports, au moyen d'améliorer les interfaces et de les coordonner plus judicieusement. C'est la mission de chacun d'entre nous à l'échelle nationale. Bien sûr, l'entreprise revêt aussi une dimension internationale.

Nous avons besoin de normes uniformes et harmonisées qui rendent les procédés logistiques plus faciles à planifier pour les entreprises. L'Allemagne s'est dotée d'un programme national en faveur des centres de distribution trimodaux. Tout le monde aspire à une coordination intelligente des transports mais, à mon avis, la politique des transports ne doit pas chercher à éviter le trafic. Son objectif doit être de le gérer de manière perspicace et ingénieuse. À cet égard, les voies navigables pourraient offrir une bonne solution de rechange.

Il a beaucoup été question de mobilité urbaine et de transports urbains. Je pense que la tendance lourde, surtout en logistique, est que les grandes entreprises proposent des solutions porte à porte. M. Meahl l'a évoqué, et l'aéroport de Leipzig en est un bon exemple. Les réseaux routier et ferroviaire qui relient l'aéroport aux autres régions font figure de modèle de réussite : à la création d'un aéroport pivot s'ajoute l'interconnexion étroite de différents modes de transport. D'où l'importance de proposer des systèmes intelligents et, par la même occasion, de permettre à nos entreprises d'innover.

Je crois savoir que M. Kallas s'est rendu hier dans les locaux de DHL. Vous conviendrez certainement avec moi que ce qui y a été entrepris pour écologiser la logistique est sensationnel. C'est aussi une innovation de l'industrie allemande que nous présentons pour montrer qu'un système logistique de meilleure qualité est possible, ce qui nous permettra d'améliorer l'image de la logistique dans le monde entier. Les responsables de la politique des transports participent aussi aux politiques économiques en ce qu'ils veillent à l'existence des infrastructures nécessaires à la croissance économique. Le bon fonctionnement de la logistique et des infrastructures garantit le succès économique des pays. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci. Après l'exposé de M. Seino, sur les chemins de fer japonais, et celui de M. Meahl sur la logistique mondiale, nous allons à présent écouter M. Nic Nilsen, le Directeur général de l'aéroport d'Oslo, en Norvège. Nous quittons ainsi la dimension mondiale pour la sphère nationale, qui n'en offre pas moins un superbe exemple d'interconnectivité. M. Nilsen, la parole est à vous.



OSLO

M. Nic Nilsen
Directeur général,
aéroport d'Oslo
(Norvège)

Avant de commencer, je voudrais dire que l'intermodalité air-rail dans les aéroports est une réalité. L'Europe en offre de nombreuses illustrations, avec les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, de Francfort, de Zürich et le nouvel aéroport de Berlin. Les solutions adoptées sont diverses : navettes, services ferroviaires locaux et régionaux et trains à grande vitesse.

Je prendrai l'exemple de l'aéroport d'Oslo, que je dirige. La Norvège est un petit pays de seulement cinq millions d'habitants. Pourtant, ses 46 aéroports ont accueilli 45 millions de passagers en 2011. Le pays s'étendant sur un territoire long et étroit, l'avion est de loin le mode de transport qui convient le mieux dès qu'il s'agit de parcourir plus de 300 kilomètres.

Les Norvégiens sont ceux qui prennent le plus souvent l'avion en Europe. L'intermodalité du transport est donc importante pour relier les différentes régions du pays. L'aéroport d'Oslo est le pivot de ce système. Cette plaque tournante, relativement récente puisqu'elle n'est entrée en service qu'en 1998, a accueilli 21 millions de passagers en 2011.

L'ancien aéroport d'Oslo, Fornebu, était très apprécié des passagers, car proche du centre-ville. Le nouveau se situant à 50 kilomètres au nord de la ville, la clientèle et le personnel l'ont accueilli avec scepticisme. Néanmoins, le Parlement a fait preuve d'une grande sagesse en prenant la décision stratégique de construire, entre la capitale et l'aéroport, une nouvelle ligne ferroviaire sur laquelle les trains peuvent circuler jusqu'à 210 km/h, tout en veillant à ce que la gare aéroportuaire occupe une position centrale dans le terminal et en fasse partie intégrante.

Il a également été créé une nouvelle entreprise pour assurer la desserte express de l'aéroport par train : dotée d'un matériel flambant neuf, elle propose des liaisons efficaces et sans rupture en provenance et à destination de la région d'Oslo. Le trajet entre la gare centrale d'Oslo et l'aéroport dure 19 minutes, avec un train au départ toutes les dix minutes. La gare aéroportuaire est également desservie par les trains locaux, régionaux et longue distance.

Lorsqu'il a voté la construction de l'aéroport, le Parlement norvégien a précisé que les transports publics devraient assurer au moins 50 % de la desserte

de l'aéroport. A l'aéroport d'Oslo, cet objectif a grandement guidé nos efforts.

Outre cette liaison air-rail, nous disposons d'un vaste réseau de bus, de navettes locales et de services d'autocars longue distance proposant plus de 200 départs par jour depuis des couloirs réservés, à proximité du terminal.

En 2011, les transports en commun ont assuré 64 % du trafic, dont 36 % pour les services de navette ferroviaire express, 8 % pour le reste de la desserte ferroviaire et 20 % pour les services de bus. Il s'agit de la plus forte proportion enregistrée en Europe et l'une des plus élevées au monde, après Tokyo Narita et Nagoya. Nous avons ainsi largement dépassé l'objectif fixé par le Parlement.

Quels enseignements peut-on tirer de notre expérience ? La gare ferroviaire fait partie intégrante du terminal, y occupant une place centrale, et s'accompagne de flux logistiques efficaces et naturels. Il n'y a plus d'horaires : des départs à intervalles réguliers, toutes les dix minutes, ont fortement amélioré la ponctualité et la régularité, et les usagers sont disposés à payer un tel service. La société de navette ferroviaire express affiche des résultats financiers satisfaisants. Enfin, l'offre ne cesse d'être étoffée : l'aéroport a incité l'entreprise à étendre ses horaires de service en lui apportant un concours financier initial.

Aujourd'hui, plus de la moitié des passagers voyagent sans billet, se contentant de passer leur carte bancaire à la gare de départ, puis de la présenter devant le valideur à l'aéroport. Si nécessaire, ils peuvent se faire adresser un reçu par courriel. Pendant le trajet en train, ils sont tenus informés des horaires de départ des vols et du temps d'attente escompté au contrôle de sûreté à l'arrivée à l'aéroport.

Notre statut d'exploitant d'aéroport qui entretient de bonnes relations avec les compagnies aériennes, mais aussi ferroviaires, fait que nous sommes bien placés pour les mettre en relation avec des sociétés de transport afin de leur permettre de coordonner leurs stratégies. Grâce à l'accent mis sur les transports en commun, l'aéroport et le secteur jouissent d'une bonne réputation auprès du public.

Quels sont les moteurs d'une meilleure connectivité air-rail ? L'extension de la zone de desserte, grâce à des liaisons ferroviaires efficaces, ce qui fera gonfler le trafic passager transitant par les aéroports, et en conséquence de quoi les aéroports ont à cœur de renforcer leur connectivité avec l'industrie ferroviaire. L'obtention d'un avantage concurrentiel, car les compagnies aériennes préfèrent les aéroports dotés de systèmes de transport public efficaces. La fluidité des correspondances avec le réseau ferroviaire s'est révélée

déterminante lorsque nous avons négocié l'ouverture de nouvelles routes avec des compagnies aériennes. Dans la mesure où se rendre à l'aéroport en voiture est une entreprise de plus en plus aléatoire à cause des retards dus à la congestion, la balance penche en faveur du train.

Le train à grande vitesse gagne du terrain en Europe centrale, remplaçant l'avion pour les courtes et moyennes distances. Ce phénomène renforce la nécessité de bien desservir nos aéroports, par exemple pour répondre aux besoins des longs courriers. La forte proportion des transports publics est bénéfique pour l'environnement car elle contribue à réduire les émissions de CO₂. Or, le transport aérien s'attire des critiques à cet égard. Il faut que nous soyons autorisés à croître. La place importante faite aux transports publics nous y aidera.

Dans quels domaines améliorer davantage encore la connectivité ? En tout premier lieu, dans la manutention des bagages, dont la fluidité et l'efficacité se heurtent à des obstacles touchant la logistique et la sûreté. Bien souvent, des considérations liées à la sûreté empêchent d'appliquer des idées ou solutions nouvelles. J'espère que les avancées technologiques et l'adoption de systèmes de sûreté davantage fondés sur l'approche de la gestion des risques permettront de mettre au point de nouvelles méthodes de gestion des flux de passagers et de leurs bagages. Par ailleurs, il est possible de mieux accorder les horaires de train et d'avion, et la priorité doit être donnée à l'harmonisation des systèmes de réservation, afin qu'il soit plus facile d'organiser un voyage en achetant en une seule fois les billets de train et d'avion. Un autre domaine dans lequel des améliorations sont envisageables est celui de la billetterie, où les compagnies aériennes et les exploitants ferroviaires peuvent renforcer leur coopération. Enfin, il y aurait lieu de travailler sur la qualité des gares en les modernisant.

L'infrastructure nécessaire pour obtenir une connectivité totale coûte souvent cher, or les ressources financières ne sont pas toujours disponibles. Le rôle des pouvoirs publics s'avère important à cet égard. À l'aéroport d'Oslo, le terminal actuel est exploité au maximum de ses capacités. Un grand projet d'expansion est en cours depuis 2007 et les travaux de construction ont commencé l'an dernier. La concession accordée par le ministère des Transports prévoit expressément que la part des transports publics doit être supérieure à 65 %. Le seul moyen d'y parvenir est d'assurer une connectivité efficace et sans rupture entre le rail et l'aérien. Tel est donc le point de mire de nos efforts. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

Merci, M. Nilsen. J'ai maintenant le plaisir de donner la parole à M. Sergey Aristov, Vice-ministre de la Fédération de Russie.



Vice-ministre
Sergey Aristov
(Russie)

Le secteur des transports devient de plus en plus complexe. Il faut non seulement que les gens arrivent à destination à l'heure prévue, mais aussi qu'ils bénéficient d'une qualité de service irréprochable. D'où la nécessité d'innover en termes d'itinéraires, de technologies et de systèmes informatiques.

Pour obtenir des résultats concrets et viables, il faut cesser de mettre en concurrence les différents modes de transport et s'engager sur la voie d'une plus grande coopération afin de les intégrer. Une meilleure organisation des transports suppose d'imaginer de nouvelles formes de collaboration entre les pays, par exemple en ce qui concerne les documents douaniers.

La Russie fonde sa stratégie des transports sur le fait qu'elle est un pays de transit et se dote de technologies et d'infrastructures en conséquence. Par ailleurs, elle adopte de nouvelles lois sur les transports. De nouveaux documents sont utilisés en transport ferroviaire pour les marchandises acheminées d'un État à l'autre. De même, la réglementation des transports a été modifiée et nous continuons de la revoir au niveau national.

En ce qui concerne l'infrastructure, les grands corridors du pays sont en cours de modernisation, à savoir, en ce moment même, ceux qui relient la Russie, l'Ukraine et le Belarus, et ceux qui desservent les ports. Nous collaborons avec le Kazakhstan et la Chine et étudions actuellement un projet de couloir de transport international qui reliera l'Europe et la Chine occidentale entre Saint-Pétersbourg et la mer Jaune. Avec nos partenaires, nous sommes en train de mettre en place un réseau de centres logistiques et de terminaux multifonctionnels afin d'offrir à nos clients des services de la meilleure qualité possible, ainsi que des services commerciaux. Il s'agit donc d'établir une coopération multimodale, d'améliorer les formalités douanières et de renforcer l'intégration des différents modes de transport.

L'entreprise des chemins de fer russes a entrepris d'édifier de nouveaux terminaux ainsi qu'une nouvelle infrastructure ferroviaire. Cinquante centres logistiques sont actuellement en chantier. À l'horizon 2015, nous comptons installer des centres intermodaux de logistique dans les ports secs de

l'ouest et du sud de la Russie et au bord de la mer Noire, aux carrefours des corridors internationaux de transport. L'un des centres en cours de construction occupera 100 hectares où se rejoindront les réseaux routier et ferroviaire.

Permettez-moi, chers collègues, d'attirer votre attention sur un point : comme vous le savez, tout projet de développement portuaire pêche par la desserte routière. Or, il n'existe qu'un seul moyen de développer l'infrastructure, même si cela ne suffit pas toujours. La Russie prévoit d'accroître sa capacité portuaire de 75 millions de tonnes en 2012 pour être en mesure d'atteindre 770 millions de tonnes à l'horizon 2016.

Il ne suffit pas de développer les ports et l'infrastructure, il importe aussi au plus haut point d'assurer l'intégration des terminaux portuaires avec les réseaux ferroviaires et routiers. Pour ce qui est de trouver des solutions techniques et de développer le transport par conteneurs, il existe de nombreux moyens novateurs qui pourraient nous permettre d'acheminer des marchandises sur 9 000 kilomètres en sept jours.

L'urbanisme et les transports urbains revêtent également une grande importance. Depuis deux ans nous étudions de très près ces questions complexes. L'enjeu est de développer les transports tout en aménageant l'espace urbain suivant une approche globalisante : c'est ce que nous faisons à Moscou, à Novorossiysk et à Saint-Pétersbourg.

Il y a un autre point que nous jugeons crucial : il a été question aujourd'hui du transport aérien, des problèmes posés par l'éruption volcanique en Islande et de la manière de réagir à une telle situation. Nous disposons déjà d'un programme en la matière et serions heureux d'en discuter avec nos collègues des autres pays afin de rendre la coopération plus efficace à l'avenir. Je vous remercie.

M. Pat Cox, modérateur :

Je vous remercie, Monsieur le Vice-ministre Aristov. Notre séance touche à sa fin. Je remercie nos trois invités. M. Seino nous a rappelé les grandes potentialités offertes par l'intégration, qu'elle soit intermodale ou entre entreprises ferroviaires privées concurrentes. Il a insisté sur l'importance de l'accès aéroportuaire dans la mobilité sans rupture ; il a attiré notre attention sur un système très évolué de billettique interopérable et il nous a parlé de l'affichage continu d'informations en temps réel en cas de perturbation des services.

Bill Meahl, de la société DHL, a exposé le rôle pivot de la logistique. C'est incroyable de penser que le secteur européen de la logistique pèse mille milliards d'euros, contre 660 milliards d'euros pour l'économie

numérique. M. Meahl a souligné que DHL poursuivait l'objectif véritablement ambitieux de réduire ses émissions de 30 % d'ici à 2020, ce qui lui conférerait une position d'avant-garde.

Il a également évoqué la nécessité de simplifier la réglementation et de promouvoir l'innovation, plaidant ainsi en faveur de normes harmonisées. J'ai été impressionné par ce que vous avez qualifié d'esprit positif et je crois comprendre que vous avez invité les décideurs publics à vous donner les moyens que cela suppose.

Ensuite, M. Nilsen a présenté un cas qui revêt une dimension nationale mais touche des thèmes mondiaux : la véritable intégration des transports aériens et ferroviaires ; l'accent à mettre sur la ponctualité ; la qualité et les méthodes de paiement ; et, enfin, le perfectionnement permanent de l'offre compte tenu des considérations liées à la sûreté et des avancées technologiques ainsi que leur évolution possible.

Merci aux ministres et aux orateurs invités de ces très intéressantes interventions. Je rends maintenant la parole à la présidence et à M. Yoshida.

**Président de la séance,
Vice-ministre principal Osamu Yoshida (Japon) :**

Mes plus vifs remerciements vont au modérateur. Aujourd'hui, pour la première fois, des dirigeants du secteur ont participé à une séance ministérielle. Nous avons eu un débat très fructueux sur la mise en place de transports sans rupture et la coopération multimodale.

Je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement l'ensemble des délégations, dirigées par leurs ministres, ainsi que M. Seino, Président de JR East, M. Bill Meahl, Directeur commercial de DHL, et M. Nic Nilsen, Directeur général de l'aéroport d'Oslo. Un grand merci également au modérateur, M. Pat Cox, pour tout ce qu'il a fait. Je prie maintenant le Secrétaire général par intérim, M. Michael Kloth, de bien vouloir dire quelques mots.



 **Forum International
des Transports**

M. Hans Michael Kloth
Secrétaire général
par intérim,
Forum International
des Transports

Avant de commencer, je vous remercie, M. Cox, de nous avoir accompagnés en terrain inconnu pour animer nos travaux de façon admirable.

L'ouverture d'une séance ministérielle à d'autres participants est l'une des nouveautés du Sommet de cette année. Mon impression personnelle est que l'expérience a été concluante. Tous vos avis sur la question, quels qu'ils soient, seront les bienvenus.

Merci à tous d'être venus à Leipzig. Merci d'avoir contribué au succès de ce Sommet. C'est la première fois que nous réunissons autant de délégués, de journalistes et de ministres. Voilà bien la preuve qu'il s'agit d'un événement dynamique et évolutif.

Je vous remercie personnellement de nous avoir aidés à prendre des décisions difficiles pendant nos débats à huis clos. Je serai tenté de citer William Shakespeare en concluant : « Tout est bien qui finit bien ». Il aurait également été possible de le citer si l'issue avait été différente, mais heureusement c'est cette expression qui s'impose dans le cas présent.

Vous avez confié au nouveau Secrétaire général un mandat très important, qui va lui permettre de porter le Forum au niveau qu'il mérite selon nous tous.

Je tiens à remercier la présidence japonaise, qui a été beaucoup plus sollicitée que toutes les précédentes. À titre personnel, je remercie le Ministre Yoshida d'avoir fait le voyage jusqu'ici au pied levé et le prie de bien vouloir transmettre au Ministre Maeda nos félicitations pour le travail de son équipe.

Enfin, en ma qualité de Secrétaire général sortant par intérim, je forme le vœu que les Ministres formuleront des orientations judicieuses à l'intention du Conseil de direction des transports. Ce que nous accomplirons l'année prochaine dépendra dans une certaine mesure de la manière dont nous pourrions prendre des décisions. Le Forum International des Transports est porteur d'un potentiel considérable. Si nous voulons vraiment qu'il obtienne des résultats, il faudra peut-être alléger son fardeau. Je vous remercie.

**Président de la séance,
Vice-ministre principal Osamu Yoshida (Japon) :**

Je remercie M. Kloth, qui a assumé avec brio ses fonctions de secrétaire général par intérim. Je remercie chaleureusement chacun d'entre vous de vos efforts et de votre coopération. Je suis très heureux de pouvoir dire que nous sommes parvenus à mener cette séance à bon terme. Je déclare la séance levée.

Tables rondes ministérielles

C'est une première dans l'histoire du Forum International des Transports : quatre tables rondes ministérielles se sont tenues au cours du Sommet annuel de 2012 à Leipzig. Ces rencontres confidentielles à haut niveau ont donné l'occasion aux ministres d'entamer un dialogue dynamique et ouvert avec des dirigeants d'entreprises et d'organisations internationales sur divers thèmes d'actualité concernant les transports. La pertinence de cette nouvelle formule a été confirmée par le fait que leurs débats ont abouti à des déclarations conjointes à l'issue de trois de ces tables rondes. La Session ministérielle a pris note de ces déclarations conjointes, annexées à la Déclaration ministérielle, qui contribueront à la formulation de la future politique des transports.

L'avenir de l'automobile

La première de ces tables rondes s'est penchée sur **L'avenir de l'automobile**, qui s'inscrit dans une perspective d'agglomérations surpeuplées, de voitures connectées et d'infrastructures intelligentes. On produit et utilise aujourd'hui des voitures plus sûres, plus économes et plus abordables que jamais auparavant – et pourtant l'« ADN » de l'automobile n'a guère changé depuis plus d'un siècle – alors que le monde a connu une transformation spectaculaire. A l'époque où sont apparues les premières voitures, la société était en majeure partie rurale ; de nos jours, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, et les zones urbaines sont devenues l'« écosystème » dominant dans lequel circulent les voitures.

Le débat a par conséquent été axé sur l'évolution future de l'automobile dans un monde qui sera en pleine mutation, urbanisé et de plus en plus encombré. La convergence entre les voitures, les réseaux de télécommunications, les données de localisation en temps réel et les smartphones aide-t-elle la voiture à s'adapter aux villes du XXI^e siècle ? Les ministres tenaient beaucoup à être renseignés sur les tendances et les nouveaux services que l'industrie automobile voit à l'horizon, tandis que les représentants de l'industrie étaient intéressés par les évolutions que les pouvoirs publics envisagent sur le plan réglementaire. C'est le degré de convergence de ces deux dynamiques qui déterminera en fin de compte l'avenir de l'automobile.



Participants (de g. à d.) : Zhenglin Feng, Vice-Ministre des Transports, Chine - Patrick Oliva, Directeur de la Prospective, Groupe Michelin, France - Hiroyuki Watanabe, Président d'ITS Japon, et Directeur Technique du Groupe Toyota Motor, Japon - Jean Todt, Président, Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - Ivan Hodac, Secrétaire général, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) - Monika Jones, Modérateur - Andreas Scheuer, Secrétaire d'Etat parlementaire, Ministère Fédéral des transports, de la Construction et du Développement Urbain, Allemagne - Santoso Eddy Wibowo, Consultant, Ministère des transports, Indonésie - Helmut List, Président Directeur Général, AVL List GmbH, Autriche - Jean-Luc di Paola-Galloni, Directeur délégué en charge des Affaires Publiques et du Développement Durable, Valeo, France - Nick Allen, Vice-Président pour les activités de conseil secteur en aval et CO2, Shell International - Chadchart Sittipunt, Ministre adjoint aux Transports, Thaïlande - Gerry Brownlee (ne figure pas sur la photo), Ministre des Transports, Nouvelle-Zélande



Jean Todt
aux côtés de
Chadchart Sittipunt
et Andreas Scheuer



Nick Allen
de Shell et
Patrick Oliva
de Michelin



Le ministre
Do-Youp Kwon

Le ministre E.
E. Mangindaan
et Bernhard
Meyer



La sécurité des navires de croisière

La **sécurité des navires de croisière** était le thème central de la deuxième table ronde ministérielle. La sensibilisation aux vulnérabilités de ces navires s'est avivée à la suite des accidents récemment intervenus, notamment le naufrage du Costa Concordia sur le littoral italien en janvier 2012. Au cours de la décennie écoulée, la taille des navires à passagers a considérablement augmenté en moyenne, certains accueillant à leur bord 10 000 personnes ou davantage. Compte tenu de cette tendance, et du fait que les croisières se déroulent de plus en plus loin, en mer arctique par exemple, l'idée que le navire est lui-même son meilleur bateau de sauvetage gagne du terrain.

Dans leur déclaration conjointe, les ministres participants, auxquels se sont associés des dirigeants du secteur du transport maritime et M. Koji Sekimizu, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), sont convenus d'appuyer la réalisation, sous les auspices de l'OMI, d'un examen de la sécurité des navires à passagers. Ils ont accueilli favorablement les propositions avancées par l'Allemagne concernant, entre autres, l'obligation d'effectuer des exercices d'évacuation et l'amélioration des règles applicables aux engins et dispositifs de sauvetage, pour que la réflexion sur ces sujets se poursuive au sein de l'OMI.

[Le texte intégral de la déclaration conjointe figure page 71.](#)



Participants (de g. à d.) : **Torkild Torkildsen**, Directeur Général adjoint, Hurtigruten ASA, Norvège - **Thomas Strang**, Vice-Président, Carnival Corporation, Etats-Unis - **Michael Thamm**, Président, AIDA Cruises, Allemagne - **Gerry Brownlee**, Ministre des Transports, Nouvelle-Zélande - **Peter Ramsauer**, Ministre Fédéral du Transport, de la Construction et du Développement Urbain, Allemagne - **Robert Wright**, Modérateur - **Michael Crye**, Vice-Président Exécutif, Cruise Lines International Association, Etats-Unis - **Stefan Jäger**, Président, Association Européenne des Navires de Croisière (EUCRAS) - **Koji Sekimizu**, Secrétaire général, Organisation Maritime Internationale - **Evert Erenst Mangindaan**, Ministre des Transports, Indonésie - **Do-Youp Kwon**, Ministre de l'Aménagement du territoire, des Transports et de la Marine, Corée - **Andrija Lompar**, Ministre des Affaires maritimes, des Transports et des Télécommunications, Monténégro - **Bernard Meyer**, Associé-Gérant, Meyer Werft GmbH, Allemagne - **Peter Hinchliffe**, Secrétaire général, Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

2-3 Mai | Tables rondes ministérielles

Le Rear Admiral Potts avec Peter Hinchcliffe et Koji Miyahara



Le Vice-ministre principal Yoshida et Ron Widdows



Sahattu Simatupang et John Y. Lu



La piraterie maritime

Un autre défi que doit relever le transport maritime mondial, celui de **La piraterie maritime**, était au cœur de la troisième table ronde ministérielle organisée dans le cadre du Sommet 2012. Les perturbations causées par les pirates font peser des menaces de plus en plus graves sur le transport maritime et le commerce mondial dans son ensemble. Des centaines de bateaux ont été attaqués, des milliers de marins ont été pris en otage, et les dommages économiques subis par le commerce international se chiffrent, selon les estimations, entre 7 et 12 milliards USD par an.

La protection armée des navires et les opérations militaires contre la piraterie sont cruciales pour endiguer cette menace. Il s'est dégagé une convergence de vues sur le principe selon lequel une solution durable

passera par la stabilité à terre, par exemple en Somalie. Il est indispensable d'obtenir le soutien des populations locales pour s'attaquer aux causes profondes de la piraterie.

Dans leur déclaration conjointe, les participants ont insisté sur l'importance de ces mesures et exprimé l'espoir que la prochaine réunion de l'OMI sur la piraterie donnera une grande impulsion pour résoudre le problème. En particulier, les participants ont invité les membres de l'OMI à envisager de jeter des bases au niveau international sur la question de l'embarquement à bord des navires de gardes armés privés.

[Pour consulter le texte complet de la déclaration conjointe, veuillez vous reporter à la page 71.](#)



Participants (de g. à d.) : Peter Hinchcliffe, Secrétaire général, Chambre internationale de la marine marchande (ICS) - Do-Youp Kwon, Ministre de l'Aménagement du territoire, des Transports et de la Marine, Corée - Denis Lebel, Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Canada - Koji Sekimizu, Secrétaire général, Organisation Maritime Internationale - Kamen Kitchev, Vice-Ministre des Transports, des Technologies de l'Information et des Communications, Bulgarie - Robert Wright, Modérateur - Vera Kobalia, Ministre de l'Economie et du Développement Durable, Géorgie - Jan Mucke, Secrétaire d'État parlementaire, Ministère fédéral des transports, de la construction et de l'urbanisme, Allemagne - Ron Widdows, PDG de Rickmers Holdings, Allemagne, et Président du Conseil Mondial de la Marine marchande - Chadchart Sittipunt, Ministre adjoint aux Transports, Thaïlande - Osamu Yoshida, Vice-Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Infrastructure, des Transports et du Tourisme, Japon - Sahattua P Simatupang, Attaché secteur transport, Ambassade de la République d'Indonésie, Londres - Duncan Potts, Commandant des opérations, EUNAVFOR - Koji Miyahara, Président, NYK Line, Japon - John Y. Lu, Président, Asian Shippers' Council, et National Shippers' Council, Singapour - Norman Baker, Sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux Transports, Royaume-Uni



Pat Cox (à g.) avec Susan Kurland et Angela Gittens



Klaus-Peter Siegloch (à g.) et Lars Erik Bartnes



Les ministres Brownlee et Varadkar

Cendres volcaniques et autres crises

Cendres volcaniques et autres crises était le quatrième thème dont il a été débattu dans le cadre d'une table ronde ministérielle, en y privilégiant les conséquences qu'elles pourraient avoir pour le transport aérien. Les éruptions de volcans, les tremblements de terre, les raz-de-marée, la guerre, le terrorisme et d'autres cas de force majeure risquent tous de rendre inutilisables ou inaccessibles l'espace aérien et les aéroports dans de grandes zones géographiques pour une durée indéterminée, compromettant ainsi la continuité et la sécurité du transport aérien.

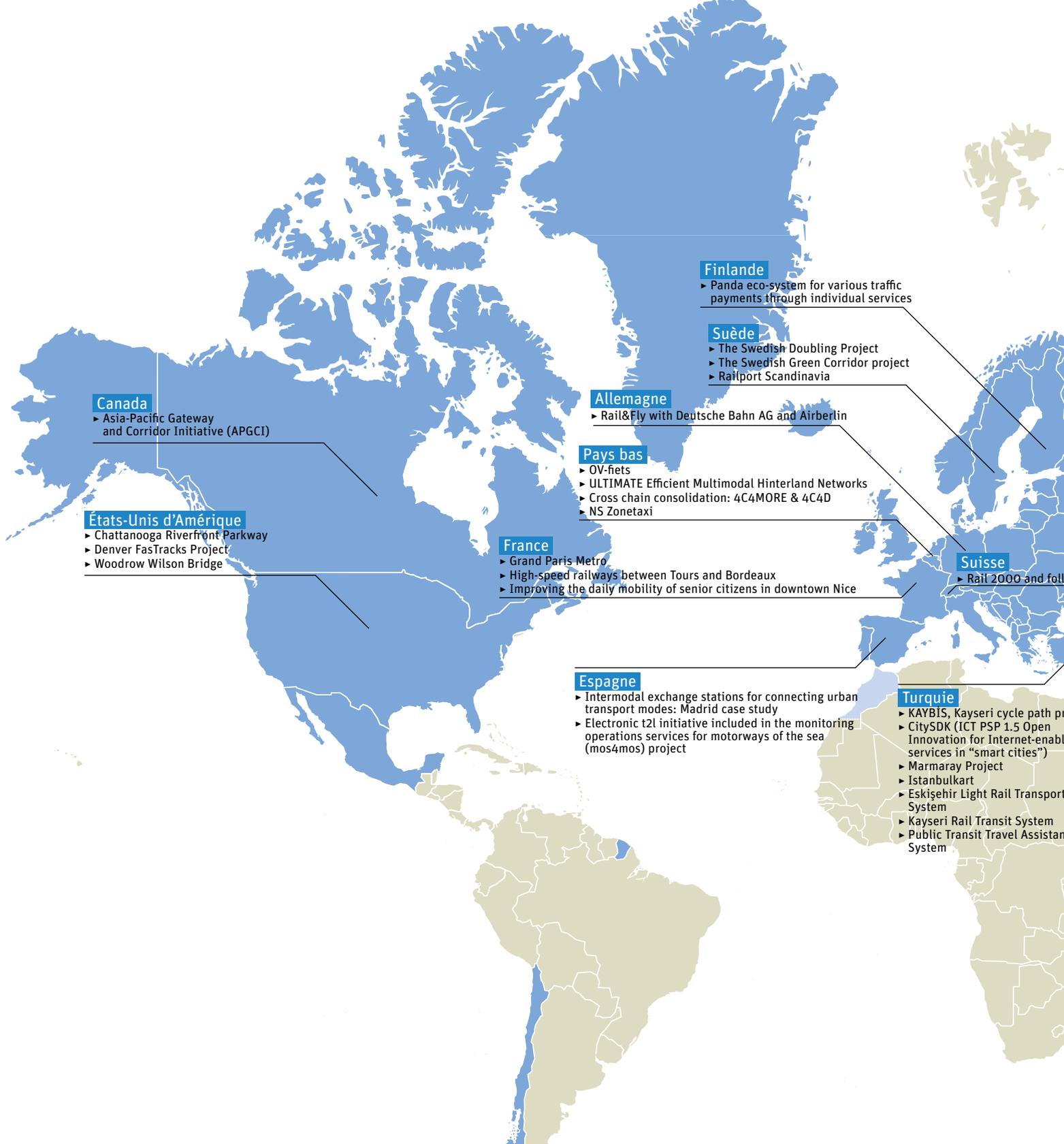
Dès lors que le transport aérien revêt une importance toujours plus grande pour l'économie mondiale, il est impératif de prendre des mesures pour réduire autant que possible les répercussions économiques de ces perturbations majeures inattendues.

Les participants ont reconnu que pour se préparer à l'avance à faire face à l'imprévu, il faut définir des mesures efficaces de gestion de crise dans un large éventail de scénarios. Nombre de ces phénomènes dépassent les frontières nationales, aussi les participants ont-ils, dans leur déclaration conjointe, exhorté les gouvernements à faciliter l'adoption d'une approche internationale face à ces accidents, par exemple en élaborant des normes internationales contraignantes pour assurer une gestion de crise efficace. D'autres recommandations ont été formulées à cette occasion, notamment celle de veiller à assurer une communication efficace entre tous les organismes intervenant dans la gestion de la crise, et celle d'étudier des mécanismes permettant de prolonger la durée de validité des visas en cas de défaillance d'un mode de transport.

[Le texte intégral de la déclaration conjointe figure page 71.](#)



Participants (de g. à d.) : Gerry Brownlee, Ministre des Transports, Nouvelle-Zélande - Leo Varadkar, Ministre des Transports, du Tourisme et du Sport, Irlande - Pat Cox, Modérateur - Gerhard Adrian, Président, Service Météorologique allemand, Allemagne - Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général, Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Lars Erik Bartnes, Secrétaire d'Etat, Norvège - Susan Kurland, Secrétaire Adjointe pour l'Aviation et les Affaires internationales, Ministère des Transports, Etats-Unis - Angela Gittens, Directrice Générale, Conseil International des Aéroports - Klaus-Peter Siegloch, Président, Association Fédérale de l'Aviation Allemande, Allemagne - Sergey Aristov, Secrétaire d'Etat et Ministre Adjoint aux Transports, Fédération de Russie



Canada

- ▶ Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI)

États-Unis d'Amérique

- ▶ Chattanooga Riverfront Parkway
- ▶ Denver FasTracks Project
- ▶ Woodrow Wilson Bridge

France

- ▶ Grand Paris Metro
- ▶ High-speed railways between Tours and Bordeaux
- ▶ Improving the daily mobility of senior citizens in downtown Nice

Allemagne

- ▶ Rail&Fly with Deutsche Bahn AG and Airberlin

Pays bas

- ▶ OV-fiets
- ▶ ULTIMATE Efficient Multimodal Hinterland Networks
- ▶ Cross chain consolidation: 4C4MORE & 4C4D
- ▶ NS Zonetaxi

Espagne

- ▶ Intermodal exchange stations for connecting urban transport modes: Madrid case study
- ▶ Electronic t2l initiative included in the monitoring operations services for motorways of the sea (mos4mos) project

Finlande

- ▶ Panda eco-system for various traffic payments through individual services

Suède

- ▶ The Swedish Doubling Project
- ▶ The Swedish Green Corridor project
- ▶ Railport Scandinavia

Suisse

- ▶ Rail 2000 and follow-up

Turquie

- ▶ KAYBIS, Kayseri cycle path project
- ▶ CitySDK (ICT PSP 1.5 Open Innovation for Internet-enabled services in "smart cities")
- ▶ Marmaray Project
- ▶ Istanbulkart
- ▶ Eskişehir Light Rail Transport System
- ▶ Kayseri Rail Transit System
- ▶ Public Transit Travel Assistance System

Études de cas d'Organisations Internationales

Age Platform Europe

- ▶ Establishment of an end-user platform on public transport issues at EU level
- ▶ Mediate – Tools for accessible public transport
- ▶ Aeneas Project

Center For Innovation in Transport (Cenit)

- ▶ New Bus Network for Barcelona City

Community of European Railway & Infrastructure Companies

- ▶ E.RailFreight

Deutsche Bahn Mobility Logistics Ag

- ▶ Alternative Routes Service (ARS)
- ▶ Touch&Travel
- ▶ BeMobility
- ▶ bahn.de

Eurocities

- ▶ Future Ticketing Project (FTP)

European Conference of Transport Research Institutes

- ▶ Renewability
- ▶ AMITRAN
- ▶ COFRET
- ▶ Regional bundling of material flows to optimise transports
- ▶ eCoMove
- ▶ Seamless public transport door-to-door navigation
- ▶ Application and Benefit of Electrical Transportation in Industrial Infrastructure
- ▶ PalletFlow

Eurocontrol

- ▶ Information for the Single European Sky
- ▶ Challenges of Growth in Aviation
- ▶ Performance in Air Traffic Management
- ▶ Total Airport Management
- ▶ Airport Collaborative Decision Making (CDM)

Federal Highway Research Institute

- ▶ RETISS Real Time Security Management System for Road Infrastructures
- ▶ SeRoN Security of Road Transport Networks
- ▶ Security Risk Management Processes for Road Infrastructure

Études de cas

Dans le monde entier, des solutions sont proposées pour effacer les ruptures dans les transports : partout, de nouvelles technologies, des formes de coopération d'avant-garde, des aménagements dans la planification et des mesures novatrices sont adoptés en vue d'améliorer la connectivité. Pour le Sommet 2012, le Forum International des Transports avait invité

les pays membres et les organisations parties prenantes à communiquer des études de cas afin de recenser et de faire connaître les meilleures pratiques en la matière. Près de 100 projets sont ainsi exposés dans le Compendium de bonnes pratiques qui a été présenté lors du Sommet et qui est disponible en ligne à l'adresse : 2012.internationaltransportforum.org/outputs

Georgie

- ▶ Implementation of Open Sky Policy and integration of Georgia into the European Common Aviation Area
- ▶ Opening of new grain terminal in Poti Sea Port

Corée

- ▶ Technology for Transport Connectivity and Transfer System

Japon

- ▶ Improving Accessibility in Transport
- ▶ Improving Bus Punctuality
- ▶ Improvement of Cycling Environment
- ▶ Earthquake countermeasures for infrastructure (railways and roads)
- ▶ Promoting Electric Vehicles (EVs)
- ▶ Construction of high-speed railways
- ▶ Securing Safety of Intermodal Container Transportation on Road
- ▶ ITS (Intelligent Transport System) Spot Services
- ▶ Intelligent Transport System (ITS)
- ▶ Low Carbon City Development Guidance
- ▶ Compact City Development Using Public Transport (case of Toyama City)
- ▶ Highway Bus and Rail Ride
- ▶ Improving Railway Stations as Transport Hubs
- ▶ Ensuring Transportation to/from a Remote Island
- ▶ Railway-station-based Community Rental Cycle System in urban area
- ▶ Road development and improvement of access roads to airports and harbours
- ▶ Encouraging Safety Management of Transport Operators
- ▶ Introduction and Interoperability of Smart Card System
- ▶ Smart Inter Change

Nouvelle Zélande

- ▶ Northern Busway project
- ▶ High Productivity Motor Vehicle (HPMV) system

Fédération Internationale de l'Automobile

- ▶ Advanced Multi-Platform Traffic Information Service
- ▶ Public information and research
- ▶ RACC Infotransit Traffic Information Services

International Chamber of Shipping (ICS)

- ▶ IMO Safety and Pollution Framework
- ▶ International Convention for Safe Containers
- ▶ Rotterdam Rules

International Civil Aviation Organisation (ICAO)

- ▶ ICAO States' Action Plans on CO₂ Emissions Reduction Activities

International Road Federation

- ▶ A14 Urban motorway Paris

International Road Transport Union (IRU)

- ▶ Taxi – Anytime, Anywhere
- ▶ TRANSPark
- ▶ IRU TIR Electronic Pre-Declaration (TIR-EPD) and Real Time SafeTIR (RTS)
- ▶ Smart Move
- ▶ New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI): Phases 1 and 2
- ▶ IRU Border Waiting Time Observatory (BWTO)

Transport Corridor Between Europe, Caucasus And Asia

- ▶ TRAX TRACECA Route Attractiveness for Seamless Connection

Vbb Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg Gmbh

- ▶ EU-SPIRIT: European travel information network



Ebene
Vortragssäle
Lecture Rooms

Ebene +1
Vortragssäle
Lecture Rooms

Ebene 0
Säle
Halls

Ebene +1
Säle 1-5
Halls 1-5

Ebene 0
Mehrzweckflächen
Multi-Purpose Areas

Ebene 0
Mehrzweckflächen
Multi-Purpose Areas

4

CIVITAS

Autour du Sommet

Hormis les visites techniques et les manifestations sociales, de nombreux autres événements ont ponctué le Sommet 2012 : l'exposition, qui a accueilli un nombre record de 37 participants, venus présenter leurs projets et produits autour du thème du Sommet ; les événements parallèles proposés

par les organisations partenaires ; l'Université des enfants, qui a permis à des écoliers de la région d'interroger des experts du transport ; et la visite de Leipzig à vélo, effectuée sous la conduite du maire de la ville hôte.

Simulation d'accident

Expérience démontrant l'importance de porter la ceinture de sécurité.



Règles d'or



De gauche à droite : Arndt Birkigt (expert technique de la Dekra), Jean Todt (Président de la FIA), Jan Mücke (Secrétaire d'État parlementaire allemand), Michael Kloth (Forum International des Transports) et Andreas Kraus (Dekra) s'engagent à respecter les règles d'or de la FIA à l'Université des enfants.

Käpt'n Blaubär



L'ours Käpt'n Blaubär (d.) et son comparse le marin Hein Blöd (g.), personnages d'une célèbre émission enfantine de la télévision allemande, arrivent à l'Université des enfants pour distribuer une bande dessinée « Käpt'n Blaubär » sur la sécurité des transports.





L'Université des enfants

Toujours aussi populaire, l'Université des enfants a réuni cette année plus de 250 élèves de 8 à 12 ans, venus de toute la Saxe pour écouter des responsables politiques et des invités de marque leur parler de la sécurité dans les transports.

Le Secrétaire d'État parlementaire Jan Mücke leur a décrit les efforts engagés par le ministère allemand des Transports pour renforcer la sécurité routière et a insisté sur l'importance de porter un casque lorsque l'on est à vélo.

Après avoir été accueilli par des acclamations, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), Jean Todt, a présenté les dix règles d'or prônées par la FIA dans sa campagne en faveur de la sécurité routière. Il a ensuite remis au Doyen de l'école de médecine de l'Université de Leipzig un véritable casque de course, signé par les pilotes Michael Schumacher et Sebastian Vettel. Les bénéfices de sa vente aux enchères publiques serviront à financer le programme éducatif de l'Université des enfants.

M. Arndt Birkigt de la société Dekra, qui parraine l'Université des enfants, a expliqué à ses jeunes auditeurs en quoi ils faisaient partie des usagers actifs de la route, tandis que le Secrétaire général par intérim du Forum International des Transports, M. Michael Kloth, leur a présenté le Forum et son rôle dans la collecte des statistiques sur la sécurité routière et la définition des politiques des transports.

Après ces exposés, les enfants ont pleinement mis à profit l'occasion qui leur était offerte d'interroger les experts, d'obtenir des autographes et de participer aux différentes activités proposées en extérieur par Dekra, par l'Association allemande de prévention routière et par l'ADAC, l'Automobile club d'Allemagne.



Jean Todt, Président de la FIA, montre l'importance du casque. Celui-ci, qui porte la signature des pilotes de Formule 1 Michael Schumacher et Sebastian Vettel, sera remis plus tard à l'Université de Leipzig.

Les mains se lèvent pour interroger les experts.



DHL

Cette année encore, les délégués ont beaucoup apprécié la visite de la plate-forme logistique de DHL, qui se trouve dans l'aéroport de Leipzig-Halle, et ce malgré l'heure tardive. C'est en effet le soir que la plate-forme commence à s'activer : une soixantaine d'avions décollent et atterrissent tout au long de la nuit et, en l'espace de quelques heures, ce sont plus de 1 500 tonnes de colis et de documents qui sont triés puis expédiés aux quatre coins du monde.

Toll Collect

Cette année encore, l'usine BMW de Leipzig, conçue par Zara Hadid, a ouvert ses portes aux délégués. En 2011, elle a dépassé la barre du million d'unités produites et des projets d'extension en vue de la fabrication de véhicules électriques et de pièces de carrosserie légères en matière synthétique renforcée de fibre de carbone (CFK) sont actuellement en chantier. Cette visite a donné un passionnant aperçu des différentes étapes de production, du soudage automatisé en atelier aux tests de fonctionnement finaux.



Toll Collect exploite le premier système de télépéage par satellite au monde. Le sponsor Or du Sommet a proposé aux délégués, spécialement à leur intention, une visite en bus de 30 minutes avec une démonstration de sa technologie en situation réelle.



Porsche

L'usine Porsche de Leipzig est à la pointe du progrès technologique en matière de construction automobile. Au cours de la visite, les délégués ont pu découvrir le mode de production des modèles Cayenne et Panamera, qui sont assemblés manuellement. Porsche a investi 500 millions EUR dans l'extension du site afin d'y produire la nouvelle Porsche Cajun, ce qui permettra la création d'un millier d'emplois.





Visites techniques et culturelles

Le Sommet 2012 a offert aux délégués maintes occasions de mieux comprendre le large éventail d'entreprises novatrices engagées dans le secteur des transports et de voir les applications concrètes des politiques adoptées. Comme les années précédentes, de passionnantes excursions techniques ont été organisées sur la plate-forme de fret aérien pour l'Europe de DHL, installée à l'aéroport de Leipzig-Halle, et dans les usines de pointe des constructeurs automobiles BMW et Porsche, situées à Leipzig, permettant ainsi de découvrir différents services et produits de transport à la pointe du progrès. La nouveauté de cette année a été la visite du site de production de Goldschmidt-Thermit, à Halle, où les délégués ont assisté à la démonstration de procédés hautement novateurs de fabrication, de réparation et de maintenance des voies ferrées.

Le programme culturel a comporté une visite guidée dans Leipzig et, pour la première fois, une excursion à Berlin. À Leipzig, les délégués ont pu admirer un incroyable panorama de l'Everest à 360° à l'Asisi Panometer, ancien réservoir de gaz transformé pour accueillir ce type d'expositions. D'autres points marquants ont été une promenade à pied dans le centre-ville, qui abrite des bâtiments de style Renaissance, ainsi que la visite du Monument de la bataille des Nations. Ce monument de 91 mètres de haut a été érigé en souvenir de la bataille de 1893 au cours de laquelle les forces alliées d'une dizaine de nations ont mis en déroute les troupes napoléoniennes à Leipzig. Un total de 600 000 soldats ayant participé à cette bataille, elle est restée la plus grande confrontation terrestre de l'histoire pendant plus d'un siècle.

À Berlin, les délégués ont fait une promenade sur la Spree et une excursion à pied, dont l'une des étapes a été la célèbre porte de Brandebourg, avant de terminer par la visite guidée du Bundestag, le parlement allemand.

Goldschmidt-Thermit

Le groupe Goldschmidt-Thermit propose des produits et services liés aux voies ferrées. Il est l'inventeur du procédé de soudage Thermit®, utilisé pour les longs rails soudés. Dans l'usine de Halle, les délégués ont assisté avec intérêt à une démonstration de soudure, à une opération de maintenance des rails en exploitation, effectuée à l'aide d'un train meuleur bidirectionnel, et à la présentation d'un nouvel appareil de contrôle des voies.



Avec Gulliver's Auto, Dekra montre aux adultes la perception que les enfants ont de l'automobile.



Sur le stand de Deutsche Bahn, son PDG, Rüdiger Grube, accueille le Vice-ministre chinois Feng.

La Fédération européenne des cyclistes propose de tester un vélo-cargo.

La sécurité maritime était le thème central du stand du ministère allemand des Transports.





Vue générale du centre d'exposition.



Visite du stand de l'Université de Dresde, dans la partie de l'exposition consacrée à la recherche.

Exposition

Cette année, 37 exposants – un record – sont venus présenter leurs produits et services. Parmi eux figuraient plusieurs pays membres, dont le stand était dédié à un thème particulier, tel que le train à grande vitesse dans le cas du Japon et la sécurité maritime dans celui de l'Allemagne. Le stand DINALOG, des Pays-Bas, portait sur la logistique, tandis que l'Autriche avait profité de l'occasion pour promouvoir le Congrès mondial ITS, prévu à Vienne en octobre 2012. Au rez-de-chaussée étaient présentés dix projets et organismes de recherche dans les transports.

Les partenaires issus du secteur sont eux aussi venus en nombre : DHL, sponsor Platine du Sommet, pour montrer comment la logistique sans rupture améliore le service porte-à-porte ; Toll Collect, sponsor Or, pour donner un aperçu de l'avenir du péage routier par satellite ; ou encore Deutsche Bahn, qui a fasciné les visiteurs, dont le Vice-ministre chinois Zhenglin Feng, avec son stand interactif consacré à la liaison de fret ferroviaire Leipzig-Chengyang.

À l'extérieur, des démonstrations avaient été organisées pour présenter diverses innovations, telles que le système de stationnement à l'aide d'un smartphone, mis au point par Valeo, la voiture-concept à pile à combustible de Michelin et la Gulliver's Auto, voiture gonflable surdimensionnée présentée par Dekra pour montrer la perception que les enfants ont de l'automobile. L'autre révélation a été les cours de conduite économique proposés par la Fédération internationale de l'automobile (FIA).

Liste complète des exposants p.111



Démonstration du système automatique d'aide au stationnement à distance Park4U de Valeo



Le président de la Fédération européenne des cyclistes (ECF), Manfred Neun, le Secrétaire d'État allemand Jan Mücke et le Secrétaire général de l'ECF, Bernhard Ensingk, (de g. à d.) testent un vélo-cargo

Des délégués devant le stand du Japon, consacré au ministère des Transports, à Japan Rail Central, à Japan Rail East, à Mitsubishi Aircraft Corporation et au Japan International Transport Institute



Sur le stand de DHL, sponsor Platine du Sommet, son CCO, Bill Meahl (g.), accueille le Ministre allemand Peter Ramsauer (d.)



Discussion sur les systèmes de péage routier sur le stand d'AGES



Jean-Luc di Paola-Galloni (g.), Vice-président de Valeo et membre du Conseil consultatif du Forum, sur le stand de la Commission Européenne



ITS VIENNA 2012

Rencontre de Mmes les Ministres Bures (Autriche) et Leuthard (Suisse) sur le stand ITS Vienna

Le stand Michelin



Visages souriants sur le stand du Forum International des Transports



Nextbike présente son concept de vélopartage



Les délégués font une pause sur le stand du sponsor Or Toll Collect

Liste complète des exposants p.111

Le maire de Leipzig, Burkhard Jung, au point de rassemblement devant le Gewandhaus.



Baumwollspinnerei



Arrêt à la Baumwollspinnerei, ancienne filature de coton transformée en centre d'art contemporain.



Vélo-cargo



La presse était elle aussi à vélo pour couvrir l'événement.





Leipzig à vélo

C'est sous un soleil radieux qu'une centaine de participants au Sommet ont fait le tour de la ville hôte à vélo, sous la conduite du maire Burkhard Jung. L'excursion avait été organisée en partenariat avec la section locale de la Fédération européenne des cyclistes et les vélos, aux couleurs du Sommet 2012, avaient été gracieusement prêtés par l'entreprise de vélopartage NextBike, qui a son siège à Leipzig et possède un parc d'environ 10 000 bicyclettes déployées dans sept pays et sur trois continents.

M. Jung, qui connaît parfaitement sa ville, a fait découvrir aux participants des sites moins connus du grand public et leur a dévoilé d'impressionnants projets d'urbanisme, en particulier la reconversion d'un site industriel en zone résidentielle en bordure de l'Elster blanche. Ce projet s'adresse principalement aux jeunes familles et prévoit l'aménagement d'un petit port de plaisance.

La dernière étape a été la visite guidée d'une ancienne filature de coton, la Baumwollspinnerei. Les anciennes ruines des ateliers et dépôts de brique rouge construits autour de 1900 sont désormais un haut lieu de l'art contemporain à Leipzig. Après un pique-nique dans les jardins, les participants ont regagné le centre-ville à bord d'un nouveau tram-train flambant neuf, spécialement mis à leur disposition par LVB, l'exploitant des transports publics de Leipzig.



Parmi les délégués participants : le ministre irlandais Leo Varadkar.



Réception de la Présidence



Le Vice-ministre principal M. Yoshida (c.) et l'ambassadeur du Japon auprès de l'OCDE M. Motohide Yoshikawa (g.), portent un toast en compagnie de M. Jung, Maire de Leipzig (d.)



Le ministre M. Ramsauer et Mrs. Ramsauer félicitent le Secrétaire général M. José Viegas (en partant de la g.)

De g. à d.: MM. et Mme les ministres Kwon, Ramsauer, Yildirim, Yoshida et Elmsäter-Svård



Mme la ministre Leuthard arrive au dîner des ministres

Dîner de gala



Établissement de réseaux

Le Sommet 2012 a offert maintes occasions de parler affaires dans un cadre informel et détendu, de renouer des contacts et de faire de nouvelles connaissances parmi les participants venus du monde entier. À l'invitation du Japon, qui assumait la présidence du Forum en 2012, les délégués se sont rassemblés le premier soir à l'Opéra de Leipzig pour assister à la traditionnelle réception de la Présidence, où les ont accueillis le Vice-ministre principal Osamu Yoshida, l'Ambassadeur du Japon auprès de l'OCDE, M. Motohide Yoshikawa, ainsi que le maire de Leipzig, M. Burkhard Jung.

Le même soir, les ministres ont pu s'entretenir dans un cadre informel à l'occasion du dîner donné à leur intention par les Ministres Ramsauer (Allemagne) et Yoshida (Japon) au restaurant Falco. Le lendemain, tous les délégués se sont réunis lors du cocktail et du dîner de gala organisés dans l'immense salle du Glass Hall du Centre des Congrès de Leipzig. Plus tard dans la soirée, les délégués se sont retrouvés autour d'un dernier verre pour discuter encore un moment après une longue journée de réunions et d'ateliers.



Processus "Suivi de Zurich"

FIATA et CLECAT



GFEI



Événements parallèles

Un nombre record de partenaires sont venus présenter leurs activités au Sommet 2012 : travaux de recherche dans le domaine des transports, mesures de politique générale ou encore meilleures pratiques. Des organisations internationales comme la Banque mondiale et la CEE-ONU, des associations professionnelles, des organismes de recherche et des fondations ont par ailleurs organisé des événements en complément du programme officiel. Pour la première fois, un groupement régional s'est réuni en marge du Sommet puisque sa première journée a vu, en parallèle, la tenue de la conférence biennale du Processus de Zurich, qui réunit les ministres des transports des pays alpins de l'Europe.



OSCE



ITS



WCTRS

Dialog



Airbus

Association de la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (WCTRS)

L'atelier organisé par M. Michael Browne, de l'Université de Westminster (Royaume-Uni), avait pour thème « Des transports urbains de marchandises sans rupture : la nécessité d'une nouvelle approche politique ». De par la multiplicité des acteurs (transporteurs, détaillants et prestataires de services), le transport urbain de marchandises est un domaine complexe, dans lequel l'absence de rupture est difficile à obtenir. La discussion a souligné l'importance d'aborder la concurrence, la congestion, l'approvisionnement énergétique, le changement climatique et la sécurité d'une manière globale à l'échelle urbaine. Les autorités publiques ne savent pas toujours bien gérer les questions relatives au transport de marchandises. Cet atelier a permis de rassembler les acteurs des secteurs privé et public qui ont des approches stratégiques et opérationnelles différentes. Il a été prévu de poursuivre le dialogue, notamment lors de la prochaine conférence WCTR à Rio de Janeiro en juillet 2013. wctrs.ish-lyon.cnrs.fr/

Besoins futurs en services aériens humanitaires

Depuis 2000, plus de 120 séismes de forte magnitude ont fait quelque 800 000 victimes dans le monde. Cela signifie-t-il que l'on a besoin d'un prestataire de services aériens humanitaires ? Airbus Corporate Foundation a réuni plusieurs experts pour en débattre et étudier les améliorations qu'il serait possible d'apporter à l'aide humanitaire en coordonnant les structures organisationnelles et les moyens de transport aérien appropriés, en simplifiant les procédures et en établissant des liens de coopération entre les différentes organisations concernées. www.airbusmilitary.com/Missions/MissionsCivic/Humanitarian.aspx

Processus « Suivi de Zurich »

Le Processus de Zurich est la plate-forme officielle de coopération des ministres des Transports des pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Slovénie et Suisse) et de la Commission européenne. Créé au lendemain du tragique accident survenu dans le tunnel du Gothard en octobre 2001, il a été baptisé d'après la Déclaration de Zurich, adoptée en 2001 en vue d'améliorer la coopération dans les domaines de la sécurité du trafic, de l'harmonisation des procédures de collecte de données et de la gestion du trafic des poids lourds. Lors de la conférence qu'ils ont tenue à Leipzig, les ministres ont adopté un nouveau système d'information en ligne sur les perturbations du trafic le long des axes transalpins, qui constitue une véritable innovation en Europe, et décidé d'étendre davantage le concept « Toll+ » de péage kilométrique. Les ministres ont également félicité la Principauté du Liechtenstein d'avoir rejoint le Processus. Après l'adoption des Conclusions de Leipzig, qui définissent les priorités du groupe pour les deux années à venir, la Ministre suisse des transports, Doris Leuthard, a cédé la présidence à son homologue allemand, Peter Ramsauer, pour 2012-14. www.zuerich-prozess.org

Initiative mondiale pour l'économie de carburant

Partenariat réunissant le PNUE, le FIT et la FIA Foundation, l'Initiative mondiale pour l'économie de carburant s'emploie à obtenir de véritables améliorations dans ce domaine et le plus grand déploiement possible des technologies existantes à l'échelle mondiale. À cette fin, elle mène des activités de soutien, d'analyse et de plaidoyer dans les pays, auprès des pouvoirs publics. À cette occasion, elle a examiné le plan de travail pour 2012-15 et les projets susceptibles d'être mis en œuvre avec les partenaires du secteur. L'événement a également été marqué par l'adhésion officielle d'un cinquième partenaire, l'International Council on Clean Transportation. www.globalfuelconomy.org

Congrès mondial ITS Vienne 2012

Du 22 au 29 octobre 2012, le 19e Congrès mondial ITS se déroulera à Vienne (Autriche) autour du thème « En route pour des transports plus intelligents ». En plus des expositions et de la conférence qui ont traditionnellement lieu à cette occasion, des démonstrations d'applications intelligentes sont prévues, de même que la tenue d'une table ronde ministérielle à haut niveau. L'atelier de Leipzig a permis de réunir des informations utiles en vue de cette table ronde ministérielle, qui portera sur les modalités de l'intégration des STI dans les réseaux de transport et sur la manière dont la mise en commun des politiques aidera à atteindre cet objectif. 2012.itsworldcongress.com/content

E-documents pour un transport de marchandises comodal

La Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et la CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) ont conjointement organisé des panels chargés de débattre de la manière de faciliter les transactions numériques dans l'échange d'informations entre les parties prenantes de la chaîne logistique tout en veillant à une interopérabilité suffisante. Il a également été question de la complexité que revêt la numérisation des documents FIATA et de la possibilité que tous les intervenants de la chaîne logistique tirent profit d'une collaboration numérique. www.clecat.org

Mesurer les performances logistiques

Dans quelle mesure les coûts de la logistique sont-ils élevés ? Quels en sont les principaux déterminants ? Voilà quelques-unes des questions examinées lors cet événement parallèle, organisé par la Banque mondiale, la Turku School of Economics et le Forum International des Transports. Les coûts et performances logistiques sont des éléments névralgiques de l'absence de rupture dans la chaîne logistique et touchent la quasi-totalité des secteurs de l'économie. Le rôle des indicateurs de performance dans la recherche de l'efficacité et de la fiabilité a été au cœur des débats, de même qu'ont retenu l'attention les travaux de recherche les plus récents sur les coûts et performances logistiques menés dans le monde entier. www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201204.pdf

Synchronisme des modes de transport : le transfert modal est aussi un transfert mental

L'objet de cet événement, organisé par le Dutch Institute for Advanced Logistics (Dinalog) et l'Institut néerlandais de recherche scientifique appliquée (TNO), était d'inciter les membres de l'audience à s'interroger sur leurs habitudes de transport afin de trouver des moyens de faire évoluer la chaîne logistique de façon pérenne et d'améliorer la collaboration intermodale et internodale. L'information et la confiance sont les maîtres-mots du changement. Faire évoluer les différents modes de transport suppose d'abord de faire évoluer les mentalités. www.dinalog.nl/en/home/

Meilleures pratiques aux points de passage des frontières

La Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) ont présenté les principaux messages énoncés dans leur nouvelle publication, intitulée Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective, en vue d'aider les 56 États participants de l'OSCE et les membres de la CEE-ONU à élaborer des politiques des frontières et des mesures douanières plus efficaces grâce aux meilleures pratiques recensées dans ces domaines. www.osce.org/eea/88200

Accord maritime

MM. les Ministres Ramsauer et Kwon signent un accord maritime entre l'Allemagne et la Corée



Une équipe de tournage interviewe un exposant



Journalistes du programme Media Travel Grant du Forum



Journalistes (Media Travel Grant)



Le Sommet vu par la presse

Avec la présence à Leipzig de 125 journalistes provenant de 25 pays des cinq continents, le Sommet 2012 a bénéficié d'une couverture médiatique véritablement mondiale et plus forte que jamais.

Les temps forts du Sommet ont été l'élection, par les ministres, de José Viegas aux fonctions de Secrétaire général du Forum International des Transports et le lancement de l'édition 2012 des Perspectives des transports, intitulée « Des transports sans rupture au service d'une croissance verte ». Le Secrétaire général de l'OCDE, Angel Gurría, et l'économiste en chef du Forum, Kurt Van Dender, ont présenté la nouvelle publication devant un auditoire bondé.

Le lancement du rapport annuel de l'IRTAD sur la sécurité routière pour 2011 (Road Safety Annual Report 2011) a lui aussi retenu l'attention des médias. Véronique Feypell-de la Beaumelle, analyste du Forum, et Stephen Perkins, chef du Centre de recherche du FIT, en ont fait la présentation en mettant en relief les nouvelles données communiquées par les 32 pays qui participent aux travaux du Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (Groupe IRTAD).

En marge du Sommet 2012, la Corée et l'Allemagne ont signé un accord sur le transport maritime par l'intermédiaire de leurs Ministres Do-Youp Kwon et Peter Ramsauer. L'événement a été couvert par les médias des deux pays. Cet accord contient des dispositions sur le libre-échange, la reconnaissance mutuelle des documents de transport maritime et les événements maritimes. Il s'agit du premier accord commercial et maritime signé par les deux pays depuis 1883.

La société DHL, sponsor Platine du Sommet, a organisé deux points de presse particulièrement intéressants : le premier pour présenter l'étude prospective intitulée « Delivering Tomorrow: Logistics 2050 », et le second pour exposer la prestation de services offerte à l'orchestre du Gewandhaus de Leipzig. La visite nocturne de sa plateforme logistique pour l'Europe, à l'aéroport de Leipzig-Halle, a également attiré un grand nombre de journalistes.

Un album de presse sur le Sommet est disponible auprès du Secrétariat.



Une équipe de télévision nationale allemande interviewe M. le Ministre Ramsauer

Sponsors

Le Forum International des Transports remercie les sponsors et partenaires du Forum 2012 :

Sponsor
Platine



Sponsors
Or



Sponsors



Partenaires



Exposants

AGES Maut System GmbH & Co. KG

**AustriaTech –
Federal Agency
for Technological Measures Ltd.**

**Central Japan Railway
Company**

CIVITAS

Connekt

CycleLogistics

Deutsche Bahn AG

Dinalog

East Japan Railway Company

EUROPEAN COMMISSION

European Cyclists' Federation

European Investment Bank

European TK'Blue Agency

FIA

**Ministry of Ecology,
Sustainable Development,
Transportation and Housing,
France**

**Federal Ministry of Transport,
Building and Urban Development,
Germany**

**International Association
of Public Transport
(UITP)**

**International Union
of Railways
(UIC)**

ITO World Ltd

**Japan International
Transport Institute
(JITI)**

**Japan National Tourism
Organization
(JNTO)**

Michelin Challenge Bibendum

**Ministry of Infrastructure
and the Environment,
Netherlands**

Mitsubishi Aircraft Corporation

Netzwerk Logistik

Nextbike

**The Organisation for Economic
Co-operation and Development
(OECD)**

**TRACECA
TRANsport Corridor Europe Caucasus
Asia**

**United Nations Economic
Commission for Europe
(UNECE) – Transport Division**

Valeo

VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG

**Exposition
de travaux
de recherche**

**Association
for European Transport
(AET)**

**Connecting Authorities
for Safer Heavy Good Traffic
in the Baltic Sea Region
(CASH)**

**Chalmers University
of Technology**

**German Institute
for Economic Research
(DIW Berlin)**

**Dresden University
of Technology**

Oxera

**Planung Transport Verkehr
(PTV)**

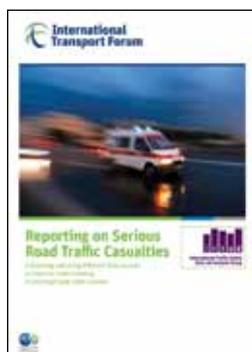
TRANSED

**Transport Research Board
(TRB)**

**World Conference
on Transport Research
(WCTRS)**



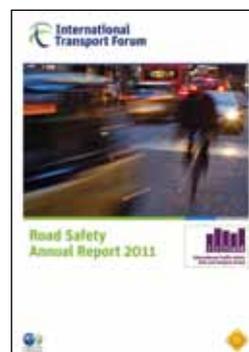
Publications récentes du Forum International des Transports



Reporting on Serious Road Traffic Casualties



Car Fleet Renewal Schemes: Environmental and Safety Impacts



IRTAD annual Report 2011



Évolution des Transports 2012

ISBN 978-92-821-0371-5 Mai 2012



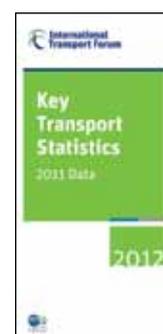
Perspectives des transports 2012
Des transports sans rupture au service d'une croissance verte



Piétons : sécurité, espace urbain et santé
ISBN 978-92-821-0364-7



Ensemble pour la sécurité routière
Élaboration d'un cadre de référence international pour les fonctions de modification de l'accidentalité
ISBN 978-92-821-0375-3
(à venir)



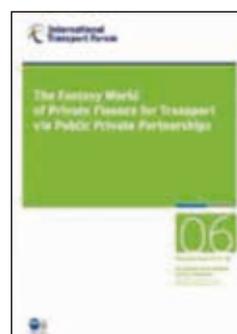
Key Transport Statistics 2012



Motion Magazine



Case Study Compendium



L'objectif des « Documents de référence » du CCRT est de contribuer à une meilleure compréhension du secteur des transports et d'apporter les éléments nécessaires à l'élaboration de politiques. La liste complète est disponible à : www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapers.html



Date à retenir

2013 Summit

Financer les transports

22-24 mai 2013, Leipzig, Allemagne

L'augmentation rapide de la demande de réseaux et services de transport de qualité nécessite des dépenses et des investissements continus, mais la rareté des fonds publics, accentuée par le gonflement des dettes publiques, remet en question les structures de financement classiques. Les investissements dans les transports s'inscrivant dans la durée, il est urgent de proposer des mécanismes de financement judicieux, robustes et crédibles pour soutenir le commerce, la croissance et la viabilité à long terme.

Le Sommet annuel du Forum International des Transports est la plateforme mondiale par excellence pour débattre de l'avenir des transports. Les ministres de plus de 50 pays membres y rencontrent des chefs d'entreprise et des personnalités de la société civile et du monde de la recherche pour réfléchir aux évolutions qui façonneront la mobilité du XXI^e siècle.

Le Sommet 2013, sous le thème « Financer les transports », s'intéressera à tous les aspects du financement des transports pour débattre des moyens de financer les infrastructures, services et réseaux de transport en général en vue de répondre à la demande actuelle et future. Les participants seront conviés à échanger leurs vues sur plusieurs grandes questions :

- > Dans un environnement où les capitaux privés font l'objet de sollicitations concurrentes, quels secteurs ou régions vont-ils privilégier : Europe, Amérique, Asie, Afrique ? Quels sont les principaux facteurs d'attraction des capitaux ?
- > Comment les divers types de fonds et autres sources de capitaux peuvent-ils s'associer pour assurer le financement le plus efficace des projets les plus prioritaires ?
- > Quels sont les écueils des partenariats public-privé et comment gérer les risques pour éviter que le contribuable ait à assumer un fardeau excessif ?
- > Comment les coûts d'investissement et d'exploitation des réseaux de transport devraient-ils être répartis entre les contribuables, les usagers et les bénéficiaires ?
- > Qu'est-ce que les compagnies aériennes et les autres acteurs du secteur du transport aérien doivent faire pour s'adapter et demeurer viables dans un environnement à bas coûts ?
- > Quel est le juste équilibre dans la répartition de ressources financières rares entre les services et les infrastructures, quand les uns sont aussi importants que les autres ?
- > Comment relever les défis du financement pour mieux assurer la continuité des réseaux logistiques mondiaux à travers les frontières ?

Un événement incontournable à inscrire dans votre agenda.

Pourquoi participer au Sommet ?

- > Pour **découvrir comment** les décideurs préparent la mobilité de demain.
- > Pour **cerner** les évolutions qui seront à l'origine des futures innovations dans les transports.
- > Pour **explorer** les moyens d'aplanir les obstacles entre les systèmes, les réseaux, les modes et les régions.
- > Pour **rencontrer** des acteurs de premier plan, comprendre leur vision des choses, influencer leurs décisions.

Comment participer ?

- > En tant que **délégué** : pour obtenir une invitation à cette prestigieuse rencontre, prière de contacter rachael.mitchell@oecd.org.
Ouverture des inscriptions en janvier 2013.
- > En tant que **sponsor** : faites-vous mieux connaître auprès des décideurs des transports en parrainant le Sommet 2013.
Renseignements : sharon.masterson@oecd.org.
- > En tant qu'**exposant** : présentez vos produits et idées là où se rencontrent ministres et décideurs.
Renseignements : sharon.masterson@oecd.org.
- > Pour les opportunités **médias**, veuillez contacter michael.kloth@oecd.org.

Liste des intervenants

Adrian, Gerhard

Président, Service
Météorologique allemand,
Allemagne

Akiyama, Tetsuo

Professeur invité, Université
Hokusei, Japon

Albanese, Anthony

Ministre des Infrastructures et
des Transports, Australie

Allen, Nick

Vice-Président pour les
activités de conseil secteur
en aval et CO₂, Shell
International

Amabile, Serge

Directeur Marketing et
Commercial, Société Autolib',
France

Aristov, Sergei

Secrétaire d'Etat et Ministre
Adjoint aux Transports,
Fédération de Russie

Austwick, Martin

Conférencier, Centre for
Advanced Spatial Analysis/
UCL Bartlett Faculty of the
Built Environment, Royaume-
Uni

Baker, Norman

Sous-secrétaire d'Etat
parlementaire aux Transports,
Royaume-Uni

Bartnes, Lars Erik

Secrétaire d'Etat, Norvège

Belcher, Scott

Président et PDG, ITS
America, Etats-Unis

Bens, Wim

Directeur général, DIALOG
(Dutch Institute for Advanced
Logistics), Pays-Bas

Birkigt, Arndt

Directeur, DEKRA, Allemagne

Brenner, Thom

Vice-Président, Nokia Gate 5,
Allemagne

Browne, Michael

Professeur de Logistique,
Université de Westminster,
Royaume-Uni

Brownlee, Gerry

Ministre des Transports,
Nouvelle-Zélande

Clausecker, Michael

Président du Directoire,
Bombardier Transportation,
Allemagne

Cox, Pat

Journaliste International

Crane, Melinda

Journaliste Internationale

Crye, Michael

Vice-Président Exécutif,
Cruise Lines International
Association, Etats-Unis

Czymoch, Conny

Journaliste Internationale

Di Paola-Galloni, Jean-Luc

Directeur délégué en charge
des Affaires Publiques et du
Développement Durable,
Valeo, France

Elmsäter-Svärd, Catharina

Ministre des infrastructures,
Suède

Erdoğan, Oral

Conseiller, Ministre
des Transports, des
Affaires Maritimes et des
Communications, Turquie

**Errázuriz Domínguez,
Pedro Pablo**

Ministre des Transports
et des Télécommunications,
Chili

Feng, Zhenglin

Vice-Ministre des Transports,
Chine

Flausch, Alain

Secrétaire général, Union
Internationale des Transports
Publics (UITP)

Gittens, Angela

Directrice Générale, Conseil
International des Aéroports

Grube, Rüdiger

Directeur Directeur Général,
Deutsch Bahn AG, Allemagne

Gurría, Angel

Secrétaire général,
Organisation de coopération
et de développement
économiques (OCDE)

Hendy, Peter

Commissaire, Transport for
London, Royaume-Uni

Higashi, Mitsuo

Directeur du Département
International, East Japan
Railway Company, Japon

Hinchliffe, Peter

Secrétaire général, Chambre
internationale de la marine
marchande (ICS)

Hodac, Ivan

Secrétaire général,
Association des Constructeurs
Européens d'Automobiles
(ACEA)

Horsley, John

Directeur exécutif, American
Association of State Highway
and Transportation Officials,
Etats-Unis

Howe-Teo, Rosine

Responsable innovation
et Directrice du Groupe,
Innovation and InfoComm
Technology, Land Transport
Authority, Singapour

Jaeger, Stefan

Président, Association
Européenne des Navires de
Croisière (EUCRAS)

Jones, Monika

Journaliste Internationale

Kasai, Yoshiyuki

Président et Directeur
Représentatif, Central
Japan Railway Company,
Japon

Kitchev, Kamen

Vice-Ministre
des Transports, des
Technologies de l'information
et des Communications,
Bulgarie

Kiwitt, Petra

Vice-Présidente exécutive,
Deutsche Post DHL,
Allemagne

Kobalia, Vera

Ministre de l'Economie et
du Développement Durable,
Géorgie

Kopp, Andreas D.

Economiste des Transports en
chef, Banque Mondiale

Kurland, Susan

Secrétaire Adjointe pour
l'Aviation et les Affaires
internationales, Ministère des
Transports, Etats-Unis

Kuroda, Koji

Président, Japan Expressway
Company Limited, Japon

Kwon, Do-Youp

Ministre de l'Aménagement du
territoire, des Transports
et de la Marine, Corée

Langenfeld, Jeff

Vice-président, Logistique
Internationale, Walmart, Inc,
Etats-Unis

Lebel, Denis

Ministre des Transports,
de l'Infrastructure
et des Collectivités,
Canada

Leuthard, Doris

Conseillère Fédérale,
Département fédéral
de l'Environnement,
des Transports et des
Communications, Suisse

Lindenberg, Wilhelm

Conseil d'administration,
Activités et Personnel,
Association de Transports,
Üstra, Hannover, Allemagne

List, Helmut

Président Directeur Général,
AVL List GmbH, Autriche

Lompar, Andrija

Ministre des Affaires
maritimes, des Transports
et des Télécommunications,
Monténégro

Loubinoux, Jean-Pierre

Directeur général, Union
Internationale des Chemins
de fer (UIC), France

Lu, John

Président, Asian Shippers'
Council, et National Shippers'
Council, Singapour

Mangindaan, Evert Erenst

Ministre des Transports,
Indonésie

Meahl, Bill

Directeur commercial, DHL,
Allemagne

Meyer, Bernard

Associé-Gérant, Meyer Werft
GmbH, Allemagne

Miller, Peter

Président Directeur Général,
ITO World Ltd, Royaume-Uni

Miyahara, Koji

Président, NYK Line, Japon

Monteiro, Sergio
Secrétaire d'Etat
aux Travaux Publics,
aux Transports
et aux Communications,
Portugal

Morlok, Sven
Ministre d'Etat pour
l'Economie, le Travail et
les Transports, Membre
du Parlement de Saxe,
Allemagne

Mücke, Jan
Secrétaire d'Etat
parlementaire, Ministère
fédéral des transports,
de la construction et de
l'urbanisme, Allemagne

Neun, Manfred
Président, European Cyclists'
Federation (ECF)

Nilsen, Nic
Président Directeur Général,
Aéroport d'Oslo, Norvège

O'Doherty, Pat
Président Directeur Général,
ESB (Electricity Supply
Board), Irlande

Oh, Jaehak
Vice-Président, Korea
Transport Institute, Corée

Oliva, Patrick
Directeur de la Prospective,
Groupe Michelin, France

Olldashi, Sokol
Ministre de l'Équipement et
des Transports, République
d'Albanie

Padrosa, Pere
Président, Grup PADROSA,
Espagne

Park, Youngwook
Directeur en Chef de la
Technologie, Smart Card
Corporation, Corée

Potts, Duncan
Commandant des opérations,
EUNAVFOR

Poupart-Lafarge, Henri
Président, Alstom Transport,
France

Ramsauer, Peter
Ministre Fédéral
des Transports, de la
Construction et du
Développement Urbain,
Allemagne

Ratti, Carlo
Directeur, MIT SENSEable City
Laboratory, Etats-Unis

Riedstra, Siebe
Secrétaire général, Ministère
des Infrastructures et de
l'Environnement, Pays-Bas

Ross, Catherine
Directrice et Professeur Harry
West, Center for Quality Growth
and Regional Development,
Georgia Institute of Technology,
Etats-Unis

Sahattua P Simatupang,
Attaché aux transports,
Ambassade de la République
d'Indonésie, Londres

Scheuer, Andreas
Secrétaire d'Etat
parlementaire, Ministère
Fédéral des transports,
de la Construction et du
Développement Urbain,
Allemagne

Sciarrone, Giuseppe
Directeur général, Nuovo
Trasporto Viaggiatori, Italy

Seino, Satoshi
Président, East Japan Rail
Company, Japon

Sekimizu, Koji
Secrétaire général,
Organisation Maritime
Internationale

Shyshko, Aliaksandr
Ministre suppléant, Transport
and Communications, Belarus

Siegloch, Klaus-Peter
President, German Aviation
Association, Germany

Simatupang, Sahattua P
Attaché secteur transport,
Ambassade de la République
d'Indonésie, Londres

Singh, Manoj
Conseiller en transports,
Planning Commission of the
Government, India

Sittipunt, Chadchart
Ministre adjoint aux
Transports, Thaïlande

Strang, Tom
Vice-Président, Carnival
Corporation, Etats-Unis

Thamm, Michael
Président, AIDA Cruises,
Allemagne

Thapar, K.L.
Président, Institut asiatique
pour le développement des
transports, Inde

Todt, Jean
Président, Fédération
Internationale de l'Automobile
(FIA)

Torkildsen, Torkild
Directeur Général adjoint,
Hurtigruten ASA, Norvège

Van Der Werf, Hans
Secrétaire-général adjoint,
Commission centrale pour la
Navigation du Rhin (CCNR)

Van Laarhoven, Peter
Directeur, développement
commercial, Schiphol Group,
Pays-Bas

Varadkar, Leo
Ministre des Transports,
du Tourisme et des Sports,
Irlande

Verity, John
Conseiller principal, ITSO
Limited, Royaume-Uni

Watanabe, Hiroyuki
Président d'ITS Japon, et
Directeur Technique
du Groupe Toyota Motor,
Japon

Wibowo, Santoso Eddy
Consultant, Ministère des
transport, Indonésie

Widdows, Ron
PDG, Rickmers Holdings,
Allemagne, et Président du
Conseil Mondial de la Marine
marchande

Wright, Robert
Journaliste International

Yakunin, Vladimir
Président, Compagnie des
chemins de fer russes,
Fédération de Russie

Yamashita, Mitsuhiro
Vice-Président exécutif,
Membre du Directoire, Nissan
Motor, Japon

Yoshida, Osamu
Vice-Ministre principal de
l'Aménagement du Territoire,
de l'Infrastructure, des
Transports et du Tourisme,
Japon

Zhu, Gaozhang
Directeur, Contrôle et
Facilitation, Organisation
mondiale des douanes

Zielinski, Sue
Directrice Générale,
Sustainable Mobility and
Accessibility Research and
Transformation (SMART),
Etats-Unis

© OCDE/FIT 2012

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.

Crédits photographiques :

Sebastian Bolesch – Internet : www.sebastian-bolesch.de – E-mail : sebastian-bolesch.de

Simone M. Neumann – Internet : www.simonemneumann.de – E-Mail : simonemneumann@aol.com

Marc-Steffen Unger – Internet : www.ms-unger.de – E-Mail : info@ms-unger.de

Marco Urban – Internet : www.marco-urban.de – E-Mail : mail@marco-urban.de

p. 27 : © Air-France/Chapelin; p. 96 : © Thomas Motta

ISBN: 978-92-821-0390-6 (PDF)

Faits marquants 2012

Le thème de notre Sommet de cette année – « Des transports sans rupture » – fait écho à une tendance fondamentale du XXI^e siècle : celle de la connectivité totale. L'enjeu est de mieux relier les personnes et les marchés, mais aussi les secteurs, les services commerciaux et les idées. Surtout, l'absence de rupture implique une convergence des infrastructures de transport au sens classique du terme avec la sphère numérique, phénomène qui a déjà commencé à transformer notre conception et notre utilisation des transports.

L'absence de rupture dans les transports participe d'une ambition stratégique forte pour notre avenir. Partout où les personnes et les biens circulent sur des réseaux étroitement connectés, les transports se sont avérés être un puissant moteur de croissance et de bien-être. La connectivité totale des transports entre les villes et les régions, surtout grâce au train à grande vitesse, a eu des répercussions considérables sur les économies régionales et nationales. Elle facilite l'accès des citoyens aux écoles, aux universités, au marché du travail et aux loisirs. Tous les usagers aspirent à pouvoir passer d'un lieu et d'un mode de transport à l'autre le plus librement possible.

Pourtant, les transferts modaux, la pluralité des régimes de propriété, le franchissement des frontières internationales et les menaces pour la sûreté qui caractérisent nos systèmes de transport, créent des frictions particulières dont la maîtrise constitue un défi permanent. Comment atténuer davantage les ruptures ? Dans quelle mesure est-il finalement possible de parvenir à une connectivité totale ? Quelles sont les approches à mettre en oeuvre sur les plans politique, institutionnel et technologique ?

Voilà les questions que les responsables des transports issus des gouvernements, de l'administration, du secteur privé et du monde universitaire ont étudié lors du Sommet annuel du Forum International des Transports qui s'est tenu du 2 au 4 mai 2012 à Leipzig (Allemagne). Cette publication reprend leurs principaux résultats.

Sponsor Platine



Sponsors Or



Sponsors



 **DEKRA**
BOMBARDIER

Forum International des Transports
2 rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16, France

T +33 (0)1 45 24 97 10
F +33 (0)1 45 24 13 22

E itf.contact@oecd.org
W www.internationaltransportforum.org