

EDITORIAL

L'appel lancé par le Forum 2009 en faveur d'une réponse à la crise fondée sur la coopération mondiale a été amplifié cette année par la présence de l'Inde et de la Chine. Cinquante-trois Ministres et chefs de délégation ont ainsi confirmé leur adhésion aux principes du libre-échange et du développement durable.

Lors d'un Forum caractérisé par plusieurs interventions remarquables de grands représentants de l'industrie et de la recherche est apparue l'idée que les turbulences que nous traversons ne seront pas que passagères et pourraient avoir un effet structurel touchant l'ensemble des modes de transport. Ce constat doit nous encourager à poursuivre le dialogue entre partenaires des secteurs public et privé.

Si nous voulons être à la hauteur des enjeux, il nous faut également revoir notre feuille de route politique. Les États ont confirmé que des moyens financiers seront alloués aux transports et qu'ils devraient l'être en faveur de programmes innovants. À l'approche de notre prochain Forum annuel, nous engagerons une discussion sur l'innovation dans les transports et en examinerons à la fois les leviers et les obstacles.

Jack Short
Secrétaire Général



SPÉCIAL FORUM 2009 LES TRANSPORTS FACE À LA CRISE

Une nouvelle feuille de route politique

Dans le contexte de récession économique mondiale, la consultation, la coopération et la coordination sont les leviers qui permettront au transport de jouer un rôle-clé dans le rétablissement de la croissance. Telle a été l'une des conclusions principales du 2^{ème} Forum International des Transports qui s'est tenu du 26 au 29 mai 2009 à Leipzig.

Dans son allocution d'ouverture, le prestigieux auteur et économiste **Jacques Attali** a rappelé les mécanismes économiques qui ont conduit à la crise. Une bulle dans les services financiers induite par la stagnation des revenus des classes moyennes a considérablement fragilisé le secteur bancaire et l'a rendu plus vulnérable aux défauts de paiement.

Remettant la crise dans son contexte historique, M. Attali a également évoqué la « fatigue » du modèle occidental, longtemps un aimant pour les hommes, les capitaux et le progrès technologique, et prédit un rôle croissant pour l'Asie.

Évoquant enfin les perspectives à long terme, M. Attali a souligné la menace que fait planer la présence persistante d'actifs toxiques et de déficits budgétaires. Le phénomène même de mondialisation pourrait être remis en cause à moins d'une coopération internationale et d'un cadre réglementaire à la hauteur des enjeux, a-t-il conclu.

◀ Selon Jacques Attali, "les transports doivent miser sur l'innovation afin de s'adapter au nouveau cadre économique".

Les enjeux pour le transport

Le Secrétaire d'État américain aux Transports, **Ray LaHood**, a souligné le rôle que son pays compte jouer dans la défense du libre-échange, de la coopération internationale et d'une impulsion politique renouvelée face à la crise. 48 milliards de dollars US ont été alloués aux transports dont 13 milliards ont déjà été investis, un effort qualifié d'historique par M. LaHood. Les États-Unis, a-t-il ajouté doivent dorénavant miser sur des solutions de transport écologiques et multimodales plébiscitant le modèle européen de lignes ferroviaires à grande vitesse.

Le Vice-président de la Commission européenne chargé des Transports **Antonio Tajani** a loué le caractère ambitieux du programme américain, ainsi que le rôle central joué par le transport. Les programmes d'infrastructure, a-t-il noté, constituent une réponse concrète qui mise sur un secteur porteur en termes de main d'œuvre et aux effets multiplicateurs à travers toute l'économie. Près d'un milliard d'euros seront investis en 2009 sur des projets stratégiques prêts à démarrer. Mais la crise a-t-il noté offre également une opportunité pour l'Europe de définir une stratégie concertée tant sur le plan politique qu'au niveau financier et opérationnel en partenariat avec les régions voisines et partenaires économiques. Les investissements dans les transports représentent un véritable support de la croissance économique, a-t-il conclu.



MESSAGES CLÉS MINISTÉRIELS

► Un système mondial efficace de transport

Les Ministres ont souligné que les transports étaient une condition essentielle pour atteindre le bien-être économique et social. Les investissements dans le secteur des transports peuvent constituer une composante importante de plans de relance bien conçus à condition qu'ils fassent l'objet de priorités clairement établies sur la base d'évaluations rigoureuses.

► Le commerce et l'ouverture des marchés sont des éléments clés de la relance mondiale

La crise économique actuelle n'inversera pas la tendance sous-jacente à une mondialisation et une division internationale du travail de plus en plus marquées. Le processus d'ouverture des marchés et le développement de la concurrence doivent être poursuivis, tout en

prenant en compte les problèmes d'équité et en améliorant les normes relatives à la qualité, la sécurité et l'environnement.

► La relance économique dans le secteur des transports doit être durable sur le plan environnemental

Les gouvernements, travaillant ensemble, peuvent promouvoir un transport durable et efficace à faible teneur de carbone, adapté aux défis de demain et répondant aux besoins des citoyens, des entreprises et de la communauté mondiale.

► Il est nécessaire de maintenir un niveau élevé d'investissement à long terme dans les transports

Les investissements dans le système mondial de transport doivent s'appuyer sur des analyses fiables reposant sur des bases solides facilitant la prise de décisions.



► Les chaînes logistiques internationales doivent être sûres et fiables

Une régulation coordonnée et fondée sur la prise en compte du risque est essentielle pour que les objectifs visés sur le plan de l'économie et de la sûreté soient atteints d'une manière efficace et équitable. L'amélioration des passages des frontières constitue encore un domaine d'action avec un potentiel significatif pour accroître l'efficacité et faciliter le commerce.

Ces messages-clés sont disponibles dans leur intégralité sur le site du Forum.

Faits marquants du Forum



Trois panels réunissant Ministres et industriels sont organisés au 3^{ème} jour du Forum pour discuter des problèmes et opportunités créés par la conjoncture actuelle.



Jack Short, Secrétaire Général du FIT, Uwe Albrecht, Vice-Maire de Leipzig et M. Marzin, Leipziger Messe, inaugurent l'exposition attenante au Forum.

L'édition 2009 du Forum a vu quatre ateliers modaux organisés en collaboration avec des partenaires : Fraport / Lufthansa (photo), CER, IRU et OMI / ICS.



Les choix logistiques de BMW, DHL et Quelle sont présentés à l'occasion de visites techniques.



Le prix du Jeune Chercheur ainsi qu'un prix et une mention récompensant l'innovation dans les transports et la logistique sont décernés à l'occasion du Dîner de Gala.



CONCLUSIONS DES ATELIERS DE TRAVAIL

Les discussions lors du Forum 2009 ont principalement porté sur le ralentissement économique et les leviers de la reprise, la montée du protectionnisme, la question du développement durable ainsi que sur les mécanismes garantissant le financement, la fiabilité et la sécurité des chaînes d'approvisionnement internationales. Un compte rendu des différents ateliers est présenté ci-dessous.

► **Transport intermodal et chaînes d'approvisionnement :** les participants sont convenus que la crise économique avait eu un impact majeur sur les volumes de biens échangés et les revenus des opérateurs. La crise pourrait de fait accélérer l'émergence de géants mondiaux avec un phénomène de concentration horizontale et verticale des activités.

L'avenir des chaînes d'approvisionnement dépendra moins du prix de l'énergie que de la capacité des opérateurs logistiques à fournir des services fiables de bout en bout. La multiplicité de cadres réglementaires et juridiques constitue un obstacle majeur à la fluidité des opérations et il est urgent d'accroître la coopération internationale en matière de législation et de procédures.

► **Vers un système de transport mondial sécurisé :** il y a un paradoxe à avoir des règles statiques alors que les sources d'insécurité évoluent dans le temps. Par ailleurs, le cadre réglementaire s'attache souvent au processus et non aux résultats, limitant ainsi les marges de manœuvres des opérateurs face à des menaces fluctuantes.

L'enjeu principal tourne autour de la capacité à évoluer vers des politiques de sécurité fondées sur une analyse du risque et d'allouer les moyens en conséquence. Même si l'idée d'un « guichet unique » paraît encore hypothétique, la reconnaissance mutuelle, ou tout au moins un cadre multilatéral renforcé permettrait de réduire considérablement les coûts de mise aux normes.

Les opérateurs des chaînes d'approvisionnement plaident pour des règles claires car ces dernières conditionnent leur stratégie en matière d'investissements et de procédures de sécurité. Un cadre réglementaire harmonisé faciliterait également la négociation de partenariats entre acteurs de la chaîne.

► **Impacts sociaux du transport international :** les améliorations des réseaux de transport sont souvent porteuses de nouvelles perspectives dans les pays en voie de développement. En revanche, les changements engendrés par l'ouverture à la concurrence ont un coût, notamment la destruction d'emplois dans les pays développés.

Cette dualité des rapports entre transport et développement social souligne le rôle majeur des gouvernements. Tirer le meilleur parti de la mondialisation implique un marché organisé autour de certaines règles - un constat renforcé par la crise actuelle.

► **Planification stratégique et financement des infrastructures de transport :** il devient de plus en plus complexe de prévoir la demande en transport et la congestion qui en résulte, particulièrement pour le transport des marchandises qui fluctue avec les cycles économiques.

Une évaluation économique rigoureuse devient de fait plus importante, la rareté des financements conduisant mécaniquement à accroître les seuils de rentabilité des projets.

La crise rend le recours au crédit plus cher et doit encourager acteurs publics et privés à identifier le bon modèle de partenariat. Le rôle de l'État est avant tout de s'assurer que des incitatifs permettent un fonctionnement optimal de ces partenariats, notamment à travers une bonne répartition des risques. La privatisation offre une autre voie de mise à disposition du capital au service des investissements d'infrastructure.



► **Impacts environnementaux du transport international :** cet atelier a examiné le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs aériens et maritimes. Ces deux secteurs ont accompli des progrès notables en matière d'efficacité énergétique permettant la diminution des coûts réels de transport.

Un consensus s'est dégagé autour de l'idée qu'un mécanisme mondial reposant sur le marché est nécessaire pour que ces deux modes de transport réduisent ou compensent leurs émissions de CO₂. Taxer le carburant et procéder à l'échange de droits d'émission sont les pistes les plus souvent évoquées. L'avantage dans le premier cas réside dans la possibilité d'évaluer à l'avance le coût de la réduction des émissions de CO₂. Les droits d'émission permettent une réduction plus ample, si le plafond est bien ajusté, mais ils ne concentreront pas systématiquement ces réductions sur les deux secteurs visés.

La question de l'utilisation des revenus générés aura également un impact important sur l'accueil réservé à ces instruments. Il sera difficile de contraindre les ministères des finances à affecter à l'avance ces revenus, sauf le cadre d'un fond de compensation et d'adaptation sous l'égide de la CCNUCC.

@ Disponible en ligne

Les comptes rendus des sessions, biographies des intervenants et photographies des principaux temps forts du Forum sont disponibles sur le site web.

“Brèves du Forum” est une sélection de l'actualité ayant trait au thème annuel du Forum. Malgré toutes nos précautions, le Forum International des Transports ne saurait être tenu pour responsable du contenu des articles mentionnés.

Nouvelles orientations dans la politique de transport

La Commission européenne a présenté une Communication sur les orientations à long terme de la politique des transports, premier pas vers l'adoption en 2010 d'un nouveau Livre Blanc européen.

La Communication ne détaille pas les mesures que la Commission souhaite adopter, mais se contente d'identifier les tendances et défis auxquels la politique des transports devra tenter de répondre, notamment une population vieillissante, le défi environnemental, l'immigration, l'épuisement des combustibles fossiles ainsi que le phénomène d'urbanisation.

La BEI finance les véhicules propres

La Banque européenne d'investissement a donné son feu vert à plusieurs prêts d'un montant total de 750 millions d'euros afin d'aider les constructeurs européens à produire des véhicules propres à faible émission.

Au total, ce sont 5.2 milliards d'euros que la BEI aura débloqués depuis décembre 2008 en soutien aux constructeurs européens de véhicules dans le cadre du plan européen pour la relance économique.

Bonus écologique au Japon

Un crédit d'impôt sur les véhicules à faible émission a dopé le marché des véhicules efficaces en énergie dans une mesure de 20 à 30% depuis son introduction le 1^{er} avril 2009. Les taxes sur l'achat de certaines gammes de véhicules ont été réduites de 75% et purement supprimées pour les véhicules hybrides.

Nouvelles normes US

L'administration Obama a annoncé la mise en place de nouvelles normes de consommation pour les véhicules en vente aux Etats-Unis. D'ici à 2016, la consommation moyenne des voitures particulières devra passer à 6.63 litres aux 100 km, contre 9.41 litres aux 100 actuellement. Selon certaines études, cette mesure équivaldrait à retirer de la route 177 millions de véhicules ou à fermer 194 centrales électriques à charbon.

La reprise n'est pas au rendez-vous, selon l'IATA

L'Association internationale du transport aérien (IATA) a publié des données de trafic faisant ressortir au mois d'avril 2009 une baisse sur les 12 derniers mois de 3.1% des transports de passagers et de 21.7% des transports de fret aérien.

L'IATA remarque que la baisse de la demande a été supérieure à la réduction de 2.5% des capacités de transport. Selon l'Association, « le pire est peut être derrière nous, mais nous ne voyons aucun signe d'une reprise imminente ».

A L'AFFICHE

Disponible sur la librairie en ligne de l'OCDE
www.oecd.org/bookshop
sales@oecd.org

- **Table Ronde 144**
Terrorisme et transport international : pour une politique de sécurité fondée sur le risque
(Mai 2009)



FIT Infos est un bulletin périodique d'information préparé par le Forum International des Transports et le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Il est disponible libre d'accès depuis les sites internet du FIT et de l'OCDE.

Directeur de la Publication :
Jack Short

Rédaction : Alain Rathery,
Brendan Halleman

Directeur de la Communication :
Michael Zirpel

Renseignements

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

Tel : + 33 (0)1 45 24 97 10
Fax : + 33 (0)1 45 24 13 22

itf.contact@oecd.org

Service gratuit d'information
par e-mail :

www.oecd.org/OECDdirect

AGENDA DU FORUM

- ▶ **14-15 octobre 2009, Montréal**
Réunion de la Task Force 2010 et du Conseil de Direction des Transports
- ▶ **16-18 novembre 2009, Madrid**
18^{ème} Symposium International sur **les perspectives du transport interurbain de personnes**
- ▶ **19-20^{ème} novembre 2009, Madrid**
12^{ème} Comité conjoint OCDE/FIT de recherche sur les transports
- ▶ **25-28 Mai 2010, Leipzig**
3^{ème} Forum International des Transports - Transport et Innovation

OECD *direct*