

2013
sommet annuel

**FAITS
MARQUANTS**

FINANCER LES TRANSPORTS :
Résumé des sessions

NORWAY
PRESIDENCY 2013



Le Forum International des Transports remercie les sponsors qui ont participé au Sommet 2013

Sponsors Or



TOLL COLLECT
service on the road



TURKISH AIRLINES

Sponsors



DEKRA

BOMBARDIER
the evolution of mobility



Sommaire

Discours introductifs

Amartya Sen
Prix Nobel
d'économie 1998

08

John Micklethwait
Editeur en chef,
The Economist

11

Résumés des sessions

**Nouvelles sources
de financement
des transports**

16

**Faire des choix plus
judicieux : évaluer
les investissements
dans les transports**

17

**Investir
pour la croissance ?**

18

**Bilan des partenariats
public-privé**

19

**L'aviation en quête
de viabilité financière**

20

**Consultation
publique : associer
la collectivité
et les usagers**

21

**Échanges
sur l'innovation
dans les transports**

22

**Hiérarchiser
les dépenses :
quelles sont
les priorités ?**

24

**Interconnecter
les réseaux :
financer le transport
transfrontalier**

26

**Penser à long terme :
financer
les infrastructures
de transport**

27

**Mobilité urbaine
et régionale :
qui règle la facture ?**

28

Les ministres et le Financement des transports

**Déclaration
des ministres**

32

**Séance
ministérielle
publique**

34

**Tables rondes
ministérielles**

38

Photo de famille

42

Annexes

**Liste
des intervenants**

44

**Publications
sur le financement
des transports**

46

**Sommet 2014
Date à retenir**

47



International Transport Forum 2013

Funding Transport

22-24 May 2013, Leipzig

International Transport Forum

2013

annual summit



Financer les transports :

Retour sur le Sommet 2013

La demande de mobilité croît rapidement partout dans le monde. La motorisation continue de progresser dans les économies émergentes à un rythme effréné et selon certaines estimations, le nombre de véhicules motorisés en circulation sur la planète devrait passer d'un peu plus d'un milliard aujourd'hui à deux milliards en 2020. Selon les projections de l'OCDE, au cours des quinze prochaines années, le trafic aérien de passagers pourrait être multiplié par deux, le fret aérien par trois et le volume de conteneurs manutentionnés dans les ports par quatre.

Quels que soient les modes de transport, les infrastructures existantes sont loin de pouvoir absorber de telles augmentations de la demande. En outre, nos infrastructures de transport doivent être adaptées aux exigences de durabilité et pouvoir tirer parti des technologies numériques. Déjà aujourd'hui — conséquence du report des investissements nécessaires et des retards de maintenance accumulés —, la dégradation rampante des lignes ferroviaires, ponts, tunnels, routes, quais et pistes menace l'efficacité et la qualité du service.

Bref, si nous ne voulons pas entraver les échanges et la croissance économique ainsi que les possibilités qui en découlent pour les citoyens, nous devons investir dans les infrastructures et nous devons le faire aujourd'hui : pour les seules infrastructures de transport clés, l'OCDE estime les besoins mondiaux d'investissements à l'horizon 2030 à 11 000 milliards USD.

Mais les décideurs sont confrontés à une tâche délicate : conséquence de la crise financière et économique mondiale, la contraction des budgets publics n'a jamais été aussi forte dans la plupart des pays. Et la situation ne devrait pas se dénouer avant un certain temps encore.

Face à l'amoindrissement des possibilités de financer les infrastructures de transport par la fiscalité, les décideurs qui sont déterminés à améliorer l'accès et la mobilité des citoyens et des entreprises doivent trouver de nouvelles stratégies novatrices et réalistes pour résoudre le côté financier de l'équation.

En choisissant « Financer les transports » comme thème de son Sommet 2013, le Forum International des Transports a donc donné un puissant coup de projecteur sur une question véritablement brûlante à laquelle doivent faire face les dirigeants aujourd'hui. Je suis convaincu que le Sommet de cette année à Leipzig nous a permis à tous d'avancer sur la voie de solutions en rassemblant les ministres et près d'un millier de délégués de 79 pays, pour tester de nouvelles idées, nouer le dialogue avec des experts, afin de dégager des convergences de vues sur la problématique du financement et réfléchir aux stratégies possibles.

Un grand penseur de l'économie, le prix Nobel Amartya Sen, et un analyste influent de l'actualité, le rédacteur en chef de *The Economist*, John Micklethwait, ont donné le ton à des discussions de haut niveau en prononçant deux allocutions aussi directes que stimulantes. Tous deux ont souligné les raisons économiques qui militent en faveur d'une hiérarchisation des investissements dans les transports agissant comme moteur de la croissance.

Pendant les trois jours du Sommet, onze séances plénières et thématiques, trois tables rondes ministérielles et une douzaine de manifestations annexes organisées par des organisations partenaires ont permis de couvrir tous les aspects de la question du financement. Nous avons notamment fait le bilan des partenariats public-privé,

échangé sur la définition des priorités de dépenses et réfléchi aux moyens d'attirer les capitaux privés vers le secteur des transports.

La session ministérielle, présidée par la ministre des Transports et des Communications de la Norvège, Mme Marit Arnstad, nous a permis de partager les réflexions enrichissantes de trois dirigeants d'entreprise — australien, turc et chinois — qui nous ont aidés à cerner les questions centrales concernant la collaboration entre pouvoirs publics et secteur privé.

Dans la déclaration conjointe qu'ils ont adoptée à Leipzig, les Ministres ont déclaré leur détermination à mettre en œuvre des politiques favorables à un financement sain et durable du secteur des transports. Ils ont insisté sur la nécessité de mettre en adéquation le financement des infrastructures et services de transport avec le rôle fondamental des transports dans l'économie et la société.

Selon eux, la réalisation de cet objectif nécessite des modalités de financement stables qui facilitent la mise en œuvre de politiques à long terme, mais qui soient également fondées sur les bienfaits des transports. Surtout, il importe de suivre des pratiques de financement cohérentes avec les orientations stratégiques de l'évolution du secteur. Il faudra aussi adopter des processus décisionnels qui garantissent l'utilisation la plus efficace des ressources financières.

Le dilemme du financement des transports ne sera pas résolu de sitôt, et il ne faut pas s'attendre à trouver le remède miracle, mais le Sommet de Leipzig aura permis de faire un grand pas sur la voie d'une solution et de constater notamment que les gouvernements du monde entier sont en train de repenser la question du financement et de s'adapter aux nouvelles réalités. Le Sommet 2013 a également été l'occasion pour les décideurs de faire le point sur l'expérience de différents pays dans un contexte mondial et d'affiner leurs idées en les confrontant à des cadres de référence différents.

En ce sens, le Sommet 2013 a, je crois, facilité une compréhension commune du défi à relever et contribué à rapprocher les points de vue des gouvernements des pays membres du FIT. Cela constitue déjà en soi un résultat appréciable qui devrait porter ses fruits dans les années à venir. De plus, certaines idées évoquées à Leipzig portent en germe des outils utiles qui étofferont les moyens d'intervention en vue de résoudre plus rapidement et plus efficacement le dilemme du financement des transports.

J'espère que cette brochure, qui présente l'essentiel du débat de fond qui s'est déroulé à Leipzig, contribuera à étendre l'impact du Sommet 2013 bien au-delà de l'événement proprement dit. Lorsque nous nous retrouverons ici même du 21 au 23 mai 2014 pour notre prochain Sommet, qui aura pour thème « Les transports au service d'un monde en mutation », nous pourrons faire le point sur les progrès que nous aurons alors accomplis dans la recherche d'une solution au dilemme du financement. Au plaisir de vous revoir à Leipzig l'an prochain !



José Viegas
Secrétaire général du Forum International des Transports





Discours introductifs

Amartya Sen

Prix Nobel
d'économie 1998

08

John Micklethwait

Editeur en chef,
The Economist

11



Amartya Sen

a reçu le Prix Nobel d'économie en 1998 pour sa contribution à l'économie du bien-être et sa théorie du choix social. De nationalité indienne, M. Sen est professeur d'économie et de philosophie à l'Université d'Harvard, distinguished fellow du All Souls College d'Oxford et Fellow du Trinity College de Cambridge, qu'il a également dirigé de 1998 à 2004. M. Sen est le premier Asiatique à avoir dirigé un collège d'Oxbridge. En 2012, il est également devenu le premier non-Américain à recevoir la National Humanities Medal. Les ouvrages de M. Sen ont été traduits en plus d'une trentaine de langues.

« Les transports font partie intégrante du processus de croissance économique »

Amartya Sen

« Si le monde est à maints égards beaucoup plus riche aujourd'hui que tout ce qu'aurait pu imaginer nos ancêtres, nous le devons dans une large mesure, comme l'avancait Adam Smith il y a plus de deux siècles, à l'exploitation des économies d'échelle et à la formation du capital humain, résultat de l'intensification du commerce et des échanges au fil des siècles.

S'agissant du financement des transports, il est particulièrement important de ne pas perdre de vue l'idée centrale selon laquelle les gains à attendre de la division du travail, qui est l'une des principales sources de prospérité pour tant de gens dans le monde et qui pourraient contribuer à élever les niveaux de vie des autres également, dépendent totalement de la disponibilité de transports utilisables.

En présentant cette thèse économique centrale, Adam Smith non seulement évoquait le commerce à son époque, mais montrait également que les civilisations antiques dépendaient déjà des cours d'eau navigables, que ce soit en Égypte, en Chine ou en Inde, pour leurs premiers échanges commerciaux.

L'importance des transports

Le financement des transports soulève des préoccupations très diverses mais je limiterai mon propos à quatre considérations spécifiques. La première, que je viens d'aborder, est la nécessité de bien appréhender l'importance fondamentale des transports dans la production et le partage de la prospérité économique mondiale.

La deuxième considération concerne le rôle particulier que les transports et leur financement peuvent jouer dans la situation actuelle, caractérisée par une récession qui se fait sentir largement sur la planète, et celui que les investissements dans les transports pourraient — ou non — jouer pour stimuler et faciliter la croissance économique, en période d'« austérité ».

La troisième porte sur la nécessité d'intégrer les considérations environnementales à la réflexion sur les orientations futures des transports et sur leur promotion ainsi que sur la réglementation et les contraintes qui s'y rattachent, en accordant l'attention voulue à l'intégrité de l'environnement local et mondial.

Enfin, la quatrième considération concerne le rôle d'une politique publique raisonnée des transports, qui prenne en compte les problèmes environnementaux en même temps que les autres problèmes auxquels est confronté le secteur des transports.

Je commencerai par rappeler l'importance d'un système de transport de qualité pour assurer les déplacements des personnes à travers les frontières des pays et des régions. L'intensification des contacts et des communications a été l'un des principaux moteurs de progrès de la civilisation, comme David Hume l'observait déjà avec une remarquable clarté au XVIII^e siècle.

Si la tentative d'imposer une monnaie unique, à cause des difficultés économiques et de l'austérité auxquelles est confrontée la zone euro, a engendré un mouvement de désaffection parmi les populations de différents pays européens, la mise à disposition de transports plus commodes et moins chers, éventuellement facilités par des formules innovantes telle qu'un « Europass » à tarif réduit, pourrait en revanche avoir précisément l'effet opposé.

Pour une réflexion éclairée

L'une des observations formulées le plus souvent sur les dépenses consacrées aux infrastructures de transport au cours des vingt ou trente dernières années dans le monde est que leur part dans le produit intérieur brut (PIB) est restée stationnaire, quand elle n'a pas diminué un peu, dans les pays développés, tandis qu'elle a augmenté rapidement — de plus d'une fois et demie — dans ce que l'on appelle les économies émergentes.

Rien d'étonnant à cela. D'abord, parce que les économies développées disposent déjà d'infrastructures de transport beaucoup plus étendues, mais également parce que l'expansion des circonstances favorables à des transports abordables fait partie intégrante du processus de croissance économique, et que cette croissance est beaucoup plus forte dans les économies émergentes que dans les économies développées.

Il serait assez vain de s'attarder sur ces liens évidents, mais deux autres considérations doivent être vraiment prises en compte dans le débat. La première est que si la croissance commence enfin à s'accélérer dans les économies développées d'Europe et d'Amérique du Nord, comme cela est nécessaire, je crois, pour mettre fin au malaise persistant actuel, c'est toute la tendance en matière d'infrastructures de transport qu'il faudra réviser à la hausse, au lieu de se baser sur une extrapolation de la période antérieure. Et comme le développement infrastructurel s'étale sur une longue période, il est plus que temps d'engager une réflexion éclairée sur la question.

Des possibilités d'expansion

Un autre élément concernant l'importance des transports pour la prospérité économique est que bon nombre des pays pauvres ne font pas encore partie, loin s'en faut, de la catégorie des économies émergentes, et que la solution au problème de la pauvreté persistante de nombreuses régions d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine passe par une planification systématique et prospective des transports, qui intègre une marge pour l'expansion future.

En effet, la prospérité nouvelle dont bénéficient celles que l'on appelle les économies émergentes est souvent plutôt biaisée et limitée, et il peut être très important d'étendre l'amélioration des infrastructures de transport afin de réduire la pauvreté et de favoriser le partage équitable, même dans les pays qui enregistrent déjà une croissance économique globale relativement rapide.

Tout comme la disponibilité du microcrédit et l'amélioration des conditions économiques en faveur des pauvres, l'accessibilité des installations de transport aux populations laissées pour compte dans la course économique peut être un levier de réduction de la pauvreté et contribuer à une répartition plus équitable du progrès économique.

La récession, l'austérité et le rôle des transports

J'en viens maintenant à ma deuxième considération, qui est l'utilité de l'expansion des transports dans un monde aux prises avec la récession et l'austérité.

Quand on sait ce que coûte le développement des infrastructures de transport, la tentation d'économiser sur ce poste de dépenses peut être forte dans une économie soumise à rude épreuve, où les gouvernants s'efforcent de réduire les dépenses publiques et où la pression en faveur d'une expansion du secteur des transports ne se fait pas vraiment sentir dans l'immédiat.

Pour contrer cette tentation, on peut faire valoir, comme je l'ai déjà indiqué, que les infrastructures risquent d'être mises à rude épreuve une fois que l'Europe et l'Amérique auront retrouvé le chemin de la croissance, et comme je l'ai également déjà signalé, que la construction d'infrastructures demande du temps, d'où l'urgence de se soucier de l'avenir, dès maintenant.

Indépendamment de ces observations, qui n'appellent pas vraiment de commentaires, une autre question — plus difficile et suscitant

« Les transports font partie intégrante du processus de croissance économique »

Amartya Sen

inévitavelmente davantage la controverse — est à prendre en compte : celle du rôle des dépenses et des investissements consacrés aux transports pour stimuler l'expansion et la croissance économiques.

Depuis qu'une politique d'austérité est menée sans discernement au motif qu'elle permettrait de remédier aux problèmes du déficit public et de la dette des pays européens, je ne cesse de dénoncer les a priori économiques erronés qui la sous-tendent. Je l'ai fait lors de la réunion annuelle de la Banque mondiale et de l'OCDE qui s'est tenue à Paris, sous le titre « Growth-Mediated Development » (Le développement par le moyen de la croissance) en mai 2011. J'ai également écrit des articles dans *Le Monde*, *La Repubblica*, *le Guardian* et *le New York Times* — apparemment sans le moindre impact, pour autant que je puisse en juger. Les puissances décideuses d'Europe avaient une autre idée du remède à administrer et n'en démordraient pas, malgré les critiques de nombreux économistes.

Séparer réforme et austérité

On sait aujourd'hui que la cure d'austérité, qui devait alléger la charge du déficit et de la dette, a finalement donné des résultats affligeants. En revanche, aux États-Unis, le ratio déficit PIB a baissé grâce à la croissance économique, qui a bien sûr été le moyen le plus courant de réduire ce ratio dans le passé, par exemple à la fin de la Deuxième guerre mondiale et pendant la présidence Clinton. Et cette approche qui privilégie la croissance a fait de nouveaux adeptes, par exemple le Japon, qui a obtenu des résultats immédiats, mais pas l'Europe, du moins pas encore.

Il est important de s'interroger sur les raisons pour lesquelles le débat économique s'est autant brouillé lorsque les vertus curatives de l'austérité étaient largement célébrées, afin de voir aujourd'hui les choses un peu plus clairement. Cela vaut également pour le débat sur le financement des transports.

Il ne fait guère de doute que l'Europe avait grand besoin de nombreuses réformes institutionnelles, mais il ne faut pas confondre les raisons solides qui militent en faveur de la réforme institutionnelle et les raisons imaginaires invoquées pour justifier une austérité tous azimuts. En amalgamant les deux arguments dans une sorte de composé chimique, il est devenu très difficile de préconiser la réforme sans réduire les dépenses publiques globalement, ce qui n'a pas du tout servi la cause de la réforme.

Les premières victimes de cette confusion ont ainsi été les indispensables réformes elles-mêmes, puisque l'opposition de l'électorat à l'austérité a renforcé sa résistance également à la réforme institutionnelle. Cet effet fâcheux est venu s'ajouter au terrible impact de l'austérité sur la vie des populations — désormais aux prises

avec des difficultés excessives et un chômage de masse.

Un autre effet contre-productif de la politique d'austérité a été la perte de capacités productives — et à la longue la perte de qualifications également, conséquence du chômage tenace des jeunes. Le processus même de formation des compétences, dont Adam Smith souligne toute l'importance pour le progrès des sociétés humaines et le développement économique, et dans le cadre duquel il attribue aux transports et aux échanges une place de choix, a été passablement bousculé par le couplage d'une austérité induite et d'une réforme nécessaire.

La réforme institutionnelle doit se poursuivre dans de nombreux pays du monde. Pas la politique d'austérité. En fait, c'est tout le contraire. Dans la réflexion sur les dépenses et les investissements consacrés aux infrastructures de transport, il est important de bien comprendre que l'expansion en la matière ne complique pas la réforme mais contribue à stimuler puissamment l'économie si le processus est judicieusement choisi. C'est dans ce contexte, à mon avis, que doivent être envisagées aujourd'hui les dépenses et le financement des transports, surtout en Europe.

Le défi environnemental

J'aborde maintenant les deux dernières considérations. Quel est l'enjeu environnemental ? L'un des arguments solides invoqués contre l'expansion des transports est qu'elle aurait de terribles conséquences sur le plan de l'environnement. On retrouve en partie ce raisonnement, ne serait-ce qu'implicitement, dans le fait que les taux d'imposition actuels sur les émissions, par exemple de CO₂, sont beaucoup plus élevés quand l'énergie visée est utilisée dans les transports que quand elle est utilisée à d'autres fins, par exemple pour le chauffage ou l'éclairage.

Il y a bien sûr de nombreux éléments à prendre en compte (la question est loin d'être simple), mais si l'on admet l'importance des transports pour le progrès économique et l'intégration des segments laissés pour compte de la population, qui ne bénéficient pas suffisamment de la croissance globale, il faut alors considérer une expansion raisonnée des transports comme un élément indispensable à l'amélioration de la qualité de vie de la population, surtout de ces segments.

La réflexion sur les transports n'a plus grand-chose à voir avec le mytique Orient Express. Les transports sont le vecteur des transactions commerciales nécessaires, de la coopération économique, du tourisme. Ils permettent aux gens de trouver un travail, un revenu et d'améliorer leur bien-être et leur liberté. Il nous faut prendre conscience de cette contribution capitale des transports, mais

également nous projeter au-delà, pour nous pencher sur les impératifs de l'action publique.

Deux autres grands enjeux au moins méritent ici qu'on s'y attarde. Le premier concerne le fait que le développement de l'énergie renouvelable peut en soit faire partie de l'équation environnementale, et que cela implique alors la nécessité de mener, dès maintenant, des recherches beaucoup plus poussées sur le stockage, le transport et la portabilité de l'énergie destinée aux transports. Le défi est multiple et englobe notamment les moyens d'assurer la disponibilité permanente de l'électricité d'origine solaire ou éolienne, dont la production est par définition intermittente, ou de trouver une forme de carburant non fossile qui puisse être utilisé par l'aviation.

Mais la quête de solutions pour nous affranchir des énergies fossiles doit se situer à divers niveaux de complexité et de radicalité dans la recherche. Autrement dit, de nombreux types de travaux de recherche scientifique et technologique sont nécessaires pour résoudre le problème de l'utilisation de l'énergie dans les transports, qui peut être extrêmement important pour les transports comme pour les échanges, ainsi que pour leur contribution au progrès économique et à la lutte contre la pauvreté.

Des corrélats sociaux

Autre considération qui n'est pas sans intérêt dans le contexte de l'impact environnemental des transports, de nombreuses formes de transport sont globalement beaucoup moins gourmandes en énergie que d'autres.

Le développement des transports publics — l'expansion du réseau ferré, par exemple — peut réduire l'utilisation des modes de transport de voyageurs et de marchandises plus énergivores comme l'automobile et les autres véhicules motorisés. Toutes ces questions appellent un vaste débat public ainsi que des décisions minutieuses de politique publique.

Ces enjeux de l'action publique et les problématiques connexes sont importants pour l'environnement et le développement durable mais ils ont également d'autres implications, notamment sociales, en mettant à la disposition des collectivités des installations et services de qualité, et en favorisant la cohésion sociale.

Je terminerai en insistant sur le fait que les corrélats sociaux de la planification des transports sont tout aussi importants que ses aspects économiques ». ■

(Transcription du discours)

« Les infrastructures souffrent d'un problème d'image »

John Micklethwait

“**M**on exposé se limitera à une seule question, qui peut paraître un peu simple : pourquoi les pouvoirs publics n'investissent-ils actuellement pas davantage dans les infrastructures de transport et les infrastructures en général ? Cette question peut se subdiviser en deux parties. La première est une observation avec laquelle tout le monde dans cette salle ne pourra qu'être d'accord, bien que ce ne soit peut-être pas le cas ailleurs : les pouvoirs publics devraient investir davantage. La seconde est une question : s'il est exact que les pouvoirs publics n'ont pas investi dans les transports et les infrastructures comme ils auraient dû le faire, pourquoi ? Est-ce parce que les politiciens, à l'exception évidente des cinquante ministres rassemblés ici, sont devenus plus bornés et stupides ? Est-ce pour des raisons individuelles ? Ou est-ce qu'il y a un rapport de force fondamental dans ce que j'appellerai l'économie politique dans laquelle s'inscrivent ces décisions ? J'ai l'impression qu'il peut y avoir un peu de la deuxième idée.

Revenons maintenant à la première question. Est-ce qu'en général nous dépensons trop peu pour les transports et les infrastructures alors que nous avons l'impression que nous devrions dépenser davantage ? À l'extérieur de cette salle, les gens seraient perplexes. Si j'étais un habitant de Leipzig, en regardant autour de moi, je me dirais que l'infrastructure allemande est plutôt remarquable. Je noterais également que nous vivons une période d'austérité et qu'il y a des décisions difficiles à prendre, et je pourrais décider qu'il n'était pas absolument nécessaire de dépenser davantage sur différents types d'infrastructures.

On pourrait ajouter à cela les préoccupations environnementales qu'Amartya Sen a déjà mentionnées. Mais globalement, s'agissant en particulier du monde occidental, on peut prétendre à juste titre que nous avons investi moins dans ce type de projets pendant la présente période de crise et de récession que ce qu'on aurait normalement attendu de nous.

J'illustrerai mon propos à l'aide d'un exemple tiré des États-Unis. Ce pays est singulier à certains égards, mais il est plus varié et plus grand que d'autres pays, d'où son intérêt comme point de départ de mon raisonnement. Je retiendrai quatre raisons pour lesquelles on pourrait s'attendre à des investissements plus importants aux États-Unis. La première — toutes mes excuses à nos amis américains ici présents —, va de soi : les infrastructures laissent à désirer. La plupart datent d'une cinquantaine ou d'une soixantaine d'années ; certaines d'entre elles remontent même au début du siècle dernier.

On s'étonne que cinq ans après l'effondrement de ce pont du Minnesota, dans lequel 13 personnes ont perdu la vie, on compte malgré tout aux États-Unis 70 000 ponts, soit en gros 11 % du total, qui sont classés dans les infrastructures présentant des déficiences structurelles. L'addition est lourde : les Américains dépensent ainsi chaque année 67 milliards de dollars en dommages à leurs véhicules causés par une infrastructure routière de mauvaise qualité. Leur perte de temps et leur consommation d'essence leur coûtent également 78 milliards, et les accidents 230 milliards. Je dois admettre en toute honnêteté que je tiens tous ces chiffres de l'American Society of Civil Engineers, qui a peut-être quelque intérêt dans la construction de routes.

De nombreuses raisons d'investir

Il reste que pratiquement tous les économistes qui se sont penchés sur la situation produisent grosso modo les mêmes chiffres et concluent que les États-Unis ne dépensent pas assez pour leurs infrastructures. L'an dernier, le think tank Centre for American Progress annonçait que les États-Unis ne dépensaient qu'environ la moitié des 262 milliards de dollars qu'ils devraient dépenser chaque année pour entretenir leurs infrastructures. Donc, voilà en effet la première raison d'investir davantage.

Deuxièmement, et Amartya Sen l'a lui aussi déjà mentionné : si vous êtes plus adeptes de l'aspirine que de la mort aux rats, vous attendriez des pouvoirs publics qu'ils fassent les dépenses voulues au moment opportun et qu'ils investissent dans les infrastructures car c'est finalement le meilleur moyen de créer de la croissance et des emplois. Lorsqu'on a examiné le plan de relance Obama, certains ont indiqué que les dépenses consacrées aux infrastructures étaient affectées d'un multiplicateur de 1:2.5, qui exprime l'activité économique créée par chaque dollar dépensé et qui montre que ce type de dépenses est d'environ 30 % plus productif que la réduction des impôts.

Troisième point, dès lors qu'on se projette dans le long terme, il est actuellement peu coûteux pour les pouvoirs publics d'investir dans les infrastructures. Le gouvernement américain peut emprunter à long terme, et à bon marché. Les gouvernements de nombreux pays d'Asie possèdent en outre en ce moment d'abondantes liquidités et comprennent l'enjeu des infrastructures. Il existe également un grand nombre de fonds de pension et de compagnies d'assurance à la recherche d'actifs à long terme pour équilibrer leurs engagements.

Enfin, je dirais que le fait que les États-Unis ne soient pas en mesure de construire ce qui est

nécessaire pose en quelque sorte une question fondamentale de grandeur nationale, en particulier à un moment où les États-Unis font face à la concurrence de pays comme la Chine. « Est-ce que ce pays peut encore faire de grandes choses ? » demandait au début de cette année le Président de la Chambre de commerce des États-Unis.

Bien sûr, il faut nuancer un peu. Il se passe pas mal de choses dans les différents États. Je suis intrigué de voir que l'État que je connais le mieux, la Californie, a soudain recommencé à investir dans ses infrastructures. Je suis intrigué par Mitch Daniels, l'ancien gouverneur de l'Indiana, que les Républicains auraient peut-être dû choisir comme candidat à l'élection présidentielle l'an dernier et qui a été très actif sur la question des infrastructures dans son État. Mais globalement, il ne fait, je crois, guère de doute que les États-Unis n'ont pas dépensé suffisamment et dépensent très peu pendant la présente reprise par rapport aux périodes précédentes comme la récession.

Stimuler la croissance

Et les États-Unis ne sont pas seuls dans leur cas. Certes, leurs infrastructures sont légèrement moins bonnes que celles d'autres pays mais ils ne sont pas le seul pays à ne pas se mobiliser sur les infrastructures. Je n'arrive pas à croire qu'au Royaume-Uni, les Conservateurs, à peine arrivés au pouvoir, se soient empressés de sacrifier les infrastructures. Si l'on regarde du côté de l'UE, et du grand budget qui doit faire avancer l'économie européenne, il y a beaucoup d'agitation, peut-être due à certains d'entre vous présents ici, autour de l'augmentation massive des investissements infrastructurels.

Le budget prévoit de tripler l'enveloppe des infrastructures, pour la porter à 50 milliards EUR — ce qui semble formidable jusqu'à ce qu'on se rende compte que l'enveloppe prévue pour la cohésion est de 290 milliards EUR et que les subventions directes à l'agriculture s'élèvent à 283 milliards EUR.

Pendant la présente récession, nous n'avons pas injecté d'argent dans nos infrastructures comme nous l'avions fait dans le passé. Ce qui m'amène à ma seconde question. Pourquoi ? Pourquoi, cela ne s'est-il pas fait cette fois-ci ?

Je crois que cela tient à beaucoup des raisons individuelles. Prenons le réseau routier américain, par exemple. Il y a un problème avec le Highway Fund. Ce fonds, créé par le Congrès, est alimenté par une taxe obligatoire de 18.4 cents par gallon d'essence. Or cette taxe n'a pas bougé depuis 1993, n'est pas indexée sur



John Micklethwait

est Éditeur en chef de The Economist depuis 2006, sa distribution s'élevant désormais à 1.5 million d'exemplaires dans 200 pays. M. Micklethwait est le co-auteur de cinq livres sur le commerce et la politique américaine et a été désigné « Éditeur des éditeurs » par la British Society of Magazine Editors en 2010. Il est expert en commerce et en politique américaine, et il est considéré comme une autorité sur la question de la globalisation, sujet sur lequel il est co-auteur de deux ouvrages. M. Micklethwait a reçu le prix Wincott, un des prix les plus prestigieux de la presse financière britannique.

« Les infrastructures souffrent d'un problème d'image »

John Micklethwait

l'inflation et fait chaque année l'objet d'un débat houleux. L'année prochaine, l'Office du budget du Congrès prévoit que le Highway Fund sera à sec. C'est là un problème individuel.

On pourrait faire valoir la même chose au sujet de l'aéroport de Heathrow. Le gouvernement britannique a avancé à ce jour diverses réponses qui n'en sont pas. On se trouve peut-être en face d'une succession d'erreurs individuelles. Mais si on va plus loin, on peut voir qu'il existe des raisons structurelles pour lesquelles les choses ne fonctionnent pas.

Je crois avant tout que les infrastructures ont un problème d'image. Les gens sont certes favorables à l'idée de dépenser, mais les infrastructures, quand les décisions ne vont pas dans le bon sens, sont particulièrement visibles. *The Economist* a été en partie créé pour analyser le boum des chemins de fer dans les années 1840 ; j'ai également personnellement investi dans Eurotunnel. Par conséquent, je n'ai pas besoin qu'on me rappelle que les choses peuvent mal se passer. Pour revenir aux États-Unis, dès lors que la question des infrastructures arrive dans la conversation, les gens commencent à parler de ponts qui ne mènent nulle part. Si vous faites la même chose en Espagne, ils vous parleront des aéroports pharaoniques de Castellon et de Ciudad Real. Les électeurs aiment bien qu'on envisage de grands projets mais ils deviennent méfiants quand on entre dans les détails.

Un problème comptable

Deuxièmement, je crois que nous avons tout simplement affaire à un problème comptable. Les dépenses infrastructurelles sont beaucoup trop souvent amalgamées aux dépenses courantes. Les Conservateurs qui pensaient que la Grande Bretagne devait dépenser davantage dans ses infrastructures ont reculé par peur de voir ce poste de dépenses se fondre dans le budget général. Il est étrange que personne n'ait à l'égard des gouvernements la même attitude qu'à l'égard des sociétés. Personne parmi nous ne mélangerait son prêt immobilier avec son budget de nettoyage à sec. C'est pourtant ainsi que fonctionnent encore beaucoup de gouvernements.

Troisièmement, il semble que la formule des partenariats public-privé n'ait pas encore démarré, loin s'en faut. Je suis encore une fois sidéré de voir à quel point ces partenariats sont rares aux États-Unis. La formule n'a réussi à ce jour à mobiliser que vraiment très peu d'argent. Elle soulève par contre quelques questions.

En définitive toutefois, je crois que la situation se résume à deux facteurs. Il y a d'abord les responsables politiques. Je suis frappé de voir qu'ils n'ont pratiquement pas changé. Il suffit de remonter un peu dans le temps pour se rendre compte que les mêmes décisions se prenaient dans les années 30 aux États-Unis ou dans les années 50 en Californie. Les politiciens ont toujours voulu trois choses complètement contradictoires en ce qui concerne

les infrastructures. Ils veulent des projets prêts à l'emploi. D'une aussi grande envergure que possible. Et aussi bon marché que possible. Trois choses totalement contradictoires.

Ils veulent que les projets infrastructurels soient prêts à l'emploi non seulement pour injecter des liquidités dans l'économie, mais également pour se faire photographier devant un bulldozer vrombissant ou un pipeline. Il n'est guère gratifiant de mettre en place un grand projet infrastructurel en se disant que ce sera votre successeur qui posera devant. Deuxièmement, les politiciens veulent des projets de grande envergure. Si on regarde la Grande-Bretagne, il est prévu de relier le Sud au Nord du pays par une nouvelle ligne ferroviaire baptisée High Speed II. Selon la plupart des données économiques concrètes, il est possible d'obtenir le même résultat simplement en allongeant certains quais et en rationalisant le tracé des voies. Mais si j'étais David Cameron, je ne voudrais pas que l'histoire retienne de moi que je n'ai fait qu'allonger un quai. Par comparaison, son rival Boris Johnson, le maire de Londres, a proposé un concept d'aéroport quelque peu chimérique — « Boris Island » — qui lui a beaucoup rapporté. Les responsables politiques aiment les grands projets. Et enfin, ils veulent que ces projets soient peu onéreux. Là encore, rien n'a changé. Aucun politicien n'est fondamentalement différent de ceux des autres époques.

Alors qu'est-ce qui a changé la donne ? Je ne vois rien d'autre que le lobbying, l'opinion publique à l'égard de ces enjeux particuliers. Je voudrais rappeler ici la pensée d'un économiste qui s'appelle Mancur Olson, auteur de « *The Logic of Collective Action* » publié en 1965. Olson a réfléchi à l'idée d'intérêts particuliers, et d'intérêt public. Il a avancé l'idée selon laquelle les groupes de pression dans l'ensemble deviendraient toujours plus spécifiques et agiraient selon une orientation de plus en plus précise. La raison étant que si vous créez un groupe de pression vaste, vous vous retrouvez avec beaucoup de profiteurs qui sont grosso modo dans la même situation que vous, alors que vous avez en fait besoin de beaucoup d'argent, de beaucoup d'énergie et de beaucoup de temps pour faire avancer les choses. En revanche, autour d'une table ronde de professionnels, vous vous rendez compte que la plupart des participants en retirent quelque chose. Ce sera différent avec une structure comme le Conseil national du coton, cette organisation très vertueuse créée dans les années 30 qui s'emploie à extorquer le gouvernement américain de deux milliards chaque année au profit des producteurs de coton. Si vous êtes producteur de coton, ce groupe de pression est directement utile à votre entreprise. La table ronde de professionnels ne le sera pas autant.

En quoi cela intéresse-t-il les transports ? Permettez-moi de revenir à l'exemple de la Californie. Lorsque la Californie a construit toutes ses autoroutes, ou ses universités, tous

ces actifs qu'elle utilise actuellement, c'était vers les années 50 et 60, alors qu'une élite économique importante soutenait fermement l'idée de la croissance dans son ensemble. Il y avait un groupe de gens qui étaient rassemblés derrière cette idée. Des gens qui étaient peut-être dans l'ensemble de race blanche, protestants et d'origine anglo-saxonne, et ils ne voyaient peut-être pas d'un très bon œil une augmentation des taxes, mais en général ils étaient sympathiques à l'idée que la Californie ait un cap.

Le rapport de force change

Depuis, le lobbying californien — et je dirais que cela se vérifie partout dans le monde — n'a cessé de se singulariser. On est ainsi passé successivement de la Chambre de commerce à une association professionnelle, puis à une association des producteurs de semi-conducteurs et enfin à la représentation individuelle des entreprises. Dans leur démarche individuelle, celles-ci ont tendance à cibler leur lobbying sur des objectifs beaucoup plus étroits. Les exemples se multiplient. On peut voir que dans l'agitation qui entoure Heathrow, il y a essentiellement un besoin pour les grandes entreprises qui veulent un aéroport à vocation générale et beaucoup d'intérêts particuliers qui ne sont pas prêts à aller dans ce sens.

Et pourtant, toute la dynamique de l'intérêt public s'exerce dans l'autre sens. Si vous voulez vous opposer frontalement à quelque chose, il y a aujourd'hui toujours plus de moyens et de possibilités de le faire. S'agissant du train High Speed II déjà mentionné, j'ai été étonné du nombre de femmes que j'avais connues dans le passé, peut-être à des cocktails dans les années 70, qui ont réussi à obtenir mon adresse électronique pour pouvoir m'entretenir de nouvelles études économiques passionnantes expliquant pourquoi le chemin de fer ne devrait pas être construit dans leur jardin. Les moyens de s'opposer à des projets d'infrastructure ne manquent pas.

En conclusion donc, je crois que les infrastructures, que cela nous plaise ou non, sont devenues un peu maintenant comme le libre-échange : une de ces choses qui sont bien et qui peuvent profiter à tous, mais dont les coûts initiaux sont beaucoup plus importants. Cela m'amène à me poser diverses questions sur ce que l'on peut faire pour tenter d'atténuer les choses. Avons-nous besoin de préaffecter les recettes fiscales des transports ? Les transports devraient-ils en fin de compte être traités comme un service d'utilité publique réglementé ? Est-ce que vous avez besoin d'actifs ou de fonds de transport plus réglementés ?

Voilà des questions qui découlent en fait de la question un peu simple par laquelle j'ai commencé mon exposé. Il y a des choses qui à mon avis ont changé radicalement parce que l'équilibre du pouvoir a changé. ■

(Transcription du discours)



Résumés des Sessions

Nouvelles sources de financement des transports 16	Faire des choix plus judicieux : évaluer les investissements dans les transports 17	Investir pour la croissance ? 18	Bilan des partenariats public-privé 19
L'aviation en quête de viabilité financière 20	Consultation publique : associer la collectivité et les usagers 21	Échanges sur l'innovation dans les transports 22	Hiérarchiser les dépenses : quelles sont les priorités ? 24
Interconnecter les réseaux : financer le transport transfrontalier 26	Penser à long terme : financer les infrastructures de transport 27	Mobilité urbaine et régionale : qui règle la facture ? 28	

Nouvelles sources de financement des transports

La cohérence, la pérennité et l'équité du financement des transports doivent être améliorées. Cette session consacrée aux nouvelles sources de financement des transports a permis de recenser et de préciser les principes d'un financement viable, et de suggérer des modalités pratiques de mise en œuvre du changement. Ont ainsi été examinées les questions suivantes :

Quel est le rôle des redevances d'usage par rapport aux recettes fiscales générales et à des redevances fondées sur les retombées des services ?

Comment rendre politiquement plus acceptables et mieux utiliser des sources de financement comme la récupération des plus-values foncières ou les péages ?

Comment la diversité des recettes d'un mode de transport à l'autre en influence le potentiel d'innovation et la viabilité, et quelles en sont les conséquences ?

Quel type de gouvernance adopter pour assurer la transparence et la pérennité des structures de financement ?

Les économies avancées n'investissent pas suffisamment dans la maintenance, et encore moins dans l'amélioration des performances de leurs infrastructures de transport. En Allemagne, par exemple, la moitié du réseau ferroviaire a plus de 50 ans et accuse un retard de maintenance. On retrouve une situation semblable dans d'autres économies avancées. Les responsables politiques sont de plus en plus sensibilisés à ce déficit de dépenses, mais l'opinion publique évolue encore lentement à cet égard. Pourtant, il est essentiel de sensibiliser le public à cette problématique afin d'enclencher la dynamique politique nécessaire et de pouvoir accroître les dépenses avant l'apparition de graves

problèmes de performance ou de risques pour la sécurité.

Les infrastructures et services de transport peuvent être financés par la fiscalité générale, des redevances d'usage et de taxes prélevées auprès des bénéficiaires tels que les propriétaires fonciers, les entreprises et les promoteurs. La gageure consiste à trouver comment associer au mieux ces sources de financement. Le bon dosage dépendra du contexte, mais on s'accorde en général à reconnaître que la contribution des usagers et des bénéficiaires devrait jouer un rôle beaucoup plus important que ce n'est le cas actuellement dans la plupart des pays. Quant à savoir si c'est aux usagers ou aux bénéficiaires d'assumer la plus grosse part, les opinions varient.

S'agissant des redevances d'usage, la tarification kilométrique peut être particulièrement attrayante lorsqu'elle peut contribuer à la gestion de la demande, autrement dit, lorsqu'elle peut servir à maîtriser la congestion ou à faire supporter aux usagers le coût de l'usure du réseau routier et de la pollution. En outre, les recettes tirées des redevances d'usage peuvent fournir des indications quant à l'investissement ou au désinvestissement, ce qui est particulièrement important dans les régions où la population diminue, comme c'est le cas des régions rurales du Japon.

La perception des redevances kilométriques est relativement coûteuse. Elle absorbe un peu plus de 10 % des recettes de Toll Collect, la société qui collecte les péages sur les autoroutes allemandes, et le coût est beaucoup plus élevé encore pour le péage de congestion de Londres. La perception des taxes sur les carburants est moins coûteuse, mais comme l'usage de l'automobile est

susceptible de reculer et que les véhicules consomment moins, cette assiette risque de s'éroder. C'est une évolution qui peut et doit être anticipée.

L'idée de mettre en réserve des recettes nécessaires à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des actifs sur l'ensemble de leur cycle de vie recueille une large adhésion. Cette pratique apporte une stabilité indispensable aux flux de recettes et permet d'éviter l'irrégularité qui caractérise actuellement le financement, tout en favorisant l'acceptation des projets par le public.

Par ailleurs, la mise en réserve comporte le risque de bloquer des fonds et de limiter la flexibilité budgétaire. En intégrant le financement à une stratégie systémique par objectif pour le secteur des transports, on limitera ce risque en renforçant la transparence et la responsabilité.

Compte tenu de la longue durée de vie qui caractérise les actifs des transports, la fiabilité des flux de financement nécessite en bout de ligne l'engagement des pouvoirs publics envers une stratégie à long terme. Les contrats sont l'un des moyens qui permettent de prendre ce type d'engagement. Ils peuvent prendre la forme de partenariats public-privé ou sous-tendre un fonds d'infrastructure de transport ou d'autres modalités de gouvernance. Les contrats ne peuvent jamais tout couvrir mais constituent néanmoins un solide instrument d'engagement des pouvoirs publics. ■

Le Panel

Modératrice: Melinda Crane, Deutsche Welle TV

« Pour qu'il accepte de payer plus cher, le public doit avoir le sentiment qu'il obtient quelque chose en retour. »

« C'est avant tout l'ampleur des recettes qui compte. Si vos recettes sont insuffisantes, qu'elles soient mises en réserve ou non importe peu. »

« Il semble évident que les bénéficiaires des investissements dans les transports publics, notamment les intérêts commerciaux et les propriétaires fonciers, doivent être mis à contribution. »



Hanns-Karsten Kirchmann
PDG
Toll Collect, Allemagne



Toshinori Nemoto
Professeur d'économie
Université de Hitotsubashi,
Japon



Duane Callender
Directeur,
Programme de crédit TIFIA
Department of Transportation,
États-Unis



Gerd-Axel Ahrens
Directeur de l'Institut pour la
planification des transports et du trafic
Technische Universität Dresden,
Allemagne



Dave Wetzel
Président
Professional Land Reform Group,
Royaume-Uni



Alain Flausch
Secrétaire Général
Union Internationale des Transports
Publics (UITP)

Faire des choix plus judicieux : évaluer les investissements dans les transports

Dans le contexte économique actuel, la rareté des ressources publiques peut avoir une incidence sur les investissements dans les transports. Les décisions d'investissement doivent s'appuyer sur une évaluation pointue de leurs multiples impacts et donner lieu à une communication opportune et efficace de leurs résultats. Les décideurs ont besoin d'éléments pour les aider à comparer et à évaluer différents investissements possibles. Cette évaluation doit prendre en compte tous les avantages associés aux investissements envisagés, y compris les nouvelles priorités comme la durabilité et la croissance verte. Il est plus important que jamais de trouver les moyens de cibler efficacement les dépenses. L'enjeu consiste à déterminer les types d'investissement dans les transports qui doivent demeurer une priorité.

La session intitulée « Faire des choix plus judicieux : évaluer les investissements dans les transports » a été l'occasion de réfléchir aux innovations qui contribuent au rôle que doit jouer l'évaluation dans la prise de décisions pragmatiques. Les participants ont ainsi débattu les questions suivantes :

De quelles méthodes a-t-on besoin pour prendre en compte les impacts économiques, sociaux, environnementaux et financiers des investissements ?

Comment concilier utilité pratique, rigueur analytique et cohérence ?

Comment intégrer au cadre d'évaluation des considérations relatives aux sources de financement ?

Quel portefeuille d'investissement envisager ? Par exemple, faut-il privilégier les dépenses de maintenance ou la construction de nouveaux actifs ?

Un outil bien développé pour étayer les décisions sur les projets de transport à financer est

l'analyse coût-avantages. Cette analyse s'appuie sur la modélisation et les données de trafic de base, ce qui permet d'obtenir des évaluations cohérentes et réalistes. Elle est largement utilisée et respectée dans le secteur des transports, ce qui est moins le cas dans d'autres secteurs.

L'un des problèmes que pose l'analyse coût-avantages est que ses résultats sont largement déterminés par les gains de temps dans les déplacements. Or, ceux-ci sont fonction des estimations de la demande, qui pèchent souvent par excès d'optimisme. Mais il est possible de limiter ce risque. En Corée, par exemple, ce sont les prévisions de la demande de transport publiées par un institut de recherche public qui sont utilisées dans les évaluations, ce qui réduit le risque de biais.

Dans le contexte économique actuel, où priorité est donnée à la croissance économique, les décideurs sont souvent demandeurs de données concrètes sur les effets qu'un investissement dans les transports est susceptible d'avoir sur l'économie en général, au plan de la croissance et de la création d'emploi. Étant donné que l'analyse coût-avantages privilégie les gains de temps dans les déplacements pour mesurer les avantages, l'utilité des informations qui en découle pour les décideurs commence à devenir moins évidente.

L'une des conséquences de la crise économique a été de réorienter la politique des transports, qui privilégiait jusque-là les objectifs à long terme, vers la stimulation de l'économie à court terme et l'emploi. Or, les infrastructures, par définition, s'inscrivent dans le long terme. L'enjeu pour la politique d'investissement dans les transports et pour l'évaluation de ces investissements est donc de trouver le juste équilibre entre ces deux objectifs aux horizons temporels différents.

De façon plus générale, dès lors que les priorités d'investissement dans les transports

sont recentrées sur la connectivité, la fiabilité, la résilience et la durabilité, les méthodes d'évaluation des transports doivent y être mieux adaptées. Les nouvelles priorités de la politique des transports, telles que la croissance verte, nécessitent une évaluation qui intègre d'autres paramètres que le rendement financier et les avantages directs pour l'utilisateur.

Les outils d'évaluation s'adaptent graduellement à l'évolution des besoins, comme le démontrent les travaux de la Banque asiatique de développement sur le cadre d'évaluation des transports durables (STAR), un outil qui permet de noter les projets de transport selon divers critères de durabilité et de suivre l'évolution de la durabilité des transports dans le temps.

La viabilité écologique et le développement économique sont souvent perçus comme des forces opposées mais ils peuvent — et devraient — être considérés comme complémentaires.

Il importe d'équilibrer les investissements entre les installations d'importance nationale, régionale et locale. Les niveaux multiples de l'administration devraient intervenir dans les divers aspects du financement des projets de transport et la hiérarchisation des décisions. Trop souvent, les méthodes d'évaluation demeurent centralisées.

Quelle que soit la méthode d'évaluation retenue, il importe de souligner l'importance de la transparence et de la disponibilité en temps opportun de l'information nécessaire. Le suivi des impacts est lui aussi important et l'évaluation ex post est un moyen de déterminer si les investissements ont atteint leurs objectifs. Une réflexion commune s'impose pour mettre au point des outils d'évaluation ex post, peut-être en s'inspirant d'exemples comme la base de données T PICS (Transportation Project Impact Case Studies), aux États-Unis. ■

Le Panel

Modérateur: Axel Threlfall, Reuters TV

« Il est plus important que jamais de trouver les moyens de cibler efficacement nos dépenses. »



Scott Streiner
Sous-ministre adjoint chargé de la politique Transport Canada, Canada

« Les objectifs de la politique des transports sont en train de changer radicalement. L'évaluation doit suivre. »



Jaehak Oh
Vice Président
The Korea Transport Institute, Corée

« Avec les indicateurs habituels, qui privilégient les actifs actuels, nous sommes en retard d'une guerre. Nous passons à côté des avantages futurs plus larges. »



Glen Weisbrod
Président
Economic Development Research Group, États-Unis



Tyrrell Duncan
Directeur, Direction du transport et des télécommunications de l'Extrême-Orient
Asian Development Bank



Patrick Boeuf
Chef de division,
Direction des projets
Banque européenne d'investissement

Investir pour la croissance ?

Partout dans le monde, les gouvernements s'efforcent de maintenir ou de relancer la croissance et bon nombre d'entre eux doivent réduire leurs dépenses tout en évitant un nouveau ralentissement de l'économie. Des investissements judicieusement ciblés dans les transports peuvent favoriser la croissance, mais les préoccupations à court terme qui caractérisent le financement public peuvent détourner l'attention des retombées bénéfiques futures.

Le débat lors de la séance plénière s'est centré sur la question de savoir comment le climat économique actuel influe sur les attentes publiques et la volonté politique d'affecter des ressources aux investissements porteurs d'une croissance durable. Les difficultés économiques actuelles peuvent-elles servir d'opportunité pour induire une amélioration des modalités de financement de l'investissement dans les transports ? Et comment inscrire la politique des transports dans une perspective à long terme ?

Les orateurs de marque et les participants au panel de la séance plénière ont analysé les raisons pour lesquelles il est si difficile d'engager des investissements avantageux pour la collectivité, en proposant aussi des solutions à cet égard. Les observations suivantes méritent particulièrement de retenir l'attention.

Les transports jouent un rôle essentiel en facilitant la division du travail à la base de la productivité des économies modernes, a constaté le lauréat du Prix Nobel Amartya Sen dans son discours (cf. texte intégral p. 9). Il est indispensable que les pays riches inversent la tendance à la baisse de l'investissement rapporté au PIB, et que les économies émergentes et les pays pauvres poursuivent ou intensifient leurs efforts afin que les transports contribuent au développement économique et à la lutte contre la pauvreté. Les problèmes

d'environnement sont réels et appellent des solutions technologiques de type multimodal qui ne compromettent pas la participation des transports à la croissance.

Les besoins d'investissement sont considérables et les mécanismes de financement tels qu'ils existent aujourd'hui dans nombre de pays ne permettent pas d'y répondre. Les redevances d'usage se substitueront de plus en plus aux recettes fiscales en tant que source de financement – processus d'ores et déjà amorcé, par exemple en Allemagne.

Le rôle du financement privé peut prendre de l'ampleur dans les transports. Le manque de ressources financières n'est pas toujours l'obstacle principal. Ce sont plutôt les opportunités d'investissement qui posent un problème quand elles ne sont pas assez bien adaptées aux critères des investisseurs. Il est possible de faire davantage pour attirer l'investissement privé vers les investissements infrastructurels sans se départir de la logique fondamentale de l'intérêt collectif.

Les politiques d'austérité vont à l'encontre de l'effet recherché, de l'avis de M. Sen. La réforme des institutions est nécessaire, par exemple en Europe, l'austérité en revanche ne l'est pas. L'investissement dans les infrastructures de transport n'accroît en rien la difficulté de cette réforme ; il représente d'ailleurs un stimulant puissant pour l'économie, à condition de bien choisir les projets mis en œuvre.

Face aux limites de la politique monétaire et budgétaire, Angel Gurría, de l'OCDE, insiste sur l'importance de la réforme structurelle en tant que moteur de croissance. Les infrastructures sont une priorité d'investissement, et elles devraient être conçues de manière à favoriser une croissance verte et inclusive.

De nombreux gouvernements n'augmentent pas les investissements en infrastructures

malgré les besoins évidents à long terme et les retombées bénéfiques d'une relance à court terme, et malgré la faiblesse des taux d'intérêt, souligne John Micklethwait, du magazine *The Economist* (cf. p. 11). L'absence de perspectives à long terme dans l'élaboration des politiques entrave les investissements, comme elle l'a toujours fait.

En outre, des groupes d'intérêts de plus en plus actifs, poursuivant des objectifs toujours plus spécifiques, sont en train de restreindre bien plus qu'auparavant la portée de l'action des pouvoirs publics. Sir Howard Davies préconise de privilégier l'expansion des infrastructures à petite échelle car ce serait un moyen de désengorger les réseaux avec des retombées économiques très favorables, et probablement moins de contraintes d'acceptation. La réflexion doit être innovante dans ce domaine : pour les décideurs publics, l'acceptation constitue souvent une contrainte plus lourde que le financement, rappelle le ministre allemand, M. Ramsauer. ■

Le Panel

Modérateur : Pat Cox, journaliste

« Les investissements infrastructurels en faveur de transports plus propres peuvent générer de nombreux effets de réseau. »



Angel Gurría
Secrétaire général
Organisation de coopération et
de développement économiques
(OCDE)

« Ne vous attaquez pas à un projet de péage routier sans avoir l'acceptation locale. »



Marit Arnstad
Ministre des Transports
et des Communications,
Norvège

« L'acceptation locale est un plus grand problème que le financement. »



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



Howard Davies
Président
The Phoenix Group,
Royaume-Uni



John Micklethwait
Editeur en chef,
The Economist,
Royaume-Uni

Bilan des partenariats public-privé

Les partenariats public-privé (PPP) offrent la possibilité de pourvoir aux besoins d'infrastructures à un moindre coût et plus efficacement que dans le cadre de marchés publics, mais la plupart du temps, le financement privé renchérit considérablement le coût des projets. Le financement privé se révèle souvent utile pour la réalisation d'objectifs plus généraux, notamment celui d'asseoir un engagement à long terme en matière d'investissements infrastructurels, à l'abri des effets des cycles politiques de courte durée.

S'il s'agit de projets pouvant être financés par des péages, les PPP peuvent réaliser les investissements nécessaires avec une très faible participation publique. Toutefois, avec les PPP, les recettes tendent à être surestimées, de sorte que lorsque surviennent des difficultés financières en cours de projet, on a tendance à faire supporter les risques aux contribuables.

Dans quelles conditions pourrait-on donc attirer davantage les capitaux privés vers les investissements en infrastructures de transport ? Et quels seraient les modes de réglementation les plus susceptibles de limiter efficacement l'exposition des contribuables aux risques du financement ?

Les PPP peuvent permettre de s'affranchir des à-coups qui caractérisent le financement public et qui retardent souvent la construction d'infrastructures de transport essentielles à la croissance. Les décisions concernant les grandes infrastructures de transport sont toutes, comme il se doit, de nature politique, mais il faut articuler les impératifs politiques à court terme avec les priorités d'investissement à long terme : ce lien peut s'établir au travers des PPP.

Confrontée à un déficit infrastructurel considérable, l'Inde, par exemple, a eu recours avec succès aux PPP. Ceux-ci bénéficient d'un soutien de l'État, lequel garantit une partie du financement par emprunt qui complète le financement public des infrastructures

de transport essentielles pour dynamiser le développement économique.

En Pologne, les communes ayant atteint la limite de leur capacité d'emprunt pour financer l'investissement se tournent vers les PPP, malgré leur coût, parce qu'il leur faudrait sinon, et ce serait regrettable, renoncer à des investissements considérés essentiels par la population locale pour aller vers un avenir meilleur.

Bon nombre de programmes de PPP ont été lancés pour pallier les restrictions budgétaires qui pesaient sur la dépense publique. Ils ont eu pour effet le plus appréciable de valoriser la gestion des risques, dont les coûts ne sont généralement pas visibles en cas de financement public classique. Les PPP, même s'ils ne sont pas toujours une réussite, ont introduit une culture de comptabilité financière d'entreprise dans la gestion des dépenses publiques. Au fur et à mesure de leur développement, ils devraient favoriser le recentrage sur l'efficacité.

Il est fondamental de tenir compte, dans les comptes publics, des PPP et des passifs qui y sont associés. L'obligation pour les entreprises d'équilibrer leurs comptes ne doit pas se faire au détriment des contribuables, qui doivent être protégés par des dispositions rigoureuses. L'OCDE devrait aider à établir des comptes publics conformes à la réalité.

Dans le contexte de crise économique et budgétaire où se trouvent de nombreux pays, il est absolument contreproductif de se servir des PPP pour maintenir hors bilan certaines dépenses.

Certains types de projets peuvent se prêter mieux que d'autres à des PPP, par exemple lorsque le risque lié aux prévisions de la demande est relativement faible ou lorsque l'innovation technique permet de réaliser des économies de coûts considérables. Il est cependant possible de gérer efficacement dans le cadre d'un PPP les risques les plus difficiles si le projet lui-même et les modalités

contractuelles sont bien conçus.

Pour mettre en place un bon PPP, les acteurs tant publics que privés du partenariat doivent disposer de ressources suffisantes. Les gouvernements, qui ont besoin d'une masse critique d'expertise en interne s'ils veulent optimiser la dépense publique, doivent contrecarrer la tendance à démanteler les équipes de projet lorsque les contrats arrivent à leur terme. En effet, si chaque contrat est particulièrement lié au projet le concernant, les compétences et l'expérience nécessaires sont une constante.

Pour attirer des capitaux privés vers des PPP, il faut instaurer des relations de confiance, certes entre les parties publique et privée, mais aussi et surtout entre les promoteurs de projets, les gestionnaires de fonds et les fonds de pension. Des relations durables permettent de mobiliser davantage d'investissements. Les investisseurs institutionnels qui se spécialisent dans les infrastructures de transport souhaitent que l'État assure une succession régulière de projets afin que le maintien des équipes d'experts nécessaires pour gérer les PPP soit viable.

Notre époque est marquée par le leitmotiv économique de l'incertitude. Or, jusqu'à présent, l'incertitude n'est pas bien prise en charge dans les PPP, s'agissant des prévisions de trafic et de recettes. Les partenaires publics et privés des PPP doivent y accorder une attention particulière lorsqu'ils s'entendent sur la répartition des risques et les limites des modèles utilisés pour les chiffrer. Une convergence de vues sur la différence fondamentale entre risque quantifiable et incertitude non quantifiable est nécessaire également.

Les honoraires de juristes et d'experts-conseils liés aux PPP sont élevés, et il est décevant de constater que ces frais ne diminuent pas au fil du temps. Cela s'explique parce que chaque PPP a ses caractéristiques propres. L'expérience aidant, on peut néanmoins s'attendre à certains gains d'efficacité. ■

Le Panel

Modérateur : Michael Portillo, Journaliste

« La plupart des projets en difficulté ne répondent pas à un véritable besoin de mobilité, et reposent sur une mauvaise évaluation des coûts et des avantages. »



Gershon Cohen
Directeur général, Fonds d'infrastructures, Scottish Widows Investment Partnerships (SWIP), Royaume-Uni



Jaroslaw Beldowski
Premier président adjoint, Conseil d'administration, Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK), Pologne



B.K. Chaturvedi
Membre de la Commission de Planification Urbaine, Inde



Alberto González Lalueza
Directeur du développement commercial des projets, Cintra, Espagne



José Luis Irigoyen
Directeur, Direction des transports, de l'eau et des technologies de communication, Banque Mondiale

L'aviation en quête de viabilité financière

A lors que de nombreux segments de l'aviation civile ont dû déployer des efforts considérables ces dernières années, cette séance a examiné les différents défis auxquels ce secteur vital est confronté. Le transport aérien doit trouver de nouvelles sources de financement de ses infrastructures et faire en sorte que des relations économiquement efficaces se nouent entre les acteurs de sa chaîne de valeur : constructeurs, compagnies aériennes, aéroports, prestataires de services de navigation aérienne, agences de voyages et transitaires.

La viabilité financière de l'ensemble du secteur, le financement efficient des aéroports et les relations entre aéroports et compagnies aériennes sont les trois thèmes essentiels abordés.

Les compagnies aériennes sont à la base de la chaîne de valeur de l'aviation, même si les bénéfices qu'elles réalisent sont, en moyenne, les plus faibles du secteur. Elles peuvent toutefois lever des capitaux en recourant largement à l'emprunt. Par conséquent, considérés du point de vue de la rentabilité des fonds propres, leurs rendements sont meilleurs, et certains transporteurs aériens affichent de bonnes performances financières.

Les aéroports parviennent presque, la plupart des années, à couvrir leur coût du capital, mais nombre d'entre eux sont soumis à une réglementation qui les oblige à couvrir l'intégralité des coûts des services d'escale sur une base annuelle, ce qui n'est pas conforme au profil de risque du secteur aéroportuaire. Si les aéroports étaient autorisés à gérer leurs rendements sur l'ensemble d'un cycle d'activité au lieu de devoir le faire

annuellement, les prix pourraient baisser dans les phases de ralentissement de l'activité. La viabilité des compagnies aériennes s'en trouverait renforcée aussi, puisqu'elles pourraient récupérer les pertes grâce aux prix plus élevés pratiqués les bonnes années. Ainsi, les aéroports pourraient partager les risques avec les transporteurs aériens de façon plus efficiente et plus équitable.

Les périodes de forte croissance, comme celle que connaît le marché turc actuellement, sont propices à la coopération entre compagnies aériennes et aéroports pour créer le marché, sans modifier leurs positions respectives dans la chaîne de valeur.

Pendant très longtemps, les aéroports ont eu affaire à une seule catégorie de compagnies aériennes. Or, la situation a changé, et ils se trouvent désormais face à une grande diversité de transporteurs – historiques, à bas coûts, de fret aérien, etc. –, auxquels ils doivent fournir des services spécialement adaptés à leurs besoins, avec une tarification différenciée.

Il y a un grand décalage entre les horizons de planification des aéroports et les cycles d'activité des compagnies aériennes : la planification des aéroports s'étend sur 40-50 ans, tandis que celle des compagnies aériennes peut porter sur quelques années, voire quelques mois pour les transporteurs à bas coûts. Nombre de compagnies aériennes ne sont pas disposées à payer pour des installations futures qu'elles n'utiliseront peut-être pas.

Pour beaucoup d'aéroports, une bonne part des recettes proviennent d'entreprises commerciales qui se prêtent bien à une forte participation du secteur privé. Dans certains cadres réglementaires (appliquant le

principe de la « caisse unique »), ces recettes commerciales peuvent être utilisées pour financer des accroissements de capacité.

Des aéroports privatisés ou en partenariat public-privé appliquent avec plus ou moins de succès la méthode de la base d'actifs régulés pour plafonner les prix par rapport à l'inflation (formule IPC-X) afin d'obtenir des résultats économiquement efficaces en matière de redevances aéronautiques et d'investissement. Ce type d'approche a été retenu en Turquie avec de bonnes performances pour sept PPP aéroportuaires. La souplesse à cet égard semble particulièrement efficace, du fait que les aéroports et les transporteurs aériens sont libres de négocier les prix, sachant que l'autorité réglementaire peut ensuite intervenir s'ils ne parviennent pas à un accord satisfaisant.

Dans les investissements aéroportuaires, se pose la question de savoir à qui il appartient d'assumer le risque. En Irlande, la répartition des risques est efficace : la récupération des coûts est subordonnée à la réalisation des prévisions de trafic. Si les projections de l'aéroport s'avèrent excessivement optimistes, les coûts d'investissement ne sont pas répercutés sur les compagnies aériennes.

Dans un contexte de faible croissance, c'est l'optimisation de l'utilisation des capacités existantes qui doit primer. Au Japon, la fusion récente de deux aéroports – l'international et l'ancien aéroport régional –, dont est issue l'entité unique et coordonnée qu'est désormais l'aéroport international du Kansai, a grandement facilité cette optimisation. ■

Le Panel

Modérateur : Axel Threlfall, Reuters TV

« Les rendements des compagnies aériennes ont été extrêmement bas au cours des dix dernières années. »

« L'exploitation des économies d'échelle et de gamme permet de réduire les coûts et d'accroître les recettes. »



Cathal Guiomard
Commissaire,
Commission de Réglementation
aérienne,
Irlande



Mike Trethewey
Économiste en chef et
Directeur en chef de la stratégie
InterVistas Consulting,
Canada



Sani Şener
PDG
TAV Airports Holding Co.,
Turquie



Katsuhiko Yamaguchi
Directeur exécutif, Relations internationales
& Développement commercial
New Kansai International Airport Company,
Japon

« Si le PIB n'augmente pas, impossible de prendre une plus grande part du gâteau. Il faut vous contenter de ce que vous avez. »

Consultation publique : associer la collectivité et les usagers

Une consultation publique réussie favorise l'élaboration de politiques d'investissement plus conformes à l'intérêt général et aboutit à des projets mieux conçus. Cependant, il n'est guère aisé de mener une consultation efficace sans qu'elle risque de traîner en longueur. Cette séance a donné un aperçu des processus de consultation qui ont fait leurs preuves pour des projets spécifiques, en mettant notamment en avant les questions suivantes :

Comment faire en sorte que des parties prenantes ayant des points de vue variés sur les projets soient associées à la recherche de solutions ?

Quels sont les paramètres clés d'une consultation efficace ?

Comment éviter que la consultation traîne en longueur ?

Comment favoriser l'adhésion collective aux décisions d'investissement ?

Les besoins et les pratiques en matière de consultation sont différents d'un pays à l'autre. Dans bon nombre d'économies de l'OCDE, les processus de concertation sont encadrés par la loi. Cependant, la prise de conscience des impacts des projets, et la forte sensibilisation à leurs effets préjudiciables en particulier, donnent lieu à des consultations qui vont largement au-delà des exigences légales. En Allemagne par exemple, un manuel pour la consultation définissant les bonnes pratiques propices à une consultation précoce, transparente et participative décrit des processus bien plus rigoureux que ne l'exige le strict respect de la loi.

Dans les économies en développement ou émergentes, les besoins d'investissement sont

immenses. L'urbanisation rapide nécessite des investissements infrastructurels considérables dans les villes. La consultation publique obéit moins à la législation qu'elle n'est le fruit d'initiatives volontaires de communautés locales. Pour l'heure, c'est d'améliorer la diffusion d'informations dont ces pays ont le plus besoin.

Les banques multilatérales de développement placent la barre très haut en matière de consultation. La Banque européenne d'investissement, notamment, applique aux projets mis en œuvre à l'extérieur de l'Union européenne des procédures très semblables à celles imposées dans l'Union. L'expérience montre, en Afrique du Nord par exemple, que cette démarche est bien perçue par le public et les gouvernements.

En règle générale, la promotion des transports durables facilite l'acceptation.

La consultation peut améliorer les projets, et y parvient effectivement. Néanmoins, ce perfectionnement prend du temps, et l'adaptation des caractéristiques de conception pour satisfaire aux objections avancées alourdit les coûts. Ces coûts liés à l'acceptation sont certes justifiés, mais il convient toutefois de les endiguer en associant d'emblée un large éventail de parties prenantes au processus – peut-être avant même que commence la consultation officielle.

Une consultation efficace et équitable doit permettre à toutes les parties prenantes de s'exprimer : il ne suffit pas d'y faire participer les acteurs les plus actifs et les mieux organisés seulement. Il est essentiel en outre de concilier les préoccupations au niveau local et les retombées socio-économiques plus générales.

La consultation est un enjeu local qui demande du pragmatisme. En mettant l'accent sur la rentabilité économique de l'investissement dans les transports, on peut limiter les coûts et faciliter l'acceptation des projets. Il importe donc d'en donner une image positive, étayée par des données factuelles.

Le processus de consultation peut être considéré comme une démarche hybride alliant une campagne politique à une campagne de marketing dans le but de susciter une plus large adhésion, ou du moins davantage de tolérance, à l'égard d'un projet. Ce n'est pas la même chose que de chercher à persuader tout un chacun de le soutenir.

Après avoir défini le public et les segments visés, il faut élaborer des messages convaincants qui ne soient pas simplistes pour autant, et les délivrer par les canaux appropriés aux divers groupes concernés. Cette approche a donné de bons résultats dans le cas de l'accroissement de la capacité de l'aéroport londonien de Luton, qui a recueilli le soutien de 65 % de l'ensemble des parties prenantes. ■

Le Panel

Modérateur : Michael Portillo, journaliste

« L'acceptation des investissements dans les transports est un objectif essentiel de l'action publique. La consultation en est l'instrument. »



Andreas Scheuer
Secrétaire d'état parlementaire
Ministère Fédéral des transports,
de la construction
et de l'urbanisme, Allemagne

« L'une des différences entre marketing et consultation publique tient au fait que les marketeurs ne sont pas confrontés à une véritable opposition à leur produit. »



Glyn Jones
Directeur général
Aéroport de Londres Luton,
Royaume-Uni

« Dans les économies en développement, la consultation commence par l'information. »



Holger Dalkmann
Directeur
World Resources Institute (EMBARQ)



João Raminhos Tomé
Conseiller technique adjoint
Banque d'investissement
européenne



Carlos Mier y Teran
Coordinateur des transports
de masse,
Banobras,
Mexico

Échanges sur l'innovation dans les transports

Le dialogue sur l'innovation dans les transports vise à ouvrir de nouvelles perspectives sur les politiques et modèles économiques des transports susceptibles de façonner l'avenir des transports. Cette séance, animée par M. Anthony May, a donné lieu à la présentation de trois propositions différentes et uniques en leur genre, qui pourraient avoir demain un impact sur la conception et la pratique de la mobilité.

Pour une politique des transports qui encourage l'évolution des comportements

Jonas Eliasson

Les petites mesures d'encouragement, qui peuvent induire d'importants changements de comportement, suscitent de plus en plus d'intérêt. En citant l'expérience du péage de congestion de Stockholm, M. Jonas Eliasson, Professeur et Directeur du Centre des études sur les transports à l'Institut royal de technologie de Suède (KTH), a illustré comment agissaient ces « petites » mesures. Des enquêtes sur l'impact du péage de congestion de Stockholm, réalisées avant et après la mise en œuvre du péage, ont révélé que le volume de trafic diminuait de 20 % à l'intérieur du cordon et que l'attitude de la population à l'égard du péage, fortement négative avant la mise en œuvre, était devenue fortement positive après.

L'un des principaux enseignements à tirer de l'expérience de Stockholm est l'intérêt qu'il

ya eu à procéder à un essai, en l'occurrence d'un an, du péage. Les citoyens ont ainsi eu la possibilité de faire l'expérience du péage sans s'engager à un changement permanent. Cette mesure progressive d'encouragement a été déterminante car de nombreux automobilistes, qui étaient au début critiques à l'égard du péage, ont changé d'avis quand ils en ont eu fait l'expérience. En fait, bon nombre d'entre eux ont prétendu qu'ils avaient toujours été en faveur du péage, même s'ils s'étaient auparavant prononcés contre.

M. Eliasson a fait remarquer que les politiques de transport novatrices sont souvent associées, au départ, à des coûts importants ainsi qu'à des avantages qui sont incertains et potentiellement limités, surtout lorsqu'elles ont pour but d'encourager de nouveaux comportements. Leur expérimentation par petites étapes graduelles permet d'éviter cet écueil en ménageant aux usagers un espace sûr pour apprivoiser de nouvelles modalités susceptibles de les amener à changer d'avis au sujet de la politique en question et même à remettre en question ce qu'ils en ont déjà pensé.

Matternet : des drones pour le transport de marchandises

Andreas Raptopoulos

Une grande partie du monde en développement est mal intégrée aux réseaux de transport, notamment à un réseau routier

tous temps. En revanche, ces mêmes pays et régions sont de plus en plus connectés aux réseaux mondiaux de téléphonie cellulaire et de communication par satellite. Andreas Raptopoulos a décrit comment cette constatation l'a amené à développer l'idée de Matternet. Reprenant l'idée de l'Internet, dans lequel l'acheminement des signaux via des nœuds offre flexibilité et efficacité, Matternet propose un réseau de livraison connecté faisant appel à des drones électriques autonomes capables de transporter jusqu'à deux kilos de charge utile entre des stations terrestres distantes d'environ 10 km ou 15 minutes de vol.

Raptopoulos voit dans ce concept le moyen d'assurer de façon rentable la livraison de petits colis dans les régions éloignées, notamment dans les pays en développement, où Matternet pourrait être utile pour la livraison de produits médicaux et donner accès au marché des biens de petite dimension. Au cours d'une autre étape de développement, Raptopoulos pense que des véhicules aériens sans pilote utilisés pour la livraison de marchandises dans les zones densément peuplées pourront également contribuer à réduire la congestion urbaine.

Peers Incorporated : la prochaine génération de transports collectifs

Robin Chase

Les sociétés développées se caractérisent par d'énormes volumes de capacité excédentaire endémique. Comme l'a fait observer Robin

Participants

« Les technologies dont nous disposons aujourd'hui nous permettent d'envisager des choses qui étaient encore impossibles il y a dix ans. »



Andreas Raptopoulos
Cofondateur et PDG de Matternet, États-Unis.



« Pour être efficaces, les politiques des transports ne doivent pas forcément être aussi douloureuses que le pensent la plupart des gens. »



Jonas Eliasson
Professeur, Analyse des systèmes de transport, Institut royal de technologie (KTH), Suède.



Chase, fondatrice et PDG de la plate-forme d'autopartage Buzzcar, c'est particulièrement vrai pour le logement et le transport, secteurs dans lesquels les actifs appartenant à des propriétaires individuels sont inutilisés la plupart du temps. Les progrès des technologies de l'information, la créativité et la flexibilité des modalités d'assurance, et le fait que les gens soient de plus en plus disposés à partager les biens plutôt qu'à les posséder ouvrent de nouvelles perspectives pour faire bon usage de cette capacité inutilisée.

M^{me} Chase a décrit l'émergence de « Peers Incorporated », une structure dans laquelle le partage d'actifs privés ne se fait pas de participant à participant mais fait intervenir une entreprise, dont les caractéristiques permettent de profiter d'économies d'échelle et de mobiliser des ressources, des compétences et des normes pour créer une plate-forme ouverte sur les participants, dont la diversité, la spécialisation et l'innovation produisent des services et produits. Selon M^{me} Chase, nous sommes peut-être là en présence de l'une des évolutions économiques et sociétales les plus radicales à émerger depuis des années.

Par exemple, en quatre ans seulement, Airbnb (un service web de location directe de chambres et d'hébergement à court terme) s'est à ce point développé qu'il propose aujourd'hui 650 000 chambres dans 192 pays, dépassant en cela le réseau de la chaîne hôtelière Hilton (la plus grande du monde, avec une offre de 610 000 chambres dans 88 pays, après 93 ans d'activité). Ce genre de modèle économique transformateur existe aussi dans les transports comme

l'illustre l'essor de nombreux systèmes d'auto- et de vélopartage dans le monde.

Buzzcar, société créée en France par Robin Chase en 2011, en est un exemple. Ce service permet aux particuliers qui y adhèrent de louer les voitures les uns des autres par le biais d'une plate-forme collective de partage d'information. En France, 15 000 personnes et 5 000 voitures participent au réseau Buzzcar.

M^{me} Chase a conclu que les technologies de l'information étaient arrivées à un stade où elles pouvaient résoudre une bonne partie des inconvénients potentiels du partage de capacité excédentaire de véhicules personnels et de réduire ainsi une part importante du risque assumé par les propriétaires de véhicules. Cependant, le partage de véhicules privés ne peut être qu'une stratégie transitoire devant aboutir à une mutation plus fondamentale -- l'avènement d'un « Internet des véhicules », dans lequel la distinction entre transports privés et publics s'estomperait et où la préoccupation première serait le choix du moyen de transport le plus approprié à un déplacement donné. Un tel système, comme le souligne M^{me} Chase, peut non seulement réduire l'impact environnemental de la mobilité quotidienne, mais également transformer radicalement les modes de déplacement et de vie dans les villes. ■

Modérateur : Tony May, World Conference on Transport Research Society

« Le marketing peut changer l'attitude des gens à l'égard des transports publics, qu'ils en viendront peut-être à considérer comme leur "chauffeur ou voiturier personnel. »



Robin Chase
PDG de Buzzcar,
États-Unis



Tony May
Président World Conference on
World Transport Research Society

Hiérarchiser les dépenses : quelles sont les priorités ?

Dans un contexte mondial où tous les pays s'efforcent de réunir les conditions d'une croissance économique durable, les décisions relatives aux dépenses dans les transports sont plus importantes que jamais. Face à une demande de dépenses qui croît plus vite que les fonds disponibles, il est essentiel que les décideurs identifient et comprennent l'ensemble des avantages liés aux projets d'investissement dans les transports pour en tenir compte dans la définition des priorités de dépenses publiques. Cette séance a permis d'examiner un certain nombre de questions relatives à la hiérarchisation des dépenses de transport parmi d'autres besoins d'investissement concurrents, au partage des dépenses de transport entre les investissements de création et les dépenses de maintenance, ainsi qu'à l'utilité de modalités institutionnelles et opérationnelles différentes, adaptées à l'horizon à long terme du financement et de l'exploitation des réseaux de transport.

Les participants ont reconnu que les investissements dans la capacité de transport peuvent être un catalyseur pour la réalisation d'un certain nombre d'autres objectifs sociaux, notamment dans les domaines de la santé, de l'éducation et des échanges. Dans cette optique, les investissements dans les transports doivent bénéficier de la plus haute priorité en raison de leur importance pour le développement socio-économique.

La vice-présidente de la Banque mondiale, Mme Rachel Kyte, a fait remarquer que l'on pouvait estimer le niveau idéal de dépenses consacrées aux transports à environ 3 à 4 % du PIB, mais que de nombreux pays — en développement, mais aussi développés — se situaient en-deçà de ce seuil, contribuant ainsi à entretenir un déficit d'investissement mondial que l'on estime à 3 à 4 000 milliards au cours des dix prochaines années.

Mme la Ministre Doris Leuthard (Suisse) a fait remarquer que dans les pays dotés de réseaux déjà bien développés, les nouveaux investissements doivent privilégier les projets à vocation stratégique qui débloquent les goulets d'étranglement et améliorent les performances du réseau. Ces types d'investissement ne doivent toutefois pas occulter l'important gisement de capacité « virtuelle » que l'on peut tirer des technologies de transport intelligent et d'investissements dans la signalisation.

Plus encore qu'auparavant, les nouveaux investissements dans les services de transport urbain de voyageurs doivent privilégier les transports publics ainsi que les modes de transport non motorisés étant donné la facilité et l'efficacité avec lesquelles ces modes peuvent contribuer aux déplacements urbains. Il est primordial d'investir dans ces modes pour offrir aux citoyens des choix de déplacement plus diversifiés. C'est un aspect fondamental de la politique menée en Suisse, aux États-Unis

et en Norvège. Le gouvernement norvégien, par exemple, a suggéré que la totalité de la nouvelle croissance du transport de voyageurs en zone urbaine soit absorbée par les transports publics, le vélo et la marche, et il a pris des mesures pour hiérarchiser les investissements en conséquence, a souligné M^{me} Terje Moe Gustavsen, Directrice générale de l'Administration routière nationale de Norvège.

Tous les participants ont souligné que l'entretien des infrastructures a en général souffert de sous-investissement au bénéfice des investissements dans de nouvelles infrastructures, ce qui a contribué à la dégradation de l'utilité et des performances actuelles des réseaux de transport. Les participants ont mentionné de nombreuses raisons expliquant ce biais systémique en faveur des nouvelles constructions, à commencer par la recherche de visibilité, que privilégient les responsables politiques par rapport aux dépenses « cachées » qui concernent la maintenance du réseau. En outre, les dépenses de maintenance imprévues, ou tout au moins non budgétées, qui ont dû être consacrées à des infrastructures complexes telles que des ponts et tunnels modernes ont également contribué à creuser le retard systématique dans les dépenses de maintenance. M. Robert Letteney, Sous-ministre adjoint chargé de l'aviation et des affaires internationales au ministère

Le Panel

Modérateur : Michael Portillo, journaliste

« Le gouvernement à la responsabilité de pourvoir à la capacité de demain. »

« Pourquoi ne pas utiliser les PPP pour financer les projets à risques faibles et des fonds publics quand l'investissement privé est plus complexe. »



Doris Leuthard
Conseillère Fédérale
Département fédéral de
l'environnement, du transport, de
l'énergie et de la communication,
Suisse



Keiichi Ando
Président
New Kansai International Airport
Company,
Japon



Rachel Kyte
Vice Présidente
Transports durables,
Banque Mondiale



Michael Clausecker
Président du Conseil
d'administration
Bombardier Transportation,
Allemagne



Terje Moe Gustavsen
PDG
National Public Roads
Administration,
Norvège



Robert Letteney
Vice-Secrétaire adjoint
pour l'aviation et les affaires
internationales
Department of Transportation,
États-Unis

des Transports des États-Unis, a expliqué que comme beaucoup d'autres pays, les États-Unis ont dû trouver des moyens pour s'assurer que plus de dépenses soient allouées à la préservation des performances de leur réseau. Ils ont ainsi développés des indicateurs clés au regard desquels les États sont responsables des performances de leurs réseaux routier, ferroviaire et de transport public. Ces indicateurs revêtent une importance primordiale en ce qui concerne l'état de la chaussée et des ponts, mais servent également à mesurer l'état de l'entretien des systèmes de transport public urbains, qui accusent un retard de maintenance estimé à 80 milliards USD.

Le modérateur Michael Portillo a demandé aux participants si les questions institutionnelles jouaient un rôle dans le retard de maintenance. Beaucoup ont répondu que les modalités institutionnelles et la capacité jouaient certainement un rôle mais que l'une des questions fondamentales était la période budgétaire utilisée pour les dépenses d'infrastructure et de maintenance des transports. Alors que de nombreux pays ont des plans d'investissement pluriannuels, les dépenses de maintenance suivent souvent des cycles budgétaires annuels. Une amélioration fondamentale consisterait à créer, sur la base d'un consensus, un fonds pérenne consacré aux investissements dans les réseaux de transport et à leur maintenance, comme l'a fait la Suisse.

Les intervenants ont également souligné la nécessité de trouver le niveau approprié de participation du secteur privé. S'agissant du nouvel aéroport du Kansai, au Japon, M. Keiichi Ando, Président de la New Kansai International Airport Company, a expliqué que les investissements privés ont été essentiels pour alléger le fardeau de la dette et permettre davantage de flexibilité dans les politiques relatives aux redevances d'atterrissage, qui ont accru la rentabilité. M. Ando a également souligné que les coûts extrêmement élevés de l'entretien des réseaux routier et ferroviaire japonais, caractéristiques d'un environnement de forte sismicité, militaient en faveur de la participation potentielle (rémunérée) du secteur privé à l'entretien du réseau. Dans le prolongement de l'intervention de M. Ando, le PDG de Bombardier Transportation, Michael Clausecker, a souligné qu'il était peut-être temps d'inverser l'approche suivie en général par les pouvoirs publics pour déterminer l'envergure des partenariats public-privé (PPP). De fait, les pouvoirs publics couvrent en général les dépenses récurrentes comme l'entretien par leur budget et sollicitent des capitaux privés pour de nouveaux projets lorsque les rendements sont incertains, d'où une rémunération élevée de la prise de risque par les investisseurs. M. Clausecker a suggéré d'inverser ce paradigme, de façon que les pouvoirs publics s'adressent aux investisseurs et opérateurs privés pour couvrir les dépenses lorsque les rendements

sont connus et récurrents, et s'attribuent la prime de risque pour la réalisation des nouvelles infrastructures dans le cadre d'un financement interne par l'État. ■

Interconnecter les réseaux : financer le transport transfrontalier

Les chaînes mondiales d’approvisionnement et les réseaux de transport forment l’ossature de l’économie. Ils activent les échanges, la consommation et la croissance. De même, l’efficacité des systèmes logistiques mondiaux et la libre circulation des personnes ne sauraient se passer de réseaux intégrés d’infrastructures de transport. La complexité du contexte économique contemporain et l’expansion des chaînes logistiques mondiales obligent à coordonner les efforts d’optimisation des réseaux afin de synchroniser l’offre et la demande à l’échelle planétaire. Pour les économies éloignées des centres de consommation, en particulier quand elles sont enclavées, les investissements dans les infrastructures de transport créent le lien vital qui les rattache à l’économie mondiale, et l’efficacité des systèmes logistiques est primordiale. Cette séance a abordé les grands enjeux du financement des transports transfrontaliers, notamment :

Comment améliorer l’interconnexion transfrontalière des réseaux logistiques mondiaux en investissant dans les infrastructures ?

La question du financement est-elle la seule que soulèvent les projets d’infrastructures transfrontières ?

Comment rapprocher les multiples intérêts pour parvenir à l’efficacité économique ?

Un cadre d’action cohérent est essentiel pour s’engager dans des investissements infrastructurels transfrontaliers. La politique canadienne concernant les portes d’entrée et les corridors de commerce, qui facilite effectivement les échanges, en est un exemple concret.

L’Union européenne s’emploie à faire coïncider les investissements des différents pays avec les objectifs stratégiques de transport dont sont convenus les États membres. Les Orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport précisent les priorités de planification ainsi que les ressources et instruments financiers mis au service de la stratégie collective.

L’Union européenne est exemplaire aussi en matière d’intégration intermodale des transports, qu’elle stimule dans le cadre de ses «plateformes de corridors» réunissant des autorités publiques et des entreprises de transport afin de planifier des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires plus intégrées.

Il n’est pas toujours indispensable d’investir dans des infrastructures transfrontières pour faciliter les échanges. Les mesures institutionnelles d’harmonisation des caractéristiques techniques et des conditions du marché, notamment les conventions de l’ONU, sont fondamentales pour que les infrastructures puissent remplir pleinement leur fonction de support des échanges et de la mobilité. La convention TIR relative au transport routier international de marchandises, qui prévoit des procédures douanières communes aux frontières, en fait partie.

La normalisation internationale des procédures est cruciale, et les investissements consentis pour adopter d’un commun accord les mêmes normes peuvent réduire les coûts des échanges aussi efficacement que l’investissement infrastructurel.

Quand l’Europe achèvera la mise en place du « ciel unique » qui unifiera ses 27 systèmes

de contrôle de la circulation aérienne, les coûts de navigation pourraient diminuer de moitié, et l’espace aérien où circuleront les vols commerciaux sera trois fois plus grand. En outre, d’importants avantages économiques et environnementaux en découleront car les trajectoires de vol seront plus directes.

La sensibilité et la vulnérabilité à la menace terroriste augmentent depuis quelques années, ce qui a conduit à adopter de nouvelles mesures de sûreté, y compris le contrôle des conteneurs. Ces mesures retardent forcément la circulation des échanges et peuvent amoindrir l’impact des investissements consacrés à améliorer les infrastructures transfrontières.

Cela étant, la coopération pour établir des systèmes logistiques sécurisés de bout en bout conformes aux normes les plus strictes peut atténuer l’impact des contrôles de sûreté essentiels, d’où d’importantes économies de coûts. Cette évolution permettra l’essor, partout dans le monde, des entreprises à forte valeur ajoutée tributaires de la production en flux tendus et de la livraison rapide de leurs produits sur le marché. ■

Le Panel

Modératrice : Monika Jones, Deutsche Welle TV

« Rien ne sert de construire des routes sans s’attaquer aux entraves à la circulation transfrontalière. »



Umberto de Pretto
Secrétaire général
Union Internationale
des Transports Routiers (IRU)

« Même dans le ciel nous avons des frontières. »



Peter Gerber
Membre du Conseil
Lufthansa,
Allemagne

« Les portes d’entrée et les corridors sont très importants. »



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

« Lorsque des projets sont bons, le financement n’est pas un obstacle. »



Doris Leuthard
Conseillère Fédérale
Département fédéral de
l’environnement, du transport,
de l’énergie et de la communication,
Suisse



Jean-Eric Paquet
Chef de direction,
Réseau de mobilité européenne,
Commission européenne

Penser à long terme : financer les infrastructures de transport

Combien d'infrastructures faut-il créer, et de quel type ? Comment obtenir des recettes permettant aux infrastructures de donner les résultats voulus durant tout leur cycle de vie ? Ces deux questions ont été abordées, parmi plusieurs autres, dans la séance sur le thème « Penser le long terme : financer les infrastructures de transport ».

Satisfaire à la demande de transport alors que les ressources sont limitées oblige à établir des priorités. La certitude que peut donner une planification à long terme, visant des résultats arrêtés d'un commun accord, est suffisante pour les hiérarchiser. Les Pays-Bas le font dans le cadre d'un programme évolutif d'investissements infrastructurels à long terme, s'inscrivant dans une vision commune de l'avenir du système de transports. Ce programme est financé moyennant un fonds spécifique, séparé des budgets annuels. La Chine envisage de recourir à un fonds analogue.

Le cycle de planification des équipements doit intégrer les dépenses d'entretien. Ces dernières sont prévisibles dans les nouvelles infrastructures, mais il est fréquent que les décisions de financement d'infrastructures n'en tiennent pas compte. L'entretien est généralement financé par des crédits budgétaires annuels, ce qui l'expose à des fluctuations et à des compressions budgétaires susceptibles de compromettre le bon fonctionnement des infrastructures.

Des stratégies de gestion à long terme des actifs sont essentielles pour garantir que ces actifs seront entretenus comme il convient. Le Delaware et d'autres États des États-Unis ont mis en place un système de gestion des actifs assorti d'un suivi des réparations des actifs infrastructurels par rapport au niveau

de maintenance nécessaire pour que leur fonctionnement soit satisfaisant pendant toute leur durée de vie. Cela permet aux autorités de transport d'expliquer leurs arbitrages.

Les Pays-Bas proposent deux autres approches. La première consiste à pérenniser les flux de financement de l'entretien durant toute la vie utile de l'infrastructure en les groupant, dans les contrats, avec les coûts de construction. Cela incite les maîtres d'œuvre à investir d'emblée pour obtenir une meilleure qualité afin de réduire les dépenses d'entretien ultérieures. L'autre approche consiste à protéger les budgets de maintenance en période de crise. Dernièrement, cela s'est traduit par la décision de financer intégralement les travaux de maintenance prévus et de n'appliquer les réductions requises qu'aux nouveaux projets d'infrastructures.

Dans une optique à long terme, la prise de décision doit aussi tenir compte du risque. En effet, l'évolution de la demande et des coûts de réalisation est incertaine : les cadres politiques et institutionnels peuvent changer, tout comme l'évolution technologique peut rendre les infrastructures obsolètes plus rapidement que prévu.

Selon toute vraisemblance, sur le plan technologique, des éléments essentiels des infrastructures de transport seront radicalement différents en 2050 de ce qu'ils sont aujourd'hui. Les autorités devraient prévoir la possibilité qu'il n'y ait plus, en 2050, les infrastructures financées de nos jours – ou qu'elles n'aient plus la même valeur. L'incertitude concernant le niveau et l'ampleur de la demande future en amène beaucoup à privilégier l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes, avant de décider de

construire de nouveaux projets. Les systèmes de transport intelligents, notamment les nouvelles technologies de communication véhicule-véhicule et véhicule-infrastructure, peuvent contribuer considérablement à cette optimisation.

Les véhicules autonomes sont l'une des avancées technologiques que l'on peut prévoir dans les transports. Une fois résolus les problèmes de sécurité et de responsabilité, les gens conduiront peut-être beaucoup moins, malgré le nombre de véhicules en circulation. Il sera ainsi possible de mieux gérer l'ensemble du réseau et de maîtriser des flux plus denses.

L'intérêt que présente la possession d'un réseau bien établi, et notamment la plus-value à tirer d'une nouvelle infrastructure, peuvent être décisifs pour mobiliser de nouvelles sources de financement. Des pans importants de l'infrastructure de transport n'intéressent pas les investisseurs privés, et ne peuvent pas non plus être financés en appliquant des redevances d'usage d'un niveau raisonnable, c'est pourquoi le financement public dans le cadre de la fiscalité générale continue de jouer un rôle crucial.

Les marchés semblent bien se prêter à l'exécution de projets reposant sur des technologies bien connues et des recettes prévisibles. Quand les projets ne remplissent ni l'une ni l'autre de ces conditions, les pouvoirs publics devraient tirer parti de la possibilité qu'ils ont d'emprunter à des conditions favorables pour fixer le cap à long terme. Ils devraient aussi pouvoir récupérer une partie des plus-values des projets performants pour couvrir les coûts des tentatives d'innovation moins réussies. ■

Le Panel

Modérateur : Axel Threlfall, Reuters TV

« La constante est le changement : transformations pour réparer et entretenir, changement de sources de financement, évolution de la demande et progrès technologique. Nous devons donc éviter les scénarios figés. »

« Le financement aux Pays-Bas est guidé par un plan d'investissement adaptable à long terme qui s'inspire d'une vision intégrée des transports. »

« Dès lors que l'on a créé de la valeur, il est possible d'imposer une taxe. »



Shailen P Bhatt
Secrétaire de Cabinet
Delaware Department of
Transportation,
États-Unis



Chris Borroni-Bird
Vice Président,
Développement stratégique
Qualcomm Technologies Inc.,
États-Unis



Lidewijde Ongering
Directeur général
pour le transport et la mobilité,
Ministère de l'infrastructure
et de l'environnement,
Pays-Bas



Mengyong Weng
Vice-Ministre des transports
Chine



Jon Gunnar Pedersen
Directeur et cofondateur
Arctic Securities,
Norvège

Mobilité urbaine et régionale : qui règle la facture ?

Le financement durable des systèmes de transport urbain nécessite une répartition appropriée des dépenses d'investissement et des frais d'exploitation entre les parties prenantes. L'optimisation de la récupération des coûts à long terme ainsi que le renforcement de la collaboration des secteurs public et privé doivent être recherchés. Des enseignements pourraient être tirés de nouvelles modalités institutionnelles à l'échelle des villes et de mécanismes de financement innovants des transports urbains. Lors de la séance plénière de la dernière journée du Sommet, les sujets abordés étaient notamment les suivants :

Quelles sont les stratégies innovantes permettant de mieux équilibrer les responsabilités entre parties prenantes en matière de transports urbains ?

Comment un financement durable peut-il être assuré dans le cadre du principe de l'utilisateur-payeur ?

La situation varie-t-elle en fonction de la démographie, de la ville, de la région, ou du pays ?

Quels enseignements peut-on tirer de l'expérience de différentes villes et régions du monde ?

La proportion des coûts que devront prendre en charge les voyageurs et les usagers augmentera. L'un des problèmes à régler dans ce contexte est celui des comportements opportunistes. En général, les usagers consentent à payer s'ils savent pour quoi ils payent.

Les hausses de tarifs sont possibles à condition de s'accompagner d'améliorations de la qualité. Par conséquent, il est essentiel d'instaurer la transparence et la confiance.

La planification à long terme des infrastructures et de leur financement est essentielle. Elle aide à définir les priorités stratégiques et à mettre en place des solutions de financement optimales. La ville de Londres, par exemple, a adopté en 2005 des plans de financement sur cinq ans qui ont entraîné des gains d'efficacité considérables, selon Peter Hendy, Commissaire aux transports de Londres. Per Als, de Copenhague, s'est également exprimé en ce sens: « Nous devons savoir ce que nous voulons être dans 10, 15 ans ».

Il est justifié de subventionner les transports publics dans les zones urbaines parce qu'il faut des solutions de rechange à la voiture pour se rendre au travail dans les milieux urbains denses. Les grandes villes sont aussi des pôles d'activité économique qui créent plus de valeur que n'en nécessite le financement des transports publics.

L'idée de les subventionner aussi dans les petites villes ne fait pas l'unanimité. Si l'on considère que la fonction principale des transports publics est de faciliter l'activité économique et la croissance, le soutien aux transports publics dans les agglomérations plus petites se justifie peut-être moins, étant donné qu'elles jouent un rôle moins central dans l'économie (et que les problèmes de congestion y sont généralement moins

graves). Quand il existe une demande de transports publics dans des villes qui ne sont pas des plaques tournantes, des opérateurs privés pourraient y répondre sur la base de la récupération totale des coûts.

Néanmoins, il peut être fondé aussi d'assurer une desserte suffisante des petites villes et des zones rurales avec un financement public. Dans la région de Berlin-Brandebourg, en Allemagne, de 20 à 30 % de la population n'ont pas d'autre moyen de transport que la voiture, par exemple pour déposer les enfants à l'école. De ce point de vue, il est important de garantir une mobilité de base, à un prix équitable, même si cela a un coût pour le secteur public. Le compromis proposé par le ministre chilien, **M. Pedro Errazuriz Dominguez**, fait valoir que les opérateurs devraient couvrir dans toute la mesure du possible leurs coûts de fonctionnement avec les recettes perçues des usagers, mais que « les subventions font partie de la vie si l'on veut des systèmes de transport qui la rendent meilleure ».

La récupération des plus-values tiendra une place de plus en plus importante dans le financement des transports publics. Elle est possible sous diverses formes. Un faible pourcentage de la valeur ajoutée imputable à la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun peut être prélevé par le canal des impôts fonciers.

Si l'opérateur de transports publics est dynamique et se comporte davantage comme un promoteur immobilier, la part récupérable

Participants

Modératrice: Monika Jones, Deutsche Welle TV

« Il nous faut trouver comment tirer profit de tous les avantages, les transformer en recettes, les conserver un certain temps et les réinvestir dans le secteur. »

« En l'absence de planification des infrastructures, le gaspillage de ressources financières est considérable. »

« Les transports publics doivent être un système pour tous – nous devons établir un équilibre, le juste prix. »



Per Als
Chef de la direction transport
Ville de Copenhague,
Danemark



Michael Melaniphy
PDG
American Public Transport
Association,
États-Unis



Peter Hendy
Commissaire
Transport for London,
Royaume-Uni



Dmitry Pronin
Chef du département transports
et développement
des infrastructures routières,
Ville de Moscou,
Russie



Hans-Werner Franz
PDG
Transport Network
Berlin-Brandenburg (VBB),
Allemagne



Makoto Washizu
Président
Japan International Transport
Institute (JITI),
Japon

des plus-values sera plus importante : il pourra par exemple en encaisser la part du lion et réinvestir ces ressources dans les transports publics. Comme le dit Peter Hendy, il est impossible de construire un réseau de transports publics en ne récupérant que 2 % de plus-value, mais on peut le faire avec 75 %.

Des projets comme l'aménagement des Docklands de Londres montrent la voie à suivre. À Copenhague, une zone portuaire est en cours de réaménagement et les revenus qui s'en dégagent sont réinvestis dans une ligne de métro circulaire. L'exemple de Tokyo est particulièrement instructif : la ligne T de son métro, qui est rentable, génère 44 % de ses recettes grâce à des activités de commerce de détail, et 40 % proviennent de bénéfices fonciers, tandis que 17% seulement sont des recettes de tarification. Ce qui a rendu cette réussite possible, c'est l'extension urbaine le long des corridors ferroviaires – activement stimulée par les prestataires de transports publics eux-mêmes.

Le choix du moment est déterminant dans ces modèles économiques : plus les prestataires de transports publics s'engagent rapidement dans le processus de création de valeur, plus grandes seront leurs chances de retirer une part importante de la valeur créée par leur investissement (laquelle peut ensuite servir à le financer).

Pour y parvenir, la décision de développer les transports doit précéder l'établissement des plans d'urbanisme – voir plus haut, les avantages de la planification à long terme –,

ce que permet une articulation étroite entre urbanisme et planification des transports ; de plus, un plan commun d'aménagement fournit un cadre stable et transparent qui encourage la participation du secteur privé.

L'engagement des acteurs concernés est vital. Il peut être directement lié au financement – par exemple aux États-Unis, où les financements publics doivent faire l'objet de référendums. Les catégories d'acteurs qu'il faut convaincre peuvent être nombreuses, vu que 28 types d'impôts locaux différents servent actuellement à financer les transports. C'est toutefois réalisable à condition de bien plaider en faveur des dépenses et d'en assurer la transparence. Depuis 2002, 73 % des référendums organisés aux États-Unis concernant des taxes liées aux transports publics ont été couronnés de succès, d'après Michael Melaniphy de l'American Public Transport Association.

Les parties prenantes – les associations professionnelles, par exemple – ont souvent davantage de poids politique que les responsables de la planification des transports, aussi y a-t-il intérêt à en faire des défenseurs de l'investissement dans les transports : si elles y sont favorables, il n'en faudra pas beaucoup plus pour les convaincre d'en financer une partie. En emportant l'adhésion des entreprises au projet Crossrail de Londres, le gouvernement a réussi à leur faire accepter une surtaxe professionnelle (le Business Rate Supplement) pour financer partiellement l'investissement. Au Chili, en revanche, le

projet de transports publics TransSantiago s'est soldé par un échec total, particulièrement en raison de la prise de décisions en vase clos, sans informations de l'extérieur ni confrontation avec la réalité.

Les mécanismes institutionnels peuvent prendre des formes très diverses. La plus courante est celle de l'économie mixte, reposant sur la participation des secteurs public et privé. Des sociétés à vocation spéciale, créées conjointement par le secteur public et l'investisseur privé, peuvent financer et détenir des infrastructures, puis les concéder à un exploitant en contrepartie d'une redevance. Les projets construction-exploitation-transfert (CET) ont donné des résultats mitigés ; certains ont dû être réinternalisés car, faute de connaître l'état des actifs, il était impossible d'évaluer les risques auxquels les partenaires étaient exposés. Pour que le secteur privé participe aux projets, il est crucial de bien comprendre les mécanismes du marché et de créer un environnement stable et transparent pour les investisseurs. ■

« Ne nous cantonnons pas à l'infrastructure, parlons aussi de mobilité. »

« Pas de qualité de vie sans qualité des transports. »



Burkhard Jung
Maire de Leipzig



Pedro Pablo Errázuriz
Ministre des transports,
Chile





Les Ministres et le Financement des transports

Déclaration
des ministres

32

Séance
ministérielle
publique

34

Tables rondes
ministérielles

38

Photo de famille

42

Déclaration

des ministres sur le **Financement des**

PRÉAMBULE

Le financement des transports est aujourd'hui un enjeu majeur de la politique des transports. La demande de mobilité au travers de réseaux et de services de transport de grande qualité connaît un essor rapide. En raison des contraintes qui pèsent tant sur les budgets publics que sur les ressources du secteur privé, les gouvernements et les entreprises doivent rechercher ensemble de nouvelles solutions pour assurer à ce secteur un financement stable et à long terme.

Les infrastructures de transport représentent beaucoup plus que du bitume, du béton ou de l'acier : elles constituent la clé de voûte des économies nationales parce qu'elles offrent des liaisons pour le transport de personnes et de biens, donnent accès aux emplois et aux services, et rendent possibles les échanges commerciaux et la croissance économique.

Les investissements dans les infrastructures de transport étant des opérations de longue haleine, il est indispensable et urgent de trouver des solutions de financement solides et crédibles qui favorisent le commerce, la croissance économique ainsi que la durabilité environnementale et sociale.

Les possibilités de financement des infrastructures, des services et des systèmes de transport pour répondre à la demande actuelle et future ont été au cœur des débats des Ministres des transports de tous les pays réunis à l'occasion du Sommet Annuel 2013 du Forum International des Transports. Leurs échanges de vues sur le financement des transports, auxquels ont pris part des décideurs et des acteurs du secteur venus du monde entier, ont débouché sur l'adoption de la déclaration suivante :

Notant

qu'un système de transports fiable et intégré sur le plan de l'intermodalité, est essentiel à la prospérité économique et à l'équité d'accès aux biens et aux services ;

qu'un tel système doit être durable, sûr et sécurisé sur le plan financier, tout en respectant des normes très strictes de protection de l'environnement¹.

Reconnaissant

que de l'investissement suffisant dans les infrastructures et d'entretien de celles-ci sont nécessaires pour faire en sorte que le système de transport soit robuste, de grande qualité et durable.

Sachant

qu'une croissance inclusive et durable a besoin d'investissements productifs et de solutions de financement novatrices, en particulier afin de limiter les coûts du transport pour l'industrie et les échanges commerciaux ;

que les investissements dans les transports – y compris dans le renouvellement et l'entretien – qui à la fois augmentent la productivité à long terme et stimulent les activités de construction et l'emploi à court terme, revêtent une importance particulière pour des économies dont la croissance est en berne ;

que la restriction budgétaire et l'austérité fiscale stimule l'innovation dans la recherche de solutions de financement et offre des opportunités pour étudier la réforme du financement des transports.

Affirmant

que le financement des transports doit s'inscrire dans une perspective à long terme pour faire coïncider les investissements avec les objectifs stratégiques et les cycles de vie des équipements afin de préserver l'intégrité des réseaux existants ; et

qu'une planification rigoureuse et une mise en œuvre en temps voulu sont cruciales pour que les investissements en transport – particulièrement en infrastructure – soient efficaces.

Soulignant

que, parmi d'autres dépenses prioritaires, il importe d'allouer un financement adéquat aux transports et aux infrastructures pour assurer un système transparent, équitable et durable, tout en respectant la répartition des compétences entre les différents niveaux d'administration.

LES MINISTRES

Insistent sur la nécessité de mettre en adéquation le financement des infrastructures et services de transport avec le rôle fondamental des transports dans l'économie et la société, tout en tenant compte des contraintes fiscales, ce qui exige :

- des dispositions de financement stables qui facilitent la mise en œuvre de politiques à long terme favorisant le transport durable,
- un financement fondé sur les avantages que les transports procurent,
- des pratiques de financement cohérentes avec les orientations stratégiques d'évolution du secteur, et
- l'adoption de processus décisionnels qui garantissent l'utilisation la plus efficace des ressources financières.

S'attachent, compte tenu de ces principes, à :

- assurer le financement des investissements, du renouvellement, de l'entretien et de l'innovation technique dans les infrastructures et services nécessaires à la croissance ; et
- faciliter la participation du secteur privé au financement des investissements, le cas échéant.

Réaffirment leur responsabilité de mettre en place des cadres de gouvernance financière efficaces, cohérents et propices à une coopération efficace entre les autorités et avec le secteur privé tout en permettant la recherche de mécanismes de financement novateurs.

1. Les Ministres ont rappelé et réaffirmé la Déclaration qu'ils avaient faite lors du Sommet 2012 sur « Des transports sans rupture : développer les connexions. »

transports

Soulignent qu'il est possible de mieux maîtriser les coûts d'investissement dans les transports et d'innover dans le financement des infrastructures et de l'exploitation en vue de financer les transports de manière durable et selon une logique budgétaire responsable.

S'accordent à penser que les principes et les pratiques examinés au Sommet 2013 montrent bien l'importance que revêt un investissement soutenu dans les transports pour la croissance, la productivité et la durabilité environnementale à long terme, ainsi que pour la reprise économique à court terme ; à cet égard ils conviennent qu'il y a lieu notamment de noter les points suivants :

Satisfaire la demande croissante de transport

- L'investissement est nécessaire même dans les réseaux bien développés pour éliminer les obstacles à l'efficacité et à la croissance économique, ainsi que pour libérer le potentiel productif de certaines localisations spécifiques.
- Un développement équilibré de systèmes de mobilité intégrés et intermodaux implique qu'un rôle plus important soit dévolu aux modes de transport collectif tout en veillant à ce que ces modes de transport ne grèvent pas excessivement les deniers publics.

Définir les priorités de financement

- La planification et le financement à long terme des infrastructures et des activités de transport exigent des politiques intégrées, stables et fondées sur des objectifs cohérents pour le système de transport.
- S'agissant des investissements dans les grandes infrastructures de transport, il importe d'identifier et d'appréhender l'éventail complet des coûts et des avantages de ces investissements – y compris les coûts externes et les bienfaits économiques et sociaux plus larges – pour établir les priorités de dépense.
- Parmi ces priorités figure l'amélioration de la qualité globale des infrastructures et des services de transport, particulièrement en ce qui concerne la sécurité, la fiabilité, l'accessibilité et l'impact sur l'environnement.

- L'élaboration des politiques à partir de l'analyse des faits doit s'appuyer sur des données appropriées. Le Sommet a servi de catalyseur des efforts internationaux déployés pour produire des informations de meilleure qualité permettant de connaître, en termes d'actifs, la valeur et l'état des infrastructures de transport, ainsi que d'évaluer les dépenses d'entretien et de développement.
- La consultation et la participation du public sont essentielles pour concevoir des politiques d'investissement conformes à l'intérêt général.

Mettre en place des mécanismes pour un financement sain et durable

- Le financement durable des transports a plusieurs sources. Il est essentiel d'assurer la transparence et la fiabilité des flux de revenus pour permettre la mise en œuvre des objectifs stratégiques.
- Des financements aux visées clairement spécifiées et limités dans le temps peuvent apporter stabilité et transparence dans le financement des transports.
- Dans les économies plus développées, les recettes fiscales liées aux carburants peuvent diminuer au fur et à mesure que la consommation de carburant des véhicules routiers s'améliore. Cette tendance s'accroîtra dans les pays où les politiques climatiques ou d'autres politiques environnementales encouragent l'adoption des véhicules alternatifs.
- Le financement privé d'investissements et de projets sous diverses formes, par exemple l'investissement d'entreprises ou les partenariats public-privé, peut jouer un rôle considérable dans l'ensemble de l'investissement consacré au secteur des transports.
- Les pouvoirs publics peuvent faciliter les investissements d'un large éventail de partenaires financiers par l'entremise de banques spécialisées dans le financement d'infrastructures, ainsi que moyennant l'octroi de prêts garantis par l'État et l'émission d'obligations liées aux infrastructures.
- De nouveaux modèles de partenariat et d'autres sources de financement faisant intervenir les secteurs public et privé, peuvent être conçus pour accroître les financements.
- Les partenariats public-privé peuvent se révéler avantageux s'ils sont fondés sur la rentabilité des investissements et dirigés par des promoteurs de projets efficaces. Il convient de bien identifier les risques d'investissement et d'en tenir compte dans les cadres contractuels afin que leur répartition soit judicieuse et leur gestion appropriée. Dans ces partenariats, le choix du type de projet approprié est un aspect important de la gestion des risques.
- Il faut identifier le coût pour le contribuable associé aux PPP, le divulguer, le limiter dans l'optique d'une politique budgétaire prudente, et le comparer au coût pour le contribuable associé aux mécanismes de financement des transports plus traditionnels.
- Les apports des PPP, en termes de réduction de coûts, de mise à disposition accélérée des projets, d'accroissement de la concurrence et autres, doivent être évalués et les enseignements à en tirer dûment documentés pour le plein bénéfice des services de transport concernés.
- Les possibilités d'accroître l'efficacité et l'efficacité des processus de sélection, de déroulement, de délivrance et d'exploitation des projets de transport – chacune de ces étapes permettant d'en réduire le coût – doivent être considérés comme un complément significatif aux efforts consistant à mobiliser davantage de ressources pour les transports.
- Il est nécessaire de développer encore les processus de maîtrise des coûts qui donnent de bons résultats et de les appliquer afin de réduire les financements requis pour mener à bien des projets de transport.

En conclusion

Les Ministres du Forum International des Transports se déclarent tous déterminés à mettre en œuvre des politiques favorables à un financement sain et durable du secteur des transports.

Séance ministérielle publique

Attirer les fonds privés et assurer la

Le volet public de la séance ministérielle du Sommet 2013 a été l'occasion pour Mme la Ministre Marit Arnstad, de



Norvège, le pays qui assurait la présidence du FIT en 2013, de présenter la Déclaration des Ministres sur le financement des transports, adoptée au cours de la session privée qui avait

précédé. Dans leur Déclaration de 2013, les Ministres expriment leur détermination à mettre en œuvre des politiques favorables à un financement sain et durable du secteur des transports. Ils insistent sur la nécessité de mettre en adéquation le financement des infrastructures et services de transport avec le rôle fondamental des transports dans l'économie et la société, ce qui exige des dispositions de financement stables.

pourraient prendre les secteurs public et privé pour concrétiser ses conclusions.

Le débat qui s'est déroulé ensuite sur les moyens de renforcer la coopération entre les pouvoirs publics et le secteur des entreprises a été enrichi par les allocutions de trois chefs d'entreprise – d'Australie, de Chine et de Turquie.

M. David Fass, Directeur général de Macquarie Group pour l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique et chargé des activités de conseil et de marché des capitaux du groupe, a souligné d'emblée que les investisseurs institutionnels étaient sensibles à la nature politique des projets infrastructurels et conscients de l'attention minutieuse que ces projets suscitent auprès du public.

S'agissant de la disponibilité des fonds privés, M. Fass a souligné que les projets nécessitent des mécanismes de financement différents selon qu'ils concernent des installations existantes ou entièrement nouvelles. Dans

souverains et les investisseurs institutionnels détiennent actuellement 27 000 milliards USD de capital. Avec des taux de rendement nuls, les marchés à revenu fixe ont perdu leur attractivité pour les investisseurs à long terme. Les fonds de pension cherchent à accroître leurs participations directes dans les transports, qui se situent encore aux alentours de 2 à 3 % des actifs aux États-Unis et en Europe, tandis que leur part est davantage de l'ordre de 15 % au Canada et en Australie.

Étant donné l'ampleur des projets infrastructurels dans le secteur des transports, l'emprunt est un instrument clé du financement. À cet égard, les banques et les marchés des capitaux continuent de contribuer pour beaucoup au financement d'infrastructures de qualité.

Les projets entièrement nouveaux posent toutefois un défi. Selon l'expérience de Macquarie, ce type de projet est rarement viable pour le secteur privé sur une base autonome et l'aide publique est essentielle.

Mais la participation de l'État ne doit pas forcément être de longue durée, car les projets entièrement nouveaux ne le sont plus au bout d'un certain temps. En soutenant des projets et en s'en désengageant à un moment précis, les pouvoirs publics peuvent recycler d'actif en actif un certain volume de capital. Il est ainsi possible de soutenir des projets plus risqués qui ont grand besoin de la participation du secteur public pour encourager les capitaux privés à investir à long terme, a noté M. Fass.

Le débat qui a suivi a fait ressortir que les investisseurs trouvent souvent l'aide nécessaire au niveau national, tandis qu'ils rencontrent au niveau régional un manque de flexibilité qui entrave la réalisation du projet.

S'agissant du partage des risques, M. Fass a insisté pour que le sujet ne devienne pas « une boîte noire ». La question des risques doit être abordée de façon très ouverte d'emblée : quels

« C'est le Davos des transports »

Ministre Binali Yıldırım, Turquie

Les Ministres ont notamment retenu comme objectif de faciliter la participation du secteur privé aux projets de transport quand elle est indiquée. Mme Arnstad a invité tous les participants à étudier attentivement la Déclaration et à réfléchir aux moyens que

le cas des premières, « on peut compter sur une vaste communauté d'investisseurs institutionnels intéressés ». Pourtant, les capitaux disponibles pour investir dans les infrastructures de transport pourraient être beaucoup plus importants. Les fonds

prévisibilité du financement

sont les risques, où font-ils problème, comment peut-on les réduire, qui est le mieux placé pour le faire et, s'il est impossible de les réduire, quelle est la prime de risque appropriée ?

En réponse à une question du Mexique, M. Fass a souligné que les risques évoluaient au cours de la durée de vie d'un projet. Les partenaires ont besoin d'un cadre qui ne les enferme pas dans des hypothèses. M. Fass a ajouté en réponse à une question de l'Inde que pour encourager l'investissement des fonds de pension, les ministères chargés des infrastructures, comme ceux des transports, devraient s'efforcer de collaborer avec les ministères des Finances et les régulateurs financiers et éviter de s'aventurer seuls dans ce type de projet.

Dans son allocution, **M. Jichang Zhou**, président du Conseil de China Communications Construction Company, a insisté sur le rôle des transports dans la création de croissance, l'accélération de l'industrialisation et la réduction de la pauvreté dans les économies en développement. Des infrastructures inadaptées entravent le développement, et les gouvernements, forcés de composer avec des contraintes budgétaires, sont forcés de se tourner vers les capitaux privés pour les infrastructures de transport.

Au minimum, cela exige une législation pour protéger les investissements privés, mais il faut également des encouragements sous forme d'incitations fiscales, de subventions et de garanties.

En Chine, on a le plus souvent recours aux modèles construction-transfert et construction-exploitation-transfert pour la coopération public-privé, l'objectif étant de diversifier les modèles économiques pour les infrastructures de transport et d'attirer les investissements d'autres secteurs.

Au cours de la période récente, la Chine a construit 98 000 kilomètres de routes express, financées pour moins de 20 % par

l'administration centrale et pour plus de 80 % par des capitaux privés et les administrations locales.



En réponse à une question de **M. le Ministre Ramsauer** (Allemagne), concernant les investissements ferroviaires, M. Zhou a expliqué que la réforme du financement

du secteur des transports en Chine avait débuté dans les années 80 et que le pays avait accumulé une grande expérience en

trouve dans une situation économique difficile, elle ne sollicitait pas d'aide financière.

En effet, les compagnies aériennes attendent plutôt des gouvernements qu'ils améliorent le cadre réglementaire pour les aider à réduire leurs coûts et accroître leurs bénéfices. Si elles sont autorisées à exploiter des trajectoires plus directes, les compagnies aériennes pourront réduire leurs coûts de carburant et améliorer par conséquent grandement leur viabilité économique, puisque le carburant représente 40 % de leurs coûts. « Nous demandons en fait de rendre le ciel plus rectiligne » a expliqué M. Kotil, demandant aux pays de l'Union européenne en particulier de réaliser le ciel unique européen.

« Nous sommes ici pour apprendre et pour faire part de ce que nous faisons »

Ministre Denis Lebel, Canada

ce qui concerne l'intégration du secteur privé à la politique de financement, bien que l'expérience soit encore en cours dans le secteur ferroviaire¹.

Le débat a été enrichi par la perspective de l'aviation, présentée par **M. Temel Kotil**, Président-directeur général de Turkish Airlines. M. Kotil, qui est également membre du Conseil des gouverneurs de l'IATA et le nouveau président de l'Association des compagnies aériennes européennes (AEA), a souligné que bien que l'industrie du transport aérien se

L'un des grands défis auxquels est confrontée l'industrie du transport aérien est le financement de nouveaux avions. Les compagnies aériennes se trouvent là face à un dilemme. D'une part, les nouveaux avions consomment moins, ce qui pourrait améliorer leur situation économique. D'autre part, devant assumer les coûts d'avions dont l'âge moyen est de 15 à 20 ans, certains transporteurs ont du mal à obtenir auprès des banques le financement nécessaire à l'achat d'avions plus performants.

1. Note de la rédaction : lors d'une réunion du Conseil des Affaires d'État qui s'est tenue le 24 juillet 2013, le Premier Ministre chinois, M. Li, a annoncé une réforme du financement des chemins de fer, qui comprendra l'ouverture d'un marché de la construction ferroviaire, la création d'un fonds de développement des chemins de fer, la diversification des sources de financement pour la construction ferroviaire, y compris un rôle accru pour les capitaux privés et l'ouverture des lignes interurbaines à la participation d'investisseurs privés et locaux, y compris pour l'exploitation. Cette réforme s'inscrit dans le prolongement de l'intégration récente du ministère des Chemins de fer au ministère des Transports, et de la création, en mars 2013, de China Railway Corporation, chargée de l'exploitation.

Attirer les fonds privés et assurer la prévisibilité du financement

Séance ministérielle publique

Turkish Airlines a dépensé 8.4 milliards USD pour l'achat de nouveaux avions depuis 2003 et envisage d'investir encore 20 milliards dans sa flotte au cours des prochaines années. Mais, « sans profit, pas de financement privé », comme l'a résumé M. Kotil.

La troisième préoccupation de l'aviation civile est l'infrastructure au sol. Les compagnies aériennes peuvent fournir à leurs passagers le meilleur service possible en vol, mais 40 % de la satisfaction des clients relève de leur séjour à l'aéroport — à l'enregistrement, à l'embarquement, etc. Lorsque les infrastructures au sol sont insuffisantes, les compagnies aériennes perdent des passagers à cause de problèmes sur lesquels elles n'ont guère de prise. C'est pourquoi, selon M. Kotil, les ministres devraient s'efforcer de « résoudre le problème des aéroports ».

Le gouvernement turc vient d'octroyer la concession pour l'un des plus grands projets aéroportuaires du monde, près d'Istanbul, qui devrait entrer en service en 2017. Cet investissement entièrement nouveau de 10 milliards EUR devrait générer des recettes de 26 milliards EUR sur 25 ans.

Ces recettes proviendront en partie des redevances payées par les compagnies aériennes, mais comme l'a ajouté M. Kotil, « nous préférons nous doter d'excellents aéroports. Si nous avons un excellent aéroport, nous sommes prêts à payer ». M. Kotil a également précisé que l'investissement de 20 milliards USD dans de nouveaux avions que prévoyait Turkish Airlines était lié à la politique d'infrastructures aéroportuaires du gouvernement. « Tout cela forme un tout ».

Répondant à une question de la modératrice **Melinda Crane** sur le rôle des marchés émergents dans l'aviation, M. Kotil a noté « un processus de normalisation » dans lequel l'activité de voyage prend une dimension plus équilibrée à l'échelle mondiale. On constate en effet qu'un nombre croissant de gens des pays en développement ont les moyens de voyager et que ces pays investissent massivement dans les infrastructures pour concurrencer les marchés des pays développés. L'expansion et la mondialisation du transport aérien de voyageurs, ainsi que l'impératif d'efficacité ont également des implications quant à l'utilisation des infrastructures, notamment en ce qui concerne les heures d'exploitation des aéroports.



Dans son intervention, **M. le Ministre Binali Yildirim** (Turquie), a fait sien l'avis selon lequel une solide infrastructure juridique est essentielle pour attirer les investisseurs internationaux. Les projets de transport doivent en outre offrir des perspectives de rentabilité et de fiabilité. Le troisième élément critique est une structure équitable de partage des risques entre les pouvoirs publics, l'investisseur et les institutions financières, « autrement, le projet ne sera pas attractif et personne ne s'y intéressera ».

La mise en œuvre de partenariats public-privé et de projets de type construction-exploitation-transfert a été très réussie en Turquie. Dix concessions aéroportuaires ont ainsi été octroyées, pour une valeur totale de 46 milliards USD, dont l'aéroport d'Istanbul. Une vingtaine d'autres grands projets — routes, ponts, tunnels sous-marins — de l'ordre de 48.5 milliards USD sont financés dans le cadre de PPP ou selon la formule construction-exploitation-transfert.

Le Ministre Yildirim a souligné que la Turquie était heureuse de partager son expérience avec les autres pays. Il a rendu à cet égard hommage au FIT qui « fait beaucoup pour rendre les transports plus efficaces et renforcer la coopération entre les pays » et a souligné que « le rôle du FIT revêtait une importance primordiale pour l'avenir ».

Évoquant la présidence turque du FIT en 2009, année du deuxième Sommet annuel, M. Yildirim a fait remarquer que « les choses évoluaient dans le bon sens ». Il a ajouté : Nous devons promouvoir ce Sommet ainsi que le Forum International des Transports, qui revêt une importance primordiale pour l'économie mondiale ».

Ce Forum a des retombées positives pour tous les ministres”

Maksim Sokolov, Ministre, Russie

Macquarie Group est une banque australienne cotée en bourse dont la capitalisation boursière est de 15 milliards AUD. C'est le plus important gestionnaire d'actifs infrastructurels mondial, qui gère pour plus de 100 milliards USD d'installations, dont plus de 30 milliards dans le secteur des transports : ports maritimes, autoroutes à péage, aéroports et chemins de fer. Le groupe gère notamment le réseau français d'autoroutes à péage APRR, l'aéroport de Copenhague et Brunswick Rail, un loueur de matériel roulant de premier plan. Macquarie est également l'un des plus importants conseillers en infrastructure.



David Fass, Directeur général de Macquarie Group Europe, Moyen-Orient et Afrique, Australie



M. le Ministre Karim Harouni (Tunisie) a expliqué que la présence de son pays au Sommet, alors qu'il n'est pas membre du FIT, témoigne de l'ouverture du Forum vers l'Afrique. La Tunisie

coopère avec la Turquie, qui est, elle, membre du FIT, pour construire, dans le cadre d'un projet construction-exploitation-transfert, un aéroport destiné à accueillir plus de 20 millions de passagers et qui aidera la Tunisie à exploiter sa situation géographique stratégique en Afrique du Nord.



Dans son intervention, **M. le Ministre Maksim Sokolov** (Russie) a exposé le plan de son pays destiné à accroître de moitié la mobilité de la population, notamment en augmentant la

capacité aéroportuaire de 50 % et en doublant le réseau routier actuel. Ce plan nécessitera des investissements d'environ 300 milliards EUR à l'horizon 2020 et ne pourra être réalisé sans apport de capitaux privés.

La Russie a mis en œuvre un contrat de concession et adoptera cette année une loi sur les PPP pour « établir des règles transparentes et équitables ». Un fonds routier a été créé avec Vnesheconombank, la Banque russe pour le développement et les affaires économiques extérieures, et bénéficie d'un certain nombre d'autres mécanismes de soutien. Au niveau de l'administration fédérale, la Russie a constitué des équipes professionnelles qui « parlent le même langage que les investisseurs » et possèdent une connaissance approfondie des modèles de financement interne et externe.

Les projets de construction de nouvelles aérogares se prêtent bien à la participation du secteur privé. La nouvelle aérogare qui ouvrira cette année à Saint-Pétersbourg et pourra accueillir 17 millions de passagers a été construite dans le cadre d'un PPP et financée entièrement sans argent public. La Russie envisage également de construire plus de 3 000 kilomètres de routes à péage, ainsi que 3 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse - un « projet ambitieux qui peut être mené à bien dans le cadre de PPP ».

Le Ministre Sokolov a souligné « les grandes possibilités de communication et d'échange » favorisées par le Sommet : « ce Sommet est très positif pour tous les Ministres des pays membres du FIT. Nous avons eu la possibilité d'échanger sur les stratégies les plus pointues ».



Cette opinion était partagée par **M. le Ministre Denis Lebel** (Canada) : « Nous sommes très fiers d'être partenaires du FIT et nous le resterons » a-t-il affirmé. « Nous sommes ici pour

apprendre et pour faire part de ce que nous faisons ». M. Lebel a également exprimé combien le Canada se réjouissait que le site de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) demeure à Montréal.

Dans son dernier budget, le Canada a lancé le plus vaste plan d'infrastructure de son histoire. Pour le réaliser, le gouvernement mise beaucoup sur les partenariats avec le secteur privé et a créé à cet effet une agence spécialisée : PPP Canada.

De façon générale, tout projet proposé par le gouvernement dont le coût est supérieur à 100 millions CAD doit faire l'objet d'une évaluation au regard du modèle PPP pour

déterminer si le projet est rentable pour les contribuables. Le Canada promeut activement le principe de l'« utilisateur payeur ». « Nous pensons vraiment que les personnes qui utilisent un service doivent en assumer le coût », a expliqué M. le Ministre Lebel.



M. le Ministre Aziz Rabbah (Maroc), pays observateur auprès du FIT, a réitéré l'espoir exprimé par son collègue tunisien que le FIT s'ouvre davantage à l'Afrique :

« L'Afrique est un marché en expansion, un marché en train de s'ouvrir mais également un marché qui a besoin d'être accompagné dans le choix des meilleurs modèles ».

Le Maroc a choisi de privilégier le modèle PPP et adoptera une loi pour encadrer ce type de partenariat. Sur le continent africain, on compte également des exemples de concessions qui sont associées à de nombreux problèmes, dans la mesure où il manque par exemple de médiateurs ou de modalités d'arbitrage. Par conséquent, « pour pouvoir recourir aux PPP, nous devons nous appuyer sur les lois en place, nous avons besoin d'institutions et nous devons être accompagnés. Nous devons apprendre et tirer les enseignements de l'expérience d'autres pays afin de développer des projets pour le secteur public qui soient adaptés aux besoins de nos citoyens ». Le Ministre Rabbah a également souligné la nécessité d'intégrer la dimension maintenance des infrastructures : « quand nous parlons PPP, nous devons englober l'intégralité de la chaîne de valeur ». ■

China Communications Constructions Company (CCCC) est la plus importante entreprise de construction et de conception de ports en Chine et la troisième au monde. C'est le premier fabricant mondial de portiques à conteneurs et la deuxième société de dragage. CCCC est également un leader du marché en matière de construction de routes, de ponts et de chemins de fer en Chine et le plus important exploitant de routes du pays, avec actuellement 25 concessions autoroutières s'étendant sur 1 710 kilomètres et représentant des investissements de 22 milliards USD.



Jichang Zhou, Président du Conseil de China Communications Construction Company (CCCC), Chine

Turkish Airlines (THY) dessert 234 aéroports dans 103 pays d'Europe, d'Afrique, d'Asie et des deux Amériques. Elle exploite ainsi, à partir d'un aéroport-pivot (Istanbul), le plus vaste réseau du monde et se classe quatrième transporteur mondial en importance pour le nombre de destinations. Turkish Airlines a transporté 39 millions de passagers en 2012, en hausse par rapport à 17 millions en 2006. La compagnie a enregistré en 2012 un chiffre d'affaires total de 9 milliards USD (contre 2.23 milliards en 2006) et un bénéfice net de 623.3 millions USD.



Temel Kotil, Président-directeur général de Turkish Airlines, Turquie



Tables rondes ministérielles

Les tables rondes ministérielles ont pour but de permettre aux ministres des Transports et autres responsables politiques d'avoir un dialogue direct avec des acteurs clés du secteur et d'organisations internationales. Il s'agit de discussions confidentielles, non ouvertes au public, qui se tiennent dans une salle dont l'aménagement offre l'intimité propice à des conversations franches et dynamiques. Trois tables rondes ministérielles étaient au programme du Sommet 2013 du Forum International des Transports, consacré au Financement des transports.

Attirer de nouvelles sources de financement privé pour les infrastructures de transport

Cette table ronde portait sur les possibilités d'élargir l'éventail des investisseurs financiers susceptibles de s'intéresser aux infrastructures de transport.

Des leaders mondiaux issus du secteur public comme du secteur privé ont ainsi échangé leurs vues sur les enjeux actuels du financement des infrastructures de transport. Ils ont notamment débattu des questions suivantes :

- Quelles sont les possibilités de financement privé des infrastructures de transport ? Qui sont les investisseurs et quelle est l'ampleur des capitaux disponibles ?
- Quelles sont les caractéristiques des investisseurs les plus probables ? À quels

types d'infrastructures de transport s'intéressent-ils ?

- Les profils de risque qui conviennent à ces investisseurs correspondent-ils aux offres proposées par les pouvoirs publics ?

Dans leurs décisions d'allocation des fonds, des investisseurs institutionnels tels que les fonds de pension et les fonds souverains ont commencé à s'intéresser aux infrastructures de transport là où le financement privé de ces infrastructures est devenu possible.

Les investisseurs sont attirés par des actifs infrastructurels offrant des caractéristiques d'investissement favorables, par exemple une concurrence faible et des recettes stables et

prévisibles sur une longue période (10, 20, 30 années ou plus).

Les exemples récents d'investissements institutionnels privés dans les infrastructures ont donné des résultats mitigés, du point de vue des investisseurs comme des pouvoirs publics. Au sortir de la crise, alors que les gouvernements doivent concilier politiques de relance et budgets publics limités, la nécessité d'examiner des sources privées de financement des infrastructures de transport s'impose plus que jamais. ■



Participants (de g. à d.)

Modérateur : John Micklethwait, Éditeur en chef, The Economist

Ivan Brajović, Ministre des transports et des affaires maritimes, Monténégro – **Djelal Bajrami**, Vice-Ministre des transports et de la communication, ERYM – **Alberto González Lalueza**, Directeur du développement des affaires, Cintra, Espagne – **Abdulla Alnuaimi**, Ministre des travaux publics, Emirats Arabes Unis – **Richard Abel**, Directeur général, Macquarie Infrastructure and Real Assets, RU – **Jon Gunnar Pedersen**, Directeur et fondateur associé, Arctic Securities, Norvège – **Gershon Cohen**, Directeur général, Fonds d'infrastructure, Scottish Widows, RU – **Angel Gurría**, Secrétaire général, OCDE – **Frantisek Palko**, Premier secrétaire d'état, Ministère des transports, de l'infrastructure et du développement régional, Slovaquie – **John Micklethwait**, Éditeur en chef, *The Economist* (modérateur) – **Alan Kelly**, Ministre d'état des transports, Irlande – **Denis Lebel**, Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités, Canada – **B.K. Chaturvedi**, Membre de la Commission de l'urbanisme, Inde – **Sergio Monteiro**, Secrétaire d'état des travaux publics, des transports et de la communication, Portugal – **Michael Woodhouse**, Ministre associé des transports, Nouvelle-Zélande



Michael Clausecker, Minister Yeo



Paola Lancellotti, Jiakang Sun, Minister Hammond



Minister Alnuaimi (à gauche de la photo)



Minister Yeo, Minister Sokolov



Sergio Monteiro, Angel Gurría



Richard Abel, Manoj Singh, B.K. Chaturvedi



Frantisek Palko, Michael Woodhouse



Jean-Pierre Loubinoux, Brian Nye

Investir dans la grande vitesse ferroviaire

Cette table ronde ministérielle avait pour but d'examiner les coûts et avantages des systèmes ferroviaires à grande vitesse. Des leaders mondiaux des secteurs public et privé ont ainsi discuté en toute franchise et en profondeur des questions suivantes :

- Comment aborder les risques à long terme associés aux investissements dans la grande vitesse ferroviaire ?
- Quel est le meilleur mécanisme de financement pour limiter les risques au minimum ?
- Quelle est la clé du succès d'un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse ?

- Quels rôles pour les administrations centrales et locales, les opérateurs, les constructeurs et les investisseurs privés ?
- Quels sont les impacts modaux de la grande vitesse ferroviaire ?

Le train à grande vitesse peut sensiblement améliorer la connectivité entre les régions. Il transporte les voyageurs confortablement et rapidement sur de grandes distances, stimule le développement économique dans les régions et améliore la qualité de vie des collectivités en réduisant la congestion et la pollution.

De nombreux pays envisagent actuellement et/ou ont déjà entrepris des projets de trains

à grande vitesse. Mais les décideurs sont confrontés à des discussions ardues, en particulier lorsque la demande de transport à long terme et la croissance économique sont incertaines. Étant donné les investissements massifs que nécessite la grande vitesse ferroviaire, les décideurs ont besoin de mécanismes financiers fiables et pérennes, assortis d'une répartition appropriée des risques entre les parties prenantes. ■

Participants

Modérateur : Pat Cox, Journaliste

Alexander Saltanov, Vice-Président, Russian Railways, Russie – **Jean-Pierre Loubinoux**, Directeur général, Union Internationale des Chemins de Fer – **Aleksander Wolowiec**, Membre du Conseil, PKP Polish Railway Lines, Pologne – **Bryan Nye**, PDG, Australasian Railway Association, Australie – **Hyung Koo Yeo**, Vice-Ministre, Transport, Corée – **Robert Letteney**, Vice-Secrétaire adjoint pour l'aviation et les affaires internationales, Department of Transportation, États-Unis – **Michael Clausecker**, Président du Conseil d'administration, Bombardier Transportation, Allemagne – **Maksim Sokolov**, Ministre des transports, Russie – **Maciej Jankowski**, Sous-secrétaire d'État, Ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime, Pologne – **Merja Kyllönen**, Ministre des transports, Finlande

Financer des transports maritimes durables

Les pressions en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre s'accroissent. Nombreux sont ceux qui estiment qu'il est possible d'améliorer encore les performances environnementales du transport maritime et que des transports maritimes propres constituent une composante importante de la solution aux problèmes d'environnement. Les nouvelles règles relatives à l'Indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et au Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

Dans le même temps, les compagnies maritimes s'efforcent de surmonter la crise financière actuelle, qui a presque totalement asséché les sources de financement du transport maritime. Beaucoup plaident par conséquent en faveur d'une solution pragmatique pour pondérer les priorités environnementales, afin que la mise en œuvre de nouvelles réglementations soit compatible avec le climat économique actuel.

Compte tenu de la situation actuelle du secteur maritime, les échanges de vues confidentiels qui se sont déroulés au cours de cette table

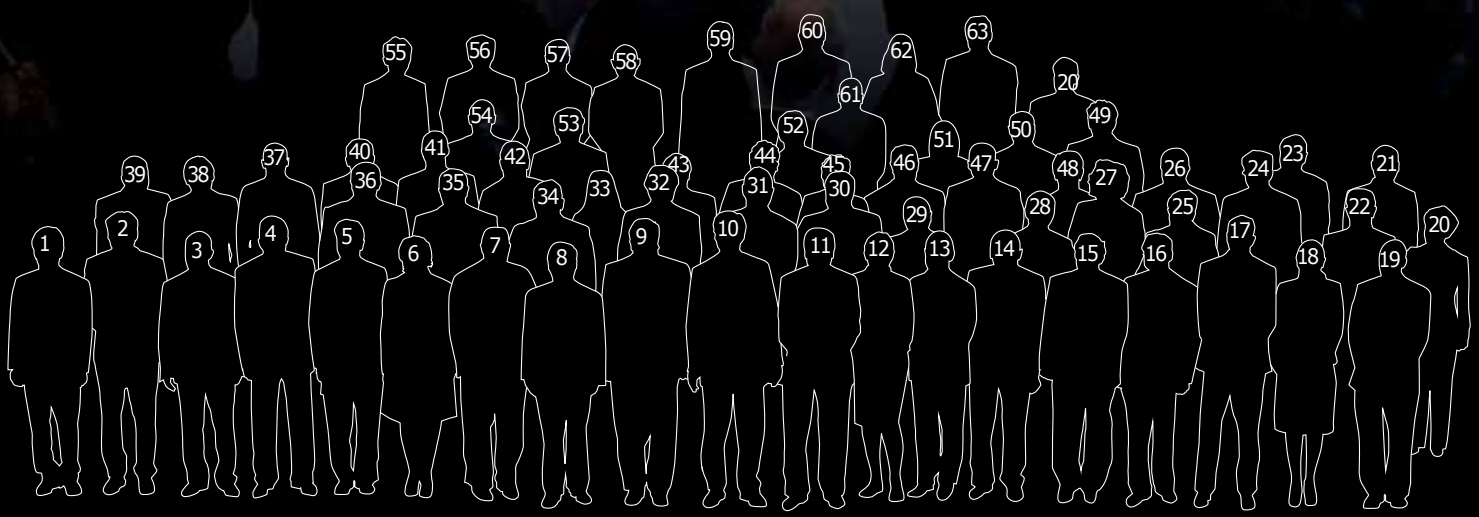
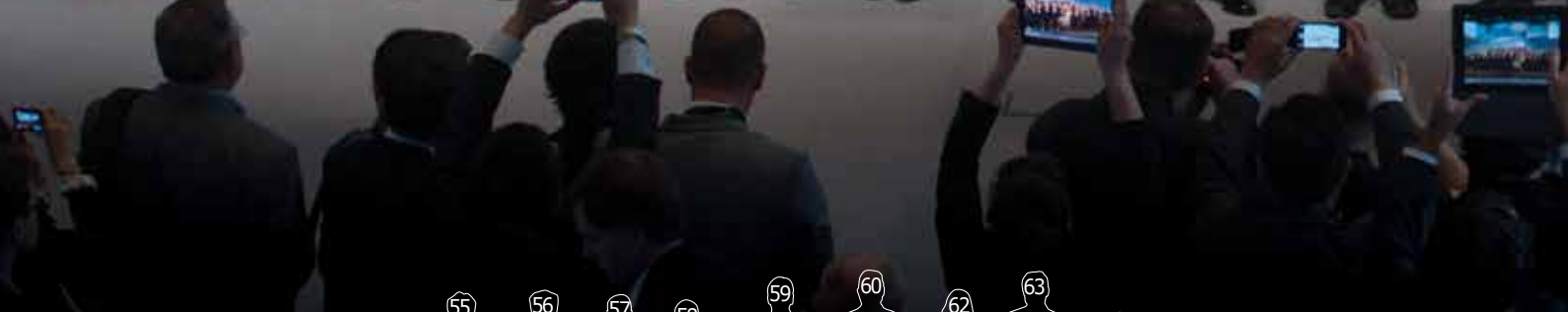
ronde ministérielle ont été centrés sur les questions suivantes : comment les compagnies maritimes peuvent-elles exploiter leurs navires dans le respect de l'environnement tout en préservant leur équilibre financier ? Comment financer l'amélioration des performances environnementales des transports maritimes ? Le progrès technologique permettra-t-il d'accroître l'efficacité énergétique et, dans l'affirmative, à quel prix ? ■



Participants (de g. à d.)

Modératrice : Melinda Crane, Deutsche Welle TV

Paola Lancellotti, Secrétaire Général, Le Conseil des chargeurs européens – **John Lu**, Directeur, Le Conseil des chargeurs asiatiques – **Jiakang Sun**, Vice-Président directeur, COSCO, Chine – **Melinda Crane**, Modératrice et Journaliste – **Paplo Costa**, Président, Port de Venise, Italie – **Frédéric Cuvillier**, Ministre délégué auprès de la ministre de l'Écologie et du Développement durable, France – **Pedro Errázuriz Domínguez**, Ministre des transports et des Télécommunications, Chili – **Stephen Hammond**, Sous-secrétaire d'État parlementaire aux transports, RU – **Carl-Johan Hagman**, PDG, Transport maritime, forage et navires, Stena Shipping AB, Suède





1. Hyung-Koo YEO, Vice-ministre, Corée; 2. Gansukh AMARJARGAL, Ministre, Mongolie; 3. Abdulla ALNUAIMI, Ministre, EAU; 4. Volodymyr KOZAK, Ministre, Ukraine; 5. Maxim SOKOLOV, Ministre, Russie; 6. Doris LEUTHARD, Conseillère fédérale, Suisse; 7. Denis LEBEL, Ministre, Canada; 8. Mengyong WENG, Vice-ministre, Chine; 9. Frédéric CUVILLIER, Ministre, France; 10. Peter RAMSAUER, Ministre fédéral, Germany; 11. José VIEGAS, Forum International des Transports; 12. Eva HILDRUM, Norvège; 13. Michael WOODHOUSE, Ministre associé, Nouvelle Zélande; 14. Binali YILDIRIM, Ministre, Turquie; 15. B.K. CHATURVEDI, Commission de Planification, Inde; 16. Jichang ZHOU, China Communications Construction Company, Chine; 17. Aziz RABBAH, Ministre, Maroc; 18. Natia MIKELADZE, Ministre adjoint, Géorgie; 19. Robert LETTENY, Secrétaire adjoint, États-Unis; 20. Minna KIVIMÄKI, Finlande; 21. Hans BRANDSTROM, Suède; 22. Rocco GIRLANDA, Secrétaire d'État,

Italie; 23. Sigurbergur BJÖRNSSON, Islande; 24. Pál VÖLNER, Ministre, Hongrie; 25. Rachel KYTE, Banque mondiale; 26. Yagub NOVRUZALIYEV, Azerbaïdjan; 27. Andreas SCHEUER, Secrétaire d'État parlementaire, Allemagne; 28. Temel KOTIL, Turkish Airlines, Turquie; 29. Karim HAROUMI, Ministre, Tunisie; 30. Stephen HAMMOND, Secrétaire d'État parlementaire, Royaume-Uni; 31. Alan KELLY, Ministre, Irlande; 32. Pedro Pablo ERRÁZURIZ, Ministre, Chili; 33. Ana PEREIRA DE MIRANDA, Portugal; 34. Anatol SALARU, Ministre, Moldovie; 35. Aliaksandr SHYSHKO, Ministre adjoint, Biélorussie; 36. Vladislav KONDRATOVIC, Vice-ministre, Lituanie; 37. David FASS, Macquarie Group Ltd; 38. Yoshitaka TOUI, Sous-ministre adjoint, Japon; 39. Joseph CALLUS, Secrétaire permanent au Ministère des transports et de l'infrastructure, Malte; 40. Markus VERLING, Liechtenstein; 41. Ionut GEORGESCU, Roumanie; 42. Christian WEISSENBURGER, Autriche; 43. Maciej JANKOWSKI,

Sous-secrétaire d'État, Pologne; 44. Ioannis SALAVOPOULOS, Ambassade de Grèce; 45. Lidewijde ONGERLING, Pays-Bas; 46. Marc ROMAN, Belgique; 47. Djeljalj BAJRAMI, Ministre adjoint, FYROM; 48. Lord Gus MACDONALD, Macquarie; 49. Umberto DE PRETTO, Union Internationale des Transport Routiers; 50. Frantisek PALKO, Premier Secrétaire d'État, Slovaquie; 51. Helena ZAVAZALOVA, République Tchèque; 52. Anti MOPPEL, Estonie; 53. Jean-Pierre LOUBINOUX, Union Internationale des Chemins de Fer (UIC); 54. Jean-Eric PAQUET, Commission européenne; 55. Jaehak OH, Korean Transport Institute; 56. Paolo COSTA, Port de Venise, Italie; 57. Jean-Luc Di PAOLA-GALLONI, Valéo; 58. Patrick OLIVA, Michelin; 59. Guy STAUS, Luxembourg; 60. Michael MELANIPHY, American Public Transport Association; 61. José SAN MARTÍN, Mexique; 62. Paola LANCELLOTTI, Conseil des chargeurs européen (ESC); 63. Holger DALKMANN, EMBARQ; 64. John LU, Conseil des chargeurs asiatiques (ASC)

Liste des participants

Abel, Richard

Directeur général,
Macquarie Infrastructure
and Real Assets,
Royaume-Uni

Ahrens, Gerd-Axel

Directeur de l'Institut
pour la planification des
transports et du trafic,
Technische Universität,
Dresden,
Allemagne

Alnuaimi, Abdulla

Ministre des travaux publics,
EAU

Als, Per

Chef de la direction transport,
Ville de Copenhague,
Danemark

Ando, Keiichi

Président,
New Kansai International
Airport Company,
Japon

Arnstad, Marit

Ministre des transports
et des communications,
Norvège

Bajrami, Djeljalj

Vice ministre des transports
et de la communication,
ERYM

Beldowski, Jaroslaw

Premier président adjoint,
Conseil d'administration,
Bank Gospodarstwa
Krajowego (BGK),
Pologne

Bhatt, Shailen P.

Secrétaire de cabinet,
Delaware Department
of Transportation,
États-Unis

Boeuf, Patrick

Chef de division,
Direction des projets,
Banque européenne
d'investissement

Borroni-Bird, Chris

Vice président,
Développement stratégique,
Qualcomm Technologies Inc.,
États-Unis

Brajić, Ivan

Ministre des transports et des
affaires maritimes,
Monténégro

Callender, Duane

Directeur,
Programme de crédit TIFIA,
Department of Transportation,
États-Unis

Chase, Robin

PDG,
Buzzcar,
États-Unis

Chaturvedi, B.K.

Membre de la Commission
de planification urbaine,
Inde

Clausecker, Michael

Président du Conseil
d'administration,
Bombardier Transportation,
Allemagne

Cohen, Gershon

Directeur général,
Fonds d'infrastructures,
Scottish Widows Investment
Partnerships (SWIP),
Royaume-Uni

Costa, Paolo

Président,
Port de Venise,
Italie

Cox, Pat

Journalist,
Ancien Président du Parlement
européen

Crane, Melinda

Journaliste, Deutsche Welle TV

Cuvillier, Frédéric

Ministre délégué
auprès de la ministre
de l'Écologie et du
Développement durable,
France

Dalkmann, Holger

Directeur,
World Resources Institute
(EMBARQ)

Davies, Howard

Président,
The Phoenix Group,
Président, Airports Policy
Review Commission,
Royaume-Uni

de Pretto, Umberto

Secrétaire Général,
Union Internationale des
Transports Routiers (IRU)

Duncan, Tyrrell

Directeur, Direction
du transport et des
télécommunications de
l'Extrême-Orient
Asian Development Bank

Eliasson, Jonas

Professeur,
Analyse des systèmes
de transport,
Institut royal de technologie
(KTH),
Suède

**Errázuriz Domínguez,
Pedro Pablo**

Ministre des transports
et des télécommunications,
Chili

Fass, David

PDG,
Europe, Moyen-Orient
et Afrique,
Macquarie Group,
Australie

Flausch, Alain

Secrétaire général,
Union Internationale
des Transports Publics
(UITP)

Franz, Hans-Werner

PDG,
Transport Network
Berlin-Brandenburg (VBB),
Allemagne

Gerber, Peter

Membre du Conseil,
Lufthansa,
Allemagne

González Lalueza, Alberto

Directeur du développement
commercial des projets,
Cintra,
Espagne

Guiomard, Cathal

Commissaire,
Commission de la
réglementation aérienne,
Irlande

Gurría, Angel

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

Gustavsen, Terje Moe

PDG,
National Public Roads
Administration,
Norvège

Hagman, Carl-Johan

PDG, Transport maritime,
forage et navires
Stena Shipping AB,
Suède

Hammond, Stephen

Sous secrétaire d'État
parlementaire aux transports,
Royaume-Uni

Harouni, Karim

Ministre des transports,
Tunisie

Hendy, Peter

Commissaire,
Transport for London,
Royaume-Uni

Irigoyen, José Luis

Directeur,
Direction des transports,
de l'eau et des technologies
de communication,
Banque Mondiale

Jankowski, Maciej

Sous secrétaire d'État,
Ministère des transports,
de la construction et de
l'économie maritime,
Pologne

Jones, Glyn

Directeur général,
London Luton Airport,
Royaume-Uni

Jones, Monika

Journaliste, Deutsche Welle TV

Juhel, Marc

Directeur secteur transport,
Banque Mondiale

Jung, Burkhard

Maire de Leipzig,
Allemagne

Kelly, Alan

Ministre d'état des transports
Irlande

Kirchmann, Hanns- Karsten

PDG,
Toll Collect,
Allemagne

Kotil, Temel

PDG,
Turkish Airlines

Kyllönen, Merja

Ministre des transports,
Finlande

Kyte, Rachel

Vice présidente
Transports durables,
Banque Mondiale

Lancellotti, Paola

Secrétaire général,
Le Conseil des chargeurs
européens (ESC)

Lebel, Denis

Ministre des transports,
des infrastructures
et des communautés,
Transport Canada

Letteney, Robert

Vice secrétaire adjoint pour
l'aviation et les affaires
internationales
Department of Transportation,
États-Unis

Leuthard, Doris

Conseillère fédérale,
Département fédéral de
l'environnement,
du transport, de l'énergie
et de la communication,
Suisse

Loubinoux, Jean-Pierre

Directeur général,
Union Internationale
des Chemins de Fer

Lu, John

Président, Asian Shippers'
Council
(ASC)

May, Anthony

World Conference on Transport
Research Society
Emeritus Professor of Transport
Engineering
Université de Leeds,
Royaume-Uni

Melaniphy, Michael

PDG,
American Public Transport
Association,
États-Unis

Micklethwait, John

Éditeur en chef, The Economist,
Royaume-Uni

Mier y Teran, Carlos

Coordinateur des transports
de masse,
Banobras,
Mexique

Monteiro, Sergio

Secrétaire d'état des travaux
publics, des transports
et de la communication,
Portugal

Nemoto, Toshinori

Professeur d'économie,
Université de Hitotsubashi,
Japon

Nye, Bryan

PDG,
Australasian Railway
Association,
Australie

Oh, Jaehak

Vice président,
The Korea Transport Institute,
Corée

Ongering, Lidewijde

Directeur général
pour le transport et la mobilité,
Ministère de l'infrastructure
et de l'environnement,
Pays-Bas

Palko, Frantisek

Premier secrétaire d'état,
Ministère des transports,
de l'infrastructure
et du développement régional,
Slovaquie

Paquet, Jean-Eric

Chef de direction,
Réseau de mobilité européenne,
Commission européenne

Pedersen, Jon Gunnar

Directeur et cofondateur,
Arctic Securities,
Norvège

Portillo, Michael

Journaliste

Pronin, Dmitry

Chef du département Transports
et développement des
infrastructures routières,
Ville de Moscou,
Russie

Rabbah, Aziz

Ministre de l'équipement et des
transports,
Moroc

Raminhos Tomé, João

Conseiller technique adjoint,
Banque d'investissement
européenne

Ramsauer, Peter

Ministre fédéral des transports,
de la construction et du
développement urbain,
Allemagne

Raptopoulos, Andreas

Cofondateur et PDG,
Matternet,
États-Unis

Saltanov, Alexander

Vice président,
Russian Railways,
Russie

Scheuer, Andreas

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

Sen, Amartya

Professeur d'économie
et de philosophie,
Université d'Harvard,
États-Unis

Şener, Sani

PDG,
TAV Airports Holding Co.,
Turquie

Sokolov, Maksim

Ministre des transports,
Russie

Streiner, Scott

Sous-ministre adjoint
chargé de la politique,
Transport Canada

Sun, Jiakang

Vice président directeur,
COSCO,
Chine

Threlfall, Axel

Lead Anchor, Reuters TV

Tretheway, Mike

Économiste en chef
et Directeur en chef
de la stratégie,
InterVistas Consulting,
Canada

Viegas, José

Secrétaire général,
Forum International
des Transports

Washizu, Makoto

Président,
Japan International
Transport Institute (JITI),
Japon

Weisbrod, Glen

Président,
Economic Development
Research Group,
États-Unis

Weng, Mengyong

Vice ministre des transports,
Chine

Wetzel, Dave

Président,
Professional Land Reform
Group,
Royaume-Uni

Wolowiec, Aleksander

Membre du conseil,
PKP Polish Railway Lines,
Pologne

Woodhouse, Michael

Ministre associé des transports,
Nouvelle-Zélande

Yamaguchi, Katsuhiko

Directeur exécutif,
Relations internationales
& Développement commercial,
New Kansai International
Airport Company, Japon

Yeo, Hyung Koo

Vice ministre,
Transport,
Corée

Yıldırım, Binali

Ministre des transports
et de la télécommunication,
Turquie

Zhou, Jichang

Président,
China Communications
Construction Company
(CCCC), Chine

Publications sur le financement des transports



1. IRTAD: Road Safety
Annual Report 2013
540 pages;
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

2. Piétons : Sécurité, espace urbain et santé
116 pages;
OCDE, Paris, août 2012
€30
ISBN 978-92-821-0366-1

3. Motion Magazine
54 pages;
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
Gratuit

4. Ensemble pour la sécurité routière
Mise au point d'un cadre de référence international pour les fonctions de modification de l'accidentalité
132 pages;
OCDE, Paris, décembre 2012
€40
ISBN 978-92-821-0383-8

5. Une meilleure réglementation des partenariats public-privé d'infrastructures de transport
Table ronde 151
220 pages;
OCDE, Paris, mai 2013
€45
ISBN 978-92-821-0396-8

6. Usage de la voiture particulière : Les tendances à long terme
Table ronde 152
OCDE, Paris,
ISBN 978-92-821-0598-6
(à paraître)

7. Understanding the Value of Transport Infrastructure
Guidelines for macro-level measurement of spending and assets
44 pages;
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

8. Spending on Transport Infrastructure 1995-2011. Trends, Policies, Data
56 pages;
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

9. Asset Management for Sustainable Road Funding
Discussion Paper No 2013-13
24 pages,
FIT, Paris, avril 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

10. The Potential of Private Institutional Investors for the Financing of Transport Infrastructure
Discussion Paper No 2013-14
61 pages,
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

11. Airports in the Aviation Value Chain: Financing, Returns, Risk and Investment
Discussion Paper No 2013-15
30 pages,
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
PDF gratuit

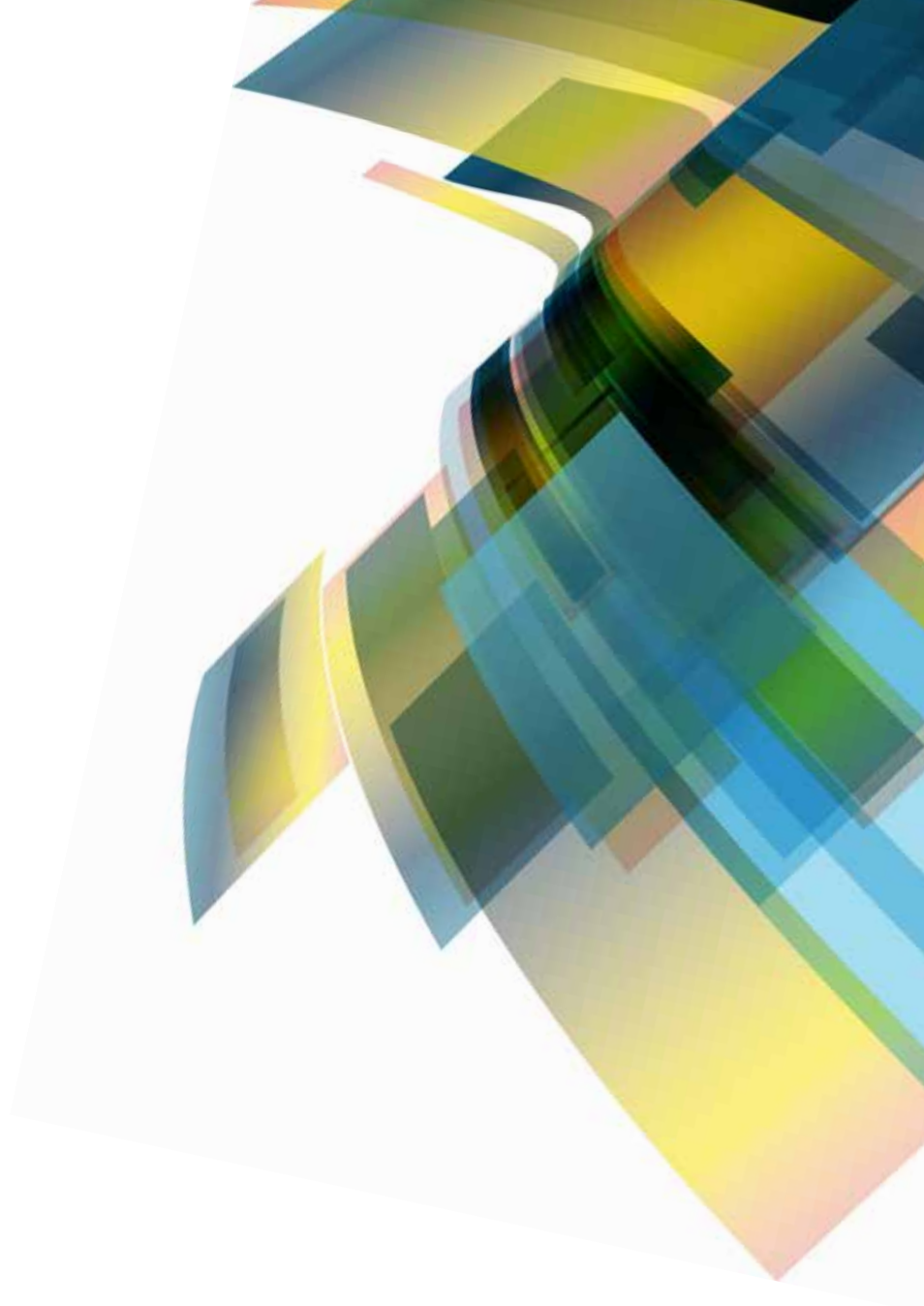
12. Key Transport Statistics
6 pages;
FIT, Paris, mai 2013
(en anglais uniquement)
Gratuit



Date à retenir

Des transports pour un monde qui change

21-23 mai 2014



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
