



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2009/3
17 décembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante et onzième session
Genève, 24-26 février 2009
Point 9 de l'ordre du jour provisoire

**ANALYSE DE LA SITUATION DES TRANSPORTS ET DES NOUVELLES
TENDANCES DANS LES PAYS MEMBRES DE LA COMMISSION
ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE**

Note du secrétariat

Introduction

1. À sa cinquante-cinquième session tenue en février 1993, le Comité des transports intérieurs a adopté son mandat qui prévoit notamment l'analyse des tendances et de l'économie des transports ainsi que des politiques des transports (ECE/TRANS/97, annexe 2).
2. À sa soixante-dixième session (19-21 février 2008), le Comité a pris note de l'analyse de la situation des transports et des nouvelles tendances concernant l'année 2007 (ECE/TRANS/200, par. 114). Le document ECE/TRANS/2009/3 donne une évaluation de la situation des transports dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) en 2008 et présente les nouvelles tendances ainsi que des projections. Il a été établi par le secrétariat à partir des données qui étaient disponibles au début du mois de décembre 2008.
3. Ce document décrit brièvement les principales tendances de l'activité économique et du secteur des transports intérieurs dans la région de la CEE, l'impact de la crise financière mondiale et de la fluctuation du prix du pétrole sur le secteur des transports et certaines mesures d'intervention prises par les pouvoirs publics. Les contributions nationales présentées par des États membres de la CEE sont consultables sur le site Web de la Division des transports à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/Welcome.html>.

I. TENDANCES DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET DU SECTEUR DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

4. L'aggravation de la crise financière et le resserrement des conditions de crédit se sont soldés par un ralentissement exceptionnel de l'activité économique dans toute la région de la CEE au cours du second semestre 2008. Les indicateurs composites avancés de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), ainsi que diverses mesures de la perception des entreprises et des consommateurs montrent que la croissance du PIB devrait être faible, voire négative en 2009 dans toutes les sous-régions de la CEE, à savoir l'Amérique du Nord, l'Europe occidentale, l'Europe du Sud-Est et l'Europe orientale (graphique 1). L'ampleur de la crise financière est illustrée par le fait qu'un certain nombre de pays de la CEE, dont le Bélarus, la Hongrie, l'Islande, la Lettonie et l'Ukraine ont engagé, au cours du dernier trimestre 2008, des négociations avec le Fonds monétaire international (FMI) afin d'obtenir un prêt.

5. Le développement de la production a marqué le pas dans les pays à revenu élevé d'Europe occidentale et d'Amérique du Nord qui représentent plus de la moitié du PIB mondial. Les projections des experts pour l'Amérique du Nord, la Grande-Bretagne et la zone euro vont d'un fléchissement en pente douce en forme de U à une dépression inégalée depuis les années 30, en passant par une récession prolongée en forme de L. Eu égard à l'ampleur du préjudice économique infligé au secteur bancaire par la prolifération et la complexité des produits dérivés adossés à des prêts hypothécaires et compte tenu des attentes des investisseurs, la stagnation économique pourrait bien se maintenir sur le moyen terme malgré les plans de sauvetage des pouvoirs publics qui ont injecté des fonds considérables dans de grandes institutions financières et malgré aussi le soutien exceptionnel apporté à certaines entreprises non financières «stratégiques» qui étaient menacées.

6. Les pays d'Europe centrale et d'Europe du Sud-Est ont connu un ralentissement de leur croissance en 2008 et le PIB semble avoir reculé dans deux États baltes¹. Les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) ont continué de dépasser d'autres sous-régions de la CEE, affichant un taux de croissance du PIB de 7 % et un taux de croissance du transport des marchandises de 4 % au cours des trois premiers trimestres 2008 par rapport à la même période de l'année précédente. Malgré une décélération au cours du dernier trimestre 2008, le taux de croissance en glissement annuel est resté positif dans tous les pays de l'EOCAC. Toutefois, dans cette même région, les projections pour 2009 indiquent un tassement de la demande dans le secteur des produits de base, y compris les matériaux de construction, l'acier et l'énergie. Les transports devraient suivre cette tendance.

7. Selon les statistiques disponibles, la croissance du transport des marchandises a marqué un ralentissement dans une plus large mesure que celle du PIB dans l'ensemble de la région de la CEE. Les caractéristiques de ce ralentissement varient selon les marchés et les modes de transport. Les données trimestrielles du Forum international des transports laissent entendre que le transport de marchandises par route a continué de croître dans la région de la CEE au cours du premier semestre 2008. Toutefois, les déplacements en voiture particulière et les livraisons

¹ Estonie et Lettonie.

d'essence ont-ils diminué pendant la même période². Il ressort des statistiques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) que, pendant le premier semestre 2008, le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en tonne-km, a diminué de 2 % en Europe occidentale (UE et AELE). En revanche, il a progressé de 6,6 % en Russie et de 1,9 % aux États-Unis, mais a stagné en Turquie³. Le trafic ferroviaire de voyageurs, mesuré en voyageurs-km, a augmenté pendant la même période en Europe occidentale, en Russie, en Turquie et aux États-Unis de 3,2 %, 1,4 %, 11,5 % et 1,9 % respectivement.

8. Les données disponibles les plus récentes du Bureau des statistiques de transport des États-Unis montrent que la situation s'est sensiblement détériorée au cours du troisième trimestre 2008 et que le volume des services de transport de marchandises et de voyageurs a fléchi au cours de l'année⁴. Les déplacements en voiture particulière ont diminué en raison du prix relativement élevé du carburant, alors que l'utilisation des transports publics a progressé⁵. Les données nationales disponibles indiquent une tendance analogue en Europe de l'Ouest⁶. Le trafic de marchandises dans la région de l'EOCAC a commencé à fortement reculer au cours du dernier trimestre 2008⁷.

9. Il ressort des statistiques de l'Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR) que le transport combiné route/rail a rapidement progressé en Europe en 2007, faisant un bond de 9 % par rapport à l'année précédente. La croissance de ce mode de transport a ralenti au cours des huit premiers mois de 2008 pour s'établir à 5,4 %⁸. La qualité du service ne

² Voir <http://www.internationaltransportforum.org/shorttermtrends/>.

³ Pour plus de détails, voir <http://www.uic.asso.fr/stats/spip.php?article2>.

⁴ Pour plus de détails, voir http://www.bts.gov/press_releases/2008/bts053_08/html/bts053_08.html#table_01.

⁵ Selon l'Administration fédérale des autoroutes des États-Unis, entre septembre 2007 et septembre 2008, soit le onzième mois d'affilée marqué par une diminution des trajets en voiture, les Américains ont moins utilisé leur voiture, et ce dans la proportion de 4,4 %, ce qui représente 10,7 milliards de véhicule miles parcourus en moins. <http://www.fhwa.dot.gov/pressroom/fhwa0824.htm>.

⁶ Par exemple, les chiffres provisoires communiqués par le Ministère britannique des transports fait apparaître un recul de 2,2 % de la circulation routière en général entre les troisièmes trimestres de 2007 et de 2008. Voir *Transport Statistics Bulletin – Road Traffic and Congestion in Great Britain: Quarter 3 2008*, <http://www.dft.gov.uk/162259/162469/221412/221546/224925/224965/368305/roadtraffgbq308.pdf>.

⁷ Selon les estimations de la Société de chemins de fer russe, le recul spectaculaire du transport des marchandises au cours des deux derniers mois et demi de 2008 devrait dépasser la hausse observée au cours des neuf mois et demi précédents. Voir *RZD-Partner*, RBC, 1^{er} décembre 2008.

⁸ Le transport accompagné a progressé de 13,4 % et le transport non accompagné de 4,2 %.

s'est que légèrement améliorée, puisque moins de 60 % des trains internationaux de transport combiné sont arrivés à l'heure⁹.

10. Le trafic de conteneurs sur les liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie a continué de se développer. Les envois conteneurisés internationaux par la Société de chemins de fer russe (RZD) ont dépassé pour la première fois 1 million d'équivalents 20 pieds (EVP) en 2007, soit une hausse de 33 % (en glissement annuel), se décomposant comme suit: 42 % pour les importations, 44 % pour les exportations et 14 % pour le trafic de transit. Sur la seule ligne transsibérienne le trafic de conteneurs a atteint 620 000 EVP en 2007, soit un bond phénoménal de 48 % (en glissement annuel). Sur les trois premiers trimestres 2008, le rythme de la croissance du trafic international de conteneurs sur les lignes de la Société de chemins de fer russe a fléchi pour s'établir à 9,6 %, ce qui témoigne d'un ralentissement des envois à destination et à partir de l'Union européenne.

II. QUESTIONS RELATIVES AU TRANSPORT ET MESURES D'INTERVENTION PRISES PAR LES POUVOIRS PUBLICS

A. L'impact de la crise financière mondiale

11. Les perspectives de croissance de l'économie mondiale se sont considérablement assombries l'année passée. Avec le ralentissement de l'activité économique à l'échelle de la planète, le prix des produits de base a commencé à fléchir et le chômage a marqué une tendance à la hausse. Le marché des actions est resté instable et les indicateurs de confiance des entreprises et des consommateurs se sont détériorés dans toutes les parties de la région de la CEE, alors même que les premiers effets de la crise financière avaient été relativement peu ressentis dans certains pays émergents à économie de marché de la CEE, en raison de leur moindre intégration dans l'économie mondiale. Le deuxième impact semble avoir été beaucoup plus sérieux, entraînant une réorientation du flux des capitaux et la cession inconsidérée de dettes et d'actions, signe d'une aversion croissante des investisseurs à l'égard du risque. De quelle manière les conditions défavorables du crédit et le recul des taux de croissance influenceront-ils sur les services de transport, la production de véhicules et l'investissement dans les infrastructures?

12. Les organisations internationales prévoient que le volume des échanges mondiaux fléchira ou stagnera en 2009 pour la première fois depuis 1982, ce qui témoigne notamment de l'absence sans précédent de facilités de crédit normalisées¹⁰. Le recul du commerce de marchandises devrait entraîner une réduction du flux des transports intérieurs. Tous les modes de transport ont pâti et continueront de pâtir du tassement de la demande de consommation et d'investissement. Les tarifs des transports maritimes internationaux ont rapidement chuté au cours du second semestre 2008 et devrait rester modérés en 2009, tandis que les quantités expédiées (vrac liquide et solide) continueront de fléchir.

⁹ Retards inférieurs à trente minutes.

¹⁰ Selon l'étude *Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2009* réalisée par l'ONU, les échanges mondiaux pourraient chuter d'un pourcentage allant jusqu'à 3 % en 2009. Pour plus de détails, voir http://www.un.org/esa/policy/wess/wesp2009files/wesp09es_fr.pdf.

13. Les ventes de véhicules à moteur ont plongé aux États-Unis et en Europe occidentale et se sont sensiblement contractées dans d'autres parties de la région de la CEE. Suite à l'approbation provisoire d'un soutien de l'État à l'industrie automobile américaine à l'automne 2008 (25 milliards de dollars de prêts garantis par l'État pour produire des voitures moins polluantes), les constructeurs automobiles européens ont demandé 40 milliards de dollars de prêts à faible taux d'intérêt à la Banque européenne d'investissement (BEI) pour les aider à mettre au point des véhicules répondant à des critères plus stricts en matière d'émissions de CO₂. Les constructeurs automobiles tant américains qu'européens ont également demandé que leurs organes financiers puissent avoir accès aux plans de recapitalisation des banques. Dans le secteur des transports maritimes, suite à l'effondrement des tarifs, les armateurs ont réduit leurs pertes au minimum en annulant un certain nombre de commandes, notamment de navires transporteurs de vrac solide¹¹.

14. Les effets psychologiques préjudiciables de la crise financière devraient réduire l'offre de fonds pour les projets d'infrastructure à financement privé, en particulier en Europe orientale. Par exemple, dans le cadre du programme fédéral de développement du système de transport de la Russie (2010-2015), plus de 50 % des fonds nécessaires devaient être dégagés de sources non budgétaires. Toutefois, dans le sillage de la crise financière mondiale, il est peu probable que des investisseurs privés s'engagent dans des opérations jugées hasardeuses. Dans le même temps, la Banque de développement russe (VEB) qui devait investir massivement dans des projets de création d'infrastructures de transport a dû réorienter l'essentiel de son activité en faveur du refinancement de la dette extérieure de grandes sociétés nationales, notamment de producteurs d'aluminium et d'énergie.

15. À court terme, la principale question est de déterminer comment protéger l'investissement dans les infrastructures, en particulier dans les pays dont la situation budgétaire est précaire. En général, les réductions de dépenses dans les infrastructures publiques font suite à une aggravation de la situation budgétaire, alors que les dépenses courantes et l'emploi se maintiennent. Ce schéma risque de menacer l'investissement dans les infrastructures de transport à l'appui du développement, en particulier dans les pays émergents à économie de marché de la CEE. Certains de ces pays s'en remettent à l'aide publique au développement qui pourrait bien s'accroître afin de neutraliser l'impact préjudiciable du ralentissement de la croissance sur l'investissement¹².

16. À moyen terme, les dépenses en infrastructures de transport pourraient bien de nouveau progresser. Suite aux opérations financières massives visant à recapitaliser les banques et assureurs stratégiques, les conditions du crédit sont restées rigoureuses. Pour éviter la trappe monétaire¹³, il faut renforcer les politiques de l'argent à bon marché par une forte relance

¹¹ Voir le *Financial Times*, 10 novembre 2008, p. 15.

¹² Pour plus de détails, voir «La crise financière mondiale: riposter aujourd'hui pour assurer l'avenir», Banque mondiale, 15 novembre 2008, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/ACCUEILEXTN/NEWSFRENCH/0,,contentMDK:21980092~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:1074931,00.html>.

¹³ On entend par trappe monétaire une situation dans laquelle la politique monétaire devient inefficace lorsque la demande d'argent reste stagnante avec de faible taux d'intérêt. Ce cas a été largement étudié par Keynes dans sa *Théorie générale* qui présente également des arguments

budgétaire afin de favoriser la demande de biens et de services. Cet objectif pourrait être atteint grâce à la mise en place de grands programmes d'infrastructures publiques qui profiteraient à l'économie tout entière en réduisant, dans les réseaux de transport intérieurs, les goulets d'étranglement chroniques qui pénalisent le trafic.

17. Un certain nombre de pays, dont l'Allemagne, les États-Unis et la France, ont déjà adopté ou devraient adopter prochainement des plans de relance budgétaire relativement modestes pour surmonter le problème de la trappe monétaire. Ces plans de dépenses prévoient d'accélérer dans une certaine mesure l'investissement public projeté dans les infrastructures de transport (par exemple les routes et les voies ferrées) et envisagent de nouvelles mises de fonds¹⁴. En cas de récession prolongée, les investissements dans les infrastructures de transport pourraient être de nouveau majorés dans le cadre de politiques budgétaires plus expansionnistes. Compte tenu des délais nécessaires à la mise en œuvre des programmes de travaux publics, les dépenses en infrastructures de transport pourraient se redresser au cours du second semestre 2009 et en 2010.

18. Dans les États membres postcommunistes de l'UE, de l'EOCAC et de l'Europe du Sud-Est, les dépenses en infrastructures de transport au titre des budgets publics seront complétées par des prêts et des prises de participation de la part d'institutions financières internationales. Les futurs projets sous dossier de la Banque mondiale et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) comprennent une trentaine de projets relatifs au transport pour les deux ou trois prochaines années, d'une valeur de 8 milliards de dollars. En outre, ces deux institutions ont annoncé pour 2009 des investissements supplémentaires dans les infrastructures en vue d'alléger l'impact du resserrement du crédit.

19. À long terme, le scepticisme naissant et généralisé auquel donnent lieu les marchés compétitifs en termes d'avantages et d'efficacité risque d'influer sur la forme et la prestation des services de transport. Si une stricte réglementation et même un contrôle de l'État pendant une période limitée pourraient bien être souhaitables dans le secteur financier pour empêcher qu'il ne soit porté un préjudice excessif au crédit et aux biens immobiliers, l'on ne retrouve pas dans le secteur des services de transport et des industries productrices de biens d'arguments aussi convaincants en faveur d'une plus stricte réglementation et d'une intervention de l'État. Néanmoins, d'importants revirements de l'opinion ont été observés et ils pourraient donner corps à des politiques propices à une intervention dans le secteur des transports et dans d'autres secteurs clefs de l'économie¹⁵.

logiques en faveur de l'application de politiques budgétaires expansionnistes pour surmonter le problème de la trappe monétaire.

¹⁴ Dans le cas de l'Allemagne, les nouvelles dépenses d'investissement dans les infrastructures de transport pour l'exercice 2009-2010 s'élèvent à 2 milliards d'euros. *Central European Weekly*, 5 novembre 2008, p. 2.

¹⁵ Par exemple, un récent sondage d'opinion laisse entendre qu'une grande majorité d'électeurs allemands seraient favorables à la nationalisation des transports, de l'énergie et du secteur financier (*Financial Times*, 29 octobre 2009). Un sondage d'opinion réalisé aux États-Unis a fait apparaître un net recul de l'appui du public au libre-échange et donc à la mondialisation.

B. Effets de l'instabilité du prix des combustibles et des carburants

20. Les cours du pétrole ont atteint un sommet historique en juin 2008 avant d'amorcer un recul suite à l'évolution des conditions de l'offre et de la demande, lorsque la perspective d'un ralentissement majeur de l'économie ou d'une récession a commencé à se généraliser (graphique 2). Alors que la production d'un nouveau gisement de pétrole en Arabie saoudite avait gonflé l'offre mondiale, la demande a commencé à diminuer, du fait de la réaction des consommateurs face à la flambée des prix. Confrontés au prix sans précédent de l'essence et du diesel à la pompe, les conducteurs américains et européens ont commencé à acheter moins de carburant, à privilégier les automobiles à plus haut rendement énergétique, à moins conduire et à utiliser plus souvent les moyens de transport public. Reste à voir si ces changements de comportement seront temporaires ou permanents.

21. Malgré la récente instabilité des prix, les *Perspectives énergétiques mondiales 2008* de l'Agence internationale de l'énergie, qui font autorité, laissent entendre que le prix du pétrole brut à l'importation s'établira en moyenne à 100 dollars le baril (en dollars constants de 2007) jusqu'en 2015 puis augmentera pour passer à 120 dollars d'ici à 2030. Le prix élevé du pétrole a des incidences majeures sur de nombreux secteurs industriels, notamment celui des transports en raison de sa dépendance à l'égard des produits pétroliers. Dans la plupart des pays de la CEE, les produits pétroliers sont soumis à des taxes indirectes spécifiques ainsi qu'à des taxes à la valeur ajoutée (TVA). Les taxes indirectes spécifiques sont habituellement fixées en montants absolus par unité de combustible ou de carburant, alors que la TVA est un droit *ad valorem*. Même si les effets de revenu et de substitution se traduisent par une réduction de la demande de combustible et de carburant lorsque le prix du pétrole est élevé, l'accroissement des recettes de TVA tend en général à compenser de façon excessive les pertes dues au tassement de la demande, d'où une hausse des rentrées fiscales. C'est pourquoi le secteur du transport routier met souvent en cause l'utilisation de ces recettes exceptionnelles, faisant valoir que l'excédent perçu devrait être restitué à ceux qui l'ont versé ou investi à leur profit, par exemple pour développer ou entretenir le réseau de transport routier.

22. C'est à l'État qu'il appartient de décider de la redistribution ou de l'emploi de ces recettes supplémentaires. Dans l'idéal, les autorités devraient les utiliser pour améliorer le bien-être de la société. La question de savoir s'il convient de le faire par une augmentation des dépenses, des allègements d'impôts ou une réduction de la dette publique ne peut être déterminée qu'au cas par cas. Si l'on prend en considération les externalités des transports, en particulier des transports routiers, on peut faire valoir que l'accroissement des rentrées fiscales imputable à une majoration du prix du pétrole constitue une première étape – involontaire du point de vue de la politique des pouvoirs publics – vers leur internalisation, laquelle serait souhaitable au regard de l'efficacité.

23. Compte tenu du coût actuel des transports et de l'écart des salaires, la minimisation des coûts entraîne parfois des comportements économiques paradoxaux. Un exemple souvent cité par les écologistes est le transport de crevettes par camion de Scandinavie au Maroc dans le seul but de les faire décortiquer par une main-d'œuvre bon marché avant de les réexpédier. Le coût du carburant n'est pas le seul facteur qui sous-tend une telle pratique (les écarts de salaires et les disparités fiscales jouent également un rôle majeur). En tout état de cause, les coûts réels de santé et d'environnement générés par ces opérations de transport ne sont pas entièrement assumés par les sociétés qui mènent ces opérations. Quelques pays ont déjà essayé d'internaliser certaines externalités en s'appuyant sur des régimes fiscaux plus souples. Un bon exemple en est

la Suisse qui a introduit en 2001 une taxe sur les véhicules utilitaires lourds, laquelle est calculée sur la base de critères de distance, de poids et d'émissions.

24. Le renchérissement du prix des combustibles a de multiples effets sur la chaîne logistique, notamment un accroissement de l'utilisation des transports combinés ou une modification de la gestion des stocks. Il n'existe pas encore de solution de remplacement viable au diesel pour le transport routier et les autres modes de transport n'offrent que des possibilités de substitution limitées. Le camionnage présente un avantage comparatif considérable en termes de rapidité et de flexibilité. Les trains et les bateaux de navigation intérieure ne conviennent pas au transport de porte-à-porte mais pourraient jouer un rôle croissant dans le transport sur de longues distances, si le passage au transport intermodal induit par le prix relativement élevé des carburants devait se confirmer.

25. Les constructeurs automobiles mettent au point des véhicules utilisant de nouvelles sources d'énergie, ce qui pourrait réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et améliorer la qualité de l'air, en particulier en zone urbaine. Des voitures particulières à moteur hybride, de nature à améliorer la qualité de l'air et le rendement énergétique, ont été mises en circulation sur les marchés les plus développés. Les moteurs hybrides ont démontré leur efficacité pour les véhicules d'une certaine taille. S'agissant des poids lourds, les innovations technologiques ont permis de mettre au point des moteurs diesel moins polluants. Les véhicules à moteur diesel consomment environ 30 % de moins de carburant que des véhicules comparables fonctionnant à l'essence¹⁶. La nouvelle génération de moteurs diesel, qui est apparue fin 2006, émettra moins de particules que les modèles précédents. Parmi les nouvelles technologies propres, il convient également de citer l'hydrogène et les piles à combustible qui devraient contribuer à réduire les émissions de gaz polluants et de CO₂.

26. Un nombre croissant d'observateurs a fait valoir que le prix élevé des carburants inverserait à la longue le processus de mondialisation en augmentant le coût des transports par navires porte-conteneurs entre l'Asie de l'Est et les points finals de destination en Europe et en Amérique du Nord¹⁷. D'où un encouragement pour les fabricants américains et européens à faire fond de plus en plus sur des usines moins éloignées que celles de leurs fournisseurs asiatiques. Mais même à supposer que le récent recul du prix du brut, en dessous de 50 dollars le baril, puisse se maintenir, les économies d'échelle associées au transport par conteneur risquent d'être largement épuisées aux États-Unis et il est peu probable qu'il soit possible de réaliser d'importants gains de productivité, sauf à développer sensiblement les liaisons entre les ports

¹⁶ En revanche, le prix relativement modique du diesel par rapport à l'essence dans la plupart des pays de la CEE incite les propriétaires de véhicules à moteur diesel à conduire davantage. Cet effet indésirable (du point de vue social) pourrait être écarté en rééquilibrant les prix relatifs du diesel et de l'essence à la pompe moyennant le prélèvement de taxes indirectes spécifiques comme, par exemple, au Royaume-Uni et en Suisse.

¹⁷ Pour de plus amples informations sur cet argument et pour plus de références, voir: «Port Competition and Hinterland Connections: Summary and Conclusions», p. 14. *Document de référence du Centre conjoint OCDE/FIT de recherche sur les transports*, n° 2008-19, octobre 2008 <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200819.pdf>.

maritimes et leur arrière-pays, moyennant des investissements massifs¹⁸. La situation en Europe est à peu près la même, même s'il existe, du moins dans le principe, davantage de possibilités d'améliorer l'efficacité des transports dans l'arrière-pays grâce à la création d'un système de transport ferroviaire compétitif, y compris sur le «dernier kilomètre» qui donne accès aux terminaux à conteneurs.

27. Des réseaux de transport ferroviaire compétitifs ont vu le jour dans certaines parties d'Europe occidentale suite à la mise en œuvre inégale du premier programme ferroviaire de la Commission européenne. Un certain nombre de pays membres de la CEE ont également continué d'appliquer des mesures nationales pour promouvoir le transport combiné¹⁹. Certains pays ont continué d'employer des mesures discriminatoires pour faire en sorte que les chargeurs privilégient leurs ports. Si cela peut s'expliquer du point de vue géopolitique, les préférences nationales ne sont pas en général de nature à améliorer l'efficacité de la chaîne logistique.

III. CONCLUSIONS

28. La récession de longue durée à laquelle on s'attend dans les grandes économies de la région de la CEE aura divers effets sur le secteur des transports. La croissance des services de transport reculera et suivra dans l'ensemble les tendances du PIB. Le transport de marchandises subira le contrecoup du fléchissement ou de la stagnation prévisible des échanges commerciaux. Le trafic de voyageurs s'orientera vers les modes de transport publics, à condition qu'il en existe. L'industrie automobile sera durement frappée par la chute de la demande des consommateurs et des entreprises. Les investissements dans les infrastructures de transport pourraient être accélérés par les pouvoirs publics qui pourraient utiliser les programmes de travaux publics pour stimuler la demande globale et par là même surmonter le problème de la trappe monétaire.

29. Le prix élevé du pétrole profite à ceux qui perçoivent des recettes d'exportation dans les pays producteurs ainsi qu'aux compagnies pétrolières. S'agissant des pays importateurs de pétrole, il n'y a aucune raison de traiter les recettes supplémentaires de TVA dégagées de l'augmentation de ce combustible différemment des autres recettes fiscales. Le meilleur usage des recettes fiscales est celui qui produit un effet optimal sur l'ensemble de l'économie, ce qui ne signifie pas nécessairement que les principaux contribuables doivent s'attendre à une compensation directe. Si l'on ne trouve pas de produit de substitution au diesel, le prix élevé du carburant devrait inciter à remplacer la route par le rail ou par les voies fluviales sur les longues distances.

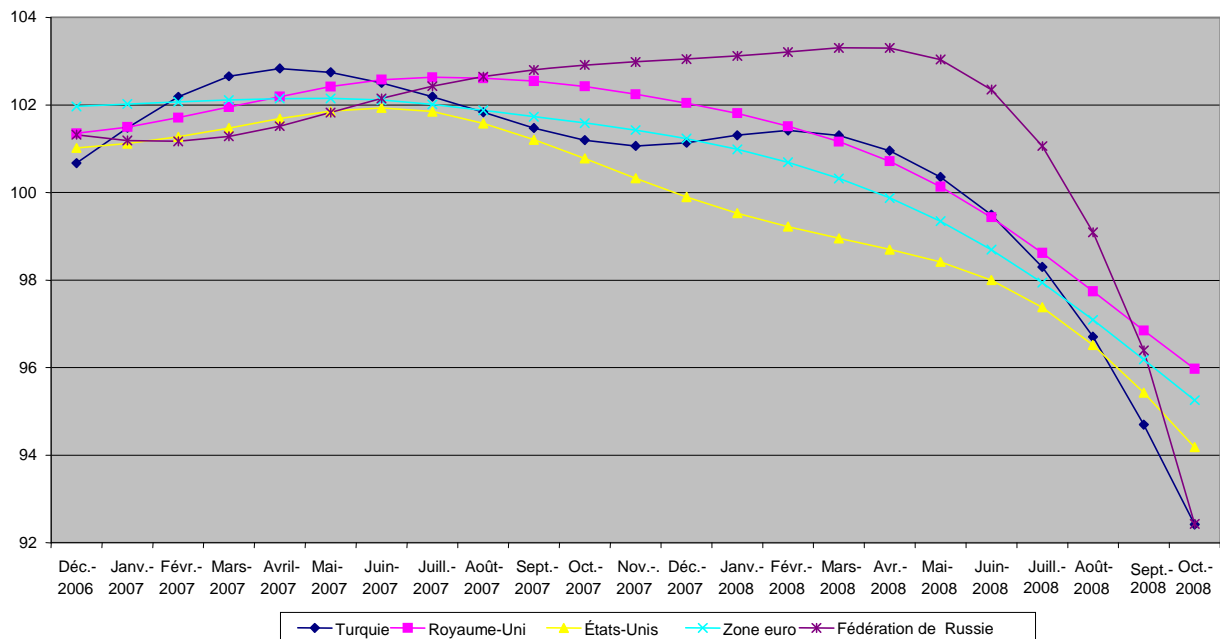
30. La fin proche des économies d'échelle dans le transport maritime intercontinental par conteneurs et le manque de capacités et/ou l'absence de concurrence dans les liaisons avec l'arrière-pays pourraient entraîner certains retournements de tendance en matière de mondialisation qui s'exprimeraient par une relocalisation de la production des usines de l'Asie

¹⁸ Voir M. Levinson, «Freight Pain: The Rise and Fall of Globalization». *Foreign Affairs*, vol. 87, n° 6, novembre-décembre 2008.

¹⁹ Pour plus de détails concernant 12 pays membres de la CEE, voir le document ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et les additifs 1 à 6, <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-official-docs/24docs.html>.

de l'Est à celles de l'Amérique du Nord et de l'Europe orientale. Le raccourcissement des chaînes logistiques qui s'ensuivrait aurait probablement des effets bénéfiques sur l'environnement.

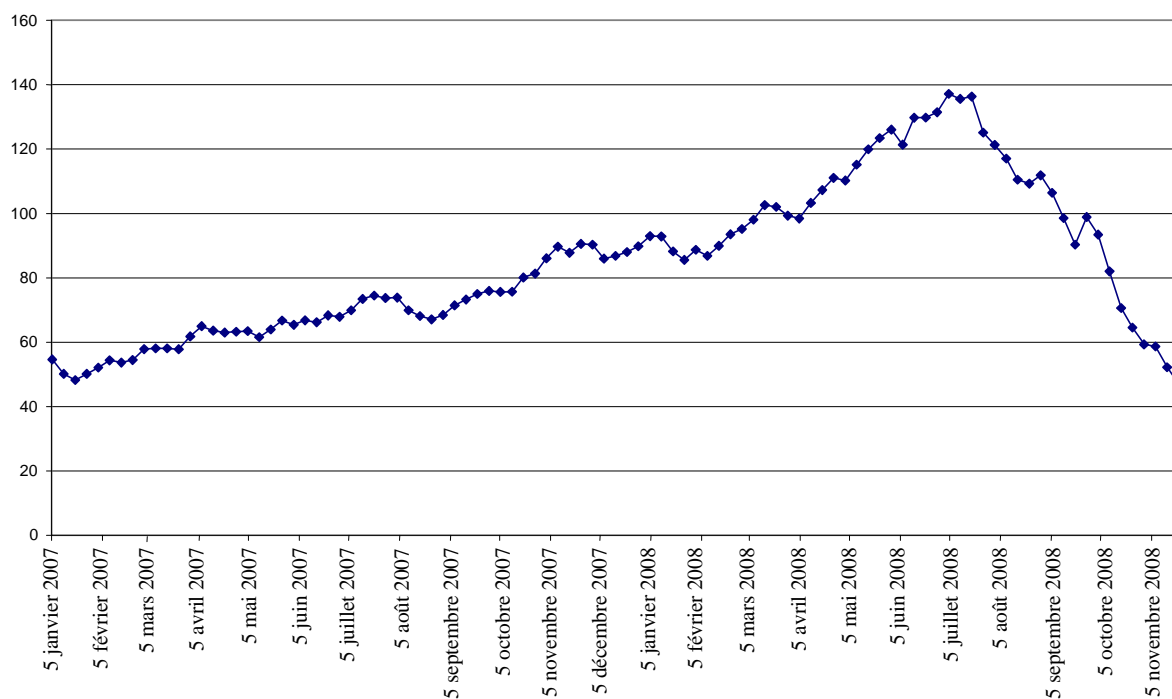
**Graphique 1. Indicateurs composites avancés
Décembre 2006 - octobre 2008**



Note: Moyenne de longue période = 100.

Source: OCDE < http://stats.oecd.org/wbos/Index.aspx?datasetcode=MEI_CLI >.

**Graphique 2. Prix du pétrole brut importé (\$ par baril)
5 janvier 2007 - 21 novembre 2008**



Note: Prix FAB hebdomadaire du disponible pour tous les pays, pondéré en fonction du volume estimatif des exportations.

Source: Energy Information Administration, Official Energy Statistics, Gouvernement des États-Unis
< http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_pri_wco_k_w.htm >.
