



La crise et les transports :

la fable du chêne et du roseau ?

L'Université de Paris I PANTHEON-SORBONNE organise chaque année - depuis trente ans ! -, au profit de la promotion sortante du Master professionnel (et ex –DESS) Transports Internationaux, un **colloque de fin d'année**. Les étudiants de la promotion y rapportent les conclusions d'un travail de recherche collective qu'ils ont assuré pendant l'année universitaire. Pour l'année 2008/2009, la recherche a porté sur **la crise et les transports**.

Compte tenu de l'étendue potentielle du sujet et des différences entre les modes de transport, les recherches ont été réparties entre trois groupes de travail, se focalisant chacun sur un mode précis (Aérien, Maritime, Terrestre).

Pour amorcer la discussion de la table ronde, la promotion 2009 du Master 2 Transports Internationaux a dressé les principaux constats suivants :

- La crise actuelle semble manifester une grande proximité avec celle de 1929, par son ampleur et ses déterminants. Dans les transports, le contexte a pourtant changé : en 1929, les modes dominants (ferroviaire, maritime et, dans une moindre mesure, fluvial) subissaient de plein fouet la concurrence de nouveaux modes de transport (la route et l'aérien). C'est dans ce contexte que s'est imposée à l'époque l'idée d'une politique de coordination des transports. Dans la crise actuelle, le choc concurrentiel est moins inter-modal qu'intra-modal. Surtout, l'environnement ajoute à la crise une dimension écologique inédite. La relance de la croissance ne peut plus être le seul moyen de sortie de crise.
- Une dimension spéculative affecte désormais le transport, en particulier le transport maritime de marchandises. Elle explique la coïncidence de l'essor des commandes de navire avec la bulle immobilière et financière que l'on connaît depuis 2002. La spéculation s'est en effet exercée sur les matières premières, affectant par là les trafics maritimes, et par ricochet, le marché (neuf et occasion) des vecteurs de transport.

Cette dimension spéculative a engendré un environnement économique de plus en plus instable pour les armateurs, renforcé par les fluctuations des soutes. Un tel environnement ne peut engendrer que des cycles d'activité d'une amplitude croissante, là où un banquier et un armateur ont besoins de visibilité et de stabilité de long terme pour financer des actifs de transports extrêmement coûteux. Si les acteurs du secteur ont mis en place des stratégies pour s'en protéger (single-ship companies, concentration dans la ligne régulière, ...), la crise actuelle en signale clairement les limites.

- Comme dans le maritime, tous les modes de transport connaissent une superposition d'une dynamique interne à chaque sous-secteur avec la crise actuelle. La question de savoir comment la crise affecte ces dynamiques sectorielles est cruciale pour leur évolution future. Une dynamique sectorielle en phase de croissance n'a en effet aucune raison de conserver les mêmes caractéristiques en phase de récession. Les étudiants montrent, dans leur mémoire de recherche, que si la crise accélère les processus de concentration dans l'overseas, il n'en va pas forcément de même dans le terrestre en Europe. La crise produit donc des effets différenciés selon les sous-secteurs du transport.
- Les mémoires de recherche des étudiants convergent pour souligner le rétrécissement drastique des marges de manœuvres – et donc les latitudes pour concevoir et mettre en œuvre des actions stratégiques - des acteurs du transport. Cela étant, contrairement aux secteurs industriels, les activités de services ont une souplesse supplémentaire que ne manquent pas d'exploiter les entreprises de transport. Souplesse dans les moyens mobilisés pour réaliser un service de transport, souplesse dans la définition même de ces services, souplesse dans leur fréquence, souplesse dans le périmètre de leur activité... A défaut de stratégie, les acteurs ploient pour mieux résister à la crise, tout comme dans la fable « le chêne et le roseau ».