

ANALYSE

Le fret ferroviaire en Allemagne : du redressement à la stratégie continentale

Depuis plus d'un siècle, les chemins de fer étaient organisés dans chacun des pays de l'Union européenne sous la forme d'un monopole public intégré. Au début des années 1990, l'Allemagne s'est distinguée en se lançant dans un processus de réformes successives. Depuis, la Deutsche Bahn (DB) est devenue le leader européen du fret ferroviaire dans le domaine de la logistique et de la mobilité avec, de surcroît, des ambitions mondiales. Cette note se propose d'analyser les principaux facteurs de cette réussite : l'ouverture à la concurrence voulue par la Commission européenne, l'évaluation de la performance du « système » ferroviaire (productivité, qualité de service, réactivité, etc.) mais aussi des particularités propres à l'Allemagne.

Le marché ferroviaire allemand de fret connaît un fort développement, passant de 95,4 milliards de tonnes-kilomètres (tk) en 2005 à 107 milliards en 2006 puis à 114 milliards en 2007. Il représente 17 % de parts de marché dans le transport de marchandises, contre 12 % en France. L'opérateur historique, Railion, avec 88 milliards de tk en 2006, détient 84,5 % du marché du transport ferroviaire. Comparativement, en 2006, Fret SNCF a réalisé 41 milliards de tk.

Dans un contexte de libéralisation du fret ferroviaire initié par la Commission européenne, l'Allemagne s'est engagée dans des réformes successives. Parallèlement, elle a conduit une politique d'implantation au niveau européen, qui fait d'elle un leader. En contrepartie, l'opérateur historique subit la concurrence des entreprises ferroviaires privées qui se développent en Allemagne.

Le contexte européen de libéralisation du fret

Les mesures européennes favorisant la libéralisation

Afin notamment d'enrayer le déclin du transport ferroviaire, constaté partout en Europe, l'Union européenne a mené depuis le début des années 1990 une politique de libéralisation progressive, qui visait à développer la concurrence interne en autorisant l'entrée de nouveaux opérateurs.

Introduit par la directive 91-440, relative au développement des chemins de fer communautaires, le premier changement concerne la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, *a minima* sur le plan comptable. Tous les États membres se sont conformés à cette obligation, à divers degrés, en réalisant une séparation :

- comptable (Autriche, Belgique, Grèce, Irlande, Luxembourg) ;
- organisationnelle, en créant des unités autonomes, voire des filiales au sein d'une holding (Allemagne, Italie, Suisse) ;
- institutionnelle, en créant deux entités indépendantes du point de vue comptable mais aussi juridique ; le propriétaire des infrastructures étant soit public (Danemark, Espagne, Finlande, France, Pays-Bas, Portugal, Suède), soit privé (Royaume-Uni).

La mesure la plus importante de la directive 2001-12, « premier paquet ferroviaire », concerne l'élargissement des droits d'accès au réseau. Elle autorise, sous certaines conditions, l'accès aux lignes du réseau ferré national faisant partie du Réseau trans-européen du fret ferroviaire (RTEFF) aux entreprises voulant effectuer des services de fret internationaux.

Adopté le 29 avril 2004, le « deuxième paquet ferroviaire » stipule notamment que les entreprises ferroviaires doivent avoir accès, au plus tard le 1^{er} janvier 2006, à l'ensemble du réseau ferré (et plus seulement au RTEFF), pour les services de fret international, et au plus tard le 1^{er} janvier 2007, pour exploiter tout type de fret ferroviaire, national ou international.

Une libéralisation plus ou moins rapide

La traduction des directives européennes a été très différente selon les pays. Certains ont devancé la libéralisation, d'autres ont strictement appliqué le minimum communautaire :

- **la Suède** a commencé à libéraliser son système ferroviaire dès le début des années 1990. Aujourd'hui, les opérateurs privés y sont solidement implantés ;
- **la Grande-Bretagne** a privatisé le transport ferroviaire dès 1996. La part de marché du fret ferroviaire est passée de 8 % en 1996 à 11,5 % en 2005. Toutefois, le trafic a été soutenu par les pouvoirs publics (aides, subventions et réduction des péages d'accès au réseau fret de 50 %) ;
- **en France**, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire n'a débuté que le 31 mars 2006. La part en tk des nouveaux entrants s'élève, pour 2007, à 7,6 %. Depuis 2005, le trafic de fret SNCF s'est stabilisé à près de 41 milliards de tk. En 2007, la SNCF a entrepris la modernisation du fret selon quatre axes : le haut débit ferroviaire, le développement européen, l'intégration industrielle et le gain en souplesse et en compétitivité.

Une avancée plus rapide de l'Allemagne avec la concurrence intra-modale

En Allemagne, le marché ferroviaire est ouvert depuis 1994, mais la concurrence n'est apparue qu'au début des années 2000. La libéralisation s'est accompagnée d'une croissance générale de ce marché, point souvent souligné par la Commission européenne.

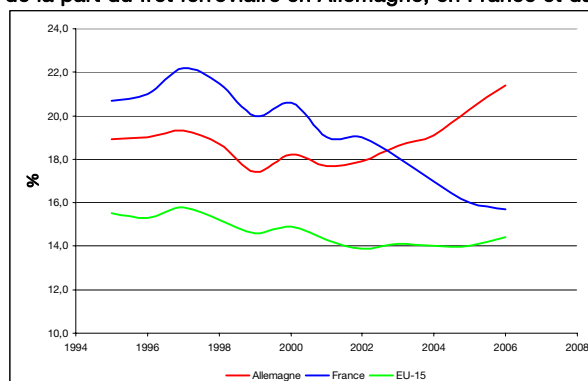
Aujourd'hui, 300 entreprises ferroviaires (EF) privées opèrent dans le transport de marchandises. Il existe deux types d'EF privées : les EF développant leur propre plan de transport et les EF intervenant sur des opérations terminales (Short-Liners), coopérant le plus souvent avec Railion. En fait, sur les 300 EF, seules 45 à 50 sont actives : sept seulement, concurrentes entre elles, ont développé un maillage national et représentent 80 % des tk des EF privées. Une quarantaine sont implantées régionalement, voire localement (ports, grands sites industriels). La libéralisation a ainsi permis aux acteurs du monde maritime de s'impliquer dans le transport ferroviaire.

Les sept EF privées en concurrence directe avec Railion sont Rail4Chem/Veolia, HGK, MWB, ITL, CTL Deutschland, TX Logistik, SBB Cargo Deutschland. À la suite de l'acquisition de Rail4Chem par Veolia, le 20 février 2008, le nouveau groupe constitue la première EF privée en Allemagne mais aussi en Europe, avec un chiffre d'affaires global d'environ 200 millions d'euros (dont 150 millions en Allemagne).

L'activité de l'ensemble des EF opérant sur le territoire allemand a atteint 114 milliards de tk en 2007, leur part de marché en tk s'élevant à 17 %. Avec l'intensification de la concurrence intra-modale ces dernières années, la part de marché de Railion a diminué de 90 % à 83 % entre 2005 et 2007. Une reconcentration du secteur débute tout juste avec le rapprochement de certaines EF, le nombre d'EF privées ayant atteint son maximum en 2005-2006.

En ce qui concerne les opérateurs historiques européens, seule la SBB (Suisse) est implantée en Allemagne. En janvier 2008, Fret SNCF a demandé son certificat de sécurité pour y circuler.

Évolution de la part du fret ferroviaire en Allemagne, en France et dans l'UE-15¹



Source : Eurostat

¹ Par rapport aux chiffres cités dans le texte, nous constatons un écart d'environ 4 points, s'expliquant par une différence de périmètres : les données du graphique ne prennent en compte que la route, le ferroviaire et la navigation intérieure, alors que dans cette note, nous considérons également les oléoducs, le transport maritime et aérien.

Si l'évolution du fret ferroviaire outre-Rhin est incontestablement liée aux décisions européennes mises en œuvre depuis 1990, deux caractéristiques soulignent la particularité allemande :

- la part du ferroviaire exploitée par le privé y est plus importante que les autres pays européens ;
- le fret ferroviaire allemand, contrairement au reste de l'Europe, connaît une forte croissance depuis 2005.

Au-delà du contexte européen, qui a facilité l'ouverture à la concurrence, il faut donc chercher à expliquer cette particularité à partir de l'histoire allemande récente, au cours de laquelle la réunification a précipité la réforme de la Deutsche Bahn (DB) en 1994.

Après 14 ans de réformes, la Deutsche Bahn est bénéficiaire depuis 2004

Plusieurs facteurs propres à l'Allemagne sont venus depuis 1994 motiver la réforme du fret ferroviaire :

- **financiers** : la dette de la Deutsche Bahn (chemins de fer de l'ex-Allemagne de l'Ouest) et de la Deutsche Reichsbahn (chemins de fer de l'ex-Allemagne de l'Est) avait atteint 34,2 milliards d'euros en 1993 ;
- **économiques** : pour le transport de marchandises, l'entreprise ferroviaire s'était surtout développée dans des produits de niche ;
- **écologiques** : il s'agissait de favoriser le ferroviaire par rapport à la route.

La réunification, avec l'obligation de réintégrer les chemins de fer de l'Est, a créé une fenêtre d'opportunité pour engager les réformes. Dès 1989, le ministère des transports allemand a nommé une commission d'experts, de représentants du secteur et d'acteurs issus du monde privé, chargée de réfléchir à l'avenir des chemins de fer de l'ex-Allemagne de l'Ouest². Avec le traité d'unification du 18 mai 1990, l'État devient propriétaire de la Deutsche Reichsbahn (DR). La commission de réflexion voit donc son champ élargi aux deux réseaux. En décembre 1991, elle dresse les constats suivants : les parts de marché de la DR, après la fin de la régulation³ des transports, s'écroulent depuis la réunification (diminution de 40 %), et les deux compagnies, si elles avaient été privées, seraient en faillite. En bref, « *sans assainissement profond, il n'y a pas d'espoir de stabilisation pour les deux chemins de fer. Si la situation actuelle persiste, ils afficheront dans les dix ans à venir des pertes de l'ordre de 136 milliards d'euros* ». Étant donné la croissance des déficits publics⁴, l'État allemand n'était pas capable de financer la reconstruction des secteurs des chemins de fer ni celui des télécommunications de l'ex-Allemagne de l'Est⁵. Une loi est donc adoptée, le 27 décembre 1993, sur la réorganisation des chemins de fer. Un an plus tard, la « Deutsche Bundesbahn » et la « Deutsche Reichsbahn » fusionnaient pour devenir la Deutsche Bahn AG.

La création d'un organisme pour gérer le cas spécifique des fonctionnaires et les dettes de la Deutsche Bahn

Pour gérer les dettes, l'immobilier non ferroviaire (tel que les logements pour les cheminots) et les salaires et retraites des fonctionnaires (aujourd'hui 50 000 sur un total de 229 000 salariés), l'État a créé le « BundesEisenbahnVermögen »⁶ (BEV), organisme de droit public. **Le BEV a incorporé les dettes des deux sociétés pour que la DB puisse commencer à opérer dans de bonnes conditions économiques face aux autres entreprises ferroviaires et aux entreprises privées. En 1999, ces dettes ont été finalement intégrées à la dette de l'État.**

Tous les cheminots qui avaient le statut de fonctionnaire l'ont conservé. Mais, depuis 1994, les personnels embauchés par la DB AG ne sont plus fonctionnaires et percevaient un salaire inférieur (de 10 % en 1994) à celui de leurs prédécesseurs. Le BEV rétribue les fonctionnaires conformément à la grille salariale de la fonction publique, mais la DB rembourse le BEV seulement sur la base de la grille salariale, inférieure, définie dans la convention collective de la DB. **La mise à disposition des fonctionnaires se fait à perte pour le BEV : en 2006, la DB a payé environ 1,6 milliard d'euros au titre des fonctionnaires mis à sa disposition, pour un coût global de 6 milliards d'euros (rémunération des fonctionnaires mis à disposition de la DB et charges de retraites), l'État assumant la différence** (ce qui peut s'apparenter à une aide).

² Lodge M., *On Different Tracks: Designing Railway Regulation in Britain and Germany*, Praeger Publishers, 2002.

³ En 1994, l'abandon de la tarification routière obligatoire en Allemagne a entraîné une baisse des prix des transports routiers et par conséquent de grandes difficultés pour le fret ferroviaire.

⁴ On rappellera que le traité de Maastricht, entré en vigueur en 1993, faisait de la réduction des déficits publics un objectif prioritaire.

⁵ Hoppner M. et Beyer J. soulignent l'importance qu'a pu jouer le contexte exceptionnel de la réunification, « *The disintegration of organised capitalism: German corporate governance in the 1990s* », *West European Politics*, vol. 26, n° 4, octobre 2003, p. 179-198.

⁶ Patrimoine ferroviaire de l'État fédéral.

En 1999, la restructuration de la DB en holding

Par rapport à la séparation juridique mise en place en France et au Royaume-Uni, entre le gestionnaire d'infrastructures et les activités de transport, la holding se caractérise par une entreprise intégrée de taille réduite avec une filialisation importante. La DB est détenue exclusivement par l'État allemand et ses activités principales ont été séparées en cinq filiales et sociétés anonymes (fret, voyageurs longue distance, voyageurs régional et local, infrastructure, gares), avec des ressources propres à chaque domaine, auxquelles sont rattachées aujourd'hui environ 200 filiales.

À partir de 2000, un plan de redressement drastique pour le fret

Avec la filialisation, l'activité fret est devenue DB Cargo, puis Railion, et enfin, depuis décembre 2007, DB Shenker. D'après les comptes de DB Cargo, le résultat net pour toutes les activités fret accusait un déficit de 194 millions d'euros en 2000⁷. La qualité du service s'était également dégradée et les clients se tournaient de plus en plus vers le transport routier. En outre, 94 % du trafic en wagons isolés (qui représente 40 % de l'activité fret)⁸ se faisaient sur 40 % des gares ouvertes au trafic fret⁹.

DB Cargo a mis en place des mesures pour restructurer le réseau « fret » à travers un plus grand nombre de liaisons directes, moins de transbordements de marchandises et moins de temps d'attente improductifs. Ces mesures ont conduit à un nombre important de fermetures de gares : leur nombre a diminué de 2 100 à 1 430. En janvier 2002, 32 % des gares fret n'étaient plus exploitées. À titre de comparaison, en France, il existait 1 700 points fret desservis en 2002¹⁰ et 1 300 gares fret aujourd'hui (soit - 24 %). Si l'on prend le ratio du nombre de gares par rapport à la superficie du pays, l'Allemagne dispose de 4 gares pour mille km², tandis que la France n'en a que la moitié. Pour la DB, ces fermetures ne sont pas définitives car le trafic et les clients peuvent évoluer. **De plus, 90 gares ouvertes au trafic fret ont été conservées grâce à des accords conclus avec 30 entreprises ferroviaires privées**¹¹. Le fret a donc été renforcé là où le trafic et les clients sont importants et où la distance parcourue est supérieure à 150 kilomètres, ce qui confirme l'analyse d'Yves Crozet¹² selon laquelle l'augmentation de la productivité mène à une concentration des trafics sur des lignes choisies.

DB Cargo s'est ensuite focalisée sur 320 clients (sur un total d'environ 7 000) assurant 85 % du chiffre d'affaires et a ainsi renoncé à 6 600 « petits clients ». Cependant, certains trafics ont subsisté car les clients ont accepté une majoration de prix et se sont engagés à augmenter leur volume de transport.

Enfin, l'achat de l'opérateur logistique Stinnes en 2002 a marqué un tournant dans l'organisation du fret et symbolise une réorientation stratégique vers la diversification de l'offre logistique et l'internalisation. Pour preuve, le fret ferroviaire est en pleine expansion alors que le poids du marché domestique est en recul de 8 % entre 2005 et 2006.

Depuis avril 2005, une nouvelle réorganisation de sa holding

De cinq domaines d'activité, la holding est passée à trois directions regroupant les activités suivantes : « fret et logistique », « voyageurs » et « infrastructure et services », avec comme objectif la création d'une structure organisationnelle plus réactive et la re-concentration du pouvoir de décision au niveau de la holding. Le pilotage centralisé de « l'infrastructure intégrée » (gares + réseau) et de l'exploitation reflète la volonté de préparer l'introduction en Bourse, en incluant le réseau ferroviaire. L'État n'étant plus à même de financer les investissements, la DB AG, malgré de bons résultats, ne pourra pas générer seule le capital nécessaire, d'où **la nécessité d'ouvrir le capital, peut-être dès octobre 2008.**

Une réussite ouvrant de larges perspectives

Internationalisation du fret ferroviaire allemand

Depuis 2002, grâce à la liberté que lui confère son statut, la DB poursuit une stratégie ambitieuse et offensive à l'international afin de conforter son leadership sur le marché européen du transport ferroviaire (*cf. Carte*). Elle opère ainsi en propre au Danemark (Railion Denmark), en Italie (Railion Italia), aux Pays-Bas (Railion Nederland) et en Suisse (Railion Schweiz). La fin de l'année 2007 a vu l'achat par la DB de EWS (Grande-Bretagne) et de sa filiale Euro Cargo Rail, concurrent actif en France, ainsi que de Transfesa (Espagne) pour 51 %. Railion a créé une *joint venture* avec Green Cargo (Railion Scandinavia, 50 %) et veut intensifier sa

⁷ Source : *rapport d'activité*, DB Cargo AG, 2001.

⁸ En France, cette activité représentait en 2002 environ 30 % de toute l'activité fret. Source : *statistiques 2002 SNCF*.

⁹ Communiqué de presse DB AG, mars 2003.

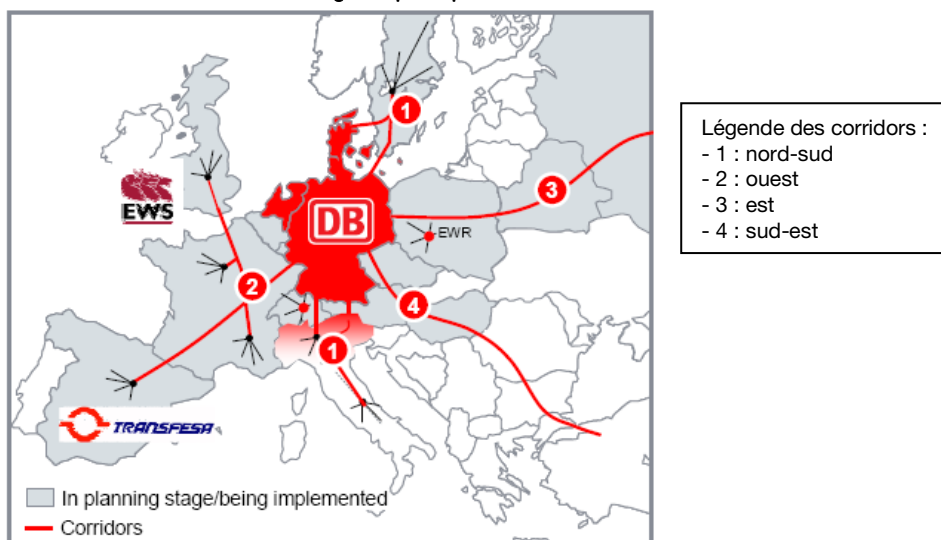
¹⁰ Source : SNCF, *mémento de statistiques*, 2002.

¹¹ Source : information presse DB AG, mars 2003.

¹² Crozet Y., « Some Learnings from Railways Reforms in Europe », in *Intercity Transportation, Proceedings of ICIT*, vol. 1, Pékin, 5-7 nov., China Railway Publishing House, 2002, p. 78-88.

collaboration avec la Belgique (B-Cargo, la branche fret de la SNCB). La DB possède également de nombreuses participations dans des EF, opérateurs et wagonniers : BLS Cargo en Suisse (20 %), RailEuroConcept, filiale franco-allemande (50 %), Rail Traction Company en Italie (30 %), etc. En plus de sa participation dans Polzug, un projet de *joint venture* en Pologne avec PCC Rail (East West Railways) est en pourparlers depuis avril 2007. La DB est également sur les rangs pour reprendre l'entreprise ferroviaire estonienne de fret, Eesti Raudtee. La DB convoite la compagnie ferroviaire historique slovène et se rapproche fortement des chemins de fer russes, avec en ligne de mire la Chine. **Un train de fret expérimental entre Pékin et Hambourg est ainsi arrivé en Allemagne le 24 janvier 2008. Chargé de 100 conteneurs, il a parcouru 10 000 km en quinze jours, soit deux fois plus vite que le bateau.**

Extension de la DB le long des principaux corridors



Source : DB, février 2008.

Amélioration de la productivité

Au niveau social, les réformes ont engendré une flexibilisation accrue du temps de travail, une modération salariale et la convergence avec le régime du secteur privé. La DB a prolongé jusqu'en 2010 la convention collective « Beschäftigungssicherungstarifvertrag » dite « de sauvegarde de l'emploi », mise en place en 1996. **Dans cette convention, la DB renonce aux licenciements pour motif économique. En contrepartie, sa direction obtient une certaine souplesse dans la gestion des ressources humaines en fonction du volume d'activité.** De 1999 à 2005, Railion a réalisé des gains de productivité importants **en diminuant ses effectifs de 49 %**, tout en augmentant son trafic de 7,4 % en tk. **Ainsi, le ratio tonnes-kilomètre par agent a plus que doublé sur la période.**

Les nouveaux acteurs du marché allemand se sont implantés sur l'ensemble du territoire et ont notamment repris les lignes jugées peu rentables et délaissées par la DB lors du plan de redressement de 2002. **La part de marché de ces nouveaux entrants est passée de 1,9 % en 2000 à 17 % en 2007, contre 3 % en France.** Ainsi, Railion s'est recentré sur le trafic en trains entiers mais aussi sur le transport combiné, notamment au départ des ports de Hambourg et Bremerhaven, tandis que les entreprises ferroviaires privées ont plutôt repris le trafic local en wagons isolés, assumant un rôle d'opérateurs ferroviaires de proximité. Les effets de ce partage des trafics sur l'attractivité du territoire ne sont pas évidents, car la multiplication des entreprises ferroviaires a renforcé certains sites industriels, mais n'a pas encouragé de nouvelles implantations d'entreprises en Allemagne, cette dernière ayant tendance à délocaliser vers l'Europe de l'Est. Quant à la qualité de service, elle s'est plutôt améliorée, car la DB a conservé principalement des transports massifiés, plus performants en termes de ponctualité.

Besoin accru de régulation pour encadrer la concurrence

Au début des réformes, en 1994, la régulation économique du secteur est très faible et la tarification de l'infrastructure a très vite constitué un problème. Les questions relatives au développement de la concurrence sont supervisées par le « Bundeskartellamt », office fédéral de la concurrence, en charge de nombreux secteurs et ne disposant pas d'unité spécifique pour le ferroviaire. Selon A. Héritier, D. Coen et D. Böllhoff¹³, le terme de « régulation » est même inconnu de la loi allemande de réforme du rail. De ce fait, aucune disposition n'est prise pour empêcher l'opérateur historique d'abuser de sa position dominante. **Au**

¹³ Héritier A., Coen D. et Böllhoff D., *Regulating the Utilities: Business and Regulator Perspectives in the UK and Germany*, Londres, Anglo-German Foundation, 2002.

début de la libéralisation, la concurrence étant faible, aucun dispositif fort de régulation n'est généralement mis en place par les ministères des Transports¹⁴ (en France, la Mission de contrôle des activités ferroviaires n'a été créée qu'en 2004).

Le fait que le gestionnaire d'infrastructure, DB Netz, fasse partie de la holding constitue une source de distorsion de concurrence dont souffrent les nouveaux entrants et les entreprises qui souhaitent accéder au réseau. Un groupe de travail désigné par le gouvernement fédéral a estimé que les statuts de la holding et de DB Netz devaient être modifiés afin de garantir l'indépendance de la fixation des prix par DB Netz et d'interdire toute influence directe ou indirecte de la part de la maison mère Deutsche Bahn. Pour accroître la transparence de ces relations, l'office fédéral ferroviaire « Eisenbahn Bundesamt » a été créé en 2002. Il est chargé de la régulation économique du secteur et surveille tous les comportements discriminatoires. Cette mesure a permis le maintien de DB Netz au sein de la DB. Quel que soit le statut juridique du gestionnaire d'infrastructure, son indépendance vis-à-vis de l'opérateur historique s'avère donc difficile.

Ce système est de nouveau remis en cause en 2004, non seulement du fait de la persistance de procédés discriminatoires envers les nouveaux entrants, mais également en raison des avancées européennes sur deux politiques différentes : l'électricité et le fret ferroviaire. **L'Allemagne devant transposer des directives pour ces deux secteurs, elle crée, en juillet 2005, une autorité de régulation de l'ensemble des industries de réseaux : télécommunications, postes, électricité et gaz. Depuis le 1^{er} janvier 2006, cette agence a également pris la responsabilité des chemins de fer.**

En France, les acteurs ferroviaires et la Mission de contrôle sont aussi favorables à des changements, mais le dispositif ne devrait pas évoluer tant que la part des nouveaux entrants reste faible et que le nombre de réclamations est limité (une seule en 2006).

* * *

La filialisation du fret a permis une plus grande réactivité face aux évolutions du marché : concurrence inter et intra modale, nouvelles demandes de la clientèle à satisfaire, ouverture internationale. La filiale fret poursuit son expansion avec des ambitions européennes voire mondiales et souhaite atteindre une part de marché intermodale de 25 % dans le transport des marchandises d'ici à 2015¹⁵.

L'Allemagne fait actuellement figure d'exemple au sein du monde ferroviaire européen, par sa position de leader, mais de nombreuses interrogations subsistent. Réussira-t-elle à satisfaire ses ambitions mondiales ? Une régulation et une concentration du secteur commençant à se faire sentir, combien d'entreprises ferroviaires privées seront-elles encore actives dans les années à venir ? L'introduction en bourse de la DB lui apportera-t-elle les capitaux nécessaires ? Ce modèle allemand est-il transposable ou est-il le fruit d'une réunification qui a permis l'effort financier massif des pouvoirs publics¹⁶ ?

*> Christine Raynard,
Département Recherche, Technologies, Développement durable*

¹⁴ Chabalier D., « Libéralisation des secteurs de fret ferroviaire français et allemand : indépendance et corrélation des évolutions sous une pression européenne », Journée d'études « Politiques publiques comparées : étudier le changement dans un monde interdépendant », Science Po, Paris, 8 juin 2007.

¹⁵ En 2001, la part de marché des EF était de 14,6 % au total des tonnes-kilomètres. Source : Verkehr in Zahlen, ministère allemand des Transports.

¹⁶ Remboursement de la dette de 34,2 milliards d'euros et prise en charge annuelle du différentiel de charges du BEV (4,4 milliards d'euros en 2006).

BRÈVES

Union européenne

> ROYAUME-UNI : UN LIVRE BLANC POUR UNE POLITIQUE D'INNOVATION AMBITIEUSE

Outre-Manche, le secrétariat d'État à l'Innovation, aux Universités et aux Aptitudes (*skills*) a rendu public, à la mi-mars, un Livre Blanc intitulé *Innovation Nation* qui met en avant l'objectif gouvernemental de **faire du Royaume-Uni le meilleur site au monde pour les entreprises, associations et services publics innovants**. Au-delà des domaines stratégiques mais largement connus relevant de la science et de l'industrie manufacturière de haute technologie, ce document explore les terrains de ce qu'il appelle l'« innovation cachée ». Très importante pour l'économie britannique, cette « **innovation cachée** » désigne en particulier le secteur des **services aux entreprises intensifs en savoir** (finance, conseil, ingénierie, etc.), les **industries de la création** – en particulier dans le domaine du **design** –, ainsi que les **associations** (exemple d'Oxfam) et les **services publics** (avec le cas de NHS Direct, service confidentiel d'information et de conseil dispensé jour et nuit par le Service national de la santé, *via* Internet, le téléphone ou la télévision numérique interactive). Dans cette perspective, l'une des principales originalités de ce document est de souligner que **les nouvelles formes de l'innovation, plus partenariales et orientées vers les utilisateurs** (notion d'*open innovation*) **conduisent à repenser les politiques publiques** en la matière. Alors que ces dernières étaient traditionnellement orientées vers *l'offre* scientifique et technologique, il paraît désormais tout aussi crucial d'**agir sur la demande de nouveaux biens et services innovants**, à travers divers instruments (marchés publics, réforme de la *Small Business Research Initiative*, normes techniques, etc.).

<http://www.dius.gov.uk/publications/ScienceInnovation.pdf>

> R. L.

> LE WWF EXHORTE L'UNION EUROPÉENNE À DEVENIR UN CONSOMMATEUR RESPONSABLE

Dans une version enrichie de leur rapport conjoint *EU Consumption, Global Pollution*, le WWF et l'université de Science et Technologie norvégienne estiment que **la consommation européenne de biens importés est responsable d'un surcroît d'émissions de CO₂ de l'ordre de 500 millions de tonnes**, soit davantage que la production annuelle de l'Italie. Au-delà du chiffrage, cette étude met en évidence **les mécanismes de déplacement des lieux de production de gaz à effet de serre (GES) induits par l'évolution de la division internationale du travail**. À mesure que l'Union européenne renforce sa spécialisation dans les services et sur les étapes de production à plus forte valeur ajoutée, elle délocalise dans les pays émergents et en développement les étapes de fabrication qui sont les plus polluantes et importe, notamment de Chine, des biens standardisés à forte empreinte écologique (mesure du coût écologique d'une activité humaine en hectares bioproductifs équivalents). Près de 12 % des GES de l'UE étant imputables aux biens importés pour satisfaire la demande intérieure européenne, les auteurs du rapport recommandent que l'UE reconnaisse sa part de responsabilité comme consommateur et augmente, en conséquence, aides et transferts technologiques en direction des régions d'importation. En soulignant **l'aspect non soutenable d'une dissociation des politiques européennes environnementales, d'une part, et commerciales, d'autre part**, le rapport peut également venir nourrir le débat sur les ajustements de taxes aux frontières (ATF) que la Présidence française de l'Union européenne devrait relancer.

http://assets.panda.org/downloads/eu_consumption_global_pollution.pdf

> C. M.

International

> POUR LE BIT, L'AUGMENTATION DE L'EMPLOI DES FEMMES DANS LE MONDE N'EST PAS SYNONYME DE PROGRÈS DU TRAVAIL DÉCENT

Dans sa cinquième livraison, le rapport annuel du BIT sur les tendances mondiales de l'emploi des femmes note un **progrès quantitatif** : en 2007, 1,2 milliard de femmes occupaient un emploi, soit 200 millions de plus (+ 18 %) qu'en 1997. Cependant, leur **taux de chômage (6,4 %)** reste supérieur à celui des hommes (5,7 %) et l'**écart entre taux d'emploi demeure considérable** : après 15 ans, moins d'une femme sur deux travaille autrement qu'aux tâches ménagères, contre trois hommes sur quatre. **Les emplois féminins sont aussi de moins bonne qualité** : pour beaucoup, ils sont **peu productifs, moins rémunérés** que ceux des hommes, **et loin des normes du travail décent** (conditions de travail, protection sociale, droits fondamentaux). Plus d'une femme sur deux exerce en outre à son compte ou comme aide non rémunérée dans une exploitation familiale, sans protection contre le risque économique. Bien qu'en recul, ces emplois « vulnérables » sont source de pauvreté persistante. **Les configurations diffèrent cependant selon les régions** : en Afrique subsaharienne le taux d'emploi féminin est parmi les plus élevés du monde mais recouvre une proportion considérable d'emplois « vulnérables » ; en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, c'est l'accès des femmes au monde du travail qui est problématique (taux d'emploi très faible doublé d'un fort chômage). À l'opposé, leur taux d'emploi culmine en Asie de l'Est, où l'emploi vulnérable recule, mais les conditions de travail y sont souvent mauvaises. **Il reste au Sud beaucoup de chemin à faire pour élargir l'accès des femmes au travail décent ; un objectif qui répond pourtant selon le BIT au double impératif du développement et de la justice.**

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_091226.pdf

> J.-L. D.

Rédacteurs des brèves : Jean-Louis Dayan (DTEF), Rémi Lallement (DAEF), Céline Mareuge (DAEF)

Directeur de la publication :
René Sève, directeur général
Directrice éditoriale de La Note de veille :
Nathalie Bassaler, chef du Service Veille,
Prospective, International
Rédacteur en chef de La Note de veille :
Jérôme Tournadre-Plancq, chargé
de mission au Département Institutions
et Société

Pour consulter les archives
de La Note de veille
en version électronique :
[http://www.strategie.gouv.fr/
rubrique.php3?id_rubrique=12](http://www.strategie.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=12)

Centre d'analyse stratégique
18, rue de Martignac
75700 Paris cedex 07
Téléphone 01 42 75 61 00
Site Internet :
www.strategie.gouv.fr

