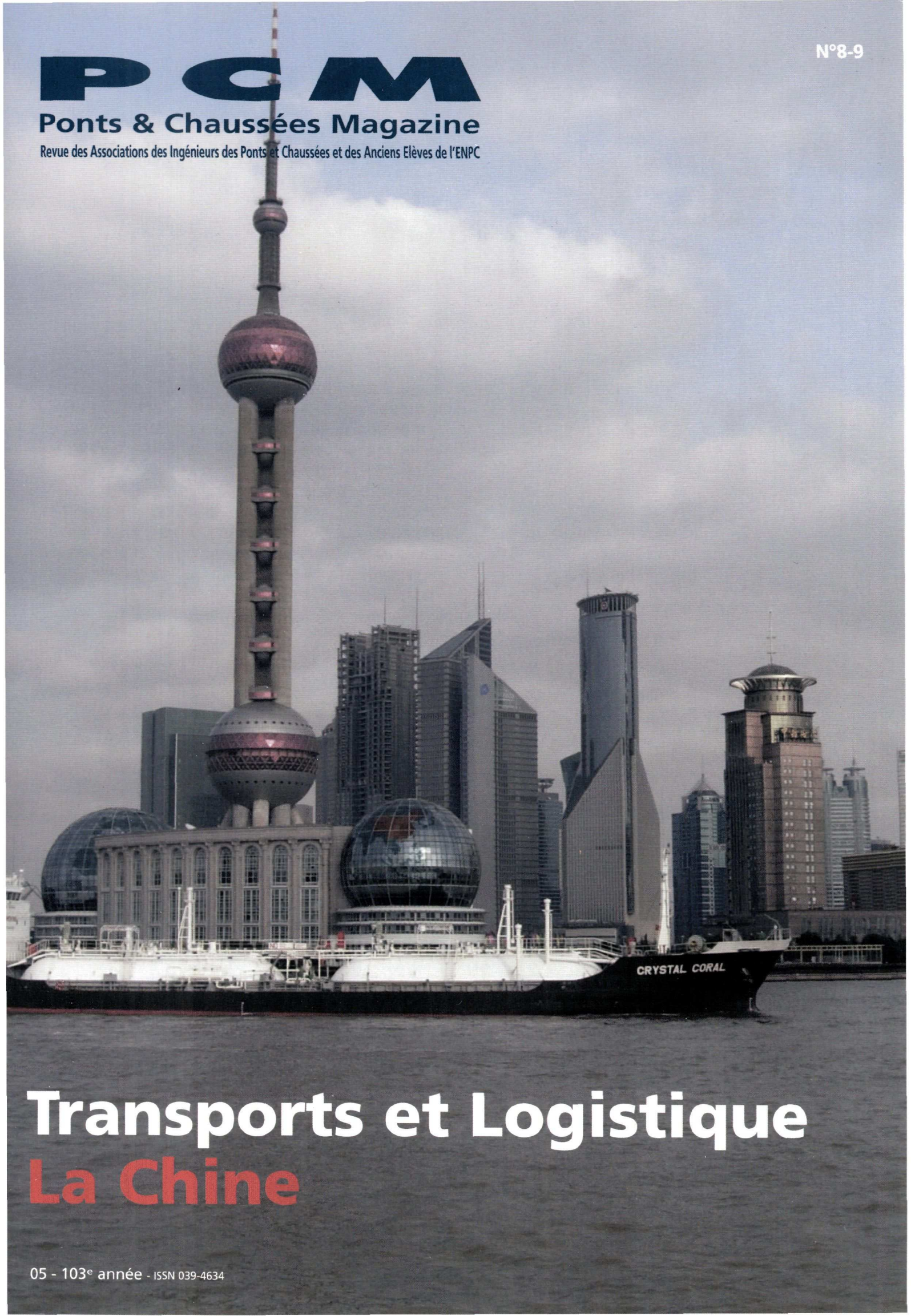


PCM

Ponts & Chaussées Magazine

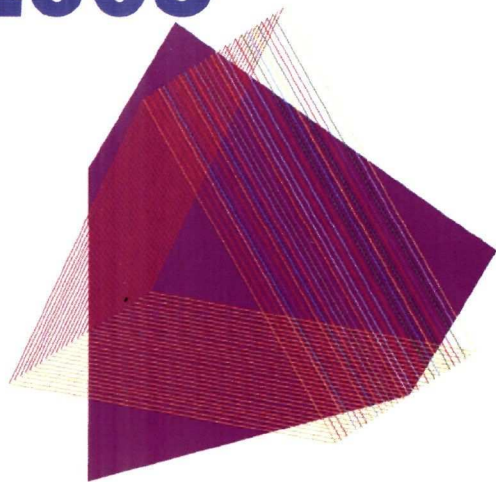
Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC



Transports et Logistique

La Chine

Annuaire
2005



des **Ponts** et
Chaussées



– ANNUAIRE 2005 –

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle éminent dans l'ensemble des services du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ils assument également des fonctions importantes dans les autres administrations et dans les organismes des secteurs public, parapublic et privé. De même, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées, occupent des postes de grandes responsabilités dans tous les domaines (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs-conseils, contrôle, organismes financiers, industrie, recherche, services...). L'annuaire est édité conjointement par les deux associations.

L'ANNUAIRE 2005 EST DISPONIBLE

Il est adressé directement à tous les anciens élèves à jour de leur cotisation

BON DE COMMANDE

DESTINATAIRE

AIPC

28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS - France
Téléphone : 01 44 58 24 85
Télécopie : 01 40 20 01 71

EXPEDITEUR

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Prix : 250,84 €

TVA (19,6 %) 49,16 €

Total : 300,00 €

Veillez m'expédier annuaire(s) des anciens Elèves
de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Date Signature

DOSSIERS

Transports

L'Etat doit-il intervenir dans le secteur du transport de marchandises ?

Pascal Mignerey 2

Les entreprises de transport et de logistique

Hervé Cornède 5

Fret ferroviaire : une offre d'avenir

Mac Véron 9

Le dynamisme de la voie d'eau

Guy Janin 12

Autoroutes ferroviaires ou maritimes

Florence Pajon 16

Transports maritimes

Alain Plaud 19

Transport de fret « intelligent »

Jean-François Janin 22

Transport et Logistique en Chine

Eric Oudard 26

La Chine

Un pays d'influence dans l'économie mondiale

Gérald Kowalski 31

Entrepreneur en chine

Frédéric Bonnet 33

Un partenariat Franco-Chinois

Régis Calmels 35

L'industrie électrique en Chine

Hervé Machenaud 38

Le promoteur SOHO

Eric Oudard 44

La grande mue urbaine

Sébastien Chambe, Léon Garaix, Romain Kiesgen 45

La presse chinoise 50

Jean-François Zhou, Michel Raabe, Elisabeth Castel

ENPC et Tongji

Edmond Lisle, Ping Huang, Hervé Philippe 55

La fondation et la Chine

P. Bergot et Y. Cousquer 57

Un chercheur Chinois

Li Kefei 59

Quelques références culturelles

Michel Raabe 62

Souvenirs de voyage

Michel Raabe 67

RUBRIQUES

La vie des Ponts page 72

Les ponts en marche

Lu pour vous page 74

Le transport des scolaires

Olivier Darmon

Le territoire des hommes

Jean Poulit

Science fiction page 76

Le canal Ophite – John Varley

Guy Kauffmann

Risques page 77

Entretien avec Jean-Pierre Dupuy

Michel Chaduteau

Offres d'emploi page 79

Annonces

L'État doit-il intervenir dans le secteur du transport de marchandises ?



Pascal MIGNEREY
ICPC 97

chef de la mission développement durable, stratégie, recherche et études générales de la nouvelle direction générale de la mer et des transports du ministère, après avoir été en charge la sous-direction de la stratégie et des politiques intermodales à la direction des transports terrestres. Auparavant, après dix années au BCEOM et une expérience en CETE, il a été chef du bureau des opérations autoroutières concédées à la direction des routes, puis chef de mission à la direction du transport maritime, des ports et du littoral.

Bien que (se) déplacer soit généralement un acte individuel, émanant d'une volonté personnelle, la chose publique y participe nécessairement, sauf peut-être pour l'ancien pèlerin solitaire qui traversait les campagnes en droite ligne avec son bâton en s'orientant avec les étoiles.

Il a fallu et il faut encore des pouvoirs publics et des finances publiques pour construire les infrastructures qui drainent et facilitent le transport. Il a toujours fallu la puissance publique pour édicter et faire respecter des

règles communes qui permettent à ces actes individuels de s'effectuer harmonieusement dans des espaces partagés. En outre, depuis peu, la collectivité publique s'inquiète des conséquences énergétiques et environnementales de tous ces déplacements individuels et voudrait influencer sur les choix personnels sans pour autant les imposer.

Cette intervention du niveau public amène très vite à distinguer le déplacement des personnes, qui réalisent un acte social avec des motifs personnels, et le transport des marchandises, qui participe principalement d'une activité professionnelle, dont l'itinéraire et le mode procèdent de logiques⁽¹⁾ essentiellement financières et commerciales.

L'État est parmi les collectivités publiques de celles qui interviennent le plus dans le transport des personnes et des biens et cette implication suscite de plus en plus de réflexions dans notre monde actuel, sensible à l'individualisme des hommes et à l'ouverture du marché de leurs biens.

(1) : Il est significatif de rappeler que la « logistique » était initialement une partie des mathématiques...

Pas de transport sans infrastructures et donc sans État

Avant d'être un service, le transport (de personnes, de biens, d'informations aujourd'hui) nécessite une infrastructure, qu'elle soit linéaire (route, voie ferrée, voie navigable, conduite, câble de télécommunication) ou terminale (port maritime, aéroport, station de télécommunication). Décider et réaliser les grandes infrastructures de transport relèvent systématiquement du public.

Pourquoi ? Parce que l'investissement à consentir est lourd, que les avantages qu'il génère sont plutôt socio-économiques et ne se révèlent que dans la durée, ce qui peut rarement intéresser complètement un financeur privé, malgré les montages innovants qui apparaissent depuis peu. Parce que l'emprise irréversible de l'infrastructure sur le territoire, dans les propriétés privées, se doit d'être justifiée par l'utilité publique.

En outre, le choix parmi les types d'infrastructures conditionne les offres des modes de transports et donc participe fondamentalement aux orientations de la politique nationale de rééquilibrage modal. A cet égard le récent ajout d'un article (3-1) dans la loi d'orientation des transports intérieurs est significatif : « *Afin d'intégrer la nécessité de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de fret et lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'État accorde, en matière d'infrastructures pour ce type de transports, une priorité aux investissements ferroviaires et fluviaux et de développement du cabotage, tout en tenant compte des impératifs liés au développement économique et à l'aménagement du territoire.* » Ainsi donc, la loi crée un lien entre des considérations environnementales et des choix d'infrastructures de transport à opérer... au niveau (inconcevable) de l'État.

De surcroît, la gestion de ces infrastructures de transport est confiée à des entités de nature ou de rôle publics : collectivités (État, Régions, Départements), établissements publics (Réseau Ferré de France, Voies Navigables de France, ports autonomes, etc.) ou sociétés attributaires d'une concession comprenant l'exploitation d'in-



frastructures de transport (chambres de commerce et d'industrie ou sociétés d'économie mixte pour les ports et aéroports, sociétés concessionnaires d'autoroutes, etc.)

Pouvoir circuler librement et en sécurité est un devoir d'État

L'infrastructure une fois mise en service, l'État doit-il se mêler de ceux qui vont l'emprunter, sauf à les compter pour confirmer que l'infrastructure est bien utile ?

Les trafics se modifient en fonction des nouvelles infrastructures ; elles détournent de la circulation ceux qui s'effectuaient moins bien par ailleurs (report) et génèrent également des déplacements nouveaux (induction). Mais les volumes et les proportions constatées de ces trafics sont bien les sommes de toutes ces décisions individuelles de déplacement, y compris pour le transport de marchandises, même si ces décisions dépendent des offres des exploitants qui fixent les fréquences d'autobus ou les horaires de trains de fret. A cet égard, il est très significatif de rappeler la part largement prédominante du transport individuel du passager par voiture particulière ou de la marchandise par poids lourd routier, qui relève de l'initiative personnelle et s'affranchit des contraintes des transports organisés, collectifs ou massifiés.

Les trafics sont libres de ne pas coller aux prévisions des économistes, dont les modèles cherchent, imparfaitement, à rationaliser le présent pour tester les avenir. Le maître d'ouvrage ne peut que constater la fréquentation de son infrastructure nouvelle, un peu comme un producteur compte les entrées pour son nouveau film.

Cependant, préserver cette liberté de circuler est un devoir d'État, a fortiori d'État membre de la Communauté européenne, dont le Traité fondateur prône la libre circulation des marchandises, au-delà de l'interdiction des droits de douane. Un cas typique de cette obligation d'intervention de l'État est le « règlement fraises », qui date de 1998 et dont le nom vient d'un arrêt de la Commission européenne contre la France. Lorsque des personnes privées affectent la liberté de circulation des marchandises, qui plus est sur un axe important, les États membres sont obligés d'adopter des mesures « appropriées pour garantir l'exercice effectif de la libre circulation des marchandises ». La Commission a donc instauré ainsi un « mécanisme d'alerte et de surveillance pour éliminer les entraves graves aux échanges qui causent des dommages sérieux aux opérateurs économiques ».

Au-delà des enjeux économiques de la liberté de circulation, devenus européens, la sécurité de circulation et, plus récemment, la sûreté des transports, sont des devoirs de chacun des États membres. Il n'est pas besoin d'en détailler la teneur

mais il est important de noter que ces notions « régaliennes » sont des vecteurs puissants et incontestés de « retour » de l'État dans des organisations de transport dont il s'était éloigné, soit par dérégulation vis à vis des opérateurs, soit par décentralisation vis à vis des collectivités locales.

L'État ne peut se désintéresser des acteurs économiques du transport

C'est une lapalissade que de rappeler que le transport est essentiel à l'économie générale d'un pays. C'est bien au nom de cet intérêt national et, de plus en plus, international, que l'État doit garantir un transport libre et sûr sur son territoire. Mais il faut y ajouter une autre dimension : le transport constitue en soi une activité économique importante, représentant de nombreux emplois. Le transport routier de marchandises fait vivre environ 40.000 entreprises françaises et 300.000 personnes. Le transport ferroviaire est assuré en quasi-intégralité par un établissement public sous tutelle de l'État réunissant plus de 170.000 employés. Ces chiffres sont considérables et interpellent l'État, de deux façons diamétralement opposées.

Dans le secteur du transport routier de marchandises, la multiplicité des entreprises, souvent petites et fragiles, soumises avec de faibles marges à une concurrence très réactive et de niveau international, a amené l'État et l'Union européenne à devoir réglementer l'accès à la profession de transporteur routier, l'accès aux marchés intérieurs, les temps de conduite et de repos, octroyer des spécificités fiscales, etc. Ce mode de transport très ouvert et facile d'accès représente près de 80% des échanges de marchandises en France. C'est dire que son intérêt stratégique majeur justifie d'autant plus que l'État soit à l'écoute des transporteurs lorsque ceux-ci lui réclament des réglementations et des normes contre les risques de déstabilisation par des concurrences suaves ou par des facteurs économiques exogènes.

Le transport ferroviaire est dans une démarche inverse. Monopole d'État, il a été confié à une seule entreprise nationale (SNCF) qui rassemble tous les métiers très techniques et très interdépendants qu'il nécessite. Cette structure puissante, même après séparation institutionnelle de la maîtrise d'ouvrage et de la gestion des infrastructures (RFF), perd des parts de marché dans le transport de marchandises qu'il soit conventionnel ou combiné avec la route. Si l'État est à la fois actionnaire et autorité de tutelle de ce grand établissement, il souhaite également une re-dynamisation de ce mode de transport, qui a un

véritable avenir dans le contexte économique et environnemental du fret, et introduit ainsi une ouverture à la concurrence qu'il pense salutaire, à la fois au mode ferroviaire et à son opérateur historique.

Au-delà de ses pouvoirs « régaliens », l'État doit-il chercher à influencer sur les choix professionnels de mode de transport de marchandises ?

Le transport de marchandises n'est pas aux seules mains de ceux qui le font. C'est un monde complexe, parfois obscur pour le profane, où les décideurs, les responsables, les payeurs et les clients se mêlent ou se succèdent, du chargeur au logisticien, du commissionnaire au transporteur sous-traitant. Tout ce système professionnel pourrait fonctionner par lui-même, croisant ses diverses logiques commerciales, financières, économiques propres, sans que l'État n'ait à se mêler des orientations qui s'y prennent. Mais une prise de conscience relativement récente confère à l'État un devoir nouveau, non pas d'ingérence mais d'incitation. Au nom des effets environnementaux (émission de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit, etc.) et énergétiques (consommation d'énergie fossile) que la croissance des transports a fini par générer, la collectivité nationale a dû prendre des engagements internationaux de résultats, sans pour autant être maîtresse des moyens d'y parvenir.

Les choix personnels ou professionnels de transport, de personnes comme de marchandises, doivent désormais s'orienter vers les modes « vertueux » : les transports collectifs urbains et interurbains plutôt que la voiture individuelle pour les personnes, les modes massifiés ferroviaires, fluviaux et maritimes, éventuellement combinés avec la route aux extrémités, plutôt que le poids lourd de bout en bout sur longue distance pour les marchandises. Dans le service public du transport de voyageurs, les opérateurs doivent développer une offre qui attire l'individu usager. Dans le secteur marchand du transport de



Train de conteneurs

marchandises, les acteurs sont plus diversifiés et c'est le « décideur modal » qu'il faut attirer vers les modes alternatifs au tout-routier. Or celui-ci n'opérera pas ses choix au seul bénéfice du développement durable, même si cet aspect devient, au-delà de la communication, un véritable argument commercial. A la base, ses critères sont le coût total de bout en bout, la fiabilité des délais de livraison, la vitesse d'acheminement, le soin à la marchandise, le suivi et l'information en cas de dysfonctionnement. Les justifications des orientations modales de l'État sont d'un autre ordre et reposent sur la meilleure performance environnementale, la moindre consommation énergétique, la sécurité routière et l'utilisation optimale des infrastructures, ...tout en ne fustigeant pas le mode routier qui est statistiquement prépondérant et économiquement indispensable.

Pour orienter le transport de marchandises vers un rééquilibrage modal, l'État a quatre cordes académiques à son arc : les

priorités d'infrastructures, la réglementation, la fiscalité et l'aide à la recherche et à l'innovation. Mais pour toucher les préférences des décideurs modaux avec leurs critères privés économiques et commerciaux, l'État peut être amené à interférer dans leur équation financière des transports de marchandises, y compris dans leurs coûts d'exploitation. C'est ainsi que la France accorde une aide d'État pour chaque unité intermodale transbordée lors de services réguliers de transport de marchandises combinant la route avec le fer, la voie navigable ou la mer à courte distance. Tous les États membres, quel que soit leur niveau d'interventionnisme dans l'économie privée, aident financièrement le transport combiné, avec l'autorisation de la Commission européenne, au nom du « différentiel de coût externe » que génère cette formule séduisante de transport, qui combine la pénétration souple du camion en parcours terminal avec la massification plus propre et plus économe du train, de la barge fluviale ou du navire caboteur en

parcours central. Ces aides d'exploitations sont certes supposées provisoires, pour favoriser la viabilité économique propre du transport combiné dans le marché, mais elles témoignent du niveau d'incitation de l'État dans ce secteur marchand.

En conclusion

Il y a donc bien une politique nationale du transport de marchandises, prescriptive ou incitative selon les cas. L'État y est porteur de valeurs qui ne conditionnent pas directement les décideurs individuels, surtout dans le monde professionnel du fret, mais il doit prendre des mesures qui rejoignent les critères de ces décideurs, afin que développement économique, préservation de l'environnement et amélioration sociale convergent. Le développement durable est donc devenu le fondement de cette politique nationale.



Les entreprises de transport et de logistique :

Une véritable richesse pour l'économie

française et un

véritable vivier pour le

développement de l'emploi

Hervé CORNÈDE
Délégué Général de la Fédération des
entreprises de Transports et Logistique
de France (T.L.F.)

Le poids des services dans l'économie française est passé en 10 années de 34,4 % à 43 % du PIB. Ces activités représentent 18,7 millions d'emplois en France. Les services marchands hors commerce représentent 8,3 millions d'emplois, soit 34 % de l'emploi du secteur des services.

Les activités de transport et de logistique représentent avec 1,4 millions de salariés le deuxième secteur des services aux entreprises. C'est un atout majeur pour l'emploi au sein de l'économie française.

Le secteur des transports et de la logistique recouvre des métiers et des emplois très variés. Activités classiques du transport routier (liaison routière régulière et transports régionaux multi activités), messagerie express, location avec sans conducteur, commissionnaire de transport et transitaire ainsi que la fonction logistique que nous développerons plus loin.

Les effectifs du secteur dans les transports terrestres s'élevaient en 2004 à 484 000 salariés dont 1/3 de salariés sédentaires. La fonction logistique au sens large employant environ 890 000 personnes.

Depuis deux ans, on constate pour la première fois depuis 50 ans une baisse de l'emploi dans le secteur routier lié essentiellement à la distorsion de concurrence au niveau européen qui existe dans les domaines sociaux et fiscaux. Il en résulte une perte de compétitivité des entreprises françaises. Notre faible rentabilité par rapport à nos concurrents qui en résulte altère nos capacités d'investissement et par conséquent de développement.

Avec l'accroissement de la population européenne, la messagerie et l'express se développent naturellement, mais le secteur souffre de plus en plus à cause des coûts sociaux et de l'extrême difficulté de répercuter aux clients l'augmentation des

postes de charges constitutifs des prix de revient. Force est de constater que le manque cruel de capitaux nationaux nécessaires au développement de ce secteur a fait défaut.

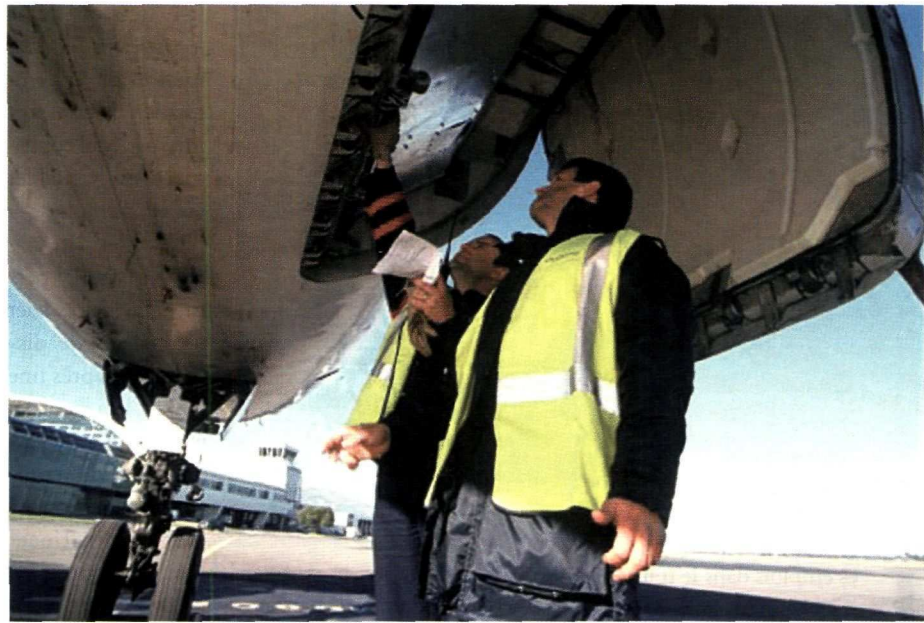
Il en résulte que certains grands groupes européens ayant une stratégie d'intégration des moyens ont pris le contrôle d'une très grande partie de ce secteur. Il ne reste aujourd'hui, en France, que très peu de groupes indépendants.

Le secteur de la location sans conducteur est une activité financière assortie de services aux entreprises locataires, mais dont l'offre commerciale s'adresse aussi bien aux transports publics de marchandises qu'aux transports effectués pour compte propre par des industriels ou des commerçants. La location avec conducteur est un contrat typiquement français puisqu'il est caractérisé par une obligation de moyen sans obligation de résultat. Contrairement au

contrat de transport, qui lui, est soumis aux deux obligations. C'est un secteur d'activité qui doit se développer, notamment dans le cadre de l'externalisation de la fonction transport. Il doit donc créer des emplois à condition bien entendu qu'il bénéficie lui aussi des mesures visant à réduire et faire disparaître les distorsions de coûts sociaux et fiscaux existants par rapport à nos partenaires européens.

Les commissionnaires et transitaires sont les premiers employeurs sur les zones portuaires et aéroportuaires. Ainsi par exemple, les activités de fret aérien emploient 15 000 personnes à Roissy. Nous disposons d'un précieux indicateur pour l'emploi : 100 tonnes de fret supplémentaire génère un emploi de plus. En ce qui concerne les ports, l'exemple du Havre est caractéristique : les opérateurs emploient 3 000 salariés et gèrent 1,3 millions de m² d'entrepôts. Seuls les freins franco-français bien connus empêchent un développement plus rapide dans les ports. Les opérateurs accompagnent sans faiblesse et donc créent des emplois dès lors que les conditions favorables à l'augmentation des volumes sont réunies.

La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens. Elle regroupe un grand nombre de métiers et d'activités ne se limitant pas à l'entreposage



ou à la manutention. Elle permet de suivre un produit depuis sa conception jusqu'à sa sortie d'usine, de piloter des flux physiques et d'informations entre fournisseurs et producteurs, de fluidifier la production et d'optimiser les flux entre fournisseur et distributeurs.

Le mouvement de recentrage des industriels sur leur cœur de métier a également favorisé le développement de l'activité logistique, l'externalisation de cette fonction a contribué à l'émergence d'un véritable marché de la prestation de services, notamment dans la gestion des plates-formes. Elle se développe cependant moins

vite que dans d'autres pays. Comme le rappelait récemment M. Christian SAINT-ETIENNE, lors de la soirée TLF, membre du Conseil d'Analyse Economique, le transport et la logistique sont une industrie moderne de réseau, dont la logistique est le système nerveux et dans une économie moderne un des facteurs clés de développement et de compétitivité d'un pays.

La logistique est un facteur de croissance essentiel de l'emploi, un site logistique de 300 000 m² permet de créer 2000 emplois directs. *Remarque: chez nos partenaires, il faut entre trois et six mois pour qu'un dossier d'implantation soit agréé par les administrations concernées, en France, il faut en moyenne 18 mois pour être agréé.*

Depuis de nombreuses années, les Gouvernements français ont pris l'habitude de voir le secteur du transport et de la logistique comme un ensemble de contraintes à gérer avec prudence et certainement pas comme un secteur économique majeur qu'il convenait de mieux connaître et faire connaître, de telle sorte qu'il ne puisse être distancé par nos partenaires européens, ce qui est malheureusement le cas aujourd'hui.

Il est indispensable de changer de cap pour stopper l'érosion du secteur qui s'est accélérée depuis deux ans. L'enjeu est clairement et la création et la sauvegarde de 150 000 emplois dans les prochaines années.





Les emplois dans le transport routier de marchandises doivent être préservés et les entreprises doivent retrouver une certaine compétitivité au plan européen, il faut clairement s'attacher à une diminution des charges fiscales et sociales qui constitue aujourd'hui, un véritable handicap structurel tout en menant dans les mois à venir une véritable politique de convergence au plan européen.

de capter et de fixer les flux d'importation et de distribuer au travers des points d'entrée et de sortie de l'Union Européenne que constituent les ports et les aéroports.

Le manque de « bench marking » au plan européen et le développement de mesures franco-françaises sans réel impact sur la compétitivité des entreprises ont masqué l'état économique réel du réel du secteur.

Les secteurs de la logistique et les métiers de la commission de transport international constituent de véritables viviers d'emplois.

La logistique permet de relocaliser les centres de distribution après une délocalisation industrielle et les activités de commission de transport international

La France est la première destination touristique mondiale, sans une vision ancienne de valorisation du patrimoine et des richesses de la France, jamais le pays n'aurait pu prétendre à tenir une telle place. Il est évident que c'est un effort collectif impliquant de très nombreux secteurs et marchands qui ont permis année après année de construire et pérenniser cette offre exceptionnelle. Il doit en être de même pour les secteurs du transport et de la logistique et des échanges internationaux, la France étant géographiquement un territoire de clé de passage des échanges intra européens et par conséquent internationaux.

Depuis de nombreuses années, on nous fait sentir que notre secteur d'activité est encombrant et polluant sans que la profession trouve sur le plan politique d'une part et, sur le plan de l'administration d'autre part, l'alliance objective pour dire enfin la vérité aux citoyens et prendre les mesures nécessaires dans un climat serein et ouvert.

La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) est la seule organisation professionnelle couvrant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique : transport routier, messagerie-express, location de véhicules industriels, logistique, commission de transport (aérien, ferroviaire, maritime, multimodal ...), opérations en douane.

TLF réunit 5 000 entreprises de toutes tailles, employant 270 000 salariés. Les véhicules exploités par les adhérents de TLF représentent 55 % du parc français de transport public de marchandises. TLF regroupe 80 % des entreprises de messagerie-express, de location, de logistique et plus de 90 % des commissionnaires-organiseurs de transport.

TLF a pour missions de :

- Représenter, défendre et promouvoir les intérêts des entreprises adhérentes ;
- Accompagner l'évolution des entreprises et de leurs métiers ;
- Valoriser l'image de la profession, dynamique et à forte valeur ajoutée pour ses clients.

Une présence locale, une action globale :

- 9 délégations régionales ;
- 17 conseils professionnels régionaux ;
- 15 syndicats adhérents ;
- un réseau de partenaires avec les principales fédérations de transport et logistique

Fret ferroviaire : une offre d'avenir pour le transport de marchandises



Marc VÉRON
Directeur général délégué Fret SNCF

Jamais les préoccupations en faveur d'un développement durable n'ont été aussi fortes, les prises de conscience aussi aiguës à l'égard de la raréfaction des énergies fossiles et du réchauffement climatique. Dans ces conditions, le fret ferroviaire est bien une offre d'avenir. Mais ses spécificités appellent des choix politiques clairs.

Le fret ferroviaire est confronté en Europe à la concurrence agressive du mode routier. Déjà ancienne, celle-ci est exacerbée par l'entrée dans l'Union européenne de flottes à faible coût de main-d'œuvre. La nature des marchandises transportées change elle aussi au gré de la recomposition du paysage économique mondial. Le charbon avait fait place aux produits manufacturés. Le secteur manufacturier est affecté à son tour par l'irrépressible mouvement des délocalisations. Ainsi, progressivement, les flux continentaux deviennent pour l'essentiel des flux d'importation et transistent, par les grands ports européens vers l'intérieur du continent. A ces tendances lourdes s'ajoute un déplacement du terrain de jeu et de ses règles. Fret SNCF s'est développé à partir de l'hexagone dans une combinaison de segments successifs avec ses voisins. Chaque entreprise ferroviaire assurait à sa façon le transit des marchandises à l'intérieur de son propre réseau.



Automobiles

Aujourd'hui, l'espace s'élargit aux dimensions du continent. Depuis le 15 mars 2003, les opérateurs peuvent librement s'affronter. Pour autant, le ferroviaire est

voué à la portion congrue, entravé dans son développement par une succession de barrières techniques et réglementaires érigées, au fil du temps, par les états.

Dérégulation

Pour Fret SNCF, le processus de dérégulation, entamé progressivement depuis 1991, offre la perspective de nouveaux relais de croissance et son achèvement, avec le cabotage généralisé au 1er avril 2006, est vécu comme une incitation à dépasser ses performances. Toutefois, il faut se garder de tout angélisme. On ne saurait imaginer que la libéralisation du fret ferroviaire s'opèrera selon les modes qui ont prévalu pour le secteur des télécommunications ou de l'énergie. Depuis des années la concurrence est effective entre modes de transport ; de ce fait, le « gâteau » promis en partage, n'a rien de mirifique.

- L'insuffisance de la qualité de service du mode ferroviaire plane comme une ombre sur son avenir.

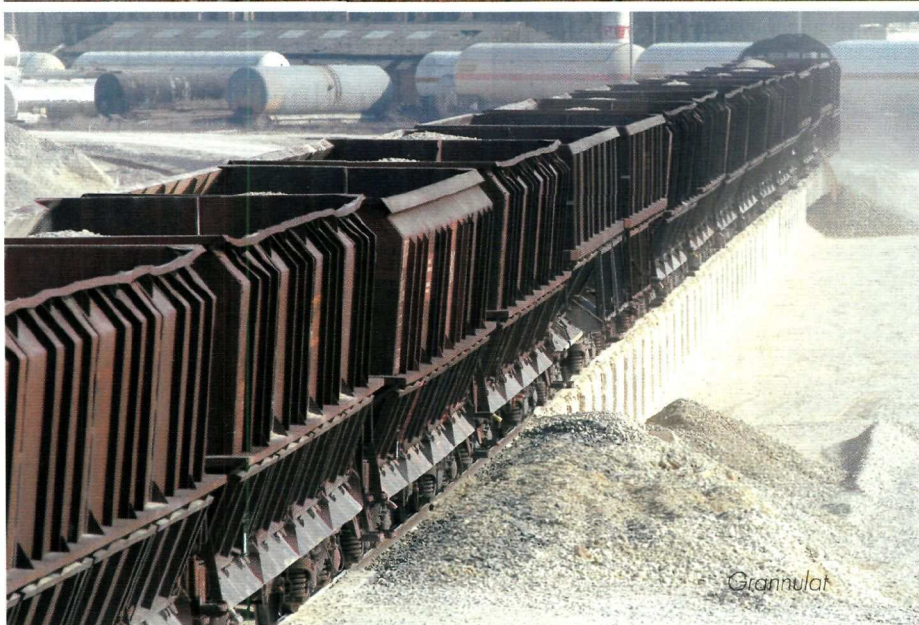
Le fret ferroviaire propose trois grands types produits : les trains entiers et le combiné, de point à point, et le wagon isolé, qui représente 50 % du CA des opérateurs ferroviaires. (Ce procédé nécessite des triages). Comme la plupart de ses confrères "historiques", Fret SNCF entend jouer de cette panoplie ; faut-il encore qu'il accomplisse une refonte complète des fondamentaux de sa production et rende son offre de trains entiers compétitive en face des entrants ferroviaires, et ses prestations de wagons isolés concurrentielles face au monde des routiers trans-nationaux.

Dérégulation

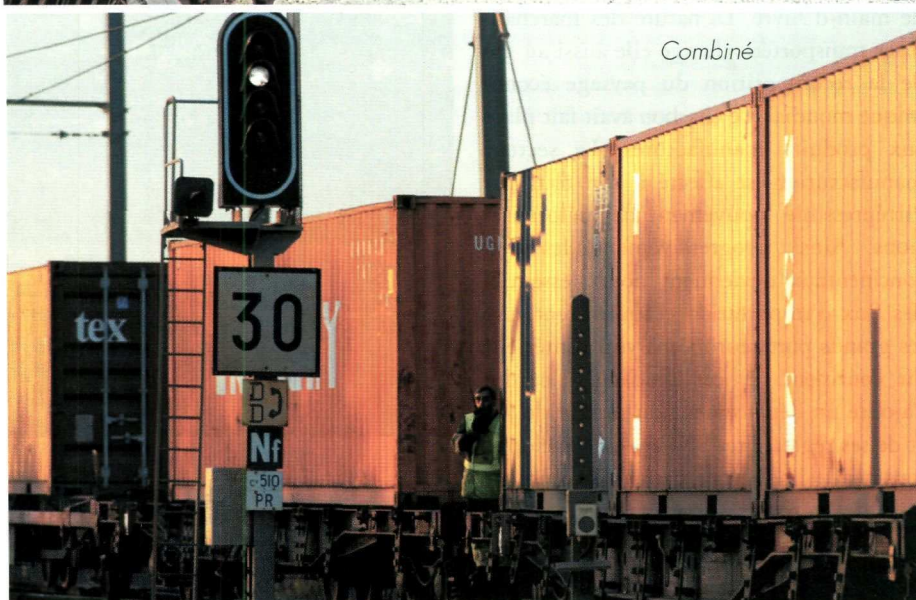
Fret SNCF se veut un opérateur de référence, dans un contexte où les entreprises ferroviaires éprouvent des difficultés à survivre. La priorité est à l'assainissement de sa situation économique. L'objectif du plan 2004-2006 consiste à dégager 25 % de gains de productivité. A mi-parcours, l'entreprise est en ligne avec son plan de marche, et peut espérer un rebond de ses trafics en 2006. Si assainir est un préalable incontournable, le plan entend aussi préparer l'avenir. En actionnant quatre leviers inter-dépendants :



Cisternes



Granulat



Combiné



Port

l'offre, la productivité, l'investissement et l'accès à l'international. L'évolution de l'offre commerciale reflète un changement de métier. Il ne s'agit plus d'assurer un transport sec de marchandises, mais de

s'insérer dans la chaîne logistique des clients. Cette nouvelle posture, indispensable à une meilleure productivité, oblige à repenser complètement le système de production et à doter les métiers des

agents, de nouveaux contenus. Le défi est considérable et mobilise toute l'entreprise.

Un effort d'investissement sans précédent a été consenti, à hauteur de 2Mds€, pour acquérir ou rénover 1000 locomotives et de 150 M€ dans l'évolution du système d'information. Pour devenir européen, Fret SNCF est engagé dans un ambitieux programme de formation de ses conducteurs, le dépôt de licences d'opérateur ferroviaire à l'étranger et la construction d'offres communes avec ses partenaires. Au bout de ce périple, Fret SNCF sera un opérateur ferroviaire multi-produits, en phase avec les besoins de ses clients, et doté d'une capacité industrielle moderne et réactive..

La SNCF se donne les moyens de devenir compétitive et rentable dans une activité qui nécessite des remises en cause permanentes ; comme d'autres, elle a besoin que s'organise et s'affirme un espace ferroviaire véritablement européen..

Réunion générale d'information

d'XMP Business-Angels

le mercredi 18 janvier 2006 à 18 heures

A l'Ecole des Mines de Paris, 60 bd. Saint-Michel - 75005 - Paris - Salle V115

Vous inscrire à l'adresse : xmp-angels@m4x.org

XMP Business-Angels est une association des anciens élèves de l'X, des Mines (Paris, Saint Etienne, Nancy), des Ponts et Chaussées et des Télécoms qui souhaitent investir dans des entreprises en création ou en développement, en les sélectionnant et en les suivant personnellement.

Le dynamisme de la voie d'eau

dans le transport intermodal de marchandises



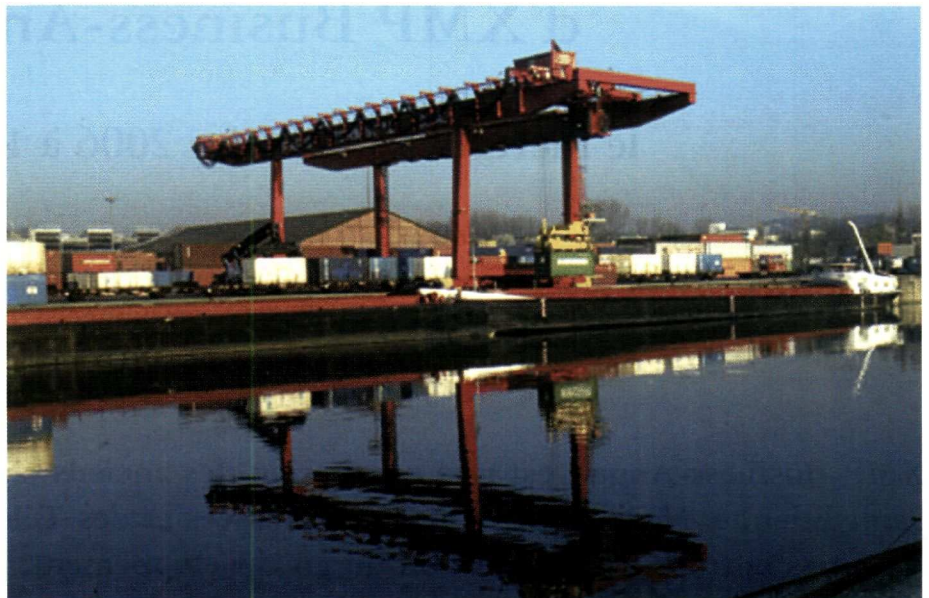
Guy JANIN
IGPC 82
Directeur Général de VNF

Multimodale par nature, la voie d'eau est aujourd'hui un maillon efficace des chaînes logistiques. Souvent victime d'idées fausses, elle a su relever le défi de la crédibilité et de la modernité. Elle puise aujourd'hui son dynamisme dans la confiance des chargeurs, les perspectives ouvertes par la contractualisation avec l'Etat et la perspective d'un réseau européen maillé

A lors que, à l'analyse, ses atouts correspondent parfaitement aux attentes de la société du 3^{ème} millénaire, la modernité de la voie d'eau est souvent méconnue.

Les dix dernières années ont pourtant vu une modernisation sans précédent du secteur qui permet d'envisager, aujourd'hui, une bien meilleure productivité du mode fluvial. L'abandon des procédures d'affrètement administrées, du « tour de rôle » partout sur le territoire de la communauté a, notamment, permis de reconstruire des relations « clients-fournisseurs » de qualité entre chargeurs et transporteurs.

La voie d'eau n'est pas présente partout en Europe mais elle dispose d'atouts indéniables sur des corridors aujourd'hui particulièrement encombrés. Elle doit donc jouer dans ces zones un rôle hautement stratégique et constituer un moyen perfor-



Paris Terminal

mant de massification des flux de marchandises. Complémentaire du fer sur certaines zones, elle a vocation à être son

alliée sur les corridors à fort trafic. L'existence sur un même territoire de ces deux modes, avec leurs disponibilités et

leurs performances propres offre, en outre, aux chargeurs une alternative dans leurs choix de massification.

A l'image de ce qui se passe en Europe du Nord sur le Rhin ou se développent des complémentarités rail fleuve, de nombreuses voies d'eau existantes ou à conforter ont vocation à contribuer à asseoir la crédibilité des solutions alternatives à la route.

Le transport fluvial est donc l'un des avatars du transport de marchandise.

Malgré les handicaps dont elle a eu à souffrir, la voie d'eau est redevenue un mode de transport crédible sur lequel peuvent s'appuyer les politiques publiques. A titre d'exemple et sur le seul réseau français elle a repris de la vigueur après avoir décliné jusqu'à 1995. Le transport des marchandises a progressé à fin 2004 de près de 30 % depuis 1998. Cette progression est encore plus spectaculaire depuis le début de l'année 2005 avec + 17% d'augmentation de l'activité et un rythme annuel de croissance de 12%.

Cette progression a été constatée pour de nombreuses marchandises mais c'est pour les conteneurs qu'elle est la plus remarquable. Ce mode connaît en effet un rythme annuel de progression moyen de plus de 20 %, un volume multiplié par 8 depuis 1995 pour atteindre en 2004 près de 400.000 EVP. Nos prévisions montrent qu'à ce rythme, il ces volumes pourraient atteindre 2.000.000 EVP en 2015

De façon générale, en effet, le niveau des services offerts par le transport fluvial progresse et répond de mieux en mieux au niveau des exigences des chargeurs : ceux qui en ont fait le choix considèrent que le transport par voie d'eau constitue une alternative de grande qualité aux autres modes. Les réserves de capacité des voies navigables sont importantes sur divers grands itinéraires européens où les infra-

structures routières et ferroviaires sont saturées (Le trafic sur le Rhône, par exemple, peut être multiplié par 5 sans investissement supplémentaire. Certaines contraintes techniques levées, le niveau de service peut rendre très attractif ces itinéraires pour des transports actuellement traités par mode routier. L'Etat qui a déterminé la consistance d'un réseau magistral pour le transport fluvial de marchandises a contractualisé récemment des engagements mutuels le liant avec VNF au travers d'un contrat d'objectif et de moyens qui renforce la lisibilité de l'action de l'établissement pour l'ensemble des acteurs. D'ors et déjà, en application de ce contrat, l'établissement public a publié un schéma directeur d'exploitation des voies navigables assorti d'engagements sur un niveau de service sans exemple pour un tel réseau d'infrastructure. Les moyens sont donc là, les fondamentaux du mode ont été reconstitués, il convient maintenant de poursuivre les efforts.

Ce qui était un handicap, peut aujourd'hui devenir une force.

Le recours au transport routier était dans un passé encore récent beaucoup plus simple. Le transport fluvial qui suppose pré et post acheminement et surtout une capacité d'anticipation et de coordination de l'ensemble des acteurs de la chaîne

Uourges

logistic
acteurs
mainte
concepc
tives pc

Aujour
cœur d
mentale
corridor
tifs mis
la dém
une réf
nomiqu
des cha

Le tran
ne peu
l'optim
maillon
l'actual
progrès
des res
d'idées

L

Nord sur le Rhin ou se développent des complémentarités rail fleuve, de nombreuses voies d'eau existantes ou à conforter ont vocation à contribuer à asseoir la crédibilité des solutions alternatives à la route.

Le transport fluvial est donc l'un des avatars du transport de marchandise.

**Des perspectives
encourageantes, une
offre de qualité**

Malgré les handicaps dont elle a eu à souffrir, la voie d'eau est redevenue un mode de transport crédible sur lequel peuvent s'appuyer les politiques publiques. A titre d'exemple et sur le seul réseau français elle a repris de la vigueur après avoir décliné jusqu'à 1995. Le transport des marchandises a progressé à fin 2004 de près de 30 % depuis 1998. Cette progression est encore plus spectaculaire depuis le début de l'année 2005 avec + 17% d'augmentation de l'activité et un rythme annuel de croissance de 12%.

Cette progression a été constatée pour de nombreuses marchandises mais c'est pour les conteneurs qu'elle est la plus remarquable. Ce mode connaît en effet un rythme annuel de progression moyen de plus de 20 %, un volume multiplié par 8 depuis 1995 pour atteindre en 2004 près de 400.000 EVP. Nos prévisions montrent qu'à ce rythme, il ces volumes pourraient atteindre 2.000.000 EVP en 2015

De façon générale, en effet, le niveau des services offerts par le transport fluvial progresse et répond de mieux en mieux au niveau des exigences des chargeurs : ceux qui en ont fait le choix considèrent que le transport par voie d'eau constitue une alternative de grande qualité aux autres modes. Les réserves de capacité des voies navigables sont importantes sur divers grands itinéraires européens où les infra-

tant plus facilement les coûts supplémentaires inévitables de rupture de charge. Mais il va de soi que si la rupture de charge est « intelligemment » organisée (matériel performant adapté, plateformes bien organisées, « rendez-vous » programmés » etc.) et que les investissements s'amortissent sur de gros volumes, le seuil de rentabilité est d'autant plus bas.

La rapidité : Sur le transport international de marchandises par conteneurs la question de délai doit être abordée sur le bout en bout et non seulement sur le seul maillon fluvial. D'une certaine façon le transport fluvial est la « tortue » de la fable. C'est un système opiniâtre et sans à coup, prévisible, régulier, fiable et qui permet, par exemple, au travers des opérations de dédouanement à bord, la simplification des passages portuaires maritimes une grande efficacité du système qui compense très souvent la différence de délai sur un acheminement routier depuis le port maritime par rapport au « transit -time » fluvial lorsque ce critère est important.

Le transport fluvial, un atout pour les acteurs logistiques qu'il faut savoir utiliser

Si, par le passé, circulait l'idée que le mode de transport fluvial était quelque chose qu'il aurait fallu

défendre pour le bien de ses seuls acteurs cette époque est aujourd'hui largement révolue. L'essor constaté ces dernières années montre qu'il s'agit d'un mode de transport performant qui représente avec le fer une véritable alternative à la route et offre une capacité à absorber une partie non négligeable des flux nouveaux de marchandises. Ce constat contredit les prévisionnistes qui ont trop souvent opté pour des prévisions d'augmentation marginale du mode fluvial.

Dès lors faut-il s'interroger sur le réalisme des ambitions et sur les conditions de la réussite. Certes les acteurs du mode (réseau et transporteurs) ne doivent pas s'endormir sur leur laurier et les progrès à réaliser restent nombreux, mais les conditions de la poursuite de la croissance constatée sont également à rechercher dans leur environnement et dans la capacité des acteurs publics et privés à se saisir de cette opportunité.

Transport fluvial et débouchés maritimes

Si l'on compare le nombre de conteneurs arrivant par les ports de la façade atlantique de notre pays à sa « consommation interne », le déficit représente l'équivalent de 4,5 millions de conteneurs. La différence, qui provient pour l'essentiel des ports de l'Europe du

Nord est acheminée en très grande partie par la route.

L'amélioration de la capacité des ports avec notamment le Havre port 2000, le développement de leurs dessertes terrestres et en particulier fluviale par des aménagements performants et adaptés permettra certainement de récupérer une partie de ce formidable marché. C'est pourquoi l'ambition de transport de 2 millions d'EVP par voie d'eau à l'horizon 2015, après la mise en service du canal Seine Nord Europe est un objectif réaliste. Mais la condition indispensable à l'atteinte de cet objectif réside dans la qualité des conditions de traitements dans les ports maritimes, l'amélioration de l'accessibilité des terminaux, l'optimisation du temps d'attente des barges, et le respect des rendez-vous de déchargement. D'ores et déjà, de gros efforts ont été entrepris et des contrats de progrès établis entre les ports autonomes concernés et VNF, mais la vigilance reste cependant de mise dans l'intérêt même de l'attractivité de nos ports.

Transport fluvial et desserte continentale

Ceux-ci sont en effet confrontés à une concurrence sans merci sur fond de gigantisme des porte-conteneurs maritimes et de défi lancé à leur capacité à assurer le pré et post acheminement massif vers l'intérieur des terres. A l'image de ce qui est d'ors et déjà pratiqué sur le Rhin, un « système » massifié couplant convois de plus de 300 EVP avec des plateformes intérieures performantes répond déjà cette exigence. Qu'il s'agisse (inventaire non exhaustif) de la plate-forme de Gennevilliers au cœur de l'agglomération parisienne, des ports de Macon, Lyon Chalon Strasbourg ou Lille, nous avons un réseau dynamique et performant au cœur des bassins de consommation et de production.

Pour compléter ce dispositif, le concept des « hubs » continentaux tel Delta3 en Nord Pas-de-Calais ou Pagny en Bourgogne est en cours de développement. Ces sites tri-modaux offrent un panel complet de service au-delà des simples transbordements. C'est sans doute l'une des clés



du combiné fluvial. Il convient, en effet de ne pas se contenter d'offrir la possibilité de transbordement modal, il faut que la marchandise ait un intérêt à cette rupture de charge. Sur ces sites se bâtissent donc les entrepôts des grands importateurs qui en font leurs points d'éclatement continentaux. Ports maritimes avancés à l'intérieur des terres, ils offrent capacité de stockage, groupage, dégroupage, et par leur taille peuvent rendre crédible des relais fer fleuve par exemple.

Complémentarité des modes et non opposition

Dans les situations budgétaires tendues auxquelles sont confrontés les Etats, il est indispensable d'utiliser au mieux les capacités des infrastructures existantes et de conjuguer leurs atouts. Il convient, en outre, au-delà de la nécessité de préparer le long terme, de

savoir répondre aux attentes que nos populations expriment sur le court terme. Des faisceaux ferrés non saturés existent par exemple entre la Ruhr l'est parisien et la Bourgogne.

Des solutions existent pour rabattre dès maintenant des trafics France Italie par Voie d'eau depuis la Bourgogne et par autoroutes de la mer. Quand le percement d'un tunnel est attendu à l'horizon 2020, on peut dès maintenant contribuer aux solutions en le contournant.

Dans le même registre, la traversée de Île-de-France est aujourd'hui saturée tant par le fer que par la Route depuis ou vers le Havre, la desserte de l'Est parisien par la voie d'eau est une solution d'ors et déjà opérationnelle. C'est ainsi qu'autour de la Seine amont, se développent des activités économiques qui recourent au transport fluvial (traitement des déchets, production de diester, transport de céréales en direction ou en provenance de Rouen etc.) et

bénéficient de zones d'échanges fleuve - route - fer pour des exportations vers

Une ambition pour un réseau maillé au réseau européen

En Europe les transports continentaux de marchandises générales empruntent le plus souvent la route, palettisés dans des remorques savoyardes ou des caisses mobiles. La prochaine normalisation des caisses mobiles en permettant l'empilement élargira considérablement le champ de pertinence du fluvial. L'axe Seine-Nord Europe dont la mise en service est prévue en 2012 sera ainsi non seulement une voie stratégique pour la desserte des ports maritimes français et les transports de vracs (plus de 50% de l'ensemble des marchandises transportées en France tout mode confondu) mais également une artère vitale reliant la façade maritime de la Manche et l'Île-de-France à l'Europe élargie.



Transport de conteneurs

Autoroutes ferroviaires ou maritimes : les offres innovantes du transport intermodal

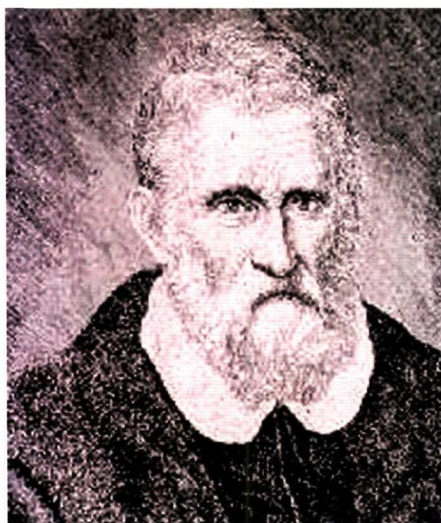
Florence PAJON

IPC 2005

Chef de la mission Transport intermodal de marchandises à la Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

Le rééquilibrage intermodal, un enjeu de la politique du transport de marchandises

Face à la croissance des échanges au sein d'une Europe élargie, le développement du transport intermodal de marchandises constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe et en France pour améliorer la compétitivité de l'Union, réduire la saturation des réseaux et aussi être plus respectueux de l'environnement. Les mesures adoptées au cours des dernières années traduisent une volonté politique forte en la matière avec notamment : - au niveau communautaire, l'adoption des grandes orientations du Livre Blanc en faveur de l'intermodalité, la mise en place de programmes de soutien en matière d'infrastructures accompagnant la création du réseau transeuropéen (RTE-T), de services (Marco Polo) et de recherche ; - au niveau national, l'inscription de programmes



Marco Polo

d'investissements ferroviaires, portuaires et fluviaux aux contrats Etat-Région 2000-2006, la définition de projets prioritaires à moyen et long terme, la création de l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) et la mise en place d'un dispositif de soutien au transport combiné et d'aide au démarrage de lignes de transport maritime courte distance (TMCD).

Si le transport maritime courte distance et le transport combiné présentent des atouts indéniables, les services actuels se placent difficilement comme une offre alternative à la route capable d'assurer un report modal significatif. Les obstacles rencontrés, évidemment différents selon les modes, sont aujourd'hui bien connus mais ils restent difficiles à surmonter dans une chaîne de transport complexe comparativement à un mode routier hautement compétitif. Face à ce constat, les instances communautaires et l'Etat ont souhaité encourager l'émergence de services nouveaux : les autoroutes de la mer ont été intégrées en 2004 dans le réseau transeuropéen, et l'expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire est cours depuis 2003.

Un label ou une réelle innovation ?

La Commission européenne a défini les autoroutes de la mer comme une offre de transport intégrée permet-



tant un report modal significatif des véhicules terrestres de la route vers la mer et comportant un service de transport maritime international régulier à haute fréquence et haute qualité de service dédié principalement au transport de fret intracommunautaire. Cette définition peut aussi être étendue au mode ferroviaire. En d'autres termes, il s'agit de concevoir un service de transport global dont le transport maritime ou ferroviaire ne constitue qu'un maillon avec des performances analogues à celles procurées par une infrastructure routière.

L'innovation porte d'abord sur des aspects techniques. Pour le ferroviaire, il s'agit de disposer de wagons adaptés au chargement/déchargement et au transport de remorques « standard ». Pour le mode maritime, les évolutions se concentrent sur l'amélioration des performances (vitesse, consommation) des navires rouliers actuels.

Mais l'innovation réside avant tout dans la conception même du service dont le mode alternatif ferroviaire ou maritime constitue un maillon de la chaîne logistique routière. Il doit donc être défini pour répondre aux attentes des entreprises de transport et de logistique qui jusque là n'ont pas trouvé nécessairement une fiabilité et une régularité suffisantes dans l'offre actuellement disponible.

La conception de ce type de service est guidée à la base par une approche client forte, ce qui suppose une implication importante de l'ensemble des acteurs du transport. Les réflexions menées par l'association « route roulante 2006 », qui regroupe notamment des professionnels du transport et de la logistique (TLF), RFF et la SNCF, vont d'ailleurs dans ce sens pour définir les conditions d'une offre d'autoroutes ferroviaires sur des longues distances dans une démarche optimisée du transport routier de semi-remorques non accompagnées. Les exigences des professionnels portent en priorité sur la qualité de service, la rapidité apparaissant moins déterminante dès lors que la fiabilité est assurée

Au-delà de l'approche client, la mise en cohérence de l'ensemble de l'organisation est nécessaire pour garantir la compétitivité de la chaîne de transport de bout en bout, et in fine atteindre un objectif de report modal ambitieux. Elle concerne d'une part, les entreprises de transport routier, dont certaines ont déjà engagé une

démarche en ce sens, en particulier pour le trafic de semi-remorques non accompagnées, et d'autre part l'organisation portuaire ou celle du terminal ferroviaire. Si l'efficacité de chaque maillon est évidemment la préoccupation permanente et quotidienne de chacun, où qu'il se situe dans la chaîne, l'intégration de ces organisations dans une cohérence d'ensemble relève d'une approche nouvelle.

Sans être spécifique à ces services nouveaux, il ne faut oublier les gains d'efficacité et d'amélioration de la qualité que l'on peut attendre de l'utilisation en réseau de systèmes de gestion et de transmission de l'information (réservation en ligne, etc...).

Quelle réalité : pour aujourd'hui ou pour demain ?

Après des études de faisabilité réalisées avec les pouvoirs publics, l'objectif est de dépasser rapide-



TRANS-EUROPEAN

ment le stade du débat entre initiés pour confronter ces concepts à la réalité économique et financière.

En matière d'autoroute de la mer, un premier appel à projets devrait être lancé conjointement par l'Espagne et la France prochainement pour la mise en place d'un service sur la façade Atlantique-Manche-Mer du nord avec l'objectif d'un report de trafic substantiel et ensuite sur la façade méditerranéenne. Après plusieurs mois d'activité, on constate une nette amélioration de la fréquentation de ligne entre Toulon et Civitavecchia ; même si ses objectifs de trafic sont encore modestes, il pourrait préfigurer un service d'autoroute maritime avec une montée en puissance en terme de fréquence et de report modal.

Dans le domaine ferroviaire, l'expérimentation lancée en 2003 entre Aiton et Orbassano a permis de démontrer la faisabilité technique de wagons adaptés aux

remorques routières et aux dimensions du tunnel ferroviaire actuel. La croissance de la fréquentation est encourageante, la poursuite de l'expérimentation jusqu'à fin 2006 permettra d'ici là de dresser un bilan économique, financier et environnemental du service et d'examiner les optimisations nécessaires à la mise en place d'un service pérenne, qui fera alors l'objet d'une consultation.

Par ailleurs, un premier projet d'initiative privée se dessine pour assurer une liaison ferroviaire longue distance entre Perpignan et le Luxembourg à court terme et, éventuellement dans un second temps pour étendre le service à d'autres liaisons en fonction de la réponse apportée par les entreprises de transport et de logistique.

De tels projets d'initiative privée, qu'ils soient ferroviaires ou maritimes, peuvent bénéficier d'un soutien financier des Etats concernés et de l'Union européenne

notamment dans le cadre du programme Marco Polo (2003-2006) et de son successeur Marco Polo II qui pourrait bénéficier de moyens décuplés avec 740 M€ proposés par la Commission au lieu de 75 M€ actuellement.

Difficile de conclure en l'état actuel. Néanmoins toutes ces initiatives devraient permettre de disposer rapidement d'une réponse des professionnels de transports à une offre nouvelle et concrète, que l'Etat et l'Union européenne sont déterminés à accompagner et à favoriser dans le cadre des dispositifs en vigueur, et qu'ils pourraient faire évoluer si nécessaire.

La mobilisation des acteurs, l'intérêt des entreprises de transport et de logistique, l'accompagnement du secteur financier, l'émergence de projets privés, témoignent d'une dynamique inédite, condition sinon suffisante en tout cas indispensable à la réussite de ces projets.



Transport maritime, logistique et ports



Alain PLAUD,
IGPC 65
Délégué général de l'UPACCIM⁽¹⁾
Vice Président de l'ESPO⁽²⁾

Le transport par la voie maritime est historiquement à l'origine du commerce international, inventé par les Phéniciens. Pour la sûreté et la commodité des navires marchands, les premiers ports ont été aménagés sur le site de leurs principales escales commerciales.

La version moderne de la mondialisation de l'économie, l'intensification des mouvements de biens et de personnes, qu'induisent les nouvelles technologies de l'information et de la communication, placent à nouveau aujourd'hui le transport maritime au tout premier plan des services nécessaires aux habitants de la planète. Les ports, surtout pour les marchandises, comme les aéroports, surtout pour les voyageurs, sont les grands carrefours, où convergent et d'où divergent les principaux flux d'échanges internationaux. Ce sont les seules plateformes véritablement "multimodales", où se relaient le transport maritime, aussi bien mondial que régional, d'une part, et les transports routiers, ferroviaires, fluviaux, ou par conduites, d'autre part. Ils sont « incontournables » dans la mesure où ils traitent 90% des échanges de marchandises de l'Europe avec les pays tiers.

La croissance du transport maritime et le développement des ports à conteneurs

On observe, sur la durée, que le taux de croissance du commerce maritime mondial, en tonnage, dépasse

largement celui de l'économie, et reste, en général, supérieur à celui des modes terrestres de transport. Sur la période 1990-2000 le taux moyen annuel de croissance du trafic maritime a été de 3,5 % en tonnes x km, à comparer à une croissance moyenne du PIB mondial de 2,7%.

Cette croissance a été accélérée par les fortes économies d'échelle réalisées en vingt ans dans le transport maritime. Le coût du transport de conteneurs, notamment, a baissé spectaculairement du fait de l'augmentation de la taille et de la vitesse des navires :

- jusqu'en 1990 la capacité des navires porte conteneurs ne dépassait pas 4 000 EVP (équivalents vingt pieds) permettant le passage par le canal de Panama, avec une vitesse de 21 nœuds (rotation en 63 jours)
- aujourd'hui les navires mis en service sur les liaisons intercontinentales est-ouest sont des navires « overpanamax » de 8 500 à 10 000 EVP avec une vitesse de 26 nœuds (rotation en 56 jours)

Les navires de 10 000 EVP nécessitent des profondeurs à quai de 16m à pleine charge et ne peuvent escaler que dans les grands ports qui ont pu se doter récemment de tels quais. Se posera aussi l'enjeu de ports

de refuge capables d'accueillir ces navires en cas d'avarie grave.

L'introduction envisagée de navires de 11 000 voire 14 000 EVP pose un problème non résolu de compatibilité avec les installations portuaires disponibles (profondeur des accès maritimes, notamment en estuaire, profondeur des postes à quai, envergure des portiques).

A une hypothèse de croissance du PIB mondial de 2 à 3% par an correspond une croissance attendue des conteneurs comprise entre 7% et 15% par an, selon les diverses hypothèses retenues par de grands ports européens. Il en résulte, pour les 15 prochaines années, un besoin de doublement voire de triplement de la capacité portuaire actuelle d'accueil des conteneurs.

Dans ce même contexte, les taux de fret pour le transport intercontinental de conteneurs sont en baisse continue : de l'ordre de 1200 \$ en 1990, ils n'étaient que de 800 \$ en 2004, pour le transport

(1) : Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce Maritimes

(2) : Organisation des Ports Maritimes Européens

d'un conteneur de 20 pieds de Singapour à Fos. Cela correspond à un coût de 4 \$ par téléviseur transporté. Le coût du seul transport terrestre à destination en Europe peut être supérieur au coût du transport maritime entre l'Asie et l'Europe.

Aujourd'hui, dans un contexte mondial d'approvisionnements à flux tendus, la rapidité et la fiabilité des transbordements d'une part, les coûts et délais de pré et post-acheminement terrestres, d'autre part, sont des facteurs déterminants des choix d'escales et de l'organisation logistique à l'international en général. Le marché très évolutif du transport par conteneurs, l'ouverture des frontières et l'amélioration progressive de la desserte terrestre des ports, conduisent aussi à la superposition des hinterlands de tous les grands ports, et donc à leur mise en concurrence, à 500 km et plus.

La concurrence maritime se joue donc désormais sur terre. La maîtrise de la chaîne de transport de bout en bout peut être un atout maître. Ce n'est pas nouveau : dans les années 70, Sealand, précurseur du transport maritime par conteneurs, avait dû créer ses propres services routiers à destination, du fait de l'offre insuffisante de camions à plateau, sur le marché du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

Importance de l'activité logistique pour les ports

La fidélisation des lignes maritimes qui les fréquentent a toujours été un souci des gestionnaires de ports maritimes. La présence de capacités élevées de dépôt (silos à céréales, entrepôts frigorifiques, dépôts de produits pétroliers,...) est un facteur habituel de stabilisation du fonds de commerce portuaire. L'installation de grandes industries primaires en « bord à quai » (sidérurgie, raffineries, gaz liquéfié,...) a été la nouvelle recette des grands ports français dans les années 70. Aujourd'hui, la fidélisation de flux réguliers de conteneurs dans un port maritime majeur mise à la fois sur l'attribution de terminaux dédiés à des grands armements, et sur le développement d'une activité logistique ancrée sur la place portuaire.

Une telle stratégie consistant à attirer les investissements de la nouvelle logistique dans les ports ou à proximité, est apparue d'abord dans les grands ports de la mer du Nord. Elle s'est révélée très porteuse car le secteur des activités logistiques connaît lui-même un développement extrêmement rapide.

En effet, les vingt dernières années ont vu naître de nouvelles pratiques de distribution des produits des grandes et moyennes entreprises. Les chaînes de commerces de grande surface s'étaient déjà structurées autour de leurs propres plateformes régionales de distribution. Préférant l'option de l'externalisation, les producteurs industriels ont progressivement élargi la sous-traitance de leurs transports à celles de la gestion des stocks, du conditionnement et de la messagerie de leurs produits (eux-mêmes souvent à destination des commerces de grande et moyenne surface). Aujourd'hui on estime que 30 % des entreprises en France ont externalisé leur logistique. La France connaît le meilleur taux d'externalisation d'Europe continentale.

Le rythme de croissance de près de 10% par an de l'activité logistique est soutenu par le progrès des systèmes d'information qui la caractérisent, et par le développement du « e-commerce ». Cette nouvelle activité logistique va donc plus loin que la seule intégration de la « chaîne de transport » (traduction erronée fréquente de « supply chain »).

Reconnaissance de l'enjeu logistique portuaire au XXI^e siècle

La convergence d'intérêts du développement des ports maritimes français et de celui du secteur de la logistique a fait l'objet d'une Journée d'études organisée conjointement par la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral et par la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), le 27 janvier 2000. On y a fait l'état des lieux :

- Les ports maritimes sont des lieux obligés de rupture de charge, de groupage et de dégroupage des lots de marchandise.

La conjugaison des modes de transport terrestre y est assurée. La réexpédition maritime (feeding) renforce cet atout multimodal.

- Les sites portuaires français et européens sont en concurrence les uns avec les autres, notamment au regard de la qualité et du coût d'usage de leurs dessertes terrestres, de la facilité des formalités administratives liées à l'import-export, et, bien sûr, de la rapidité, de la fiabilité et du coût de passage portuaire proprement dit de la marchandise.

- Il reste que les contraintes spécifiques à l'activité et à l'emploi portuaires d'une part, notamment en matière de sûreté, et la réactivité indispensable de l'activité logistique d'autre part, conduisent généralement les logisticiens à préférer des implantations leur donnant un accès privilégié à un ou des ports maritimes, mais hors DPM ou périmètre administratif de ceux-ci.

- De nombreux sites intérieurs sont aussi en concurrence avec les sites maritimes pour accueillir l'implantation des activités logistiques, même liées à l'import-export. Nos grands ports fluviaux, proches des marchés continentaux, connaissent eux-mêmes de fortes « greffes » logistiques : Lyon et Pagny sur l'axe Rhône-Saône, Strasbourg et Mulhouse sur le Rhin, Paris sur la Seine et bientôt sur le canal Seine-Nord, Lille-Dourges au carrefour de canaux à grand gabarit.

Depuis lors, la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France s'est associée au Ministère des Transports pour tenir à jour un inventaire de l'offre de sites d'activités logistiques des grandes places portuaires françaises. Leur dernière publication intitulée « *Les zones logistiques portuaires – L'offre française* » recense et décrit :

- Les zones de Bassens (400 ha) et du Verdon (790 ha) à Bordeaux
- La zone du port rapide (20 ha), et celle de Dunkerque Logistique International (20 ha), à Dunkerque
- La zone de commerce international de Pointe-à-Pitre incluant un parc industriel de 20 ha, en Guadeloupe
- Les zones logistiques du Parc du Hode

- (20 ha), du Pont de Normandie (70 ha), et de Port 2000 (70 ha), au Havre
- Le Centre Logistique Euro-Méditerranéen de FOS-DISTRIPORT (160 ha), à Marseille - le-Fos
- La plate-forme logistique de Montoir (140 ha) et la Zone de Cheviré (127 ha), à Nantes - Saint-Nazaire
- Les dix plates-formes multimodales du Port autonome de Paris, comprenant principalement ceux des ports de Gennevilliers (386 ha), de Bonneuil-sur-Marne (175 ha), et de Limay (125 ha)
- La zone de Rouen - vallée de Seine logistique (115 ha), en aval de Rouen

Toutes ces zones sont immédiatement desservies par des terminaux à conteneurs, dont la plupart sont, ou seront, concédés à des opérateurs spécialisés.

Importance des ports maritimes comme pôles d'emplois logistiques à promouvoir

La croissance attendue dans les ports maritimes n'est pas homogène, et les investissements, qu'elle appelle sur les sites portuaires, sont nécessairement différenciés :

- le trafic de vracs liquides (représentant environ la moitié des tonnages), constitués essentiellement de produits pétroliers, a été stabilisé par les crises pétrolières,
- le trafic de vracs solides (représentant environ le quart des tonnages) continue de croître légèrement plus vite que le PIB,
- le trafic des marchandises diverses (le dernier quart) est « tiré » par sa part croissante (près de la moitié aujourd'hui) de marchandises unitisées (conteneurs et RoRo).

Les retombées économiques du passage portuaire des marchandises dépendent aussi fortement de la nature du trafic. Toutefois, en moyenne très grossière, pour un port généraliste (comme le sont tous les ports français), on admet que mille tonnes par an de trafic portuaire entretiennent un emploi dans l'économie nationale. L'impact global de l'activité des ports de commerce maritimes français sur l'économie nationale serait donc de l'ordre de 350 000 emplois.

Or selon la récapitulation de l'IFREMER, les emplois correspondant aux professions

portuaires (douane incluse) ne représentent que 44 000 salariés, dans l'ensemble des ports nationaux. Si l'on y ajoute les emplois induits dans le transport de pré et post acheminement (environ un emploi par 10 000 tonnes annuelles en mode routier, et un emploi par 4 000 tonnes annuelles en mode ferroviaire), on approche les 100 000 emplois directs et indirects.

Les 250 000 emplois supplémentaires supputés attribuables à l'activité portuaire sont donc des emplois « dépendants », que l'on peut trouver partout sur le territoire desservi. Leur existence est caractérisée par un approvisionnement maritime spécifique. C'est, par exemple, le cas des industries de transformation des bois exotiques dans l'arrière-pays du port de La Rochelle.

Aujourd'hui ce sont surtout les emplois de la logistique internationale dont l'existence, et surtout la localisation, peuvent résulter d'un approvisionnement maritime fiable et proche, et donc être considérées plus ou moins comme « induites » par celui-ci.

L'enjeu est considérable car en Europe, le marché de la logistique est estimé à 710 milliards d'euros soit 8 % du PIB européen. Il occupe plus d'un million d'entreprises employant plus de 5 millions de salariés. Globalement, le marché de la logistique représente 120 milliards d'euros en France.

On ne peut alors que regretter l'absence d'une volonté politique coordonnée pour

mobiliser au mieux les retombées portuaires françaises de l'explosion des activités de logistique internationale en Europe.

Quel devrait être le ministère porteur d'un tel enjeu ? Emploi ? Industrie ? Transports ?

Heureusement, parmi les 67 Pôles de compétitivité, décidés par le Comité ministériel d'aménagement du territoire du 12 juillet 2005, il en est un qui concerne l'activité logistique en interface avec une plateforme portuaire majeure. C'est le pôle logistique Seine-Normandie, axé sur Le Havre et Rouen. Les initiatives qu'il engendrera devront être suivies avec attention, notamment pour mettre à niveau les politiques publiques qu'elles impliquent.

Epilogue

Terminons sur une note d'optimisme national en saluant le choix spontané du 3^e armateur mondial, CMA CGM, qui a implanté son siège social à Marseille, où plus de 2000 personnes gèrent 50 lignes maritimes et 400 bureaux répartis à travers le monde.

Ce n'est pas surprenant. Massilia n'est-elle pas née d'un port phénicien ?



Marseille à la fin du XIX^e siècle

Transport de fret «intelligent»



Jean-François JANIN
IGPC 74, chef de la Mission Transports Intelligents au Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. Jean-François JANIN était précédemment en charge de la recherche et des questions intermodales et internationales à la Direction des Transports Terrestres. Il préside le Comité d'orientation stratégique pour les transports de l'AFNOR.

Les entreprises de transports de marchandises sont directement concernées par les technologies de l'information et de la communication, non seulement parce que celles-ci s'introduisent dans leurs systèmes d'exploitation et de gestion, mais aussi parce qu'elles sont de plus en plus utilisées par leurs clients et par les administrations qui contrôlent leurs activités. Il s'agit d'un processus d'ensemble, qui touche progressivement tous les modes de transport et tous les métiers, avec une tendance récente vers l'intégration à l'intérieur du monde du transport et même à l'extérieur, créant des continuités fortes avec la logistique, la fabrication et la distribution.

Les systèmes d'information se sont d'abord constitués par mode de transport :

Le secteur maritime a été à l'origine des premiers systèmes impliquant de nombreux acteurs, partenaires et/ou concurrents. Sous l'impulsion des autorités douanières se sont constituées dès les années 80, au niveau des grandes places portuaires, des communautés d'utilisateurs des systèmes informatiques de déclaration et d'autorisation qui ont progressivement élargi leurs services à la dématérialisation des documents échangés par les professionnels à l'occasion de la négociation commerciale de leurs prestations, de la réalisation technique des opérations (réservations d'emplacements, de

moyens de manutention et de personnel, compte rendus et rapports d'incidents,...) et des paiements correspondants. Le rapprochement des systèmes développés par Le Havre et Marseille (projet AP+) correspond à l'évolution internationale vers la standardisation des échanges d'information entre les ports et leurs clients.

Les accords entre les **compagnies aériennes** pour le traitement du fret a permis le développement au niveau international d'un système d'échanges de données (CARGO 2000) utilisé par un grand nombre de compagnies.

Les systèmes européens de gestion de la **navigation sur les voies d'eau** intérieures sont en cours de rapprochement dans le cadre du programme européen COMPRIS. Une directive vient d'être adoptée pour donner une base juridique à la normalisation de ces systèmes et permettre l'interopérabilité des équipements des bateaux avec ceux des réseaux de tous les Etats membres.

Les directives européennes sur l'interopérabilité **ferroviaire** visent l'intégration des réseaux nationaux, y compris en ce qui concerne les échanges d'information entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures et lorsque cela est nécessaire, entre les trains eux-mêmes et les systèmes de contrôle commandes déployés le long des voies. L'avenir du fret ferroviaire en Europe passe par le développement des échanges d'information entre les intervenants successifs de l'acheminement des trains, les chargeurs et les administrations concernées.

Dans le **transport routier** de marchandises, caractérisé par un très grand nombre d'entreprises indépendantes, le mouvement a été plus lent. L'équipement des véhicules en systèmes électroniques embarqués permettent de connaître en permanence leur position et de suivre les enlèvements et livraisons de fret en temps réel. Cette gestion intégrée de flotte donne aux entre-

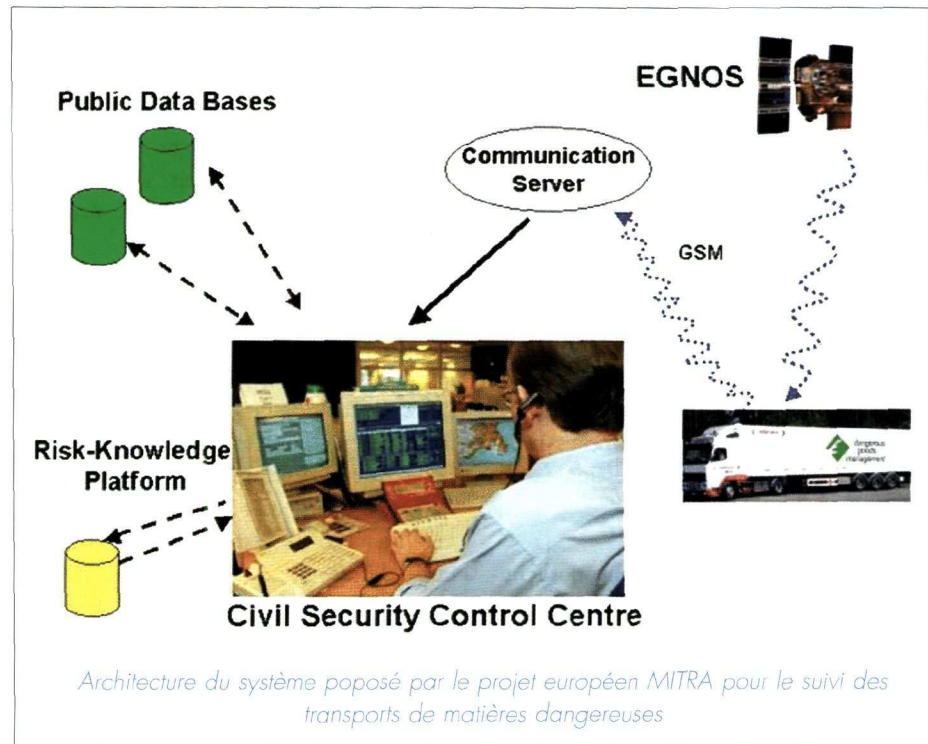
prises qui la mettent en place un moyen d'optimiser les tournées et de faire face aux incidents qui peuvent se produire : véhicule en panne, encombrements sur l'itinéraire, retard au chargement qui entraîne un temps de repos réglementaire du conducteur avant la fin de la mission ... Les responsables d'activités logistiques doivent à tout instant être prêts à gérer des événements imprévisibles, modifier l'utilisation des véhicules et des chauffeurs, sans oublier de tenir informés les clients concernés.

Pour séduisante qu'elle soit, cette vision n'est encore accessible qu'à des entreprises d'une taille suffisante pour rentabiliser cet investissement répartis entre les camions et le centre de gestion de flotte. Par rapport à l'ensemble des poids lourds immatriculés, ceux qui sont suivis de cette manière sont encore minoritaires. L'enquête annuelle 2005 du Centre National Routier réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 220 entreprises de transport à longue distance, qui sont les plus concernées, a donné les résultats suivants :

- Concernant le niveau d'équipement informatique, 23,2 % d'entre elles disposent d'une solution informatique embarquée pour leurs véhicules, connectée à l'entreprise, 36,4 % utilisent un progiciel de gestion intégrée, 9,2 % ne disposent pas de connexion Internet, 1,5% ne possède pas d'ordinateur
- Concernant les principales mesures que l'entreprise a engagées pour accompagner l'intégration des TIC, 38 % ont eu recours à la formation (personnels roulants ou sédentaires), 5,5 % ont dû procéder à une restructuration, 5 % ont recruté.

Les résultats détaillés par classe d'effectifs salariés sont disponibles sur le site du CNR (www.cnr.fr).

Pour les plus petites entreprises (certaines d'entre elles sont en fait constituées d'un seul camion et de son conducteur) les nouvelles technologies peuvent être une opportunité puisqu'un simple téléphone permet d'accéder à des bourses de fret et d'échanger des informations avec ses clients. Mais l'intégration de leurs activités avec celles des donneurs d'ordres peut contribuer à réduire leur autonomie.



La concurrence sur ces marchés est très vive et la maîtrise des systèmes d'information est ressentie par les différents acteurs comme stratégique. La pratique des uns et des autres a toujours été jusqu'ici de mettre en place des systèmes fermés et de tenter d'y impliquer les fournisseurs et si possible les clients. On voit donc se développer des stratégies concurrentes pour conquérir le marché de l'informatisation de ces activités, dans l'espoir d'en retirer une part de la valeur ajoutée :

- Les constructeurs de poids lourds proposent des systèmes de gestion technique des flottes de véhicules qui peuvent être étendus à la gestion des heures de conduite et de repos et à celle du fret
- Les spécialistes de la logistique voient dans le camion une sorte d'entrepôt mobile dont l'activité doit être mise en continuité de celle des entrepôts fixes sous leur responsabilité
- Les chargeurs, en particulier les industriels organisant leurs approvisionnement en juste à temps perçoivent le transport comme une prestation à intégrer dans le processus de production. Les systèmes d'appels d'offres sur Internet avec « enchères inversées » sont la concrétisation la plus claire (et la plus redoutée par les transporteurs) de cette intégration
- Enfin les fournisseurs de matériels com-

municants et les opérateurs de télécommunications ont bien perçus que le marché des poids lourds est en croissance

Ces visions ne sont pas fondamentalement contradictoires. Elles pourraient même être complémentaires si elles se traduisaient par la mise en place de systèmes d'information répondant à l'ensemble des besoins exprimés. Mais le plus souvent ce qui est proposé (et en fait souvent imposé) au transporteur est perçu par lui non pas comme un outil lui permettant de dialoguer avec l'ensemble de ses partenaires naturels, mais au contraire comme un moyen de contrôler plus étroitement son activité.

Outre les réactions négatives qu'elles entraînent de la part de ceux qui ont le sentiment d'être les victimes du changement alors qu'ils pourraient en être les bénéficiaires, ces approches juxtaposées et concurrentes de l'informatisation aboutissent à des surcoûts et à des dysfonctionnements pour ceux qui doivent les mettre en œuvre. Il n'est pas rare de voir des colis étiquetés plusieurs fois au cours de leur transport, parce qu'il passe d'un système à l'autre et que la conception de chacun d'entre eux a été jalousement protégée pour éviter les interfaces avec d'autres.

L'internationalisation progresse

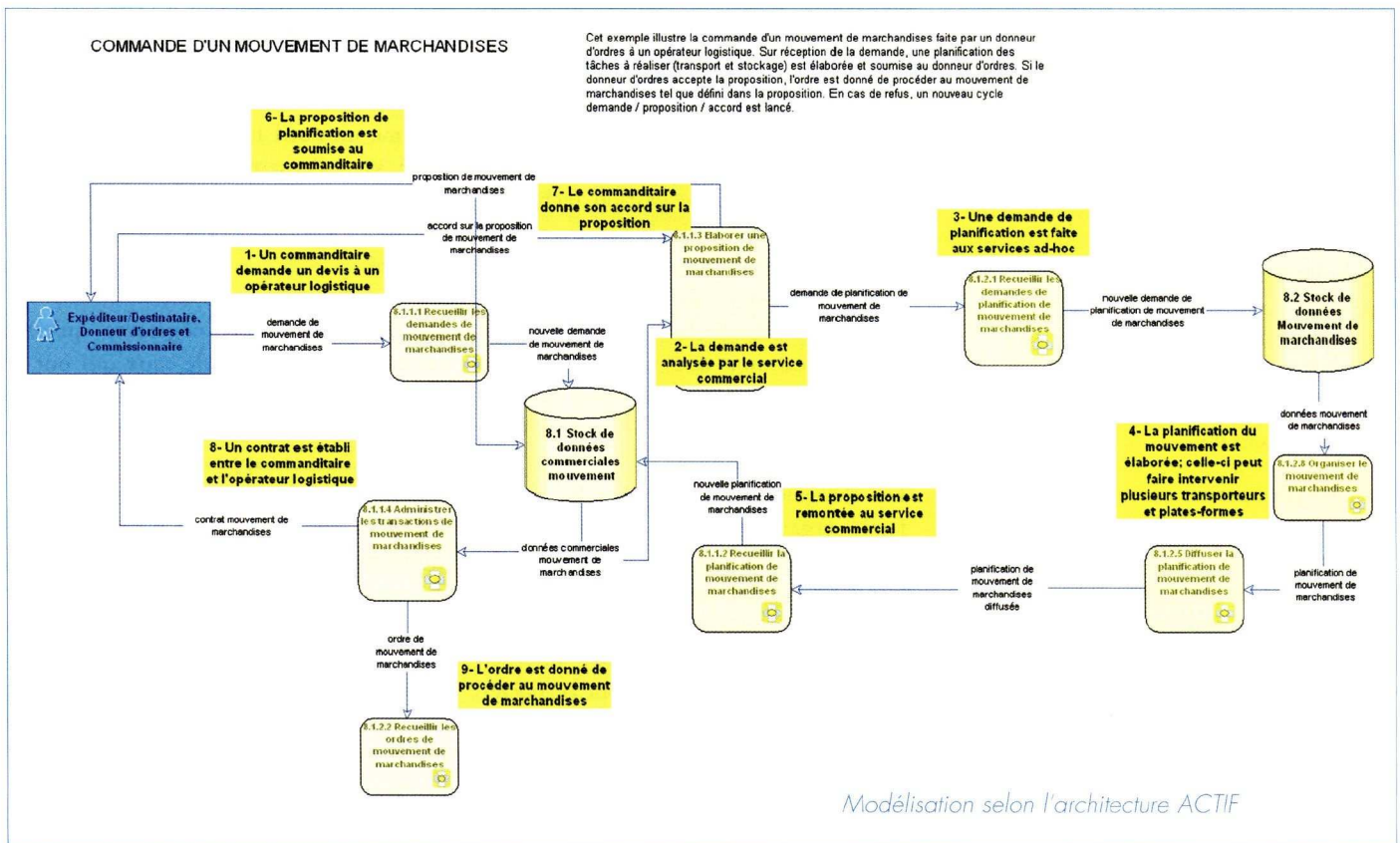
Plusieurs initiatives européennes visant à harmoniser les principaux éléments de la compétition des entreprises, notamment entre les différents modes s'appuient ou s'appuieront inévitablement pour leur mise en œuvre sur les nouvelles technologies. Il s'agit de systèmes complexes, même si leurs objectifs paraissent simples. Deux exemples montreront l'imbrication des questions techniques et institutionnelles :

- Le remplacement des chronotachygraphes analogiques utilisés pour contrôler des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels par des appareils électroniques empêchant la fraude : Il ne s'agit pas seulement d'installer un boîtier supplémentaire dans les cabines des poids lourds, il faut distribuer des cartes identifiant les conducteurs (et n'en donner qu'une seule à chacun d'entre eux, même s'il lui venait à l'esprit d'en demander une dans plusieurs pays ...), harmoniser le contrôle des ateliers qui vérifient les boîtiers, et surtout assurer une interprétation

identique de la législation sociale européenne pour que les contrôles aient une valeur juridique uniforme. La difficulté principale réside dans la longueur des processus de décision européens et nationaux, qui se chiffrent en années, alors que les technologies à mettre en œuvre évoluent rapidement.

- Un système européen de télépéage permettrait d'appliquer une tarification routière plus efficace pour les marchandises que les taxes sur le carburant qui présentent l'inconvénient de ne pas être systématiquement perçues dans le pays où circulent les poids lourds. Certains véhicules transportent bien inutilement (et parfois fort dangereusement) des réservoirs supplémentaires de carburant acheté dans les pays où les taxes sont les moins fortes. On peut faire mieux en terme d'« intelligence » ... Mais il ne s'agit pas seulement de choisir le mode de communication entre les badges fixés sur les véhicules et les balises placées sur les routes. Il faut aussi, pour que le système soit acceptable, créer entre les gestionnaires d'infrastructures des procédures permanentes et fiables d'échange de données permettant aux transporteurs de ne signer qu'un seul contrat pour s'acquitter de tous les péages dus par leurs véhicules dans toute l'Europe. C'est enfin s'accorder sur des sys-

tèmes efficaces d'identification et de poursuite des contrevenants au delà des frontières, sans lesquels les plus belles constructions techniques perdent toute crédibilité. Ce point est particulièrement délicat parce que le coût des contrôles est élevé et que chaque pays a essayé de construire un système correspondant à ses contraintes. En France, le télépéage a été d'abord développé pour les véhicules légers utilisant des autoroutes concédées qui étaient déjà équipées de barrières assurant les contrôles d'entrée et de sortie de tous les véhicules et le paiement manuel. Il s'agit du système *Liber-t* qui s'appuie sur les standards européens de transmission radio à courte portée (DSRC) Le télépéage poids lourds peut bénéficier de cette infrastructure de contrôle existante sur les réseaux des pays qui ont des systèmes analogues au nôtre (Italie, Espagne, Portugal ...) Mais le problème n'est pas résolu pour le réseau actuellement gratuit, pour lequel la circulation des poids lourds génère des frais d'entretien importants et ne produit pas de recettes. L'expérience des pays qui ont mis en place un péage exclusivement pour les poids lourds (Suisse, Autriche, Allemagne) doit être suivie attentivement, en ce qui concerne les technologies des boîtiers embarqués (DSRC, GPS, GSM ...) et surtout en ce qui concer-



ne le traitement des véhicules qui ne sont pas équipés, qui sont évidemment les plus nombreux (procédures de déclaration des itinéraires à l'avance et de paiement par Internet, contrôle par lecture des plaques d'immatriculation, problème des poursuites transfrontalières ...)

L'intermodalité s'impose de plus en plus

La nécessité de dépasser les clivages traditionnels vient tout autant de la mise en oeuvre de politiques publiques visant à équilibrer l'utilisation des différents modes que de l'internationalisation des marchés. La croissance des échanges internationaux et les réorganisations industrielles à l'échelle de l'Europe provoquent une augmentation des flux sur les grands axes de transit qui ne pourront être traités que par un recours simultané à l'ensemble des modes. Fer, voie d'eau et liaisons maritimes (autoroutes de la mer) ont un rôle à jouer dans ce nouveau contexte, pour autant qu'ils offrent des services pouvant être intégrés aux organisations logistiques modernes. Cela passe évidemment par des processus normalisés d'échanges d'information, ce qui est plus facile à imaginer qu'à réaliser concrètement du fait des contextes juridiques et institutionnels différents selon les modes de transport et selon les pays.

Ceci est en général bien compris par les chargeurs, qui auraient tendance à en déduire que seules les étiquettes à leur format sont les bonnes. Ils ont plus de mal à admettre que ce n'est pas parce que la palette sert aujourd'hui pour livrer du matériel électrique à un constructeur automobile qu'elle doit avoir une étiquette profondément différente de celle qu'elle devra porter demain pour livrer le même matériel dans

une usine aéronautique. Ces différences, qui représentent des surcoûts si l'on en reste à l'étiquette en papier, ne sont plus acceptables si l'on veut passer à l'étiquette électronique qui n'aura de sens économique que si elle peut être lue dans des entrepôts utilisés par des entreprises de tout secteur d'activité, concurrentes ou non.

Pour préparer ces évolutions les organisations professionnelles du transport, les représentants des chargeurs, le réseau consulaire et les administrations concernées ont lancé en 2004 le programme « fret intelligent », mené par l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie. (<http://www.normafret.org>) Il s'agit d'identifier, dans un cadre intermodal et en tenant compte des besoins de l'ensemble des entreprises qui utilisent ou rendent des services de transport, les pratiques innovantes et d'en faire la promotion. Il s'agit aussi de préparer les positions françaises dans les réunions de normalisation internationales dans lesquels s'élaborent les structures des futurs systèmes d'information. Sont notamment à l'ordre du jour l'identification par puces à radiofréquences, le passage des méthodes EDI vers les standards XML et surtout les échanges de données nécessaires pour assurer la sûreté des transports face aux nouvelles menaces (vols, terrorisme ...)

Intelligence et maîtrise des flux de transport de marchandises

Certains avaient pensé il y a quelques années que le développement des moyens de communication électronique réduirait les besoins de déplacement de personnes et de fret.

On a pu constater au contraire que l'introduction des nouvelles technologies dans les entreprises ou dans les services qu'elles se rendent entre elles aboutit effectivement à quelques suppressions de déplacements, mais surtout à une augmentation de la productivité des organisations concernées, à une extension de leur champ d'activité et à une stimulation de la demande qui génère de nouveaux besoins de mobilité.

Les pouvoirs publics ne sont pas pour autant condamnés à voir augmenter indéfiniment les flux de marchandises sans pouvoir intervenir. Au contraire, les nouvelles technologies leur offrent des moyens renouvelés pour donner aux entreprises des signaux parfaitement clairs sur ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas : les possibilités techniques de collecte d'informations, de contrôles des réglementations et de perceptions de droits et taxes spécifiques n'ont jamais été aussi grandes. Les difficultés sont surtout d'ordre politique et organisationnel, en particulier lorsque plusieurs pays sont impliqués. Il est d'autant plus important de les surmonter que les distances parcourues par les marchandises interviennent encore peu dans les choix de localisation, en partie parce que les coûts des prestations de transport représentent une faible part du prix des produits, et aussi parce que les coûts externes (supportés en fait par la collectivité) sont souvent sous estimés.

La société de l'information ne sera pas une société sans règles. Elle ne doit pas être une société dont les règles échappent aux décisions politiques. Elle peut au contraire contribuer à rendre acceptable la mobilité des hommes et des marchandises en assurant le respect des droits de chacun à la sécurité, à l'environnement et à une juste répartition des effets bénéfiques de l'intelligence

Transport et Logistique en Chine,

du point de vue des échanges France-Chine



Eric OUDARD

Civil 92, MSc en architecture (University College London), est Directeur de Programmes au sein de CIBEX Promoteur Constructeur. Il développe des plate-formes logistiques et des bâtiments de bureaux en France. Après plusieurs années en Chine, en Malaisie et en Angleterre, il a retrouvé la métropole. Il est également un des organisateurs du voyage de l'AAENPC en Chine en mai 2005.

Dynamisme de la Chine et dynamisme de la logistique en Chine

Comme chacun le sait maintenant, la croissance de la Chine est parmi les meilleures au monde à environ 10%, sinon la meilleure.

Lors de la rencontre entre les anciens de l'AAENPC et le ministère de la construction en mai 2005, nous avons pu demander s'ils pensaient que cette euphorie allait durer. L'état pense (c'est-à-dire : l'état demande, ou décide de faire en sorte) que la croissance se maintiendra à 8 - 10% jusqu'en 2010, pour descendre et se maintenir ensuite à environ 4 - 5%. La perspective des JO de 2008 à Pékin et de l'Exposition Universelle de Shanghai en 2010 n'est pas étrangère à cette prévision.

Sixième puissance économique mondiale à fin 2004, la Chine a vu son secteur transport et logistique croître trois fois plus vite que la moyenne de tous les secteurs d'industrie. La part des européens dans ce

Lily CHANG

D'origine chinoise, je m'appelle Li CHANG. Après avoir obtenu une maîtrise en logistique et comptabilité à l'Université de Finance et d'Economie du Nord-est de la Chine, j'ai travaillé dans le commerce international à Dalian, et comme journaliste pour la télévision de Guangzhou (Canton).

Toujours attirée par la richesse culturelle française, j'ai décidé d'aller en France il y a 5 ans. J'ai obtenu mon DESS de Transport et Logistique à l'université de Lyon 2. Aujourd'hui je suis de retour dans le métier du transport et de la logistique et travaille chez SDV Logistique Internationale (groupe BOLLORE), dans la Division Commission Maritime à Puteaux.

Cette expérience professionnelle en France me permet de découvrir une autre méthode de travail et un autre mode de pensée; cela est vraiment très enrichissant.



secteur, en forte progression, n'a cependant pas suivi à la même vitesse.

Pays-usine, la Chine oriente sa production vers une diversification et une montée en gamme des produits.

Le premier port mondial de frêt est aujourd'hui Hong-Kong, voisin de la très dynamique province du Guangdong, capitale Guangzhou (Canton). Hong-Kong représen-

taît 22 Mevp (maritime) en 2004, Shenzhen (maritime) 13,5 Mevp, et Guangzhou (fluvial) 3 Mevp.

Alors que les services représentent 9/10 du PIB de Hong-Kong, la ville-port assure... du commerce extérieur du pays, dont 9/10 d'exportations en réexpédition.

Le développement industriel et les exportations du Guangdong sont en fait gérés

par Hong-Kong. La province a attiré 130 milliards de dollars d'investissements étrangers entre 1979 et 2003. Elle assurait ensuite 1/3 des importations et des exportations de la Chine (environ 131 et 153 milliards de dollars respectivement). En 2004, ses exportations ont crû de 27% et ses importations de 25%.

Echanges France - Chine

Fin 2003, Shanghai ne comptait «que» 340 implantations françaises, et les importations chinoises de produits français ne représentaient «que» 1,4% des importations.

Les échanges entre la France et la Chine, de 10,8 milliards d'euros à 21,8 milliards d'euros de 1999 à 2004, progressent toutefois moins vite que ceux avec d'autres pays. Le fret maritime entre la Chine et l'Asie par exemple augmente, lui, de 30% par an.

En 2004, les importations de Chine en France représentaient 16,5 milliards d'euros, contre 5,3 pour les exportations.

Les ventes françaises à la Chine progressent de 15% (hors Hong-Kong), et les achats à la Chine de 24% par an.

Les importations chinoises en France ont ainsi triplé en 5ans, et les exportations doublé.

La demande en transport et en logistique entre la Chine et la France a donc fortement augmenté, tout en devenant plus complexe.

Profil des européens logisticiens et transporteurs en Chine

Les filiales françaises des poids lourds de la logistique internationale se sont bien développés en Chine récemment, mais les acteurs locaux également.

Frêt MER

Les conteneurs par mer constituent l'essentiel du fret. CMA-CGM, premier



armateur français conteneurisé a déjà un tiers de son activité en Chine.

Aujourd'hui, CMA-CGM Chine a 55 agences, emploie 800 salariés, effectue 25 voyages par semaine, dont 6 vers la France (4 au Havre et 2 à Marseille).

Le Havre est en liaison avec 4 ports chinois différents, et Marseille avec 2.

En 2001, les navires de 6500 evp ont remplacé les navires de 4000 evp. En 2006, ce

seront les 8200 à 9100 evp qui constitueront la flotte.

Son concurrent MSC est passé de 3400 à 6700 evp par navire et a doublé leur nombre en 5 ans.

Frêt AIR

Air France Cargo vole de Paris vers Guangzhou, Hong-Kong, Shanghai et Pékin.

Air France Cargo dessert 4 aéroports chi-



nois depuis Paris, avec 12 vols par semaine entièrement cargos (6 sur Shanghai et 6 sur Hong-Kong) et 26 vols mixtes passagers – cargo. Le Guangdong est la prochaine destination en développement.

Cathay Pacific dessert la France au départ de Hong-Kong par 5 vols hebdomadaires et utilise ensuite sa liaison cargo journalière entre Hong-Kong et Shanghai.

LOGISTIQUE

En association avec le leader local SINO-TRANS, les majors européens se sont installés.

EXEL est en joint venture avec SINO-TRANS depuis 1996 et représente aujourd'hui en Chine : 2000 salariés, 10 hubs internationaux et 7 hubs nationaux, 10 ports et aéroports desservis, pour un parc de stockage, distribution, assemblage, contrôle et retours de 87 000 m².

DHL, en JV avec SINOTRANS également, est présent en Chine avec Express depuis 1986 et représente 37% du marché sur 320 villes. Express emploie la majorité des 4700 employés de la JV.

En logistique, DHL Solutions, en association avec EXEL parfois, rassemble 90 000 m² d'entrepôts.

HEPPNER qui accompagne ses clients français en Chine depuis 80 ans a maintenant 2/3 de son chiffre d'affaires avec la Chine. Avec HELLERMAN Worldwide Logistics, ils rassemblent 700 salariés en relation directe avec la France, et 17 000 m²

d'entrepôts.

DACHSER logisticien allemand réalise 70 millions d'euros de chiffre d'affaires en Chine sur un total de 400.

UPS, GEODIS, SDV ont ouvert des filiales qui peuvent opérer et facturer en propre.

GEFCO et ID Logistics ont commencé d'explorer le terrain. D'autres comme WIM BOSMAN France accompagnent les entreprises importatrices en Europe, notamment en développant les stocks de proximité.

KUHNE & NAGEL, eux, sont présents en Chine depuis quarante ans.

Constats et perspectives

Hong-Kong manque cruellement d'espace. Par compensation, la rapidité est devenu le facteur clé de son développement. L'accent est donc mis sur la manutention des navires, les mouvements de camions et les solutions alternatives (d'où l'augmentation des capacités de navires en evp).

Malgré de bonnes performances – porte-conteneurs à quai moins de 8 h, camions à quai moins de 40 mn – Hong-Kong connaît une forte congestion.

Troisième port maritime en volume, Shenzhen bénéficie de coûts de transferts en camion moins chers. Toutefois, malgré l'arrivée de VLCS (Very Large Container Ship) et la construction récente de nombreux quais de 400m avec portiques prenant jusqu'à 23 rangées de containers, la congestion est une réalité là aussi.

Même si Shenzhen/Le Havre coûte 5 fois moins cher que Hong-Kong/Le Havre, c'est en fait Shanghai qui pourrait

bien détrôner les deux autres, et devenir le premier port de frêt au monde.

En terme d'aérien, Hong-Kong est également le 1er avec 3000 MT de trafic en 2005, en compétition avec Guangzhou et Shenzhen, même s'il sont loin derrière avec 544 MT et 350 MT respectivement. Prudemment, Hong-Kong soigne son pré- et post-acheminement vers Guangzhou et Shenzhen.

La demande a évolué du transport seul vers le besoin d'une logistique complète et complexe.

L'offre et la demande industrielle croissant à l'intérieur du territoire chinois, une reconfiguration des liens logistiques Chine/monde et intérieurs à la Chine a commencé.

Les infrastructures font l'objet de programmes ambitieux de développement : 50 000 km de voies ferrées d'ici à 2020, 55 000 km d'autoroutes d'ici à 2035. Les autorités sont tout-à-fait conscientes de l'importance des réseaux de transport dans le développement global du pays.

Le manque de professionnels qualifiés de la logistique est également un souci des observateurs spécialisés qui estiment qu'il y a un déficit de 6 millions d'ouvriers qualifiés dans le secteur aujourd'hui. Les méthodes de management archaïques, le manque de normes industrielles - en logistique - affectent les entreprises locales.

D'après une enquête officielle, 60% des 40 000 sociétés de logistique et transport sont des petites entreprises.

Malgré les autres facteurs défavorables en forte croissance tels que prix du brut et concurrence, les volumes globaux d'échanges entre la Chine et le reste du monde doivent augmenter de 50% dans les 5 ans, et promettent aux transporteurs et logisticiens une belle perspective d'activité soutenue.



Groupe WIM BOSMAN



Brigitte HERBOMEZ,
Directrice Générale
lauréate du trophée de meilleur
manager autodidacte décerné
par Harvard University en
décembre 2004, s'occupe, entre
autres, du Cercle du Transport
et de la Logistique en Seine-et-
Marne.

Leader charismatique, elle développe avec passion son entreprise, sa profession et ses échanges fructueux avec l'Empire du Milieu.



Laurent JANNIAUD,
Directeur marketing

WIM BOSMAN est un acteur majeur du transport et de la logistique « 3PL » (*) en Hollande et dans le monde.

WB possède deux terminaux maritimes à Rotterdam et Anvers. De Paris, via le réseau « EVOLUTRANS » composé de 83 PME, WB propose une offre qui couvre complètement le territoire.

Dans ses implantations récentes, Egypte et Roumanie, WB apporte des fonds, ainsi que des compétences techniques, notamment en informatique et scanning.

WB France a préparé pendant plusieurs mois sa participation au SITL 2005 de Shanghai où l'Hexagone a été vendu comme le meilleur emplacement de stocks de proximité en Europe. La capacité d'écoute, la réactivité et l'humilité sont les traits caractéristiques de WB au contact des industriels chinois, et cela fonctionne très bien.

De plus, alors que traditionnellement un logisticien remet une offre à son client au bout de 4 ou 5 jours, WB répond à ses clients chinois dans la journée.

Les chinois apprécient ces qualités, qui démentent les idées reçues sur le travail des français. Parti de zéro en septembre 2004, le volume d'affaires de WB France avec des clients chinois s'élève aujourd'hui à 3 containers/jour.

GIANT et MARIONNAUD font déjà confiance à WB pour l'Europe.

SINOTRANS même, major chinois, fait maintenant des appels du pied à WB !

En Europe, les délocalisations tant décriées n'ont pas que des mauvais côtés : elles permettent d'augmenter les flux, notamment de produits bruts et semi-ouvrés.

Le milieu du transport et de la logistique est toutefois traumatisé par la réduction des marges notamment en transport (coût du carburant) et le nombre dramatique de liquidations et redressements (1241 en France pendant le premier semestre 2005).

Les logisticiens doivent s'organiser pour résister à ce creux de la vague et la diversification de leur clientèle leur permettra de passer ce cap, sous deux ans probablement.

Pour la Chine, le développement du réseau et du transport routier national est une étape incontournable de son développement global.

Les chinois n'ont pas encore de « culture de routier ». Les photos de la flotte de camions de WB, ainsi que les magnifiques maquettes de ces camions présentées au SITL de Shanghai et offertes lors d'une loterie in situ, ont attiré une véritable marée humaine sur le stand de WB. L'équipe de WB France reçoit de nombreuses délégations d'industriels chinois et noue de vraies relations personnelles avec eux.

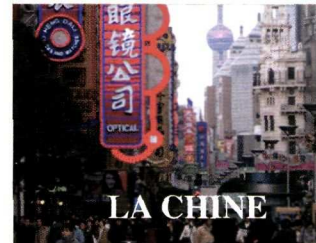
Le développement de services logistiques en Europe pour chinois nécessite la croissance du trafic maritime entre les deux continents. WB propose aujourd'hui cinq ports au départ de Chine, dont Hong-Kong et Shanghai, où sont basés la plupart de ses clients.

D'ici à cinq ans, on peut raisonnablement prédire l'implantation en Europe de bases logistiques dédiées aux industriels chinois. Peut-on alors comparer cette évolution à celle des Japonais quelques décennies plus tôt ?

(*) : « 3PL » : Third Party Logistics : Il s'agit d'une prestation globale avec gestion complète depuis l'enlèvement jusqu'à la livraison. « 4PL » : si l'on ajoute l'ingénierie informatique.

La Chine





La Chine : un pays d'influence dans l'économie mondiale



Gérald KOWALSKI

ICPC 88

1987-1988 : Stage long sur le chantier du
China World Trade Center à Pékin

1989-1993 : Chef de l'Arrondissement
Opérationnel de la DDE d'Indre-et-Loire

1993-2000 : Directeur commercial
puis Directeur Adjoint du Port
Autonome de Strasbourg

Depuis 2000 : Conseiller commercial
chargé du secteur Transports-BTP-
Industries mécaniques à la Mission
Economique de Pékin

Au cours des cinq dernières années, la perception que le monde extérieur avait de la Chine et de son influence sur l'économie mondiale s'est profondément modifiée. Qu'en est-il aujourd'hui de la poursuite de la croissance chinoise ? C'était la question à laquelle la Mission Economique de Pékin a essayé d'apporter une réponse lorsqu'elle a reçu la délégation de l'AAENPC en visite en Chine au mois de mai dernier.

Une entrée fracassante de la Chine dans l'économie mondiale

Au début des années 2000, le monde extérieur avait tendance soit à admirer les efforts de la Chine et des Chinois pour se développer économiquement malgré des contraintes très fortes, soit à douter de la réalité de la croissance économique chinoise. En tout état de cause, il semblait que cette croissance chinoise, réelle ou non, était un phénomène interne à la Chine et n'avait pas véritablement d'influence sur l'économie mondiale.

Tout a commencé à changer il y a deux ou trois ans : la croissance, proportionnelle à

son développement économique, des besoins de la Chine en matières premières a provoqué un déséquilibre de ces marchés et entraîné une forte hausse des prix des matières premières qu'ont ressentie tous les autres pays. La plus petite entreprise de n'importe quel pays développé, même complètement orientée vers son marché local, a vu ses coûts augmenter du fait du développement économique chinois et a donc été influencée par la Chine. Des secteurs, comme le transport maritime de vrac, ont vu leurs prix flamber.

Plus récemment, les problèmes liés au textile ont montré la puissance de frappe de la Chine en matière industrielle et l'onde de choc qu'elle pouvait provoquer sur l'ensemble d'un secteur économique à travers le monde, aussi bien sur les pays développés que sur les pays en voie de développement (des pays comme le Mexique, la

Tunisie ou les Philippines, dont l'industrialisation repose en bonne partie sur le secteur textile, redoutent l'arrivée des textiles chinois sur leurs marchés traditionnels).

Le monde extérieur est donc désormais tout à fait conscient de la forte influence que la Chine exerce sur l'économie mondiale. Il n'est, pour s'en convaincre, qu'à constater le nombre d'articles ou d'ouvrages qui sont publiés ces derniers temps sur l'économie chinoise et leur contenu. Alors que de nombreux articles mettaient autrefois en doute les taux de croissance annoncés par les autorités chinoises, en estimant qu'ils étaient surévalués et que la Chine essayait de brosser d'elle-même un tableau plus beau que la vérité, ils ont aujourd'hui plutôt tendance à estimer que les taux de croissance annoncés, pourtant impressionnants, sont sous-évalués et que

la Chine les sous-estime pour ne pas donner d'elle une image trop agressive.

Ceci révèle aussi combien la Chine ne laisse pas indifférent et engendre souvent des attitudes excessives, dans un sens ou dans l'autre. Depuis Marco Polo, et même si Pékin n'est plus qu'à dix heures d'avion de Paris, la Chine reste une sorte de pays « mythique », de monde à part qu'il est difficile d'observer de manière objective et rationnelle mais qui attire inévitablement.

La présentation des grands traits de l'économie chinoise

C'est pourtant le rôle de la Mission Economique de Pékin, qui constitue la partie économique et commercial de l'Ambassade de France en Chine (avec les deux autres Missions Economiques de Shanghai et Canton), d'essayer d'analyser de la manière la plus objective possible l'économie chinoise et de déterminer le potentiel de marché qu'elle peut représenter pour les entreprises françaises.

L'importance de la délégation de l'AAENPC qui s'est rendue en Chine au mois de mai 2005, environ 80 personnes au total, a bien montré l'attrait de ce pays. Il nous a semblé important de faire à cette délégation, presque dès sa descente d'avion, une présentation de l'économie chinoise compte tenu de toutes les informations différentes et souvent contradictoires qui circulent en France sur le sujet. L'idée était de donner aux participants quelques informations de base pour qu'ils puissent se faire eux-mêmes leur propre opinion au cours du voyage, en particulier sur la question de la poursuite de la croissance en Chine et donc sur le renforcement de son influence sur l'économie mondiale.

Cette présentation, réalisée par Jean-Patrick Yanitch, Conseiller financier, s'articulait autour des trois thèmes suivants : le moteur économique chinois, ses paradoxes et le défi financier auquel est confrontée la Chine.

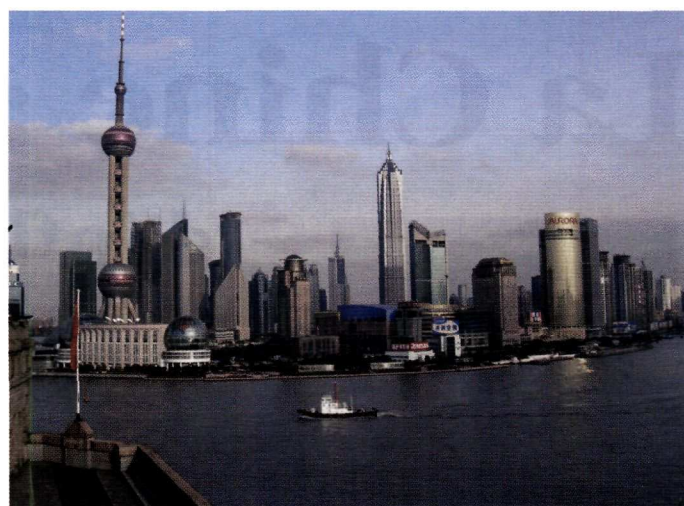
Après avoir donné quelques chiffres sur l'économie chinoise (7^{ème} rang mondial en

matière de PIB, 1^{er} rang pour l'agriculture, 4^{ème} rang pour l'industrie, 2^{ème} rang pour les réserves de changes), l'orateur a exposé les recettes du miracle chinois. Tout d'abord, une politique de réforme pragmatique et graduelle permettant de mener à bien une triple transition : transition d'une économie fermée vers une économie ouverte (aujourd'hui la Chine, avec un commerce extérieur de 1000 milliards de USD, représente 6 % des échanges mondiaux), transition d'une économie planifiée vers une économie de marché, transition d'une économie rurale vers une économie urbaine. Il a ensuite présenté le modèle de développement chinois : un réservoir de main-d'œuvre apparemment sans fond, une croissance structurellement inégalitaire, un Etat puissant, un investissement colossal, une forte stimulation étrangère (à travers les investissements étrangers en Chine).

Il a ensuite présenté les paradoxes du moteur économique chinois par une formule « choc » : une croissance sans emploi, une croissance sans profit, une croissance nourrie par des prêts sans remboursement. Cette formule, même si elle est très exagérée, révèle bien les problèmes de fond du développement chinois et les challenges à relever par le pays : fournir un emploi à une population active toujours en augmentation (la politique de l'enfant unique ne provoquera une diminution de la population qu'à moyen terme), améliorer la rentabilité des entreprises chinoises et surtout gérer le problème des prêts non performants.

Le troisième point de l'exposé portait d'ailleurs sur la réforme des grandes banques commerciales chinoises et la gestion des prêts non performants qu'elles possèdent ainsi que sur la réforme du système financier et boursier.

En conclusion, l'orateur a exprimé son avis selon lequel la croissance chinoise était



soutenable, la triple transition évoquée ci-dessus connaissant certes des secousses mais restant sur des perspectives solides.

La Chine en passe de devenir le premier marché mondial dans plusieurs secteurs stratégiques

Il semble donc que l'influence de la Chine sur l'économie mondiale devrait encore se renforcer dans les années à venir. Dans certains secteurs stratégiques, la Chine devrait d'ailleurs devenir le premier marché mondial et attirer à elle les fournisseurs et les technologies du monde entier. C'est ainsi le cas dans la production d'électricité nucléaire ou dans le ferroviaire. Dans ce dernier secteur, les chiffres donnent le vertige : le schéma directeur à moyen et long terme du réseau ferroviaire chinois prévoit la construction de 28 000 kilomètres de nouvelles lignes ferroviaires d'ici 2020, soit près de 2000 kilomètres supplémentaires par an, dont 12 000 kilomètres de voies dédiées au transport de passagers à une vitesse de plus de 200 km/h. Le gouvernement chinois a d'ailleurs commandé, au mois d'octobre 2004, auprès de différents fournisseurs (des consortiums sino-étrangers), 140 rames automotrices électriques capables de circuler à 200 km/h et a annoncé qu'il aurait besoin de 1000 rames au total d'ici 2015.



LA CHINE

Des français implantent avec succès leur entreprise en Chine



Frédéric BONNET
DOC 98
EOOS CHINA CONSULTANTS
Gérant

La Chine et avec elle le monde entier vivent aujourd'hui un moment exceptionnel dans l'histoire. Ce phénomène, unique par sa vitesse et les dimensions des changements qui s'opèrent sous nos yeux, implique 1,3 milliards d'êtres humains lancés à 9% de croissance par an. Les besoins, les paradoxes et les différences qui se créent au sein de la population chinoise, dans cet environnement en profonde mutation, constituent des opportunités d'affaires pour tous ceux qui se donnent les moyens de les identifier. Tout est possible à condition de comprendre le pays, ses différentes composantes, ses forces et ses faiblesses. Les chinois « de l'intérieur » et les chinois de la diaspora constituent bien sur l'essentiel des entrepreneurs au pays de Mao. Mais les étrangers sont de plus en plus nombreux à venir s'établir et vivre avec leur famille en Chine.

Vivre en Chine

Déménager son foyer en Chine en 2005 c'est accepter d'être confronté en permanence aux principes du Ying et du Yang, cette dualité qui engendre l'unité. Cela veut dire que vivre en Chine est à la fois très facile et très compliqué.

Très facile car un sentiment de liberté et d'espace anime tous ceux qui évoluent dans cet univers si différent. Pour un occidental tout est nouveau en Chine, tout est à découvrir. Il suffit de s'éloigner de son domicile, ou de son bureau et de s'engager dans des ruelles pour qu'un nouveau monde s'offre à nous. Facile également de vivre en Chine de par le coût de la vie. Un salaire modeste en Europe permet ici de vivre très agréablement. Une employée de maison, familièrement appelée Ayi « la tante » est rémunérée moins de 100 euros par mois pour un travail de 6 jours par semaine. Une course dans un des très nombreux taxi coûte 0,15 euros/km. Enfin facile car être occidental est parfois suffisant pour obtenir des passes droits.

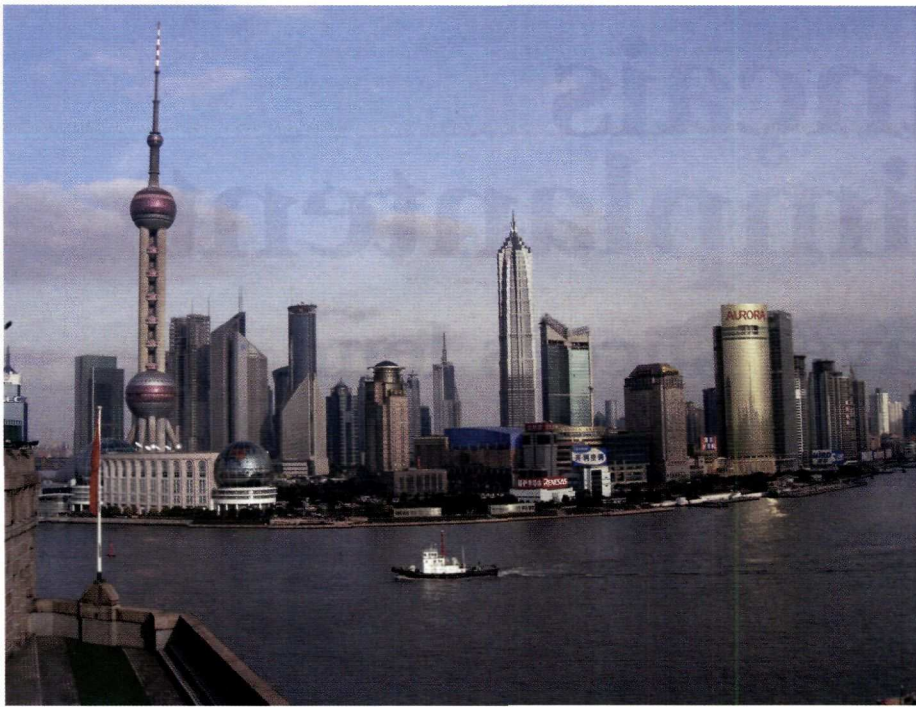
Très compliqué car la langue est hermétique à qui n'a pas consacré des centaines d'heures à l'étudier. Compliqué parce que la confrontation culturelle est omniprésente, aussi bien dans la sphère professionnelle que privée mais aussi parce que vos partenaires chinois ne savent que rarement mettre une frontière entre les deux. Compliquée enfin car les réseaux et les relations personnelles sont parmi les moteurs les plus efficaces pour atteindre ses objectifs. Or un étranger arrivant en Chine n'a par définition aucun de réseau.

Créer une activité économique en Chine

Les étrangers présents en Chine, après quelques mois ou quelques années consacrés à apprivoiser ce nouvel environnement, décident de plus en plus souvent de s'y établir définitivement et d'y créer leur entreprise.

Jusqu'en 2001 et l'entrée de la Chine à l'OMC, la création d'une entreprise dans la plupart des secteurs d'activités était limitée par la loi. La joint venture avec un partenaire chinois était presque toujours la règle et le partenaire occidental devait souvent se contenter d'un maximum de 49% du capital. Aujourd'hui les secteurs d'activités contrôlés par le gouvernement sont très peu nombreux et il s'agit toujours de domaines « sensibles ou stratégiques » tels que la banque, la production d'énergie, la presse, la santé, etc. Pour les autres secteurs tout est possible ou presque aux entrepreneurs étrangers.

Ces derniers peuvent désormais créer une société à capitaux 100% étrangers dans les mêmes conditions que les entrepreneurs chinois. Au début de l'année 2005 l'apport



en capital pour ouvrir une société de conseil, chinoise ou étrangère, a été abaissé à 100 000 rmb soit 10 000 euros. Dans le même temps les procédures d'enregistrement dans les grandes villes (il existent toujours des spécificités régionales) permettent de créer une structure en moins de 2 mois.

Cependant, les entrepreneurs sont confrontés à de nombreuses difficultés parmi lesquelles : - la non convertibilité de la monnaie (le Yuan), - l'impossibilité pour une société étrangère d'employer directement du personnel chinois, - enfin l'obligation pour importer ou exporter de passer par un intermédiaire dont le seul avantage est de posséder une licence d'importation. Ce dernier point est sera réglé, dans les mois à venir, dès que l'administration mettra en œuvre les nouvelles lois.

Trois créations d'entreprises réussies par des français en Chine

Parmi les français qui ont tenté l'aventure et ouvert leur entreprise à Pékin on peut citer Daphné Yu, Thibault Saint Marc et Frédéric Bonnet.

Daphné est présente en Chine depuis 10 ans. Après avoir travaillé pour un cabinet de recrutement Britannique, Nicholson International pendant 6 ans et gérer leur bureau à Beijing, elle a décidé de se lancer dans la Chasse de Tête en indépendante. Daphné a créé en 2003 GBS International. La demande en cadre de haut niveau chinois est telle que la difficulté n'est pas de signer de nouveaux contrats de recrutement mais plutôt de trouver des candidats qualifiés.

Thibault, diplômé de Supélec, est présent en Chine depuis 5 ans. En 1999 il quitte son travail en Suisse pour venir voyager sac au dos. Après avoir étudié le chinois pendant 1 an à l'université de Pékin, il commence à travailler en tant qu'architecte logiciel dans une entreprise chinoise. En 2003 il s'associe avec un créateur d'entreprise français. Aujourd'hui il dirige la section informatique de cette société de conseil en développement de logiciels.

Frédéric, diplômé de l'ENPC, à déjà 7 ans d'expérience de la Chine. Après avoir créé en 2003 en France un cabinet de conseil qui a pour objectif d'assister les entreprises et les universités lors de leur découverte de la Chine et lors de leur développement sur ce marché. Ce cabinet français, Eeos China Consultant a déjà accompagné le développement de 4 entreprises et 3 universités. En 2005, Frédéric récidive avec 2 parte-

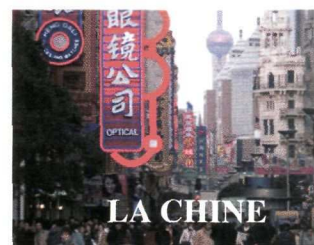
naires Chinois, et crée cette fois en Chine un cabinet de conseil développant des activités de conseils et de formation professionnelle dans les domaines financiers, fiscales et comptables.

Conclusion

Un proverbe chinois dit qu'après un jour en Chine un visiteur écrira un livre sur ses découvertes et son émerveillement. Après 1 mois le même visiteur écrira un chapitre et après 1 an un seul paragraphe. Certainement la Chine est complexe et elle le restera encore très longtemps quels que soient nos efforts pour l'apprivoiser et quel que soit son degré d'ouverture sur le monde. Néanmoins pour entrevoir un début de réponse il faut impérativement se rendre sur place, visiter, rencontrer, observer, écouter et recommencer à nouveau. Il faut accepter de remettre en cause nos certitudes hexagonales.

Le marché Chinois n'est pas réservé aux grandes entreprises. Les exemples de réussites, de PME ou de démarrages d'activités, existent plus nombreux chaque jour. Venez rencontrer la Chine. Venez vous installer en Chine





Shanghai Pudong Veolia Water Centre :

Un exemple concret de partenariat Franco- Chinois



Régis CALMELS (civil, 77)

Entré à la Compagnie Générale des Eaux en 1979. Après avoir assuré la coordination du chantier de Captage des Eaux de la Source du Lez en 1980 a occupé plusieurs postes de responsabilité géographique en France. Directeur Veolia Water / Générale des Eaux Asie-Pacifique depuis 1999.

Avant de se développer en Asie-Pacifique et ce de manière très sélective, tant dans le choix des pays d'implantation que dans la nature des

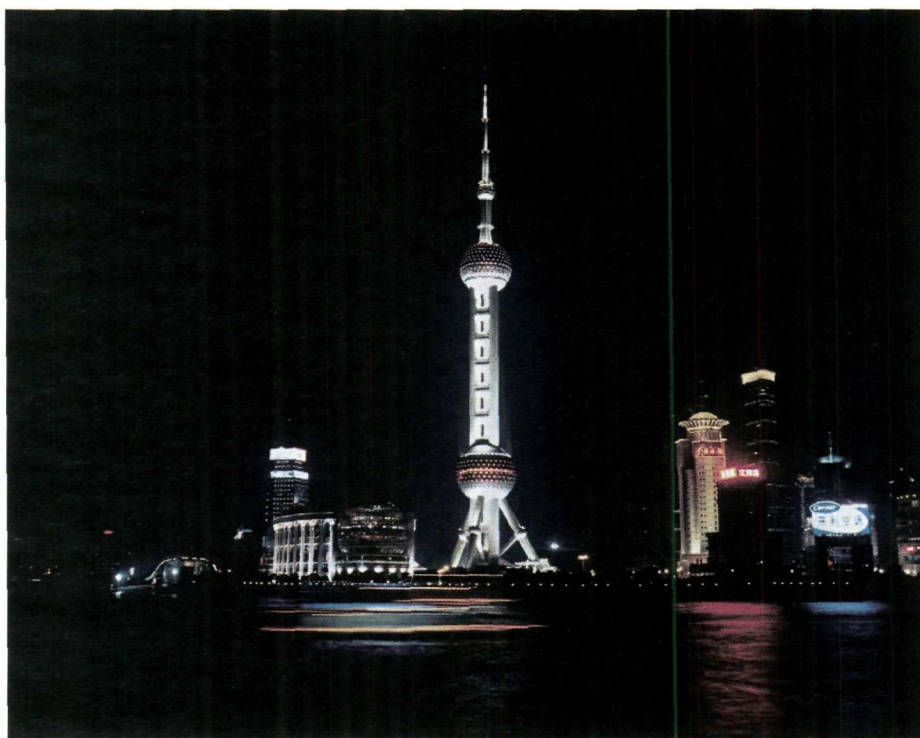
projets mis en œuvre, Veolia Water, la Division Eau du Groupe Veolia Environnement, a attendu que la réglementation et la législation en vigueur dans

ces pays en termes de Partenariat Public-Privé soit en parfaite adéquation avec le savoir faire du Groupe. Tel est le cas en République Populaire de Chine où le Groupe Veolia Environnement, via sa Division Propreté Onyx et sa Division Eau est fortement implanté depuis quelques années. Ce développement devrait d'ailleurs dans un proche avenir s'étendre aux deux autres activités du Groupe : Transports (Connex) et Energie (Dalkia).

L'objet du présent article est d'illustrer ce partenariat Franco-Chinois par une réalisation concrète : le « Shanghai Pudong Veolia Water Centre ».

Le contrat de Shanghai-Pudong

C'est à Shanghai, et plus précisément dans le district de Pudong, situé sur la rive orientale du fleuve Huangpu, que Veolia Water, en partenariat avec la Ville, assure depuis septembre 2002 le service intégré de production et de distribution d'eau potable à destination



Shanghai-Pudong: vue générale



Usine de Traitement de Linjiang

des entreprises et des 2,2 millions d'habitants de cette zone.

Ce contrat, qui fait suite à un appel d'offres international, est l'une des plus importantes opérations de Veolia Water en Asie, et la première dans laquelle les autorités de la République Populaire de Chine ont autorisé un opérateur privé, de surcroît étranger, à assurer le management d'un service complet de production et de distribution d'eau potable.

Le caractère très innovant de la joint-venture de Pudong, où Veolia Water est présent à hauteur de 50%, réside dans le fait que cette J.V., Shanghai Pudong Veolia Water Corporation Limited (SPVW), a désormais accès à la gestion du réseau de distribution ainsi qu'au consommateur final et peut donc, en Chine, mettre en œuvre l'ensemble du savoir-faire de Veolia Water.

Les ouvrages gérés par SPVW comprennent notamment :

- 6 usines de traitement d'eau potable d'une capacité globale de 1 270 000 m³/j
- 8 usines d'élévation
- un réseau de distribution de 2 400 km
- 750 000 compteurs

Le développement économique impressionnant de la Zone de Pudong, qui s'étend du fleuve Huangpu jusqu'au nouvel aéroport international de Shanghai, génère un taux de croissance du nombre d'utilisateurs et des volumes produits de l'ordre de 7% par an.



Centre de contrôle



Laboratoire d'analyses

Le Shanghai Pudong Veolia Water Centre

Au-delà des chiffres susvisés le projet de Pudong se veut avant tout le symbole de la qualité des services rendus par Veolia Water, et ce à trois niveaux :

- Qualité de l'eau fournie aux consommateurs
- Qualité du service rendu à nos clients
- Qualité de la gestion technique de l'ensemble des infrastructures de distribution

C'est dans ce cadre que Henri PROGLIO, Président Directeur Général de Veolia Environnement et par ailleurs Président



du Comité d'Honneur de l'Année de la France en Chine et Antoine FREROT, Directeur Général de Veolia Water – Générale des Eaux ont inauguré en 2005 le Shanghai Pudong Veolia Water Centre.

Ce centre de gestion met en œuvre sur une plate-forme unique les solutions technologiques les plus avancées du Groupe. Sont ainsi réunis au même endroit trois services clés :

- un laboratoire d'analyse de la qualité de l'eau, sans équivalent aujourd'hui en Chine, qui assure, grâce à des équipements ultramodernes, le contrôle de plus de 100 paramètres qualitatifs pour les usines d'eau potable et le réseau.

- un centre de contrôle high-tech permettant de piloter la distribution de l'eau et de suivre en temps réel les indicateurs définis avec la municipalité sur l'ensemble des ouvrages :

- outils SCADA, SIG, modèle hydraulique
- visualisation sur écran géant d'informations issues de ces trois outils sur fond d'image satellite
- analyse temps réel des flux de circulation (près de 400 capteurs débitmètres sur le réseau)



Le Centre Services Clients

- analyses débits sectoriels et rendements

- un Centre de Services Clients, assurant une réponse personnalisée 24h/24 à une population exigeante et en forte expansion dans ce quartier d'affaires important pour la Chine. Sont affichés sur les écrans de ce Centre d'appels les courbes quotidiennes de performance du centre (nombre d'appels et temps de réponse)

La réunion sur un même site de ces trois outils modernes de gestion permet à l'évidence d'optimiser visibilité, réactivité et performance dans la gestion quotidienne du Service. Ce site est donc un exemple très visuel et particulièrement concret de la capacité d'apport technique et de management opérationnel de notre Groupe dans cette Région du Monde.

Partage d'expérience et des meilleures pratiques en Éthique des affaires

26-27 janvier 2006
Paris – France

Cette conférence d'un jour 1/2 réunira à nouveau les responsables en charge des programmes éthique et déontologique dans leurs organisations : déontologues, compliance officers, directeurs et responsables du développement durable, de la bonne gouvernance, de l'environnement, de la RSE.

Ils partageront leur expérience et des informations pratiques en relation avec les meilleures pratiques courantes.

Cette rencontre fait suite à celle qui a été organisée à Londres en janvier 2005. C'est une occasion unique de développer un réseau avec un groupe important de responsables travaillant dans ce domaine

Les structures organisatrices sont :

- Le cercle d'Éthique des Affaires-Cercle Européen des Déontologues (CEA-CED) de France
- L'Institute of Business Ethics (IBE) du Royaume Uni
- et le European Business Ethics Network (EBEN)

La participation à cette conférence est destinée aux responsables en charge des programmes éthique, déontologie, développement durable, gouvernance, et RSE.

**Inscriptions : CEA-CED Tel. 33(1)45.27.09.27- Fax : 33(1)45.27.09.27
pdubc@noos.fr – www.cercle-ethique.net**

La Chine : bientôt le centre de

gravité de l'industrie électrique mondiale



Hervé MACHENAUD
IPC 73

En 1973, ministère de la Coopération et détaché en Côte d'Ivoire au Bureau national d'études techniques et du développement (BNETD) du ministère du Plan. Il réalise pendant cette période plusieurs études en qualité d'expert pour la Banque Mondiale.

En 1978, il dirige l'arrondissement des grands travaux de la direction départementale de l'équipement d'Ille et Vilaine.

En 1982, il rejoint EDF comme adjoint au chef d'aménagement de la centrale de Paluel, tête de série du palier 1300 MW, à l'époque en démarrage.

Il est directeur technique pour la construction de la centrale de Daya Bay en Chine de 1985 à 1989.

Il devient alors directeur du centre national d'équipement nucléaire (CNEN) de la direction de l'équipement d'EDF chargé de la réalisation des projets nucléaires neufs en France (palier N4) et à l'export (Daya Bay et Ling Ao).

Le 1er juillet 1995, il est nommé directeur adjoint de l'équipement d'EDF en charge du développement international.

Le 1er novembre 1998, il est nommé directeur de la direction de la production et du transport, puis adjoint au directeur général délégué industrie.

Depuis le 1er février 2002, il est nommé directeur de la branche Asie-Pacifique du groupe EDF.

La Chine est en passe de devenir le centre de gravité de l'industrie électrique mondiale. Pour faire face à une consommation d'électricité croissant de 15% par an, elle est de 2% en France, la Chine va continuer à construire l'équivalent de la moitié du parc français chaque année, dont au moins deux à trois tranches nucléaires. Par son volume et sa rapidité de développement, ce programme d'équipement va provoquer le déplacement vers la Chine de tous les fournisseurs de l'industrie électrique mondiale. La présence de l'industrie française depuis 20 ans en Chine lui donne l'opportunité de participer à ce développement et d'assurer ainsi son avenir industriel.

La demande électrique chinoise surpasse l'offre

De la prévention de la surabondance ...

En 1998, lors de l'élaboration du 10ème plan quinquennal, la Commission du Plan avait prévu une croissance de la consommation d'électricité de 5% pour une croissance économique de 7%, estimation calée sur les taux de croissance de l'époque. Ainsi, pour juguler une surabondance éventuelle d'électricité et maintenir une tension sur les prix qui entretienne l'appétence des investisseurs pour ce secteur stratégique, le gouvernement décrète-t-il un moratoire sur tout nouveau projet de centrale thermique.

... à la gestion de la pénurie

Plus rapide et plus forte que prévue, la croissance économique de la Chine s'accompagne d'une croissance de la demande en électricité encore plus marquée. En 2004, le taux de croissance du PIB est de 9,4% pour un taux de croissance de la consommation électrique de 15% ! Cette

inversion de tendance s'explique essentiellement par une urbanisation très rapide et un développement spectaculaire des industries consommatrices d'énergie. Cette croissance de la demande combinée avec des contraintes du côté de l'offre conduisent à une situation de pénurie. En 2004, 27 des 31 provinces chinoises ont été touchées par des délestages ou des restrictions d'usage.

Un gigantesque programme d'équipement

Le PIB de la France en 2004 est proche de celui de la Chine, alors que cette dernière a besoin d'une puissance 4 fois plus grande. Pourtant, quand en 2020 la puissance installée en Chine aura triplée ou quadruplée par rapport à aujourd'hui, cela ne représentera qu'une consommation d'énergie moyenne par habitant égale à 1/3 de celle de l'Europe ! Quels que soient les



gains en efficacité des modes de consommation, pour quadrupler son PIB en 2020, la Chine doit donc s'équiper d'au moins 40 GW par an. Dans ce gigantesque programme d'équipement, qui représente l'équivalent d'un parc français tous les 2 à 3 ans, le charbon restera la source dominante pour longtemps, mais il représente un défi environnemental, logistique et économique qui amène le gouvernement à promouvoir la part de l'hydraulique, du gaz et surtout du nucléaire.

La pénurie de Charbon menace

La production de charbon de la Chine a atteint un record de 1.9 milliards de tonnes en 2004, en hausse de 15.5% sur 2003. Pourtant les industries électriques et métallurgiques ont connu des pénuries d'approvisionnement qui ont affecté leurs productions. Si les réserves de charbon prouvées de la Chine peuvent satisfaire plusieurs dizaines d'années d'exploitation, son acheminement et la préservation de l'environnement sont les freins principaux au développement de l'électricité thermique. En 2003 et 2004, le goulot d'étranglement constitué par le transport du charbon a amené les stocks au plus bas, provoquant jusqu'à 40% d'augmentation du prix pour les utilisateurs.

Le potentiel hydraulique et le gaz ne répondront pas à l'ensemble de la demande

La puissance installée hydroélectrique de la Chine est d'environ 100 GW pour un potentiel total estimé à 400 GW. En 2050, passée une phase de mise en service, la Chine devrait être la plus grande puissance hydroélectrique du monde. Seul l'hydraulique ne suffira cependant pas et montre déjà ses limites. En 2003, la canicule d'été suivie de l'arrivée précoce de basses températures a accentué les pics de demande. La sécheresse dans plusieurs provinces (Fujian, Zhejiang, Guangxi, etc.) a sensiblement

Prévision capacité installée 2005 à 2020								
	2003		2005		2010		2020	
	GW	%	GW	%	GW	%	GW	%
Production fossile dont :	285.6	74%	313.3	73%	422	70%	645	68%
Charbon	280.6		303.3	71%	402	67%	605	64%
Gaz	5		10	2.4%	20	3%	40	4%
Hydraulique	92.1	24%	105	24%	150	25%	235	25%
Nucléaire	6.19	1.6%	8.7	2%	20	3%	50	5%
ENR	ns		3.0	0.70%	8	1%	20	2%
Total	384		430		600		950	

abaissé la production hydraulique mais aussi augmenté l'utilisation d'électricité pour les pompes et l'irrigation. Quant au gaz, disponible en quantité limitée et au prix d'investissements colossaux, il sera principalement consommé dans l'industrie et le chauffage. Son usage pour la production électrique restera marginal.

La part des ENR augmentera mais restera marginale

L'éolien, le solaire et toutes les énergies qui dépendent de conditions externes comme le climat n'ont pas la fiabilité requise pour constituer une part significative de la capacité d'un réseau électrique. Le mix énergétique doit reposer sur des sources fiables qui peuvent être appelées en fonction des demandes du réseau comme le nucléaire, le charbon, l'hydraulique ou le gaz. La Chine développe néanmoins un pôle industriel de référence dans le domaine des énergies renouvelables (ENR). Cette montée en puissance considérable des capacités industrielles chinoises et avec elle une réduction des coûts des équipements pourraient par ailleurs constituer une véritable rupture dans l'économie des ENR.

L'option nucléaire et l'ouverture à l'industrie française

Construire 40 GW par an

D'ici à 2020, seront construites en Chine:

- 90 % des nouvelles centrales nucléaires du monde sur la base de 2 à 3 GW par an pour atteindre rapidement l'équivalent du parc nucléaire français
- 400 GW de centrales à charbon, soit 40 fois le parc thermique français
- 150 GW hydraulique, soit 6 fois le parc hydraulique français

Pour construire ces 40 GW par an, l'Agence Internationale de l'Energie prévoit qu'en 30 ans la Chine devra investir 1910 milliards de dollars dans le secteur électrique.

La force d'attraction de l'industrie électrique mondiale

Cette activité a rempli les carnets de commande des fournisseurs d'équipement chinois pour les trois ans à venir, entraînant une hausse de 20% en 18 mois du coût des équipements. Pour faire face à la demande, les fabricants chinois en viennent à sous-traiter des commandes à l'industrie occidentale. Les exigences renforcées de la Chine vis-à-vis de l'environnement induisent par ailleurs le développement de technologies de pointe comme les centrales au charbon supercritiques. Une des conséquences de ce développement sans

précédent est que le centre de gravité de l'industrie électrique mondiale est en train de se déplacer en Chine où se développera en particulier un programme nucléaire d'une ampleur, dans un premier temps, au moins similaire à celui qu'a connu la France.

Le programme électronucléaire

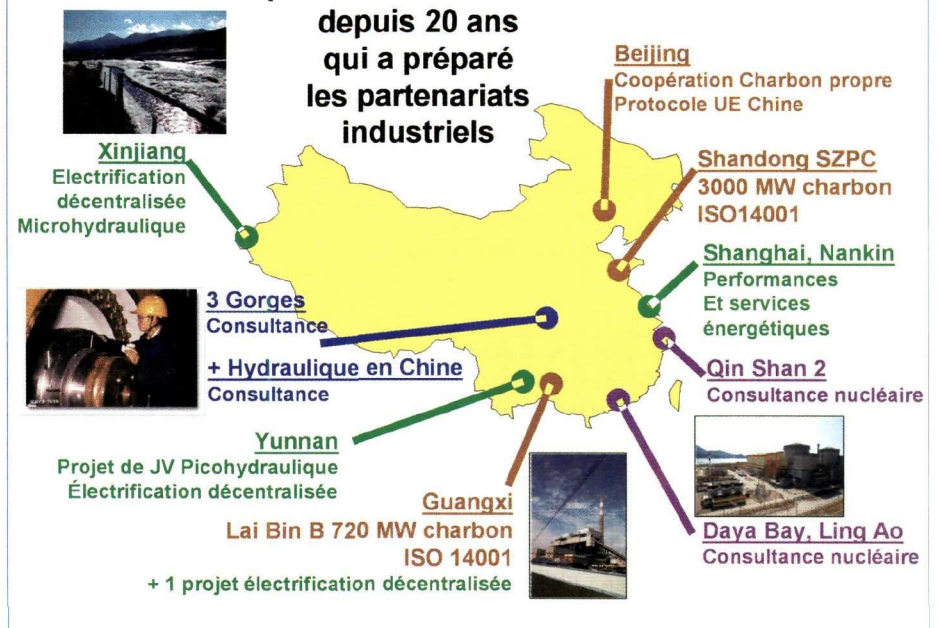
L'accélération du programme nucléaire chinois s'accompagne de la reconnaissance du rôle essentiel qu'y joue l'industrie nucléaire française, dont EDF, pour fonder un pôle industriel en Chine. Aujourd'hui 7000 MW d'énergie nucléaire sont en exploitation et 2000 MW sont en cours de démarrage. L'objectif de 40 000 W en 2020 représente donc 31000 MW à mettre sur le réseau en 10 ans entre 2010 et 2020. En 11 ans, entre 1979 et 1990, EDF a mis en service 50 000 MW. Si la Chine adopte une organisation industrielle adéquate comme l'a fait la France dans les années 70, l'objectif assigné par le gouvernement est tout à fait réaliste. La présence de l'industrie française depuis 20 ans en Chine lui donne l'opportunité de participer à ce développement et d'assurer ainsi son avenir industriel à condition que cette présence évolue vers un partenariat de long terme.

La recherche d'un modèle industriel propre à la Chine

Le modèle d'organisation industrielle française...

La technologie française est le résultat d'un modèle d'organisation industrielle encore jamais égalé où l'exploitant est également le concepteur ensemble des centrales et utilise en permanence le retour d'expérience d'exploitation pour faire évoluer sa technologie, améliorer la qualité des équipements et le niveau de la sûreté en exploitation. Ainsi, le parc de production français est le plus performant du Monde. Son coût de production est parmi les plus bas grâce à la performance de son parc nucléaire, bien moins cher à construire et à exploiter que la moyenne mondiale avec le plus haut niveau de sûreté. C'est la conséquence de la maîtrise industrielle qu'EDF a de ses outils de production qu'elle conçoit, construit, exploite, entretient et améliore en permanence en y injectant son retour d'expérience

Consultances, Investissements : une présence d'EDF en Chine depuis 20 ans qui a préparé les partenariats industriels

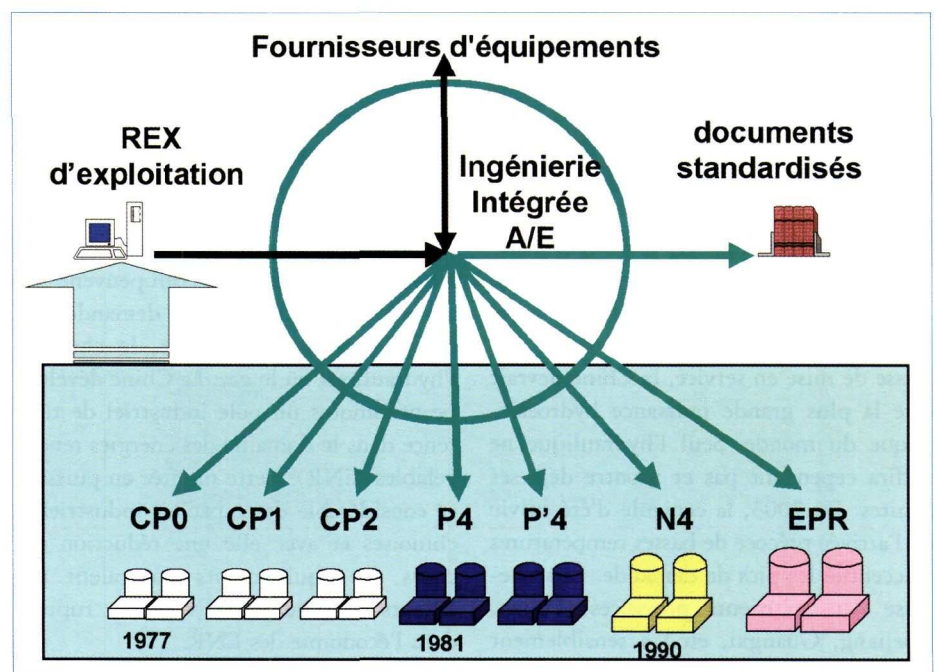


... une source d'inspiration ?

La Chine souhaite mettre en œuvre un modèle optimal pour accompagner son développement. Sa culture et sa tradition dans le domaine industriel dirigent naturellement la Chine vers une démarche qui lui permette d'acquérir la maîtrise de son industrie électrique et il n'y a aucun doute qu'elle y parviendra de toute façon. La question est plutôt comment et à quel rythme car il y a des moyens plus ou moins rapides et efficaces. Pour réaliser un programme nucléaire de grande ampleur, la Chine a confirmé son souhait de développer

une démarche industrielle selon le "mode d'acquisition progressive continue de l'autonomie" qui s'inspire du modèle français. Elle deviendrait ainsi très rapidement le premier pôle industriel nucléaire mondial dont l'industrie française qui l'aurait assisté pour mettre en place cette démarche serait le partenaire de long terme privilégié.

EDF maîtrise ses outils de production qu'elle conçoit, construit, exploite, entretient et améliore en permanence; en y injectant son retour d'expérience





Le promoteur SOHO



Eric OUDARD

Civil 92, MSc en architecture (University College London), est Directeur de Programmes au sein de CIBEX Promoteur Constructeur. Il développe des plate-formes logistiques et des bâtiments de bureaux en France. Après plusieurs années en Chine, en Malaisie et en Angleterre, il a retrouvé la métropole. Il est également un des organisateurs du voyage de l'AAENPC en Chine en mai 2005.

Introduction

La grande muraille de Chine, sentier battu par excellence des circuits touristiques n'en demeure pas moins le monument incontournable de l'Empire du Milieu. Après trois années en Chine profonde, sur le chantier d'Ertan, aux confins de l'Himalaya, sans avoir jamais arpenté la « longue forteresse » *, mes camarades travailleurs chinois m'avaient bien dit : « Si tu ne l'as pas vue, tu n'as pas vu la Chine ; tu reviendras. »

Dans un café trendy et feutré de Paris, fin 2004, un ami sinophile m'a exposé en quelques phrases la trajectoire impressionnante des fondateurs de SOHO China, promoteur immobilier le plus en vue de l'Empire, M. PAN SHIYI et Mme ZHANG XIN, et la réussite de leurs réalisations récentes, ultra-contemporaines et déjà mythiques. Le lendemain, convergence fortuite, nous évoquions avec les camarades de l'AAENPC les étapes possibles de notre voyage. Je pensai : si je ne vois pas

SOHO China, je n'aurai pas vu la Chine non plus. »

Historique

Love Story

M. PAN, né dans la province rurale du Gansu, a épousé Mme ZHANG en 1994 qui, jeune fille, avait été ouvrière dans les ateliers-usines de Hong-Kong.

Mme ZHANG a également été étudiante au Royaume-Uni, diplômée en développement économique à Cambridge, et a travaillé pour Goldman Sachs (Asia). Son expérience internationale et sa passion, doublée d'une forte compétence en art et en architecture, sont des piliers centraux de la personnalité de SOHO China.

M. PAN était déjà établi comme promoteur à succès. Son esprit fortement novateur fit de lui un des tout premiers promoteurs en Chine suite à la libéralisation du marché immobilier au début des années 90.

Success Story

Depuis la création de la société en 1995, M. PAN et Mme ZHANG l'ont ensemble menée vers la réussite connue aujourd'hui.

Leurs projets sont complètement vendus bien avant leur livraison, tels les 300 000 m² des 3 premières phases de Jianwai SOHO, étourdissant arrangement asymétrique d'appartements blancs transparents, de bureaux et de boutiques, connectés par un réseau de trottoirs suspendus.

Jianwai fut le projet immobilier aux meilleures ventes en 2002 et 2003 de toute la Chine, et l'ensemble des phases totalisera environ 700 000 m² !

History

SOHO signifie « Small Office Home Office » : ce concept, devenu populaire aux US, consiste à projeter l'habitat et le lieu de travail des chinois des villes dans le futur.

* traduction littérale du nom de la grande muraille en chinois

Inspirés par l'émergence de l'internet et de l'augmentation rapide du nombre de PME, ainsi que leurs besoin pour un espace combinant espace de travail et espace à vivre, ZHANG et PAN ont lancé le concept de SOHO avec leur premier projet SOHO New Town, qui propose des espaces flexibles et multi-fonctionnels pour les yuppies et leurs sociétés. Les ventes ont atteint 4 milliards de RMB, 1er au palmarès de Pékin en 1999 et 2000.

Reflet de l'ambition de SOHO, le projet de la Commune près de la Grande Muraille, ensemble de douze villas contemporaines dans un écrin de verdure avec vue sur la muraille, fut présenté à la biennale de Venise 2002. Un prix spécial du jury pour bienfaiteur et mécène de l'architecture a été attribué à Mme ZHANG Xin. La maquette présentée à Venise est conservée au Centre Pompidou, dans le cadre de sa 1re collection permanente sur la Chine.

SOHO China n'a pas l'avantage de la taille sur les autres acteurs du marché, mais elle a toujours fortement attiré l'attention dans le métier. Son chiffre d'affaires par tête est de plus de 1 M€, et elle paie plus de 68 € d'impôt sur les sociétés par tête, ce qui dépasse même les plus grandes banques d'investissement de Wall Street.

Concepts puissants

Architecture

M. PAN fut le premier à livrer des appartements vendus à des résidents locaux avec



cuisines et salles de bains entièrement équipées, à une époque où les autres livraient légèrement plus que des locaux clos et couverts. De plus, dans une ville (Pékin) où peindre en gris les bâtiments frise l'obsession, ses projets ont provoqué de vives réactions. Mais très vite les pékinois se sont approprié ces délices visuels inédits, et, aujourd'hui, le ciel de la ville s'égaie de couleurs, parfois même de fantaisie.

Un directeur de Regal Lloyds, consultants en immobilier à Pékin, dit que « SOHO a inversé le modèle traditionnel de l'immobilier dans le pays, et même a aidé à créer une nouvelle attitude des chinois vis-à-vis de l'immobilier. SOHO apprend aux chinois qu'une maison est un actif à part entière. Alors que les autres promoteurs soulignaient l'importance de l'environne-

ment ou imitaient SOHO China en misant sur le mode de vie, SOHO introduisait le concept d'actif, qui a un impact immense sur le marché de l'immobilier chinois, en particulier au moment où le gouvernement chinois accepte progressivement la propriété privée. »

Le but, pour Mme ZHANG, est de défendre l'urbanisme dans la jungle du marché, de créer un voisinage plutôt qu'un ensemble de bâtiments. Personne ne peut dire si les projets de SOHO vont ressusciter le sens de la vie en communauté. Ce qui est certain, c'est que, quelle que soit la manière dont les générations futures les regarderont, ils seront des témoignages de l'atmosphère hautement inventive, explosive, ambitieuse et délirante, dans laquelle les villes chinoises sont en train d'être refaçonnées.

Image

Comme l'écrit le Beijing Youth Daily, M. PAN n'est pas seulement un promoteur, il a un tempérament de star.

Non seulement le lancement de ses projets est célèbre, mais les projets eux-mêmes sont devenus centres de « lifestyles » à la mode. D'après la taille des projets de SOHO China, elle pourrait compter comme l'une des majors de la profession, mais la créativité de M. PAN et son habileté en marketing font que c'est toujours



LA CHINE



lui qui occupe la plus grande place dans les médias. Son visage souriant sur les panneaux géants du projet SOHO Shang Du sur le 3^{me} périphérique montre son assurance et semble indiquer « je suis une star ». Il apparaît dans les forums, les sommets et les chats sur le net du moment qu'ils sont bien couverts par les médias de l'immobilier, mais de temps en temps, son nom apparaît aussi dans les colonnes divertissement, loisir, ou «people» et nous découvrons quelqu'un d'actif et de chaleureux, un bon vivant.

Metrozine ajoute que son sourire radieux et son allure modeste suggèrent que M. PAN évolue facilement dans les cercles d'affaires chinois. M. PAN et Mme ZHANG ont mis au point des stratégies marketing innovantes, y compris un livre qui a très habilement dévié les critiques de SOHO New Town pour en faire un Traité sur la Chine moderne.

PAN et ZHANG sont riches, au dernier cri de la mode, et ils sont des icônes pour une nouvelle génération de chinois en pleine ascension.

Son épouse et lui apparaissent en page de couverture de magazine presque une fois par mois. Le couple vend des appartements, mais il vend aussi du rêve. « Le problème avec les chinois, ce n'est pas trop d'argent, c'est trop peu d'argent » dit la star de l'immobilier avec un clin d'œil.

Obligation de résultat

M. PAN fut aussi le premier à oser une offre financière hors des sentiers battus : garantie satisfait ou remboursé sur les arrhes versées, avec intérêts !

Il impose une discipline stricte à ses employés, à lui-même. Au lieu de com-

missions habituelles de 2% aux agents, il offre 7% à ceux qui le rejoignent, et le vendeur classé dernier lors des évaluations est remercié : le dernier prend la porte. Il dit lui-même que sa stratégie gagnante ne s'est pas construite sur des réserves foncières, mais sur de la créativité.

Visites

« La Commune près de la Grande Muraille »

Il y a deux endroits exceptionnels d'où l'on peut admirer la grande muraille de Chine. L'un, très lointain, est bien sûr le sol de la lune. L'autre, tout proche, accessible, depuis 2002, est la « Commune by the Great Wall » réalisée par SOHO China.

Après notre visite de la muraille à Badaling, nous avons pris le chemin du site de SOHO China. Les formes géométriques, épurées,

surprenantes des villas surgissaient des côtes alors que nous progressions vers le club-house de la Commune.

Là, de larges bassins, terrasses, baies vitrées s'intercalaient, architectoniques, en une multitude de niveaux et demi-niveaux.

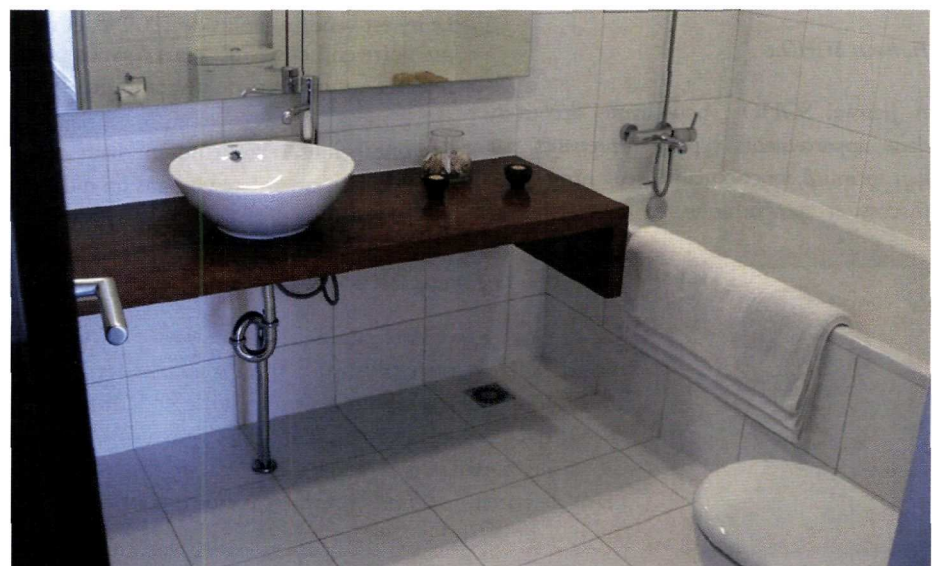
Personnel soigné, légèrement cybernétique avec leurs oreillettes et microphones – « branchés », et tout de noir vêtus, mi gardes-du-corps, mi artistes minimalistes. Nous fîmes la promenade tant attendue au milieu des maisons-créatures.

Des porte-à-faux à la E.L.Wright, ou des murs de cour rappelant les Hudong, une impression de grâce, de tranquillité, d'esprit d'avant-garde bien-fondé toutefois dans une histoire de l'architecture du XX^e s, se dégageait des édifices. « Sculptures », « objets d'art », « folies » du XIX^e : les commentaires français des camarades se rapportaient toujours à des références historiques fortes, pour mieux en apprécier la nouveauté, ou en évaluer la réussite esthétique.

Les questions sur l'utilité, la fonctionnalité, la rentabilité du site restèrent en suspens, et nous avons rejoint le club-house pour déjeuner.

L'objectif de M. PAN et Mme ZHANG, que leurs hôtes, ou clients, se sentent « confortable », était bien atteint.

L'incroyable caractère de ce site – assis pour déjeuner en regardant les ondulations de la muraille entre deux phrases – était à la mesure de la simplicité de l'espace dans la longue salle à manger, prolongée vers le paysage d'une terrasse de même taille où toutes les lignes étaient bien ordonnées, parallèles ou perpendiculaires entre elles.



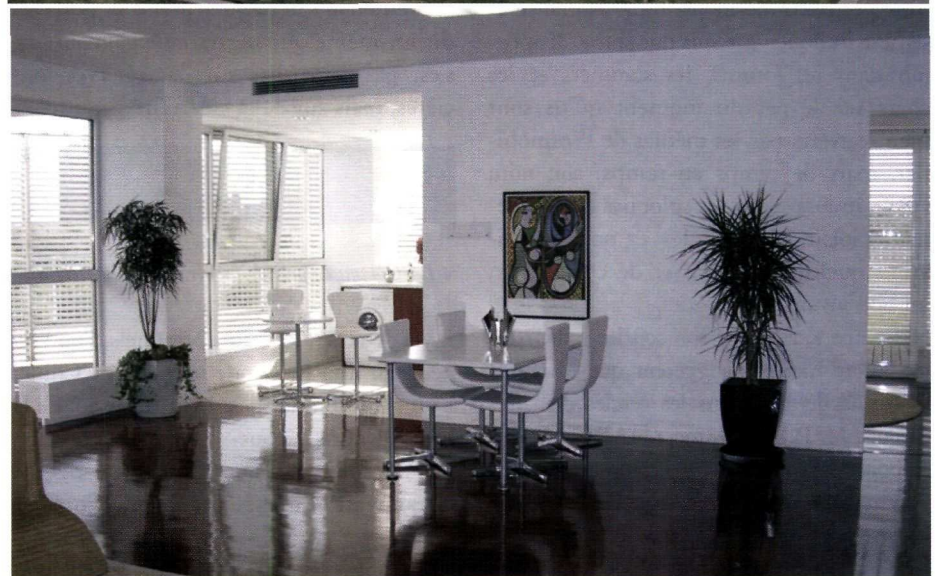
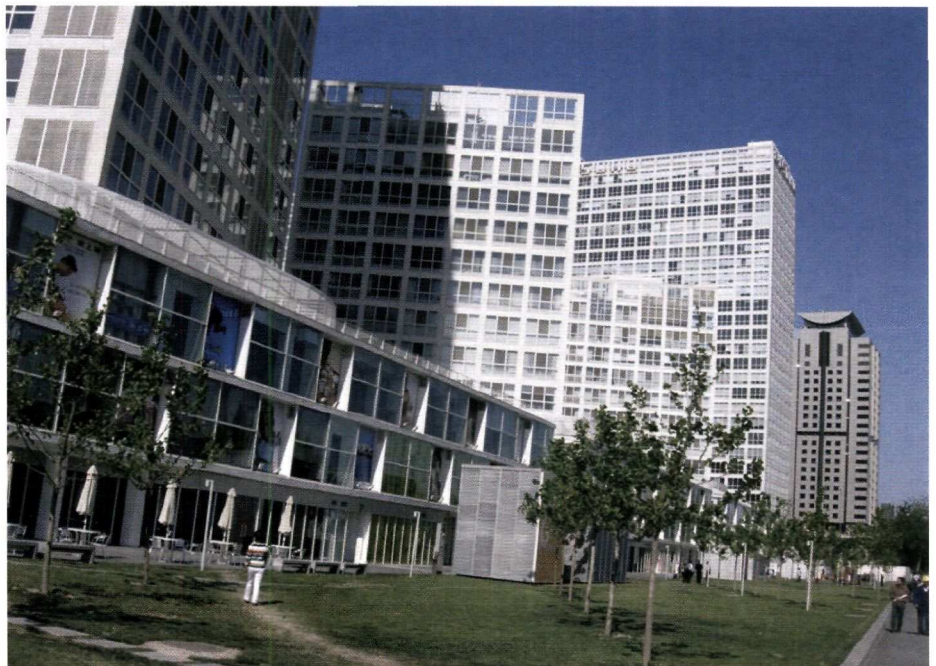


Le siège de SOHO à New Town SOHO :

Fidèle au concept de flexibilité des origines de SOHO, le siège de SOHO China est un loft-appartement-bureau-galerie au dernier étage de SOHO New Town, au-dessus d'étages résidentiels. Le hall d'entrée, immense, est également un hall d'exposition, où la forte impression donnée par la démesure de la pièce est accentuée par celle des œuvres exposées. Le blanc domine largement, avec le bois clair des parquets et le verre intérieur ou extérieur, c'est la transparence, la capacité de communiquer qui en découle qui est exprimée. Mme WANG Chun Lei, directrice de communication, et Mlle Judy GAO, son assistante, nous reçoivent chaleureusement, et nous les remercions vivement pour l'opportunité qui nous a été donnée de faire connaissance avec SOHO China.

Jianwai SOHO :

A Jianwai SOHO , nous avons découvert deux appartements types, surprenants par leur intimité, fonctionnalité, leur atmosphère cosy et sympathique, en contraste avec



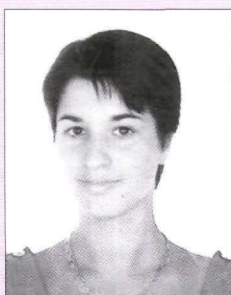
l'uniformité des façades résillées de modules préfabriqués tous identiques aux larges baies.

Le m² est vendu à moins de 2000 €, et malgré notre enthousiasme, nous n'avons pu en réserver aucun, faute de disponibilité.

Sur une pelouse extérieure en haut d'une sorte de mât, un artiste vit dans un nid artificiel à quelques dix mètres au-dessus du sol,

depuis des mois. Concept révolutionnaire de l'habitat humain, s'il en est.

Art , architecture, « lifestyle », SOHO China réussit donc une forme de syncrétisme artistique, urbain et social, avec mise en équation économique. Il est à souhaiter que nous, européens, ne négligions pas cette chance de prendre quelques leçons.



Je m'appelle Juliette Mène-Saffrané, j'ai 26 ans.

J'ai découvert la Chine l'année dernière, lors d'un voyage en solitaire et me suis mis à rêver d'aller y travailler. Neuf mois plus tard, après quelques recherches et mon diplôme d'architecte en poche, me voilà depuis quelques jours à Tianjin (ville de 5 millions d'habitants, à côté de Pékin) où j'ai trouvé du travail dans une agence chinoise. Déjà j'entrevois la possibilité d'une expérience enrichissante, puisqu'on me demande d'explorer mes idées, de rencontrer des gens... J'ai eu beaucoup de mises en gardes avant de partir, mais mes premiers contacts sont plutôt sympathiques.
Tianjin, le 21 juillet 2005



La grande mue de la Chine

Sébastien CHAMBE,
Léon GARAIX,
et Romain KIESGEN,
diplômés "mastère en aménagement et
maîtrise d'ouvrage urbaine 2001"

80 membres de l'AAENPC partent en Chine pour un voyage professionnel de 10 jours. Organisé par Michel RAABE (73), responsable du groupe Immobilier, ce séjour leur permettra d'aller à Pékin, Shanghai et Suzhou, de visiter de nombreuses opérations d'urbanisme, de se rendre à l'Université de Tongji, de rencontrer des Anciens installés en Chine, de bénéficier de rencontres et visites officielles.

L'épopée urbaine...

Ville nouvelle

Suzhou, une parmi la dizaine des villes nouvelles en train d'éclorre autour de Shanghai. De nombreuses entreprises occidentales installent ici leurs unités de production. Emplois par dizaines de milliers, logements, services, espaces récréatifs, vaste lac, tout est là. Le cadre est agréable, la ville tracée rigoureusement, on pense à nos grands parcs d'activités paysagers situés en troisième couronne des grandes agglomérations. Etrange sensation de circuler dans une immense maquette sur laquelle les bonhommes qui lui donnent sens ne sont pas

encore arrivés. Etonnement, questions à nos interlocuteurs. Réponse: la livraison est prévue dans quelques jours !

Le logement

Pour arriver à Suzhou, nous avons roulé une heure et demie en bus sur d'interminables rubans de bitume frais dans ce qui reste d'une campagne hallucinée, réceptacle d'unités d'habitation qui défilent sous nos yeux engourdis: à perte de vue, parcs de tours, vastes et denses cités pavillonnaires repliées sur elles-mêmes. Le

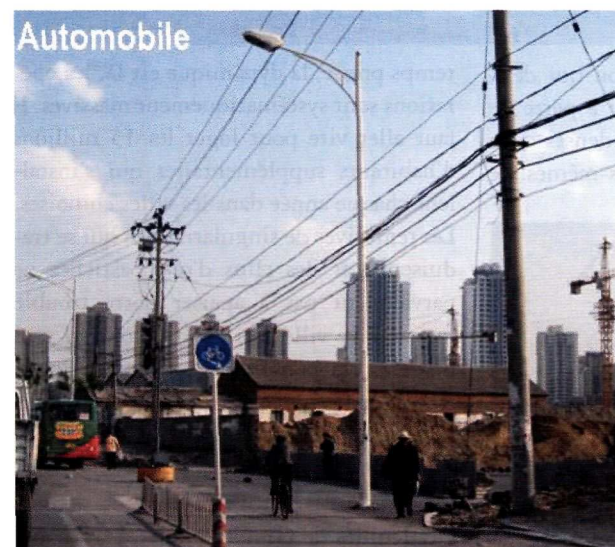


temps presse, la dynamique est là, les opérations sont systématiquement massives. Il faut aller vite pour loger les 15 millions d'habitants supplémentaires qui s'installent chaque année dans les villes chinoises. Les tentatives de singularisation qui se traduisent par des clins d'œil pastiches ne parviennent pas à apaiser notre trouble face à une ville qui croit selon un seul modèle. On pense alors au long et lourd travail de tricotage entrepris dans nos banlieues trentenaires.

Opération immobilière

Des feuilles de *Ginkgo biloba*, l'arbre aux écus, l'arbre emblème de Pékin, assistent à





la promotion d'une opération immobilière parmi tant d'autres. 1,6 millions de m². La moitié de la surface de bureaux offerte à La Défense.

AREP

La visite du chantier de l'AREP à XiZhiMen nous conduit au cœur d'un vaste projet de centre d'échange (trains grande ligne, train régionaux, métro, gare routière) élégamment ponctué de bureaux (280 000 m² de surface totale construite). La ville s'expose ici moderne, efficace, et transparente.

Automobile

Pékin la capitale politique n'est pas en reste. Que ce soit en banlieue, dans le centre, ou dans la ville tertiaire qui se déploie à l'est, la ville montre de nouveaux visages.

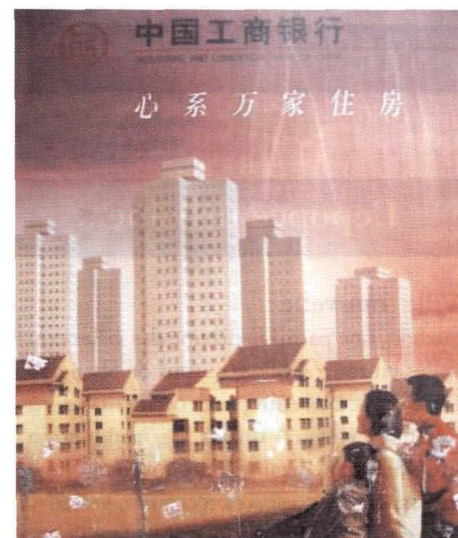
En banlieue, on pare au plus pressé, les grandes radiales venues du centre sont prolongées. Les profils de voiries évoluent avec l'arrivée des autoponts et le recul de l'espace dévolu au vélo. L'industrie automobile locale s'ouvre de véritables boulevards.

Réveil

Réveil shanghaien. Depuis le sommet de notre hôtel tour, petit déjeuner sur la ville en mutation accélérée. Les quartiers de Lilong construits à l'époque des concessions par les européens pour loger la main d'œuvre locale cèdent peu à peu l'espace à la verticalité des nouveaux quartiers. Les histoires se télescopent. L'esthétique promotionnelle ressert les canons du réalisme radieux. A Pékin aussi, on ne cesse de se questionner sur la disparition à l'œuvre des Hutongs. Qu'elle passe par la muséification, la réhabilitation bobo ou par la destruction simple, une ville multiséculaire s'efface.

...et sa mise en scène politique et esthétique

Sur tout autre, la Chine présente cet avantage que les chiffres n'y sont pas appréhendables. Hors d'échelle pour





qui manie la statistique des villes européennes. Vrais ou faux, peu importe, l'effet de sidération opère. Sur nous, sur tous, Chinois compris. A Shanghai, nous dit-on, une tour de plus de 100 mètres apparaît chaque jour. A Shanghai, encore, c'est nous dit-on, la moitié du parc mondial de grues de chantiers qui pose dans le ciel le tempo de la ville qui s'affaire.

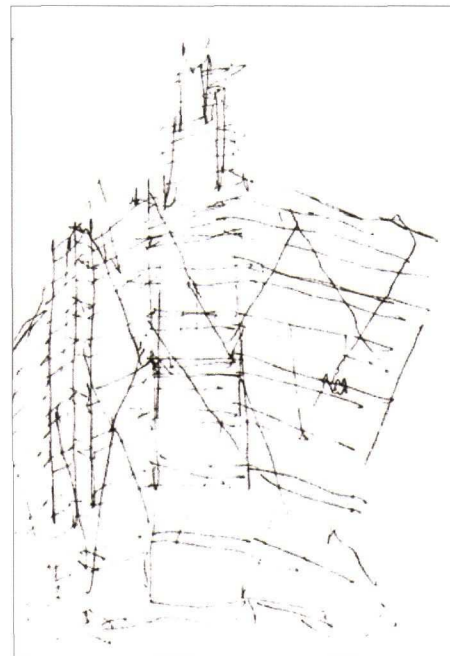
S.H.A.N.G.A.I.

Le professeur Zheng Shi Li de l'université de Tanjii, conseiller auprès de la Banque Mondiale, joue de son sourire, de son enthousiasme inébranlable et d'une batterie de chiffres et projets pour nous convaincre de ce qu'est vraiment Shanghai. Cette ville qui deux ans après la tenue des JO à Pékin prendra le flambeau du fantastique élan chinois en accueillant l'exposition universelle 2010. Tout est dit et tout se fait. Pas l'ombre d'un doute: « Shanghai is a city of... S.H.A.N.G.H.A.I. ». Imparable!

Chrisalide

A la stupéfaction que provoque la production en masse des logements, des tours de bureaux, des villes nouvelles, s'ajoute le spectacle de leur mise en œuvre, de leur venue au monde suivant une esthétique de l'apparition plus ou moins consciente.

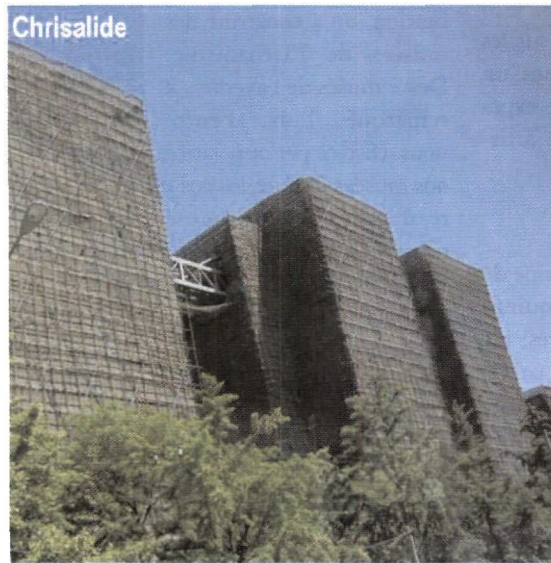
A Pékin, les barres métalliques ont remplacés les bambous dans la construction des échafaudages mais les édifices restent enveloppés par les mêmes toiles vertes, fines gazes de protection à travers lesquelles le bâtiment en construction semble comme



une chrysalide. Sous un voile d'une évidente simplicité, le temps du chantier bruyant et poussiéreux apparaît comme la métamorphose du papillon et les tours multiples de Hong-Kong, les villes nouvelles de Shanghai sont plus dévoilées que bâties.

Technique

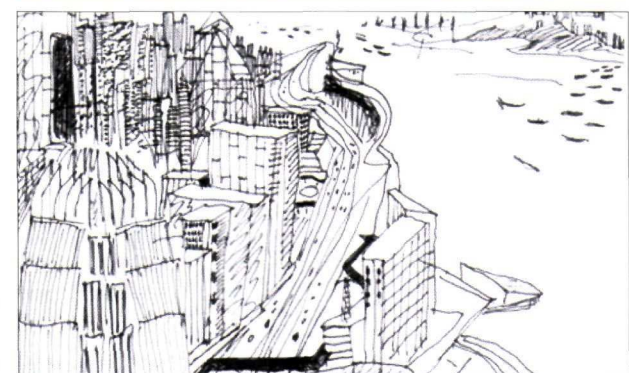
Tout apparaît, comme ces milliers d'arbres plantés là,

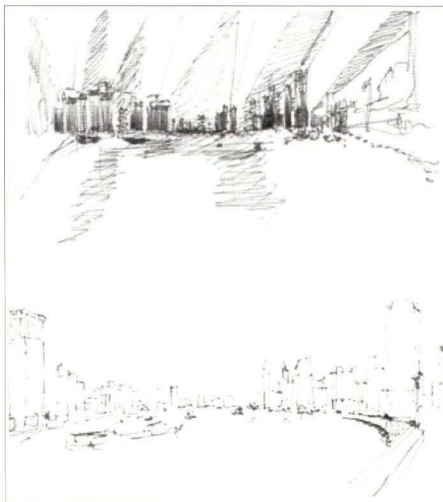


à Suzhou, en un jour et qui habillent la ville nouvelle comme si celle-ci elle était déjà là hier, il y a vingt ans. Livrer en lieu et place des marécages, des cultures, des rizières une ville clé en main qui bouleverse notre rapport au temps, qui voudrait intégrer la patine qui fait les villes : une nouvelle technique d'urbanisme.

La ville verticale

A Hong Kong, le plus gros port de porte containers d'Asie, le quartier de la cité d'affaire a toujours été mis en scène depuis Kowloon et pour le reste du monde avec ses tours sans cesse plus hautes ou plus sophistiquées ; Le sol devient aérien, la ville atteint un tel niveau de densité qu'elle doit se développer dans les

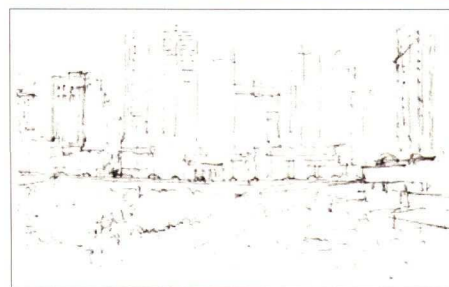
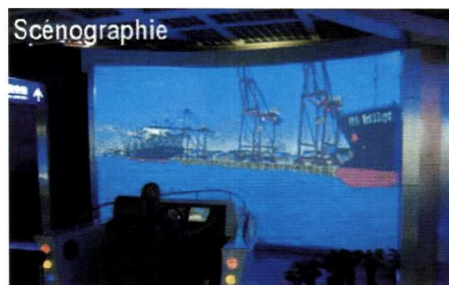




trois dimensions. Le voyage en taxi sur les voies rapides urbaines aériennes dans un espace vertical constitue en soi une expérience initiatique, une performance artistique.

Le port

A Shanghai, le Bund, l'ancienne vitrine de la ville anglaise qui donnait il y a quinze ans sur un paysage de plaines rizières, est subitement devenu un quai à partir duquel on regarde la Perle de l'Orient dominée par les nouvelles tours de bureaux de Pudong. Le plus grand port de Chine est un spectacle où stationne une flotte fabuleuse de navires marchands, Des remorqueurs, des péniches, des bâtiments de toutes sortes charrient des marchandises et des matériaux de construction. Un flot ininterrompu s'écoule depuis le Yang-se-kiang et irrigue en retour la Chine. On contemple, et on comprend Shanghai à l'embouchure du plus grand fleuve du monde.



Musée de l'avenir

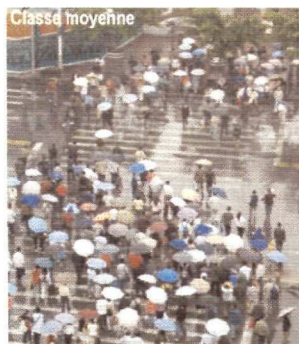
La ville contemporaine comme puissance de développement est montrée et démontrée. Pour cette exposition, qui tient de la propagande et de la célébration, on a construit des musées de l'Urbanisme. Des « musées de l'avenir » a remarqué l'un d'entre nous. (Est-ce par opposition à nos archives, nos musées Camondo, nos musées d'histoire, d'archéologie, nos musées d'art moderne, nos zoos, nos « grande galerie de l'évolution » pleines d'animaux empaillés...)

Scénographie

Ces bâtiments sont construits suivant une scénographie savante servie par une technologie qui illustre l'étendue du savoir faire contemporain : des maquettes géantes, des films 3d, des plans illuminés, des images de synthèses animées, des hologrammes. On marche sur des photos aériennes immenses incrustées sous verre. On va de prouesses en prouesses, un peu perdus, ou guidés par de charmantes hôtes d'accueil reliées en réseau. Une fantastique mise en scène de la puissante machine de production, de la ville naissante... La ville devient un vaste jeu dont chacun peut prendre les commandes.

A Shanghai, le dernier étage du musée est occupé par un café d'où l'on contemple, harassé, confortablement installé devant un verre, l'ultime panorama : la ville qui est bien là, et les flux de la vie urbaine...

Effarés par la ville en pleine puissance quand on en connaît le coût humain, mais avec le plaisir, comme souvent dans les villes portuaires, de ne pas se sentir tout à fait étranger ici. Avec l'espoir que la ville s'éveille en Chine, parce qu'elle est nécessairement déviante. Avec l'espoir ténu rappelé par le vieux dicton alle-



mand, que l'on ose à peine murmurer : « Stadtluft macht frei ».

Classe moyenne

Des millions de parapluies multicolores se croisent et racontent cette classe moyenne urbaine avec laquelle le pouvoir en place devra compter. Elle est informée, a étudié, voyagé et l'imaginer dupe et docile serait se méprendre.

Les signaux de la modernité

Des ouvriers abondants et dociles, des millionnaires par millions, la montée en puissance d'une société de consommation et de loisirs, etc. Les signaux récoltés en mai 2005 sur place clignotaient frénétiquement, au vert (teinte dollar) comme au rouge...

Les paysans façonnent les villes

Ils sont nourris (à la gamelle) et logés (dans des baraques de chantiers aux





Reconversion industrielle



Le Front populaire de la société de consommation



Les instruments de la société de consommation

fenêtres obstruées par des panneaux publicitaires). Si l'entreprise qui les emploie a encore de l'argent dans ses caisses en fin de chantier (ici la construction de l'Opéra de Pékin), ils sont payés in fine l'équivalent de 60 euros par mois...

Dans la plupart des cas, ces ouvriers du bâtiment viennent des campagnes de l'ouest de la Chine où un permis légal est

censé les assigner à résidence. Faute d'emplois sur place, ils endurent l'absence de papiers (et donc d'accès aux soins, aux structures scolaires, etc.) Le temps d'un chantier en ville, puis rentrent chez eux avec de maigres économies. Ceux qui choisissent de rester en ville (entre 2 et 3 millions à Pékin comme à Shanghai) sont condamnés à vivre sans reconnaissance officielle.

Cet inépuisable réservoir de main d'œuvre maintient les salaires très bas, accélérant l'urbanisation du pays mais creusant le fossé avec les classes moyennes qui, elles, s'enrichissent.

Reconversion industrielle

Si l'on reconnaît une ville postmoderne de stature internationale à la transformation de ses friches

industrielles en espaces d'art contemporain à la mode, Pékin est en passe de rejoindre cette catégorie... A Dashanzi, au nord-est de la ville, dans des usines désaffectées construites par l'Allemagne de l'Est après guerre, se sont installés galeries, librairies et ateliers d'artistes. Une biennale faisant l'objet d'une pleine page dans Le Monde s'y déroulait lors de notre séjour sur place. Une jeunesse branchée et cosmopolite se côtoyait sous des slogans du « Chairman Mao » inscrits en lettre rouge sur le béton des sheds, conservés comme les précieuses reliques d'un autre âge. Mais à la différence de Brooklyn ou de la Tate modern, les entrepôts voisins en pleine activité rappelaient que l'heure n'est pas à la désindustrialisation généralisée : la Chine est bel et bien l'atelier du monde.

Le Front populaire de la société de consommation

Le régime chinois a récemment octroyé une 3ème semaine de congés payés aux salariés. Les Chinois deviennent visiteurs de leur propre pays et découvrent les loisirs de masse, les départs en vacances, les

sites touristiques bondés. Sur place au moment d'une de ces 3 semaines (Fête du travail), les médias relataient les embouteillages monstres, les plages prises d'assaut tandis que nous profitions des périphériques inhabituellement calmes aux heures de pointe... Nos visites de chantier permettaient aussi de vérifier que les ouvriers du BTP ne semblaient pas concernés par ces réjouissances...

Les instruments de la société de consommation

Les centres commerciaux de Pékin et Shanghai s'appuient sur un marché encore embryonnaire. Nombre d'enseignes tournent à perte mais il s'agit pour elles de prendre position : la perspective d'une immense classe moyenne dotée d'un pouvoir d'achat significatif se rapproche, et les instruments de la société de consommation sont déjà fin prêts pour les séduire. Le matérialisme historique avance sous un jour nouveau...

Lendemain enchanteurs

Combien sont-ils ? 200 000 ou 2 000 000 ? Le chiffre varie mais il excède de toute façon l'imagination. Les Millionnaires chinois demeurent une espèce intrigante, hybridation récente de capitalistes débrouillards et d'apparatchiks ayant leurs entrées dans les arcanes du Parti. Les signes distinctifs en tout genre, de la voiture de luxe à la maison en cité privée, sont promis à de beaux lendemain enchanteurs...



La presse chinoise

Lors du séjour du groupe de l'AAENPC à Shanghai, trois rencontres avec des journalistes ont été organisées. Notamment, une longue interview a été organisée dans les locaux de l'IFCIM. Ces interviews ont donné lieu à la parution d'articles dans le Quotidien du Peuple (le 25 mai 2005), dans le Soir du Peuple Nouveau (Xinmin Wanbao, le 21 mai 2005) et le journal hebdomadaire Les Célébrités (le 19 mai 2005).

Ci-dessous la traduction intégrale de l'article par Jean-François ZHOU, directeur de l'agence ANSEL, et de Michel RAABE, responsable pour l'AAENPC.

前沿

5月上旬,法国国立路桥学院校友会一行到访北京、上海、苏州等城市。在惊叹中国飞速发展的同时,他们还就法国的经验和教训,对上海、对中国的城市建设和改造提出了中肯的建议。

参与者:

拉法格·贝尔纳德:法国政府高级公务员,巴黎大区某省负责城市建设规划、建筑和交通的官员

贝尔纳·里那热:法国北岸金融公司总经理

勃劳特·让·伊夫:法国政府高级公务员,某大区负责城市建设规划、建筑和交通的官员

米歇尔·哈博:法国国立路桥学院校友会房地产分会会长

玛丽亚·萨拉德:法国建设部高级公务员,某省建设餐厅路局维护处负责人

第一印象怎么样

记者:听说在座的好几位都是第一次来中国,能不能谈谈对中国城市建设的观感?

伊夫:从北京到上海一路走来,中国的城市建设速度和表现出的活力让我感到震惊。我们参观了上海的城市规划馆,看得出来,上海的城市发展是有详细规划和明晰战略的,不是哪个官员拍脑袋拍出来的。

萨拉德:上海的道路指示牌做得很好。高架道路上的那些指示牌都同时标有中英文,这对国外游客和在上海工作的外国人来说非常方便。

哈博:我发现中国城市的公用设施建设质量很高,比如地面、墙面选用的都是高质量的大理石,公共绿地都有很好的规划和养护,都能看出政府对城市的管理和掌控水平很高。

萨拉德:不过我们也看到了一些不均衡现象。比如,主干道上千干净净,但一些次要的或很偏僻的马路上,则缺乏必要的垃圾存放设施。政府应该对市民强化教育,提高他们的修养素质,应该做到无论哪个街区都一样,不能让地面成为垃圾场。还有,我们在车行如飞的高速公路上看到,一些养护工人没有任何防护就在道

城市发展需要人情味

——听法国专家评说城市

本报记者 励漪

边上进行养护,这是极其危险的。在法国,有很好的防护措施还难免出危险呢。

哈博:我听说现在一些民用住宅的开发商很少考虑节能建筑材料的使用,因此冬夏季房屋的能源消耗很高,房屋的养护也有问题。总体感觉是房地产商在大量开发住宅时,对相应的配套和长远的设施考虑不够。

低收入人群如何住

记者:近年来,我们国家商品住宅的建设大大改善了人们的生活条件,但随着房价的抬高,低收入人群买不起房的矛盾也开始出现,在法国,政府是如何解决低收入者的住房问题的?

伊夫:营利性的商品房建设的确能解决一部分问题,但是不要忘了,任何一个国家都有低收入者,他们的居住问题仍然要政府强有力的介入和干预。让居者有其屋,一方面可以通过新房建设,另一方面也可以依靠旧房改造。旧房改造在住宅建设中应该占有一个重要的地位。

里那热:从2000年开始,法国政府专门颁布法律,规定任何一个开发商在住宅建造规划中,至少拿出20%的面积,卖给社会福利房管理公司——法国政府低租金住房联合服务公司,由其出租或出售给低收入者,并提供房屋的日常管理和维护,其余80%则按市场价格销售。

贝尔纳德:出台这个法律其实还有另一个层次的原因。近几年,法国政府正在推行一项城区更新计划,为的是改正35年前法国在经济高速发展中匆忙建设所犯下的错误。这项计划的目的有两个,一是住宅的不同社会层次的参杂和融合,不再人为地分割富人和穷人区,让他们生活在共同的氛围内;二是一个街区里多种多样的经济文化生活的融合,包括重新引进学校和以前

一些传统店铺等。

里那热:不过,这必然会受到来自富人阶层的阻力,他们会担心安全问题。因此,在政策推行过程中,政府也会考虑对融入的家庭进行一定筛选。总之,这项政策正在循序渐进中,还很难说如何成功,但对这个方向,法国政府是一定会坚持的。

交通拥堵怎么办

记者:随着汽车越来越多地进入家庭,法国是如何解决交通拥堵等问题的?

萨拉德:当一个社会的汽车保有量不断上升时,管理部门首先应该对驾驶人员进行一定的教育。在中国的几个城市走过来,我们感觉道路上好像是“谁强谁横谁先过,完全是“丛林法则”。其实,这种无规则状况在某种程度上加剧了城市交通的拥挤状况。应当有严格明晰的法律,来规定什么状态下谁该先过,否则很容易造成交通事故。此外,道路设施本身设计不合理,也会制造很多事故。对现有道路设施的改造若纯粹为了提高车速也未必是好事,尤其在人口密集的城区。

哈博:市中心的停车场也不是建得越多越好。不如索性修建,或者大幅度提高市中心的停车费用,甚至收取高额进城费,让开车人知难而退。现在法国在建新写字楼时,已经把原来必备的停车库容量大大减少了,而在城郊结合部位兴建廉价的停车场,鼓励上班族进城时尽量使用公共交通,以此来限制进入市中心车辆的数量。

贝尔纳德:我们发现上海在某些道路已经辟出了公交专用道,但还不成体系。在汽车大量进入家庭之前,政府部门应该预见性地在现有的公共道路基础上,设置好给公共汽车、消防车、救护车,包括出租汽车的专用道路。

LE
QUOTIDIEN
DU PEUPLE
édition est de
Chine
Le 25 mai 2005
Page 19
Rubrique Ville
auteur Madame Li Yi

Le développement urbain a besoin d'une dimension humaine

Ecouter les commentaires des experts français sur la ville

C'est dans la première moitié de mai qu'une délégation de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées est venue visiter des

villes chinoises comme Beijing, Shanghai, Suzhou,....

Surpris par le développement rapide de la Chine, les experts de la délégation ont émis des conseils pertinents, à partir des expériences françaises pour la construction et la transformation urbaine des villes chinoises en général et de Shanghai en particulier.

Nous avons rencontré Bernard LAFARGUE, haut fonctionnaire du gouvernement français, un officiel chargé de la

construction, de l'urbanisme et des transports d'un département de la région parisienne, Bernard LINAGE, directeur général de la société de promotion Financière Rive Gauche, Jean-Yves BELOTTE, haut fonctionnaire du gouvernement français, un officiel chargé de la construction, de l'urbanisme et des transports d'un département, Michel RAABE, Président des experts immobiliers de l'AAENPC, Manuelle SALATHE, haut fonctionnaire du gouvernement français, responsable de



la maintenance des réseaux routiers d'un département.

Quelle est la première impression ?

Question de la journaliste : j'ai entendu dire que plusieurs d'entre vous sont pour la première fois en Chine. Pouvez-vous nous parler de vos impressions sur la construction en Chine ?

Jean-Yves BELOTTE : de Pékin à Shanghai, je suis surpris par le dynamisme et la rapidité de la construction urbaine chinoise. Nous avons visité le musée d'urbanisme de Shanghai. Cette visite nous a convaincu que le développement urbain de Shanghai a été planifié d'une façon détaillée en fonction d'une stratégie claire. Il n'est pas le résultat de décisions autocratiques prises par quelques dignitaires.

Manuelle SALATHE : Les panneaux de direction sont bien faits sur les viaducs des autoroutes urbaines. Les directions sont indiquées simultanément en chinois et en anglais et cela facilite la vie des touristes et des étrangers à Shanghai.

Michel RAABE : j'ai remarqué la bonne qualité des constructions publiques, les sols et les murs sont couverts de marbres de qualité ; un bon entretien et une bonne maintenance des espaces verts publics. Cela montre un bon niveau de maîtrise et bonne gestion urbaine par les autorités de la ville.

Manuelle SALATHE : Néanmoins, nous avons constaté des situations déséquilibrées. Par exemple, les rues principales sont très propres, mais dans des rues secondaires il manque des dispositifs appropriés tels que des poubelles. Le Gouvernement de Shanghai devrait renforcer l'éducation des citoyens pour augmenter leur esprit civique. Il faut que chaque quartier soit traité de la même manière. Il ne faut pas laisser des endroits avec des dépôts d'ordures. Egalement, nous avons vu sur des voies rapides des ouvriers qui entretiennent la route sans aucune protection. C'est très dangereux.

Vous savez qu'en France, malgré de bonnes mesures de protection il y a encore des accidents.

Michel RAABE : Nous avons entendu dire que des promoteurs immobiliers ne tiennent pas beaucoup compte de l'utilisation des méthodes de construction qui économisent de l'énergie. En été, comme en hiver, la consommation énergétique est très importante. Il y a aussi le problème de l'entretien des bâtiments. Notre impression générale est que ces promoteurs immobiliers construisent un grand nombre de logements rapidement sans suffisamment réfléchir aux conséquences annexes à long terme.

Comment loger les personnes à faibles revenus ?

La journaliste : depuis ces dernières années, la construction des logements dans notre pays a grandement contribué à l'amélioration des conditions de vie de la population. Pourtant, avec l'augmentation des prix de l'immobilier, une contradiction commence à apparaître : les gens aux faibles revenus ne peuvent acheter un logement. En France comment le gouvernement a-t-il résolu ce problème ?

Jean-Yves BELOTTE : la construction des logements à commercialiser sur le marché peut résoudre une partie des problèmes, mais il ne faut pas oublier que dans n'importe quel pays, il y a toujours des gens à faible revenus. Il faut donc que le gouvernement intervienne énergiquement pour résoudre le problème pour permettre à tous les gens d'avoir un logement. D'un côté on peut résoudre le problème par la construction de nouveaux logements et d'un autre côté on peut s'appuyer sur la rénovation des bâtiments anciens. La rénovation des anciens logements doit prendre une place importante.

Bernard LINAGE : depuis l'an 2000, le gouvernement français a promulgué une loi qui édicte que dans un projet de construction de logements le promoteur doit prévoir 20% de superficie pour vendre à la société qui gère les logements

sociaux. (HLM) qui louera ou vendra ces logements à des personnes de faibles revenus. Ces sociétés prennent en charge la gestion et l'entretien de ces logements. Les 80% seront vendus au prix du marché.

Bernard LAFFARGUE : la sortie de cette loi a une raison plus profonde. Ces dernières années, le gouvernement français est entrain de mettre en place un plan de rénovation des quartiers pour corriger les fautes commises pendant le développement économique rapide de la France il y a 35 ans. Ce plan a un double objectif : d'abord le rapprochement entre différentes couches sociales en évitant d'opposer les quartiers réservés aux riches et les quartiers réservés aux pauvres pour permettre l'ensemble de la population de vivre dans un même environnement. Ensuite, le rapprochement de la vie économique et culturelle, y compris l'introduction des écoles et boutiques traditionnelles dans les quartiers d'habitation.

Bernard LINAGE : bien sûr cette politique rencontre l'opposition de la couche sociale la plus aisée. Les familles se soucient du problème de la sécurité. C'est pourquoi dans l'application de cette politique, le gouvernement sélectionne aussi les familles. Cette politique est en train d'être appliquée progressivement. Il est difficile de dire encore si cette politique réussira, mais le gouvernement maintient le cap.

Comment faire face aux embouteillages ?

La journaliste : avec la démocratisation de la voiture personnelle, comment la France a résolu le problème des embouteillages ?

Manuelle SALATHE : quand une société connaît une augmentation importante du nombre de voitures, le gouvernement doit d'abord éduquer les conducteurs. En traversant plusieurs villes chinoises, nous avons l'impression que ce sont les plus forts et les plus déterminés qui passent avant les autres. C'est tout à fait la loi de la jungle. En réalité, cette situation sans

règle aggrave en quelque sorte l'embouteillage de la circulation urbaine. Il faut avoir des lois claires et sévères pour déterminer selon les situations qui doit passer d'abord, sinon l'absence de respect des règles provoque facilement des accidents. Par ailleurs, si la conception des routes n'est pas rationnelle cela peut aussi provoquer des accidents. La transformation des carrefours simplement pour améliorer la vitesse, n'est pas forcément une bonne chose surtout dans des quartiers où il y a une grande densité de population.

Michel RAABE : ce n'est pas une bonne chose que de construire de plus en plus de parkings en centre ville. Il vaut mieux arrêter ce genre de construction et augmenter sensiblement le coût du stationnement en centre ville, et même percevoir un péage pour entrer dans le centre ville pour dissuader les conducteurs. Maintenant, en France, quand on construit des immeubles de bureaux en centre ville, on réduit sensiblement le nombre de places de parking pour construire en banlieue des parkings peu chers et encourager les gens qui vont

au travail à utiliser les transports en commun ce qui permet de limiter les voitures au centre ville.

Bernard LAFFARGUE : nous avons remarqué qu'à Shanghai il y a des voies réservées au bus, mais elles ne sont pas encore systématiques. Avant que les familles achètent en masse des voitures, le gouvernement doit prévoir des voies réservées aux transports en commun pour permettre aux bus, aux pompiers, ambulances et taxis de circuler plus facilement.

Le CADREC, CERCLE AMICAL DES RELATIONS EUROPE CHINE, est une association loi 1901 qui s'est créée en 2001 sur l'impulsion de personnalités liées à l'École des Ponts. Il regroupe des cadres chinois et européens de l'administration et du monde économique.

L'objet du CADREC est de développer les relations entre l'EUROPE et la CHINE par des échanges techniques, scientifiques, culturels et professionnels. Pour cela il organise des délégations, missions d'études, événements professionnels, des sessions de formations pour les cadres chinois ou français et peut participer comme conseil à tout projet sino européen

L'activité s'est orientée surtout sur des projets liés à l'urbanisme et à l'architecture mais le CADREC travaille aussi à des projets industriels dans d'autres domaines.

Le CADREC a apporté au voyage des anciens élèves ses contacts dans les administrations chinoises (ministère de la construction, direction de la zone économique spéciale de SUZHOU..) et une logistique très satisfaisante pratiquement et financièrement.

En félicitant l'AAENPC pour son intérêt pour la CHINE, nous sommes heureux d'avoir pu communiquer aux voyageurs un peu de notre passion pour cette destination et les remercions pour leur bonne humeur dans leur participation.

*Elisabeth CASTEL
(Civil 74), chargée de la formation au CADREC*

ELisabeth CASTEL

Ingénieur Civil 1974, CAAE de l'IAE de PARIS 81, Ancienne élève des Langues'O

Après une carrière classique entre Industrie Pétrolière et TP, se consacre depuis dix ans à des activités liées à l'ASIE en particulier comme associée d'une société de services aux Entreprises françaises en CHINE et chinoises en France avec une forte activité de traduction technique dans le domaine de la construction.

Au CADREC, elle développe surtout les formations pour des cadres chinois qui viennent en France étudier la gestion d'Entreprise.



Coopération l'ENPC et l'Université Tongji, Shanghai

Edmond LISLE
Fondateur et Directeur

Ping HUANG
Chargée de Mission

Hervé PHILIPPE
Directeur Résident en Chine

L'université Tongji, Shanghai

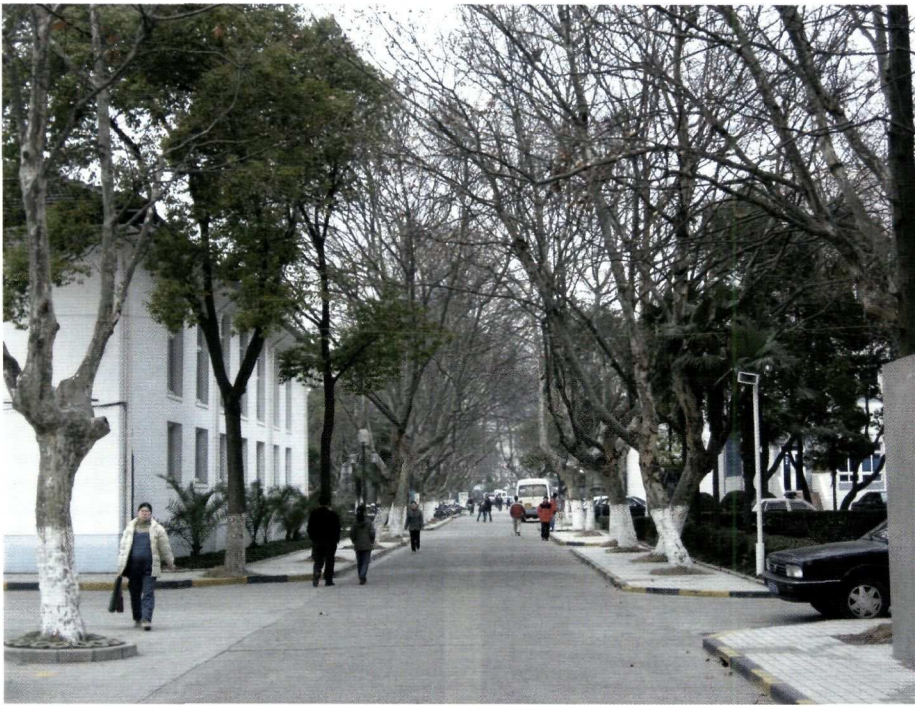
Avec ses 42 000 étudiants, l'université Tongji est la 3^{ème} plus importante université de Chine qui ne compte pas moins de 1600 établissements d'enseignement supérieur dont plus de 1200 sont habilités à délivrer des diplômes de niveau graduate (masters et doctorats). Ces chiffres impressionnants sont bien sûr à la mesure des enjeux de l'éducation en Chine où une classe d'âge (jeunes de 18 ans) correspond à 20 millions d'individus et le taux d'accès à l'université est globalement de 13,3 % avec de très fortes disparités régionales.

Dans cette nébuleuse d'établissements, Tongji est une étoile de forte magnitude. Créée en 1907 par deux docteurs allemands comme une université de médecine, Tongji s'est depuis 1946 attachée à devenir une université générale (sciences de l'ingénieur, droit, art, sciences



humaines, médecine) et elle a su capitaliser les compétences et attirer les meilleurs étudiants, pour devenir l'une des universités technologiques de référence en Chine.

Tongji a plus spécialement développé des compétences mondialement reconnues dans les domaines du génie civil, de l'architecture, de l'urbanisme. Ses autres



champs d'excellence sont : les transports, l'environnement, le management et la gestion.

Depuis sa création elle a su entretenir et développer des relations profondes et durables avec de nombreux partenaires institutionnels et économiques allemands. Cette coopération a contribué à la culture et à la valeur de l'université dans les domaines technologiques mais a également développé un penchant vers l'Europe en tout premier lieu l'Allemagne mais depuis 1996 et son accord avec l'ENPC, avec la France également. Aujourd'hui. Tongji s'affirme comme l'université chinoise résolument orientée vers l'Europe contrairement aux autres grandes universités chinoises tournées vers les pays anglophones.

Classée parmi les 20 premières universités chinoises, Tongji a été retenue dans le programme d'Etat lancé en juillet 1999 dit « Projet 985 » : qui finance massivement les 33 meilleures universités parmi les 76 sous tutelle du Ministère de l'Education Nationale.

(1) : Pour un rappel historique plus détaillé, se reporter au N° spécial sur la Chine de PCM Le Pont d'avril 1998

Les études au sein de Tongji s'organisent selon les 3 niveaux de Bachelor (4 ans), Master (2 ou 3 ans), Doctorat (3 ou 4 ans). L'entrée dans chacun de ces niveaux se fait par concours, l'examen étant organisé au niveau national et chaque université appliquant ses propres critères de sélection sur les notes obtenues. Ainsi, par exemple, le GaoKao (baccalauréat chinois) n'est pas un

examen mais un concours d'entrée à l'université. Le taux de réussite (54,6% en 2003) en fait une étape clé dans la vie d'un jeune chinois (et de sa famille) : selon les résultats, l'étudiant pourra avoir accès aux plus prestigieuses universités chinoises, à des établissements plus modestes, ou bien il échouera dans sa tentative d'entrer à l'université.

Tongji poursuit son développement avec la création d'un nouveau campus au N-O de Shanghai dans la cité de l'automobile. Tongji est en effet l'université chinoise chef de file national pour développer le véhicule non polluant du futur. Ce nouveau campus est destiné à accueillir les laboratoires et les programmes de formation niveau master et doctorat. Partenaire privilégié dans le domaine de l'urbanisme de la municipalité de Shanghai, elle est totalement impliquée dans les préparatifs pour accueillir l'exposition universelle de 2010.

Tongji développe aussi une activité importante de formation continue dans des entreprises chinoises et étrangères, principalement allemandes. Grâce à son partenariat avec ParisTech, Tongji espère orienter cette activité en direction d'entreprises françaises.



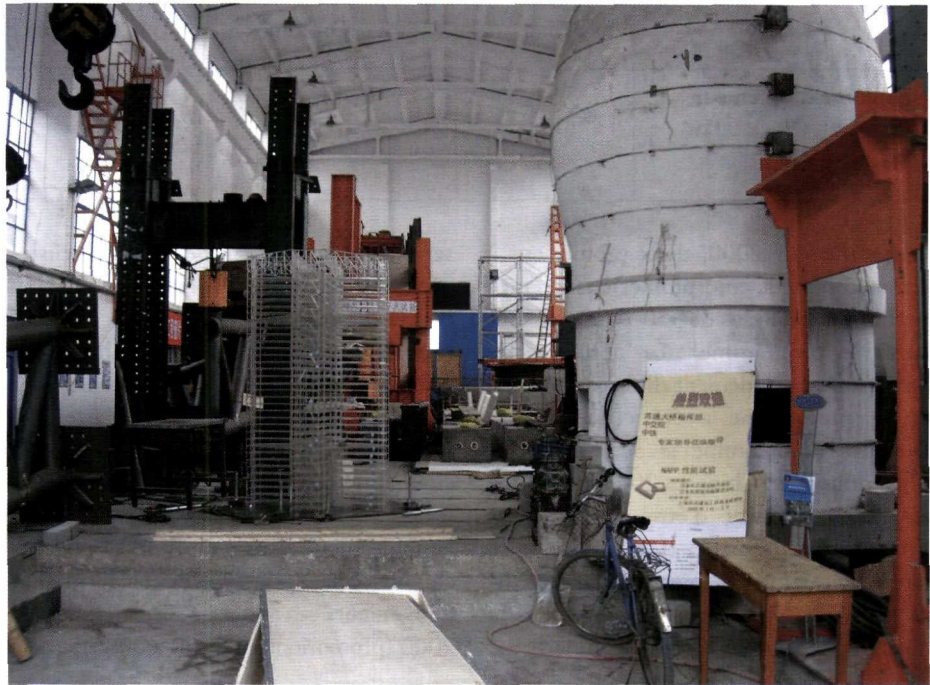


La longue route de l'ENPC en Chine ⁽¹⁾

L'Institut Franco Chinois d'Ingénierie et de Management (IFCIM)

Dès 1995, l'ENPC avait décidé de nouer des liens avec une université chinoise. L'Ambassade de Chine à Paris lui avait désigné Tongji comme partenaire naturel, car c'était l'université la plus connue du pays pour le génie civil et l'urbanisme. Un ancien élève chinois des Ponts (ZHOU Nan xian, promo 1937) avait été Professeur de ponts à Tongji dans les années '50 et jusqu'à la "Révolution culturelle". Il vouait à l'Ecole une admiration et une reconnaissance sans limites, qu'il avait exprimées en un français d'une grande élégance dans une vidéo-cassette adressée à l'Ecole lors de son 250^e anniversaire en 1997.

A la suite d'une mission de reconnaissance à Tongji en octobre 1995 menée par Edmond LISLE et Ping HUANG, Jacques LAGARDÈRE, Directeur de l'ENPC invita son homologue Madame WU Qidi⁽²⁾, Présidente de Tongji à visiter l'ENPC. Elle vint en février 1996 et un accord de coopération fut immédiatement conclu entre les deux établissements prévoyant l'échange d'élèves et d'enseignants



Laboratoire de test des structures de bâtiment

et la création d'un Institut commun. Celui-ci, l'Institut franco chinois d'ingénierie et de management (IFCIM) fut créé en 1999, 50% d'intérêts chinois (université Tongji et 7 entreprises de Shanghai) et 50% d'intérêts français (ParisTech et ENPC, et 10 entreprises françaises⁽³⁾). Auparavant la "Mission Chine" de l'ENPC avec l'aide soutenue de Pierre DELAPORTE, Président d'Honneur d'EDF, avait oeuvré pendant trois ans pour réunir auprès des 10 entreprises françaises fondatrices les 450 000 de capital initial sans

lequel l'IFCIM n'aurait pas pu voir le jour, ni lancer son premier programme de formation SIMBA, le MBA de l'ENPC.

Le modèle de gouvernance adopté pour l'IFCIM est celui de société à directoire et conseil de surveillance. Le consul général de France à Shanghai ainsi qu'un représentant de la municipalité de Shanghai côté chinois, siègent au conseil de surveillance. Un comité académique assure l'instruction des nouveaux programmes et le suivi des programmes existants.



Bâtiment de l'administration centrale

Le premier élève de Tongji un doctorant, LI Kefei, arriva au titre de l'accord Tongji/ENPC en 1998. Il prépara puis soutint sa thèse sur "Les maladies alcalines du béton" au LCPC et à l'Ecole. Après quelques années en France il est retourné en Chine en septembre 2004, nommé Professeur associé de Génie civil dans la prestigieuse université de Tsinghua à Pékin.

Le premier programme de l'IFCIM fut donc SIMBA, le MBA de l'ENPC en

(1) : Pour un rappel historique plus détaillé, se reporter au N° spécial sur la Chine de PCM Le Pont d'avril 1998

(2) : Madame WU Qidi est, depuis 2004, Vice Ministre de l'Education nationale de la RP Chine

(3) : Air France, Alcatel, Alstom, Bouygues, EDF, Michelin, PSA, Suez, Technip, Total

	Total	Diplômés	En cours de formation	Intégration sept.2005
Diplôme d'ingénieur	34	7	22	5
Master spécialisé	55	30	14	11

Chine. Depuis 2000, deux promotions à temps complets, cinq promotions à temps partiel, au total plus de 350 étudiants ont suivi le programme.. La notoriété de SIMBA s'est rapidement diffusée en Chine et ce programme a été classé par le Business Post comme le 3ème MBA le plus influent en Chine en 2003 et le 2ème en 2004. Il vient d'être accrédité par l'Association des MBA (UK) et est de ce fait le premier MBA international accrédité en Asie. Les cours se déroulent à Shanghai et sont enseignés en anglais.

terminent par un stage de 6 mois en entreprise. Ils obtiennent alors (en cas de succès) le diplôme de Master de l'école française. Ils reviennent ensuite en Chine pour soutenir leur mémoire et obtenir leur Master chinois. Cette année, le Master SIT recrute sa cinquième promotion et son cinquantième étudiant.

Le tableau ci-dessus récapitule les effectifs chinois scolarisés à l'ENPC en formation d'ingénieurs et en master spécialisé depuis 2000 (promotions de 2000 à 2005)

ner avec leurs homologues chinois les partenariats à développer dans le cadre du projet de Centre Franco Chinois de Tongji, financé par Tongji avec des contributions d' Air France, d'Alcatel et d' EdF et dont la première pierre a été dévoilée par le Président de la République française en octobre 2004. Ce centre accueillera les programmes développés au sein de l'IFCIM mais sera aussi le siège de ParisTech en Chine. Il aura vocation à accueillir des PME françaises souhaitant se développer en Chine. Sa mise en service est prévue fin 2006.



Institut d'architecture

Sur un autre format, 5 Masters of Science ont été montés en partenariat avec l'université de Tongji dont le Master "Management des systèmes d'information et applications géographiques, transports intelligents (SIT)" de l'ENPC. Les étudiants (maximum 15 par promotion) suivent une première année de cours en Chine durant laquelle ils apprennent également le français puis ils suivent une deuxième année de cours en France (en français) et

Perspectives ...

Le directeur de l'ENPC et le Président de ParisTech étaient récemment à Shanghai pour exami-

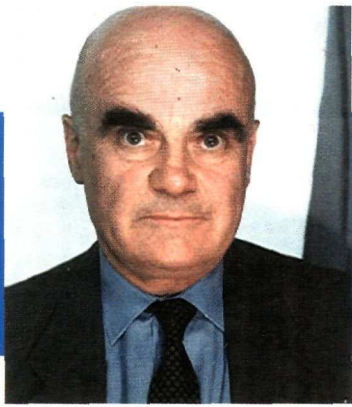
Consolider et développer ce qui existe, enrichir avec de nouveaux projets, accueillir plus d'étudiants français de ParisTech en Chine, travailler en étroite partenariat avec les grands groupes industriels chinois et français, telles sont les orientations partagées de part et d'autre ...



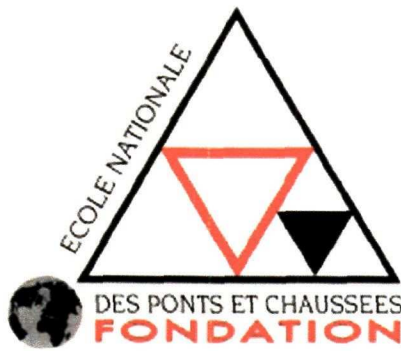
Logements des professeurs



La Fondation et les activités de formation en France et en Chine



Philippe BERGOT
Délégué Général



Yves COUSQUER
Président

Les premières relations de l'Ecole des Ponts avec l'Université de Tongji ont précédé de deux ans la création de la Fondation de l'Ecole des Ponts : elles se sont manifestées en 1995 par des échanges de délégations dont celles d'anciens élèves.

En octobre 1996, une première mission interprofessionnelle conduite par Philippe Bergot a permis de visiter les nombreux sites en construction de la ville de Shanghai et a donné l'occasion d'exposer à la partie chinoise les activités des membres de cette mission. Le banquet final offert par l'Université fut co-présidé par Madame WU Qidi (Présidente) et Monsieur ZHOU Nianxian (professeur) ancien élève de l'ENPC promotion 1937.

A cette occasion, l'Université de Tongji a proposé un terrain à Monsieur Jean-Paul VIGUIER (architecte) pour y construire un Centre Franco-Chinois. Une première esquisse particulièrement appréciée par la partie chinoise fit l'objet d'un mémorandum de soutien signé en avril 1997 par les parties.

En octobre 1997, la Fondation de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées a été créée en vue de participer au rayonnement international de l'Ecole à l'aide des dons d'industriels qu'elle recueille.

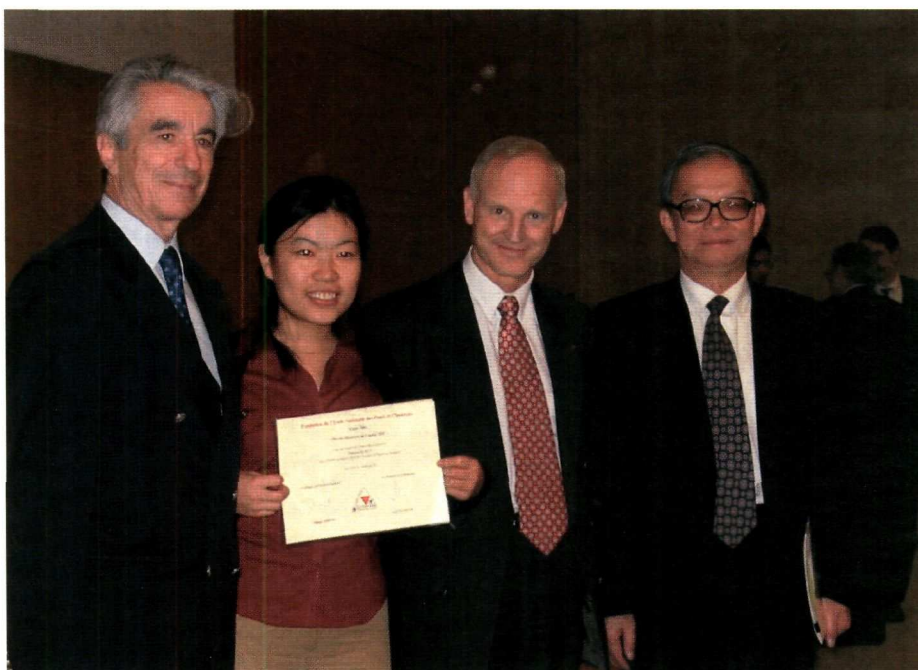
Dès 1998, la Fondation a apporté un soutien financier particulier au développement d'activités de formation de l'ENPC et de l'Université de Tongji :

- stages intensifs de français pour des étudiants chinois à Paris ou à Vichy,
- stages scientifiques d'initiation à la recherche dans des laboratoires à Shanghai pour des élèves français de 1^{ère} année en formation d'ingénieur,
- aides complémentaires en faveur d'étudiants chinois en formation d'ingénieurs, en diplômés d'études approfondies ou en années doctorales en France,
- conventions de partenariat avec des industriels français pour une aide à la construction du Centre Franco-Chinois de l'Université de Tongji,
- conventions de parrainage avec des entreprises françaises pour la formation d'ingénieurs chinois en France.

- conventions de partenariat avec des industriels français pour le développement de programmes de recherche en Chine et en France.

Depuis 2004, l'ensemble de ces projets s'est élargi sur une base conjointe entre l'ENPC et ParisTech avec neuf Grandes Universités chinoises de Nankin, Pékin et Shanghai, dont bien sûr Tongji, autour du programme dit des "50 ingénieurs" qui forme des ingénieurs chinois suivant toute la scolarité des écoles de ParisTech après sélection par un jury

Le Centre Franco-Chinois qui se construit à Tongji a vu sa première pierre dévoilée le 11 octobre 2004 par Jacques Chirac. Conçu par Monsieur ZHANG Bin, son inauguration fin 2006 - début.2007 permettra à la coopération initiée il y a 10 ans de connaître une nouvelle phase de son développement.



*Remise du Prix du Mastèrien de l'année 2003
de gauche à droite : Jean-Didier Blanchet (Trésorier), Xia Li (Lauréate), Yves Cousquer (Président), Shiling Zheng (Prof.)*



ANSEL
TRAVEL



VOUS OUVRE LES PORTES DE LA CHINE

ANSEL TRAVEL remercie l'Association des anciens élèves de l'ENPC de l'avoir sélectionnée pour l'organisation de son voyage d'affaires en République Populaire de Chine qui s'est déroulé au mois de mai 2005.

Reconnue pour son savoir faire depuis 1998, ANSEL TRAVEL est une agence de voyages spécialisée sur le tourisme d'agrément et les voyages d'affaires entre l'Europe et la Chine.

ANSEL TRAVEL

34 avenue des Champs-Élysées
75008 PARIS
Fax : 01 45 62 01 28
www.anseltravel.com

TANG LU

Directrice Dept France-Chine
Tel : 01 45 62 31 89
Port : 06 14 74 52 43
tanglu@anseltravel.com

OLIVIER MAREMMANI

Directeur adjoint
Dept France-Chine
Tel : 01 45 62 36 47
oliviermaremmani@anseltravel.com



La Chine vue d'un chercheur diplômé des Ponts et Chaussées



M. KEFEI LI

doc. ès science de l'ENPC en 2002, Professeur associé au département du génie civil, Tsinghua Université, Beijing, Chine, depuis le mois d'octobre 2004.

Je participe à des projets de recherche nationaux de la Fondation Nationale des Sciences de Chine sur le thème « Recherche Fondamentale de la Durabilité des Infrastructures en Béton, 2006-2009 », et de l'Académie Chinoise d'Ingénierie sur le thème « Durabilité des infrastructures urbaines pour une économie rationalisée ». Ces projets de recherche sont liés à la grande vague d'urbanisation du pays.

Les besoins en infrastructures

La population urbaine en 2002 en Chine compte 502,12 millions, taux de l'urbanisation étant 39,1%. Selon la politique actuelle, il est prévu que le taux de l'urbanisation atteindra 57% en 2020, soit 326 millions de population de plus dans les villes chinoises. Cette demande dynamise tous les secteurs d'industrie urbaine, en particulier les travaux publics.

Les projets sont les suivants : 2 milliards m² de nouvelles constructions par an, une augmentation des besoins de 1,42 milliards m³ d'eau, 140 millions tonnes de charbon, 400 milliards kilowatt heure d'électricité par an.

D'après les statistiques, l'investissement consacré aux infrastructures atteindra 270-360 milliards yuans par an (environ 27-36 milliards d'euros).

Les contraintes écologiques

Il faut admettre que ce « boom » économique crée d'une part les opportunités techniques et commerciales, et d'autre part exerce une charge lourde sur la production d'énergie et l'écologie.

En 2004, la Chine a émis 22 millions de tonnes de SO₂ dans l'atmosphère, un record très peu brillant d'un point de vue environnemental. Sur le territoire chinois, les pluies acides, précipitations induites

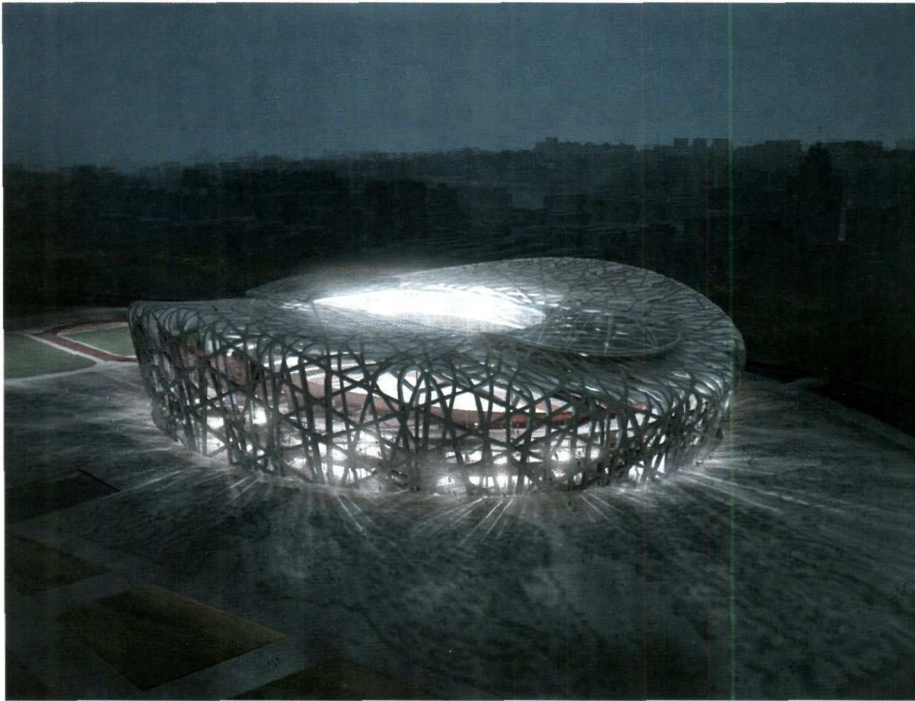
par l'air pollué, arrosent un tiers de la superficie du pays.

En ce qui concerne l'énergie, la Chine occupe la deuxième place en consommation totale, deuxième en production électrique, premier en production en charbon. La structure de consommation de l'énergie est très centrée sur celle de charbon, environ 67,7% en 2004, 22,7% en pétrole et 7% en électricité.

La grande vitesse de développement pose une série de questions difficiles : comment garder l'équilibre écologique et environnemental tout en gardant l'accroissement de 7% par an ?

Comment rationaliser la structure de production et de consommation de l'énergie ?

Pour cela, les experts de l'Académie Chinoise d'Ingénierie ont été convoqués, en mai 2005, afin de dégager des axes de



*Stade National du JO 2008, conçu par Herzog & De Meuron Architecture Design Office (Suisse) et Chinese Architecture Design and Research Institute (Chine)
(Photo provenant des ressources publiques)*

développement, en donnant des conseils au gouvernement pour la mise en place des politiques de développement du pays dans le prochain plan quinquennal.

Aujourd'hui, les besoins techniques en Chine ouvrent ainsi deux marchés : un marché de « surface » qui concerne toutes les technologies contribuant à la modernisation et à l'urbanisation du pays en voie de développement, (secteurs d'énergie, du transport, des travaux publics, des Télécom, etc.). Un marché de « profondeur » qui concerne les stratégies d'harmonisation et de rationalisation de la production et de la consommation des sources naturelles et de l'énergie.

Les Jeux Olympiques à BEIJING

Tout comme d'autres villes chinoises dans leur processus de l'urbanisation, la capitale chinoise, est mobilisée pour accueillir le jeu olympique 2008.

Avec ses 13,82 millions d'habitants, la ville va investir 16 milliards yuans (environ 1,6 milliard d'euros) pour construire 2,49 millions m² d'infrastructures.

De nouvelles constructions vont voir le jour dans un avenir proche.

- Stade National construit pour les JO 2008.

Cette structure en acier occupe un terrain de 20.000 m², offrant une surface de service de 250.000 m² soit 100.000 sièges dont 80.000 permanents. La structure au niveau de terrain trace un ovale (340 m et 296 m). Le squelette de structure est en

acier tandis que les plateformes sont en béton.

- Centre National de Natation
Construit pour les JO 2008. Cette structure en forme de cube a une dimension de 177 m x 177 m x 31 m. Les murs ont des épaisseurs de 3.47 et 5.88 m, ils sont composés des matériaux semi transparents et gonflés, la structure a une portée de 130 m.

- Stade National des Sports Intérieurs (National indoor stadium)

Conçu pour les JO 2008, ce stade occupe 68.700 m² de terrain, coût de construction estimé à 870 millions yuan (environ 87 Millions d'euros). Il pourra offrir 19000 sièges dont 3000 provisoires.

- Le nouveau siège de CCTV (Télévision Centrale de Chine).

Cette structure, du style « post-modern », est conçue par l'architecte hollandais Rem Koolhaas. Elle mesure 230 m de haut (56 étages fonctionnels) et occupe 187.000 m² de terrain, offrant une superficie de 550.000 m² de service. Le coût de construction estimé à 500 millions yuans (50 millions d'euros).

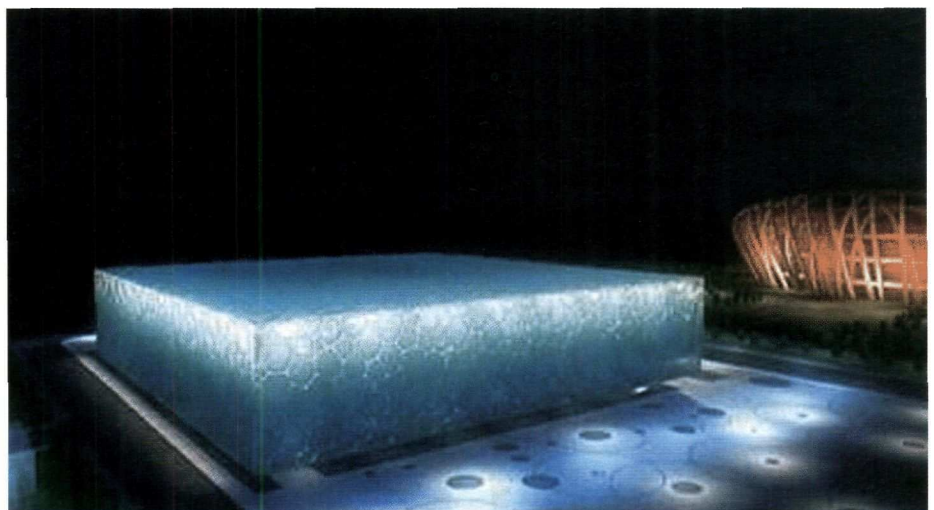
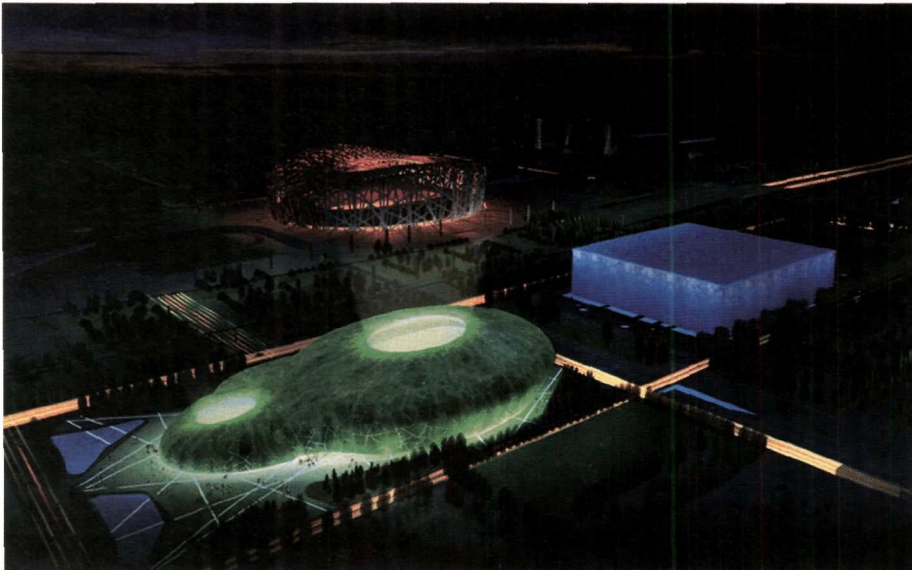


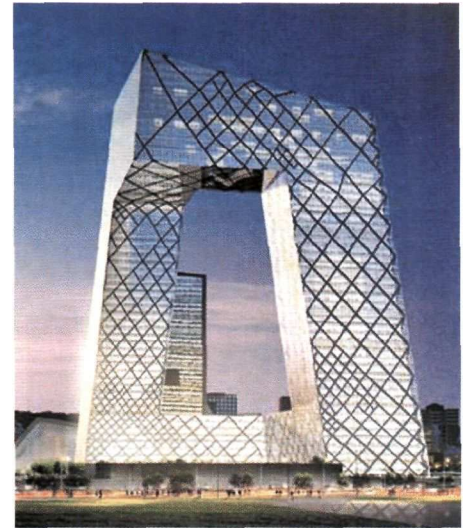
Figure 2 : Centre National de Natation pour le jeu Olympique 2008, Beijing, conçu par China State Construction Engineering Cooperation (Chine), PTW Architects (Australie) and Ove Arup Pty. Ltd. (Australie), (Photo provenant des ressources publiques).



国家体育馆
NATIONAL INDOOR STADIUM BEIJING 2008



Stade National des Sports Interieurs pour JO 2008, Beijing, par Guo-Ao Investissement (Chine) et Munich Group (Allemagne). (Photo provenant des ressources publiques).



Nouveau siège de CCTV, Beijing, conçu par Rem Koolhaas, (Photo provenant des ressources publiques).

Kefei LI est parmi les tous premiers participants des projets de collaboration lancés depuis 1998 entre Paris Tech et les universités chinoises.

Il a été choisi parmi les doctorants de Tongji université à Shanghai, et envoyé à l'ENPC en septembre 1998 pour un stage scientifique ayant pour sujet « comportement mécanique des bétons affectés par les réactions d'alcali silice » sous la direction des Professeurs Franz Josef ULM et Olivier COUSSY au sein du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Les travaux de stage ont débouchés sur une thèse mutuelle entre l'ENPC et Tongji Université, financée par l'Ecole en 1999.

Les trois années suivantes, il a travaillé, dans le cadre de cette collaboration, sous la direction de Professeurs Olivier COUSSY (ENPC) du côté français et Lichu FAN du côté chinois (Tongji).

Cette thèse a été étayée par des publications scientifiques dans des revues internationales, des communications dans des congrès nationaux et internationaux, une visite scientifique des professeurs. Olivier Coussy et Mme Catherine LARIVE (LCPC) à Shanghai et à Beijing organisée par Tongji Université en octobre 2002.

Son diplôme obtenu, il a rejoint l'entreprise OXAND SA, spécialisée en expertise et gestion des infrastructures en génie civil, en qualité d'ingénieur de recherche et chef de projet.

Il a rejoint l'équipe de « Matériaux de Construction » au département du génie civil, Tsinghua université en octobre 2004.

Il s'implique pleinement dans l'enseignement et la recherche. Il est chargé des cours « Matériaux de construction » pour les « undergraduates » et « Evaluation et durabilité des structures en génie civil » pour les élèves du niveau « Master ». Expert en durabilité des structures en béton et membre correspondant du comité technique TC191-ARP de RILEM, Il est participant principal du projet clé national « Recherche Fondamentale de la Durabilité des infrastructures en Béton » issue de la Fondation Nationale de Science de Chine (FNSC).

En mai 2005 ; l'équipe de professeurs Olivier COUSSY et M. Teddy FEN-CHONG de l'Institut Navier (Marne-La-Vallée) et celle de Kefei LI postulent collectivement pour un projet de « Programme de Recherche Avance 2005 » copiloté par l'Association Franco-chinoise pour la Recherche Scientifique et Technique (AFCRST) du côté français et le Ministère de la Science et de la Technologie (MOST) du côté chinois

M. Kefei LI : Tel/Fax : 0086- 10 6278 5836 ; Mail : likefei@mail.tsinghua.edu.cn

Quelques références culturelles

de la Chine



Michel RAABE
X68 civil 73
Responsable du voyage en Chine
responsable du groupe immobilier de
l'AAENPC

Généralités⁽¹⁾

La pensée chinoise apporte une vision de l'homme et du monde à la fois différente et complémentaire de la pensée occidentale.

Alors que le monde occidental raisonne en termes d'opposition (vrai / faux, éternel / éphémère, bon / mauvais, etc.) et d'urgence, la pensée chinoise est plus fondée sur l'analyse des opportunités et la patience.

Le tableau ci-dessus reprend quelques idées clefs d'une conférence de Francois Jullien.

La raison chinoise n'est pas une raison modélisante. Elle tend à épouser la réalité dans son processus régulateur. La réalité est faite de transformations progressives. La véritable efficacité consiste donc à se laisser porter par la réalité plutôt que de vouloir imposer son plan au monde.

Nous allons parcourir quelques documents qui symbolisent, pour les occidentaux, la pensée chinoise.



Les signes du TAO

Le SIGNE CENTRAL dans un cercle "les deux poissons" noirs et blancs enlacés.

Ce symbole représente l'harmonie parfaite de l'univers. L'univers est formé de 2 principes opposés : le Yin et le Yang. Mais en s'unissant, ces 2 principes antagonistes forment, d'une certaine façon une seule

entité. Chaque partie n'existe seulement qu'en vertu de l'autre, puisque leur flux total est toujours constant.

Les "2 poissons", représentent les 2 forces antagonistes contenues dans chaque action qui sont responsables de la dynamique de l'entité : l'univers. Quand il y a équilibre parfait l'univers est calme et harmonieux.

(1) renseignements disponibles sur le site www.cheztom.com/miroirs-chine-occident-article183
Chine & Occident



S'il y a prédominance de l'un sur l'autre, l'univers se met en mouvement et évolue jusqu'au prochain état d'équilibre.

Une tradition dit que le **YIN** (côté sombre) symbolise les aspects féminins : la douceur, la fraîcheur, la tranquillité, l'introspection, etc. Le **YANG** (côté clair) les aspects masculins : la force, la puissance, la chaleur, la dynamique, l'agressivité, etc. Une autre vue du **YIN** et **YANG** est que le **YIN** représente la lune, la nuit, ou le mal et le **YANG** le soleil, le jour, ou le bien. Comme rien est tout noir ou tout blanc, même dans la nuit, le soleil est quelque part et vice versa pour le jour. Aussi, il y a un point noir dans la partie blanche et un point blanc dans la partie noire. Mais, vous trouverez sûrement d'autres explications....

LES HUIT CARACTERES PERIPHERIQUES

composés à partir de deux signes fondamentaux et épurés: un trait plein représentant le **YANG** (masculin), et un trait brisé représentant le **YIN** (féminin).

En commençant par le haut et en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre :

LA TERRE (K'OUEN) : pur **YIN**, souple, féminité, réceptivité, conformité, docilité, ...

LE TONNERRE (TCHEN) : deux signes **YIN** au dessus du signe **YANG** : le mouvement, le bruit, ... (la souplesse domine la vigueur)

L'EAU (K'AN) : un signe **YANG** entre deux signes **YIN** : le dangereux, le piège, ... (la souplesse emprisonne la vigueur)

LE LAC (TOUEI) : deux signes **YANG** au dessus d'un signe **YIN** : le joyeux, le stable, ... (la vigueur domine la souplesse)

LE CIEL (K'IEN) : pur **YANG**, le vigoureux ou la vigueur,

LE VENT (SOUEN) : deux signes **YANG** sous un signe **YIN** : le pénétrant, ... (la vigueur soutient la souplesse)

LE FEU (LI) : deux signes **YANG** encadrent un signe **YIN** : le lumineux ... (la vigueur encadre la souplesse)

Séquence impaire



1. Le ciel

L'un des quatre hexagrammes éternels : pur yang, il représente la force, la fermeté, la vie, la connaissance infuse, l'énergie unifiée originelle.



3. La difficulté

Début du processus ardu qui consiste à nourrir la force de l'énergie originelle, à s'affranchir du conditionnement acquis et à réintégrer le primordial, processus dit « avancée du feu yang ».



5. L'attente

Attente du moment opportun pour rassembler l'énergie originelle et restaurer graduellement le primordial au sein du temporel.



7. L'armée

Utiliser le primordial pour repousser le conditionné, le réel pour s'affranchir de l'illusoire.



9. L'accomplissement par le petit

Nourrir la force intérieure par la soumission extérieure, se montrer ferme sans impétuosité, croître par l'humilité.



11. La tranquillité

Harmonie de la force et de la souplesse.



13. La communion avec les êtres

Se mêler au monde ordinaire, dissimuler sa lumière, s'assimiler aux autres.

LA MONTAGNE (KEN) : un signe **YANG** au dessus de deux signes **YIN** : le permanent (la vigueur contient la souplesse)

LE YI KING : Le "livre des changements"

C'est le plus ancien livre chinois composé entre 3000 ans et 1000 ans avant JC.

Partant des huit caractères de base ci-dessus, le **YI KING** décrit et explicite 64 mots qui concernent la description et à la maîtrise des changements.

LE TAO-TO-KING, ou Classique de la Voie et de la Vertu

Le **TAO** (ou **Dao**), le « chemin » au sens chinois du terme, c'est-à-dire un principe cosmique qui engendre l'univers. En tant qu'on le nomme, il est la mère qui engendre la multiplicité des êtres. Dans cette pensée, l'ensemble des catégories consiste dans deux termes opposés et complémentaires qui se produisent mutuellement et alternativement. Le **TAO** dépasse ces oppositions. Il est immuable et unifie les opposés qui en même temps se complètent.

Sa rédaction est attribuée à **LAO-TSEU** dont on ne sait pas grand chose. Si **LAO-**

TSEU a existé, il fut un philosophe anonyme du IV^{ème} siècle av.J-C. Selon la tradition, il aurait rédigé le **Tao-tô-King** avant de quitter la Chine à la demande du gardien de la frontière. Puis il partit pour une destination inconnue en Occident monté sur un boeuf. Des mythes ultérieurs intègrent **LAO-TSEU** à la religion chinoise, faisant de lui la principale déité du taoïsme religieux, déité qui aurait révélé les textes sacrés à l'humanité.

Le Taoïsme de **LAO-TSEU** est différent de l'interprétation de Confucius. Alors que ce dernier propose un ordre social strict et immuable où chacun a ses droits et ses devoirs, le **Tao-tô-King** commence par le constat que « le **TAO** dont on peut parler n'est pas le **TAO** pour toujours ».

Une part importante de l'œuvre est consacrée à l'application de ces principes cosmiques dans le domaine humain. **LAO-TSEU** aborde en particulier le thème du gouvernement politique et présente une éthique et des modes de comportement qui sont susceptibles d'incarner le **TAO**.

Ce texte propose aussi une histoire mythique de la civilisation, inaugurée par un âge d'or, proche de l'origine et de l'unité du **TAO**, monde de simplicité et d'harmonie.

(2) Les documents reproduits ci-dessus proviennent du **YI KING**, de Lieou Yi-Ming et Thomas Cleary, éditions du Rocher, ISBN 2.02.050886.9 (WWW.seuil.com)

Quelques citations du TAO-TO-KING

Il y avait quelque chose d'indivisible avant la formation du ciel et de la terre ...

Ne connaissant pas son nom, je le nomme "Tao".

La Voie qui peut s'énoncer n'est pas la Voie pour toujours,

Le nom qui peut la nommer n'est pas un nom pour toujours.

Quelle est la différence entre le oui et le non ?

Quelle est la différence entre la beauté et la laideur ?

Tout le monde tient le beau pour le beau, Voilà ce qui fait sa laideur.

Tout le monde tient le bien pour le bien, Voilà ce qui fait son imperfection.

Celui qui a inventé le bateau a aussi inventé le naufrage.

Trente rayons convergent au moyeu, mais c'est le vide médian qui permet à la roue de tourner...

C'est ce qui manque qui donne la raison d'être.

L'échec est le fondement de la réussite

Choisis un bon terrain pour ta demeure.

Choisis-le profond pour ton cœur.

Choisis envers autrui la bienveillance,

Choisis en paroles la Vérité.

Choisis en politique le bon ordre.

Choisis en affaire l'efficacité.

Choisis pour agir l'opportunité.

Ne rivalise point : tu seras sans reproche.

Quelle belle conception les anciens avaient de la mort :

Repos des bons, terreur des méchants !

La mort, c'est l'épreuve de la vertu.

Le vrai voyageur n'a pas de plan établi et n'a pas l'intention d'arriver.

Les entretiens avec CONFUCIUS

CONFUCIUS n'a pas laissé d'écrits : sa doctrine nous a été transmise par ses disciples qui nous ont rapporté leurs entretiens avec le Maître.

CONFUCIUS (en Chinois, Kong Zi, ou Kong FuZi) (env. 551- 479 av. J.-C.) est



Temple Taoïste

l'une des grandes figures de la civilisation de la Chine ancienne et le fondateur du système éducatif féodal. Pédagogue, philosophe et homme politique, il a exercé une influence considérable sur la culture chinoise et sur son histoire même.

L'ordre politique et social constituait la principale préoccupation de CONFUCIUS.

Il vécut à la fin de la période « des Printemps et des Automnes » au moment où la société chinoise, passant de l'esclavagisme au féodalisme, CONFUCIUS tenta d'inculquer aux souverains l'art de gouverner par la vertu, préconisant le retour à la morale en appelant aux devoirs des puissants, et à une éthique sociale pour les autres. Un idéal qui a marqué tout l'extrême orient de mouvance chinoise jusqu'aujourd'hui.

C'est en grande partie à travers l'éducation que CONFUCIUS tenta de façonner la Chine. Il brisa le monopole exercé sur l'éducation par la noblesse en ouvrant ses enseignements aux intellectuels de toute naissance. Selon lui, l'éducation ouvre une voie pour assurer le règne de la vertu, en plus, elle peut aussi modifier la nature humaine et l'améliorer qualitativement. L'éducation morale doit primer sur la transmission des connaissances, puisqu'elle doit former des individus de grande vertu pour aider le prince à gouverner de façon intègre.

L'essence de sa doctrine éthique est l'« humanisme » ou « bienveillance » (ren). Cette vertu se manifeste dans toutes les formes de rapports entre les êtres humains et est à la source des autres qualités : la piété filiale (xiao), le respect des aînés, la loyauté (zhong), l'attitude respectueuse (gong), la fidélité (xin), la tolérance (rang), la diligence, l'altruisme, la bonté, l'indulgence, etc.

QUELQUES CITATIONS tirées du livre de Danielle ELISSEFF, CONFUCIUS, Des mots en action. Gallimard, Religions ISBN Gallimard 2-07-042994-6

Respecter les parents :

« Qu'est-ce que la piété filiale? C'est ne jamais désobéir. Selon les rites, les parents seront servis de leur vivant; selon les rites, ils seront enterrés; selon les rites seront faits les sacrifices à leurs mânes. »

« De nos jours, la piété filiale ne consiste plus qu'à nourrir ses parents. Or, on en fait bien autant pour ses chiens ou ses chevaux. En l'absence de tout sentiment de respect, où est la différence ? »

Mettre la société en ordre de marche :

« Etre bon fils, être simplement bon fils et bon frère, c'est déjà prendre part au gouvernement »

« Que le souverain agisse en souverain, le ministre en ministre, le père en père et le fils en fils »



Confucius



« Gouvernez à force de lois, maintenez l'ordre à coups de châtements, le peuple se contentera d'obtempérer, sans éprouver la moindre honte. Gouvernez par la Vertu, harmonisez les rites, le peuple non seulement connaîtra la honte mais de lui-même tendra vers le Bien. »

« S'il est bien vrai qu'on peut gouverner par l'humilité et la courtoisie propres au rituel, n'est-ce pas là la perfection ? Sinon, le rituel a-t-il encore un sens ? »

« A quoi peut être bon un homme qui ne tient pas parole ? Il n'est guère plus utile qu'un char à boeufs sans joug, ou qu'une voiture sans attelage. »

Créer des liens entre les hommes :

« L'homme de bien fait son devoir sans faillir, traite les autres avec respect et possède le sens du rituel. Pour lui, entre les quatre mers, tous les hommes sont frères »

« Dans les affaires du monde, l'homme de bien n'a pas une attitude rigide de refus ou d'acceptation. Le juste est sa règle. »

Qu'est-ce qu'un homme de bien ? : vertu et sens de l'humain (REN)

« Il y a trois choses que l'homme de bien doit privilégier dans la pratique de la Voie : ses attitudes, ses gestes sont dénués de violence et d'arrogance ; son expression et son visage empreints de bonne foi ; ses paroles, ses intonations, franches de bassesse et de vulgarité. Quand au détail des vases rituels, d'autres sont là pour s'en occuper »

« L'homme de bien est impartial et vise l'universel ; l'homme de peu, ignorant l'universel, s'enferme dans le sectaire. »

« L'homme de bien préfère être lent à parler mais prompt à agir »

Chercher le point d'équilibre :

« Nature qui l'emporte sur culture est fruste, culture qui l'emporte sur nature est pédante. Seule leur combinaison harmonieuse donne l'homme de bien »

« De vrais hommes de bien ne cherchent pas la compétition »

Réussir sa vie :

La réussite de la vie consiste à « inspirer aux vieux la sérénité, aux amis la confiance, aux jeunes l'affection »

Le petit livre rouge de de MAO ZEDONG (1893-1976)

Grande figure du marxisme, stratège et théoricien de la révolution prolétarienne en Chine. MAO ZEDONG fut un membre fondateur du PCC (Parti Communiste Chinois) et de l'APL (L'Armée populaire de la libération). Surnommé « le Grand Timonier », il est considéré comme le père fondateur de la République Populaire de la Chine.

A la tête de l'Armée rouge, MAO ZEDONG forgea sa réputation avec la légendaire « Longue Marche ». Attaqué par les forces nationalistes de Tchang Kai-chek, MAO ZEDONG organisa la résistance communiste en emmenant l'Armée rouge vers le nord-ouest à travers une marche éffrénée (octobre 1934-octobre 1935). Après avoir combattu et vaincu l'invasion japonaise pendant la 2^e guerre mondiale, l'Armée populaire de libération a gagné la guerre civile contre les Nationalistes pourtant soutenus par les Américains. MAO ZEDONG est alors devenu le Président de la nouvelle République Populaire de Chine proclamé le 1/10/1949.

Vénéré de son vivant comme un saint, MAO ZEDONG jouit toujours d'une aura considérable auprès des Chinois, toutes générations confondues. Dans l'empire du milieu, on l'adule, on se prosterne devant ses statues et ses portraits sont toujours présents dans tout le pays. Pour l'immense majorité de Chinois, le bilan de MAO ZEDONG est

globalement positif. Ils le respectent profondément pour sa contribution à la révolution et à l'édification du pays.

Bien au delà de son action politique, MAO ZEDONG est aussi un poète et un penseur qui, par bien des aspects, se relie à la tradition chinoise, même quand il a cherché à la combattre.

Quelques citations de MAO ZEDONG tirées du PETIT LIVRE ROUGE (édition 1966)

Des principes philosophiques chinois au matérialisme historique

« La loi de l'unité des contraires est la loi fondamentale de l'univers. Cette loi agit universellement aussi bien dans la nature que dans la société humaine et dans la pensée des hommes. Entre les aspects opposés de la contradiction, il y a à la fois unité et lutte, c'est cela même qui pousse les choses et les phénomènes à se mouvoir et à changer. »

« Certaines classes sont victorieuses, d'autres sont éliminées. Cela c'est l'histoire, l'histoire des civilisations depuis des millénaires. Interpréter l'histoire de ce point de vue, c'est ce qui s'appelle le matérialisme historique ; se placer à l'opposé de ce point de vue, c'est de l'idéalisme historique »

« Les changements qui interviennent dans une société proviennent surtout des contradictions à l'intérieur de la société, ... Le développement de ces contradictions fait avancer la société, amène le remplacement de la vieille société par la nouvelle. »



La dialectique matérialiste considère que les causes externes constituent la condition des changements mais que les causes internes en sont la base. L'oeuf qui a reçu une certaine quantité de chaleur se transforme en poussin, mais la chaleur ne peut transformer la pierre en poussin, car leurs bases sont différentes. »

Les masses

« Le peuple seul est la force motrice, le créateur de l'histoire universelle. »

« Les masses sont les véritables héros, alors que nous sommes souvent d'une naïveté ridicule. Faute de comprendre cela, il nous sera impossible d'acquérir les connaissances même les plus élémentaires. »

« Pour établir une liaison avec les masses, nous devons nous conformer à leurs besoins et à leurs désirs. Dans tout travail pour les masses, nous devons partir de leurs besoins et non de nos propres désirs, si louables soient-ils »

Le Parti communiste chinois

« Nous devons être modestes et prudents, nous garder de toute présomption et de toute précipitation, et servir le peuple chinois de tout notre coeur. »

pensée occidentale	pensée chinoise
elle s'appuie sur un modèle son moyen est l'action elle fabrique des héros elle vise à détruire l'ennemi il y a un Dieu dominateur et créateur	elle s'appuie sur le réel son moyen est la transformation elle révèle des stratégies elle cherche à paralyser l'ennemi il y a un élément fondamental, le ciel qui suit son cours et ne dévie jamais la patience est une vertu préserve l'harmonie
la volonté est une qualité créatrice de tensions	

« Il faut avoir confiance dans les masses ; il faut avoir confiance dans le Parti ; ce sont là les deux principes principaux. »

« Il faut réaffirmer la discipline du Parti, à savoir : 1 / soumission de l'individu à l'organisation, 2 / soumission de la minorité à la majorité, 3 / soumission de l'échelon inférieur à l'échelon supérieur, 4 / soumission de l'ensemble du Parti au Comité Central. »

L'enseignement

« Nous soutenons qu'il faut compter sur nos propres forces. »

« Les armes ont un facteur important, mais non décisif, de la guerre. Le facteur décisif, c'est l'homme et non le matériel. »

« Dans tout travail, l'autoritarisme est une erreur, car il dépasse le niveau de conscience des masses et viole le principe de la libre adhésion. »

« A condition de ne pas être un élément hostile et de ne pas lancer d'attaques perfides, chacun peut donner son avis, même s'il se trompe, et les dirigeants de tous les niveaux ont le devoir d'écouter. »

« La connaissance commence avec la pratique ; quand

on a acquis la pratique des connaissances théoriques, on doit encore retourner à la pratique. »

« Si l'on veut obtenir des succès dans son travail, c'est-à-dire arriver aux résultats attendus, on doit faire en sorte que ses idées correspondent aux lois du monde extérieur objectif. »

La pensée DENG XIAO PING (1904-1997)

DENG XIAO PING est l'inspirateur et l'architecte en chef de la réforme et de l'ouverture de la Chine moderne de ces 20 dernières années. La réforme de la Chine moderne n'allait pas de soi. En 1978, la Chine avait une économie planifiée et centralisée. Le pays était miné par de nombreux mouvements et troubles politiques, dont le dernier était la chute de la « bande des 4 ». Fort de ses convictions et de son charisme, DENG XIAO PING a invité le gouvernement à travailler en vue de mettre sur pied une économie de marché, et à adopter une politique réformatrice dans les domaines politique, économique et social.

Selon DENG XIAO PING, l'Etat doit rompre sa politique d'isolement traditionnelle pour s'ouvrir vers l'étranger.

Quelques citations :

Qu'importe si le chat est blanc ou noir pourvu qu'il attrape les souris.

Il faut cacher ses talents en attendant son heure.

Il faut savoir égorger des poulets pour effrayer les singes.

Il est glorieux de s'enrichir.



Dieu de la Fortune



Souvenirs du voyage de l'AAENPC en Chine au mois de mai 2005



Du 5 au 11 mai 2005, une délégation de 50 camarades de tous âges et 30 conjoints s'est rendue en Chine pour un voyage « professionnel » et « touristique ».

Nous sommes allés à la rencontre de camarades travaillant et vivant en Chine, français et chinois.

Nous avons été particulièrement bien reçus et nous tenons à remercier nos hôtes.

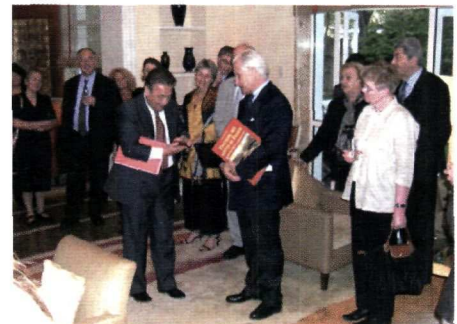
L'atmosphère fût particulièrement amicale et joyeuse, Jean-François ZHOU, le directeur de l'agence TRAVEL VOYAGE, et ses collaborateurs ayant été particulièrement efficaces pour résoudre tous les problèmes d'organisation que nous avons rencontrés.

Des milliers de photos ont été prises par les camarades : une sélection est disponible sur le site de l'Association www.ponts.org.

Pour cet article, nous avons choisis des photos illustrant quelques rencontres importantes et quelques moments de convivialité particulière.

Nous remercions les camarades qui nous ont adressés leurs photos : Y. Algrin, F. Barre, J.C. Boncorps, G. Christoforoni, J. Delcroix, J. Manchec, R. Plagnard, M. Raabe, J.C. Ralite, H. Vincotte, J.F. Zhou.

Nous espérons que chacun des participants pourra se reconnaître sur l'une ou l'autre de ces photos.



Judi 5 mai, le jour de l'arrivée, accueil au centre culturel français de Beijing et conférence sur l'économie chinoise par des collaborateurs du service économique de l'Ambassade, suivi d'un cocktail à la Résidence de Son Excellence Mr Philippe Guelluy, Ambassadeur de France en Chine



Vendredi 6 mai matin, jour férié en Chine, au Centre National d'Architecture ouvert spécialement pour notre délégation, conférence sur construction en Chine par M. WANG Ning, Directeur du Département de la Gestion du Marché de la Construction du Ministère de l'Équipement de la Chine. Puis visite de XI ZHI MEN : opération mixte : gare, bureaux et commerces, conçue par l'AREP.



Vendredi 6 Mai, après-midi : visite de la CITE INTERDITE, immense résidence des empereurs au centre de Beijing



Samedi 7 Mai, Musée de l'Urbanisme de la Ville de Beijing, le groupe face à la maquette en bronze de la Ville en 1947, et au-dessus de l'immense maquette de la ville actuelle.



Au musée d'Urbanisme, conférence et film sur les développements urbains récents de Beijing, puis thé dans la salle du Conseil et remise d'une médaille souvenir au Directeur du Musée.



Samedi 7 Mai, après midi, visite du Palais d'Été, situé en dehors de Beijing, autour d'un lac, puis promenade en pousse-pousse dans la vieille ville.



Dimanche 8 mai : promenade sur la Grande Muraille, puis visite et déjeuner au Club House de l'opération « La Commune » du groupe Soho. Après midi, visite du Tombeau des Ming et d'une fabrique de « cloisonnés ». Soir : dîner amical avec des camarades vivant en Chine au restaurant Le Canard Laqué.



Lundi 9 mai matin : Visite du Grand Théâtre National, Maîtrise d'Oeuvre ADP, architecte Paul Andreu. Vue du chantier, visite en groupe et remise de cadeaux à nos charmantes guides chinoises.



Lundi 9 mai après-midi : Visite du Siège du Groupe de promotion SOHO. Réunion, visite des bureaux, remise de cadeaux à la Directrice de la communication, Mme WANG Chunlei et GAO Judy.



Mardi 10 mai matin : Après la visite de l'avenue du Siècle à Pudong, commentée par les collaborateurs de l'agence ARTE CHARPENTIER, accueil, conférence et visite du siège de VEOLIA à SHANGHAI, sous la conduite de notre camarade Régis CALMELS et du Directeur d'exploitation, Rémy PAUL.



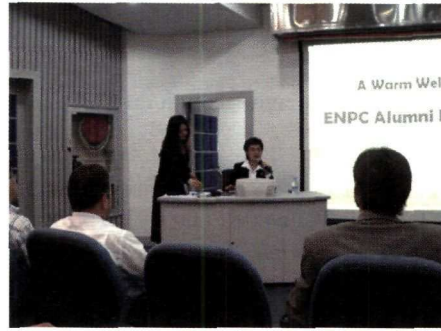
Mardi 10 mai midi : Réception à l'hôtel Shangrila de Pudong à l'invitation de VEOLIA. Situation exceptionnelle pour un hôtel exceptionnel et une réception exceptionnelle. Un grand merci à Régis CALMELS.



Mardi 10 mai après-midi : Visite de l'Opéra de Shanghai, oeuvre de l'agence ARTE-CHARPENTIER, commentée par les collaborateurs de l'agence, puis spectacle d'acrobates.



Mercredi 11 mai : Accueil à l'Université de TONGJI. L'Institut d'Architecture et d'Urbanisme. Le bâtiment où est hébergé l'IFCIM.



Mercredi 11 mai : Visite de TONGJI : déjeuner au restaurant des étudiants, conférence par Mme MAY Li, Directrice des relations internationales et par le Professeur YUN O PENG, puis visites des laboratoires, notamment le laboratoire de test des structures.



Mercredi 11 mai soirée : à TONGJI, réception offerte par ARCELOR à l'invitation de notre Président Pierre BOURRIER. Ambiance conviviale, remise de souvenirs aux personnalités de l'Université et dédicace d'une gravure du Quartier Latin pour l'IFCIM.



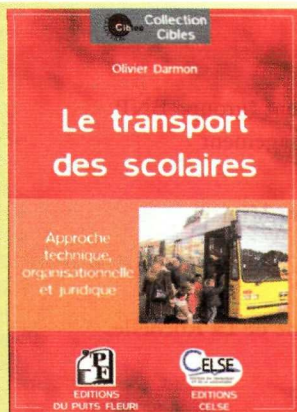
Jeudi 12 mai : Journée dans la région de la ville de SUZHOU : promenade dans le village historique et traditionnel de LU ZHI, déjeuner dans une usine de fabrication de la soie, puis visite de la ville nouvelle et de la zone de développement économique spéciale et enfin les célèbres jardins.



Vendredi 13 mai : journée shopping et tourisme dans Shanghai : rue de Nanjing (Nankin), musée de Shanghai, enfin soirée amicale sur un bateau au cours de laquelle des journalistes sont venus nous interviewer. Les organisateurs ont reçu des cadeaux du groupe. Le lendemain nous avons pris le train magnétique qui roule à plus de 400 km/h pour rejoindre l'aéroport.

Rubriques

Lu pour vous



LE TRANSPORT DES SCOLAIRES Approche technique, organisationnelle et juridique

OLIVIER DARMON

Prix : 27,00 € + 4,00 € de port

Le transport scolaire fait partie du quotidien de plus de 4,3 millions d'élèves. Fréquentant l'école maternelle, ou primaire, le collège ou le lycée, ils passent en moyenne une heure par jour à bord de l'autocar ou de l'autobus pour aller suivre leur cours et pour en revenir.

Souvent ni eux, ni leurs parents, ni leurs enseignants ne connaissent, l'organisation, le fonctionnement, le financement, les aspects de la sécurité de ce service public.

Le transport scolaire obéit pourtant à des règles très précises. L'Etat, les conseils généraux, les communes, les établissements d'enseignement, les entreprises de transport ont chacun leurs prérogatives, leurs responsabilités, leurs moyens, mais aussi leurs contraintes et leurs limites.

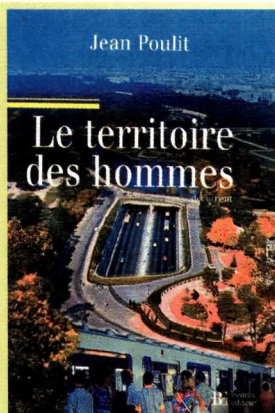
Cet ouvrage propose un panorama du transport scolaire en France puis expose ses règles d'organisation, de financement et de réalisation. Il présente les structures qui en ont la charge, les logiques économiques et financières qui les sous-tendent, les moyens matériels dont chacun dispose.

Il se termine par une série de recommandations pratiques s'adressant tant aux organisateurs qu'aux exploitants de services, et par une mise en perspective de ce secteur économique qui, même si cela n'est pas toujours perçu par le consommateur final, est en profonde mutation et devra continuer à s'adapter aux exigences et aux contraintes des acteurs qui le composent.

L'auteur : Diplômé de l'Institut des Hautes Etudes Economiques et Commerciales de Bordeaux, Docteur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Olivier Darmon a travaillé pendant 20 ans au sein d'autorités organisatrices et d'exploitant de réseaux de transports. Il dirige aujourd'hui son propre bureau d'études et de conseil en gestion et organisation de systèmes de transport public de voyageurs.

Disponible en librairies ou aux :
EDITIONS DU PUITTS FLEURI
22 Avenue de Fontainebleau
77850 HERICY
Tél. : 01 64 23 61 46
www.puitsfleuri.com

Adressez votre règlement à la commande : 31,00 € franco de port.



LE TERRITOIRE DES HOMMES

JEAN POULIT

Prix : 25€

Bourin 2005

Jean Poulit (X57 Ponts 62, préfet, ancien directeur de ville nouvelle, ancien directeur de l'équipement de la Région Île de France) *technicien efficace et compétent, est aussi un militant au service de la mobilité en laquelle il voit un amplificateur phénoménal des choix économiques et ergonomiques.* J'ai éprouvé un grand plaisir à le lire, et je partage largement ses convictions :

- * *l'homme (élément de la chaîne du vivant) est un être social toujours capable de s'adapter*
- * *l'homme immobile ne peut pas produire de richesse,*
- * *la mobilité peut et doit être assurée par des modes de transport non nuisants,*
- * *si l'on met la technique au service de la lutte contre les nuisances, on est sûr de gagner*

Rubriques

Il propose un **inventaire des espèces vivantes au 21^e siècle** : 14 millions d'espèces dont seulement 1,5 millions recensées, parmi lesquelles 10 millions d'invertébrés 1 millions de bactéries, 500.000 virus, 300.000 végétaux ... et seulement 4.000 mammifères.

Il présente les six principales **crises entraînées par les changements climatiques** depuis les origines de notre planète, et fait remarquer que la disparition des espèces vivantes fut chaque fois considérable (entre 75% et 95%). La dernière crise fut celle qui, il y a 65 millions d'années entraîna la disparition des dinosaures, et d'une grande partie de la végétation. Mais la vie a toujours triomphé. Si l'on se focalise sur la période récente et sur la France on s'aperçoit que le **bilan est positif** et on se réjouit de l'apparition de nouvelles espèces végétales (pomme de terre, manioc, tomate, maïs soja) :

Il tente de décrire objectivement **des nuisances induites par l'homme** : les activités agricoles, industrielles et résidentielles induisent différentes pollutions (les sols, les eaux, l'air). Il s'intéresse notamment aux **nuisances dues aux transports** (insécurité, nuisances sonores, paysages, pollution atmosphérique). Il estime que l'homme par son intelligence et la qualité de sa technique est capable de réduire substantiellement la plupart d'entre elles, et propose une liste quasi exhaustive des moyens à mettre en œuvre (Je n'ai noté que deux oublis, l'utilisation des Ogm, pour diminuer l'emploi des pesticides, la capture du gaz carbonique pour préserver le climat).

Il s'intéresse à la **mobilité des êtres humains** et à **l'importance du territoire potentiel auquel ils peuvent accéder**. Sa théorie est en gros la suivante : l'homme se déplace pour rechercher des biens ou des services qu'il ne peut se procurer sur place, plus il y a de biens dans une zone, plus il y a de raisons de s'y rendre, mais plus le trajet est long, plus il est coûteux, et moins sa destination est attractive : la diversité de l'ensemble des biens

et services accessibles dans une zone traduit la "**création de valeur**" du territoire qui entoure cette zone.

Il s'efforce de **combattre les idées fausses** propagées par les écologistes profonds sur l'environnement les transports et la qualité de la vie : le temps que les hommes acceptent de passer dans les transports reste le même depuis des décennies, les infrastructures les plus empruntées sont également les plus utiles, les nuisances en ville sont en rapide décroissance, l'accès aux espaces naturels est en progression constante.

Il nous fait partager son **excellente connaissance de la Région Île de France**, et son admiration pour deux grands visionnaires qui ont joué un rôle éminent dans la conception des systèmes de transports parisiens et franciliens : Fulgence Bienvenüe et Paul Delouvrier, et il nous présente les aménagements récemment adoptés (du moins dans leurs principes) : *extension du réseau du métro parisien, et refonte (réalisée par ses soins) du schéma directeur de l'Île de France*.

Il nous propose enfin les **actions à retenir dans les principaux domaines d'intervention, notamment le soutien de la mobilité** (moteur sobre, pot catalytique, filtre à particules, **perspectives plus lointaines** mais prometteuses de l'utilisation de l'hydrogène dans les transports).

En guise de conclusion :

Nous sommes quotidiennement l'objet de multiples actions de désinformation (catastrophisme à propos des nuisances, mise en accusation de la science et de la technique) Son livre contribuera à rétablir la vérité dont nous avons le plus grand besoin. **Saluons son réalisme, son optimisme, son énergie à combattre les idées fausses,**

Juillet 2005 Jacques Bourdillon

Dimanche 29 janvier 2006 à 17h30

Le Bonheur de la Voix

Mélodies et Airs d'Opéra

Mozart, Rossini, Verdi ...

Catherine Welti, Soprano - Olivier Welti, Bariton (Civ. Ponts 69) - Jean-Paul Pruna (Piano)

Temple Luthérien Saint-Marcel - 24, rue Pierre Nicole - PARIS V^o - (RER Port-Royal)

Entré libre - Collecte pour EMPP
Entraide Médicale Protestante Pastorale

Rubriques

Science-fiction



Le Canal Ophite

John Varley

Folio SF

John Varley fait partie, au même titre que Philippe José Farmer, ou Larry Niven des démiurges de la Science-Fiction. Ce sont des créateurs de mondes artificiels et démesurés, de la roue géante en orbite autour de Saturne dans le cycle de Gaïa au célèbre Anneau-Monde de neuf cent soixante-dix millions de kilomètres, mondes peuplés de figures mythologiques tantôt loufoques, tantôt effrayantes, comme les centaures de Gaïa⁽¹⁾ ou le dieu Yess de *La Nuit de la lumière*. Et cette démesure n'empêche pas toujours un certain souci de réalisme, qu'il s'agisse de la physiologie des hommes volants de Gaïa – pensez aux os creux des oiseaux⁽²⁾ –, ou du mode de construction de l'Anneau-Monde.

Le Canal Ophite est le roman qui a fait connaître John Varley en France ; il date de 1977 et participe de cette vague de réédition des meilleurs ouvrages de l'Age d'Or, ici bien finissant. Si les intentions démiurgiques ne sont encore présentes qu'en filigrane, dans un univers où le principal terrain de jeu reste les planètes du système solaire, *Le Canal Ophite* se rattache à l'Age d'Or en ce qu'il est un roman de révélation.

Un roman de révélation construit son intrigue autour d'une question explicite, dont la portée a la taille, plus ou moins, d'un monde ou du destin de l'humanité. Qui a construit l'Anneau-Monde, est, par exemple, la question à laquelle il est répondu dans *Les ingénieurs de l'Anneau Monde*⁽³⁾. Dans cette catégorie, une des plus belles réponses est sans doute celle donnée par Arthur C. Clarke en conclusion des *Enfants d'Icare*, réponse à la question : pourquoi les représentants d'une civilisation extra-terrestre qui s'évertue à vouloir le bien de l'humanité, fuient-ils obstinément son contact ?

La question posée dans *Le Canal Ophite* est un peu cousine. Pourquoi le Canal Ophite, un rayon laser qui a nourri le développement technologique de l'humanité pendant quatre siècles, avec des informations scientifiques avancées, présente-t-il soudain une facture pour ses services ? La réponse sera bien sûr donnée lors d'une confrontation finale avec l'Autre, dans la plus pure tradition des romans du genre.

Elle sera donnée à un attelage bancal d'humains transformés, et de clones, dont le personnage central est Lilo, spécialiste en biotechnologie, condamnée pour le « crime contre l'humanité » qui consiste à jouer avec son patrimoine génétique. *Le Canal Ophite* est donc aussi un roman de clones, avant que la réalité ne rattrape un peu son retard, et les bonnes histoires de clones sont finalement rares⁽⁴⁾.

Dans celle-ci, comme au jeu de Go, sur une mécanique très simple, John Varley, a construit une arborescence riche de possibles, de surprises mais aussi d'impasses. La mécanique est fournie par le Canal Ophite, avec deux technologies de base : la reproduction en cuve de corps vierges de mémoire, tels des disquettes vides, et l'enregistrement, réinscriptible sur un corps vierge, de l'état actuel de la mémoire. Le démiurge est aussi parfois un peu séditieux, et John Varley va bien sûr jouer avec un autre « crime contre l'humanité » : ne pas faire coexister deux clones dotés de mémoire.

Actuel et inventif, tout en répondant, avec ironie, aux canons du genre, ce court ouvrage montre que la meilleure fiction scientifique peut donner dans la fantaisie.

Guy Kauffmann

(1) : *En trois volets* chez Folio SF, Titan, Sorcière, Démon.

(2) : *Et au Pb. D. de Physique de l'université du Michigan* de John Varley.

(3) : *Chez J'ai Lu comme L'anneau-Monde*.

(4) : *Un clone encombrant, approche classique* de Lois McMaster Bujold, dans la série des *Vorkosigan*, chez J'ai Lu, et peut-être, chez J'ai Lu également, le *Prix Nebula* de Robert J. Sawyer, *Expérience terminale*, avec un clone plus électronique que biologique.

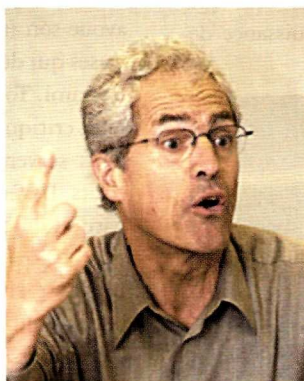
Risques

Questions à Jean-Pierre Dupuy, professeur de philosophie morale et politique à Polytechnique et à Stanford, auteur entre autres de « *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain* » (2002, Seuil) et de "Petite Métaphysique des tsunamis" (2005, Seuil).

(SUITE ET FIN DE L'ENTRETIEN - VOLET 2)

Question. Vous avancez dans vos deux livres une logique paradoxale que vous appelez "temps du projet". De quelle logique s'agit-il et en quoi est-elle paradoxale ?

Réponse. Pour bâtir les concepts du catastrophisme éclairé, j'ai dû proposer une nouvelle solution à l'un des plus vieux problèmes métaphysiques qui soient, l'argument "dominateur" de Diodore Kronos, un contemporain d'Aristote. Il s'agit de penser l'action libre dans un monde déterministe. La logique métaphysique du vingtième siècle donne les moyens de revisiter ce problème à nouveaux frais. Le problème auquel je me suis attelé m'a été suggéré par la théorie bergsonienne du possible. Ma démarche a consisté à prendre au sérieux la métaphysique spontanée des humbles, des naïfs, des "non-habiles", comme aurait dit Pascal – celle qui consiste à croire que si un événement marquant se produit – par exemple une catastrophe –, c'est qu'il ne pouvait pas ne pas se produire; tout en pensant, tant qu'il ne s'est pas produit, qu'il n'est pas inévitable. C'est donc l'actualisation de l'événement – le fait qu'il se produise – qui crée rétrospectivement de la nécessité. La métaphysique que j'ai proposée comme fondement d'une prudence adaptée au temps des catastrophes consiste à *se projeter* dans l'après-catastrophe, et à voir rétrospectivement en celle-ci un événement *tout à la fois nécessaire et improbable*. Cette figure est-elle si nouvelle? On y reconnaît la figure du tragique par excellence. Lorsque Oedipe tue son père au carrefour fatal, lorsque Meursault, l'Etranger de Camus, tue l'Arabe sous le soleil d'Alger, ces événements apparaissent tout à la fois à la conscience et à la philosophie méditerranéennes comme



des accidents et comme des fatalités : *le hasard et le destin viennent à s'y confondre*. Le destin de la planète est mon sujet, il dépasse évidemment notre aire culturelle, mais c'est bien la pensée issue de cette aire qui nous permet aujourd'hui de le penser. Telle est du moins la thèse que je défends.

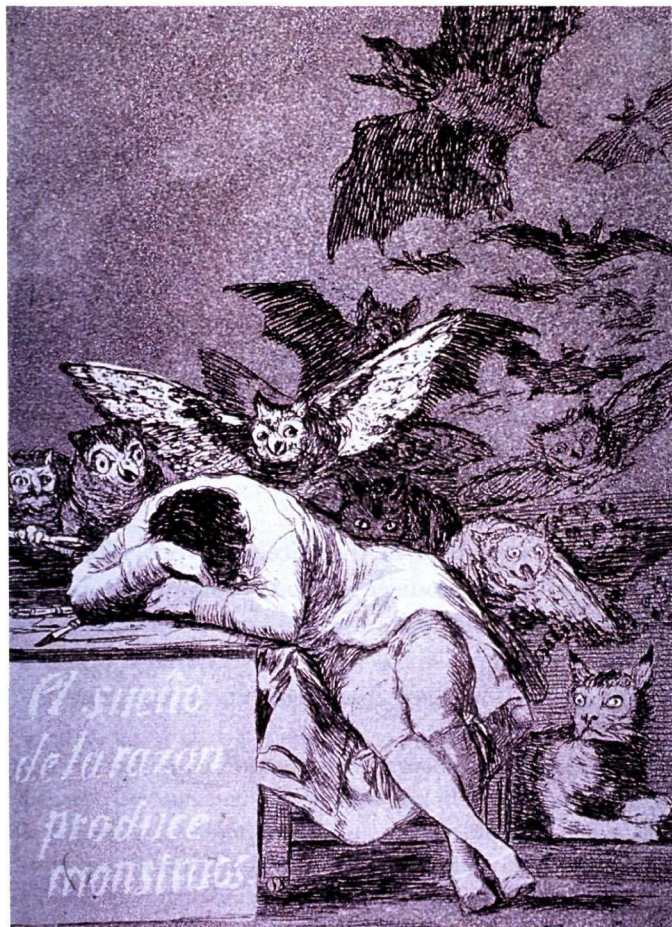
La Guerre civile d'Henry de Montherlant offre une illustration saisissante de cette métaphysique, que j'appelle le "temps du projet". Dialogue entre Pompée et son général Caton au sujet de César. **Caton** : "Quand César a eu franchi le Rubicon, pas une ville qui ne l'ait accueilli avec joie. Ceux qui viennent à lui s'accroissent chaque jour. Ils disent: 'Toute résistance est vaine. César est une fatalité.'" **Pompée** : "C'est une parole de pleutres. Que quelqu'un lui barre la route, César ne sera plus une fatalité." **Caton** : "Mais personne ne lui barre la route." La fatalité est la somme de nos démissions.

Question. Vous dites ni théodicée en vous référant à Leibniz, ni anthropodécée en vous référant à Rousseau (terme de Jankélévitch, comme vous le précisez). En quoi le "catastrophisme éclairé" constituerait-il une troisième voie et une ruse nécessaire comme vous dites ?

Réponse. Puisque nous n'avons plus de transcendance, il nous faut au minimum une extériorité: l'humanité ne peut faire face seulement à elle-même sous peine d'étouffer sous le poids de sa responsabilité ou dans la suffisance de son orgueil. J'ai montré, dans ma *Petite métaphysique des tsunamis*, que Voltaire, en réaction au tremblement de terre de Lisbonne du 1er novembre 1755,

nous offre ce bol d'air frais, en nous invitant à regarder la contingence et le non-sens dans les yeux. Rousseau, lui, nous enferme complètement dans la rumination de notre culpabilité. Je le tiens pour un immense philosophe, mais, dans mon livre, il est l'ennemi à abattre. La "rousseauisation" de la pensée, que nous avons vue pleinement à l'œuvre dans les réactions au tsunami de 2004, consiste à substituer à la "théodicée" leibnizienne (ce qui justifie Dieu d'avoir laissé apparemment du mal dans le monde) une anthropodicée: c'est à l'homme de prendre la place de Dieu et de décider de ce qu'il faut faire pour maximiser le bien sur cette terre. Le problème, c'est que nous n'avons pas les reins assez solides. L'un de ceux qui ont le mieux compris cela, c'est Robert Oppenheimer, après (malheureusement) Hiroshima: nous, physiciens, déclara-t-il en substance, avons connu le péché: non pas parce que nous sommes responsables des centaines de milliers de morts que la bombe a causés; c'est le péché d'orgueil que nous avons commis, parce que nous avons engendré une force telle qu'elle nous grise de l'illusion que nous pouvons maintenant altérer le cours de l'histoire humaine.

La ruse du catastrophisme éclairé, c'est de faire de la catastrophe un destin, pour mieux nous donner une chance de l'écartier, ou du moins d'en retarder l'échéance. La catégorie du destin présuppose, à défaut de la transcendance perdue, une dimension de verticalité, donc d'extériorité: nous reconnaissons qu'il y a quelque chose qui nous dépasse – notre propre violence et puissance de



destruction – même si, paradoxalement, ce quelque chose, c'est nous qui l'avons enfanté.

Question. Que faire de ce chassé-croisé conceptuel que vous observez en tant que philosophe où tout se passe comme si d'un côté les catastrophes morales devenaient des catastrophes naturelles (portant atteinte à un ordre "naturel" du monde) et, de l'autre côté, les catastrophes naturelles devenaient des catastrophes sociales dans un glissement de l'attention allant de l'alea vers la vulnérabilité?

Réponse. *Ma Petite métaphysique des tsunamis* est une brève introduction à l'histoire de la philosophie moderne depuis le dix-huitième siècle que je lis comme hantée par la question du mal. Les grandes catastrophes, naturelles aussi bien que morales, ont provoqué autant de séismes dans la façon dont nous nous représentons le mal. Je suis ces "tsunamis" à la trace, en pointant leurs différences autant que ce qui les rapproche. Auschwitz est le comble du mal intentionnel, mais le mot que nous utilisons pour dire l'horreur signifie une catastrophe naturelle: shoah. Pourquoi ce mot a-t-il été préféré à "holocauste", qui, lui, renvoie à un rituel sacrificiel? Question éminemment dérangeante, à rapprocher de celle que pose Anders lorsque, visitant Hiroshima en 1958, il avoue son incompréhension devant l'attitude des survivants atomisés qui décrivent ce qui leur est tombé sur la tête comme ... un tsunami. Tout se passe comme si, lorsque le mal moral dépasse un seuil critique, à Auschwitz comme à Hiroshima, les catégories qui nous servent habituellement à juger de tels actes volaient en éclats. L'évènement est alors ressenti comme une atteinte à l'ordre naturel du cosmos.

Le chassé-croisé dont vous parlez est vraiment extraordinaire. Car, pour ce qui est des catastrophes naturelles, en effet, ce que j'appellais la rousseauisation de la pensée produit l'effet inverse. Tant et si bien qu'une association spécialisée dans l'étude des "catastrophes naturelles" a renoncé à ce concept, et donc a dû changer son nom, après le tsunami de décembre 2004, au motif que les hommes seuls sont responsables des dommages qu'ils subissent du fait des aléas naturels.

Comment aller au-delà de cet étonnement philosophique? En montrant que le dualisme dans lequel nous nous enfermons en distinguant ce qui vient de la nature et ce qui vient des hommes est un piège. Deux possibilités ici: ou bien, à la manière de Spinoza, on montre que la distinction est illusoire; ou bien, et c'est ce que je propose, on fait intervenir une troisième catégorie, que je nomme l'auto-transcendance: ce que les hommes sont capables de faire et qui les dépasse. La violence et le sacré sont deux candidats à cette configuration.

Michel Chadeau

Ils nous font confiance

 Institut des Actuaire Annuaire	 Association Française de la Gestion Financière Annuaire	 Agefi Guides
 Association Française des Trésoriers d'Entreprise Annuaire et Revue	 Association Française des Techniciens & Ingénieurs de Sécurité des Médecins du Travail Revue	 Association des Industries de Produits de Construction Annuaire
 American Chamber of Commerce Annuaire	 Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise Annuaire	 Association Nationale des Cadres et des Directeurs de la Fonction Personnel Annuaire et Revue
 Armateurs de France Annuaire	 Association des Centraliens Annuaire et Revue	 Confédération des Professionnels du Funéraire et de la Marbrerie Annuaire
 Déséchaliers Annuaire	 Association des Diplômés EMLYON Annuaire	 Alumni Association Annuaire et Revue
 Association des diplômés du Groupe ESSEC Annuaire et Revue	 Maison des Ingénieurs ETP Annuaire	 Fédération Française des Courtiers d'Assurances et de réassurance Annuaire
 Fédération Française de la Récupération Annuaire	 Fédération de l'Hospitalisation Privée Revue	 Fédération Nationale de l'Immobilier Annuaire et Revue
 Fondation et Institut Charles de Gaulle Agenda et Revue	 Fondeurs de France Annuaire	 Harvard Business School European Directory Annuaire
 Association des diplômés d'HEC Annuaire et Revue	 Association des Inspecteurs des Affaires Sanitaires et Sociales Revue	 Fédération des Ingénieurs INSA Annuaire et Revue
 Cercle de l'Union Interalliée Annuaire	 Les Entreprises du Médicament Annuaire	 Association des anciens élèves des Ecoles Nationales Supérieures des Mines Annuaire et Revue
 Société amicale des Anciens de l'École Polytechnique Annuaire et Revue	 Association AAENPC et Ancien Elèves des Ponts et Chaussées Annuaire et Revue	 Institut de la Décentralisation Revue
 Royal Air Maroc Revue	 Association Sciences Po Annuaire et Revue	 Fédération Nationale des Sociétés d'Economie Mixte Annuaire
 Société Française des Analystes Financiers Annuaire et Revue	 Association Amicale les Ingénieurs Supélec Annuaire	 Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction Annuaire

FFE

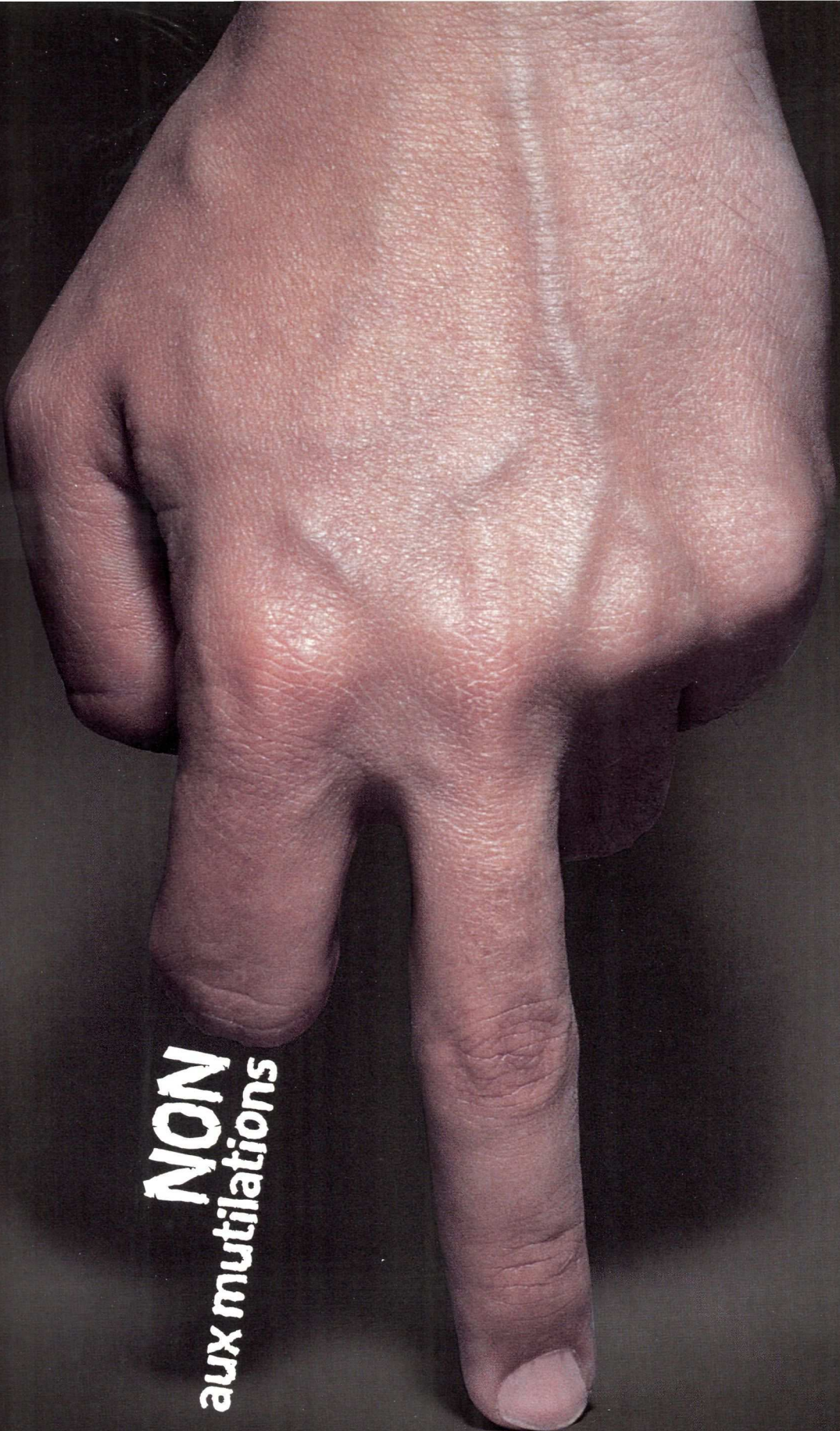
REGIE PUBLICITAIRE
depuis 1979

Contactez

Isabelle de la Redonda

E-mail : i.redonda@ffe.fr • Tél. : 01 53 36 20 42

www.ffe.fr



NON
aux mutilations

sousmunitions.org



**NON AUX
BASM**
BOMBES A SOUS-MUNITIONS

Chaque année, les bombes à sous-munitions tuent et mutilent des milliers de civils, en toute impunité. D'apparence inoffensive, ces armes arrachent main, bras ou jambes à ceux qui les touchent, adultes et surtout enfants. Luttons pour faire interdire ces armes. Signez la pétition sur le site www.sousmunitions.org

**HANDICAP
INTERNATIONAL**