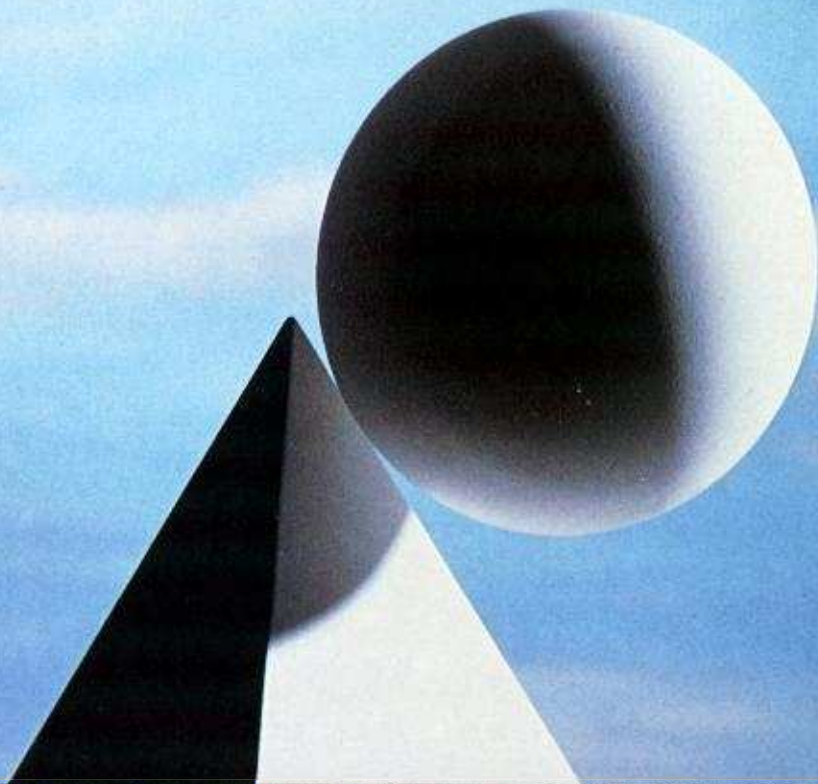


P C M
LE PONT

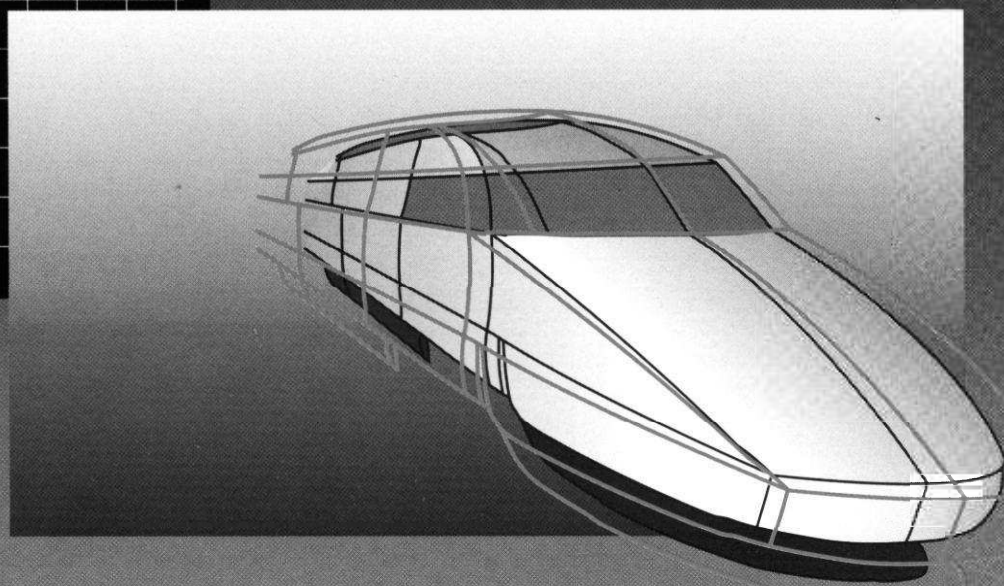
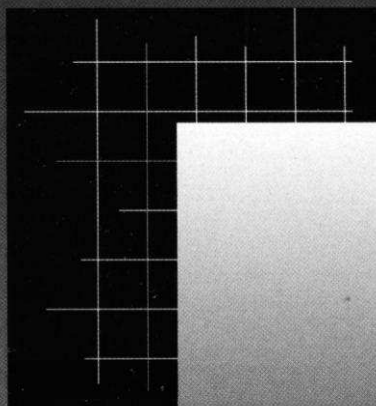
Rencontres Internationales de l'Ecole des Ponts
« Questions pour demain »

**L'EUROPE DES TRANSPORTS
ET DES
COMMUNICATIONS**



SOFRERAIL

l'ingénierie export de la SNCF



SOFRERAIL

3, avenue Hoche, 75008 Paris (France) - Tél. : (1) 42 67 97 08
Télex : SOFRAIL 280 084 F - Câble : SOFRERAIL Paris - Fax : (1) 47 66 55 94

QUESTIONS POUR DEMAIN



Créées et organisées conjointement par l'Ecole des Ponts et ses associations d'anciens élèves (AIPC et AENPC), les « Rencontres Internationales », dont les premières se sont tenues il y a deux ans, en décembre 1987, répondent au souci de privilégier les échanges enrichissants et de haut niveau, dans le cadre d'une ouverture internationale.

Conçues pour se tenir à intervalles réguliers, elles s'inscrivent dans une politique résolument tournée vers l'avenir et l'innovation.

L'objectif des Rencontres est de favoriser l'analyse, la réflexion et les échanges d'idées sur les grands problèmes qui touchent aux politiques d'équipement, d'aménagement et plus généralement, de développement économique de la France, dans un contexte international.

Ouvertes par Michel DELEBARRE, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, les secondes « Rencontres Internationales » de l'École Nationale des Ponts et Chaussées se sont tenues à PARIS les 7 et 8 décembre 1989 autour du thème : « l'Europe des Transports et des Communications ».

Les secteurs des transports et des communications vont connaître une évolution considérable dans les années à venir avec la mise en œuvre du Marché Unique.

Analyser les conséquences de l'ouverture des frontières parallèlement au développement des nouvelles technologies, réfléchir et s'interroger sur la restructuration de l'espace européen en termes de transports et de communication, développer une véritable synergie entre participants dans le but de proposer des solutions à hauteur des enjeux industriels et commerciaux, telles étaient les ambitions de ces secondes Rencontres Internationales de l'École des Ponts.

Les deux jours de réflexions ont permis de faire le point sur les premiers résultats positifs enregistrés sous la Présidence française de la CEE à Bruxelles, dans les jours qui précédaient le colloque, dans les domaines des transports et des télécommunications.

Les débats ont porté sur l'avenir des transports :

- Les sociétés de chemin de fer et le marché unique,*
- Le développement de la plurimodalité et de la logistique,*
- Le transport maritime et le transport aérien face à des marchés dérégulés.*

Ils ont aussi porté sur l'avenir des communications, en particulier sur les nouveaux services offerts par les télécommunications qui vont engendrer une coopération fructueuse entre fournisseurs de services de base, producteurs de valeur ajoutée et secteurs industriels utilisateurs.

Le rôle des Ingénieurs des Ponts a déjà largement évolué pour tenir compte de cette réalité. L'École elle-même poursuit en profondeur sa refonte pour accompagner cette évolution tant dans le domaine de la formation initiale que dans celui de la formation permanente tout en maintenant son haut niveau scientifique.

Le présent numéro rend compte des points forts de ces deux journées de réflexion qui n'auraient pu atteindre le haut niveau scientifique qu'elles ont présenté sans la contribution particulièrement active de Michel FRYBOURG, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et sans le travail et le dévouement de l'équipe de la Direction de la Formation Continue de l'École des Ponts.



Michel Tergnier,
Président de l'AIPC



Pierre Descoutures,
Président de l'AAENPC

- 1** **ÉDITORIAL**
Pierre Descoutures, Président de l'AAENPC
Michel Ternier, Président de l'AIPC
- 13** **OUVERTURE DES RENCONTRES**
Jacques Lagardère, Directeur de l'ENPC
- 14** **DISCOURS D'OUVERTURE**
Michel Delebarre, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer
- 18** **L'EUROPE DES TRANSPORTS**
Daniel Vincent, Directeur à la Direction Générale des Transports à la Commission des Communautés Européennes
- 20** **LES SOCIÉTÉS NATIONALES DE CHEMINS DE FER ET LE MARCHÉ UNIQUE**
Jean Costet, Directeur général de la SNCF
- 23** **COMMENT SURVIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT DÉRÉGLEMENTÉ**
Calude Abraham, Président de la Compagnie Générale Maritime et Financière
- 25** **LA TROISIÈME VOIE**
Jean-Didier Blanchet, Directeur général d'Air France
- 27** **L'EUROPE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS**
Philippe Gluntz, Directeur général d'Alcatel NV
- 31** **ATELIER N° 1 : LES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES**
Jean-Claude Berthod, Directeur général de Danzas France
- 32** **ATELIER N° 2 : LE TRANSPORT MARITIME INTERCONTINENTAL**
Pierre Léonard, Président du Conseil supérieur de la Marine Marchande
- 33** **ATELIER N° 3 : LE TRANSPORT AÉRIEN**
Mme Le Thi Mai, adjoint au Directeur délégué, chargée des affaires multilatérales, Air France
- 33** **ATELIER N° 4 : LES TÉLÉCOMMUNICATIONS : MÉDIATEUR COMMERCIAL ET NOUVEL ESPACE DE PARTENARIAT**
Georges Giraudbit, vice-Président planification stratégique, Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques
- 34** **ATELIER N° 5 : LES INFRASTRUCTURES DE L'EUROPE**
Georges Dobias, Directeur de l'Institut National de la Recherche sur les transports et la Sécurité Routière
- 35** **ATELIER N° 7 : L'OFFRE DE RÉSEAU OUVERT**
Alain Vallée, Chef du groupement Prospectives industrielle et internationale, service de prospective et des études économiques, France Télécom
- 35** **ATELIER N° 8 : L'ORGANISATION DU GRAND MARCHÉ**
Jacques Trorial, Président du port autonome de Paris, Président de l'AFT
- 35** **ATELIER N° 9 : SÉCURITÉ DES TRANSPORTS ET SYSTÈMES D'INFORMATION**, Yvon Chich, Directeur de recherche à l'INRETS
- 37** **TABLE RONDE**
- 40** **CLOTURE** par Pierre Giraudet
- 42** **PONT EMPLOI**

Ils ont réalisé ce numéro



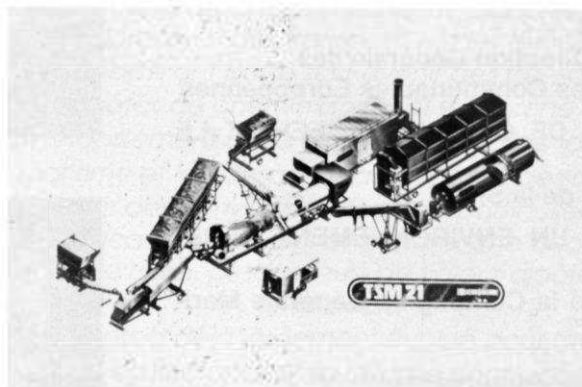
Gérard Baudouin



Jean-Pierre Grézaud

Mensuel. 28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS. Tél. : 42.60.25.33
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Pierre DESCOUTURES
DIRECTEUR ADJOINT DE LA PUBLICATION : Michel TERNIER
ADMINISTRATEURS DÉLÉGUÉS :
Lionel BORDARIER, Olivier HALPERN
RÉDACTEURS EN CHEF : Anne BERNARD GELY, Jacques BONNERIC, Jacques GOUNON, Jean-Pierre GREZAUD
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE RÉDACTION : Brigitte LEFEBVRE du PREY
ASSISTANTES DE RÉDACTION :
Éliane de DROUAS, Adeline PRÉVOST
RÉDACTION-PROMOTION
ADMINISTRATION :
28, rue des Saints-Pères, 75007 PARIS
Revue de l'association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de l'association des anciens élèves de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.
MAQUETTE : Monique CARALLI
DÉLÉGUÉS ARTISTIQUES :
Gérard AURIOL, Marine MOUSSA
RESPONSABLES EMPLOI :
Jacques BAULES, François BOSQUI
ABONNEMENTS : France : 480 F, étranger : 530 F, prix du numéro : 53 F dont TVA 2,10 %
PUBLICITÉ : Responsable de la publicité : H. BRAMI, société OFERSOP, 8, bd Montmartre, 75009 Paris. Tél. : 48.24.93.39
Dépôt légal 1^{er} trimestre 1990 N° 900228
Commission paritaire n° 55.306.
Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.
COMPOSITION PAO :
COMPUTERLAND ÉTOILE.
IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A. Aurillac.
Couverture : ENPC - Photos Losange photo

Quand vous pensez centrale d'enrobage... pensez...



Une nouvelle génération de centrales d'enrobage à Tambour Sécheur Malaxeur TSM[®] hypermobiles nées de la technologie avancée d'Ermont.

Dans la gamme Ermont :

- Centrales d'enrobage de 15 à 600 t/h
- Equipements de recyclage
- Dépoussiéreurs à manches
- Silos de stockage d'enrobés
- Citernes à liant : stockage, transport, répandage
- Fondeurs à bitume
- Engins spéciaux et matériels pour enduits superficiels



ERMONT C.M. - Rue Jean-Pierre-Timbaud - **42420 LORETTE**
Tél. 77.73.52.65 - Télex 330 181 F - Fax 77.73.48.85

L'ENROBE DRAINANT AU SERVICE DES AUTOMOBILES

Jérôme DUSSERE
*Chef du Service Bitumes
au Centre de Recherches ESSO*

La conduite automobile par temps de pluie et la nuit, nous en avons tous fait l'expérience. Expérience fatigante, dangereuse en raison des brouillards créés par l'eau soulevée par les voitures et les camions, et des reflets de phares sur la chaussée. Ainsi se trouvent alliés contre l'automobiliste, le brouillard qui estompe les signalisations de la chaussée, et l'éblouissement lié aux feux pour faire des déplacements une épreuve difficile.

L'ENROBE DRAINANT

L'enrobé drainant est la réponse apportée par les laboratoires de recherches (en particulier LCPC), par les entreprises de travaux publics et pétrolières, et les sociétés d'autoroute qui ont été les premières à prendre le risque d'appliquer la technique en vraie grandeur de façon importante. Les essais en laboratoire ont permis de déterminer les formulations d'enrobés drainants satisfaisant les conditions d'utilisation sur route à fort trafic. Ainsi peuvent être réalisées des tranches de revêtements routiers pour des essais en vraie grandeur.

Les premiers résultats obtenus se sont traduits par une amélioration du confort de conduite des automobilistes :

- suppression des projections d'eau créant un brouillard,
- suppression de la brillance de la chaussée et des reflets des feux des véhicules,
- bonne visibilité de la signalisation horizontale,
- diminution du bruit,
- suppression du phénomène d'aquaplanage.

SA TENUE DANS LE TEMPS

L'observation dans le temps des revêtements a montré que l'enrobé drainant présentait :

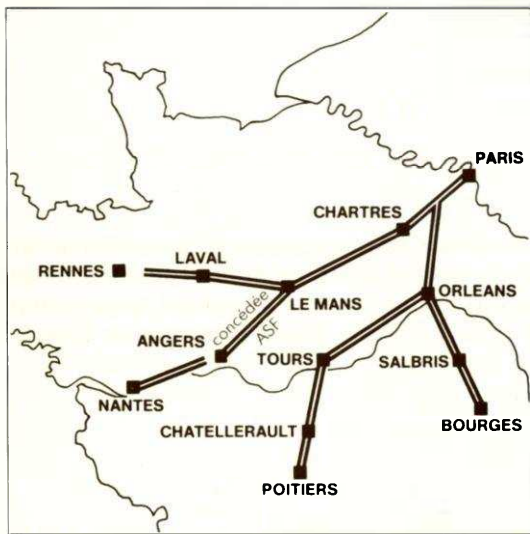
- une stabilité exceptionnelle de la rugosité, garant d'une bonne adhérence à haute vitesse,
- une excellente résistance puisque n'apparaissent ni orniérages, ni fissures, ni arrachements,
- un maintien dans le temps de sa perméabilité.

Il reste encore à vérifier certains points concernant sa tenue hivernale. En conclusion, les enrobés drainants ont apporté aux automobilistes un confort de conduite accru avec une plus grande sécurité, et ont démontré des qualités de résistance à l'usure et à l'orniérage sous fort trafic.



AUTOROUTES COFIROUTE LE SERVICE EN PLUS

● **730 km en service:** L'Océane:
Paris-Le Mans/Angers-Nantes.



Le Mans-La Gravelle (A81).
L'Aquitaine: Paris-Poitiers.
Orléans-Bourges (A71).

- 11 districts pour la sécurité, l'entretien, la surveillance et le dépannage 24h sur 24.
- Des aires de repos sans cesse améliorées pour le confort des clients.
- 4 stations de gonflage pneumatiques ouvertes 24h sur 24.
- **AUTOROUTE FM, la première radio** au service des automobilistes sur 89.2 MHz, entre Paris-Chartres et Paris-Orléans.
- Des informations loisirs sur les régions desservies: les Plans guide, les Magazines Évasions, les dépliants «sortie» de villes.

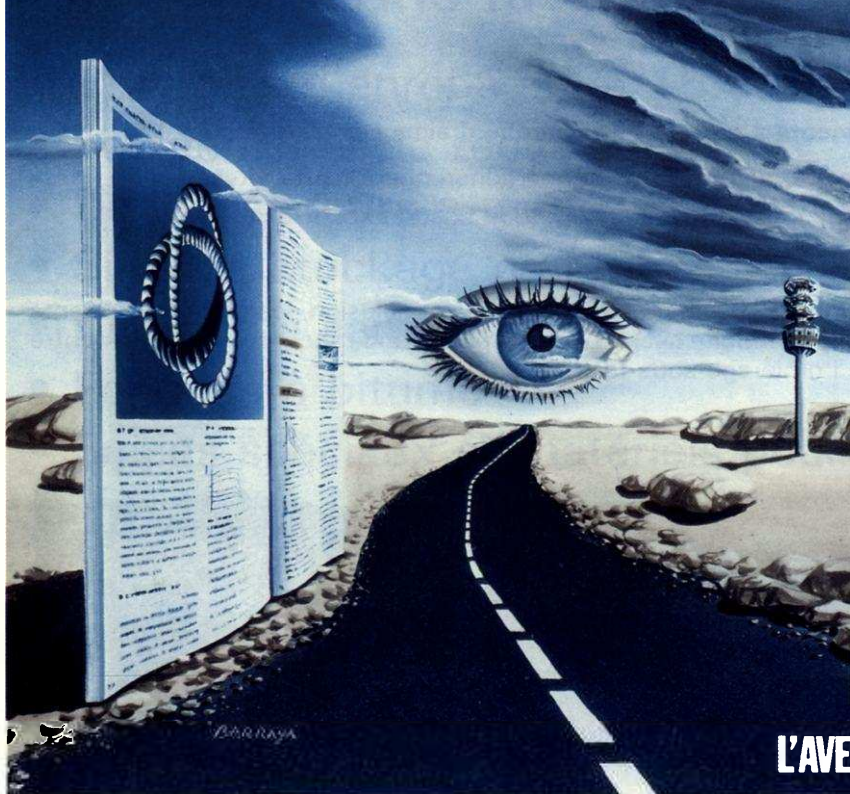


Des bulletins sur le trafic et la météo toutes les 1/2h et, en cas de nécessité, à tout moment.



COFIROUTE
77, av. Raymond-Poincaré
75116 PARIS
(1) 47.55.70.00

LA COMMUNICATION DES IDEES



L'ECHO DES RECHERCHES LA SYNTHÈSE DES ETUDES DU CNET

Chercheurs, ingénieurs ou étudiants concernés par les outils de télécommunications de demain, L'ECHO DES RECHERCHES vous propose des synthèses sur les études et les expérimentations menées par le Centre National d'Études des Télécommunications. Revue trimestrielle éditée par le CNET en collaboration avec l'ENST (Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications).

Abonnements L'ECHO DES RECHERCHES
38-40, rue du Général Leclerc 92131 ISSY-LES-MOULINEAUX
Joindre à votre demande le titre de paiement (chèque postal ou bancaire) rédigé à l'ordre de
Monsieur le Régisseur des recettes du CNET CCP PARIS 904270 H
Tarif 89 France Étranger Spécimen
Prix du numéro 90 F 100 F gratuit
Prix de l'abonnement 285 F 325 F sur demande

Centre National d'Études des Télécommunications
38-40, rue du Général Leclerc 92131 ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCE)

enet



L'AVENIR DES TELECOMMUNICATIONS

L'AGENT DE LIAISON EMUL. CR 80 REMPLETT SA MISSION AVEC TROIS GOUTTES D'EAU

Prenez contact avec lui : il vous facilitera la route.
EMUL. CR 80 est une toute nouvelle émulsion à base de bitume 180/220 contenant seulement 20% d'eau. Destinée au revêtement et à la réparation des voies de trafic T2 à T5, elle a été mise au point dans les laboratoires de la Société Chimique de la Route.
Sa viscosité élevée permet de réaliser des enduits monochouches en avant ou arrière-saison – quand les émulsions classiques, elles, ne s'y risqueraient pas.
Seul l'agent EMUL. CR 80 remplit toutes les missions avec trois gouttes d'eau :
Il agit seul : sans aucun ajout.



Il agit vite : auto-rupture rapide.
Il est tenace : excellente adhésivité même sur chaussée humide.
Il reste ferme : il ne coule pas, ni sur les chaussées déformées ni sur les fortes pentes.
Il est coriace : une meilleure résistance dès sa mise en place.
Il ne laisse aucune trace derrière lui : ni vapeur toxique ni odeur polluante.
EMUL. CR 80 démontre l'avance technologique de la Société Chimique de la Route qui investit dans la compétence des hommes pour développer de nouveaux produits. Une capacité d'innovation qui place la Société Chimique de la Route au premier plan des entreprises routières françaises.

EMUL. CR 80



EMULSION REUSSIE



**ETUDES ET REALISATIONS D'EQUIPEMENTS
AERONAUTIQUES ET METEOROLOGIQUES**

Centre de Contrôle Régional du Caire

**INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE**



***Etablissement public à caractère scientifique
et technologique regroupant l'IRT et L'ONSER***

- Evolution des transports de voyageurs.
- Organisation des transports de marchandises.
- Régulation du trafic automobile.
- Innovation et automatisme dans les transports guidés.
- Amélioration de la sécurité routière au niveau des infrastructures, des véhicules et des usagers.
- Conditions de travail des professionnels.
- Confort des déplacements.
- Consommation énergétique et effets des transports sur l'environnement.
- Electrotechnique et électronique appliquées à la traction ferroviaire.
- Informatique et microprocesseurs dans les transports.

La revue RTS "Recherche Transports Sécurité" fait chaque trimestre le point des recherches dans ces domaines (abonnement et vente au numéro).

Siège social : 2, avenue du Général-Malleret-Joinville
94114 Arcueil Cedex - Tél. : (1) 47.40.70.00
Télex INRETS 204 454 F - Télécopieur : (1) 45.47.56.06

CONSTRUCTIONS METALLIQUES

USINAGES CN RECONSTITUES 35 M 40 T



R. CHANTEGROS (CI. 68)
B.P. 88 - 71403 AUTUN CEDEX

Téléphone : 85.52.27.03
Télex : 800 585
Télécopie : 85.86.19.17

BATIMENTS INDUSTRIELS OUVRAGES D'ART

Qualification SNCF - 213-218-802,3-811,4-811,2-815-852-856-811,2-892 **** F

SEMA GROUP

Constructeur de systèmes pour le transport et la circulation

SEMA GROUP, issu de la fusion de SEMA-METRA (France) et de CAP GROUP plc (Grande-Bretagne) forme le premier groupe transnational européen de services informatiques. Son efficacité est fondée sur la synergie entre ses domaines d'activités : l'informatique de gestion et l'informatique technique, le marketing (SOFRES) et le Conseil.

Fort de 7 000 personnes en France, Grande-Bretagne, Allemagne Fédérale, Espagne, Benelux... SEMA GROUP vous offre une gamme très étendue de perspectives de carrière.

NOTRE METIER

Au sein de la branche informatique Technique, la Division TRANSPORT conçoit et réalise des systèmes informatiques industriels de gestion du trafic, de contrôle commande et d'aide à l'exploitation, d'information et de péage.

NOTRE AMBITION

- La productivité des transports
- La maîtrise de l'exploitation et la sécurité
- La qualité de service et de l'information

NOTRE GAGE DE PERENNITE

Vingt ans d'expérience, de recherche et de développement.



DIVISION TRANSPORT

56, rue Roger-Salengro - 94126 Fontenay-sous-Bois Cedex
Tél. : (1) 43.94.57.10 - Télécopie : (1) 48.77.72.02 - Télex : 264 709 F
Service recrutement - Personne à contacter : Violaine MORAILLON

THOMSON RECRUTE LES MEILLEURS POUR LES MÉTIERS D'AVENIR

SODETEG : L'INGENIERIE EN TOUTE LIBERTÉ

SODETEG est une société d'ingénierie pluridisciplinaire aux compétences reconnues dans le secteur du bâtiment, des infrastructures, des équipements collectifs et industriels. Osez relever les challenges d'une société en pleine expansion en tant que :

INGENIEURS CHARGES D'AFFAIRES

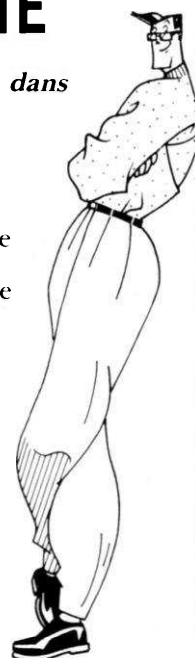
Responsable technique et commercial de vos projets, vous intervenez sur tous les aspects de l'ingénierie (études, consultations des entreprises, suivi de chantier, planification). Vous assurez ainsi des missions variées pour des projets d'envergure avec l'appui d'une équipe performante.

Ingénieur de 30/35 ans, organisé et dynamique, vous justifiez d'une expérience réussie dans la conduite de projets. Homme de contacts, vous êtes également un gestionnaire rigoureux.

INGENIEURS THERMICIEN

En collaboration avec les ingénieurs chargés d'affaires, vous êtes responsable de la conception des installations de climatisation, de chauffage, de fluides, de la mise au point des plans d'avant-projet, des dossiers de consultation et du contrôle des travaux jusqu'à la réception des ouvrages.

Ingénieur 25/30 ans, votre compétence professionnelle facilitera votre intégration rapide dans nos équipes de projet.



Merci d'adresser votre dossier de candidature à : **SODETEG** - Marie-Claire CHAMBONCEL - Département des Ressources Humaines
381, avenue du Général-de-Gaulle - 92140 CLAMART





Les secondes rencontres inte



Ouvertes par Michel DELEBARRE, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer les 7 et 8 Décembre 1989, ces rencontres ont été clôturées par Monsieur Pierre GIRAUDET, Président d'honneur d'Air France.

Elles se sont articulées autour de neuf thèmes de réflexion :

- Les transports de marchandises sous la Présidence de Jean-Claude BERTHOD, Directeur Général de DANZAS FRANCE.
 - Le transport maritime intercontinental sous la Présidence de Pierre LEONARD, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.
 - Le transport aérien sous la Présidence de Pierre GIRAUDET, Président d'honneur d'Air-France.
 - Les télécommunications : médiateur commercial et nouvel espace de partenariat sous la Présidence de Georges GIRAUBIT, Vice-Président de la SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques)
 - Les infrastructures de l'Europe sous la Présidence de Georges DOBIAS, Directeur Général de l'INRETS (Institut National de la Recherche sur les Transports et la Sécurité).
 - Les échanges automatisés de données (EDIS) : enjeux pour les entreprises à l'approche de 1992 sous la Présidence de Cees J. RUIJGROK, Scientific Adviser T.N.O. INRO et Etienne PELLETIER, Secrétaire Général du CIGREF (club informatique des Grandes Entreprises Françaises)
 - L'offre de réseau ouvert sous la Présidence de Claude CARELLI, Président du Groupe d'analyse et de Prévision sur les Télécommunications des Communautés Européennes.
 - L'organisation du Grand marché sous la Présidence de Jacques TRORIAL, Président du Port Autonome de PARIS, Président de l'Association pour la Formation des Transports.
 - La Sécurité des transports et systèmes d'information sous la Présidence de Raymond-MONNET, Directeur Général Adjoint Honoraire de la SNCF. Nous nous sommes limités aux conférences de la séance plénière d'ouverture, à la Table Ronde et à l'allocution de clôture. Certaines parties des conférences publiées ont dû être résumées. Nous nous sommes efforcés de ne pas trahir la pensée de l'auteur. Nous espérons y être parvenus.
- Enfin un certain nombre de sujets traités en ateliers seront publiés en détail dans le numéro de PCM Le Pont consacré aux télécommunications en octobre.
- Les conférences ont en général fait l'objet d'une publication intégrale lorsque les auteurs en ont remis le texte aux organisateurs. Le recueil est disponible à la Direction de la Formation Continue de l'ENPC.

Internationales de l'École des Ponts

Le papier au cœur de vos succès

Nous sommes filiale du groupe AUSSÉDAT REY, leader européen du papier pour la reprographie. Nous fabriquons des papiers impression/écriture haut de gamme pour l'entreprise (reprographie, bostols, en-têtes de lettre, offsets supérieurs) et à usages spéciaux (chèques, billetterie, papiers fiduciaires et de sécurité). Notre activité (850 personnes - 155 000 tonnes - 1,2 milliard de F de CA dont 38 % à l'exportation) s'appuie sur 3 sites industriels. Elle est en forte croissance (investissements annuels 35 millions de F). C'est pourquoi nous recherchons 6 INGENIEURS.

CRAN - Haute-Savoie (environs d'Annecy)

270 personnes - papiers administratifs, billetterie, papiers de sécurité.

INGENIEUR ENTRETIEN - CRE1

AM, ENSM, ECL, INSA, IDN, généraliste à orientation mécanique, débutant(e) ou 2 à 3 ans d'expérience. Mission :

- Optimiser les procédures d'interventions "entretiens" : mécanique, électricité, hydraulique, pneumatique, automatisme.
- Coordonner et suivre les investissements.
- Animer le Bureau d'Etudes.
- Participer au projet de station d'épuration des eaux résiduaires avec autorité sur 6 personnes.

LA ROBERTSAU - Bas-Rhin (environs de Strasbourg)

170 personnes - en têtes de lettre, papiers fiduciaires, chéquiers...

INGENIEUR PROCESS - ROP1

AM, ICAM, ECAM, ECL, EFP, généraliste à orientation papeterie, débutant(e) ou 2 à 3 ans d'expérience. Mission :

- Etudes produits (méthodes et techniques de fabrication).
- Amélioration des fabrications.

RESPONSABLE ATELIER FINITION - ROF1

AM, ICAM, ECAM, ECL, EFP, ENSI, avec 5 années d'expérience du commandement dans un atelier de transformation (papeterie, cartonnage, emballage, reprographie...).

- Mission :
- Assurer la découpe et le conditionnement de nos produits (ramettes, rames, cubes, bobines).
 - Contrôle qualité des produits finis (3 600 références).
 - Relations avec l'ordonnancement, l'expédition, l'informatique, le commercial, avec autorité sur 100 personnes.

MARESQUEL - Pas-de-Calais (35 km Côte d'Opale)

385 personnes - Offsets couleurs supérieurs, reprographie haut de gamme.

INGENIEUR ELECTRICIEN INSTRUMENTATION - MAI1

AM, HEI, ENSERG, N7... avec 5 à 10 ans d'expérience. Mission :

- La production énergétique (vapeur, électricité - turbo alternateur).
- Maintenance des installations : énergie, régulation, chaufferie, sécurité, nettoyage.
- Préparation et suivi des investissements, avec autorité sur 21 personnes.

INGENIEUR QUALITE - MAQ1

ESPCI, ENSCP, HEI, EFP... débutant ou avec 3 à 5 ans d'expérience (peintures, cosmétiques, agro-chimie). Mission :

- La qualité totale : procédures et plans de contrôle ; gestion de l'échantillonnage ; gestion des litiges clients.
- Fonctionnement de la station d'épuration, avec autorité sur 14 personnes.

CHEF D'ENTRETIEN - MAE1

AM, ESE, ECL, ENSM, IDN, ou ancien officier mécanicien de marine, avec 10 à 20 ans d'expérience. Mission :

- Travaux neufs ; entretien mécanique, électrique ; instrumentation, énergies, B.E.
- Arrêts techniques (5'an) en liaison avec les entreprises extérieures.
- Fiabilité des matériels ; entretien préventif.
- Gestion d'un budget de 30 millions de F, avec autorité sur 65 personnes.

Tous ces postes sont à pourvoir rapidement. Ils offrent à des candidats de valeur des perspectives d'évolution au sein du Groupe. Ils impliquent une bonne connaissance de l'anglais et aussi de l'allemand pour La Robertsau. Si vous partagez notre idéal pour aller "Plus loin, plus haut, plus vite", merci de nous adresser votre candidature (lettre, CV, prétentions) en mentionnant la référence appropriée à : M. BAILLARD D.R.H. - IRIDIUM Usine de MARESQUEL, 62990 BEAURAINVILLE.

IRIDIUM
GROUP
AUSSÉDAT REY 

Rencontres Internationales de l'École des Ponts

OUVERTURE



Jacques LAGARDÈRE,
Directeur de l'ENPC.

Le succès rencontré par les premières Rencontres Internationales de l'École des Ponts, organisée en 1988 avec pour thème « le financement des grands projets d'infrastructures », nous a naturellement conduits à préparer de nouvelles rencontres fin 1989.

La proximité de l'échéance européenne et les innombrables questions qu'elle soulève pour la construction et l'exploitation de systèmes de transports de tous modes nous ont poussés à évoquer cette fois-ci « l'Europe des Transports et des Communications ».

Certains ont pu penser, en découvrant ce thème, que les organisateurs, l'Association des Ingénieurs des Ponts, l'Association Amicale des Anciens Élèves et l'École Nationale des Ponts et Chaussées avaient manifesté peu d'imagination et sacrifié délibérément à la mode actuelle qui veut que nombre de colloques, congrès et rencontres internationales traitent de sujets intitulés « l'Europe et ... ».

Il n'en est rien.

L'ouverture des frontières, les échanges rendus plus faciles des hommes et des biens vont accélérer encore l'évolution déjà rapide constatée depuis de nombreuses années dans le système de transport.

A l'échelle du monde qui est aujourd'hui celle de l'Économie, le territoire de l'Europe est limité : la proximité de pôles parmi les plus actifs et les plus denses a suscité et suscitera de plus en plus une intensité d'échanges comparable voire supérieure à ce qu'on rencontre ailleurs dans le monde. Et nous n'avons sans doute pas encore suffisamment pris conscience de la formidable mutation qui en est la conséquence. Le « phénomène TGV », violemment contesté dans son principe sur une première ligne il y a quelques années et conçu aujourd'hui comme un réseau européen dont chaque pays voudrait avoir sa part, en donne néanmoins une idée.

L'École des Ponts, dont l'activité essentielle pendant plus de deux siècles a porté sur les problèmes de transports dans tous leurs aspects (infrastructure, exploitation, écono-

mie) et qui, à travers la diversification des enseignements fait encore une place privilégiée à ce domaine, se devrait d'être présente dans la réflexion à mener sur ce point.

Ces rencontres quoiqu'organisées dans des conditions difficiles, ont tenu toutes leurs promesses grâce notamment à la qualité exceptionnelle du plateau des intervenants. Je voudrais ici adresser nos remerciements à toutes les personnalités du monde de l'Économie, des Transports et des Télécommunications qui nous ont apporté leur concours et notamment à M. Michel Delebarre, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer qui a ouvert ces rencontres par une intervention dont la qualité et la densité ont impressionné tous les professionnels présents.

La richesse des exposés et des débats méritait que des traces écrites en soient gardées non seulement à titre de témoignage de l'état d'esprit d'un moment mais pour nourrir les réflexions des uns et des autres dans un domaine en rapide évolution. Tel est l'objet des pages qui suivent. ■

L'EUROPE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

**Michel
DELEBARRE**
Ministre de
l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et de la Mer



*Messieurs les Présidents,
Monsieur le Directeur,
Mesdames, Messieurs,*

La décennie à venir verra des évolutions fondamentales dans le monde des transports. Nous constatons aujourd'hui la forte augmentation des flux de transports, liés à la reprise économique. Nous voyons se dessiner un allongement certain des distances de transport dû à la dispersion des structures de production et à leur européanisation. Nous savons que les

transports de marchandises sont un indice du degré de performance d'une économie.

Nous assistons d'autre part à un renouvellement des moyens de transports des personnes : le TGV, mais aussi le transport aérien, sans oublier le transport par autocar qui n'occupe pas encore la place qui pourrait être la sienne dans les transports en zones diffuses. Ce renouvellement accompagne, et peut-être accélère, l'augmentation de la demande de transport provoquée par l'élévation du niveau de vie, le développement du

temps libre et l'internationalisation croissante des échanges.

Enfin, nous vivons une révolution dans le domaine de l'information, qu'il s'agisse de la télématique, de la télécopie, des échanges informatiques de données aujourd'hui nécessaires pour respecter les nouvelles formes de production, les flux tendus.

Que l'École des Ponts et l'association des anciens élèves aient choisi ce thème pour ses rencontres internationales me paraît un choix tout à fait opportun. La plus ancienne

Le transport de l'information est devenu un élément clef du développement économique

école du monde, celle qui depuis deux siècles consacre ses activités au développement des moyens de communications doit jouer un rôle important dans cette réflexion. Elle en a les moyens. Il est bon qu'elle en ait la volonté.

Les transports seront un enjeu économique majeur de la décennie à venir

Les échanges de données informatiques

La technique nous offre aujourd'hui des moyens encore insoupçonnés il y a dix ans, non seulement pour augmenter la productivité des services liés au transport, qu'il s'agisse de la réservation, de la préparation des colis ou de la facturation de ces dossiers, mais aussi pour l'organisation du transport lui-même, voire pour sa vente. Tel est en particulier le cas des systèmes de réservation pour les voyages. Tel est aussi le cas des transmissions hertziennes de données informatiques développées sur le réseau TGV qui modifieront considérablement les conditions d'entretien du matériel, ou des liaisons hertziennes entre un camion et une base au sol, qui permettront aussi bien une optimisation de l'utilisation des flottes, qu'une meilleure efficacité de l'action des pouvoirs publics sur les transports de matières dangereuses. Enfin, l'usager de la route aura demain une connaissance précise du degré de fluidité du trafic urbain.

Les trains à grande vitesse

Il y a deux jours, la SNCF a à nouveau battu le record du monde de vitesse sur rail à 482,4 km/h. C'est sans doute la preuve la plus éclatante que cette technique est aujourd'hui au point, qu'elle est sûre, qu'elle permet une exploitation commerciale fiable et rentable.

Nous avons obtenu à Bruxelles, lundi dernier, un accord des différents pays européens pour l'étude d'un schéma européen des liaisons à grande vitesse. La demande des élus locaux pour le développement de ce réseau, le trafic induit qu'il développe sont autant d'enjeux auxquels il faudra que nous sachions répondre.

L'explosion des transports aériens

Là aussi, la décennie 1990 verra se concrétiser les orientations qu'avait fait prendre à Air France une des grandes personnalités de cette école, je pense au président Giraudet, que je salue aujourd'hui. Le transport aérien est devenu un transport de masse. L'enjeu des dix prochaines années sera de donner à



ce moyen de transport les infrastructures adaptées et des systèmes d'exploitation très sûrs. Là aussi, j'observe que les décisions prises dans le cadre communautaire sont un stimulant très vigoureux. Il a été décidé mardi à Bruxelles que le transport aérien connaîtrait de substantiels changements en tarifs et en capacité à compter du 1^{er} janvier 1993 et que, d'ici là, des modifications très sensibles seraient mises en œuvre.

La route

La route, il faut le rappeler, a aussi connu d'énormes progrès. Des milliers de kilomètres d'autoroutes ont été construits depuis une quinzaine d'années, autant sont en projet. Ces réseaux ont considérablement modifié les vitesses de déplacement des véhicules. Dans le même temps, ces derniers ont fait des progrès en matière de fiabilité et de consommation, qui font qu'aujourd'hui on peut pratiquement établir pour les transports routiers, de marchandises aussi bien que de voyageurs, des horaires d'une régularité comparable à celle du chemin de fer.

Une chance géographique pour la France

Une position géographique centrale

Dans ce contexte de progrès techniques importants, la géographie nous offre une chance qu'il faudra saisir. La France est un des carrefours du continent européen. Point d'arrivée du tunnel sous la Manche, qui va estomper les effets de l'insularité britannique, elle est le lieu d'accès à la péninsule ibérique, à l'Italie du nord.

On assiste à une augmentation des distances

de transport. Les productions sont aujourd'hui beaucoup plus éclatées, et entraînent un accroissement des transports. La volonté de nombre de nos concitoyens de travailler dans un cadre de vie moins saturé que celui des centres urbains anciens, entraînent une forte augmentation des déplacements.

Une préoccupation permanente pour l'environnement

Notre territoire est vaste, il offre, en comparaison avec le croissant rhénan, davantage d'espace pour accueillir de nouvelles activités, construire des infrastructures de transports et développer sur les infrastructures existantes des moyens de transports plus performants et mieux intégrés dans leur environnement.

La prise en compte de l'environnement sera également une des grandes dominantes de la décennie à venir. Les mouvements de rejets provoqués par l'augmentation du trafic routier ou l'implantation d'équipements nouveaux que l'on constate aujourd'hui en Allemagne, en Autriche ou en Grande-Bretagne le prouvent aisément et provoquent déjà l'adoption de politiques restrictives de la part des pouvoirs publics. Citons par exemple les mesures prises par la République Fédérale Allemande pour transférer autoritairement certains trafics de la route vers le rail ou l'interdiction des poids lourds, la nuit, sur le Brenner, prononcée récemment par le gouvernement Autrichien.

Nos concitoyens seront de plus en plus vigilants quant à la préservation de leur cadre de vie et, à l'évidence, de plus en plus déterminés dans la manifestation de cette vigilance, du reste parfaitement légitime.

Nous avons su depuis 10 ans développer une réflexion intéressante et fructueuse sur l'insertion des infrastructures de transports dans l'environnement. Il nous faut maintenant prendre appui sur ces réflexions, du reste largement conduites dans cette école et sous l'égide de l'association qui nous accueille aujourd'hui, pour réussir à définir et à conduire une politique d'équipement et de développement des transports acceptée par l'opinion. Nous avons la chance que, dans notre pays, il n'y ait pas encore vraiment de phénomène de rejet massif des moyens de transports. Veillons donc à ne pas en susciter un.

Une approche nouvelle indispensable au plan européen

Les décisions prises au début de cette semaine à Bruxelles, qui auront des conséquences importantes sur la totalité des modes de transport, montrent à quel point

Dans le secteur des transports, comme dans celui des infrastructures, nous avons la chance d'avoir un héritage qui place nos ingénieurs, nos entreprises, au premier rang dans le monde

nous ne pouvons plus aujourd'hui réfléchir aux modes de transports dans notre seul contexte hexagonal.

La recherche

L'Europe conduit actuellement des réflexions en amont sur les transports et mène des actions de recherche qui sont très importantes. Le programme DRIVE est sans doute la réflexion la plus complète qu'on ait jamais conduite sur les problèmes d'exploitation de la route. Nous sommes présents dans ce programme, nous pourrions sans doute l'être plus si nos structures de recherches étaient plus adaptées à la compétition européenne. La pensée anglo-saxonne est très présente à Bruxelles, il faut savoir en tenir compte. Petit à petit, nous devons donc réussir à faire évoluer nos structures, très inspirées de l'organisation de l'État, en les ouvrant vers l'université et vers l'entreprise. C'est à ces conditions qu'elles pourront au mieux s'inscrire dans les programmes de collaboration européenne, en particulier avec l'Europe du nord, là où se conduisent beaucoup de réflexions structurantes pour l'avenir.

Nous donner les moyens de nos fins

Si nous voulons prendre dans l'Europe des transports une place importante il faut que notre offre soit performante, c'est d'abord et avant tout, un réseau d'infrastructures développé. La position géographique dont je vous parlais tout à l'heure, notre avance technologique sur le TGV nous donne la possibilité de structurer autour du territoire français, si nous savons aller vite et agir avec efficacité, le réseau européen des transports de demain.

Nos infrastructures aéroportuaires nous mettent en meilleure position que d'autres, atteintes ou menacées par la saturation, pour faire face à l'augmentation du trafic.

Il ne faudra enfin pas négliger nos ports, en particulier, comment le maire de Dunkerque pourrait-il ne pas le souligner nos ports de la mer du Nord, qui peuvent devenir des lieux d'échange privilégiés entre l'Europe et le reste du monde, et par là, s'affirmer comme des éléments structurants du développement économique de leurs régions et de notre pays.

Nous ne pourrions être les meilleurs dans tous ces domaines, que si nos transports sont exemplaires sur le plan du respect de l'environnement. Nous ne pouvons pas rester indifférents devant le problème du bruit des véhicules automobiles. Les normes européennes qui se dessinent actuellement à partir de la démarche autrichienne s'imposeront à tous et il faudra que nous en tenions compte. De même la préoccupation crois-



Michel Delebarre et Pierre Giraudet.

sante liée au dégagement de gaz carbonique qui devra nous amener à développer des véhicules plus économes en énergie, mais aussi des modes d'exploitation réduisant les dégagements gazeux.

Il importe également, dans le domaine du transport de marchandises, que nous optimisions l'usage de nos infrastructures.

Il faudra enfin penser à l'intermodal. Une organisation des transports totalement modale nous ferait perdre une part importante des atouts dont nous disposons, et à de nombreuses reprises déjà, j'ai invité les responsables à se préoccuper de ce problème. Les exemples de ce qu'on peut faire à Roissy ou à Satolas sur l'interface avion-TGV sont encourageants. Les réflexions conduites sur le transport combiné entre l'Espagne et l'Angleterre le sont également.

Le marché européen et les autres

J'ai surtout parlé, jusqu'à présent, des chances de la France, mon point de vue ne saurait pourtant se résumer à cet aspect du problème. L'Europe est un marché sur lequel il y aura compétition. Nous devons nous armer pour y être bien placés.

Mais l'Europe est aussi une puissance économique en devenir, confrontée à d'autres, sur d'autres marchés. L'Europe des transports, ce sera aussi cela.

Regardons Airbus. Cette entreprise qui n'en est juridiquement pas une, est aujourd'hui l'un des trois grands de l'aéronautique civile dans le monde. Regardez Arianespace...

Sans ces coopérations européennes, où en serait aujourd'hui notre industrie aéronautique et spatiale ? Ce n'est pas faire injure à nos sociétés nationales que de constater qu'elles n'auraient pu, à elles seules, avec

leur moyens, et fut-ce au prix du soutien de l'État, tenir le choc face à Boeing ou à la Nasa.

Dans ces domaines où elle existe déjà, dans ceux où elle pourra se faire jour demain, la coopération européenne est et sera une ouverture considérable pour nos technologies, nos entreprises et les salariés qu'elles emploient. Ce que je vais dire va vraisemblablement être jugé iconoclaste, mais songez à la force de frappe, sur tous les marchés du monde, d'un TGV franco-allemand... Ce serait non pas d'un Airbus, mais d'un Boeing du ferroviaire qu'il faudrait alors parler.

Le marché unique européen est pour demain, mais l'Europe en est encore à ses balbutiements en tant qu'entité industrielle, espace social, communauté humaine. Il nous faudra aussi favoriser l'émergence de cette Europe là, qui nous contraindra sans doute à remettre en cause nos habitudes et nos réflexes, et surtout, à élargir notre horizon.

Conclusion

Le tableau que j'ai dressé devant vous est assez ambitieux. Il est à la mesure de cette école qui depuis de nombreuses années a fait de gros efforts pour s'ouvrir sur le monde et sur l'Europe. Les partenariats que vous avez développés, Monsieur le Directeur, avec d'autres universités européennes, les enseignements conjoints que vous conduisez avec le Japon par exemple, nous montrent à quel point votre école a su prévoir l'importance des réflexions européennes ou internationales communes et je souhaite que ces journées soient particulièrement fructueuses, qu'elles enrichissent notre réflexion nationale, face au développement des besoins de transports. ■

Le confort
de vos
croisières



Le Carré,
l'espace où l'esprit
de famille a encore
de la place.

SNCF
C'EST POSSIBLE!

TGV ATLANTIQUE

LA CROISIÈRE A 300 KM/H

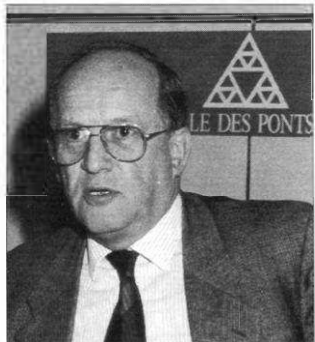
C'est pour moi un honneur de représenter la Commission des Communautés européennes à ces deux journées en l'absence de M. Karel Van Miert,

Commissaire européen des transports dont le ministre a évoqué la surcharge de travail, à la suite du succès du tout dernier conseil.

L'EUROPE DES TRANSPORTS

Réaliser l'Europe des transports et des communications constitue l'un des principaux défis lancés à la Communauté

Européenne dans la perspective de l'achèvement du marché intérieur, pour lequel la date du 31 décembre 1992 a été fixée. Et le temps qui nous reste, à peine mille jours, est bien court pour mener à bien cet important dessein.



Daniel VINCENT
IGPC 58.
Directeur des Transports
Aériens, des
Infrastructures, et des
aspects sociaux et
écologiques des transports
à la Commission
européenne.

Mon intervention évoquera principalement la perspective de 1993, ce qui nécessite bien entendu d'avoir une idée de ce que devrait être l'Europe des transports à l'horizon de l'an 2000/2010.

L'Europe des transports a connu peu de succès au cours des deux premières décennies de la Communauté, quoique, les rédacteurs du Traité de Rome avaient reconnu son importance, en lui consacrant un chapitre entier, le titre IV.

Le secteur est en effet très complexe et marqué par la diversité des modes et des opérateurs ; ensuite il était, jusqu'à une date récente, hyper réglementé et excessivement cloisonné.

Les transports apparaissent aujourd'hui comme une véritable priorité de la construction européenne. Pourquoi ?

Il faut souligner d'abord l'importance de certains arrêts rendus par la Cour de Justice des Communautés européennes, par exemple la décision d'appliquer au transport aérien des règles de concurrence du Traité (1986).

Mais ce ne sont pas les juges qui, à eux seuls, font l'Europe et plus déterminante aura certainement été la prise de conscience des autorités politiques face à l'accroissement de la concurrence internationale.

Puis est venu l'objectif fixé par l'Acte unique d'achever le 31 décembre 1992 un marché intérieur.

Un nouveau défi s'y ajoute aujourd'hui, celui des bouleversements politiques que connaît l'Europe de l'Est.

De quoi cette Europe-là sera-t-elle faite ? Trois mots-clés apparaissent habituellement, à ce propos, dans les discours bruxellois :

- la libéralisation, qui n'a rien à voir avec une quelconque déréglementation, mais qui consiste simplement à mettre en oeuvre les prescriptions du Traité de Rome en matière de libre prestation des services et d'abolition des frontières internes ;
- l'harmonisation des réglementations nationales portant sur les aspects fiscaux, sociaux, techniques des transports, le plus grand compte étant tenu des exigences de sécurité et de respect de l'environnement ;
- ce qu'il est convenu d'appeler le « volet externe », c'est-à-dire l'amélioration des relations avec les pays tiers et la prise en compte dans ces relations de la dimension communautaire.

Concernant ce dernier aspect des choses, qui prend chaque jour plus d'importance tant la Communauté voit son influence s'accroître dans le monde, je me dois de citer le Président en exercice de la Communauté, François Mitterrand, qui déclarait à Strasbourg le 25 octobre dernier :

« L'Europe de la Communauté n'est pas une forteresse. Elle n'a pas levé de pont-levis. Elle n'a pas d'armes à chaque échancre de ses murs épais derrière lesquels elle s'abrite, et elle ne demande qu'à abattre les murs. Encore faut-il qu'elle ait elle-même pris corps... »

Cette formulation établit clairement ce que sera l'action de la Communauté vis-à-vis des pays tiers, qui sera faite d'ouverture et de respect des droits acquis, mais aussi de détermination et d'exigence de réciprocité. Le passage progressif du bilatéralisme au multilatéralisme dans les relations de la Communauté avec le reste du monde devrait se traduire par des avantages aussi bien pour les Européens, devenus plus forts puisque plus unis, que pour leurs partenaires, admis sur un marché plus vaste et en expansion.

Passons en revue la situation des différents modes de transports

La route

La libéralisation du secteur est un fait acquis. Au 1^{er} janvier 1993, toutes les restrictions quantitatives auront disparu et les distorsions de concurrence de nature sociale, technique et fiscale auront été éliminées.

Il faut noter à la suite du dernier conseil l'accord sur la directive sur formation professionnelle des conducteurs de véhicules transportant des matières dangereuses et surtout l'accord sur le cabotage.



Les chemins de fer

Pour les chemins de fer, il ne faut pas se cacher que beaucoup reste à faire.

Le jour même où un nouveau record du monde de vitesse était établi, il est important que le Conseil ait décidé la création d'un groupe de travail chargé de définir avant la fin de 1990 le réseau européen de TGV et d'étudier tous les aspects de comptabilité technique nécessaire au bon fonctionnement de ce réseau. Ce groupe se réunira pour la première fois à Bruxelles le 15 janvier 1990.

Le transport fluvial

Concernant le transport fluvial, la situation dans la Communauté, il faut bien le reconnaître, est loin d'être satisfaisante. Seulement sur le Rhin, les transports internationaux sont libres en vertu de la convention de Mannheim.

Beaucoup de progrès, notamment en matière d'infrastructures, sont à faire dans un secteur insuffisamment pris en considération en dépit de la part prépondérante qu'il occupe sur le marché.

Concernant les transports maritimes, la Communauté est depuis toujours favorable au renforcement du système ouvert existant au plan mondial.

L'aviation civile

Last but not least, l'aviation civile qui connaît une évolution profonde après l'adoption en décembre 1987 de premières mesures de libéralisation. Dans ce secteur plus encore que dans les autres, la remarque que j'ai faite tout-à-l'heure, concernant l'incongruité qu'il y a à confondre libéralisation et déréglementation, revêt une importance essentielle pour éviter toute confusion entre les objectifs visés par la Communauté et une déréglementation, « à l'américaine ». Dans la perspective de l'achèvement du marché

intérieur, la Commission soumet actuellement au Conseil une série de propositions qui portent aussi bien sur une deuxième étape de libéralisation que sur des mesures d'harmonisation et sur les relations de la Communauté avec les pays tiers.

Ce dossier fait l'objet d'un débat très approfondi au cours du Conseil de cette semaine et un accueil de principe favorable a été réservé aux propositions de la Commission, chacun admettant qu'elles correspondaient aux nécessités du marché intérieur. Et pour la période intermédiaire qui reste à courir jusqu'à cette date, les grandes lignes des dispositions à adopter ont été fixées, ce qui permettra à la Présidence Irlandaise d'aboutir à un accord global au cours du premier semestre de l'année prochaine.

L'Europe des transports est bel et bien en marche. Pour que l'activité de transports puisse s'exercer et se développer dans des conditions économiques, sociales et écologiques satisfaisantes, un réseau d'infrastructures performant doit concurrentiellement être mis en place.

Les infrastructures

Ce n'est pas que la Communauté européenne ne dispose pas déjà d'infrastructures de qualité. La Communauté regroupe un ensemble de pays développés pourvus de nombreux ports et aéroports, et dont les routes, les chemins de fer et les voies navigables ont déjà atteint un stade de développement avancé. Mais les lacunes sont nombreuses, et notamment les liaisons entre les différents pays laissent beaucoup à désirer. Au centre de la Communauté, le réseau exprime les besoins nationaux (pour ne pas dire « hexagonaux ») et les passages de frontières constituent autant de goulets d'étranglement. Les régions excentrées, au niveau économique plus modeste, souffrent d'un sous-équipement marqué.

A l'avant-garde des transports au XIX^e siècle, il ne faudrait pas que l'Europe se laisse glisser en queue de peloton, car c'est notre industrie qui en subirait les conséquences.

Consciente de ce problème, la Commission propose qu'une véritable politique des infrastructures soit adoptée par la Communauté. Des objectifs et des critères ont déjà été fixés et le réseau des liaisons d'intérêt communautaire est constamment mis à jour par un Comité qui se réunit sous ma présidence deux fois par an. Je vous présente ci la situation actuelle : la Commission espère que, sur cette base, des décisions concrètes seront prises prochainement par le Conseil, en vue notamment de l'adoption d'une programmation pluriannuelle disposant de moyens financiers conséquents. ■

Pour parler de la situation des sociétés de chemin de fer face à la construction européenne, on ne peut éviter d'évoquer le passé afin de comprendre, au-delà de leur position actuelle héritée de l'histoire, la dynamique qui

anime ces entreprises alors que l'Europe du XXI^e siècle se prépare.

LES SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER ET LE MARCHÉ UNIQUE



Jean COSTET,
IGPC 52.
Directeur général
de la SNCF.

Jusqu'en 1914, le chemin de fer a le monopole des transports dans la révolution industrielle.

Les chemins de fer sont nés au XIX^e siècle, à la fois outils et produits de la révolution industrielle. Ils ont alors complètement supplanté les transports rouliers hippomobiles et fortement concurrencé les transports fluviaux (les cantonnant la plupart du temps au prolongement des échanges maritimes).

Dans l'économie de production de cette époque, l'organisation interne des entreprises ferroviaires s'est forgée sur le modèle militaire, seul système de management imaginable alors pour des entreprises industrielles intégrées.

De 1914 aux années 70 : de la révolution industrielle à l'économie de marché

Les deux dernières guerres mondiales ont favorisé le développement des transports concurrents du chemin de fer : la Grande Guerre de 1914-18 celui de l'automobile, la seconde guerre mondiale celui de l'aviation. Le fonctionnement des entreprises ferroviaires reconstruites restait toujours entaché de trois caractères hérités du siècle dernier : dépendance des états, absence de normes internationales, organisations internes plus hiérarchisées que commerciales. Ce constat amenait certains à prédire le déclin probable de ces entreprises et même leur disparition.

Toutefois, les analyses du marché des transports ayant suivi le choc pétrolier ont alors montré l'existence de créneaux où les transports terrestres guidés devaient se développer dans l'intérêt général.

Ces créneaux étaient principalement :

Pour les voyageurs : les transports de la vie quotidienne et les liaisons intervilles à grande vitesse

Pour les marchandises : les trafics de pondéreux en vrac par quantité importantes et les transports de marchandises diverses à grande distance.

Aujourd'hui l'Europe propose des défis aux entreprises de chemin de fer

La construction de l'Europe ouvre aux entreprises nationales de chemin de fer trois grands axes stratégiques de développement :

- les restructurations en cours dans l'industrie visent à donner une dimension européenne aux unités de production : il en découle un allongement des distances moyennes entre centres de production et de consommation. Cet allongement est favorable au fer dans sa concurrence avec la route : pour saisir cette opportunité, il nous faut renforcer notre connaissance du marché international et développer les transports en temps réduit ou en temps masqué qui s'inscrivent le mieux dans la logistique de nos clients. Les modes de production privilégiés seront les trains d'axe à grande vitesse et les transports combinés.
- L'ouverture des frontières à la libre circulation des personnes conjuguée à l'accroissement des échanges de services conduit à une augmentation de la demande de transport des personnes entre les grandes places économiques. L'élévation du revenu moyen se traduit par une exigence de gain de temps dans les transports : face à cette demande nouvelle, les chemins de fer européens projettent de développer des trains à grande vitesse qui, sur un réseau maillé, relierait au début du siècle prochain toutes les grandes villes d'Europe.
- Enfin, l'élévation du niveau de vie des Européens s'accompagne d'une augmen-



tation de la mobilité urbaine ou régionale et se traduit par une saturation des infrastructures routières et une hausse de la demande de transport en commun de qualité. Ces transports régionaux et locaux, dont l'exploitation relève du service public, assureront la continuité des réseaux inter-cités de trains à grande vitesse et des lignes aériennes.

Un certain nombre de conditions au redéploiement des chemins de fer

Pour que les entreprises nationales de chemin de fer puissent saisir pleinement ces opportunités, un certain nombre de conditions doivent être remplies.

D'une part, il faut préciser les conditions de concurrence entre les différents modes sur le marché des transports. Cette définition des règles du jeu doit, bien sûr, se référer à l'intérêt général pour obtenir un moindre coût global et pour que tous les Européens puissent accéder au transport de façon équitable.

D'autre part, l'automobile de gestion, vis-à-vis des états est indispensable. Elle passe, entre autres, par l'apurement de la situation financière des entreprises ferroviaires qui, pour des raisons diverses, se sont indûment endettées naguère.

Enfin, un dernier obstacle, et non des moins,

réside dans l'organisation interne des entreprises de chemin de fer qu'il faut mettre en œuvre pour exploiter tous les services internationaux tant voyageurs que marchandises.

Partenariat plutôt que concurrence entre réseaux

L'orientation actuelle est de développer des solutions spécifiques pour chaque segment du marché sur des bases de partenariat contractuel entre les entreprises :

- pour le fret, nous développons des communautés d'intérêt sur des marchés spécifiques comme le transport d'automobiles, le transport combiné ou le transport de céréales où l'exploitation de matériel spécial se fait à coûts et profits partagés.
- pour les voyageurs essentiellement pour les lignes à grande vitesse, partenariat entre les réseaux en s'appuyant sur les systèmes modernes de distribution tels AMADEUS ou SOCRATE actuellement en cours de développement.

Les entreprises de transport, notamment les entreprises de chemin de fer sont motivées par la construction de l'Europe. Elles attendent que les gouvernements prennent les décisions qui leur permettront de répondre à ce défi. ■

Véritable outil de la Révolution industrielle, les chemins de fer en France ont atteint une extension maximale de 100 000 km au début du XX^e siècle, dans un réseau parfaitement maillé, irrigant le moindre canton. L'économie de marché qui succéda à la révolution industrielle faillit avoir raison des entreprises ferroviaires, victimes de leur dépendance des états, d'une absence de normes internationales et d'organisations internes plus hiérarchiques que commerciales. Aujourd'hui, l'Europe propose un défi aux entreprises de chemins de fer. Seules des entreprises financièrement saines et autonomes pourront le relever, en jouant le jeu de la concurrence entre différents types de transports, tout en maintenant les missions de service public.

AUJOURD'HUI, LA MER NE NOUS SUFFIT PLUS.

DANS LE MONDE ENTIER, NOTRE DESTINATION C'EST VOUS.



Du Havre à New York, de Marseille à Mar del Plata, la mer est notre jardin. Nos bâtiments sillonnent tous les océans, toutes les mers par tous les temps et tout le temps. Aujourd'hui nous voulons aller encore plus loin, nous rapprocher de vous encore plus. Ouverture de nouvelles agences aux USA, participation à l'EDI, extension du "transporte à porte". Nous anticipons, nous prévoyons, nous calculons, nous évoluons pour vous garantir ce que tout le monde recherche sur terre comme sur mer : la Qualité. Qualité des services, sécurité des acheminements, certitude des horaires. Aujourd'hui la mer ne nous suffit plus. L'évolution est en marche. Vers vous.



COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME. SUR TERRE, SUR MER, L'ÉVOLUTION EST EN MARCHÉ.

TOUR WINTERTHUR CEDEX 18. 92085 PARIS - LA DÉFENSE. TEL. (1) 49.03. 70. 00 - TELEX 630 387

On parle communément de « déréglementation », quand on pense d'un système économique comportant une forte dose d'intervention publique (transport aérien aux États-Unis), à un système où cette intervention publique est fortement réduite (« sunset act »).

COMMENT SURVIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT DÉRÉGLÉMENTÉ

La plupart des États, la Communauté Européenne, maintiennent un certain nombre de règles, pour la plupart destinées à lutter contre les « ententes », ou encore à éviter, soit les abus de positions dominantes, soit les pratiques de « dumping ».

Tel sera bien le contexte dans lequel je situerai le transport maritime, activité qui, non seulement n'est pas réglementée, mais est également hyper-concurrentielle : pas de monopoles technologiques, faibles coûts d'entrée et de sortie des marchés, forte réglementation des ententes, large disponibilité des moyens de production – navires –, et des espaces portuaires, très grande volatilité de la clientèle, surtout de celle concernée par des produits à faible coût unitaire et qui est, de ce fait, plus sensible que d'autres au seul coût de transport.

Lois de survie

Les lois de la survie, dans un tel environnement, ne sont pas fondamentalement différentes de ce qu'elles sont pour n'importe quelle entreprise produisant des biens ou des services, et soumise à une très forte concurrence. Elles portent, comme partout ailleurs :

- sur la recherche des moindres coûts de production, à qualité de service donnée ;
- sur l'amélioration de la qualité de service, à coût de production donné ;
- sur la recherche de différenciation, réelles, ou ressenties par le client ;
- sur une approche des marchés liés à des politiques commerciales agressives et ciblées ;
- sur la tentative de fidélisation de la clientèle ;
- sur l'intégration verticale des réseaux de

transport maritimes et terrestres pour contrôler, en coût et qualité, la totalité de la chaîne de transport :

- enfin, et surtout, sur la mise en oeuvre par les entreprises de modes d'exploitation qui constituent autant de barrières à l'entrée de nouveaux compétiteurs.

Certaines de ces règles ont des conséquences un peu particulières au transport maritime :

- la recherche des coûts les plus bas entraîne une taille minimale de navire, de 1200 TEUS sur les liaisons les moins importantes, à 4000 TEUS, ou plus, sur les relations les plus importantes. La taille moyenne des navires ne cesse d'augmenter.

Conséquence connexe : les armateurs en concurrence peuvent rarement mettre, seuls, en service, le nombre de navires de taille suffisante, et avec la fréquence, donc le nombre de navires, requis par le marché : d'où la pratique généralisée des « consortia », par mise en commun du matériel naval. Mais ces consortia, qui étaient souvent, jadis, des quasi-entreprises dotées de leurs propres services commerciaux, ont tendance aujourd'hui à évoluer vers le « marketing séparé » : mise en commun des navires, mais indépendance commerciale des partenaires.

- La recherche des coûts les plus bas, toujours, conduit au phénomène des pavillons de complaisance : sur un navire moderne de taille moyenne, le surcoût d'un équipage occidental, et en particulier français, peut représenter 30 % du coût du navire.
- La différenciation par la qualité, réelle ou



Claude ABRAHAM
IGPC 56.
Président de la
Compagnie Générale
Maritime Financière



Une des caractéristiques essentielles des secteurs déréglementés et très concurrentiels, est leur très grande rapidité d'évolution, qui exige des entreprises en concurrence une adaptation très rapide à un environnement changeant.

ressentie. Pour la qualité réelle, c'est bien souvent le service à terre qui fait la différence, la plupart des grandes entreprises de transport maritime exploitent pratiquement les mêmes navires.

Quant à la qualité ressentie, liée à l'image de l'entreprise, elle impose une politique de communication et une publicité adaptée.

La barrière à l'entrée de nouveaux concurrents consiste, pour les armateurs, à élever le coût que les nouveaux entrants doivent consentir.

Déjà, l'accroissement, providentiel, des taux d'affrètement des navires, limite largement le jeu aux entreprises propriétaires de leurs navires. En outre, les grands armateurs offrent de plus en plus aux grands chargeurs des réseaux de transport, d'information, d'interconnexions, d'agences, de gestion de leurs conteneurs, couvrant la surface du globe, et qu'il faut des années à construire. Tout nouveau venu doté de grandes ambitions doit consentir les efforts énormes qu'exigent la construction de tels réseaux : le transport maritime était parcellisé ; la concurrence le mondialise !

Mais nul n'a encore trouvé la parade à l'attaque marginale d'un secteur marginal, l'outsider agressif, face aux entreprises « installées », a encore de beaux jours devant lui.

On pourrait, et devrait, dans un cours de

gestion, citer bien d'autres éléments. Mais ici n'est pas l'objet de ce propos, au cours duquel j'aimerais évoquer en outre quelques problèmes propres aux entreprises publiques.

Une des caractéristiques essentielles des secteurs déréglementés et très concurrentiels, est leur très grande rapidité d'évolution, qui exigent des entreprises en concurrence une adaptation très rapide à un environnement changeant. D'où la nécessité de décisions rapides, entre autre les achats et ventes de navires ainsi que de nombreuses modifications de structure.

Classique, me direz-vous ? Certes, mais plus tellement pour les entreprises publiques classiques, les vieilles entreprises nationales, pour lesquelles les règles théoriques de tutelle bien mal adaptées au monde dans lequel elles vivent.

Comment, par exemple, faire approuver par un comité spécialisé, puis par le Conseil de Direction du FDES, en juin de l'année n, le programme d'investissement de l'année n+1, et son mode de financement, alors que l'état des marchés peut changer si vite que l'entreprise, au lieu d'acheter des bateaux neufs, peut se retrouver vendant ses bateaux d'occasion.

Comment vendre un navire au meilleur coût si l'autorisation réglementaire prend un temps excessif ? On est subordonné à des

considérations sociales dont se moquent les acheteurs.

Comment commander le meilleur navire au meilleur coût, s'il faut au préalable passer de nombreux mois à prouver que les chantiers navals nationaux ne sont pas compétitifs (ou pas assez « aidés »), au risque, dans un marché international changeant, de se retrouver six mois plus tard avec des offres étrangères plus chères de 30 %.

Comment négocier des accords nationaux ou internationaux de quelque importance si les délais d'approbation par la tutelle excèdent notablement ceux des partenaires qui en cas de besoin, peuvent convoquer leurs « boards » sous quinzaine.

Comment, ainsi, conserver ses personnels, lorgnés par les concurrents, ou recruter de jeunes diplômés de haut niveau si les règles de gestion des personnels sont dictés par des statuts désuets, ou des encadrements salariaux ignorant les lois de ce marché particulier, mais dictatorial, qui est le marché du travail. En vérité, la vie, et la survie, dans un environnement déréglementé et concurrentiel supposent que les entreprises en concurrence puissent se battre à armes égales, qu'il n'y ait pas dans un coin du ring un poids lourd professionnel, et dans l'autre coin un athlète aux pieds et mains liés.

En d'autres termes, il faut déréglementer les entreprises autant que les marchés. ■

Entre les monopoles nationaux et un marché totalement dérégulé

LA TROISIÈME VOIE

Le transport aérien européen se trouve à un tournant de son histoire. Quittant le régime établi depuis plus de 40 ans par la convention de Chicago, il s'oriente vers un système plus libéral qui, sans être la déréglementation américaine, n'en est pas moins porteur de changements et de bouleversements.

En effet, le transport aérien européen se prépare au marché Intérieur de 1993, c'est-à-dire à un espace économique de 320 millions d'habitants, sans frontières intérieures et marqué par les libertés fondamentales inscrites au Traité, à savoir le droit d'établissement et la libre circulation des personnes, des services et des capitaux.

Les réformes qui se produisent en Europe sont sans comparaison dans le monde, car il ne s'agit pas simplement de libéraliser un secteur qualifié de sur-réglementé, il s'agit de réaliser, dans ce secteur comme dans d'autres, l'intégration européenne.

C'est pourquoi, à côté du terme de libéralisation, on voit apparaître cet autre concept, l'harmonisation, instrument indispensable pour obtenir une politique commune, et pour dégager, au-delà de la souveraineté des douze États, une expression communautaire, celle de l'Europe unie.

C'est de cette démarche que naîtra la troisième voie, celle qui atténue les rigueurs des monopoles nationaux sans toutefois nous entraîner vers les excès d'un marché totalement déréglementé.

Les atténuations des monopoles nationaux

La convention de Chicago avait jeté en 1944 les bases de la réglementation aérienne, en érigeant « la souveraineté étatique » comme principe suprême, en faisant du bilatéralisme la norme et du multilatéralisme l'exception. L'échange des droits de trafic, l'homologation tarifaire, la désignation des compagnies sont, aujourd'hui encore, autant de traductions concrètes de cette souveraineté.

De même, le statut public de la très grande majorité des grandes compagnies, à la fois porte-drapeaux et propriétés d'État, l'organisation de l'espace aérien et les procédures d'immatriculation des avions montrent que, sous de nombreux aspects, le transport aé-

rien procède de l'exercice de la puissance publique.

Enfin, la mission de service public dont sont investies aujourd'hui la plupart des grandes compagnies européennes, relève bien, là aussi, de cette conception.

Pour autant, cela ne signifie pas que, pendant cette période, la concurrence n'ait pas existé. En effet, les états sont concurrents entre eux et leurs compagnies ont toujours participé à la compétition internationale comme n'importe quelle société commerciale.

Cette concurrence effective dès le départ et inévitable s'est certes exercée dans un cadre réglementé. En complément, parfois en remplacement des compagnies régulières, des compagnies charter se sont implantées sur de nombreux axes. Elles ont ainsi, elle aussi, bien joué leur rôle en répondant à un besoin croissant du marché, et aujourd'hui près de 75 % du trafic de « tour operating » européen, soit près de 20 millions de passagers, empruntent ce type de vol. L'industrie du transport aérien, hier encore un luxe, est devenue ainsi progressivement industrie de grand consommation.

La convention de Chicago a donc permis au transport aérien mondial de se réorganiser. La situation a cependant considérablement

évolué depuis l'adoption du premier compromis européen en 1987 et le processus de libéralisation s'est accéléré :

- le principe de double approbation a été instauré. Pour les tarifs promotionnels, l'approbation automatique à l'intérieur de zones de flexibilité très élargies ;
- la multidésignation des compagnies par route est autorisée à partir d'un certain seuil de trafic annuel ;
- le partage de capacité est passé de 50/50 à 40/60, voire 25/75 pour 1992. Une compagnie peut aujourd'hui offrir sur une route donnée, une offre supérieure de 50 % à celle de ses concurrents ;
- enfin, les états acceptent désormais l'échange libéralisé de tous les droits de trafic à l'intérieur de l'Europe, rendant ainsi caduc le principe des accords bilatéraux.

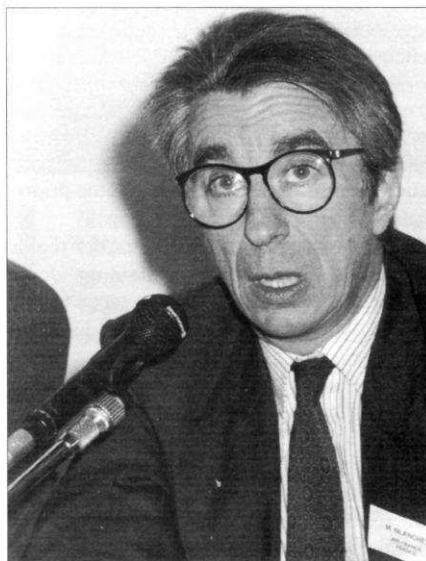
Depuis le premier compromis de 1987, le système a déjà perdu beaucoup de sa rigidité. Ceci ne fera que s'amplifier avec le processus de la seconde phase, comme nous l'a indiqué M. Vincent, et la question est aujourd'hui de savoir jusqu'où il est nécessaire et possible d'aller.

Les effets de la déréglementation américaine

Je crois pouvoir dire ici que la quasi totalité des compagnies européennes ne sont pas favorables à la transposition en Europe du modèle de déréglementation appliquée il y a 10 ans aux États-Unis.

Aujourd'hui, 10 ans après, le nombre moyen de compagnies concurrentes sur chaque ligne ne dépasse pas 2,5 voire 1,9 pour les lignes de moyenne densité. Contrairement aux idées reçues, la déréglementation américaine n'a donc pas conduit à la multiplication du nombre de compagnies concurrentes sur une ligne donnée. Seules les compagnies géantes ont survécu : les 8 premières compagnies américaines assurent aujourd'hui près de 94 % du trafic, et se sont répartis entre elles les grands aéroports nationaux.

Sur toute la période, les prix ont certes baissé sur les lignes très fréquentées, mais ils ont fortement augmentés sur les lignes de plus



Jean-Didier BLANCHET,
ICPC 64
Directeur Général d'Air-France

faible densité, ou du moins sur celles qui ont survécu.

Car la déréglementation a eu un effet pervers sur la structure des dessertes. L'offre et le trafic ont considérablement augmenté sur les plus grands aéroports, mais, dans le même temps, de nombreuses lignes secondaires ont disparu.

La déréglementation a, c'est vrai, stimulé la demande et incité les compagnies à plus d'efficacité, à une compétitivité accrue, mais elle s'est traduite aussi par un phénomène d'hyperconcentration du secteur du transport aérien par de nombreuses faillites, par des restructurations brutales et donc par un coût social particulièrement élevé, licenciements massifs, baisse de salaires, conflits durables.

La nécessaire harmonisation

Il faut être conscient tout d'abord que d'une certaine façon, ce n'est pas uniquement en Europe que se jouera l'avenir du transport aérien européen. Il se jouera aussi en dehors, là où les compagnies européennes sont confrontées à la concurrence renforcée des grandes compagnies américaines et asiatiques. Il faut que les compagnies européennes rassemblent leurs forces plutôt que de les disperser.

Si l'on observe en effet les forces en présence, le tableau est satisfaisant.

D'un côté, les États-Unis avec des compagnies comme American Airlines, 530 avions et un plan de commande qui lui amène un avion nouveau tous les cinq jours pendant les deux ans à venir. A elles seules, les quatre plus grandes compagnies américaines dépassent les 2 100 avions, soit le double de la flotte des vingt-et-une compagnies aériennes européennes recensées.

De même l'Asie, avec des compagnies comme Singapore Airlines, qui connaît un taux de croissance annuel de 15 % depuis cinq ans, qui possède une flotte très jeune (cinq ans d'âge), et dont le taux d'endettement est nul.

De l'autre côté, l'Europe, avec plus de vingt compagnies dont la plus importante exploite une flotte ne dépassant pas les deux cent dix avions. En France, par exemple, les flottes d'Air France, d'Air Inter et d'UTA ne dépassent pas, ensemble, les cent quatre vingt avions.

On le voit, le déséquilibre est très marqué en matière de flotte : il est aussi flagrant en matière de droit de trafic.

Première priorité : la réciprocité

Les compagnies américaines peuvent desservir quarante points en Europe dans treize pays différents, à partir de n'importe quel point des États-Unis.

Réciproquement, les compagnies européennes ne sont autorisées à desservir que vingt points aux États-Unis, depuis leur seul pays d'origine.

Ce déséquilibre de droits est aggravé par les possibilités qu'ont les compagnies américaines de combiner tous les points à l'intérieur de l'Europe, ce que ne peuvent faire les compagnies européennes aux États-Unis.

Il est grand temps que l'Europe réagisse. Il faut que l'Europe s'exprime d'une seule voix, c'est la première priorité.

Deuxième priorité : une meilleure gestion de l'espace aérien

La deuxième priorité, c'est le retour en Europe à des conditions d'exploitation normales. Nous vivons, vous le savez, depuis deux ans une période difficile. Nos aéroports sont saturés, le contrôle aérien est pris de vitesse par l'évolution du trafic. Cet été, en Europe, près d'un vol sur trois est parti avec un retard supérieur à quinze minutes. Nos passagers sont mal traités. Si rien ne se passe, le transport aérien européen court au-devant de très sérieux problèmes.

Il n'y aura pas de croissance de trafic, de développement des marchés et de la concurrence, sans une meilleure gestion de l'espace aérien et des infrastructures aéroportuaires. Dans ce domaine aussi, notre réaction ne sera efficace que si elle est européenne et commune. Dans ce domaine aussi il nous faudra harmoniser. C'est la deuxième priorité.

Il faut aussi que soient élaborées des règles visant à uniformiser les conditions de la concurrence et à permettre aux mécanismes régulateurs de fonctionner.

La commission a déjà œuvré dans ce sens là, en élaborant le code de conduite applicable aux systèmes informatisés de réservation.

Mais il faut aller plus loin en matière sociale et réglementaire. Notamment les règles de fonctionnement du marché européen du travail (conditions de travail, réglementations techniques et sociales, statuts des personnels, brevets et licences, conventions collectives), sont encore aujourd'hui très différentes d'un pays à l'autre.

Enfin, il n'existe toujours pas de politique

commune en matière de sécurité, d'environnement, de normes de bruits.

L'harmonisation de tous ces règlements est donc un impératif, et le marché unique n'a de sens que si on lui donne une dimension sociale. C'est d'ailleurs ce que demandait M. Jacques Delors, en janvier dernier, parlant devant le parlement de Strasbourg, lorsqu'il souhaitait que « l'on avance sur tous les fronts à la fois en menant de pair partout libéralisation et harmonisation ».

Il s'agit d'éviter qu'au nom du principe de la concurrence, soient dictées trop vite des règles qui se traduiraient soit par l'ouverture de l'Europe, sans contrepartie, à des concurrents extérieurs particulièrement puissants et agressifs.

Il nous faut absolument éviter que les compétences administratives et juridiques prennent le pas sur les compétences économiques, et que les juristes ou les fonctionnaires remplacent, pour ce qui les concerne, les grandes décisions stratégiques ou la définition des politiques d'entreprise, les financiers et les hommes d'affaires.

Les orientations qui viennent d'être adoptées en début de semaine au conseil des ministres européens vont dans la bonne voie et nous donnent satisfaction sur de nombreux points.

C'est une évolution progressive et réaliste vers la libéralisation qui a été choisie :

- en matière de tarifs, la libéralisation totale est prévue en 1993 ; d'ici là, les zones de flexibilité seront élargies et surtout simplifiées ;
- en matière de capacité aussi, l'évolution sera progressive, l'augmentation de la part d'une compagnie donnée ne pouvant excéder 7,5 points par an, ce qui permettra d'éviter des à-coups brutaux ;
- les questions relatives à l'harmonisation réglementaire et sociale seront traitées dès le début de la deuxième phase, et la commission a déjà commencé à œuvrer dans ce sens, notamment en matière de brevets et licences ;
- sur les questions relatives à la politique extérieure commune et à la congestion des aéroports, le conseil des ministres a demandé à la commission de prendre des mesures appropriées et de faire des propositions adéquates.

Cette évolution progressive et mesurée va tout-à-fait dans le sens de nos aspirations et me semble propice à l'établissement d'un marché unique européen sain et durable. ■

En conclusion, J.-D. Blanchet a terminé par une évocation de la politique d'Air France dans cet environnement en pleine mutation.

**Produits et services de télécommunications en Europe après 1992...
seront-ils européens ?**

L'EUROPE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS



Michel Feneyrol et Philippe Gluntz.

**Philippe GLUNTZ,
ICPC 64.
Directeur général
Alcatel NV**

L'Europe est peut-être le plus compétitif des marchés mondiaux de télécommunications. Actuellement, cinq des dix principaux fournisseurs d'équipement sont européens et leur compétitivité est incontestable : ils ont acquis deux-tiers du marché mondial en dehors de l'Amérique du Nord, de l'Europe et du Japon.

Tous les efforts en vue du marché unique européen devraient faire l'objet d'un examen minutieux quant à leur impact sur cette situation actuellement favorable. La législation doit aussi tenir compte des avantages finaux pour l'utilisateur, de la balance commerciale actuelle en faveur de l'Europe, de l'emploi, des possibilités d'accès à la technologie et de la réciprocité d'accès aux marchés intérieurs des concurrents non-européens actifs en Europe - faute de quoi l'Europe courrait le risque de perdre le contrôle des produits et services de télécommunications, dans la mesure où des prédateurs extérieurs auraient alors toute liberté de faire la chasse aux acquisitions et aux marchés, tout en restant à l'abri de la concurrence européenne sur leurs propres marchés internes.

Malgré ces préoccupations, Alcatel envisage favorablement le marché unique européen. Après tout, cela a été un facteur déterminant dans la création de la société. Alcatel se veut européenne, même avant 1992. Elle a été constituée par la fusion des activités de télécommunications de la société américaine ITT Corporation avec celles de la Compagnie Générale d'Électricité, société française. Elle est aujourd'hui l'un des principaux fournisseurs mondiaux de systèmes et équipements de télécommunications, et réalise un chiffre d'affaires de 13 milliards de dollars dans 110 pays.

En ce qui concerne l'industrie des télécommunications, je vois trois raisons essentielles de créer une Europe unie et ouverte : tout d'abord, pour assurer un service de haut niveau aux utilisateurs européens des télécommunications, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises.

En second lieu, pour stimuler le développement d'une technologie de pointe et d'une qualité permettant à l'industrie européenne des télécommunications de se réserver une place de choix sur le marché mondial.

Enfin, pour encourager la croissance de toutes les entreprises européennes.

Lorsqu'on examinera au jour le jour les aspects pratiques des différentes politiques à l'échelon européen, ces objectifs devront rester présents à l'esprit de tous.

Tout en poursuivant ces objectifs, il ne faut pas négliger deux points fondamentaux. Tout d'abord, l'avenir de l'industrie européenne des télécommunications dépend de la pénétration globale du marché - ce qui implique la percée égalitaire des frontières tant extérieures qu'intérieures. L'autre point est le fait que le marché mondial des équipements restera globalement stable pendant les cinq à dix prochaines années. Par conséquent, toute diminution de part de marché en Europe qui ne se verrait pas compensée par des gains sur les marchés extra-européens entraînerait l'affaiblissement de la position de l'industrie européenne des télécommunications.

De ce fait, l'instauration d'une politique européenne de télécommunications nécessite l'adoption de plusieurs mesures fermes.

Tout d'abord, on devrait édicter des normes européennes communes afin de créer un véritable marché intérieur de produits et de services pan-européens. Dans le même temps, il conviendrait de viser l'harmonisation des normes au niveau international.

Ensuite, nous devons mettre en place une politique européenne d'acquisition et de fusion qui faciliterait alliances et rapprochements entre les entreprises européennes de télécommunications (il est à noter que l'Eu-

rope possède encore six authentiques technologies de commutation indépendantes, contre deux aux États-Unis et une au Japon). Dans le cadre d'une industrie où la taille de l'entreprise devient de plus en plus déterminante, les deux seules options qui s'offrent aux fournisseurs d'équipements de taille moyenne semble être la perte de leur indépendance par l'association avec la concurrence étrangère, ou bien le développement de partenariats avec une base européenne solide.

Nous devons établir de saines relations de concurrence au sein des fournisseurs européens d'une part, et entre l'industrie européenne des télécommunications et ses concurrents internationaux d'autre part.

Enfin, les administrations des Postes et Télécommunications, les gouvernements européens ainsi que la Commission devraient assurer la promotion à grande échelle de projets pan-européens avancés de recherche et de développement, ainsi que de l'infrastructure de télécommunications afin de stimuler le développement et l'intégration de la technologie et des services européens.

Orienter la recherche vers les applications

La Communauté Européenne doit collaborer avec les PTT, et appuyer activement une politique de recherche et développement à long terme. Si RACE et ESPRIT constituent un bon début, il est nécessaire d'étendre la portée des programmes de recherche et de développement, qui, de purement pré-concurrentiels, devraient devenir plus stratégiques et s'orienter vers les applications.

On comprend facilement l'importance des contrats de recherche et de développement financés par le Ministère américain de la Défense. Récemment, le gouvernement fédéral des États-Unis a accordé un important contrat d'une valeur potentielle de 25 milliards de dollars, dans le but de développer et d'exploiter un système fédéral de télécommunications. Un tel contrat offre aux fournisseurs, ici AT&T et US Sprint, des opportunités exceptionnelles pour développer un savoir-faire décisif sur le marché international.

Américains et Japonais ont reconnu l'importance d'assurer l'avenir de leurs industries et contribuent financièrement à leurs propres programmes. Mais, en dépit de l'ouverture des programmes européens RACE et ESPRIT à des sociétés non-européennes, il demeure impossible pour les sociétés non-américaines et non-japonaises de participer aux projets de recherche subventionnés par les gouvernements américains et japonais.

Ces programmes sont limités aux sociétés nationales, dont la majorité est détenue localement.

Durant deux années, Philips s'est efforcé - sans succès - de participer au programme américain Sematech ! L'Europe a essayé le même refus lorsqu'il s'est agi de participer, au Japon, à d'importants programmes financés par le MITI.

La CEE devrait revoir sa politique actuelle sur les droits de propriété intellectuelle, afin de permettre le développement de programmes orientés vers les applications. Les sociétés européennes devraient se grouper et être autorisées à partager leurs résultats de manière exclusive.

La CEE maintient un excédent commercial dans le domaine des équipements de télécommunications, qui diffère des autres entreprises de haute technologie. Mais elle a récemment accru ses importations d'équipements de télécommunications, qui sont estimées à environ 1,3 milliard d'ECU pour 1987, principalement en raison de l'augmentation de nos déficits commerciaux en télécommunications avec les États-Unis et le Japon, qui atteignent chacun 600 à 700 millions de dollars.

À l'instar d'autres sociétés européennes, Alcatel (comme auparavant CGE et ITT) a essayé pendant des années de vendre au Japon. Mais nous ne pourrions y parvenir tant que persistera au Japon la réticence face à l'achat de produits non-japonais.

Prenons l'exemple de l'opérateur des télécommunications au Japon, NTT. Selon les derniers chiffres publiés, les achats d'équipements non-japonais par NTT ne s'élèvent qu'à 280 millions de dollars, soit environ 2% de l'ensemble des investissements de NTT. De plus, le seul rapport de consultant disponible évalue les approvisionnements étrangers de NTT à 1% à peine de l'ensemble de ses achats.

D'après les chiffres publiés dans la profession, les acquisitions japonaises auprès de fournisseurs européens de télécommunications ne s'élèvent qu'à 22 millions de dollars par an. Les achats d'Alcatel au Japon sont, quant à eux, huit fois supérieurs aux achats européens de NTT.

Aux États-Unis et au Canada, qui pourtant n'ont pas la réputation de pays protectionnistes, on notera quelques contradictions quant à la notion de marché libéral et ouvert.

Il subsiste encore quelques très grands marchés fermés, qui demeurent hors de la portée des fournisseurs européens de par leur structure même. Ainsi, AT&T, dont chacun sait qu'il est le principal opérateur américain de télécommunications, se taille la part du lion de l'oligopole des longues distances aux

États-Unis. AT&T se procure 88 % de ses équipements de télécommunications auprès de sa propre division. AT&T Network Systems, détenue à 100 %.

En outre, son implantation de longue date dans les Regional Bell Operating Companies (RBOC) réglementées confère à AT&T un atout commercial et technique grâce auquel elle détient encore 50 % environ du marché américain de commutation numérique des RBOC.

Le récent contrat conclu avec GTE, autre opérateur de l'oligopole des longues distances, renforce encore la mainmise de AT&T sur le marché américain des équipements de télécommunications. AT&T sera très vraisemblablement le fournisseur exclusif du futur équipement de commutation numérique de GTE.

Bell, le plus grand opérateur canadien, achète 77 % de ses équipements de télécommunications à sa propre filiale, Northern Telecom.

Ces deux grands marchés nord-américains, virtuellement fermés, représentent environ 4 milliards de dollars par an dans le domaine des équipements de réseaux : ce qui est supérieur aux marchés publics des télécommunications en Italie ou en Espagne.

L'ordre de grandeur est comparable à celui du marché français ou britannique.

« De la nécessité d'une approche globale »

Ce rapide aperçu de deux grands marchés, le Japon et l'Amérique du Nord (soit à peu près 50 % du marché mondial des télécommunications) montre que la question du "libre-échange" en matière de télécommunications nécessite une approche globale. Les efforts doivent porter sur la levée des barrières, non seulement gouvernementales, mais aussi commerciales et culturelles. Il faut par ailleurs aborder la question des inadaptations découlant des différences de structures entre les marchés d'Amérique du Nord et d'Europe.

Par exemple, l'Europe subit l'influence des groupes de pression américains afin d'ouvrir son marché de télécommunications dès avant 1993. Néanmoins, il faudra attendre 1998 pour voir l'application sans restrictions de l'accord commercial entre les États-Unis et le Canada en vue de la suppression des barrières commerciales entre ces deux pays.

La création du marché interne en Europe doit être considérée comme un premier pas dans le sens de l'ouverture. L'accord entre les États-Unis et le Canada traduit l'instauration d'un processus similaire en Amérique du Nord.

L'étape suivante devrait être la suppression globale des barrières commerciales dans l'industrie des télécommunications, comme l'a déjà préconisé le GATT.

L'autre élément essentiel à la création d'un marché interne en Europe est l'égalité d'accès aux marchés publics d'approvisionnements. L'objectif à long terme devrait être la réalisation d'une intégration similaire globale, au moyen de négociations réciproques au niveau du GATT. Entre-temps, le projet de directive de la CEE sur les achats de télécommunications a provoqué la question suivante : pouvons-nous garantir que l'ouverture unilatérale des marchés publics d'a-

intégration locale de 80 % semble être nécessaire pour protéger l'Europe des usines "tournevis". Une offre "européenne" peut donc émaner d'une société européenne ou non, sous réserve qu'elle soit conforme à cette définition.

Cette directive indique également que priorité peut être donnée à une offre européenne plutôt qu'à une offre étrangère, à condition que son prix ne dépasse pas celui de l'offre non-européenne de plus de 3 %. Mais dans le cadre des grandes entreprises internationales, il est facile de réajuster un prix de transfert d'une société à l'autre, d'où l'inanité desdits 3%.



chats dans la CEE créera effectivement des opportunités de concurrence pour l'industrie européenne des télécommunications, similaires à ceux déjà proposés aux sociétés japonaises et nord-américaines ?

Le projet de directive de la CEE relatif aux marchés publics d'achats comporte la définition d'une clause de préférence européenne. Son but est de protéger l'Europe contre les opérations "tournevis" susceptibles de bénéficier indûment de la libéralisation à l'échelle de la CEE. Mais la directive entraîne la nécessité de donner une définition précise d'une offre européenne et d'une société européenne.

Pour répondre à cela, la CEE affirme qu'une offre est considérée comme non-européenne si plus de 50 % de son prix est constitué de produits et services importés (pourtant, dans le cas de la fabrication des automobiles, une

Nous aimerions que le seuil d'intégration locale soit de 60 % pour les télécommunications, au lieu des 50 % proposés par la Commission. Si en revanche nous nous en tenions au chiffre magique de 50 %, celui-ci ne devrait pas inclure la portion du prix correspondant à l'intégration locale inévitable, telle que l'installation et la maintenance.

En ce qui concerne l'écart prioritaire de 3 %, pourquoi ne pas adopter tout simplement les chiffres prévus par l'Américan Omnibus Trade Act de 1988, soit 6 % ou 10 % selon les droits et taxes ?

On est encore loin des clauses de priorité locale en vigueur dans les pays asiatiques industrialisés et en voie de développement, où l'écart varie de 10 à 40 %.

Si la définition de ce qui constitue une offre européenne ne suffit pas à garantir que les produits et services européens soient effec-

tivement des produits et services européens, il nous faut chercher une autre définition à cet effet.

Pourquoi ne pas dire : "une offre européenne est une offre faite par une société européenne". Mais vous pouvez consulter tous les documents de la CEE, sans jamais trouver de définition officielle d'une société européenne !

Lorsqu'on l'interroge à ce sujet, la CEE répond qu'une société européenne est tout simplement une société enregistrée en Europe. D'après cette définition, IBM est purement et simplement une société européenne. Plutôt simpliste, non ?

Une fois encore, pourquoi ne pas adopter la même définition que l'American omnibus Trade Act ? Voici ce qu'il déclare : "une société étrangère est une société dont plus de 50 % du capital ou des droits de vote sont détenus par des citoyens étrangers"; dans le cas d'un groupe, "il est étranger s'il est enregistré dans un pays étranger ou si le nombre de personnes nécessaires, à l'obtention d'un quorum est composé de citoyens étrangers".

Si l'Europe adoptait cette définition, IBM conserverait sa nationalité d'origine, c'est à dire américaine.

Quelle que soit la décision européenne, il faut sans aucun doute que les principes et définitions retenus pour l'Europe soient plus faibles ou différents de ceux utilisés par certains de ses plus grands concurrents internationaux.

Y aura-t-il des sociétés européennes de télécommunications en 1993 ? Y a-t-il égalité des règles dans le jeu des prises de contrôle ?

Examinons les faits. Le marché mondial des équipements est très stable et le restera très probablement pendant les cinq à dix années à venir. L'importance des dépenses de R&D dans des segments stables ou en développement nécessite des bases de marché étendues, pour les amortir par un volume de ventes suffisant.

Dans de telles situations, la stratégie clé consiste à augmenter les parts de marché, principalement par la prise de contrôle des concurrents. Alcatel a donné le ton avec la fusion ITT/CGE. Siemens a suivi, d'abord avec l'acquisition des filiales non-américaines de GTE, et maintenant avec l'acquisition partielle de GPT en Grande Bretagne. AT&T a fait de même avec les activités de commutation de Philips en 1983 : elle a ensuite augmenté sa participation de 50 % à 85 %, et est probablement en train de mettre en application le même processus avec Italtel. Toujours aux États-Unis, AT&T a pris le contrôle des activités de commutation de GTE et fait en 1988 des acquisitions dans le

domaine des stations terriennes VSAT et de la gestion de réseau (au prix fort dans les deux cas). Northern Telecom a acquis 27 % de STC en Grande Bretagne.

LM Ericsson a pris le contrôle de CGCT en France et de EB en Norvège. Et les RBOC sont en marche vers l'Europe. Ils ont déjà pris pied dans la place en acquérant des parts dans des activités opérationnelles telles que la radiotéléphonie mobile, la recherche de personne et la télévision câblée.

La Commission doit réviser les critères d'acceptation au sein de sa politique de fusion et d'acquisition. A ce jour, la Commission tient compte de la position de la future société à l'intérieur de la Communauté européenne même, sans prendre en considération la situation du marché mondial. Mais la société européenne doit prendre solidement pied en Europe avant de pouvoir s'attaquer au marché mondial. La Commission ne doit pas brader l'Europe : c'est le marché mondial qui est en jeu, ainsi que notre capacité à rivaliser dans cette Europe.

La restructuration de l'Europe n'est pas encore achevée. AT&T et NTT l'observent de très près et y font des percées. Si elles y parviennent, c'est essentiellement parce que les règles du jeu ne sont pas les mêmes en Europe qu'en Amérique du Nord.

Il faut que les règles du jeu soient les mêmes

AT&T, Bell Canada et Northern Telecom sont légalement protégées contre les rachats étrangers. Les législations indiquent de façon tout à fait explicite que nul investisseur étranger n'est autorisé à détenir plus de 20 % à 25 % d'un opérateur de télécommunications. Ceci remonte en fait à 1934 et avait à l'origine trait à la transmission radio. De nos jours, tout le monde utilise les techniques radio, y compris les micro-ondes. Tout opérateur moderne utilise la radio - et se trouve donc couvert par la législation.

Le revers de la médaille est qu'AT&T et Northern Telecom peuvent aller faire leur shopping sur les marchés européens, sans aucun risque de contre-réaction européenne.

Une fois encore, nous devons demander l'adoption des mêmes réglementations ou législations, et par conséquent empêcher tout investisseur étranger d'acquérir plus de 20 à 25 % des Postes et Télécommunications ou opérateurs européens.

Nous devrions également étendre à tous les opérateurs la sage décision du Juge Green concernant les RBOC. Ce décret indique qu'aucun opérateur jouissant de droits spéciaux n'est autorisé à porter une double cas-

quette et à agir à la fois en tant qu'opérateur et fournisseur d'équipement.

De la même manière, la CEE, dans son livre vert, s'oppose elle aussi à la double casquette, interdisant toutes subventions croisées entre opérateurs et constructeurs. Le principe de réciprocité devrait impliquer des garanties similaires en ce qui concerne les concurrents extra-européens. En d'autres termes, il faudrait demander à nos concurrents de prouver l'absence de subventions croisées entre opérateurs et constructeurs.

L'avenir de l'industrie des télécommunications réside dans le marché mondial. L'Europe doit en faire partie. Aussi les autorités européennes ne doivent-elles pas construire ce que d'autres ont appelé "la Forteresse Europe", mais plutôt assiéger ces trois forteresses que sont le Japon, AT&T et Bell Canada.

L'Europe doit prendre le temps de réfléchir avant d'ouvrir unilatéralement son marché ou de tomber victime d'un excès de libéralisme ou d'une attitude laxiste, en autorisant la pénétration du marché européen sans aucune velléité de réciprocité.

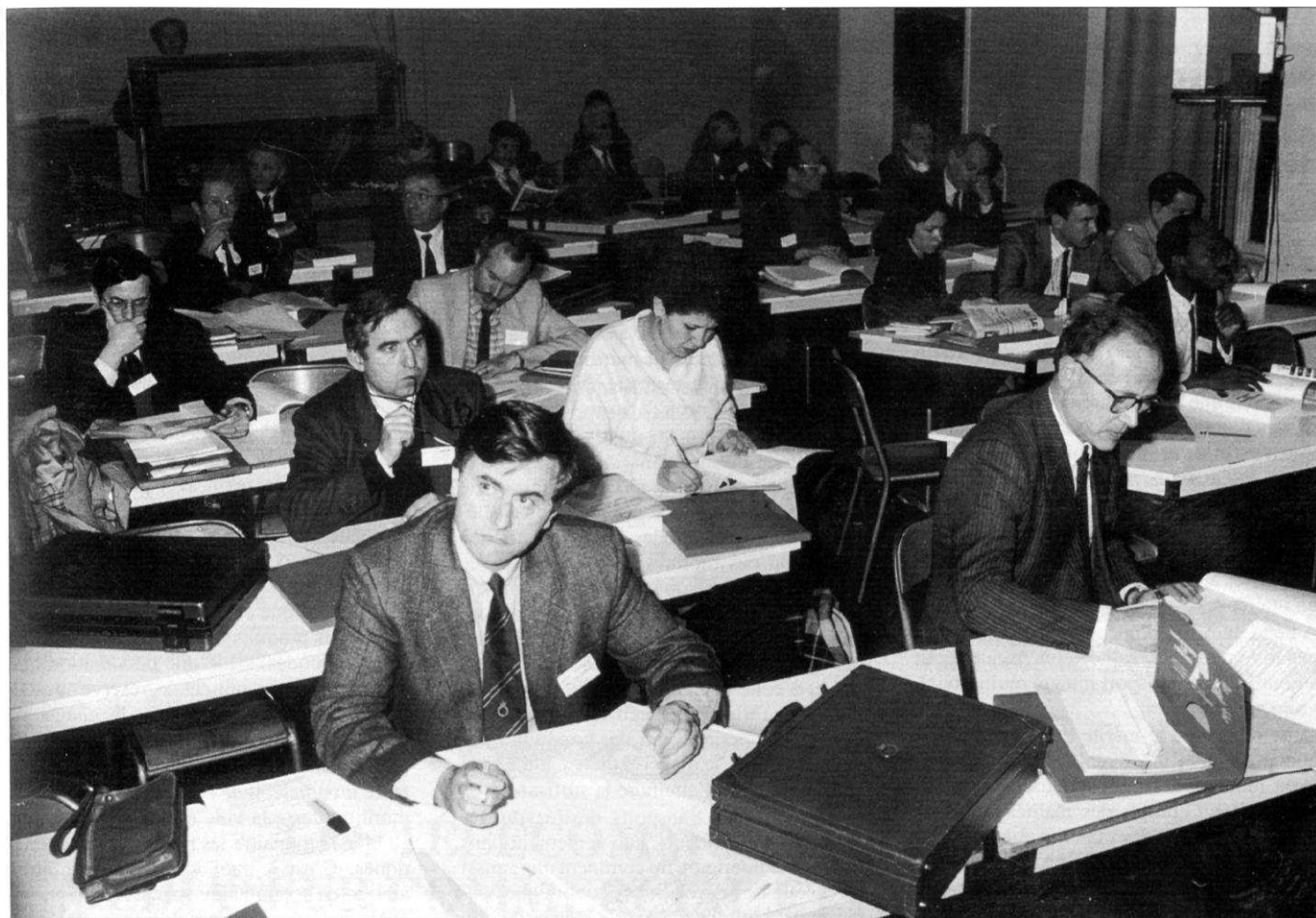
L'ouverture du marché, nous l'encourageons chez Alcatel. Nous sommes convaincus que c'est un objectif qui mérite qu'on s'y attelle. Mais nous préconisons fermement que tous les participants du marché européen bénéficient d'un traitement égal.

L'Europe doit écarter les critiques infondées et demander à bénéficier d'un traitement égal sous tous les angles de la concurrence. Egalité de traitement, cela signifie que tous les marchés doivent être ouverts à tous les concurrents en même temps. Egalité de traitement, cela signifie qu'il faut éviter les subventions croisées en matière de recherche et de développement, comme cela existe aujourd'hui en Amérique du Nord. Egalité de traitement, cela signifie que tous les concurrents doivent jouir de possibilités légales équivalentes pour prendre le contrôle les uns des autres. Egalité de traitement, cela signifie que l'Europe doit adopter des définitions et une législation aussi strictes que celles pratiquées par nos concurrents. Egalité de traitement, cela signifie que l'Europe devrait clarifier la différence entre opérateurs et fournisseurs.

Egalité de traitement : voilà ce pour quoi l'Europe devrait lutter, plutôt que d'exclure les pays étrangers protectionnistes du marché européen (ce qui est la philosophie sous-jacente à l'American Omnibus Trade Act).

Après tout, l'Europe "autonome" n'est pas celle qui a été promise aux Européens par nos gouvernements et la commission de Bruxelles. Or, l'objectif de l'Europe est de créer des conditions telles que l'industrie européenne puisse accéder à un marché mondial libre et égalitaire et s'y montrer concurrentielle. ■

LES ATELIERS



ATELIER 1

LES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

Jean-Claude BERTHOD
 Directeur Général de
DANZAS FRANCE

Les entreprises commissionnaires de transport / transporteurs ne sont pas installées partout (même les plus grandes). Elles ont donc besoin de partenaires à destination. Ce sont des correspondants. Ils ont un rôle technique et souvent commercial.

En Europe, pour différentes raisons, le correspondant tend à devenir exclusif. Il devient

donc plus ou moins dépendant de son partenaire. Il doit s'incorporer dans son réseau et même souvent il est racheté.

Les réseaux deviennent fermés ; c'est-à-dire que les entreprises non membres du « groupe » n'y ont pas accès.

Cette tendance devient de plus en plus forte. Pourquoi et quelles en sont les conséquences sur la structure de la profession ? ■

ATELIER 2

LE TRANSPORT MARITIME INTERCONTINENTAL

Pierre LEONARD
Président
du Conseil Supérieur
de la Marine Marchande

Les thèmes de travail du premier après-midi en atelier de cette rencontre internationale (version 1989) posent d'emblée une question : la répartition par modes de transport, terrestre, maritime, aérien n'est elle pas anachronique ? A l'époque des « intégrateurs », des unités de charge plurimondiales, des trafics de roulage et conteneurisés de porte à porte, des combinaisons air/mer entre l'Europe et l'Extrême Orient, les analyses modales ont elles encore un intérêt ?

A cette question d'aucuns répondent par la négative : la seule réalité économique serait aujourd'hui le transport intégré multimodal, voire amodal.

Cette réponse à le mérite de la simplicité ! elle présente l'inconvénient d'être gravement réductrice. Il faut sérieusement nuancer en tenant compte des réalités commerciales, c'est à dire des marchés considérés et de l'échelle à laquelle on s'y situe.

Sur le marché des transports de personnes, il paraît assuré que le clivage modal garde tout son sens. Cela tient au fait que le passager doté d'une volonté propre, l'exerce généralement à chaque rupture de charge. La constatation est évidente à l'échelle nationale et continentale (pour nous européenne). A l'échelle intercontinentale toutefois, il faut admettre que la distinction entre modes perd une large partie de son sens : tout le marché est occupé par l'aérien.

Sur le marché des transports de marchandises, il existe également des modes dominants différents selon les échelles. A l'échelle nationale le transport terrestre occupe pratiquement tout le terrain. A l'échelle continentale les deux autres modes ont de meilleures positions, même si ils sont souvent asservis au terrestre dans des chaînes de transport dominées par ce dernier. A l'échelle intercontinentale par contre, c'est le maritime qui occupe la plus grande partie du

terrain, les autres modes lui étant largement subordonnés.

Dans ces conditions, une entreprise de transport de marchandises doit déterminer son mode de prédilection en fonction de l'échelle où elle veut situer son activité. Si elle désire exploiter ce marché à l'échelle nationale ou continentale, elle peut se contenter d'une maîtrise du seul mode de transport terrestre. Si elle a des ambitions intercontinentales, elle doit faire porter ses efforts principaux vers le mode maritime, sans pour autant négliger le terrestre (y compris de l'autre côté de l'océan), voire l'aérien pour certains compartiments du marché.

La maîtrise du mode maritime constitue le discriminant d'une entreprise de transport de marchandises qui situe ses ambitions à l'échelle intercontinentale. C'est, en effet, à l'occasion des ruptures de charge entre ce mode et les autres que les risques commerciaux les plus massifs sont susceptibles d'apparaître. C'est donc par sa capacité de nuire que le mode maritime s'impose sur ce marché et à cette échelle. A ce niveau d'ambition, la maîtrise des spécificités des modes terrestres et aériens sont des conditions nécessaires, mais la maîtrise du maritime peut seule permettre d'atteindre la suffisance.

Si l'Europe des transports désire voir ses entreprises s'épanouir, non seulement dans la desserte intérieure du continent mais aussi dans celle de ses relations économiques extérieures s'impose donc la nécessité, du moins pour les plus grandes, d'exceller dans le mode maritime.

Tout cela confirme l'intérêt de l'analyse du

transport maritime intercontinental confiée à cet atelier par les organisateurs du colloque. La nécessité d'un examen attentif est d'autant plus actuelle que ce mode se renouvelle, qu'il s'agisse du transport des marchandises diverses ou des produits en vrac, des transports à la demande ou des lignes régulières. Une transformation quantitative et qualitative de la demande comme de l'offre est en effet à l'œuvre. Or, il importe de ne pas confondre la pérennité de la spécificité d'un mode avec l'intangibilité des modalités de son fonctionnement. Le transport maritime ne perd pas sa spécificité, il la transforme, aussi bien dans la perspective des opérateurs que dans celle des États. Aussi c'est à partir d'une familiarité réelle avec ce mode que nos entreprises développeront la vigilance leur permettant d'anticiper les produits de transport nouveaux qu'il importe de développer avant les autres. Cette exigence est d'autant plus grande que ces innovations sont maintenant des produits à coûts joints avec ceux d'autres modes, selon une pondération qui, à l'échelle intercontinentale, réserve au chaînon maritime, médian dans la chaîne de transport, un poids déterminant.

Si nous voulons doter nos entreprises de la taille mondiale, il ne faut pas s'y tromper, le maritime reste la voie obligée. Il faut donc en bien reconnaître les nouvelles caractéristiques. C'est à quoi va s'appliquer notre atelier en examinant, successivement, les évolutions récentes de la demande, de l'offre et des cadres juridiques et commerciaux de ce marché, déjà largement unifié à l'échelle planétaire. ■



ATELIER 3

LE TRANSPORT AÉRIEN

**LE THI MAI Adjoint au
Directeur Délégué chargé
des affaires multilatérales
AIR FRANCE**

L'atelier consacré au transport aérien a analysé des développements intervenus en Europe ces dernières années et a examiné l'évolution future de la politique communautaire.

Il a été constaté, à cette occasion, que la démarche de la Commission européenne n'est pas un "remake" de la déréglementation américaine, mais la recherche d'un équilibre entre libéralisation, concurrence et coopération intercompagnies. En effet, en même temps qu'avance la libéralisation, sont proposées et adoptées des mesures d'harmonisation qui permettront la constitution d'un véritable marché commun aérien dans un cadre réglementaire assoupli.

Dans cette période de grande mutation les

États Membres jouent un rôle essentiel dans la définition de la politique européenne qui implique tout à la fois rapprochement des législations, adoption de règles communes, établissement de mécanismes de contrôle, transfert de certaines compétences à Bruxelles, sans pour autant renoncer à leur souveraineté fondamentale.

L'Atelier a mis l'accent sur trois aspects essentiels de cette politique qui doit mener au grand marché intérieur de 1993.

- La concurrence dont l'application et le contrôle relèvent plus de la responsabilité de la Commission que de celle des États. A cet égard, l'Atelier a souligné que la concurrence n'est pas une fin en soi mais un moyen pour favoriser le développement de ce secteur, et qu'il convient d'éviter une application étroite et bureaucratique des règles du Traité en la matière.
- La congestion des voies aériennes et des infrastructures aéroportuaires qui occasionne de graves pertes financières tant pour les usagers, les compagnies que les

exploitants des aéroports. Une action communautaire est plus que nécessaire, mais ceci suppose que les États renoncent à une partie de leur souveraineté dans un domaine considéré comme essentiel.

- La politique extérieure qui constitue le corollaire indispensable à toute libéralisation du Marché à l'intérieur de la Communauté. Europe partenaire ou Europe forteresse ? A cet égard, l'exemple de la Suisse est particulièrement significatif, car ce pays européen souhaite participer à la politique aérienne sans toutefois pouvoir assumer les obligations qui incombent aux Membres de la Communauté.

L'Atelier a permis de faire utilement le point, au moment même où le Conseil des Ministres de la CEE se prononce sur les orientations à donner à la seconde phase de la libéralisation aérienne.

Les actions déjà entreprises, les projets en cours de discussion permettent d'envisager l'avenir avec confiance et ambition. ■

ATELIER 4

LES TÉLÉCOMMUNICATIONS : MÉDIATEUR COMMERCIAL ET NOUVEL ESPACE DE PARTENARIAT

**Georges GIRAUBIT
Vice Président Planification
Stratégique
Ste Internationale de
Télécommunications
Aéronautique**

Le développement, la diversification et le déploiement des services de télécommunications vont contribuer de façon décisive à l'émergence d'un nouvel

environnement commercial (« la place du marché » électronique) au sein duquel les télécommunications joueront un rôle déterminant en tant que médiateur des échanges commerciaux.

Comment éviter que les technologies de l'information ne bousillent le marché au bénéfice de certains ou ne divisent le marché en secteurs protégés par l'intermédiaire de normes de communication sectorielles ? Quelles nouvelles règles du jeu doivent être définies afin d'éviter les abus de position dominante et les obstacles au développement d'un marché élargi et équitable ?

En parallèle à leur rôle de médiateur, les

télécommunications sont amenées à susciter des pôles de coopération dans un nouvel espace de partenariat associant fournisseurs de services de base, producteurs de valeur ajoutée et secteurs industriels utilisateurs.

De nouvelles relations entre partenaires sont envisagées, substituant à la relation traditionnelle client-fournisseur une relation d'association entre les différents acteurs. Quel impact sur les structures, quelles nouvelles orientations stratégiques, et quelle nouvelle dialectique partenariat-concurrence sont susceptibles de résulter de cette évolution ? ■

ATELIER 5

LES INFRASTRUCTURES DE L'EUROPE

Georges DOBIAS,
ICPC 61.
Directeur de l'Institut
National de
la Recherche sur les
transports et leur Sécurité

Bien que le traité de Rome ait prévu une politique commune des transports, celle-ci n'a pas eu le développement imaginable par les fondateurs de la Communauté. Cette situation est encore plus évidente dans le domaine des infrastructures si les moyens budgétaires de la Communauté sont très faibles vis-à-vis des moyens des pays-membres qui n'ont pas accepté de limiter leur souveraineté dans cette matière et ont continué à traiter sur un plan bilatéral.

Quelques faits nouveaux viennent bousculer cet état de fait :

- tout d'abord la reprise de l'activité économique a accru la demande de mobilité des personnes et des biens, notamment pour les liaisons entre pays-membres ;
- la communauté des chemins de fer européens a élaboré un plan ambitieux à l'échelle européenne, d'un montant de 90 milliards d'écus ;
- les embouteillages des principales routes aériennes et des grands aéroports dégradent la régularité des transports aériens ;
- le développement des techniques d'informations routières dépasse les frontières de chaque pays-membre de la CEE ;
- enfin, le développement des réseaux à valeur ajoutée des télécommunications nécessite une coopération accrue des opérateurs publics et privés pour permettre une offre européenne de qualité.

En 1988, la Table Ronde des industriels européens a publié une étude relative au « besoin d'une rénovation des infrastructures de transports en Europe », proposant la création d'un Institut Européen des Infrastructures, chargé de contribuer à la planification, au développement et à l'exportation des infrastructures. La table ronde plaide également pour une participation plus importante du secteur privé au financement des infrastruc-

tures de transport, analogue à celle des infrastructures de télécommunications.

La Commission des Communautés Européennes vient d'annoncer diverses initiatives notamment pour le développement d'un réseau européen des chemins de fer à grande vitesse et souhaite dépasser son rôle actuel de financement des chaînons manquants d'infrastructure. La commission, a également été chargée de négocier avec la

ports des Pays-Bas, enfin d'aborder le développement des infrastructures de télécommunications pour l'Europe de 1993 avec M. RUPP représentant de la Bundes Post.

Le débat, animé par G. DOBIAS, Directeur Général de l'INRETS, s'efforcera de dégager quelques idées nouvelles relatives aux objectifs et moyens d'une politique commune des infrastructures destinée à do-



Suisse et l'Autriche la question de nouvelles infrastructures de transit permettant d'améliorer les liaisons entre les pays-membres. L'Atelier « Infrastructure » des Rencontres Internationales organisé par l'ENPC les 7 et 8 décembre 1989 a pour objet de préciser la politique de la Communauté avec D. Vincent, Directeur à la DG VII de la Communauté, d'analyser avec M. RIZZOTI, Président de la Commission Prospective de l'Union Internationale des chemins de fer, les objectifs et les conditions de réalisation d'un réseau européen de chemin de fer à grande vitesse, de réfléchir avec O. MORELLET, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de recherche à l'INRETS, aux outils de précision à l'échelle européenne, d'envisager les questions de financement mixte public et privé des infrastructures et le péage routier avec MM M. DELEAU de la Banque Européenne d'Investissement et A. RUHL, Directeur au Ministère des Trans-

ter l'Europe d'un réseau d'infrastructures tous modes, plus homogène et adéquat pour faire face à l'accroissement des mobilités de personnes et de biens.

Quelles peuvent être les responsabilités respectives de la CEE et des États en matière de prévision, planification, normalisations techniques, financement de la construction, règles pour le financement de l'entretien et de l'exploitation.

Les responsabilités doivent-elles porter sur les seuls chaînons manquants ou bien davantage sur une conception unifiée des infrastructures ? Les chemins de fer (gabarit-type d'électrification-type de signalisation), les autoroutes et routes internationales (information routière-signalisation) montrent que les sujets communs ne manquent pas.

Y a-t-il place pour un réseau européen fédéral d'infrastructures stratégiques définies et planifiées au niveau de la CEE ? ■

ATELIER 7

OFFRE DE RÉSEAU OUVERT

Alain VALLEE
Chef du groupement
Prospective Industrielle et
Internationale,
Service de la Prospective
et des Etudes Economiques
FRANCE TELECOM

Le concept d'offre de réseau ouvert est né, pour le secteur des télécommunications, dans la tourmente réglementaire des années 80. Comment régir les conditions d'accès et d'utilisation des infrastructures de télécommunications par les utilisateurs finals ou des prestataires de services intermédiaires ?

Cette question pour le secteur des télécommunications est d'une actualité toute

particulière : débat sur le monopole et la concurrence, débat sur le rôle et la place du secteur public, évolution vers une économie des services... Sans doute, ce concept est pertinent dans l'ensemble des secteurs où se discutent dialectiques infrastructures/services, public/privé, monopole/concurrence...

Les exploitants des réseaux de télécommunication doivent relever plusieurs défis : celui de la diversification explosive des services de télécommunication, celui de la délivrance incontournable d'un service de bout en bout, celui de l'interfonctionnement des systèmes connectés; celui de la disponibilité de l'accès au réseau...

La question de l'interconnexion des systèmes informatiques a déjà fait l'objet d'analyses qui s'imposent aujourd'hui comme un modèle à travers lequel il est possible de

comprendre à quelles conditions l'ouverture des systèmes et leur interfonctionnement peuvent (et doivent) aller de pair.

En même temps, les utilisateurs doivent pouvoir profiter pleinement des nouvelles conditions d'utilisation des réseaux à l'échelle communautaire. Cette dimension communautaire ne peut pas être dissociée de l'évolution des réseaux de télécommunication - mais aussi des réseaux de transport de toute nature - comme infrastructure de l'économie des services en émergence.

L'offre de réseau ouvert de télécommunication pose le principe de l'harmonisation de la Communauté Européenne des interfaces techniques, des conditions d'offre et d'utilisation et des principes tarifaires. Cette harmonisation doit être conçue comme une base d'expansion de l'offre concurrentielle des services avancés de télécommunication. ■

ATELIER 8

L'ORGANISATION DU GRAND MARCHÉ

Jacques TRORIAL
Président du Port
Autonome de Paris
Président de l'AFT

L'Atelier 8 est consacré à quelques aspects de l'organisation du grand marché. Sous la présidence de Jacques TRORIAL : Président du Port Autonome de Paris et de l'A.F.T. il est ouvert par une étude de Pierre BONASSIES sur les politiques communautaires de concurrence. Celui-ci présente les diverses politiques des Etats en ce qui concerne les monopoles et insiste sur la conception concurrence-moyen qui est celle du Marché Commun. Les politiques communautaires de la concurrence sont à la fois très larges puisqu'elles s'appliquent aussi bien aux entreprises publiques et privées qu'aux Etats, mais très nuancées, tenant compte des impératifs d'intérêt général et d'aspects particuliers à certains secteurs comme le transport maritime.



Madame ODIER présente l'État actuel des nouvelles structures des entreprises maritimes dans l'organisation du Marché Commun. Le Marché n'a donné naissance qu'à une nouvelle structure, le groupement européen d'intérêt économique. De façon générale les entreprises se sont coulées dans les structures classiques de chaque Etat.

Monsieur QUINET présente les réglementations nécessaires au bon fonctionnement du marché à partir d'une analyse des caractéristiques propres au service de transport et des

modes d'intervention passés. Il met en relief les risques présentés par la dérèglementation.

Le Président TRORIAL conclut sur le choix fondamental entre une Europe ouverte ou offerte. Hors le domaine maritime ou la Communauté a une politique propre, les relations avec les États tiers sont essentiellement du champ de compétence des États. Il conclut sur un bilan de la situation actuelle et montre les hésitations de la communauté entre le laxisme et la négociation restrictive. ■

ATELIER 9

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS ET
SYSTÈMES D'INFORMATION
Yvon CHICH
Directeur de Recherche à
L'INRETS

On assiste dans beaucoup de pays européens à une forte croissance de transports de personnes et de marchandises qui affecte la plupart des modes.

Cette croissance manifeste la reprise et la revitalisation de l'économie mais aussi traduit les multiples phénomènes générés par la perspective de l'unification progressive et du grand marché de 1993.

Cette croissance pose de difficiles problèmes de développement des infrastructures et moyens de transports mais aussi des problèmes d'organisation et de gestion des circulations.

D'autant que les problèmes de capacité doivent être placés dans la perspective des exigences de fiabilité et de sécurité dont l'importance va croissant.

Les différents modes se différencient fortement sous l'angle de la fiabilité et de la

sécurité ; ils doivent tous rechercher les conditions d'une amélioration de la capacité, de la performance, de la fiabilité et de la sécurité.

C'est pourquoi compte tenu du développement progressif des nouvelles technologies, par exemple dans le domaine de l'information et de sa gestion, il convient d'identifier les facteurs susceptibles d'influencer, positivement ou négativement, la sécurité du transport.

L'Atelier « Sécurité des Transports et systèmes d'information » procèdera donc à une comparaison des différents modes (transport maritime, transport aérien, transport ferré, transport routier de marchandises, transport de matières dangereuses, circulation routière...)

Ce panorama comparatif permettra de tenter de répondre à quelques questions :

- A quels développements des technologies de communication et d'information peut-on s'attendre dans le domaine des applications au transport ?
- Ces applications peuvent-elles modifier sensiblement les modalités de gestion et de planification des opérations de transport ? Y aura-t-il modification de la divi-

sion du travail ? Croissance des tâches de gestion ? Développement des mécanismes de régulation, notamment dans le domaine routier ?

- Ces évaluations potentielles sont-elles susceptibles de modifier d'une manière significative le niveau de sécurité offert ? En fonction de quels processus et de quels mécanismes ?
- La double dynamique de l'unification européenne d'une part, du développement des technologies de l'information d'autre part, conduit-elle directement à des progrès de la sécurité ? Faut-il au contraire craindre des phénomènes de conflits sur la base d'une augmentation des hétérogénéités des situations et moyens des acteurs du transport ? Plus généralement, cette double dynamique recèle-t-elle des risques de dégradation de la sécurité du transport ?
- Les technologies de la communication et de l'information sont-elles susceptibles de rapprocher et d'homogénéiser les conditions d'exploitation, et finalement les niveaux de sécurité des différents modes de transport ?

L'amphithéâtre Caquot était totalement bondé ce vendredi soir 8 décembre 1989, par les nombreux congressistes et personnalités venus assister à la Table Ronde animée par Alain Faujas, journaliste bien connu du Monde, et regroupant MM. Benard, Cyna, Eelsen, Fève, Giraudet et Ghigonis.

TABLE RONDE



Les retransmissions vidéo dans le hall de l'ENPC permettaient à tous ceux qui n'avaient pas pu prendre place dans l'amphithéâtre de suivre les débats.

Une des raisons de l'indiscutable succès du colloque a tenu à ce que les Transports et Communications représentent un élément majeur de la vie des peuples, des pays et des personnes.

M. Faujas fit d'abord un exposé liminaire, soulignant que les différents moyens de transports : air, chemin de fer, route... sont au centre des échanges humains, et par là-même à la base du renforcement des liaisons qui

assureront la cohésion d'une communauté européenne, d'abord économique, puis sociale, cohésion qui elle-même ne peut qu'inciter aux déplacements.

M. Faujas lança ensuite les débats en demandant si les principales entreprises françaises, publiques et privées, concernées par cette intensification des communications se préparaient à relever le défi et à rencontrer dans des conditions optimales leurs homologues européennes.

M. Faujas passa d'abord la parole à M. Benard, président d'Eurotunnel. Rappelons qu'à ce moment, la presse se faisait large-

par
Jacques GOUNON,
IPC 77.

ment l'écho du différend grave existant entre Eurotunnel et Transmanche, c'est-à-dire entre investisseurs et constructeurs.

M. Benard, après avoir retracé l'historique de la situation, et en expliquant les difficultés rencontrées, profita de cet événement pour souligner les formidables enjeux que représente le tunnel sous la Manche. Après une démonstration extrêmement claire et nette, il conclut que les groupements Eurotunnel ou Transmanche étaient finalement condamnés à s'entendre pour le bien de tous, notamment parce que le tunnel sous la Manche est une des conséquences, (ou peut-être une des origines ?) de l'essor irréversible des communications entre l'Angleterre et l'Europe. L'actualité récente a montré depuis le bien fondé de cette analyse.

Henri Cyna, avec sa verve habituelle, confirma implicitement ce qui venait d'être dit en exposant les grandes données de l'évolution de la circulation routière et autoroutière en Europe. Il cita les chiffres suivants, qui parlent d'eux-même :

- Coût de la congestion en Europe : 500 milliards d'ECU/an.
- Coût des accidents de circulation : 50 milliards d'ECU/an.
- Coût des atteintes à l'environnement : 5 milliards d'ECU/an.

Sans aller jusqu'au débat sur la validité des extrapolations, remise en cause avec une pointe d'humour par M. Giraudet, force est de constater que la route et l'autoroute ont un avenir extraordinairement ouvert dans la bataille des communications qui va s'intensifier en Europe.

M. Cyna, interrogé par M. Faujas sur sa présence dans un certain nombre de projets comme LASER ou certaines réalisations aux États-Unis, confirma que les sociétés françaises étaient très bien placées dans cette compétition. Les autoroutes à péage et leur expansion potentielle sont donc parfaitement légitimes.

Prenant ensuite la parole, M. Eelsen indiqua que Air Inter, de son côté, se préparait à voir disparaître le quasi monopole détenu par sa compagnie à l'intérieur de la France. Rappelons également que la prise de contrôle d'Air Inter via UTA par Air France n'avait pas encore été annoncée au moment de la table ronde.

Il faudrait peut-être demander à M. Eelsen aujourd'hui si cette situation le conduirait à modifier son exposé d'alors. Mais les perspectives évoquées par M. Eelsen lors de la table ronde avaient une logique politique telle que vraisemblablement, il n'en serait rien. En effet, M. Eelsen affirmait que l'ouverture du marché européen n'était pas un danger, et que c'était au contraire un atout



pour le développement de l'économie et des transports.

M. Eelsen a toujours fait en sorte que Air Inter puisse se préparer par sa compétitivité à affronter des combats de taille européenne. Et c'était dans ce but qu'il recherchait une modification de ses statuts pour pouvoir voler en Europe. Air Inter est, d'après lui, particulièrement bien placé pour résister en France à la concurrence européenne, et par conséquent, pour être également présent partout en Europe, grâce à des solutions innovantes : citons par exemple la tarification, ou dans un autre domaine, les systèmes d'atterrissage tout temps.

M. Faujas demanda alors à M. Feve si la SNCF était aussi bien armée qu'Air Inter pour cette concurrence. M. Feve fit observer que la conjoncture était florissante pour la SNCF, son point fort étant bien sûr le transport des voyageurs avec le TGV notamment, tout en reconnaissant aujourd'hui un point faible : le fret de marchandises.

Il souligna que le contrat de plan conclu entre l'État et la SNCF a permis de déboucher sur un projet d'entreprise.

En ce qui concerne le transport des voyageurs, l'axe stratégique est la grande vitesse, servie par un outil performant : le TGV.

De plus, la SNCF et American Airlines travaillent pour mettre en place un système de gestion commerciale des trains, opérationnel dans deux ans qui se situera au premier rang mondial. M. Feve constata que 100 millions d'européens habitent dans le quadrilatère Paris-Londres-Cologne-Amsterdam, et qu'ils sont donc à moins de trois heures les uns des autres par le TGV, c'est-à-dire que leurs déplacements représentent 80 à 90 % du marché trains + avions. Le mardi précé-

dant la Table Ronde, le schéma européen des TGV avait été examiné à Bruxelles et un maillon supplémentaire avait été décidé dans ce quadrilatère.

Pour le fret, la situation est évidemment beaucoup plus difficile, la SNCF devant logiquement faire la preuve de sa supériorité par rapport aux autres modes de transport sur les très longues distances.

Cependant, M. Feve indiqua que pour atteindre des résultats positifs, les chemins de fer devaient s'adapter aux marchés et favoriser la coopération entre réseaux européens, en organisant leur offre autour de trois produits :

- le train entier, de rentabilité satisfaisante ;
- le wagon isolé, où des progrès restent à faire pour concurrencer les camions ;
- et enfin, les transports combinés, qui sont un exemple de coopération rail-route fructueux, dans le cadre d'un schéma européen, là également en cours d'examen.

M. Faujas demanda alors quelle était la position de la SNCF par rapport aux lignes régionales. M. Feve reconnut que le conventionnement qui avait permis de maintenir des lignes d'omnibus déficitaires, ne s'adaptait pas encore aux lignes dépassant le cadre régional, mais qu'une rencontre des intérêts de la SNCF et des intérêts régionaux restait possible.

M. Ghigonis, délégué général de la Fédération Nationale des Transports Routiers intervint ensuite, et commença par réagir vis-à-vis de la décision prise le mardi précédant la Table Ronde par les ministres des transports européens, d'autoriser le cabotage dans les pays nationaux.

Il faut savoir que 70 % des marchandises sont aujourd'hui acheminées par la route. La conjoncture est donc bonne : l'Europe des transports a été en partie faite par les transporteurs routiers depuis que se sont assouplis les contingents nationaux.

La France et l'Allemagne occupent indiscutablement une position de transit, mais aucune harmonisation des règles n'a réussi à être établie au niveau du cabotage. La France risque, d'après M. Ghigonis de souffrir de cette concurrence, par rapport à d'autres pays qui sauront s'en préserver. Certes, les entreprises moyennes de transport les plus dynamiques ont commencé à se préparer au cabotage par des accords de participation, ou des accords de rechargement avec la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, et dans une moindre mesure, avec l'Espagne et les Pays-Bas. Les conditions de compétitivité pour ces entreprises sont plus favorables, mais cela ne peut faire disparaître la très vive inquiétude de tous ceux qui ne peuvent pas structurellement s'intégrer à ces mécanismes.



En ce qui concerne le transit des voyageurs sur les grandes distances, les transporteurs routiers sont aujourd'hui soumis aux restrictions émanant de la SNCF, qui s'expriment souvent par un veto catégorique. Même si la situation sur le plan français devait évoluer, M. Ghigonis pense qu'au niveau de l'Europe, la Commission européenne ne s'est jamais penchée sur le sujet. Certains accords pour des lignes internationales transfrontières ont quand même été signés ponctuellement mais en fait, aucun plan d'ensemble n'a été fixé. C'est donc là un vrai problème d'adaptation des PME à la dimension européenne, qui montre bien toute la complexité du dossier des transports.

Le président Giraudet eut le redoutable honneur de conclure tout à la fois la Table Ronde et les deux jours de colloque. Il le fit avec le brio et l'aisance que tout le monde lui connaît.

Après avoir remercié les différents orateurs qui s'étaient succédé à la tribune, et après avoir constaté avec satisfaction l'importance des échanges, le nombre élevé de congressistes, et surtout parmi eux la présence de nombreuses personnalités étrangères, M. Giraudet a mis l'accent sur le fait que les transports et les communications devenaient de plus en plus rapides et généralisés, et que cela conduisait inéluctablement à une unification culturelle du monde.

Les transports, d'après lui, déjouent les censures qui isolent les peuples et représentent donc le ferment de la liberté. (Là encore soulignons que les événements de novembre et décembre 1989 dans les pays de l'Est ont apporté avec quelques jours de décalage, une remarquable réponse à l'affirmation prophétique du président Giraudet).

Toutefois, des limites apparaissent cependant : les encombrements routiers ou aériens d'une part, la compétitivité et la concurrence d'autre part.

Il faut, d'après M. Giraudet, que les transports et la communication aient un caractère intermodal marqué, même si la conséquence serait alors d'éliminer les plus faibles c'est-à-dire ceux qui n'ont pas su s'adapter.

Les Commissions européennes doivent jouer un rôle essentiel, notamment dans le cadre de l'harmonisation technique, et en particulier au niveau de la normalisation, dont on sait qu'il s'agit parfois d'un protectionnisme déguisé.

M. Giraudet appela en conclusion à une po-

sition harmonisée de la Communauté européenne face aux concurrences extrêmes, et résuma sa pensée en paraphrasant Mr Churchill : « L'Europe est la pire des solutions, à l'exception de toutes les autres... ».

NDLR : Il était bien sûr impossible de rendre compte dans ce court texte de la richesse des échanges de la Table Ronde animée par M. Faujas, mais comme nous l'avons signalé à deux ou trois reprises, la rapidité avec laquelle l'environnement politique, géographique et technique des transports et communications s'est modifié en Europe depuis ce 8 décembre, montre bien que le sujet choisi par l'Association des Anciens Élèves de l'École des Ponts et Chaussées et l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées était un vrai sujet, un sujet d'actualité.

C'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle d'une part, beaucoup d'entre nous demandent que de telles manifestations aient lieu plus souvent, et que, d'autre part, notre revue aborde à intervalles réguliers dans ses colonnes, l'évolution des transports et des communications en Europe.

Adressons donc, avec nos félicitations, nos plus sincères remerciements aux organisateurs du colloque.

J.G.

Souvenons-nous de Jean Demarquay (1958)

Jean Demarquay (1958) est décédé brutalement au mois de mai 1989.

Après sept années passées à GTM où il a travaillé notamment sous les ordres de Jean Courbon, il a conçu de nombreux grands ouvrages aussi bien en béton armé qu'en béton précontraint et en ossature mixte, puis développé des programmes de calcul et de dessin automatique très élaborés, tant dans le domaine des grands ouvrages d'art et des bâtiments que dans le domaine autoroutier.

Pendant plus de vingt ans passés à la SETEC, il a assisté l'Administration des Ponts et Chaussées du Grand Duché de Luxembourg dans la conception et la réalisation de son réseau autoroutier, échangeurs et ouvrages d'art inclus : autoroute Luxembourg-Esch, boulevard de contournement de la ville de Luxembourg, autoroute Luxembourg-Thionville, liaison Bettembourg-Sarre, voie rapide de Differdange, etc. Son dernier travail a été l'étude d'exécution de l'ouvrage monumental dénommé « tunnel du Saint-Esprit » à Luxembourg.

Il a participé, en assistance à SOTUE-TEC à Tunis, à la conception du réseau autoroutier de Tunisie et des ouvrages y afférents, ainsi que des ouvrages du réseau de transport en site propre de Tunis. Il a étudié le pont basculant de Bizerte, dont la portée de 95 m en fait le plus grand pont basculant du monde, puis dirigé le contrôle des travaux.

Parmi les ouvrages d'art qui sont passés entre ses mains, citons : le viaduc d'accès au pont sur le Tage à Lisbonne, le pont de Gien sur la Loire, le pont de Bousse sur la Moselle, les viaducs de la Mamer, du Senningerbaach, de la vallée de Ditzgesbaach et de la Syr à Luxembourg, le pont de Briare (7 travées) pour l'EDF et le viaduc de Beau-regard (7 travées).

Jean Demarquay était à la fois un réalisateur, n'oubliant ni l'idée directrice, ni le détail d'exécution, et un infatigable formateur. Cet hommage, où l'admiration se mêle à une grande émotion, de ses anciens collaborateurs est destiné à sa mère, à sa fille Valérie et à ses proches.

Denis WALCH, Promo 58.

Allocution de clôture

RENCONTRES INTERNATIONALES DE L'ÉCOLE DES PONTS



M. Pierre GIRAUDET,
IGPC 55.
Président du Conseil de
Perfectionnement de
L'ENPC
Président d'Honneur
d'Air France

Grâce à la rencontre internationale organisée par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, ainsi que par l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole et celle des Ingénieurs du Corps des Ponts, nous venons de passer deux journées de réflexion exceptionnellement riches sur « L'Europe des transports et des communications ».

Nos débats ont porté sur un domaine qui demeure essentiel : L'évolution des transports et des communications constitue, en effet, plus que jamais, un élément majeur de la vie des peuples et de leur évolution économique.

Les transports entre continents, qui se comptaient en mois, se sont prodigieusement accélérés : depuis le milieu du XIX^e siècle ils



Dans le domaine des transports, la Communauté européenne peut jouer un rôle de coordination essentiel, tant au niveau de la normalisation, de la mise en place de structures, que de la stratégie à adopter face aux compétitions externes.

s'évaluaient en jours ; ils se mesurent aujourd'hui en heures.

Les transports à courte et moyenne distances, qui étaient difficiles et rares, constituent maintenant la vie quotidienne de l'ensemble des populations.

La communication des informations, autrefois lente, incomplète et aléatoire, est maintenant instantanée. Comment ne pas voir, en outre, qu'elle amorce une unification culturelle du monde et déjoue les censures qui isolaient certains peuples. A ce titre, elle constitue un ferment de liberté : nous venons d'en avoir de nouvelles preuves.

Le chemin de fer, l'Automobile, la navigation maritime et fluviale, l'Aéronautique, le téléphone, la radio, la télévision, l'informatique ont changé notre vie : prochainement, par exemple, le tunnel sous la Manche rapprochera de manière décisive la Grande Bretagne de l'Europe continentale.

Mais, si puissants soient-ils, ces moyens sont porteurs de contradictions graves et trouvent souvent leurs limites :

- L'encombrement des villes ou de l'espace aérien auxquels il n'est pas évident de remédier ;
- la concurrence du rail et de la route qui est à la recherche d'un difficile équilibre ;
- l'impitoyable compétition entre transporteurs maritimes qui a changé en trente ans toutes les données du problème ;
- le caractère intermodal des transports et des communications qui s'affirme de plus en plus, mais qui, en même temps, marginalise des secteurs d'activités pourtant performants ;
- enfin les nécessités du service public et

l'intérêt général, qui ne sont pas toujours compatibles avec le jeu des impitoyables lois du marché et de la concurrence sans frein.

Face à de tels problèmes, parmi bien d'autres, l'Europe apparaît comme indispensable : Dans tous ces domaines, en effet, la communauté peut jouer un rôle de coordination essentiel. Elle commence d'ailleurs à le remplir dans bien des directions :

- harmonisation technique et normalisation ;
- mise en place de structures juridiques communes ;



- ouverture interne de l'EUROPE à la concurrence modale et intermodale ;
- stratégie de la Communauté face aux compétitions externes ;
- mise en place des structures indispensables aux transports et, dans le même temps, développement des organismes de communications et des réseaux informatiques de plus en plus performants qui seront indispensables à l'Europe de demain.

Tout ceci a été examiné et discuté dans ces deux journées extrêmement denses en informations et en orientations stratégiques. Et si ces réunions étaient si riches c'est que l'examen global et simultané de l'évolution des différents modes de transport et de communication fait apparaître à la fois l'évidence du caractère de plus en plus intermodal de ces activités et de la nécessité d'une organisation européenne coordonnée.

Malgré les difficultés et les obstacles auxquels son développement se heurte, la coopération européenne apparaît donc une nécessité vitale du monde futur.

Pour terminer, je voudrais renouveler mes remerciements chaleureux à tous ceux qui sont à l'origine de notre rencontre et qui en ont fait un succès :

- à l'École Nationale des Ponts et Chaussées et aux deux associations qui ont organisé ce colloque ;
- aux éminentes personnalités qui ont bien voulu nous apporter leur temps et leur inestimable compétence ;
- à tous les participants étrangers et français qui ont animé et enrichi notre débat. ■

RÉF. 11750 : INGÉNIEUR INFORMATICIEN. PARIS. Intégré au sein d'une équipe d'ingénieurs informaticiens de la Direction Informatique dans des équipes de développement (projets liés à de nouveaux produits ou à l'informatisation des filiales européennes. Ingénieur débutant, potentiel d'évolution, qualités d'écoute et de communication. Recrutement pépinière dans un environnement IBM de pointe. UFC Locabail, filiale de la Compagnie Bancaire, spécialisée dans le financement d'équipement d'entreprises (PME, PMI, prof. libérales) 1050 personnes, 61 agences commerciales, 7 filiales en Europe, 13,6 MMF de financements en 1988. Adresser lettre et CV à Mme PLANTUREUX, GEP-Compagnie Bancaire, 5, avenue Kléber, 75116 PARIS.

RÉF. 11987 : INGÉNIEUR COMMERCIAL. PARIS/PROVINCE. Mène des négociations à haut niveau avec en outre des contacts avec les usines d'émulsion de bitumes ESSO où son rôle est déterminant dans le domaine des conditions d'applications des produits et des conseils à la clientèle. Ingénieur avec un bon contact et un sens de la communication, une bonne connaissance de l'anglais. Homme de terrain complet ayant le goût de la vente et de la technique. ESSO, société du groupe EXXON. Adresser lettre et CV à Mme BUSSAC, Esso SAF, Cedex 2, 92093 PARIS LA DÉFENSE.

RÉF. 12007 : INGÉNIEUR. BANLIEUE. Participe au sein d'une équipe polyvalente : études de faisabilité et élaboration d'avants-projets technico-économiques de réservoirs souterrains, études théoriques de mécanique des fluides en milieu poreux et mise au point de modèles mathématiques de simulation en incluant l'expérience de l'exploitation des ouvrages. Ingénieur débutant avec de bonnes notions d'informatique (programmation), une aptitude certaine au travail en équipe, une bonne maîtrise de la langue anglaise. Le département « Réservoirs souterrains » du GAZ DE FRANCE recherche pour son service « Service Études et Ingénierie ». Adresser lettre et CV à M. FASARINO, Gaz de France, 361, Avenue du Président-Wilson, BP 33, 93211 LA PLAINE-SAINT-DENIS.

RÉF. 11891 : RESPONSABLE DE DIVISION. PROVINCE SUD. 600 KF.

Prise en charge du développement des activités dans le sud : montage technique, financier, juridique et commercial d'opérations. Ingénieur confirmé dans la fonction, implanté dans le sud, forte personnalité. Adresser lettre et CV à M. SAINT-GUILHEM, Groupe Hoche, 42, avenue Montaigne, 75008 PARIS.

RÉF. 11903 : DESCRIPTEUR CONTROLEUR DES TRAVAUX TCE. LIMOGES. Rédaction des cahiers des charges techniques particulières, résolution des principes d'exécution des ouvrages, rédaction des pièces administratives (cahier des clauses administratives particulières, règlement particulier d'appel d'offres, pièces d'appel d'offres, suivi de chantier...). Ingénieur confirmé avec un bon niveau technique. Connaissances des réglementations. Dynamique, capable de s'intégrer à une équipe structurée. Équipe d'architectes associés. Adresser lettre et CV à M. LAPLACE, Atelier 4, 25, boulevard Gambetta, 87000 LIMOGES.

RÉF. 11924 : DIRECTEUR GENERAL. PARIS BANLIEUE. Rattaché au PDG. Assure la direction générale de l'entreprise, et à ce titre supervise toutes les fonctions de la société. Met en œuvre le plan de développement prévu et pour une période de 2 ans environ supervise personnellement les opérations commerciales. Vécu professionnel de 10 ans. Expérience significative de la supervision d'une équipe, de la vente de produits dans l'industrie pharmaceutique ou médicale. Capacité à animer et développer une équipe. Société en création, filiale d'un groupe de capital risque français, constitué pour exploiter un brevet original sur le dispositif d'injection à usage unique notamment pour les insulino-dépendants. Adresser lettre et CV à Mlle GIROUX, Centre d'assistance technique, 12, gué l'Évêque, 45260 MONTE-REAU EN GATINAIS.

RÉF. 11925 : DIRECTEUR TECHNIQUE. LOIRET. Rattaché au PDG. Assure la supervision des fabrications. Recherche et met en œuvre les gains de productivité dans l'usine. Met au point les fabrications nouvelles. Met en place une fabrication nouvelle de dispositif d'injection d'insuline à usage unique. Ingénieur avec expérience de la fabrication (3/5 ans), de l'injection des plastiques et des fabrications de grande

séries. Personnalité ouverte, capacité à animer et développer une équipe. Laboratoire pharmaceutique spécialisée dans les fabrications de produits stériles et de matériel médico-chirurgical. Société filiale d'un groupe de capital risque français mettant en œuvre un important programme de développement. Adresser lettre et CV à Mlle GIROUX, Centre d'assistance technique, 12, gué l'Évêque, 45260 MONTE-REAU EN GATINAIS.

RÉF. 11935 : CHARGÉ D'AFFAIRES/DE PROJETS. PARIS-ouest. Responsable de projets (conception et calculs) ou d'affaires (appel d'offre, suivi, négociation, contrat de direction de projets). Experts et spécialistes en calcul de structures en BTP génie civil (3/5 ans d'expérience). Expérience en bureau d'études, société d'ingénierie, BTP... Anglais indispensable. premier groupe français et européen d'ingénierie (3600 pers.) dont le développement est très largement ouvert sur l'international (80 pays), à travers des projets très complexes de construction et installations industrielles (industrie pétrolière, chimie, industries de transformation...). Adresser lettre et CV à M. DESTUT, Altran-CGS Executive Search, 58, bd Gouvion-Saint-Cyr, 75017 PARIS.

RÉF. 11934 : MAITRE DE CONFÉRENCES. BRUXELLES. 1960 KFB. L'un en informatique, l'autre en électronique, en charge de recherche et d'encadrement d'une petite équipe de chercheurs dans son domaine de compétence. Participation à la formation. Direction éventuelle d'un laboratoire en informatique. Chercheur confirmé, titulaire d'un doctorat. Auteur de publications scientifiques et apte à diriger une équipe de recherche. Expérience pédagogique antérieure appréciée mais non indispensable. Faculté des sciences appliquées de l'université libre de Bruxelles. Adresser lettre et CV à M. J.L. VAN ECK, président de la faculté des sciences appliquées, université libre de Bruxelles, 50, av. Franklin-Roosevelt, CPI 165, B, 1050 BRUXELLES.

RÉF. 10501 : RESPONSABLE DE PROJET. Cette société est spécialisée dans la gestion de patrimoine immobilier, parmi ses activités, elle développe pour ses clients des logiciels spécifiques à la gestion de patrimoine. Dans le cadre de son développement, elle re-

cherche un ingénieur (BTP, ESTP ou équivalent) ayant de bonnes connaissances en informatique et en gestion et connaissant bien le secteur du bâtiment et/ou de l'immobilier. Vous mènerez à bien des missions de conseil, d'assistance et de suivi de projets. A court terme, vous encadrerez une petite équipe d'analistes programmeurs. Ce poste peut convenir à un débutant ayant une première expérience d'environ un an. Déplacements de courte durée en province. La rémunération, négociée en fonction de votre potentiel, ne sera pas inférieure à 140 KF/an. Poste à pourvoir rapidement. Adresser lettre et CV à M. JOUVENT, Apogée Périgée, 11, bd Brune, 75014 PARIS.

RÉF. 11907 : RESPONSABLE. PARIS. Promouvoir la société auprès des entreprises étrangères. Mener à bien, avec l'appui des services concernés, les missions confiées par ces sociétés : études d'implantation, recherche de locaux, valorisation du patrimoine. Assister les entreprises françaises dans leur implantation à l'étranger. Ingénieur confirmé avec une première expérience immobilière indispensable de 3 à 5 ans (conseil en immobilier, développement économique local). Allemand impératif, anglais ou italien apprécié. Société BURDAIS, conseil en immobilier d'entreprise, département international. Adresser lettre et CV à Mme TAISNE, 160, bd Haussmann, 75008 PARIS.

RÉF. 11897 : MANAGER CONSEIL. PORTE MAILLOT. Renforcer l'équipe de management et assurer tout contrat de Direction générale. Ingénieur confirmé. Expérience comme DG ou PDG d'une société si possible industrielle, d'un CA de 200 MF minimum. Exerce des responsabilités en seul décisionnaire. Multilinguisme apprécié. Cabinet conseil : management, direction générale, opération haut de bilan. Adresser lettre et CV à Mme GRUNCKE, Horus, 13, rue Madeleine Michelis 92200 NEUILLY.

RÉF. 12053 : MANAGER AFFAIRES GÉNÉRALES. SUD DE PARIS. 400/450 KF. Rattaché au directeur des opérations, responsable des domaines financiers-gestion (préparation financière, plans d'investissement). Contrôle la gestion, négocie des contrats de très haut niveau, gère les ressources humaines, la com-

munication et le fonctionnement des services concernés. Expérience de type secrétariat, administration, finance ou de direction. Compétence dans les domaines financier, négociation de contrats, ressources humaines. Anglais courant indispensable. Leader mondial, première société commerciale de transport spatial (CA de 4,5 milliards de F) spécialisée dans l'espace. Adresser lettre et CV à Mme REVILLON, Orhus, 25, rue Michel Salles, 92110 ST CLOUD.

RÉF. 12032 : CHARGÉ DE MISSION. BANLIEUE (92). 250 KF. Sous la responsabilité du directeur des études, réalise études de faisabilité, coûts du sport, diagnostics, programmes d'équipements. Expérience de 3 à 4 ans. Connaissances des activités sportives appréciées, expérience du métier de consultant. Qualité de rédaction, d'éclosion. Bon contact. Imaginatif. CEG (Conseil Étude Gestion), conseil en ingénierie sport, loisir, tourisme. Adresser lettre et CV à Mme DAFFY, CEG, 7, rue Yves Cariou, 92430 MARNES-LA-COQUETTE.

RÉF. 12069 : RESPONSABLE TECHNIQUE. PARIS. 350 KF. Prise en charge de l'aspect méthodologique des études et élargissement du domaine d'intervention de la société. Evolution vers un poste de directeur technique. Ingénieur expérimenté de l'ingénierie ayant un domaine d'excellence dans les activités de la société, fibre technique forte. Pour société intervenant dans le cadre de mission d'ingénierie (environnement, ingénierie urbaine, hydraulique, eau potable, assainissement, déchets). Adresser lettre et CV à J. BAULES.

RÉF. 12070 : INGÉNIEUR D'ÉTUDES OU DE PROJETS. PARIS. Suivant expérience, intégré dans des équipes de projets à des niveaux différents (avec ou sans responsabilités commerciales). Ingénieur ou maître, sensibilité technique, bon niveau dans l'un des domaines d'intervention de la société. Pour société intervenant dans le cadre de mission d'ingénierie (environnement, ingénierie urbaine, hydraulique, eau potable, assainissement, déchets). Adresser lettre et CV à J. BAULES.

RÉF. 12031 : INGÉNIEUR DE PROJET. MONACO. Au sein d'une équipe, réalisa-

tion de contrôle d'ouvrages de bâtiment et de génie civil, suivi technique et commercial. Ingénieur ou maître, 4 à 5 ans d'expérience technique du bâtiment, motivation technique. Filiale monégasque du bureau VERITAS (contrôle technique). Adresser lettre et CV à M. GRANIER, Bureau Véritas, immeuble Le Montaigne, 6, bd des Moulins, 98000 MONACO.

RÉF. 12053 : RESPONSABLE REGIONAL FILIALE. SUD FRANCE. 700 KF. Rattaché au directeur général. Dans un premier temps, gère la région comme directeur régional adjoint. Dans un second temps, prend les responsabilités de l'ensemble de la filiale comme représentant du groupe dans la région. Ingénieur avec expérience de DGA ou de DG dans une entité importante BTP. Anglais indispensable. Société (effectif de 500 pers. et CA de 500 MF) spécialisée dans le bâtiment et les travaux publics. Adresser lettre

et CV à Mme RÉVILLON, Orhus, 25, rue Michel Salles, 92110 SAINT CLOUD.

RÉF. 12129 : ING. D'AFFAIRES MÉCANIQUE. PARIS. Responsabilité des affaires, du cahier des charges au prototypes. Réalisation des dossiers, suivi des coûts et délais, prévision d'affaire. Expérience industrielle (5 ans) dans le domaine de la mécanique (structures, câblage). Maîtrise parfaite de l'anglais. Esprit créatif et de synthèse, sens de la communication, de la gestion de projets. Groupe multinational de haute technologie (effectif de 3 500 personnes sur plusieurs sites), présent sur les grands projets européens. Adresser lettre et CV à Mme BONVARLET, MLB et associés, 4, rue Marbeuf, 75008 PARIS.

RÉF. 12127 : INGÉNIEUR CHEF DE PROJET. PARIS. Études et développements du matériel électro-optique à haut niveau de technologie, jusqu'à la fabrication de prototypes. Travaux de réalisa-

tion de matériels écran/radar dans le domaine de la marine. Expérience de 5 ans minimum dans le domaine des cristaux liquides. Aptitudes à la communication. réelles capacités d'autonomie. Anglais indispensable. Groupe multinational de haute technologie (effectif de 3 500 personnes sur plusieurs sites), présent sur les grands projets européens. Adresser lettre et CV à Mme BONVARLET, MLB et associés, 4, rue Marbeuf, 75008 PARIS.

RÉF. 12068 : INGÉNIEUR DE CONTRAT. PARIS. 2/2,2 KF/JOUR. A temps partiel, assure les liaisons avec les collectivités locales : suivi des aspects techniques courants, des réponses aux appels d'offres et d'exécution des études. Ingénieur éventuellement à la retraite, expérimenté des relations avec les collectivités locales. Pour société intervenant dans le cadre de mission d'ingénierie (environnement, ingénierie urbaine, hydraulique, eau potable, assainissement,

déchets). Adresser lettre et CV à J. BAULES.

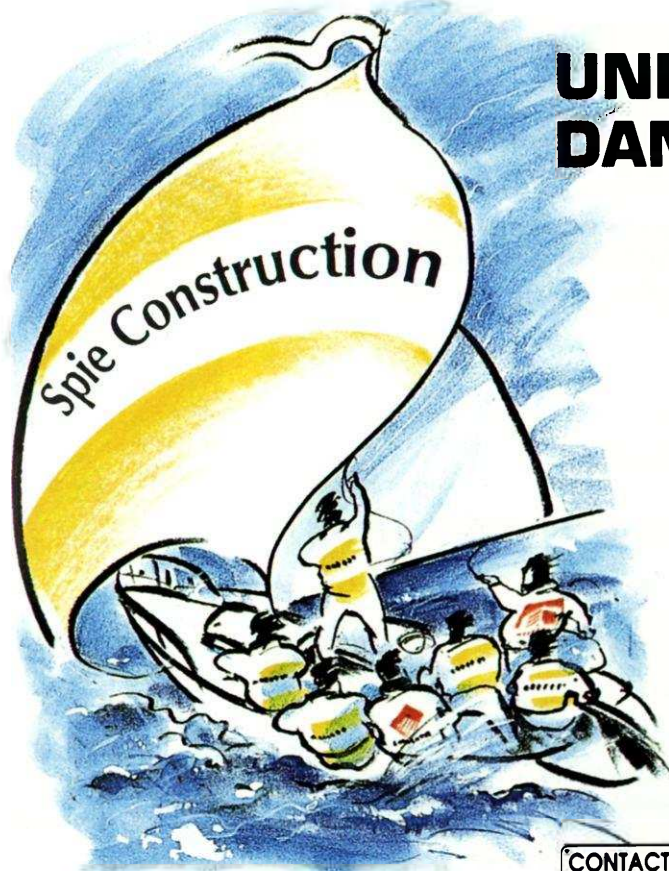
RÉF. 12080 : INGÉNIEUR CONSEIL. PARIS. Après séminaire d'intégration audit « Arthur Andersen » et avec la possibilité de poursuivre un DECF, progressivement formé et responsabilisé dans les activités d'audit et/ou conseil financier. Ingénieur débutant ou première expérience avec une personnalité stable, sens du conseil. Frinault Fiduciaire, importante société d'audit (représentée à l'étranger par l'organisation mondiale Arthur Andersen), 250 personnes, ayant diversifié son activité depuis l'audit comptable, l'audit informatique jusqu'au conseil financier. Vous voudrez bien préciser que les candidatures sont à adresser à l'attention de M. Patrick ATZEL, Frinault Fiduciaire, 8, rue Bellini, 75116 PARIS.

RÉF. 12128 : 1 INGÉNIEUR D'AFFAIRE - 1 INGÉNIEUR ÉTUDE. Étude et développement optiques ou optomécaniques à vocation aé-

ronautique et spatial. Suivi de projets d'équipements (études et fabrications). Travaux sur systèmes et ensembles mécano-optiques (systèmes infra-rouge pour avions et chars, radar et systèmes de reconnaissance). Expérience de 5 à 10 ans pour ing. d'affaires dans le domaine de l'optique. Expérience de 3 ans pour ing. d'études dans le domaine de l'optique. Sens de la communication, réelles capacités d'autonomie. Anglais indispensable. Groupe multinational de haute technologie (effectif : 3 500 personnes sur plusieurs sites) présent sur les grands projets européens. Adresser lettre et CV à Mme BONVARLET, MLB, 4, rue Marbeuf, 75008 PARIS.

RÉF. 12130 : ING. COMMERCIAL OPTIQUE. PARIS. Anime le service commercial, élabore des plans d'action à mener. Prospecte et développe les marchés à haut niveau technologiques, pour des composants optiques et sys-

UNE FORCE QUI COMPTE... DANS VOTRE REGION



La piste de Bobsleigh d'Albertville, l'imprimerie du Figaro à Roissy, le premier Hôtel Expo à Toulouse...: quelques réalisations parmi beaucoup d'autres à mettre à l'actif des filiales régionales de Spie Construction, Division Battre à l'actif du groupe Spie Batignolles.

DIRECTEURS ET INGENIEURS TRAVAUX

Vous souhaitez exprimer votre professionnalisme dans une structure régionale dotée d'un réel pouvoir de décision. Autonomes, nos filiales le sont, puisque responsables de leur CA, de leur marge et trésorerie. Avec l'enrichissement de leur appartenance à un groupe pluridisciplinaire, leader dans ses domaines d'intervention.

Prenez contact avec nous : • par téléphone (1) 42.61.82.81 de 8 h 30 à 18 h 30 (samedi de 10 h à 13 h).

• par minitel 3616 CVCOM
Spie Construction

• ou adressez votre candidature en précisant la région choisie à Colette Chevalier - Direction des Ressources Humaines de Spie Construction - Parc de St Christophe 10 avenue de l'entreprise 95863 Cergy-Pontoise Cedex.

CONTACT-TELEPHONE
16 (1) 42 61 82 81



Spie Construction

Groupe Spie Batignolles

tèmes opto-mécaniques, auprès d'une clientèle industrielle. Prend en charge le suivi des budgets, coûts et délais. Expérience de 5 à 8 ans dans la vente de matériel optique, si possible. Aptitude à la communication, sens du relationnel à tous niveaux. Capacité d'autonomie. Groupe multinational de haute technologie (effectif 3 500 personnes), présent sur les grands projets européens. Adresser lettre et CV à Mme BONVARLET, MLB, 4, rue Marbeuf, 75008 PARIS.

RÉF. 11576 : INGÉNIEUR MARKETING. Assurant la responsabilité d'un secteur pour : la commercialisation des produits et service béton prêt à l'emploi, l'exploitation des unités de production, la gestion du centre de profit, l'animation du personnel placés sous sa responsabilité. Ingénieur géographiquement mobile, personnalité affirmée, sens aigu du service. Unimix, filiale des ciments français, société fabricant et commercialisant du béton

prêt à l'emploi, organisée en divisions, agences et secteurs. 1400 personnes, CA 2MMF. Adresser lettre et CV à M. RENEAU, Unimix, BP 6, 15, quai du Châtelier, 93451 L'ILE-ST-DENIS.

RÉF. 12121 : INGÉNIEUR CONSEIL EN LOGICIELS. BANLIEUE OUEST. 200/300 KF. Rattaché au directeur des opérations. Intégré en régie dans un bureau d'études clients, il conçoit, spécifie, valide et maintient des logiciels informatiques temps réel (hard et soft). Expérience en informatique industrielle acquise dans les secteurs aéronautiques, spatial, défense, télécoms... Connaissance en conception de logiciels pour microprocesseurs. Anglais souhaité. Groupe français, spécialisé dans les réalisations électroniques et informatiques, pour l'aéronautique, l'espace, la défense nationale, l'énergie, l'instrumentation médicale et les télécommunications. Adresser lettre et CV à M. EIZENBERG, Passcom, Rez de

Assemblée Générale de
l'AAENPC

Appel de candidatures

Cinq membres du Comité peuvent être élus cette année (civils uniquement)

Les anciens désireux de participer activement au Comité peuvent faire acte de candidature

AVANT LE 15 AVRIL 1990

Entrepreneurs avant tout !

Entrepreneurs avant tout, les hommes d'Entreprise Transport et Distribution d'Energies interviennent de la conception de projets jusqu'à leur mise en œuvre. Rejoindre ETDE, c'est trouver le terrain d'expression de toutes vos compétences, tant sur le plan technique que de la gestion ou l'animation.

Pour accompagner notre développement, nous renforçons notre encadrement.



ETDE

RHONE-ALPES/PROVENCE-COTE D'AZUR

Equipements Electriques Industriels et Tertiaires

Chef de Groupe Travaux

Prenant aujourd'hui la responsabilité d'un CA de 15 MF, vous avez le potentiel pour faire face à notre développement d'affaires sur notre marché Région d'activité : 38 - 73 - 74.

Ingénieurs Travaux

Débutant ou une première expérience. Nous vous apporterons la formation nécessaire pour être rapidement opérationnel. Poste basé en Savoie (73 et 74).

Réseaux Electriques aériens et souterrains

Conducteur de Travaux Principal

Réseaux souterrains, VRD et éclairage public. Vous permet d'être responsable de l'exploitation de deux centres de travaux (15 MF de CA). Poste basé à Cogolin (83).

Conducteur de Travaux

Réseaux aériens. Expérimenté dans ce secteur, vous serez responsable de l'activité Savoie (8 MF de CA). Poste basé à Albertville (73).

Ingénieur Travaux

Débutant ou première expérience. Nous vous donnerons les moyens d'intervenir efficacement dans notre secteur réseaux souterrains et éclairage public. Poste basé à Andrezieux (42).

Si, comme nous, vous avez l'ambition d'apporter chaque jour un service de qualité, adressez-nous vite votre candidature avec photo, en précisant le poste choisi à Entreprise Transport et Distribution d'Energies, BP 350, Tresserve, 73103 Aix-les-Bains Cedex. Pour en savoir plus, téléphonez à Philippe Pagniez ou à Jean-François Brocard, ICPC 72, au 79.61.50.44.

NOUS COMMUNIQUONS L'ENERGIE

jardin, 127/129 Grande Rue, 92310 SENS

RÉF. 12037 : DIRECTEUR GÉNIE CIVIL. RÉGION PARISIENNE. 350 KF. Rattaché au directeur, dirige avec une large autonomie de grands chantiers de génie civil (de 20 à 60 MF), participe également à la recherche de nouvelles affaires et aux études de prix. Ingénieur expérimenté (8 ans) dans les travaux publics avec un vécu professionnel d'une direction de chantiers importants de génie civil. Entreprise (effectif de 700 personnes, CA de 600 MF), spécialisée dans les travaux publics (80 %) et dans le bâtiment (20 %). Adresser lettre et CV à Mme de FREMICOURT, cabinet Humblot Bouttier, 66, avenue Victor-Hugo, 75116 PARIS.

RÉF. 12038 : DIRECTEUR DU MATÉRIEL TP. PARIS. 400 KF. Rattaché à la direction générale, responsable de la gestion du matériel (génie civil et terrassements) avec comme principales responsabilités : la redéfinition et la mise en application d'une politique du matériel, les achats de matériels nouveaux, la gestion du parc existant et l'entretien du matériel. Ingénieur expérimenté de ce type de fonction (min. 8/10 ans) dans les travaux publics (matériel TP ou T routiers) avec un sens de l'organisation, un sens de la rentabilité, un sens du service. Entreprise (effectif de 700 pers., CA de 600 MF), spécialisée dans les travaux publics (80 %) et le bâtiment (20 %). Adresser lettre et CV à Mme de FREMICOURT, cabinet Humblot Bouttier, 66, av. Victor Hugo, 75116 PARIS.

RÉF. 12036 : CHEF DU DÉPARTEMENT BATIMENT. LA RÉUNION. 350/400 KF. Rattaché au directeur général, responsable du développement commercial de l'activité, de la supervision des chantiers et du résultat d'exploitation. Encadre plusieurs équipes. Dispose des moyens de la filiale : services études, informatique et administratifs. Expérience en France mini de 6 ans dans les milieux du bâtiment (conduite de chantiers variés). Capacités d'entrepreneur et d'animateur, sens de la gestion. Capacité d'encadrement. Dynamisme. Filiale d'un grand groupe français de bâtiment et de travaux publics réalisant un CA de 150 MF dans le domaine du bâtiment TCE (logement et bâtiments fonctionnels). Adresser lettre et CV à Mme de FREMICOURT, Cabinet

Humblot Bouttier, 66, avenue Victor Hugo, 75116 PARIS.

RÉF. 12040 : DIRECTEUR CENTRE DE PROFIT. RÉGION PARISIENNE. 400 KF. rattaché au directeur de l'ensemble des activités bâtiments. Responsable du secteur logement : prospection commerciale, études de prix, méthodes et ensuite encadrement des travaux. Dans un deuxième temps, prend en charge des responsabilités plus importantes en tant qu'adjoint au directeur. Ingénieur expérimenté (10 ans) dans le domaine du bâtiment (construction de logements) avec un sens de l'organisation, un sens de la rentabilité, un esprit d'entreprise et du dynamisme. Entreprise (effectif de 700 personnes, CA de 600 MF), spécialisée dans les travaux publics (80 %) et dans le bâtiment (20 %). Adresser lettre et CV à Mme de FREMICOURT, cabinet Humblot Bouttier, 66, avenue Victor-Hugo, 75116 PARIS.

RÉF. 12039 : DIRECTEUR DE TRAVAUX. RÉGION PARISIENNE. 400 KF. Rattaché au directeur des grands terrassements au niveau national. Responsable de la recherche de nouvelles affaires, des études de prix, de la direction de grands chantiers (supérieur à 100 MF). Encadre des ingénieurs études de prix et des conducteurs de travaux. Ingénieur expérimenté (10 ans) dans les TP avec une compétence particulière dans le domaine des Grands terrassements. Entreprise (effectif de 700 personnes, CA de 600 MF), spécialisée dans les travaux publics (80 %) et dans le bâtiment (20 %). Adresser lettre et CV à Mme de FREMICOURT, cabinet Humblot Bouttier, 66, avenue Victor-Hugo, 75116 PARIS.

RÉF. 12097 : RESPONSABLE D'EXPLOITATION. RÉGION PARISIENNE. Prise en charge de l'exploitation (chantiers routiers). Expérience routière confirmée. Les Chantiers modernes, SA au capital de 61 MF, groupe indépendant de BTP opérant en France et à l'étranger cherche pour sa filiale routière en constitution. Adresser lettre et CV à M. BOUDIN, Chantiers modernes, 88, rue de Villiers, 92532 LEVALLOIS PERRET CEDEX.

RÉF. 12099 : INGÉNIEURS. PARIS. 180 KF. Ingénieurs conducteurs de travaux sur chantiers (France et étranger), ingénieurs méthodes, ingénieurs en bureau d'études

dans les principales activités : génie civil, terrassements, routes, fondations spéciales et bâtiment. Ingénieurs débutants. Les Chantiers modernes, SA au capital de 61 MF, groupe indépendant de BTP opérant en France et à l'étranger cherche pour sa filiale routière en constitution. Adresser lettre et CV à M. BOUDIN, Chantiers modernes, 88, rue de Villiers, 92532 LEVALLOIS PERRET CEDEX.

RÉF. 12100 : INGÉNIEURS. PARIS. Directeurs de travaux (France et étranger), ingénieurs de travaux (France et étranger, ingénieurs commerciaux (France et export), ingénieurs méthodes, ingénieurs d'études dans les principales activités : génie civil, terrassements, routes, fondations spéciales et bâtiment. Ingénieurs expérimentés. Les Chantiers modernes, SA au capital de 61 MF, groupe indépendant de BTP opérant en France et à l'étranger cherche pour sa filiale routière en constitution. Adresser lettre et CV à M. BOUDIN, Chantiers modernes, 88, rue de Villiers, 92532 LEVALLOIS PERRET CEDEX.

RÉF. 11347 : LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS PARIS RENOVATION recrute un directeur de programmes pour ses opérations de rénovation bureaux et habitat. Il aura l'entière responsabilité des opérations (technique, gestion budgétaire, commercialisation), sera impliqué en amont dans le choix du produit et la faisabilité technique. Expérience du poste requise. Écrire à Mme OSTER, les Nouveaux Constructeurs Paris Rénovation, Tour Montparnasse, 33, avenue du Maine, 75755 PARIS CEDEX 15.

RÉF. 12065 : INGÉNIEUR DE PROJET. PARIS. Responsabilité de projet pour une clientèle extérieure, animation technique humaine. Ingénieur avec expérience de 5 à 15 ans dans le domaine. Nationalité française. Géodynamique et structure, BE, dynamique des sols et des structures. Adresser lettre et CV à A. PECKER, Géodynamique et structure, 157, rue Blains, 92220 BAGNEUX.

RÉF. 12094 : ING. DE PROJET. PARIS. Prise en charge d'un projet d'automatisation de l'actuelle usine (produits à base de plâtre et de ciment). Ingénieur exp. industrielle effective, disponible pour une mission à durée

limitée, bon niveau. Sepic Modulo, entreprise industrielle produisant des composants pour le bâtiment. Adresser lettre et CV à M. BATAILLE, Sepic Modulo, ZI de Bray-sur-Seine, 77480 BRAY-SUR-SEINE.

RÉF. 12167 : JEUNES INGÉNIEURS. PARIS. Ingénieurs intéressés par l'activité de bureau d'études. Débutant ou 1 à 2 ans d'ancienneté, dans la spécialité génie civil et ouvrages d'art. Pierre Xercavins Consultants, spécialisé dans les TP tels que ponts, soutènements, ouvrages de stockages, etc. ainsi que des parkings, bâtiments industriels, avec plus spécialement pour cette branche une activité de maîtrise d'œuvre. Adresser lettre et CV à M. KEILANY, PX Consultants, 13, rue Auber, 75009 PARIS.

RÉF. 12233 : ING. DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL. PROVINCE. Rattaché au chef de production, assure le développement de nouveaux procédés de fabrication, avec le souci d'assister les services de production pour la préparation, la planification, les essais, la mise au point des procédures, forme les équipes de fabrication. Ingénieur débutant (généraliste, génie des matériaux, chimiste...) souhaitant démarrer sa carrière en usine, au plus près des réalités du terrain. Le groupe recherche pour société (effectif 1 700 personnes, 3 usines, CA de 1 milliard de francs) spécialisée dans la fabrication d'emballages en verre et d'articles grand public.

RÉF. 12234 : CESSION. ILE-DE-FRANCE. Cession totale par un repreneur individuel ou par une société. Bureau d'études en installations électriques (Ile-de-France) dans le secteur études et conseils. CA de 1.5 MF, effectif de 4 personnes. Capital de 100 000 F avec des bâtiments en location.

RÉF. 12235 : INGÉNIEUR. BANLIEUE. Recherche et mise au point d'algorithmes et de produits dans un vaste domaine d'applications centre sur l'informatique graphique et le calcul géométrique tridimensionnel. Jeune ingénieur débutant ou expérimenté connaissant l'informatique. Jeune société (1988) de petite taille (12 personnes) spécialisée

dans le conseil, la recherche et le développement en conception assistée par ordinateur.

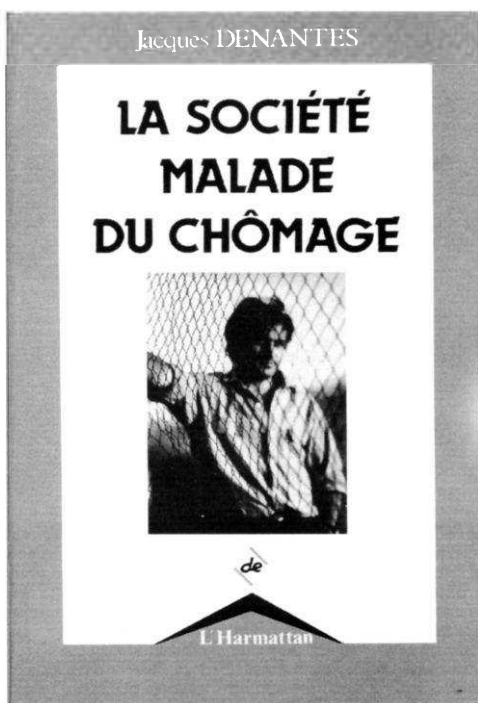
RÉF. 12236 : DÉVELOPPEMENT LOGICIEL. BANLIEUE. Développement logiciel sur des projets d'applications de gestion destinées aux filiales européennes sur VAX, sous VMS, en Pascal ou Fortran, avec RDB. Développement logiciel sur des projets industriels et scientifiques sur station de travail SUN, sous UNIX, en C. Débutant ou première expérience compétent en informatique (VAX, VMS, Pascal, Fortran) connaissant ORACLE ou INGRES ou SYBASE et outils de CAO. Société de conseils et de services en informatiques spécialisée dans l'environnement (partenaire du constructeur).

RÉF. 12237 : ING. CONCEPTEUR BASES DE DONNÉES. BANLIEUE. Conçoit des bases de données sur micro VAX, sous VMS. Débutant ou première expérience, ayant une bonne pratique de RDB ou Oracle, pour des traitements d'enquêtes chez un transporteur. Société de conseils et de services en informatiques spécialisée dans l'environnement (partenaire du constructeur).

RÉF. 12238 : ING. SUPPORT LOGICIEL ET UTILISATEUR. PARIS. Ingénieur support logiciel et utilisateur sur stations de travail SUN, sous UNIX, pour la mise en œuvre de la disposition de nouveaux systèmes dans une société aéronautique (projets défense). Débutant ou première expérience habitué au secret défense. Société de conseils et de services en informatiques spécialisée dans l'environnement (partenaire du constructeur).

RÉF. 12239 : ING. ADMINISTRATEUR SYSTEME. BANLIEUE. Ingénieur administrateur système sur un parc mixte de systèmes VAX/VMS et de station de travail APOLLO (UNIX), pour pratiquer des transferts de compétences, contribuer à l'évolution des performances des systèmes et faire du support auprès des utilisateurs. Ingénieur avec première expérience. Société de conseils et de services en informatiques spécialisée dans l'environnement (partenaire du constructeur).

Lu pour vous



LA SOCIÉTÉ MALADE DU CHÔMAGE

Jacques Denantes, IGPC 54

Éditions L'Harmattan,
5, 7, rue de l'École Polytechnique,
75005 Paris

Ce livre est le deuxième que je publie sur le même thème : il s'agit du chômage en France et de sa persistance, malgré une reprise de l'économie. Dans notre société, le vrai clivage ne se situe pas tant entre l'emploi et le chômage, qu'entre les emplois stables et ceux qui sont précaires. Les créations d'emploi que permet la reprise le déplacent à peine : elles multiplient surtout les emplois précaires avec lesquels s'échange le chômage.

D'autres pays développés considèrent le chômage comme un effet de la mobilité économique. On le traite comme un accident : il faut aider l'adaptation de ceux qui en sont victimes. Certains, comme la Suède, n'ont pratiquement pas de chômeurs, seulement des salariés en cours de réadaptation.

En France, le chômage porte la marque de l'échec, et, le plus souvent, cet échec vient renforcer celui qu'a infligé l'école pour éliminer ceux qui ne pourront accéder à l'unique filière de réussite. Il est évident qu'il faut une sélection pour orienter, mais il n'est pas obligé que les critères de cette sélection deviennent mesures définitives des capacités de chaque individu.

Ceux qui réussissent à l'école sont presque assurés de trouver un emploi stable, et le niveau de cet emploi dans la hiérarchie sociale sera déterminé par le niveau de fin d'études. Il s'entretient ainsi, dans les administrations et dans les grandes entreprises, comme une pâte feuilletée des emplois, chacun enfoncé dans sa couche, chaque couche soucieuse avant-

tout de défendre son accès et ses avantages acquis. Pour se protéger ensemble, ils ont bâti une forteresse où l'intouchabilité des privilèges des niveaux supérieurs s'échange contre la stabilité de l'emploi des plus faibles. Ceux qui échouent à l'école, courent le plus grand risque de passer une bonne partie de leur vie active entre le chômage et la précarité : l'échec à garder ou trouver un emploi confirme celui de leurs études. Tant qu'ils sont chômeurs, la société met son point d'honneur à les aider, mais dans le décompte des emplois, elle ne distingue pas ceux qui sont précaires de ceux qui sont stables ; aussi, son aide se limite-t-elle le plus souvent à insérer les chômeurs dans des emplois précaires. Dans l'un ou l'autre état, ils seront assistés, sans droit à la parole. Ce droit

est réservé à ceux de la forteresse, dont l'école a consacré le droit de parler et d'agir au nom de l'intérêt public.

Le travail noir est une activité précaire qui échappe au contrôle social. Il arrive que ce soit au prix d'une exploitation sans vergogne, mais parfois se mettent en place de véritables et efficaces réseaux de solidarité. Voyant cela, on peut se demander s'il ne faudrait pas encourager les chômeurs et les précaires à se prendre collectivement en charge. Il en résulterait certes des erreurs et des abus, mais peut-être aussi des solidarités qui pourraient les conduire à s'opposer aux nantis d'un emploi stable.

Je pense que notre société aurait besoin de cet affrontement pour retrouver la voie du progrès social. Elle devrait en tout cas s'y préparer par un plus grand effort de connaissance sur les réalités du chômage, de la précarité et du travail au noir. Elle devrait aussi mieux entendre les avertissements qui lui sont, de temps à autre, prodigués sur le gaspillage humain résultant de la façon dont on choisit les élites et sur l'arbitrage des privilèges qui leur sont ensuite reconnus (je pense notamment au rapport de J. Lesourne « Éducation et société - les défis de l'an 2000 » publié en 1988 et aussitôt oublié). ■

INGENIEURS GRANDES ECOLES DOCTORATS - DEA

UNIMETAL



De l'acier des fondations de la Grande Arche de la Défense, aux poutrelles de la Cité des Sciences et Techniques, en passant par les rails du TGV... autant de réalisations marquées de la technologie d'**UNIMETAL**.

Filiale du **GROUPE USINOR SACILOR**, nous regroupons l'ensemble des fabrications des aciers longs courants et atteignons aujourd'hui la première place dans la sidérurgie européenne.

La qualité de nos produits, le dynamisme de notre activité Recherche et Développement et de nos réseaux commerciaux, ainsi que l'adhésion individuelle de tous sont les principaux moteurs de notre spectaculaire évolution.

L'effort très important de formation mise en place et la réelle progression de carrière proposée sont des éléments déterminants face aux objectifs ambitieux de notre entreprise.

CENTRALE, MINES, ARTS ET METIERS, MIAGE, ENSEM, ESSTIN Nancy, ENSEI Strasbourg.

Saisissez l'opportunité d'effectuer un parcours professionnel passionnant dans l'INFORMATIQUE, véritable tremplin pour accéder à d'autres fonctions au sein de la société ou du groupe.

Plus spécialement, nous recherchons 4 Ingénieurs pour les postes suivants :

- | | |
|--|---|
| ● INGENIEUR SYSTEME MVS
"Qualité - Performance" réf. 324/A | ● INGENIEUR SYSTEME BASE DE DONNEES
réf. 326/A |
| ● INGENIEUR ETUDES CHEF DE PROJET
"Etudes Administratives" réf. 325/A | ● INGENIEUR ETUDES CHEF DE PROJET
"Etudes Ventes" réf. 327/A |

Débutants ou avec une première expérience, connaissant si possible l'anglais et l'allemand, merci d'adresser votre dossier de candidature avec photo en indiquant la référence choisie à notre Consultant :



AEGOS

RESSOURCES HUMAINES - 2, rue Marc Seguin - 57158 Montigny-les-Metz.

*Venez exprimer vos compétences et votre sens de l'innovation, là où se forge l'avenir, en Lorraine, chez **UNIMETAL**.*

Acier
USINOR SACILOR

PROJET DE FONDS D'INVESTISSEMENT

IPC-VALORISATION

- Les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont de piètres financiers. OUI NON
- Ils ne sont pas impliqués dans la vie des affaires . . . OUI NON
- Ils n'ont en particulier aucune connaissance des entreprises du BTP ou du secteur des transports . . . OUI NON

Si ces trois affirmations vous semblent exactes, alors le projet IPC-Valorisation ne vous intéresse pas.

Ce projet consiste en la création d'un fonds commun de placement ouvert aux anciens élèves de notre école.

Ce fonds aura pour vocation l'investissement en valeurs mobilières et la valorisation de l'épargne de nos camarades.

Les grandes orientations de gestion seront données par un comité de parrainage dans lequel figureront certains de nos camarades exerçant des fonctions éminentes dans le domaine de la Finance, des marchés financiers ou des affaires, notamment :

François BLANCHARD,
Directeur de la Banque Worms, Président de la Banque de l'Union Occidentale

Pierre-Henri RICHARD,
*Directeur Général adjoint de la Caisse des Dépôts et Consignations et
Président du Directoire du Crédit Local de France*

Hervé de VITRY d'AVAUCOURT,
Président de la Banque Georges Morhange et Cie

Bernard YONCOURT,
Président Directeur Général de la Société Nancéenne Varin Barnier

Les capitaux seront déposés dans un grand établissement financier de la place et l'agrément de la COB sera demandé. Il sera possible d'investir ou de désinvestir à n'importe quel moment.

Si l'idée de placer une partie de votre épargne sur ce fonds vous intéresse, renvoyez sans engagement de votre part le coupon-réponse ci-joint à l'AIPC (réf : IPC-Valorisation).

Nom : _____ Prénom : _____ Promo : _____

Adresse : _____

envisage éventuellement une souscription d'un montant de :

5 000 F 10 000 F 20 000 F 50 000 F Au-delà

A retourner à l'AIPC, IPC-Valorisation, 28, rue des Saints-Pères, 75007 PARIS.



**s'adapter
pour gagner**



SOCIÉTÉ DU GROUPE **EXXON**

Contact Recrutement Esso S.A.F.
6, Av. A. Prothin Cedex 2 - 92093 Paris-La-Défense.

L'ART DU VOYAGE

par Bradley.



Bangkok, Tokyo, Rio, Los Angeles... Nos vols longue distance sans escale ont inspiré cette œuvre au peintre britannique Martin Bradley. "Joyride" est un hymne au bonheur sans frontière. Elle exprime aussi un mélange de certitude et de fierté dans une technique éprouvée. Autant de sentiments qui sont les nôtres sitôt que vous embarquez sur une de nos lignes.

Mon métier : la maintenance de haut vol.



L'ART DU
VOYAGE
AIR FRANCE