

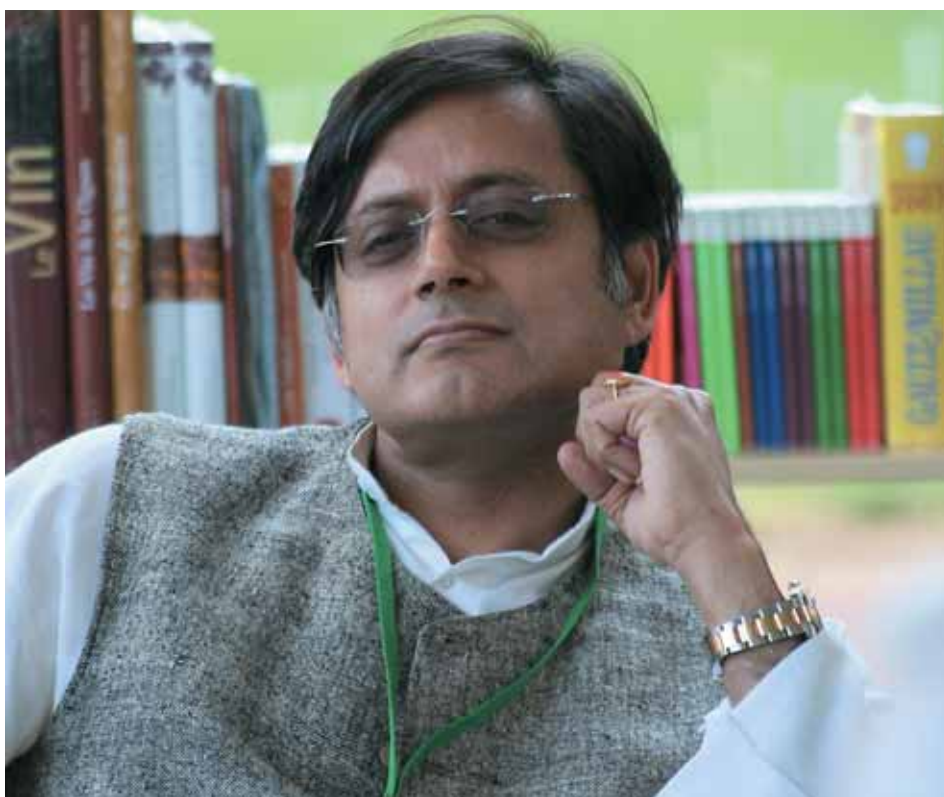
Shashi Tharoor : l'avenir par la multimodalité

L'Inde est assurément le pays dont l'économie aura su tirer le meilleur parti de ses infrastructures de transport. Ce n'est pas par hasard si ce pays d'un milliard cent millions d'habitants est aujourd'hui le deuxième réservoir de savants et d'ingénieurs du monde.

L'Inde, une « puissance douce » comme le rappelle volontiers Shashi Tharoor, diplomate et grand écrivain indien, et qui était, il y a peu de temps encore secrétaire général adjoint de l'Organisation des Nations Unies, candidat à la succession de Kofi Annan.

■ Quel rôle les infrastructures de transport peuvent-elles jouer dans le développement économique d'un territoire ?

« Un rôle forcément essentiel. Prenons un exemple que je connais bien, puisqu'il s'agit de l'Inde. Le pays connaît aujourd'hui une forte croissance qui place son économie parmi les plus performantes sur l'échiquier mondial. Or, si cela peut se produire aujourd'hui, c'est parce que les infrastructures de transport existaient déjà. Les Anglais avaient bâti un réseau ferroviaire très dense, encore très utilisé actuellement. D'autre part, la Compagnie des Indes avait également tissé historiquement un réseau de transports maritimes performants. Même les câbles sous-marins posés à la fin du 19^{ème} siècle ont joué un rôle positif, parce que la bonne circulation de l'information est aussi importante que celle des marchandises dans le développement de l'économie d'un pays. »



« N'importe quel pays peut désormais jouer un rôle dans la chaîne logistique mondiale. »

■ Dans le cas de l'Inde, on constate que ces modes de transport complémentaires favorisent la circulation des marchandises dans le pays ainsi que l'exportation : une multimodalité avant l'heure qui a permis l'éclosion d'une chaîne logistique qui profite à l'économie du pays. Qu'en pensez-vous ?

« Il est vrai que le chemin de fer permet d'acheminer les marchandises vers les ports d'où elles sont exportées. La multimodalité est essentielle à la mise en place d'une chaîne logistique qui devient forcément indispensable à l'heure de la mondialisation. Mais aujourd'hui, la multimodalité ne se limite pas seulement aux moyens et

infrastructures de transport : internet est un élément à part entière de cette économie mondialisée dans laquelle nous vivons. Une économie placée sous la domination du commerce et des échanges informatiques. »

■ En élargissant le débat, peut-on considérer que toutes les économies nationales sont désormais liées par les mêmes intérêts commerciaux ?

« Le journaliste américain Thomas Friedman nous dit que le monde est devenu plat, sans frontières ni obstacles à libre circulation. Sous l'effet de la globalisation économique et de la révolution numérique, n'importe quel pays peut désormais jouer un rôle dans la chaîne logistique mondiale.

En quelques années seulement, nous sommes passés d'un monde dominé par des superpuissances à une planète obéissant aux règles des supermarchés. Désormais, la géopolitique s'efface devant cette réalité fondamentale où même l'Etat n'est plus indispensable. »

■ **Est-ce une évolution positive pour la stabilité dans le monde et le développement de tous les pays ?**

« Je ne partage pas totalement l'engouement vers ce nouveau monde tout plat où tout ne va pas forcément partout à la même vitesse. La fracture numérique crée de profonds fossés entre ceux qui ont la technologie et ceux qui en sont privés. »

En schématisant, on pourrait considérer que le commerce et l'informatique dominent le monde, et que les intérêts de tous les pays sont liés par une même chaîne logistique mondiale, ce qui serait en soi une garantie pour la paix. Malheureusement, les exemples contraires ne manquent pas comme on a pu le constater en Europe même, au travers du conflit des Balkans. »

■ **Quelles leçons peut-on véritablement en tirer ?**

« Même penchés sur notre boule électronique de cristal pour tenter de deviner ce qui va se passer, il nous faut regarder dans le rétroviseur. L'optimisme consiste à regarder l'avenir avec incertitude. Hier, les vainqueurs

étaient ceux qui avaient l'armée la plus forte, l'économie la plus puissante. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les pays les plus forts sont aujourd'hui ceux qui, comme l'Inde, sont des « puissances douces » diffusant leur culture, donc leur économie, au delà des frontières. Les séries indiennes ont un taux d'audience de 90 % en Afghanistan et les restaurants indiens en Angleterre génèrent plus d'emploi que l'industrie métallurgique britannique. La véritable force économique d'un pays aujourd'hui réside dans cette puissance douce. »

Ecrivain et diplomate



« L'optimisme consiste à regarder l'avenir avec incertitude. »

Shashi Tharoor est devenu haut fonctionnaire aux Nations-Unies en 1978, à seulement 22 ans, après de brillantes études notamment aux États-Unis.

Parallèlement à une carrière de diplomate qui l'a conduit du Haut-Commissariat des Réfugiés à Genève jusqu'au siège de l'ONU à New York, ce citoyen indien né à Londres en 1956, signe régulièrement des tribunes et des

articles dans des revues prestigieuses telles que The New York Times ou encore The Washington Post.

Unanimentement apprécié pour la justesse de sa vision et la lucidité avec laquelle il analyse la situation politique générale de l'Inde, Shashi Tharoor s'est aussi affirmé comme l'un des plus grands écrivains indiens contemporains.

Ses livres sont des best-sellers traduits dans le monde entier, tels que "l'Inde, d'un millénaire à l'autre, 1947-2007" (Le Seuil, 2007), "Le Sourire à cinq dollars" (Le Seuil, 2006). "L'Émeute" (Le Seuil, 2002), "Show business" (Le Seuil, 1995).

L'écrivain était l'un des principaux invités du Salon du livre de Paris qui était consacré cette année à l'Inde.

Shashi Tharoor est aussi très apprécié pour le regard qu'il porte sur l'évolution du monde. Il faisait partie des deux invités (avec Alpha Omar Konaré, le président de l'Union Africaine) conviés par Laurence Parisot à ouvrir les débats de la dernière Université d'été du Medef.

Il est vrai qu'il était, il y a peu, secrétaire général adjoint de l'ONU, un temps pressenti même pour succéder à Koffi Annan.

L'Inde, un géant économique



L'Inde est aujourd'hui un géant démographique avec un milliard cent millions d'habitants, et un poids-lourd économique disposant du deuxième réservoir de savants et d'ingénieurs du monde.

L'économie connaît une croissance annuelle de l'ordre de 10 %, bénéficiant notamment aux secteurs des services et de l'industrie. L'Inde est devenue aussi un grand pays spécialisé dans l'informatique, la télématique et le développement des logiciels. La ville de Bangalore, avec ses 150.000 ingénieurs informatiques, dispose aujourd'hui d'un potentiel scientifique plus important que la Silicon Valley !

L'Inde est aujourd'hui le premier exportateur mondial de services de programmation et de logiciels informatiques. Toutes spécialités confondues, l'Inde forme chaque année 500.000 ingénieurs.

Selon les spécialistes, la croissance économique de l'Inde ne fait que commencer et devrait même dépasser celle de la Chine à l'horizon 2010-2015.

Dominique Lemelle : « notre avenir ! »



qu'au travers d'infrastructures de qualité» explique le président de la CCI. Et si le département doit continuer à investir dans ses infrastructures, c'est parce que l'Aube le vaut bien ! «Nous bénéficions d'un positionnement plus que jamais stratégique, au confluent des grands courants marchands européens. Ajoutons à cela d'autres atouts tels que la disponibilité foncière, alors

qu'elle se fait de plus en plus rare en région parisienne et dans les grandes régions logistiques» poursuit Dominique Lemelle.

Améliorer les infrastructures

Conséquence : l'avenir économique de l'Aube passera forcément par la voie de la multimodalité. «Notre avenir dépend de notre capacité à être raccordés aux grands réseaux d'infrastructures européens. Pour cela, nous avons déjà deux atouts en mains : la plate-forme internationale de transport

aérien de Vatry et la voie fluviale à Nogent-sur-Seine avec le raccordement au port du Havre. En revanche, pour le ferroviaire, nous devons obtenir un renforcement de l'offre notamment l'électrification jusqu'à Culmont-Chalindrey» analyse le président de la CCI. Si des objectifs sont fixés (70.000 tonnes de fret à Vatry fin 2007, 2 millions de tonnes pour le nouveau port de Nogent en 2012), le but est aussi de créer du lien entre ces infrastructures. Autant de domaines où l'action des collectivités sera importante, notamment sur le plan du financement des infrastructures nécessaires.

L'un des objectifs du vaste chantier de réflexion lancé dans le cadre de « l'Aube du renouveau » étant justement de sensibiliser les décideurs politiques à ces projets. Il s'agit aussi de tirer le meilleur parti des flux qui traversent le territoire auboisi, en créant des activités économiques, et par voie de conséquence en fixant ses habitants.

Comme l'indiquent les projections de l'INSEE, le danger de la baisse démographique guette la Champagne-Ardenne dans les décennies qui viennent.

Un danger que l'Aube a su éviter jusqu'à présent.

Dans le dossier de « l'Aube du renouveau », vision prospective de l'économie auboise lancée par la CCI et Dominique Lemelle, les infrastructures ont une place de choix. «Et c'est logique. D'une part, parce que le secteur de la logistique est en forte croissance et va continuer à évoluer pour s'adapter aux défis économiques et environnementaux. D'autre part, parce que les filières économiques auboises émergentes, telles que les agro-ressources, mais aussi toutes les entreprises d'une manière générale, ne pourront se développer

Gérard Ancelin : « la carte du fluvial »

« Nogent a la chance d'être bien située sur la carte de France des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, avec l'ex-Nationale 19 reliant Paris à Troyes et se prolongeant vers l'Est, avec la ligne SNCF Paris-Bâle et surtout avec la Seine navigable jusqu'ici. Qui plus est, l'autoroute A5 (via Montereau) et la Nationale 4 (via Sézanne) sont à une trentaine de minutes. Nous sommes également à moins d'une heure de camion de Paris-Vatry et nos relations doivent s'intensifier avec cet équipement. Nul doute que l'on parlera un jour de quadrimodalité à travers cet axe Nogent-Vatry. Et il faut aussi mettre tout cela en perspective avec l'émergence du Parc Logistique de l'Aube aux portes de Troyes...

A une époque, le port de Nogent fut le deuxième port fluvial céréalier de France. Par la suite, il a traversé une phase de déclin. Mais, des travaux ayant été réalisés (passage du gabarit Freyssinet de 250 t à 1300 t), la voie navigable redevenant compétitive et s'inscrivant dans le développement durable, le trafic est reparti à la hausse.

La montée de l'activité «conteneurs» et l'engagement de SNTC (Société nogentaise

de transport combiné) y sont pour beaucoup. Le port de Nogent va ainsi se développer sur la rive droite, pour devenir le Port de l'Aube (inscrit parmi les dossiers prioritaires du Contrat de projets 2007-2013). Nous jouons la carte du fluvial, un mode de transport respectueux de l'environnement et plein d'avenir. Une étude socio-environnementale est lancée, dans la perspective de la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent.

Cette dimension géostratégique a intéressé les industriels venus s'implanter à Nogent, à l'image du papetier Emin-Leydier, qui a déjà réceptionné sur le port des barges chargées de papier-carton à recycler et est embranché fer sur la zone des Guignons, où s'effectuent chaque jour des rotations de camions.

D'emblée, cette entreprise a manifesté son intérêt de pouvoir conjuguer les trois modes de transport. Le raisonnement vaut aussi pour les agro-industriels qui portent les deux grands projets biocarburants du Nogentais : Saipol et SMBE. Si leurs approvisionnements en matière première se feront par camions depuis les bassins de

production de la région, leurs expéditions prendront le train ou le bateau. On mesure bien ici l'importance de la qualité des infrastructures. Sans elles, en serions-nous là ?».



Gérard Ancelin, Vice-Président du Conseil Général et Maire de Nogent-sur-Seine.