



# AMBITIONS

INTERNATIONAL

BIMESTRIEL ÉCONOMIQUE RÉGION PACA RHÔNE ALPES - DIFFUSION EUROPÉENNE - N° 55

AMBITIONS SUD INTERNATIONAL

## ***Les pôles de compétitivité tiendront-ils leurs promesses ?***

***Will competitiveness clusters  
live up to their promise ?***

***La Carinthie s'ouvre  
à l'économie européenne  
Carinthia enters  
European economy***

SEPTEMBRE - OCTOBRE 2006 - PRIX : 4€

Francis! Le représentant de la société Green & Co est là. On a un problème sur le montage de la transaction internationale.

Well\*, laissez-moi renégocier.



V  
L  
A  
N  
!



**BNP Paribas Trade Centers.** Afin de vous accompagner dans votre développement à l'international, nous mettons à votre disposition notre réseau mondial unique de 65 Trade Centers. Nos spécialistes en import-export sont à vos côtés, au plus près de vos activités, pour vous proposer des produits et services adaptés à vos besoins, des solutions les plus simples aux réponses sur mesure : financement à court, moyen ou long terme, crédits structurés, aide à la prospection et au développement de nouveaux marchés. **BNP Paribas, l'expertise au cœur de vos projets.**

© La Banque Paribas et Société Générale (DARDEA) (LEONARDO S.A.) / STUDIO JACOBI 2002



16, Passage Timon-David  
13001 MARSEILLE  
Tél. (33) 04 91 55 69 09  
Fax (33) 04 91 55 69 16

www.ambitions-sud.net

e-mail : info@ambitions-sud.net  
ambitions-sud@wanadoo.fr

RCS Marseille B 411 871 445 (97B 00 925)

**Directeur de la Publication**

Jacques-René LORNE

**Rédacteur en Chef**

Désiré SANVIN

**Journalistes**

Robert ASSADOURIAN

Veronica DAVIES

Jacques René LORNE

Dominique THIBAUT

Philippe LÉGER

CB ADREANI

**Correspondants à l'étranger**

Michel OCHSNER

**Traductions**

Jane LORNE

Françoise CHAUDEMANCHE

**Crédit photos**

J.-R. Lorne,

Dominique Thibault,

Ikea, EDM,

La Commission Européenne,  
Forum Economique Rhodanien,

Ryanair, Eurocopter, Chevrolet,

Port de Panama, CB Adreani,

D.R.

**Publication bimestrielle**

N° 55 SEPTEMBRE-OCTOBRE 2006

Siret : 411 871 445 00010

Code APE : 221E

ISSN 1253-5168

Prix 4 €

Abonnement annuel : 24 €

**Maquette - Mise en page**

Ambitions-Sud International

**Impression**

PETRILLI GROUP IMPRIMEUR

NICE

**Distribution kiosques PACA**

Adhérents NMPP

**Dépôt légal à parution**

La reproduction des articles  
contenus dans ce magazine  
est strictement interdite  
sans accord préalable  
de la Direction  
d'Ambitions Sud International

# 12

## Première station électrique solaire dans les Alpes-Maritimes

### The first solar power station in Alpes-Maritimes



# 18

## Panama 2006 ONUDI

### Opportunités d'affaires Business opportunities



# 24

## Les pôles de compétitivité Competitiveness clusters

# 38

## Afrique du sud : le fléau SIDA South Africa : AIDS



# 48

## La Carinthie Carinthia



# 60

## Automania



**L**a résolution 1701 de l'ONU a mis provisoirement fin au curieux conflit du Moyen Orient entre d'une part, une formation politique théocratique chiite le Hezbollah, qui est au Liban Sud un véritable état, et d'autre part Israël qui est un authentique état, dont l'existence contestée alimente parfois jusqu'à l'excès sa puissante force de dissuasion. Pour les Libanais le tragique paradoxe de cet affrontement de 34 jours est qu'ils sont les victimes civiles d'un conflit qui n'est pas le leur : près de 1500 morts auxquels s'ajoutent les immenses dégâts matériels.

**T**out commence le 12 juillet quand le Hezbollah enlève 2 soldats israéliens, et en réponse, l'aviation israélienne lance des raids destructeurs sur le Sud-Liban. Cette provocation a débouché sur un conflit qui a été déclenché avec l'assentiment, voire à la demande de l'Iran, car il constitue une habile diversion pour ce dernier dans les inépuisables négociations autour de son contesté et peut-être dangereux programme nucléaire.

**L'**ambiguïté sur les intentions des belligérants lors du cesser le feu, le 14 août 2006, est évidente. Malgré ses cris de victoire et la ferme résistance manifestée sur le terrain, le Hezbollah l'a accepté car il tient compte de ses importantes pertes, des destructions libanaises et surtout de son aura acquise dans le monde arabe. Il occulte ainsi toutes les conséquences d'un conflit qu'il a déclenché, qui aujourd'hui est surtout reproché à Israël.

**D**e son côté, Israël qui a perdu 114 soldats, est entré en guerre comme s'il s'agissait d'une opération de routine. Malgré leur avantage sur le terrain, les Israéliens ont été surpris par la difficile progression de leur infanterie et la résistance des milices chiites solidement retranchées. En l'absence de victoire éclair et devant l'importance des dégâts collatéraux sur les populations, ils ont préféré le cesser le feu à l'enlèvement.

**L**es observateurs et les protagonistes savent que l'arrêt des hostilités n'est qu'un intermède, une simple trêve avant le prochain affrontement ! Cette résolution 1701 prévoit une force d'interposition de 15000 hommes, mais elle reste vague sur trop de points, car elle doit conjuguer deux déterminations antagonistes : Israël qui veut conserver son droit à l'autodéfense... Tandis que le Hezbollah qui cesse tout acte d'hostilité ne semble pas prêt à désarmer...

**D**ès le début du conflit la France a engagé, avec les Etats-Unis, devant le Conseil de Sécurité, les discussions sur un projet visant à régler la crise. Elle a initialement subordonné sa participation au niveau des moyens d'action accordés et selon la participation des pays fournissant les contingents. Elle se disait même prête à prendre le commandement d'une force multinationale de paix. Elle vient de l'obtenir, mais elle le cédera à l'Italie après février 2007 ! Nos partenaires européens sont réticents au leadership français car notre attitude lors de l'affaire irakienne, le non français au referendum du 29 mai 2005 et la fin prochaine de l'ère Chirac sont autant de handicaps.

**L'**Europe sous la présidence finlandaise a le choix entre la position française et la position britannique. Les divergences portent sur la mission de la force d'interposition qui se doit d'être une force de paix robuste afin de désarmer le Hezbollah, car l'armée libanaise qui épaula aujourd'hui la Finul en est bien incapable.

**L**es objectifs de la Finul 2 et de la France sont 1. Maintenir le cesser le feu - 2. Libérer le Liban de l'emprise du Hezbollah - 3. Eviter le retour de la Syrie au Liban - 4. Contribuer à la reconstruction du Liban. Les objectifs 2 et 3 relèvent de la pure utopie !

**D**epuis 1996 les dirigeants du Hezbollah ont su sacrifier leur formation aux yeux de la population libanaise. De plus, tout au long du conflit la popularité du chiite Hassan Nasrallah n'a fait que grandir, au point de gêner Al Qaida dont l'obédience sunnite salafite la porte à être anti-chiite. Question : Ces extrémistes qui tous deux se réclament d'un islamisme radical, vont-ils s'allier au Liban alors qu'ils s'affrontent en Irak ? En outre, l'appui logistique de la Syrie et le soutien financier de l'Iran également fournisseur de missiles déplaisent à l'Amérique mais sont essentiels pour le Hezbollah. Question : Ce conflit est-il le prélude d'un affrontement américano-iranien ?



Par Robert Assadourian

**I**l est évident que le mouvement chiite qui reste au Sud Liban va garder ses armes. Il se contentera provisoirement de les dissimuler ou bien de moins ou de ne pas s'en servir. Il a élaboré des tactiques nouvelles adaptées à la guérilla d'ailleurs ses embuscades ont été redoutables pour Tsahal. Il possède des armes qui ont démontré l'efficacité des Milices chiites - avec d'abord l'artisanal " engin explosif improvisé ou improvised explosive device (IED) " qui a été plus que perfectionné - Et d'autre part, son arsenal de missiles d'origine iranienne qui très mobiles et dispersés sur le territoire libanais est parfois immergé dans les villages au sein des populations. Afin de partiellement les neutraliser Israël a beaucoup trop détruit.

**L**e déploiement de l'armée libanaise dans le Sud n'est pas, vu sa faiblesse et son manque de détermination, le complément musulman indispensable à la Finul. Le Liban dont l'existence même est menacée, a été trop longtemps un outil stratégique de déstabilisation régionale pour la Syrie et l'Iran, et son armée ne peut être considérée une force d'interposition efficace. Au Moyen Orient le Droit sans la force est toujours impuissant.

**I**sraël contrôle les entrées aériennes et maritimes du Liban. Il souhaite par le biais de la Finul, établir un blocus terrestre hermétique sur la frontière syro-libanaise afin d'isoler le Hezbollah et tarir ses apports d'armes.

**P**lacée entre le fer et l'enclume la Finul est condamnée, soit à l'inertie afin d'assurer sa sécurité, soit à l'action qui comporte des risques. La mission de la Finul n'est couverte par aucun accord politique. En effet, le désarmement doit s'effectuer par libanais ou des contingents musulmans à venir... Le droit d'ouvrir le feu est mal défini. Avec un mandat imprécis, les 2000 soldats français exposent leurs vies sans pouvoir la défendre. Ces troupes sont considérées par beaucoup, dans le monde arabe, comme étant le bras séculier de l'Occident qu'ils rejettent, mais dont ils acceptent les subsides financiers.

**A**u nom d'une grandeur dépassée la France expose inutilement ses soldats au Liban. La paix au Moyen Orient n'est pas liée à leur présence, ni aux diverses contributions financières, mais à la bonne volonté des belligérants ! Le prochain affrontement est d'ailleurs prévisible car chaque camp campe sur ses intransigeances et se méfie de l'autre. Gaza et le Hamas occultés pendant la crise sont en effervescence ...

## L'IMPASSE

**UN** resolution 1701 has temporarily ended the peculiar conflict in the Middle East between Hezbollah, a Shia Islamist politico-religious organization that is a quasi-state in Southern Lebanon and Israel, a true state whose disputed right to existence nourishes its powerful dissuasive force, sometimes to excess. For the Lebanese, the tragic paradox of this 34-day confrontation is that they are the civil victims of a conflict that isn't even theirs, with nearly 1500 dead and immense damage to property.

**I**t all began on July 12 when Hezbollah kidnapped two Israeli soldiers and in response, the Israeli aviation launched destructive raids over Southern Lebanon. This provocation sparked off a conflict that was started with the assent, or even at the behest, of Iran, as it constituted a clever diversion from the endless negotiations around its contested and maybe even dangerous nuclear program.

**T**he ambiguity surrounding the intentions of the belligerents at the time of the ceasefire on August 14th 2006 has been clear. Hezbollah accepted the ceasefire, its cries of victory and its determined resistance in the field notwithstanding, because it pays heed to its considerable losses, the destruction in Lebanon and, especially, the aura it has acquired in the Arab world. In this way, Hezbollah can gloss over all the consequences of a conflict that it set off and which is now blamed especially on Israel. On its side, Israel, which has lost 114 soldiers, entered into this war as though it were a routine operation. In spite of their advantage in the field, the Israelis were surprised by the arduous advance of their infantry and the resistance opposed by the Shia militias, which dug their heels in. When instant victory did not happen, and given the extent of the collateral damage on the populations, Israel preferred a ceasefire to a stalemate.

**B**oth observers and the protagonists themselves know that the end of hostilities is only an interlude, a mere truce before the next confrontation! The UN's resolution 1701 provides for an interposing force of 15,000 men, but it is vague on too many points, because it has to juggle two antagonistic determinations: Israel wants to preserve its right to self-defence, and Hezbollah, although it has called off all hostile acts, doesn't seem at all ready to demilitarise.

**A**s soon as the conflict started, France, along with the United States, brought discussions before the Security Council concerning a project to provide a solution to the crisis. Initially, it made its own participation subject to the decided-upon means for action, and dependent on the participation of the countries providing the contingents. It even declared itself ready to take over command of a multinational peace force. It has obtained just that, although it will turn over command to Italy after February 2007! Our European partners are doubtful as to French leadership because our attitude during the Iraqi affair, the French opposition to the May 29 2005 referendum, and the impending end of the Chirac era are so many handicaps.

**E**urope, presided over by Finland, can choose either the French position or the British position. The divergences concern the mission of an interposing force, which should be a robust peace force in order to disarm Hezbollah, because the Lebanese Army, which is providing support to the UNIFIL, is incapable of doing so.

**U**NIFIL 2 and French objectives are: 1) Maintain the ceasefire; 2) Liberate Lebanon from the grip of Hezbollah; 3) Avoid

the return of Syria to Lebanon; and 4) Help to rebuild Lebanon. Objectives 3 and 4 are truly utopian!

**S**ince 1996, Hezbollah's leaders have managed to make their organization sacred in the eyes of the Lebanese population. Furthermore, the growing popularity of the Shiite Hassan Nasrallah during this entire conflict is such that it is hampering al Qaeda, which tends to be anti-Shia due to its Salafist Sunni leanings. The question is: Are these two extremist organizations, which both lay claim to a radical Islamism, going to unite in Lebanon even though they are clashing in Iraq? Also, the United States is displeased with Syria's logistic support and Iran's financial support (and Iran also supplies missiles), but these are essential for Hezbollah. Another question is: Is this conflict the prelude to one between the United States and Iran?

**O**viously, the Shia movement left in Southern Lebanon is not going to demilitarise. It will hide its arms temporarily, or use them either less or not at all. It has developed new tactics adapted to guerrilla warfare; its ambushes, furthermore, were lethal for Tsahal. Hezbollah has arms that proved how efficient Shiite militias can be - first of all with the more than efficient improvised explosive device (IED), and then with its arsenal of highly mobile Iranian missiles scattered over Lebanon, sometimes "buried" in villages right among the populations. To neutralize these missiles, Israel destroyed way too much.

**T**he deployment of the Lebanese Army in the South is not the indispensable Muslim complement to UNIFIL, to judge by its weakness and lack of determination.

Lebanon, whose very existence is being threatened, has been Syria's and Iran's strategic tool for regional destabilization for too long, and its army cannot be considered as an efficient interposing force. In the Middle East, Law without Force is always devoid of Power.

**I**srael controls entry into Lebanon by air and by sea. Israel would like to use UNIFIL to establish a total blockade along the Syria-Lebanon border to isolate Hezbollah and dry up its source of arms.

**C**aught between Scylla and Charybdis, the UNIFIL is condemned either to total inertia in order to guarantee its own safety, or to perilous action. No political agreement covers UNIFIL's mission. Disarmament is to be carried by the Lebanese or by the Muslim contingents to come. The right to open fire is poorly defined. With a vague mandate, the 2000 French soldiers will be laying their lives on the line without being able to defend themselves. These troops are considered by many in the Arab world as the secular arm of the West that they reject - but from which they are happy to accept financial subsidies.

**I**n the name of outdated grandeur, France is exposing its soldiers in Lebanon to no good purpose. Peace in the Middle East is dependent neither on their presence nor on the various financial contributions, but to the willingness of the belligerents! The next confrontation is perfectly predictable, because each side is digging their heels in and has no confidence in the other. And Gaza and Hamas, which have been overlooked during the crisis, are in turmoil...



By Robert Assadourian

## THE IMPASSE

**Malmenés au printemps, les marchés boursiers ont cependant connu un été finalement assez serein, et ceci en dépit du conflit libanais. L'indice CAC 40 a ainsi progressé de 4% entre début juillet et fin août, soit une hausse proche de 10% depuis le début de l'année. L'indice phare du marché français a profité fin août de la détente sur les taux d'intérêts à long terme et de la décrue des cours du baril de brut. La bourse new-yorkaise a connu une hausse estivale moins séduisante, de l'ordre de 2%**

## USA : BAISSE DE L'IMMOBILIER

La situation aux Etats-Unis apparaît en effet plus problématique, avec une FED, qui, dans ses dernières déclarations, semble hésiter entre un début de retournement de conjoncture et une inflation qui inquiète encore.

Une série de statistiques montre à la fois un ralentissement très net du marché de l'immobilier résidentiel américain (le plus marquant de ces 10 dernières années), une baisse des commandes industrielles (-0,6% en juillet) et un recul en août de la confiance des consommateurs (tel que mesuré par l'université du Michigan) ; mais c'est bien grâce aux consommateurs toujours très actifs (leurs dépenses ont encore progressé en août de +0,8%) que la croissance a pu être révisée en hausse au deuxième trimestre à +2,9% (au

lieu de 2,5% après un exceptionnel 5,6% au 1er trimestre).

L'emploi tient bon : les 128 000 nouveaux postes créés en août (après 121 000 en juillet) permettent au chômage de reculer à 4,7% sans accuser le contre-coup de la baisse de l'immobilier et de la hausse des produits énergétiques. Aussi les anticipations de politique monétaire évoluent rapidement pour envisager désormais une détente des taux à moyen terme, après les 17 hausses que la FED avait enchaînées depuis juin 2004 de 1% à 5,25%. Le marché obligataire a récemment marqué une nette inflexion avec un retour sur 4,725% du T-Bill 10 ans.

L'ampleur du ralentissement économique américain focalise donc l'attention des marchés. Entre les deux scénarios possibles (atterrissage en douceur ou récession), la clef réside dans

l'immobilier américain qui est aujourd'hui au cœur des préoccupations. Les investisseurs craignent que le ralentissement des volumes de transactions immobilières ne soit bientôt suivi d'une chute des prix, sachant qu'un décalage de 6 à 12 mois est souvent observé entre ces deux indicateurs. Cela pèserait nécessairement sur la consommation des ménages, qui représente près de 70% du PIB américain...

## EUROPE : FORTE VIGILANCE

La croissance de la zone euro montre une accélération, que ce soit entre T2 et T1/2006 (+0,9% après +0,8%), ou que ce soit en rythme annuel (+2,6% par rapport au deuxième trimestre 2005, contre +2,1% à la fin du premier trimestre).

La BCE a révisé à 2,8% sa prévision de croissance de la zone en 2006 (contre 2,2% aupara-

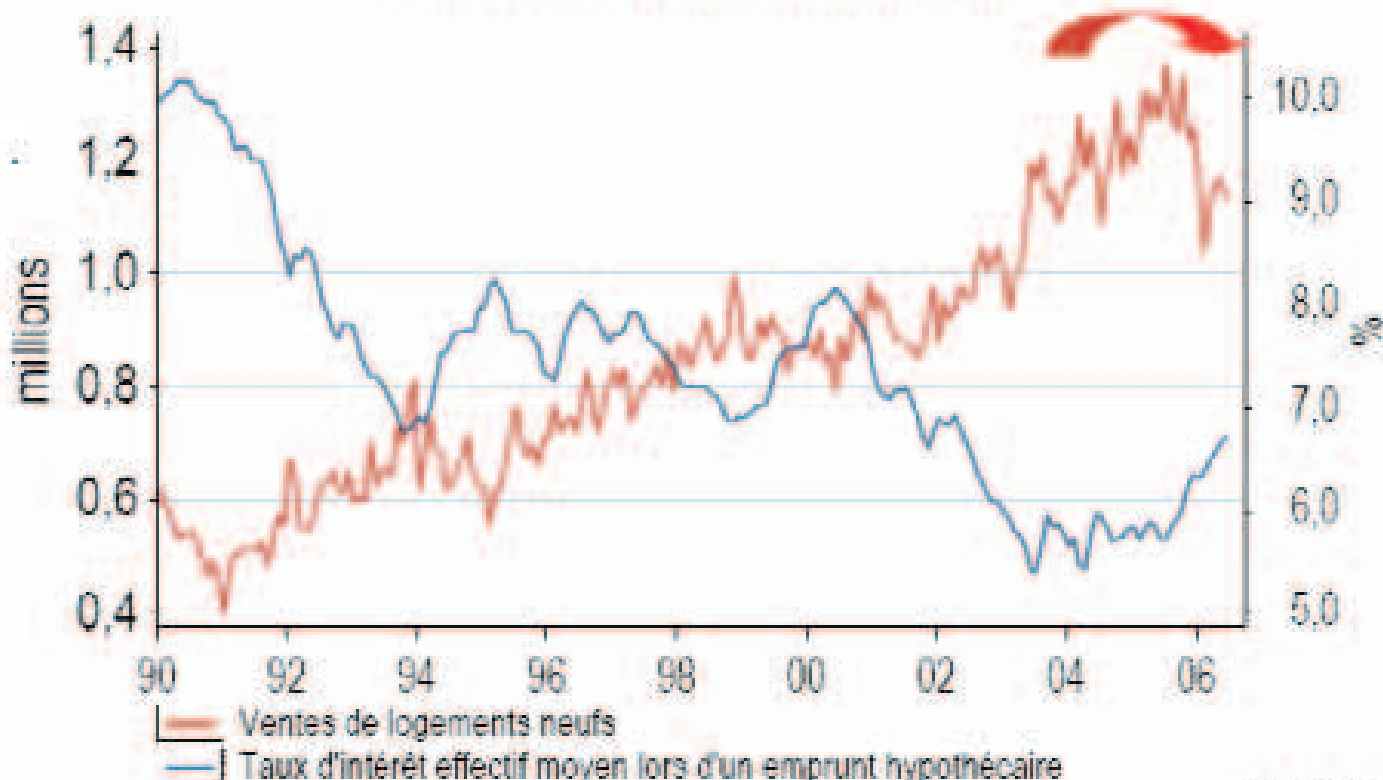
vant) et confirme son taux actuel d'intervention à 3% mais aussi " sa forte vigilance " vis à vis des prix qui la conduira à relever une nouvelle fois son taux le 5 octobre prochain.

Avec 1% environ d'écart avec son homologue américain, l'OAT 10 ans revient sur des niveaux de 3,72%.

## EN PERSPECTIVE :

Cette rentrée de septembre s'effectue sous de bons auspices : atténuation des tensions géopolitiques (même si le litige iranien n'est pas réglé), le recul du baril de pétrole, modération des politiques monétaires. Il ne semble pas que le fléchissement de la croissance américaine et en particulier la baisse du marché immobilier ne débouche sur un repli trop fort de la consommation et donc de la croissance aux USA et par ricochet de la croissance mondiale. ■

## Ventes de logements neufs et taux d'emprunt hypothécaire



**Following a perturbed Spring, the Stock Exchanges finally enjoyed a serene summer, despite the Lebanese conflict. The CAC 40 index consequently progressed by 4 % between the beginning of July and the end of August, that is an increase close to 10 % since the beginning of the year. The key index of the French market took advantage late August of the relaxation on the long-term interest rates and the diminution of the crude oil rates. The New York stock exchange enjoyed a less attractive summer increase, in the region of 2 %.**

### USA : decline of the Real Estate market

The situation in the United States indeed seems more problematic, with a FED which, in its last declarations, seems to hesitate between the beginning of a reversal of the situation and a still worrisome inflation.

A series of statistics shows simultaneously a very clear slowing down of the American residential real-estate market (the most impressive over these last 10 years), a decline of the industrial orders (- 0,6 % in July) and a drop in August of the consumers' confidence (as recorded by the university of Michigan) ; but it is indeed thanks to the constantly active consumers (their spendings progressed by 0,8 % August) that the growth was spurred in the second quarter by + 2,9 % (instead of 2,5 % after an exceptional 5,6 % in the 1st quarter).

The employment figures are good: 128 000 new jobs created

in August (after 121 000 in July) enable the unemployment rate to be reduced to 4,7 % without suffering the repercussion of the decline of the real-estate and the increase of the energy products. So the anticipations of monetary policy quickly evolve to henceforth envisage a slackening of the medium-term rates, after the 17 simultaneous increases of the FED since June 2004, from 1 % to 5,25 %. The bond market recently showed a significant change to 4.725 % of the T-Bill 10 years.

The significant slowdown of the American economy focuses the attention of the markets. Between the two possible scenarios (landing gently or recession), the key lies with the American real-estate market which is at the heart of today's preoccupations. The investors are afraid that the slackening of the volumes of real-estate deals will soon be followed by a price fall, knowing that there is often a lapse from 6 to 12 months bet-

ween these two indicators. It would inevitably influence the household consumption, which represents about 70 % of the American GDP ...

### EUROPE : STRONG ATTENTIVENESS

The euro zone shows an increasing growth, whether it is between the 1st and 2nd terms/2006 (0,9 % after 0,8 %), or an annual rhythm (2,6 % with regard to the second quarter 2005, against 2,1 % at the end of the first quarter).

The BCE revised its growth forecast of the zone in 2006 by 2,8% (against 2,2 % previously) and confirms its current rate of intervention at 3 %, but also " its strong attentiveness " regarding the prices that will lead it to increase its rate again on October 5th of this year.

With a difference of approximately 1 % in relation to its American



Jean Claude L'ARNAUD

PDG de la CIC  
Bonnaise Lyonnaise de Banque

homologue, the OAT 10 years regains 3.72 % levels.

### IN PERSPECTIVE :

This new September term is promising : easing of the geopolitical tensions (even if the Iranian dispute is not settled), the drop of the crude oil price, the moderation of monetary policies. It would appear that the slackening of the American growth and in particular the decline of the real-estate market does not have too heavy repercussions on consumption, and thereby on the growth in the USA and consequently on the world growth.



Bimestriel Economique Région PACA  
à diffusion internationale  
[www.ambitions-sud.net](http://www.ambitions-sud.net)

- Accueil
- Présentation
- Articles
- Anciens Numéros
- Nos Annonceurs
- Abonnement
- Contactez-nous

Retrouvez nos articles,  
nos enquêtes,  
nos reportages,  
nos archives sur le net :

[www.ambitions-sud.net](http://www.ambitions-sud.net)



# Revenus trimestriels record pour Euronext à 289,6m€, en hausse de 21,4% d'une année sur l'autre. Forte amélioration des revenus semestriels par rapport à 2005 : +20,9%, à 557,7m€

Les revenus du 2ème trimestre 2006 ont atteint un niveau record avec 289,6 m€, soit une progression de 21,4% par rapport aux 238,6 m€ réalisés au cours de la même période en 2005. Les revenus enregistrés au cours des 6 premiers mois ont atteint 557,7 m€, en hausse de 20,9% par rapport au 1er semestre 2005. Cette bonne performance a été réalisée malgré l'impact du changement de périmètre de consolidation. Ce premier semestre a été le plus actif jamais réalisé tant sur les marchés d'actions que sur les marchés de produits dérivés, permettant à toutes les activités d'afficher une croissance de leurs revenus (sur une base comparable).

a également bien commencé, juillet ayant été le mois de juillet le plus actif jamais réalisé avec 18 sociétés nouvellement introduites sur l'ensemble des marchés d'Euronext.

**Négociation de produits actions:** Depuis le début d'année, l'activité a été très soutenue sur les marchés, permettant à la négociation de produits actions d'enregistrer plus de 116 millions de négociations à fin juin (+51,6% en comparaison avec les 76,5 millions réalisés au S1 2005). Le second trimestre a été particulièrement actif avec 58,4 millions de négociations, représentant une progression de 57,6% par rapport aux 37 millions de négociations du T2 2005.

étant en croissance de 33%). Notre initiative OTC B-Clear connaît un fort succès avec 32,8 millions de contrats échangés à fin juin (7,5 millions de contrats avaient été traités au cours du 1er trimestre 2006). Les volumes sur produits de taux d'intérêt ont continué de croître (+18%).

Les revenus liés à la négociation de produits dérivés se sont ainsi montés à 107,2 m€, +24.1% par rapport au niveau du T2 2005 (86,4 m€). Pour le 1er semestre 2006 les revenus ont atteint 205,0 m€, en hausse de 26,4% par rapport aux 162,2 m€ réalisés au cours de la même période l'année dernière.



ration non récurrente de restructuration d'une société portugaise).

**Ventes de données de marché:** La croissance du nombre de terminaux associée à l'harmonisation des produits mise en place l'année dernière ont permis aux revenus trimestriels de s'élever à 28,1 m€, dépassant de 28% le niveau de revenus atteint l'année dernière. Les revenus semestriels ont totalisé 54,3 m€,

Milliers d'euros	2ème trimestre – Non audité		Variation	Semestre – Non audité		Variation
	2006	2005		2006	2005	
Commissions de cotation	14 008	9 835	+42,4%	22 877	20 831	+9,8%
Négociation de produits actions	77 071	49 995	+54,2%	150 135	100 827	+48,9%
Négociation de produits dérivés	107 247	86 408	+24,1%	205 017	162 242	+26,4%
MTS fixed-income	6 437	-	Nd	12 421	-	Nd
Règlement-livraison et conservation	3 473	13 599	-74,5%	7 013	21 994	-68,1%
Ventes de données de marché	28 089	21 936	+28,0%	54 265	43 881	+23,4%
Ventes de logiciels	45 356	52 863	-14,2%	89 903	103 177	-12,9%
Autres produits	7 930	3 985	+99,0%	16 106	8 219	+96,0%
<b>Total</b>	<b>289 614</b>	<b>238 621</b>	<b>+21,4%</b>	<b>557 737</b>	<b>461 171</b>	<b>+20,9%</b>

## Analyse par activité

**Commissions de cotation:** Cette activité a été particulièrement dynamique depuis le début de l'année, avec 41 nouvelles sociétés cotées au 2ème trimestre, portant le nombre total d'introductions sur le 1er semestre à 62. Euronext a été leader européen pour lever des capitaux au cours du 2ème trimestre. Les revenus se sont établis pour le 2ème trimestre 2006 à 14 m€, soit une hausse de 42,4% par rapport à la même période en 2005. Pour les six premiers mois de 2006 les revenus se sont inscrits en croissance de 9,8% (le 1er semestre 2005 avaient bénéficié de l'introduction de Sanef en mars). Le second semestre

Bénéficiant de ce niveau d'activité, les revenus de négociations actions se sont établis à 77,1 m€ au T2 2006 (+54,2% par rapport aux 50 m€ du 2ème trimestre 2005). Sur les six premiers mois de l'année, ils atteignent 150,1 m€ (+48,9% par rapport au S1 2005).

**Négociation de produits dérivés:** La négociation sur produits dérivés a été soutenue par la volatilité, de bonnes conditions sur les marchés actions et les incertitudes sur le niveau des taux d'intérêt. Les volumes sur les dérivés d'actions ont augmenté de 39% au cours du 1er semestre de l'année (les produits d'actions individuels progressant de 44% tandis que les produits d'indices

**MTS fixed-income:** Les revenus du 2ème trimestre 2006 ont été de 6,4 m€, ceux du 1er semestre 2006 totalisant 12,4 m€. Ce niveau est en ligne avec les revenus enregistrés au cours de la même période en 2005.

**Règlement-livraison et conservation:** A la suite de la vente de CIK à Euroclear au 1er janvier 2006 (représentant une perte de revenus de 12,2 m€ sur les 6 premiers mois de l'année), les activités de règlement-livraison et de conservation reflètent désormais purement celles d'Interbolsa au Portugal. Sur une base comparable les revenus se sont inscrits à 7,0 m€ (en baisse de 28% par rapport au S1 2005 qui avait bénéficié par une opé-

soit une hausse de 23,4% par rapport à 2005 (43,9 m€).

**Ventes de logiciels:** LMS ayant été transféré à AEMS au 1er juillet 2005, les ventes de logiciels représentent désormais uniquement la performance de GL Trade. (la contribution de LMS au S1 2005 était de 16,2 m€). GL Trade a réalisé au cours de la 1ère moitié d'année 2006 des revenus en croissance de 3,4%, à 89,9 m€.

**Autres produits:** Ces produits ont fortement progressé par rapport au 1er semestre 2005 (passant de 8,2 m€ à 16,1 m€) principalement en raison des coûts restructurés à AEMS. ■



## Record quarter for Euronext' revenues: €289.6m, up 21.4% YOY Half year 2006 revenues improve strongly YOY: +20.9%, to €557.7m

Revenues for the second quarter of 2006 reached a record of €289.6m, representing a progress of 21.4% compared to the €238.6m achieved during the same period in 2005. For the first six months of 2006, revenues amounted to €557.7m, up 20.9% on H1, 2005 revenues. This strong performance has been achieved in spite of the impact of changes in the scope of consolidation.

This first-half of the year has been the best one ever for cash and derivative markets and has created the conditions for all business lines to register an increase in their revenues (on a comparable basis).

ever with 18 additional IPOs on all Euronext markets.

**Cash trading:** Market activity has been strong since the beginning of the year, benefiting to cash trading, with more than 116 million trades as of end of June (+51.6% compared to the 76.5 million trades realised in H1, 2005). The second quarter has been particularly active with 58.4 millions trades, representing a 57.6% increase on the 37 million trades of Q2, 2005.

Thanks to this high level of activity, revenues from cash trading amounted to €77.1m in Q2, 2006 (+54.2% compared to the €50m booked in the same quarter last year), 6-months revenues

stood at €107.2m, +24.1% compared to the level of Q2, 2005 (€86.4m). For the first six months of 2006, revenues amounted to €205.0m, +26.4% compared to the €162.2m realised during the same period in 2005.

**MTS fixed-income:** Revenues realised in Q2, 2006 were €6.4m, leading revenues for the first half of 2006 to €12.4m, in line with the revenues achieved during the same period in 2005.

**Settlement and custody:** Following the sale of CIK to Euroclear as of January 1st, 2006 (representing a income downfall of €12.2m over the first half of the year), revenues from settlement and custody purely

Information services: The growth seen in the number of terminals combined with the harmonisation of the packages implemented last year enabled quarterly revenues to overstep by 28% the revenues realised in Q2, 2005 (to €28.1m). Half-year revenues totalled €54.3m, up 23.4% compared to the level of last year (€43.9m).

**Sales of software:** Following the transfer of LMS to AEMS on 1st July 2005, revenues from sales of software strictly represent the performance of GL Trade. (Contribution of LMS in H1, 2005 was €16.2m). GL Trade achieved over the first half of the year a

In thousands of euros	2nd Quarter - Unaudited		Change	Half Year - Unaudited		Change
	2006	2005		2006	2005	
Listing fees	14 008	9 835	+42.4%	22 877	20 831	+9.8%
Cash trading	77 071	49 995	+54.2%	150 135	100 827	+48.9%
Derivatives trading	107 247	86 408	+24.1%	205 017	162 242	+26.4%
MTS fixed-income	6 437	-	Na	12 421	-	Na
Settlement and custody	3 473	13 599	-74.5%	7 013	21 994	-68.1%
Information services	28 089	21 936	+28.0%	54 265	43 881	+23.4%
Sales of software	45 356	52 863	-14.2%	89 903	103 177	-12.9%
Other Revenues	7 930	3 985	+99.0%	16 106	8 219	+96.0%
<b>Total revenues</b>	<b>289 614</b>	<b>238 621</b>	<b>+21.4%</b>	<b>557 737</b>	<b>461 171</b>	<b>+20.9%</b>

### Business Analysis

**Listing fees:** This business is particularly healthy since the beginning of the year; 41 new listings took place in the second quarter, bringing the overall number of new listings to 62 over the first half of the year. Euronext was the European leader for capital raising during the second quarter. Revenues for the second quarter of the year reached €14m, +42.4% compared to the same period in 2005. For the first six months of 2006, the increase in revenues was +9.8% (H1 2005 had been boosted in March by Sanef IPO). The start of the second half of the year was strong, July being the busiest July

being €150.1m (+48.9% // H1, 2005).

**Derivative trading:** Trading on derivative products has been sustained by volatility, strong cash markets and uncertainty around interest rates. Volumes on equity derivative products increased by 39% over the first half of the year (individual equity products progressed by 44%, while index related products were growing by 33%). Our OTC initiative B-Clear knows a strong success with 32.8 million contracts traded as of end of June this year (7.5 million contracts had been traded during the first quarter 2006). Volumes on interest rates products continued to grow (+18%). Revenues from derivative trading

reflect now the performance of Interbolsa in Portugal. On a like-for-like basis revenues were down to €7.0m (a 28% decrease compared to H1, 2005 which was boosted by a non-recurring restructuring of a Portuguese company).

progress in its revenues of 3.4%, to €89.9m.

**Other Revenues:** These revenues progressed strongly compared to H1, 2005 (from €8.2m to €16.1m), mainly driven by the recharge of expenses to AEMS.



## Avec l'implantation du suédois IKEA La Valentine compte un nouveau centre commercial

**Décidément, l'attractivité de la plaine de la Valentine n'est pas prête de s'arrêter. Qui aurait pu prévoir un tel engouement, pour un lieu qui, il n'y a pas très longtemps encore, était difficile d'accès et presque pas fréquenté, si ce n'est par le passage des habitants et des promeneurs.**

En tout juste 30 ans ce site est devenu une place forte de l'économie de consommation, de l'activité commerciale et de l'emploi. Le nouveau venu ne fait que confirmer la chose, en venant installer les 26.000 m<sup>2</sup> de surface qui lui seront nécessaire pour harmoniser l'espace de ses

16.000m<sup>2</sup> de présentation entièrement, ou presque, dédié à ce qui a fait sa renommée, l'aménagement, moderne et fonctionnel, natif de Suède et très apprécié dans de nombreux pays où l'enseigne est présente. Il faut bien avouer que l'annonce d'un chiffre d'affaire de 60 millions d'euros pour la première année et l'apport de 200 employés à l'ouverture, presque entièrement recrutés localement, (dont 82 % de CDI), mais bien encadré par 90 cadres venant en grande partie d'autres entités du groupe, a de quoi impressionner. C'est grâce à une étroite collaboration avec l'ANPE des Caillols qu'a pu être géré avec efficacité le recrutement indispensable qu'implique l'ouverture d'un magasin

comme celui-ci. Il faut bien mesurer l'énormité de la tâche : en effet, c'est plus de 5500 CV qui ont été traités pour satisfaire aux 200 postes à pourvoir, autour des 5 métiers principaux de l'enseigne à savoir Vente, Logistique, Service Clientèle, Caisses et Restauration. Aux résultats de ce recrutement, il s'avère que les femmes sont majoritaires avec 55% des postes pourvus. Ce recrutement a nécessité une action de formation importante, comme l'explique Philippe Dubrana " Cela représente environ 26 000 heures de formation, soit environ 110 heures par personne " avant d'ajouter, " et la participation à l'aménagement du magasin aura été en soi une



Philippe Dubrana - Directeur du magasin

plus fort du chantier, 170 personnes travaillant sur le site du magasin. A ce phénomène s'ajoutera à l'ouverture du magasin la création d'autres emplois par ailleurs, notamment dans les sociétés prestataires de service : sécurité, entretien, montage, livraison... Emplois qui sont actuellement estimés à une cinquantaine environ, mais qui risquent d'être plus nombreux par la suite.

En définitive, IKEA Marseille La Valentine sera à la fois pôle d'attraction régional et magasin dans Marseille. Proche du cœur de Marseille, le magasin a été dimensionné pour accueillir des clients habitant Marseille et l'est de la cité phocéenne ; un magasin de cette taille jouit par essence d'une très forte attractivité. On peut même ajouter que son implantation sera par ailleurs très profitable pour la communauté d'agglomération, car créatrice de richesses, grâce aux emplois et aux taxes qui seront générés par l'activité du magasin. Une aubaine supplémentaire dans un premier temps, car il faut être réaliste et comme le signalait le Conseiller Général Christophe Masse, avec beaucoup de justesse, il faudra bien, à un moment ou à un autre, penser à revoir les accès au site, qui sont déjà bien délicats et que l'ouverture de ce nouveau initiateur de foule ne vont certainement pas arranger. Mais nous sommes sûrs que des mesures ont déjà été prises et que nous n'avons pas à nous inquiéter à ce sujet...



Le restaurant



excellente école pour appréhender leur futur poste de travail ". A l'évidence, sur l'ensemble de la démarche, le Suédois Ikea, marque de gros points et confirme par la même occasion son statut d'acteur économique local et même régional, car la Valentine, venant après Toulon et Mougins en début d'année, n'est pas la seule implantation dans notre région. Mais il faut aussi comprendre que cette implantation a généré pas mal d'emplois indirects. En effet, 70 entreprises ont œuvré sur le chantier et une majorité d'entre elles sont locales, sans oublier les emplois temporaires créés qui ont été nombreux avec, au

## Swedish IKEA offers a new shopping center at La Valentine

**Indeed, La Valentine is becoming more and more attractive. Who could have predicted such a craze for a place, which not so long ago was not easily accessible and scarcely frequented, other than by the passage of the inhabitants and some walkers.**

In hardly 30 years this site has become a fortress of the economy of consumption, commercial activity and employment. The newcomer confirms this by setting up on a 26.000 m<sup>2</sup> plot, which it will require to harmonize its 16.000m<sup>2</sup> of commercial premises, almost completely dedicated to what made its fame, modern and functional furnishing, originating from Sweden, and greatly appreciated in numerous countries where the trademark is present. We must admit that the announcement of a 60 million euro turnover for the first year and the contribution of 200 employees upon opening, nearly all recruited locally, (of which 82% firm contracts), well directed by 90 executives coming largely from the other entities of the

group, is indeed impressive. The efficient recruitment that is indispensable for such a shop was achieved thanks to a close collaboration with the Caillols Employment Agency. It was an enormous task: more than 5500 CV's were treated to satisfy 200 job vacancies, around the 5 main professions of the trademark, Sales, Logistics, Customer service, Cash desks and Catering. The results of this recruitment reveal a majority of women (55%). This recruitment required important training, as Philippe Dubrana explains: " It represents approximately 26 000 hours of training, that is approximately 110 hours per person, " before adding, " and the participation in the organization of the shop proved to be an excellent school to prepare them for their future job. "

All in all, the Swede Ikea made a top score, thereby confirming its status as an important local and even regional economic actor, because La Valentine, following Toulon and Mougins at the beginning of the year, is not the only establishment in our region. But it is also necessary to understand that this implantation generated quite a lot of indi-

rect jobs. Indeed, 70 companies worked on the construction site, the majority of which are local, without forgetting the numerous temporary employments, with 170 persons working on the site at the peak of the construction. This phenomenon will be increased upon the opening of the shop by the creation of other jobs, notably in the various companies providing services: security, maintenance, assembly, delivery ... These are estimated in the region of 50, but are likely to increase afterwards.

Finally, IKEA Marseille La Valentine will be a regional centre of attraction and at the same time a shopping centre in Marseille. Close to the heart of Marseille, the shop is conceived to welcome customers living in the centre and eastern quarters of Marseille; a shop of this size enjoys by definition a very strong attractiveness. We can even add that its implantation will also be very profitable for the urban district, since it will create wealth, thanks to the employment and the taxes that will be generated by the activity of the shop. Indeed an additional bonus, because one must be realistic, as the County



Jean Louis Baillet - DG IKEA France

Councillor Christophe Masse rightly pointed out: sooner or later it will be necessary to reconsider the means of access to the site; it is already problematic, and the opening of this centre of attraction will certainly not facilitate matters. But we are sure that measures have already been planned, so we should not have to worry on this subject ... ■

Pour faciliter toutes vos démarches avant, pendant et au retour de votre mission, nous avons créé l'Agence Mobilité Internationale.

# Mobilité Internationale

Une équipe, des compétences et des services pour accompagner votre expatriation ou celle de vos collaborateurs.

[www.cai-expat.com](http://www.cai-expat.com)

Agence Mobilité Internationale  
Les Docks Atrium 10.5 - 10 place de la Joliette  
13002 MARSEILLE  
Tel : 04.96.11.62.35 / Fax : 04.96.11.62.30  
E-Mail : ami@ca-alpesprovence.fr

Crédit Agricole Alpes Provence - 341 976 448 RCS Aix en Provence

## EDM lance la première station électrique solaire dans les Alpes-Maritimes

**La société Electricité de Marseille projette, dans le cadre de la directive européenne sur les énergies renouvelables, de construire une centrale de production d'électricité et un parc de stockage d'une superficie totale de 60.000 m<sup>2</sup>.**

**La première Station Electrique Solaire (SES) expérimentale devrait être installée dans l'arrière-pays niçois à l'automne prochain. L'équipe fondatrice a présenté son prototype et son "business model" aux espaces de Sophia Antipolis le 7 juillet dernier. Un projet audacieux qui a pour ambition de pallier faiblesse et dépendance de l'approvisionnement électrique régionale tout en offrant une alternative intéressante aux énergies fossiles...**

Selon les prévisions du Conseil Mondial de l'Energie, la consommation électrique mondiale croît deux fois plus vite que celle des autres énergies. Quand on sait qu'en 2050, la population mondiale aura atteint 2,6 milliards d'individus, il apparaît évident que les énergies renouvelables vont jouer un rôle essentiel dans cette phase de transition énergétique planétaire, à court terme. La France qui enregistre une croissance annuelle de sa consommation électrique de 1,7% en moyenne, prévoit dans cette perspective, se conformant ainsi aux objectifs de Kyoto qui visent à diminuer de 50% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2050 et aux objectifs environnementaux européens, de produire 22 % de son électricité grâce aux énergies renouvelables d'ici 2010. Si le marché s'avère plus que fructueux pour les producteurs et fournisseurs qui approvisionnent le client final, les gestionnaires de réseaux d'électricité qui exploitent les flux de transport et de distribution et les nouveaux acteurs du marché, tels la CRE (Commission de

Régulation de l'Energie) ou Powernext (bourse française de l'électricité), l'enjeu est avant tout écologique, social et économique pour les générations futures ! Le Sénateur Pierre Laffitte qui a présenté en juin 2006 avec son homologue Claude Saunier un rapport parlementaire éloquent sur le sujet, tire la sonnette d'alarme : " Le coût du changement climatique en 2050 selon un cabinet d'expertise allemand sera - hypothèse basse - de 2000 milliards pour les Etats-Unis, soit 6% du PIB mondial ", ajoutant au plan local qu' " avec l'annulation du projet de la ligne EDF Boutre-Carros, le département doit impérativement développer l'isolation thermique en diminuant sa consommation en électricité ! " Or malgré les efforts louables déployés par le Conseil Général des Alpes-Maritimes et le Conseil Régional qui participent au financement d'équipements en énergies renouvelables (jusqu'à hauteur de 80 % pour le solaire thermique), le message a du mal à passer ! 1936 demandes de subventions à peine en 2005 dont 293 pour le

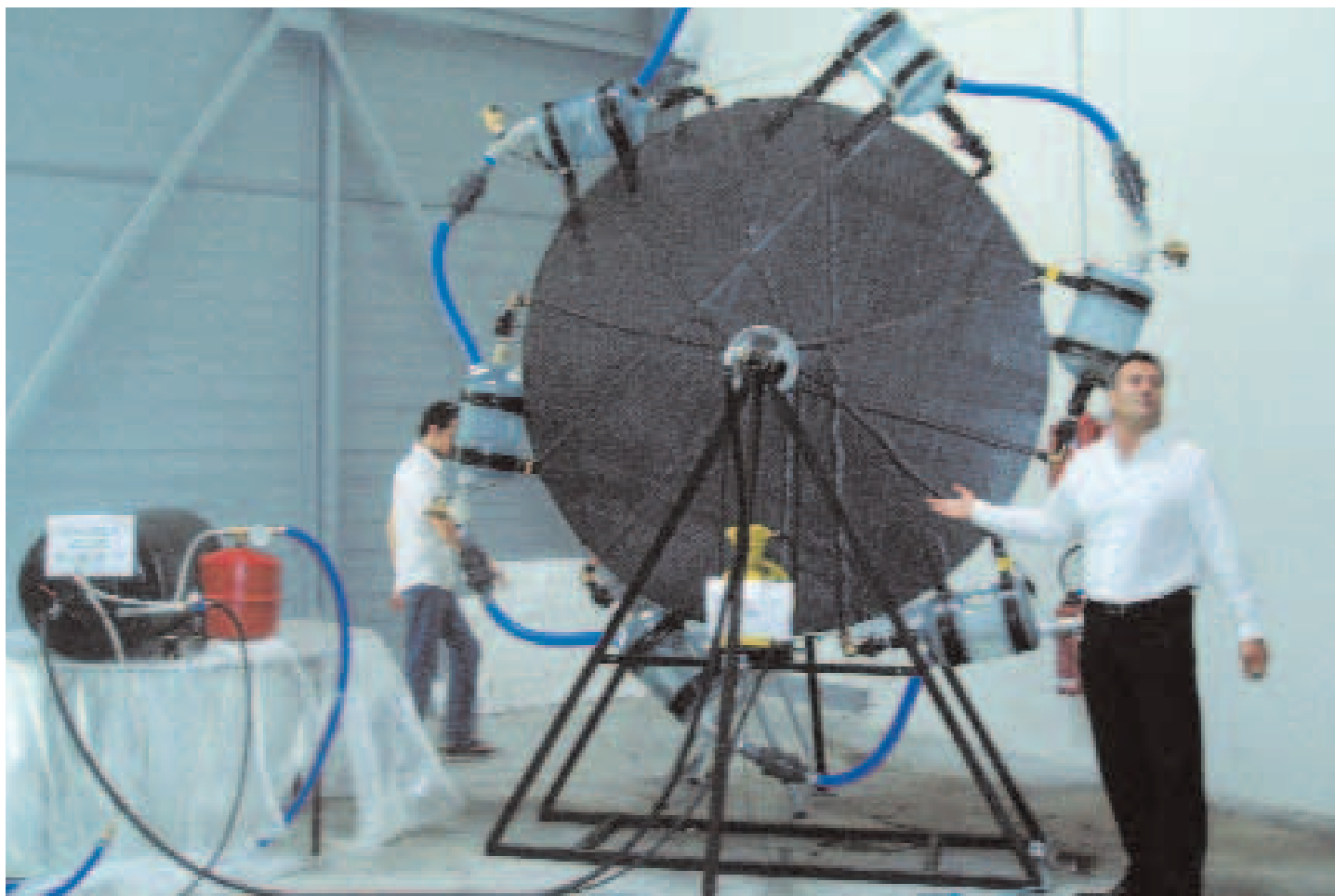


06...Autant dire que malgré l'urgence, l'éveil des consciences est encore lent et le marché loin d'être mature. Cette contrainte de poids n'effraie pas EDM, qui affirme pouvoir, par sa réactivité et ses différents systèmes de "mix énergétique", répondre aux cahiers des charges les plus drastiques.

### Une combinaison de solutions hybrides pour une technologie révolutionnaire

Electricité de Marseille (EDM), SA au capital de 400 000 euros, fondée en mai 1985 par Pierre Bénaros et installée aujourd'hui à Sophia Antipolis, s'appuie sur une solution originale pour par-

Prototype SES démonstration faite par Pierre Bénaros



## EDM launches the first solar power station in the Alpes-Maritimes Department

**Subject to the European directive on renewable energies, electricity company EDM (Electricité de Marseille) is planning to build an electric power plant and a 60,000-square-meter grid energy storage facility. The first experimental solar power station should be set up in the countryside just inland of Nice next autumn. The founding team introduced its prototype and its business model at the Sophia Antipolis forum last July 7. The aim of this ambitious project is to make up for the flaws and dependence of the regional electric grid, and also offer an attractive alternative to fossil energy.**

According to the World Energy Council, worldwide electric-power consumption is growing twice as fast as that of other types of energy. Given that the world's population will reach 2.6 billion by 2050, it is clear that renewable energies are going to play a vital role in this global energy transitional phase over the short term. With these prospects, France - which is seeing an annual increase in its electric-power consumption of 1.7% on average - is planning to produce 22% of its electricity using renewable energy sources by 2010, thereby complying with the Kyoto objectives. These are to decrease greenhouse gas emission by 50% by 2010. The market may be turning out to be profitable for producers and end-customer suppliers, but for both electric-grid managers that are operating the transmission/distribution channels and new market players such as the energy regulating commission CRE or Powernext, the French electricity stock exchange, the stakes are above all the environmental, social and economic consequences for future generations! Senator Pierre Laffitte, who along with his counterpart Claude Saunier, presented an eloquent parliamentary report on the subject in June 2006, is sounding the alarm: "The cost of climate change in 2050, according to a German consulting firm, will be (the low estimate) 2000 billion [dollars] for the United States, or 6% of



Prototype SES - EDM

global GNP" - adding that locally, "with the project for EDF's Boutre-Carros line being cancelled, the Department absolutely must develop thermal insulation and lower its power consumption!" But the message is not getting across, in spite of the laudable efforts of the Alpes-Maritimes regional councils, which are helping to finance the renewable energy facilities (up to 80% for the solar thermal pumps). In 2005, there were only 1936 subsidy applications, and only 293 of these in the Alpes-Maritimes, showing that in spite of the urgency, people are slow to wake up and the market is far from reaching maturity. EDM is not alarmed by this heavy constraint, and says it can use its responsiveness and its different "energy mix" systems to meet the strictest of specifications.

### A mix of hybrid solutions for a revolutionary technology

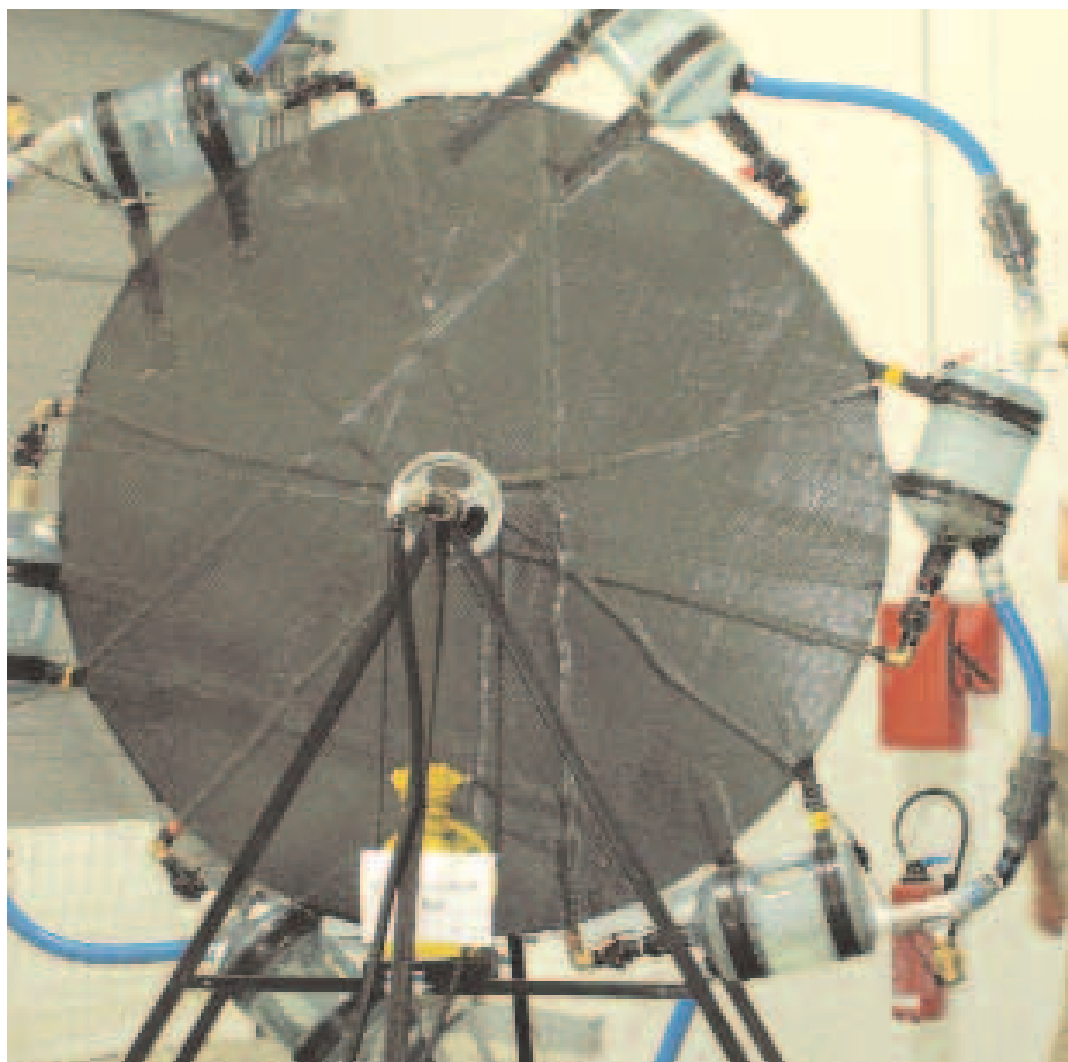
The electricity company EDM (Electricité de Marseille, SA), with registered capital of 400 000 euros, was founded in May 1985 by Pierre Bénaros and is now established in Sophia Antipolis. To reach its objectives, EDM is employing an original solution it is developing in synergy with the Théolia Company, a renewable energy producer based in Aix-en-Provence that owns 20% of EDM's shares. Its innovative technology is based on Compressed Air Energy Storage (CAES), a system that is used by Huntorf in Germany and by McIntosh in Alabama in the United States. The compressed air is stored and then released

to produce electricity. This system can be coupled to a solar thermal system. Seven 4,850-cubic-meter spheres made of composite materials store the air, which is compressed at 120 bar using an electric compressor. Solar thermal panels 10,000 square meters in surface produce hot water that is used to increase the pressure of the stored air up to 600 bar for 40% more capacity. During peaks in power consumption, the compressed air is released, driving a turbine that can produce 40 MW of electricity, summer or winter. The solar power station will be installed on an 18-hectare plot of land in the Tournefort district and connected to the Courbaisse hydroelectric power station. It should be operational by the end of 2009. "The idea took root in 2001," explains EDM's CEO, Pierre Bénaros. "We noticed that

## EDM lance la première station électrique solaire dans les Alpes-Maritimes

venir à ses objectifs qu'elle développe en synergie avec la société Théolia, producteur d'énergies renouvelables, à Aix-en-Provence et actionnaire d'EDM à hauteur de 20 % du capital. Sa technologie innovante repose sur un système de stockage d'air comprimé CAES (Compressed Air Energy Storage) utilisée en Allemagne (Huntorf) et aux Etats-Unis (Mc Intosh en Alabama) ; l'air comprimé étant ensuite utilisé pour produire de l'électricité par détente. Ce système peut être couplé à un système thermodynamique solaire. Sept sphères en matériaux composites d'un volume de 4850 m<sup>3</sup> stockent de l'air comprimé à 120 bars par un compresseur électrique. Des panneaux solaires thermiques, d'une surface de 10 000 m<sup>2</sup>, produisent de l'eau chaude utilisée pour augmenter jusqu'à 600 bars la pression de l'air stocké, offrant ainsi un gain de 40%. Lors des pics de consommation électrique, l'air comprimé est "relâché" et entraîne une turbine, capable de produire 40 MW d'électricité, été comme hiver. Cette SES qui sera installée sur un terrain de 18 hectares sur la commune de Tournefort, raccordée à l'usine hydroélectrique de la Courbaisse, devrait être opérationnelle fin 2009. " Cette idée a germé en 2001 explique Pierre Bénaros, Président Directeur Général d'EDM. Nous nous sommes rendus compte d'erreurs de réajustement d'approvisionnement par les opérateurs lors des pics de consommation et nous avons décidé d'y remédier en construisant des centrales de régulation de courant électrique à haute puissance, basées sur un système en 3 temps : compression de l'air, stockage dans une mine de sel de grande capacité et détente avec apport thermique par gaz naturel. A titre d'exemple, pour un air à 10°, on arrive à stocker 360 tonnes d'air comprimé, soit une production électrique de 25 MW ! Notre stratégie commerciale repose sur l'achat d'électricité en périodes de surproduction à coût réduit (de 5 à 30 € le MWh) stockée aux heures creuses dans des sphères réservoirs et sur sa revente pendant les pics de consommation (de 50 à 90 € le MWh) "

Quels sont les avantages pour le consommateur final ? A priori, multiples et sans complication supplémentaire. En synthèse, une facture moins chère à qualité et quantité égales, sans coupure (alimentation de secours en



Démonstration du prototype SES - EDM

relais) et la prise en charge par EDM d'éventuels surcoûts occasionnés par une consommation non prévisible de ses clients...

Une démonstration haute en couleurs animée par Pierre Bénaros a permis le 7 juillet de mieux appréhender le système. Le prototype doté d'un moteur "hydro-sphère" de 15 MW fonctionne comme une roue à aube. Les pales de la turbine tournent dans de l'eau grâce à l'injection d'air sous pression et à la force d'Archimède.

### Projet de SES en Bretagne

EDM a répondu, en parallèle, à un appel d'offres en Bretagne pour la construction d'une centrale électrique de 120 MW couplée à une centrale biomasse près de Saint-Brieuc, les deux installations fonctionnant simultanément ou individuellement, selon les besoins en électricité du commanditaire, la société RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité français. L'unité "Hybride biomasse"

consiste en une chaudière NordFab, reliée à une turbine à vapeur fournissant 80 MW, cinq mois par an. Celle-ci serait alimentée par des combustibles (soit 23 000 t de colza, 18 000 t de bois et 15 000 t de paille) fournies par les exploitations agricoles du secteur de Plaine-Haute, commune des Côtes d'Armor. Quelle que soit l'issue de l'appel de l'offres, EDM envisage d'y implanter une SES et vient de signer en ce sens un compromis de vente pour l'achat d'un terrain de 11 hectares, à proximité d'une ligne de 400 000 volts. " Dans cette hypothèse, notre objectif, explique, Pierre Bénaros, sera de construire une station solaire d'air comprimé de 40 MW, éventuellement combinée à de la biomasse, qui permettra de fournir 40 MW pendant cinq heures par jour, soit 200 MWh par jour toute l'année." Les travaux devraient débuter fin 2007, pour une mise en service au début du premier trimestre 2010.

Côté budget, EDM évalue à environ 700 000 euros ses investissements en R & D depuis un an

pour lancer son prototype. La société espère boucler une levée de fonds de 20 millions d'euros afin d'affiner son offre et pendant la phase de montée en puissance du parc de stations, s'appuyer sur la commercialisation de contrats de fourniture d'électricité. La société vise à la fois dès 2007 le marché des professionnels et à partir de juillet 2007, date de l'ouverture du marché européen des particuliers, les consommateurs finaux.

Cette initiative qui offre une alternative rentable aux collectivités territoriales, à condition qu'elles puissent surmonter l'inertie fossile des mentalités citoyennes, a le mérite sans conteste et quel que soit son développement futur, d'ouvrir, ainsi que l'a souligné en conclusion le sénateur Pierre Laffitte dans son rapport " une nouvelle frontière " en faveur d'une consommation plus raisonnée au 3ème millénaire de nos ressources énergétiques !

## EDM launches the first solar power station in the Alpes-Maritimes Department

operators made errors in supply readjustment during peaks, and decided to compensate by building high-power regulating power plants based on a three-phase system: air compression, storage in a high-capacity salt mine and release assisted by heat that is provided by natural gas. For example, for air at 10°, it is possible to store 360 tons of compressed air, or 25 MW of electric power production! Our business strategy is based on buying electricity during periods of excess production at lower cost (5-30€ a MWh), storing it during off-peak hours in spherical tanks and selling it during peak consumption (50-90€ a MWh)."

What are the advantages for the end consumer? Offhand, there are many, and these come without further complications. Briefly, these would be a lower bill for the same quality and quantity, without outages (thanks to relay back-up supply) and with EDM picking up any overcosts

due to unexpected customer consumption.

On July 7, a lively demonstration given by Pierre Bénaros explained the system. The prototype runs on a 15-MW "hydrospherical" engine and operates like a paddle wheel, with turbine blades turning in the water thanks to an injection of air under pressure and to buoyancy.

### Solar power station project in Brittany

At the same time, EDM put in a tender for the construction of a 120-MW electric power plant in Brittany. The plant is to be coupled to a biomass centre near Saint-Brieuc. Both facilities would operate either simultaneously or individually as a function of the electricity needs of the backer, the RTE Company, which manages the French power transmission network. The "hybrid biomass" unit consists of a NordFab boiler connected up to a steam turbine that supplies 80 MW five

months out of the year. This would be fed by fuels (23,000 metric tons (MT) of canola seed, 18,000 MT of wood and 15,000 MT of straw) supplied by farms in the area of Plaine-Haute, a commune in the Côtes d'Armor Department. Whatever the outcome of the tender, EDM is thinking of establishing a solar power station and has just signed a sales agreement for the purchase of an eleven-hectare plot of land near a 400,000-volt line. "In that event," explains Pierre Bénaros, "our objective will be to build a 40-MW compressed-air solar station, possibly in combination with biomass, that will be capable of supplying 40 MW for five hours a day, or 200 MWh per day all year round." Construction should begin by the end of 2007, with operation beginning during the first quarter of 2010.

As for the budget, EDM estimates that so far, it has invested about 700,000 euros in R&D investment over the past year to launch its prototype. The com-

pany hopes to wrap up a 20-million-euro fund-raising campaign so as to polish its offer and, during the ramp-up phase for its fleet of stations, be able to depend on commercializing power supply contracts. The company is targeting the professional market starting in 2007, and also the end-consumer market starting in July 2007, which is when the European household markets open.

This initiative offers the territorial authorities a cost-effective alternative, as long as they are able to overcome the "fossil-fuel inertia" in their citizens' way of thinking. However it might develop in future, the new solution unquestionably has the merit, as Senator Pierre Lafitte concluded in his report, of opening up a new frontier leading to a more reasonable consumption of our energy sources in the third millennium!

Projet SES Tournefort



## La Commission définit les grandes lignes de l'entreprise commune proposée pour sa contribution au projet ITER

La Commission Européenne a publié le 09 août 2006, des propositions concernant la création d'une entreprise commune qui fournira la contribution européenne au projet international ITER dans le domaine de l'énergie de fusion. Cette entreprise commune européenne et le développement de la fusion collaboreront avec l'industrie et les organismes de recherche européens pour réaliser environ la moitié des composants de haute technologie nécessaires à ce projet. Elle soutiendra également d'autres projets afin d'accélérer le développement de la fusion pour en faire une source d'énergie propre et durable au XXI<sup>e</sup> siècle. Sa base sera située à Barcelone et elle devrait être opérationnelle au premier semestre 2007. Au sujet de cette création, le Commissaire Potocnik a déclaré : "Sur la base du succès du programme intégré d'Euratom pour la recherche sur la fusion, l'entreprise commune sera un organisme dynamique qui jouera un rôle moteur dans la construction d'ITER et renforcera la position de l'Europe dans le développement technologique de l'énergie de fusion".

La mission essentielle de l'entreprise commune sera de s'acquitter des obligations étendues de l'Europe envers ITER, dans le cadre d'une collaboration avec l'industrie européenne et les organismes de recherche, afin de fournir au projet les composants nécessaires à la construction d'ITER, et de gérer la contribution financière de l'UE (qui proviendra principalement du budget communautaire). Elle contribuera également à la mise en œuvre de "l'approche élargie", un accord entre l'UE et le Japon conçu pour la collaboration sur plusieurs projets communs, afin d'accélérer le développement de l'énergie de fusion. Ces projets, notamment la finalisation de la conception d'une installation d'essai des matériaux et la réalisation d'une expérience de fusion améliorée, complètera ITER en comblant d'éventuelles lacunes dans les connaissances. Une proposition concernant "l'approche élargie" sera faite par la Commission dans le courant de l'année. Dans une perspective à plus long terme, l'entreprise commune mettra progressivement en œuvre un programme d'activités

en vue de la réalisation des premiers réacteurs de démonstration de la production d'électricité à partir de la fusion, sur la base de l'expérience acquise avec ITER. En outre elle aura une structure de gestion réduite, qui rendra compte de ses activités et en assurera la transparence. Ses activités compléteront les autres parties du programme intégré européen de recherche sur l'énergie de fusion mises en œuvre dans les laboratoires nationaux de fusion des États membres et des autres pays européens associés (la Bulgarie et la Roumanie, ainsi que la Suisse depuis 1979) sous l'égide d'Euratom. Un conseil de direction, composé de représentants de l'entreprise commune (Euratom, les États membres de l'UE et les autres pays associés), assurera la supervision globale des activités de l'entreprise commune. La gestion quotidienne de l'organisation incombera à son directeur. Elle aura la faculté de solliciter les meilleurs conseils scientifiques et techniques par l'intermédiaire d'un ou plusieurs conseils de programme scientifique. L'entreprise commune regroupera les ressources au niveau européen. Elle recevra les contributions et disposera de ses propres règles financières adap-



Janez Potocnik

tées à ses missions particulières, notamment la fourniture de composants de haute technologie provenant d'entreprises, tout en garantissant une saine gestion financière. Elle recrutera des ingénieurs et des techniciens de

haut niveau qui collaboreront avec les entreprises, les laboratoires de fusion et d'autres organismes afin que l'Europe s'acquitte de ses engagements internationaux. ■

*L'évolution de votre société n'est pas un jeu de hasard...*




**Rencontrons-nous pour en parler...**

**IME**  
Au cœur de la dynamique économique

- Une démarche qui cible les véritables enjeux de l'entreprise
- Suivi et représentativité sur les projets déterminés
- Montage et Accompagnement vers un financement
- Élaboration d'une communication spécifique dans la langue des pays prospectés

Pour un conseil plus expert  
jusqu'à 90 000 000 000  
sans contreparties d'un rendez-vous

**International Marketing Consulting Enterprise**

16, passage Simon David  
13001 Marseille - France  
Tél: (33) 04.91.95.69.09  
Email: [info@internationalmarketing.com](mailto:info@internationalmarketing.com)



## The European Commission defines the main lines of the Joint Undertaking proposed for its contribution to the ITER project

On 9th August 2006 the European Commission published proposals concerning the creation of a Joint Undertaking to provide European contribution to the ITER international fusion energy project. This European Joint Undertaking and the Development of Fusion Energy will collaborate with European industry and research organisations to build approximately half of the high technology components necessary for the project. It will also support other projects in order to accelerate the development of fusion as a clean and sustainable source of energy for the XXIth century. The Joint Undertaking will be based in Barcelona and should be operational by the first half of 2007. The Commissioner Potocnik declared : " On the basis of the success of the integrated Euratom fusion research program, the Joint Undertaking will be a dynamic new organisation

that will play a leading role in the construction of ITER and enhance Europe's role in the technological development of fusion energy."

Its primary task will be to meet Europe's vast obligations towards ITER, by working with European industry and research organisations to supply the necessary components for the construction of ITER, and to administer the financial contribution of the EU (which will mostly come from the community budget). It will also contribute to the implementation of the " Broader Approach ", an agreement between the EU and Japan, conceived for collaboration on several joint projects to accelerate the development of fusion energy. These projects, notably finalising the design for a materials testing facility and the upgrade of a fusion experiment, will complete ITER by filling possible knowledge gaps.

The Commission will make a proposal concerning the " Broader Approach " later this year.

In a longer-term perspective, the Joint Undertaking will progressively implement a program of activities with the aim of achieving the first demonstration fusion power reactors, using the experience acquired with ITER. Furthermore, it will have a reduced managerial structure that will report on its activities whilst assuring transparency. Its activities will complement the other parts of the integrated European fusion energy research program carried out in the national fusion laboratories of the EU Member States and other associated European countries (Bulgaria and Rumania, as well as Switzerland since 1979) under the aegis of Euratom.

A Governing Board, composed of members of the Joint Undertaking (Euratom, the EU

Member States and the other associated countries), will assure the overall supervision of its activities. Day to day management will be the responsibility of its Director. This organisation will have the faculty to seek the best scientific and technical advice through one or several Scientific Program Boards. The Joint Undertaking will pool resources at European level. It will receive the contributions and will apply its own financial rules adapted to its particular missions, notably concerning the procurement of high technology components from industry, while ensuring sound financial management. It will recruit top-level engineers and technicians who will interact with industries, fusion laboratories and other organisations to ensure that Europe will fulfil its international commitments. ■

pôle nautique côte d'azur

plaisance & yachting

- 600 professionnels
- 33 ports

- 3.300 emplois
- 1,1 milliard d'euros (L.A 2005)

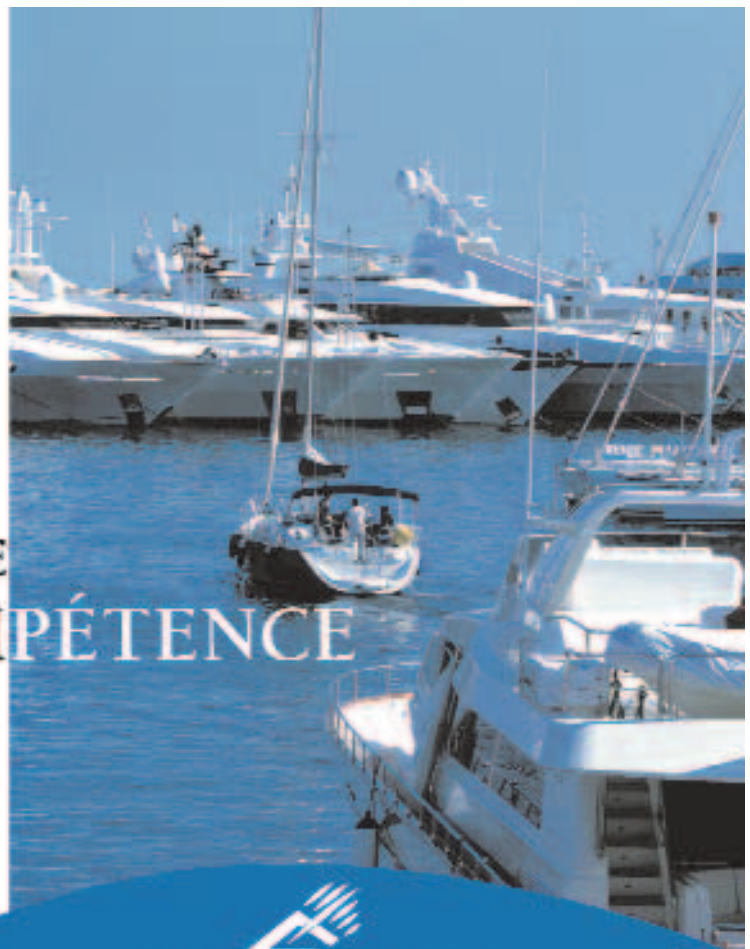
## EXCELLENCE, POLYVALENCE & COMPÉTENCE

La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur accompagne le développement du pôle nautique Côte d'Azur :

- contribue à l'optimisation des espaces dans les ports et identifie les sites à terre,
- structure, anime et valorise les savoir-faire,
- participe à la professionnalisation du secteur et à l'amélioration de la compétitivité.

Contact / Catherine Ghedrovitch / Tél. 04 97 21 26 85

  
CCI NICE CÔTE D'AZUR  
WWW.CCINICE-COTE-AZUR.COM





## PANAMA 2006 : Gestion Portuaire et Multimodal 16, 17 et 18 Octobre 2006

**Durant trois jours les entreprises européennes et latino-américaines du secteur portuaire, de transport plurimodal et de services logistiques auront l'occasion d'échanger des informations, promouvoir leur savoir-faire, produits et services et étudier ensemble des projets de partenariat dans le cadre de réunions d'affaires et séminaires techniques.**

L'Eurocentre de Coopération des Entreprises du Panama, en collaboration avec les membres du réseau Al-Invest de la Commission Européenne, organise cette rencontre gratuite dans le but de développer des liens entre des entreprises d'Europe et d'Amérique Latine (Costa Rica, Equateur, Guatemala, Pérou, Salvador et Venezuela). Au programme sont également prévues des visites techniques des ports de la zone Atlantique, de la Zone Libre de Colon et du Canal du Panama.

Les produits et services concernés sont, entre autres : assistance et maintien des navires commerciaux, de pêche et de croisières ; infrastructure portuaire (conception, construction, gestion) ; services complémentaires (équipements) ; cours de containers (entretien, réparation) ; chantier naval ; bunkering ; distribution et emmagasinage ; logistique etc.

Les affaires pouvant s'y concrétiser sont de différentes sortes, dont des investissements directs, des joint-ventures, des projets clé en main, de l'achat et de la vente de machines, des accords commerciaux de représentation et de distribution, des alliances stratégiques, des transferts de technologie et de savoir-faire etc.

**Lieu : Panama Hotel - Centenario Hall à Panama City**

**Informations pratiques et inscriptions :**

**[www.gestionportuaria2006.com](http://www.gestionportuaria2006.com)**

Voici quelques projets proposés par des entreprises latino-amé-

ricaines qui seront présentes à cette rencontre :

### **EQUATEUR Logistique et transport maritime (Réf. : ECU 01)**

Entreprise créée en 2000 (CA : 1.000.000 Euros ; Eff. : 10) spécialisée dans le transport maritime et aérien ainsi que dans la logistique internationale (consolidation, déconsolidation et nationalisation de chargement, systèmes d'inventaire, cales, distribution) recherche un partenaire européen pour établir une alliance stratégique (accords de représentation, de commercialisation et de sous-traitance).

### **PANAMA Services et conseil (Réf. : PAN 01)**

Créée en 1995 (CA : 1.200.000 Euros ; Eff. : 8), cette entreprise propose des services de construction, conception et conseil dans les secteurs portuaire, industriel et de la marine.

Elle recherche un partenaire européen pour joint venture (accords de représentation et de sous-traitance).

### **Services et conseil (Réf. : PAN 02 )**

Société créée en 1987 (CA : 300.000 Euros ; Eff. : 34) travaille comme consultant dans les domaines corporatifs, bancaires, financiers et du droit maritime (enregistrement, nationalisation des navires, etc.). Elle propose ses services à des entreprises désireuses de s'implanter au Panama ou recherchant des partenaires panaméens pour développer leurs activités (accords de représentation).

### **Services de réparation (Réf. : PAN 03)**

Créée en 1969 (CA : 500.000 Euros ; Eff. : 50), l'entreprise réalise la réparation de navires et recherche un partenaire européen pour des accords de représentation et de sous-traitance, des transferts de technologie et de savoir-faire.

### **Services de construction et réparation (Réf. : PAN 04)**

Entreprise créée en 2001 (CA : 90.000 Euros ; Eff. : 20) pour la construction et réparation de petites et moyennes embarcations (réparations radio techniques, mécaniques, soudures, approvisionnement de combustibles et lubrifiants). Elle recherche un partenaire européen pour joint venture (accords de représentation et de sous-traitance, transferts de technologie et de savoir-faire).

### **Biens et services pour la marine (Réf. : PAN 05)**

Cette entreprise, créée en 2003 (CA : 400.000 Euros ; Eff. : 70), achète et vend des moteurs et accessoires marins (huiles, hélices, pièces de rechange) avec assistance technique. Elle recherche un partenaire européen pour joint venture (accords de représentation, de sous-traitance et de marketing, transferts de technologie et de savoir-faire, achat et vente de produits et d'équipements).



# PANAMA 2006: Multimodal and Port Work

## October 16, 17 and 18th, 2006

**During three days the European and Latin American enterprises of multimodal transport and logistic services in the port sector will have the opportunity to exchange information, promote their know-how, products and services and create alliances in the framework of business meetings and technical seminars.**

The Eurocenter of business cooperation of Panama together with members of the AL-Invest European program are organizing this free meeting in order to develop ties between European and Latin American enterprises (from Costa Rica, Equator, Guatemala, Peru, Salvador et Venezuela). Technical visits of the ports in the Atlantic Zone, Colon Free Zone and Panama Canal are also scheduled.

Products and services concerned are : assistance and management of cargo, fishing ships and cruise vessels ; port infrastructure (conception, construction, management) ; complementary services (equipments) ; shipyards ; bunkering ; distribution and storage ; logistics etc.

Various types of Business partnerships agreements can be generate like investment, joint ventures, turnkey projects, buying and selling machines, commercial agreements of representation and distribution, strategic alliances, technological and know-how transfers etc.

**Event Location : Panama Hotel - Centenario Hall in Panama City**



*L'ocean Spirit s'installe dans l'écluse*

**Information and inscriptions : [www.gestionportuaria2006.com](http://www.gestionportuaria2006.com)**

Here are some projects proposed by the Latin American enterprises which will be present at this event :

### **EQUATOR Marine logistic and transport (Ref.: ECU 01)**

The firm was created in 2000 (Turnover : 1.000.000 Euros ; Employees : 10) specialized in marine and air transport and also in international logistics (cargo consolidation, deconsolidation and nationalization) seek for a European partnership to establish a strategic alliance (representation, commercial and subcontracting agreements).

for representation and subcontracting agreements, technology and know-how transfer.

### **PANAMA Services and consultancy (Ref.: PAN 01)**

Created in 1995 (turnover : 1.200.000 Euros ; Employees : 8), this enterprise proposes services of construction, conception and consultancy in the port, industrial and marine sectors and is seeking for an European partner for a joint venture (representation and subcontracting agreements).

### **Services and consultancy (Ref.: PAN 02)**

A firm created in 1987 (Turnover: 300.000 Euros ; Employees : 34) is working as a consultant in the corporative, banking, financial and marine law fields (ships registry and nationalization, etc.). Its services are proposed to companies willing to work in Panama or seeking for partners in Panama to develop their activities (representation agreements).

### **Repair services (Ref.: PAN 03)**

Created in 1969 (Turnover : 500.000 Euros ; Employees : 50), this firm realizes ships repair and seeks an European partner

### **Repair and construction services (Ref. : PAN 04)**

An enterprise created in 2001 (Turnover : 90.000 Euros ; Employees : 20) for construction and repair of small and medium craft (technical radio repair, mechanic, weld, fuel and lubricant supplies) seeks for a European partner for a joint venture (representation and subcontracting agreements, technology and know-how transfer).

### **Goods and services for the marine (Ref.: PAN 05)**

This enterprise, created in 2003 (Turnover : 400.000 Euros ; Employees : 70), buys and sells motors and marine accessories (oil, propellers, spare parts) with technical assistance. The firm is seeking an European partner for a joint venture (representation, subcontracting and marketing agreements, technology and know-how transfer, buy and sell products and equipments).



# ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL BUREAU DE MARSEILLE

Le bureau de Marseille de l'ONUDI a pour mission de mobiliser et de faciliter les partenariats entre les entreprises françaises et celles des pays en développement. Il fait partie du réseau ONUDI des Bureaux de Promotion des Investissements et de la Technologie qui inclut une trentaine de bureaux spécialisés situés dans les pays développés ou en transition. Son réseau compte en outre des bureaux ONUDI dans 42 pays en développement.

Nous mettons à votre disposition des projets et d'opportunités d'affaires émanant de sociétés des pays en développement dans différents secteurs de l'industrie. Les propositions sont diverses : partenariat commercial ou marketing, transfert de technologie ou de savoir-faire, financement, etc.

Pour chaque projet résumé ci-dessous nous disposons de la fiche complète que nous pouvons vous communiquer à tout moment. N'hésitez donc pas à nous contacter en cas d'intérêt pour l'un des projets ci-dessous ou si vous souhaitez obtenir de l'assistance pour le montage d'un ou plusieurs projets industriels dans les pays en développement.

**Contactez l'ONUDI Marseille : + 33 (0)4 91 52 56 19  
ou [itpo.marseille@unido.org](mailto:itpo.marseille@unido.org) - Fax : + 33 (0) 4 91 57 17 28  
Siteweb : [www.unido.org/france](http://www.unido.org/france)**

## Sélection de projets de partenariat industriel dans l'Aluminium ROYAUME DE BAHRÉÏN

(Contactez-nous pour obtenir la fiche complète des 16 projets de partenariat industriel dans le secteur de l'aluminium. Projets identifiés par le bureau de promotion de l'ONUDI de Bahreïn en partenariat avec le Kuwait Finance House.)

## Manufacture de Grilles en Aluminium - nouveau projet (Réf. 02)

Ce projet vise à créer une usine de production de grilles en aluminium à Bahreïn avec une capacité de production installée de 70.000 mètres carrés par an. Les grilles en aluminium sont largement utilisées dans l'immobilier résidentiel et commercial, dans des projets industriels, des fabriques et dans les équipements d'utilité publique (la poste, voies ferrées, stades). L'application est très variée (portes de sécurité, fenêtres, grilles de balcons, d'escaliers, pour la décoration, pour des faux plafonds etc.) La demande actuelle à Bahreïn, en Arabie Saoudite et dans les Emirats Arabes Unis est estimée à environ 380,000 mètres carrés, dont 70,000 sont actuellement importés. Une étude de pré-faisabilité est disponible. Le promoteur recherche des partenaires étrangers à même de participer avec du savoir-faire, du transfert de technologie, équipements et capital.

## Fabrication de carrosseries en aluminium pour camions et remorques, y compris frigorifiques - nouveau projet (Réf. : 06)

Ce projet vise à ouvrir à Bahreïn une usine de production de carrosseries en aluminium pour camions et remorques, y compris frigorifiques avec une capacité de production de 60 unités par an. Comparées aux carrosseries en acier, celles en aluminium présentent des avantages significatifs : elles sont plus légères, très résistantes à la corrosion, peuvent être facilement pré-fabriquées et montées et présentent une durée de vie et une valeur

de casse plus importantes. Dans le Moyen Orient, la demande pour des carrosseries en aluminium est en hausse, mais, faute des compétences techniques dans la région où l'on produit uniquement des carrosseries en acier, elles doivent être importées d'Europe. Un partenariat avec un investisseur étranger est requis pour la formation d'un joint venture avec transfert de technologie et de compétences, fournissement d'équipements et participation à l'investissement requis par le projet.

## Fabrication d'accessoires en aluminium - nouveau projet (Réf. : 015)

Ce projet vise à créer à Bahreïn une usine d'accessoires et pièces en aluminium pour fournir des industries de fabrications diverses en aluminium et les industries de meubles avec une capacité de production de 2,5 million de pièces par an. Pour ce nouveau projet les promoteurs cherchent un partenaire étranger capable d'apporter des financements, du savoir-faire, et des contrats de sous-traitance. Il dispose d'une étude de pré faisabilité.

## Sélection de projets de partenariat industriel TUNISIE

(Contactez-nous pour obtenir la fiche complète des 40 projets de partenariat industriel dans les secteurs suivants : agroalimentaire, emballages, électronique, environnement, fleurs et plantes, mécanique, pierre de construction et d'ornement, plastique et porcelaine. Projets identifiés par le bureau de promotion de l'ONUDI de Tunis.)

## AGROALIMENTAIRE Production de Fromage - Expansion/Représentation sur le marché local (Réf. : Tun/272/T/05-01)

Cette fromagerie se trouve sur un marché porteur et n'arrive pas à satisfaire la demande. Elle inclut la production de fourrage, la production du lait et du fromage. L'entreprise dispose de son propre cheptel composé

de 200 vaches laitières de race qui seront très prochainement de l'ordre de 400, d'une ferme comprenant 33 ha de terrain, la fabrique et le matériel agricole. Elle prévoit l'expansion de son activité par le biais de la création d'une unité de production de gruyère et mozzarella et d'une unité de découpage et d'emballage sous vide. Le promoteur recherche ainsi des partenaires étrangers pour la participation au capital du projet, la sous-traitance, le transfert de technologie et la fourniture d'équipements. Il propose également l'accès au marché tunisien par les marques étrangères.

## PIERRE DE CONSTRUCTION ET D'ORNEMENT Carrière de Pierres Marbrières - Modernisation (Réf. : Tun-327/T/06-03)

Le projet concerne l'exploitation d'une carrière de pierres marbrières. L'activité principale de la carrière consiste à extraire et découper des blocs de pierre marbrière en dimensions appréciables par les unités de transformation. Les blocs ainsi découpés sont destinés au marché local (35 %) et aux marchés étrangers (65%). Le promoteur prévoit une modernisation et recherche des partenaires étrangers pour une participation au capital, des financements (emprunts à moyen et long terme), accès au marché, soustraitance et expertise marketing.

## Extraction et Exploitation de Pierres Marbrières - Nouveau Projet (Réf. : Tun-326/T/06-03)

Le projet consiste à ouvrir une usine de marbre dans la région du Kef destinée à l'exportation pour l'Amérique du Nord pour répondre à l'importante demande du marbre de couleur foncée du marché canadien. L'objectif principal consiste à extraire la pierre marbrière et la façonner selon la demande canadienne (blocs, dalles et tuiles de marbre). Le succès de ce projet repose sur la connaissance du marché canadien et des contacts qui sont déjà pré-établis. Le promoteur recherche des partenaires étran-

gers pour une participation au capital, des financements (emprunts à moyen et long terme), un accès au marché et la fourniture d'équipements.

## FLEURS ET PLANTES Plantes & Fleurs Stabilisées - Expansion de la Production (Réf. : Tun-280/T/05-02)

Cette entreprise produit et commercialise des fleurs et plantes stabilisées destinées entièrement à l'exportation vers les marchés de l'Union Européenne, la Suisse et les pays du Golfe. En effet, la demande du marché étranger est très importante, en particulier dans les hôtels, les restaurants et les autres espaces publics de ces pays. L'activité est réalisée dans une zone agricole dont le promoteur est propriétaire d'une superficie de 2000 m2 couverts. Le promoteur prévoit une extension du projet pour développer de nouveaux produits, assurer la représentation de marques étrangères et développer le marché à l'exportation des produits actuels de l'entreprise. Il recherche un partenaire étranger pour une participation au capital, un accès au marché, de la sous-traitance et des fournitures d'équipements.

## PLASTIQUE Fabrication de Moules et Injection de Plastique - Expansion (Réf. Tun/248/T/04-05)

Cette entreprise spécialisée dans la fabrication de moules (en particulier pour l'industrie automobile) a intégré, depuis l'an 2000, l'activité d'injection du plastique, qui à elle seule représente 50% de son chiffre d'affaire. Ces activités sont destinées au marché local mais également à l'exportation (15% de son chiffre d'affaire) dans des pays d'Afrique. Ce marché africain est un marché porteur dont l'entreprise n'arrive pas à satisfaire la demande. De ce fait, le projet de collaboration du promoteur prévoit un élargissement de son marché à l'export et recherche un partenaire pour un apport d'expertise technique, une participation au capital et un accès au marché.



# UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION MARSEILLE'S OFFICE

UNIDO Marseille's mission is to mobilize and facilitate partnerships between French companies, with a special focus on the southern regions, and those from developing countries. This office is part of UNIDO investment and technology promotion network, which includes thirty specialized offices located in developed countries. UNIDO network also includes offices in 42 developing countries.

We may provide you projects and business opportunities from developing countries companies in several industrial sectors. We have various kinds of propositions : commercial or marketing partnerships, technology or know-how transfer, financing, etc.

For each following project summarized we have a complete project profile which we can give you at any time. Don't hesitate to contact us if you are interested by some of the projects below, or if you need assistance to set up industrial projects in developing countries.

Contact UNIDO Marseille : + 33 (0)4 91 52 56 19 or [itpo.marseille@unido.org](mailto:itpo.marseille@unido.org)

Fax : +33 (0) 4 91 57 17 28

Website : [www.unido.org/france](http://www.unido.org/france)

## Selected Industrial Partnership Projects - KINGDOM OF BAHRAIN

(Contact us to obtain complete project profile of 16 industrial partnerships projects in the aluminium sector. These projects were identified by the UNIDO promotion office of Bahrain in partnership with the Kuwait Finance House.)

## Manufacture of Aluminium railings - New Project (Project Code : 02)

The proposed project is to establish a plant in Bahrain to manufacture aluminium railings with an installed capacity of about 70,000 square meters per annum. Aluminium railings are largely used in residential housing, industrial housing, industrial projects, factories and in the public utilities system like post offices, railways, stadiums etc. They can be used for safety doors, windows, balcony railings, for interior decoration, false ceilings, etc. The present market in Bahrain, UAE and Saudi Arabia is estimated at about 380,000 square metres, of which more than 70,000 square metres of aluminium railings are presently being imported. A pre-feasibility study is available. The promoter seeks foreign partners for know-how and technology transfer, equipment purchase and loan.

## Manufacture of aluminium bodies for refrigerated and non-refrigerated trucks and trailers New Project (Project Code : 06)

The proposed project is to establish a plant in Bahrain to manufacture aluminium bodies for refrigerated and non-refrigerated trucks and trailers with an installed capacity of 60 bodies per annum. Aluminium truck and trailer bodies, as compared to steel bodies, offer significant advantages. The aluminium bodies are lighter, have excellent corrosion resistance, can be easily prefabricated

and mounted and have a longer life and higher scrap value. In Bahrain, U.A.E. and Saudi Arabia the demand for refrigerated transportation is on a growth path and refrigerated truck and trailers with aluminium bodies are being increasingly used. But due to lack of technical support for construction of aluminium bodies, the present chassis builders in the region are making bodies of steel construction. At present the Middle East countries import bodies mainly from Europe and the most common type imported is that for refrigerated trailers. The promoter seeks foreign partners for know-how and technology transfer, equipment purchase and loan.

## Manufacture of aluminium accessories - New Project (Project Code : 15)

The project is to establish an Aluminium Accessories plant at Bahrain with an installed capacity of 2.5 Millions parts per annum. The proposed plant will have the capability and ability to produce parts and accessories to service the aluminium fabrication industries and the Furniture Industries. For this new project, the promoters are seeking foreign partners for know-how and technology transfer, equipment purchase, loan and subcontracting agreements. A pre-feasibility study is available.

## Selected Industrial Partnership Projects - TUNISIA

(Contact us to obtain complete project profile of 40 industrial partnerships projects on the following sectors : agro food, packaging, electronic, environment, flowers and plants, mechanic, stone, plastic and porcelain. The projects were identified by the UNIDO promotion office of Tunis.)

## Cheese Production Unit - Expansion/Market access for foreign brands (Project Code : Tun/272/T/05-01)

This cheese dairy has a strong market demand and does not manage to satisfy it. The three main activities are fodder production, milk and cheese production. The firm has a livestock of 200 dairy breed cows which will be very soon around 400, a farm on a 33 ha land, the factory and the agricultural equipment. The project foresees an expansion of the current activity by creating a gruyere and mozzarella production unit and a vacuum packaging and cutting unit. The promoter seeks foreign partners for financing the project, subcontracting and technology transfer agreements and equipment purchase. He also proposes Tunisian market access for foreign brands.

## STONE Exploitation of a Marble Stone Quarry - Modernization (Project Code: Tun-327/T/06-03)

This firm aims at exploiting a marble stone quarry. Its main activity consists in extracting and cutting blocks of marble stones according to determined measurements. These cut blocks provide the local market (35%) and the foreign markets (65%). The promoter schedules the firm's modernization and seeks foreign partners for joint venture, financing the project (loan on middle and long term), market access, subcontracting and marketing expertise.

## Extraction and Exploitation of Marble Stones - New Project (Project Code: Tun-326/T/06-03)

The project foresees to implement a unit for extracting and cutting grey and black veined marble stones to meet the needs (blocks, flagstones and tiles) of the Northern-American market, especially Canada. The success of this project relies on the knowledge of the Canadian market

and pre-established contacts. The promoter seeks a foreign partner for a capital contribution, financing the project (loan on middle and long term), market access and equipments.

## Production and Marketing of Stabilized Plants and Flowers (Project Code : Tun-280/T/05-02)

This company produces and sells stabilized plants and flowers aiming entirely at the European Union, Swedish and Golf countries markets. Indeed, the demand of foreign markets is quite high, especially for hotels, restaurants and other public spaces. The activity is located on a 2000m<sup>2</sup> covered plot of land which belongs to the promoter. An extension of the project is scheduled to develop new products, to represent foreign brands and develop the market export of the firm's actual products. He seeks a foreign partner for a capital contribution, market access, subcontracting and equipments.

## PLASTIC Production of Moulds for Plastic Products in the Car Industry (Project Code: Tun/248/T/04-05)

This firm, specialized in the production of Moulds, has developed since 2000 an activity of plastic injection which represents 50% of the turnover. These activities are aiming the local market but also exportation (15% of the turnover) to African countries. This African market is a strong market and the firm does not manage to satisfy the demand. The promoter's partnership project schedules a market broadening of its export market and seeks a partner for technical expertise, capital contribution and market access.

## La vallée du Rhône, terre d'énergie et d'innovation

C'est la ligne rouge choisie par les organisateurs du Forum Economique Rhodanien, le président Michel Ochsner en tête, pour animer la 6ème grande manifestation économique qui aura lieu cette année à Genève le 6 octobre. Ce nouveau rendez-vous des décideurs et acteurs de l'économie rhodanienne et suisse se veut être un véritable " regard vers l'avenir " et c'est pour bien appuyer sur les différents thèmes que cela peut susciter que les meilleurs experts suisses et français aborderont des sujets divers, mais qui ont tous un lien profond avec l'éner-

gie, l'innovation, la sécurité en général et celle des brevets en particulier. C'est ainsi que seront abordés des faits pouvant se révéler être des mythes ou de dure réalité, comme les pannes d'énergies, toujours d'actualité : Seront-elles plus fréquentes en 2020 ? Allons-nous vers un dialogue sincère entre acteurs publics et privés ? Des témoignages d'acteurs rhodaniens sur des aspects de " la sécurité des approvisionnements pétroliers " par exemple, seront abordés par Rolf Hartl, Directeur de l'Union Pétrolière Suisse. Robert Volki, Responsable approvisionnement

gaz et électricité de Genève, nous dira si les pannes d'énergies seront plus nombreuses en 2020. Christian Gimenez, Directeur Régional chargé des ouvrages de production sur le haut Rhône, de la Compagnie Nationale du Rhône, parlera des " protections industrielles contre les causes naturelles et humaines ". Le thème " La haute technologie (RFID et Biométrie) au service de la sécurité des sites sensibles " sera abordé par Christophe Hista, Directeur département consulting Imelios, groupe Stéria Paris. Le conseiller de la division de la propriété indus-

trielle de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) à Genève, expliquera la position de l'OMC face à la protection des marques et des brevets. Quant à son excellence Philippe Petit, Ambassadeur, Vice-directeur général de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) à Genève, il nous expliquera les " Enjeux économiques et politiques de la propriété intellectuelle ". Nous ne pourrions pas citer tous ceux et celles, experts, acteurs et consultants, tous instigateurs de l'économie de marché, qui vont participer aux tables rondes, car ce 6ème Forum sera certainement, comme les 5 derniers, un havre de connaissance et véritable lieu de rencontres et de communication, qui bénéficiera " exceptionnellement " de la présence du Procureur de la République de Nice, Eric de Mongolfier. Les participants pourront en outre découvrir, si ce n'est déjà fait, la belle ville de Genève, avec ses longues promenades le long du lac et le grand jardin où Georges Sand et Lamartine aimaient s'y rendre pour s'asseoir sur un banc et méditer dans le calme devant l'étendue clapotante du Lac, entouré d'odoriférantes fleurs et d'arbres de toutes essences.

Une part de rêve dans un monde d'affaires, qui prend malgré tout le temps " d'un regard vers l'avenir ". ■

*Genève et son célèbre jet d'eau géré par les Services Industriels de Genève*



## Dominique VIAN, nouveau Préfet des Alpes-Maritimes

Deux jours après sa prise de fonction officielle le 8 août dernier, Dominique Vian, 62 ans, successeur de Pierre Breuil en poste depuis 2002 et promu sur Paris s'est présenté aux médias lors de sa première conférence de presse et exposé ses grandes orientations stratégiques. Ardéchois de naissance et Provençal de cœur, cet infatigable baroudeur a effectué une grande partie de sa carrière dans les DOM TOM : Djibouti, les Nouvelles Hébrides, Mayotte, la Guyane (de février 1997 à août 1999), la Guadeloupe (d'août 2002 à juillet 2004) et la Réunion d'août 2004 à juin 2005 avant de gagner la direction du cabinet de François Baroin, Ministre de l'Outre-Mer. Entre deux missions métropolitaines (Commissaire adjoint de la République à Cognac en 1984 et administrateur civil, affecté à la Direction de la sécurité civile



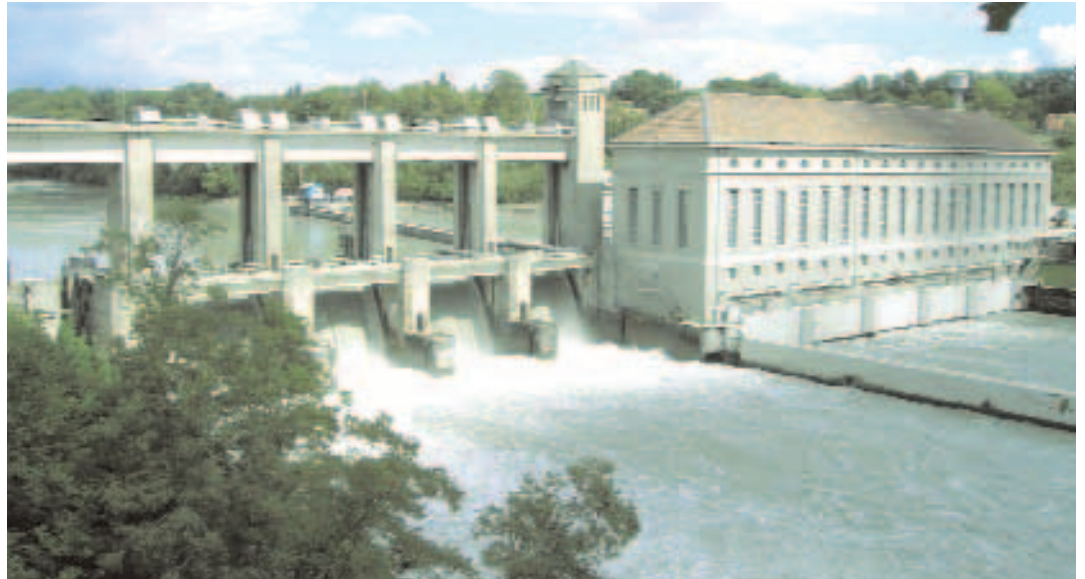
de 1988 à 89 puis auprès de l'ONU, au Kosovo en juin 1999, Dominique Vian a par ailleurs assuré des missions dans le secteur privé au sein de la Compagnie européenne de fret aérien (CEFA). Il se définit avant tout comme " un skippeur " bien décidé à faire respecter au nom de l'Etat les lois régaliennes et à maintenir le cap du navire Republica de façon collégiale, dans une cohérence générale ".

Interrogé sur les dossiers de la rentrée sur lesquels il s'est déjà penché, il a évoqué 7 actions prioritaires : la sécurité des citoyens (lutte contre les vols à la portière notamment), le Centre de Congrès de Nice, la Métropole côte d'Azur, le projet LGV, les logements sociaux, le Centre de tri postal de Nice et le développement des pôles d'excellence ; puis livré spontanément son opinion sur certains d'entre eux.

Soulignant l'action remarquable de son prédécesseur dans le secteur des logements sociaux, il s'est avéré frappé par la faiblesse de leur taux malgré les efforts déployés ainsi que par celle du réseau ferroviaire jugé vétuste. Il a insisté sur la nécessité de développer les voies maritimes et l'intermodalité. En matière d'emplois, priorité aux jeunes ! Quant aux litiges en cours sur ce sujet - refus notamment du Maire de la Gaude d'accueillir sur son site l'entreprise Malongo (400 emplois), il a estimé que des solutions rapides devaient être trouvées, le Préfet et les services de l'Etat intervenant comme " arbitres et co-producteurs de l'intérêt général ". Une expérience outre-mer qui devrait avoir barre sur les Alpes-Maritimes dont le profil Dom ne peut que séduire ce timonier au long cours ! ■

## The Rhone valley, land of energy and innovation

This is the vital topic chosen by the organizers of the Rhone Economic Forum, conducted by the president Michel Ochsner, to animate the 6th edition of this great economic event, which will take place this year in Geneva on 6th October. This new meeting of the decision-makers and actors of the Rhone valley and Swiss economy aims to be a real "foresight towards the future". The best Swiss and French experts will be present to develop the various subjects arousing from this theme, but which all have a strong link with energy, innovation, security in general and that of patents in particular. They will debate on facts that can turn out to be myths or harsh reality, such as energy failures, always a current topic : will they be more frequent in 2020 ? Are we moving towards a sincere dialogue between public and private actors? Actors of the Rhone valley will present testimonies on aspects of "the security of oil supplies "for example, a subject that will be presented by Rolf Hartl, Director of the Swiss Oil Union. Robert Volki, manager of the gas and electricity supply of Geneva, will tell us if there will be more energy failures in 2020. Christian Gimenez, Regional Director in charge of production works on the high Rhone at the National Company of the Rhone (CNR), will speak about "indus-



Barrage sur le Rhône

trial protection against the natural and human causes". The subject "High technology (RFID and Biometry) to serve the security of sensitive sites" will be approached by Christophe Hista, Director of the consulting department Imelios, group Stéria Paris. The councillor of the division of industrial property of the WTO (World trade organisation) in Geneva, will explain the position of the WTO in relation to the protection of trademarks and patents. As for his excellence Philippe Petit, Ambassador, general Vice-director of the World

Organization of Intellectual property (OMPI) in Geneva, he will explain to us the " Economic and political stakes of intellectual property " .

We cannot quote all the experts, actors and consultants, all inspirers of the market economy, who are going to participate in the Round Tables, because, to the image of the five previous ones, this 6th Forum will certainly be a haven of knowledge and a true place of meetings and communication, which will benefit "exceptionally" from the presence of the Public prosecutor

of Nice, Eric de Mongolfier. Furthermore, the participants will have the opportunity to discover, if they have not already done so, the beautiful city of Geneva, with its long walks along the lake and the beautiful garden where Georges Sand and Lamartine enjoyed sitting on a bench to meditate in the quietness, facing the lapping waters of the Lake, surrounded with fragrant flowers and a vast variety of trees. A short dream in a business world, which nevertheless takes the time to "cast a glance towards the future". ■

## Dominique VIAN, new Prefect of the Alpes-Maritimes

Two days after taking on his official function on August 8th of this year, Dominique Vian, 62 years old, successor of Pierre Breuil in position since 2002 and promoted to Paris, appeared before the media during his first press conference and explained his major strategic orientations. Ardéchois of birth and Provençal of heart, this relentless combatant spent a large part of his career in the French Overseas departments : Djibouti, New Hebrides, Mayotte, Guyana (from February 1997 till August 1999), Guadeloupe (from August 2002 till July 2004) and La Reunion from August 2004 till June 2005 before joining the management of François Baroin's cabinet, Minister of Overseas. Between two metropolitan missions (Deputy superintendent of the Republic at Cognac in 1984 and civil administrator allocated to the Management of Civil Security from 1988 to 89, then with the UNO at Kosovo in June

1999, Dominique Vian also assured missions in the private sector within the European Company of Airfreight (CEFA). He defines himself above all as " a skipper, resolutely determined to impose the respect of the kingly laws in the name of the State, and to maintain the direction of the Republica vessel in a collective way, in general coherence". When questioned about the files of the new term, which he has already examined, he evoked 7 priority actions: the security of the citizens (fight against theft, particularly at car doors), the Congress Centre of Nice, the French Riviera Metropolis, the LGV project, social housing, the postal sorting office of Nice and the development of the specialised clusters. He then gave his spontaneous opinion on some of them. Stressing the remarkable action of his predecessor in the sector of social housing, he was struck by the small amount in



spite of the efforts shown, and by the railroad network considered decrepit. He insisted on the necessity of developing sea routes and intermodality. Concerning employment, priority for the young ! As for the current disputes on this subject - refusal notably of the Mayor of Gaude to welcome the Malongo company (400 jobs) on his site, he considered

that solutions must be found quickly by the Prefect and the State services intervening as " arbitrators and co-producers of the general interest ". He will now direct his overseas experience towards the Alpes-Maritimes, whose overseas profile will certainly seduce this long course skipper ■

**La France prise en tenailles, coincée entre la concurrence des États-Unis et celle des pays émergents, saura-t-elle remobiliser ses capacités industrielles et ses potentiels de recherche avec les pôles de compétitivité ? C'est tout l'enjeu du rapport de Christian Blanc intitulé "Pour un écosystème de croissance" qui préconise la fin du jacobinisme "qui date du primaire", et nous invite à jouer collectif entre Français... et entre Européens. Vaste programme ! Et si c'était en ces trois derniers points que résidait, justement, la véritable innovation ? Les pôles de compétitivité en prennent-ils le chemin ? Tiendront-ils leurs promesses ?**

## Les pôles de compétitivité tiendront-ils leurs promesses ?



Par Philippe Léger

L'innovation joue un rôle essentiel dans la stratégie de Lisbonne, et des pôles de compétitivité qui s'en réclament. Comme le souligne avec lyrisme notre confrère Business Week sur Internet : "L'innovation est la clé de la croissance interne, le levier pour augmenter les marges bénéficiaires, le Saint Graal du business pour le 21ème siècle". Rien de moins.

Pour Christian Blanc, le sauveur d'Air France, auteur du rapport "Pour un écosystème de la croissance", "l'innovation est devenue la principale force motrice des progrès économiques. C'est sur elle que repose la compétitivité française."

Sans innovation, aucune chance pour notre économie de mettre fin à son déficit comparatif de croissance avec les États-Unis, récurrent depuis 1994, d'un à deux points. Et puis, "Sans les avoir encore rattrapés, la Chine côtière et l'Inde urbaine éduquée conjuguent des niveaux de qualifications chaque jour plus proches de ceux des pays européens, avec des salaires et une flexibilité qui demeurent asiatiques."

Une analyse en phase avec le rapport Wim Kok remis à la Commission Européenne qui souligne "qu'il est devenu d'autant plus urgent d'appliquer la stratégie de Lisbonne que l'écart de croissance s'est creusé par rapport à l'Amérique du Nord et à l'Asie, alors que l'Europe doit relever les défis conjugués d'une croissance démographique faible et du vieillissement de sa population." Seuls signes encourageants, ou presque, dans ce rapport alarmiste, des pays de l'élargissement, si décriés chez nous, comme la Pologne, l'Estonie, la Lituanie, la Hongrie, connaissent "depuis cinq ans une croissance de la production et de la productivité supérieures à celle des États-Unis !" Autant de cailloux jetés sur la pelouse des détracteurs de l'élargissement et du non au traité constitutionnel. Et de signes qui incitent à miser sur l'innovation, l'enthousiasme pour l'Union Européenne et à jouer collectif.

Aujourd'hui, les deux superpuissances économiques du monde occidental sont coursées par des géantes démographiques, comme la Chine et l'Inde, qui ont chaussé les bottes de

sept lieues de l'innovation... et d'une "flexibilité asiatique".

Cette dernière tendance est parfaitement confirmée en 2006 par les indicateurs composites avancés de l'OCDE qui montrent un ralentissement de la croissance dans la zone OCDE, précisément. Selon les données de juin 2006, les taux de variation sur 6 mois de ces indicateurs manifestent un affaiblissement des performances des sept grandes économies. Alors que les données les plus récentes pour les grandes économies, non-membres de l'OCDE, indiquent le maintien d'une expansion forte pour la Chine, l'Inde... et la Fédération de Russie (1).

Si les faits continuent à donner raison aux rapports de Christian Blanc et de Wim Kok, quels risques courrons-nous ? Pour Christian Blanc : "Si notre pays ne porte pas à plus de 3% sa croissance, des réductions majeures de prestations de services sont inévitables et la cohésion sociale menacée..." Mêmes craintes exprimées par le rapport Wim Kok : "Ce qui est en jeu à moyen et long terme, ce n'est rien moins que la viabilité de la société



***Squeezed between the competition from the United States and from emerging countries, will France succeed in remobilising its industrial capacity and research potential with its "competitiveness clusters"? That is the issue raised in Christian Blanc's report "For an ecosystem of growth", which recommends ending simplistic extreme radical politics and instead wagering on teamwork among French - and also among Europeans. What a vast project! And what if these ideas really did represent genuine innovation? Are the competitiveness clusters going that route? And will they live up to their promise?***

# Will competitiveness clusters live up to their promise?



By Philippe Léger

Innovation plays an essential role in Lisbon's strategy, and in the strategy of the competitiveness clusters that are identified with it. As our colleague from Business Week emphasized so lyrically on the Internet: "Innovation... is the key to organic growth, the lever to widen profit margins, the Holy Grail of 21st century business". No less!

For Air France's saviour Christian Blanc, the author of the report For an Ecosystem of Growth, "innovation has become the major driving force for economic progress. French competitiveness depends on it." Without innovation, there is no chance for our economy to end its comparative growth deficit with respect to the United States. This deficit, by one or two points, has been recurring since 1994. And "although they haven't yet caught up with European countries, coastal China and urban educated India both have skill levels that approach those of Europe more closely each day, but at Asian salaries and with Asian flexibility."

This analysis is in phase with the Wim Kok report that was submitted to the European Commission. It stressed that

"it has become even more urgent to apply Lisbon's strategy, because the growth gap has grown with respect to North America and Asia, while Europe must take up the double challenge of feeble demographic growth and the ageing of its population." The only - or almost the only - encouraging sign in this alarmist report is that "EU-expansion" countries like Poland, Estonia, Lithuania and Hungary, so disparaged here, are experiencing "production and productivity growth over the last five years that are higher than that of the United States"! This flies in the face of the detractors of EU expansion and naysayers to the constitutional treaty - and is a sign that encourages putting one's stakes on innovation, enthusiasm for the European Union, and teamwork.

These days, the Western world's two economic giants are being chased by demographic giants like China and India, which have put on their seven-league "innovation and Asian flexibility" boots. This latest trend has been thoroughly confirmed in 2006 by the OECD's advanced composite indicators, which show a slowdown of growth in precisely the OECD area. According

to June 2006 data, the six-month rates of change for these indicators show a drop in performance for the big seven economies, while the latest data for the big non-OECD economies indicates steady intensive growth for China, India, and the Russian Federation (1).

What do we risk if the facts continue to corroborate the reports of Christian Blanc and Wim Kok? Christian Blanc says: "If our country doesn't increase its growth to more than 3%, major reductions in services will become inevitable, threatening our social cohesion." Kim Wok's report expresses the same fears: "What is at stake over the medium- and long-term is no less than the viability of the society that Europe has built." But all is not said... so let's dare to say it.

In the next 25 years, we risk seeing an astonishing twist in the story, one heavy with paradoxes and symbols. Thanks to the capital, concepts and technologies that have come out of our civilization, formerly colonized peoples will be sitting in the driver's seat in terms of the world's economy and power. These heirs of civilizations older than Europe's also have populations

## Les pôles de compétitivité

bâtie par l'Europe". Mais tout n'est pas dit... Alors, osons le dire.

Nous risquons d'assister dans les 25 prochaines années à un retournement étonnant de l'histoire, un retournement chargé de paradoxes et de symboles. Grâce à des capitaux, des concepts, des technologies issus de notre civilisation, il y aura la prise en mains des leviers de l'économie mondiale et du pouvoir par d'anciens peuples colonisés. Ces héritiers de civilisations plus anciennes que celle de l'Europe, ont aussi des populations plus jeunes, plus dynamiques, mieux formées et plus nombreuses. Et peut-être aussi plus exigeantes et plus dominatrices ? Espérons qu'à cette date, le monde soit devenu plus sage et plus uni. En prend-il le chemin ? À tout le moins, pour retrouver un avantage comparatif, notre économie a encore la possibilité " de faire la course en tête dans l'innovation." Sinon, elle devra s'aligner, de gré ou de force, sur le modèle social triomphant : "le modèle social asiatique." Nous voilà prévenus.

Aujourd'hui, la France et l'Union Européenne sont au pied du mur. Pas de compétitivité sans innovation... donc, il faut innover.

Dans l'hexagone, on croyait tenir la recette avec les pôles de compétitivité lancés en 2004 par le gouvernement Raffarin sur la foi du rapport

Wim Kok



"Pour un écosystème de croissance" présenté par Christian Blanc. Programmes relancés l'année suivante par M de Villepin. Or, ils sont aujourd'hui sur la sellette et les plus pessimistes annoncent un "désastre inéluctable". En bref, on nous promettait le soleil d'Austerlitz... on voit venir la Bérézina. Peut-on accorder du crédit à ces funestes augures ? La France peut-elle encore remonter la situation et tenir les objectifs de la stratégie de Lisbonne ?

### Éloignés des recommandations de Christian Blanc

Les pôles de compétitivité sont éloignées des recommandations figurant dans le rapport initial de Christian Blanc. Comment de ce fait, pourraient-ils tenir leurs promesses ? Cette évidence a fini par s'imposer à l'actuel Premier ministre qui a décidé d'une réforme. Insuffisante... Elle ne vise en effet qu'à simplifier les lourdes procédures de fonctionnement des pôles. Actuellement, les divers ministères intéressés, Industrie, Défense, Recherche, Agriculture... attribuent les crédits prévus chacun à sa manière. Un seul fonds les distribuera désormais, a indiqué Dominique de Villepin, mais déjà l'ex-Datar, devenue la DIACT, et le Ministère de l'Industrie se disputent la gestion du fonds. On parle aussi de simplifier le fonctionnement interne des pôles et de leurs deux comités, celui des chercheurs et celui des financeurs, mais ce ne serait pas simple...

On entend dire "Les grands groupes s'approprient la part du lion et les PME restent à la portion congrue." Dans ces conditions, où les PME trouveraient-elles les capitaux si nécessaires à leur expansion et la création d'emplois ? Pas chez nous ?

La France propose-t-elle de véritables banques d'affaires ? "Chez nous, elles ont annihilé l'idée du risque et c'est là où la plus-value n'est plus méritante, mais malveillante" entend-on dire. Plus "bancksters" que banques ?



Dominique de Villepin

Alors que selon le Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, les PME françaises de moins de 250 salariés concentrent près des deux tiers de l'emploi total, salarié et non salarié. Parmi ces PME, les entreprises de moins de dix salariés occupent 30 % de l'emploi total et les TPE de moins de vingt salariés à peu près la moitié. Voilà un capital précieux pour la France... où elles évoluent en terrain miné.

Comme on le voit, la réforme est loin de se nourrir de la substantifique moelle de "l'écosystème de croissance..."

Pour Christian Blanc, " la mise en place des pôles de compétitivité appelle une mutation profonde des structures économiques de notre pays. L'objet n'est pas d'agir directement sur l'entreprise à travers de nouvelles subventions ou aides fiscales venant arroser en terrain stérile. Il s'agit en revanche de créer un écosystème où des initiatives naissent, croissent et s'épanouissent avec plus de facilité. "

L'État, manifestement, ne suit pas ses recommandations.

### La nomenclature s'est attribué le droit de nommer les gagnants

Que fait l'État aujourd'hui ? On peut voir dans le JO du 6 août 2005 que le CIADT (Comité Interministériel

**Competitiveness clusters**

that are younger, more dynamic, better-trained and more numerous - and, perhaps, also more demanding and domineering. We can hope that by then, the world will have become wiser and more unified. Is it on its way there? At the very least, to recover a comparative advantage, our economy still has the possibility to lead the pack in the race for innovation". Otherwise, willingly or not, it will have to fall in line with the winning social model: "the Asian social model". So we've been warned.

Today, France and the EU are faced with no alternative. No competitiveness without innovation, therefore we must innovate. In France, we thought that we had the formula with the competitiveness clusters launched in 2004 by the Raffarin government, on the strength of Christian Blanc's report.

These programs were renewed by Mr. de Villepin. Now these are coming under fire, with the most pessimistic opinions announcing an "inevitable disaster". In short, they promised us the glory of Austerlitz, and we can see the rout of Berezina brewing. How much credit can we give these dire warnings? Can France still turn the situation around and meet the objectives of the Lisbon strategy?

**Far removed from Christian Blanc's recommendations**

The competitiveness clusters have little to do with the recommendations featured in Christian Blanc's initial report. How could they live up to their promises, then? The current Prime Minister finally cottoned on to this and

decided on a reform... that was inadequate, as it aims only to cut down on the clusters' administrative red tape. The ministries involved - including Industry, Defence, Research, and Agriculture - are currently allocating the projected funds each in their own way. As Dominique de Villepin has indicated, from now on, these will be distributed from a common fund. Both the former Datar, now known as the DIACT, and the Industry Ministry are already squabbling over who will manage the funds. Simplifying the clusters' in-house operations, as well as the operations of their research committees and their funding committees, is also being discussed. But that won't be easy.

You hear it said that "the large groups are taking the lion's share, leaving the

*Carte Eurorégion*



## Les pôles de compétitivité



Christian Blanc

d'Aménagement et de Développement du Territoire) a défini les principes, le processus de sélection et donné la liste des "pôles labellisés". La sélection comporte deux étapes. La première est la "labellisation" décidée par un CIADT après une analyse locale menée par le Préfet de région, (une expertise conduite par les services des ministères concernés et l'avis d'un groupe de "personnalités qualifiées").

La labellisation donne le droit de déposer des projets auprès des agences ou des ministères concernés. Quand les premiers financements sont obtenus, le Pôle est "validé". En bref, la nomenclature s'est attribué le droit de nommer les gagnants.

Seize pôles se partagent 80 % des crédits d'Etat (Le Monde, édition du 8 mars 2006). Un certain nombre ne relève pas de la définition donnée : aide à une filière (fruits et légumes, viandes, bois), aménagements de ports, etc. Non prévu par le texte du CIADT, c'est souvent un grand groupe qui assure la coordination des pôles bien financés ! Au total 1,5 milliards

sont prévus, mais à l'évidence les relations entre Pôles, All, ANR, Oseo, Caisse des Dépôts, ne sont encore pas clarifiées. Pour la démocratie et la transparence, on aurait pu faire mieux, non ?

### Une société française cloisonnée

Pour Christian Blanc, "la transversalité" est une notion absolument capitale, au cœur du modèle : recherche, enseignement et entreprises sont étroitement mêlés, au point que les mêmes personnes peuvent être, à des moments successifs de leur carrière, chercheurs, entrepreneurs, consultants et investisseurs. L'ouverture de l'université au monde économique entraîne une très grande fertilisation entre recherche universitaire et monde de l'entreprise."

Pour fonctionner, Christian Blanc préconise que les pôles soient gérés, non par les ministères et administrations centrales, mais par les "régions" tandis que les universités et centres de

recherche doivent être dotés d'une réelle autonomie... Qu'en est-il sur le terrain ?

Entre secteur privé, université et même entre les ministères, le cloisonnement est la règle. Les choses vont-elles finir par bouger ? N'y comptons pas trop. Au récent plaidoyer de Nicolas Sarkozy en faveur de l'autonomie des universités, François Goulard, ministre délégué à l'Enseignement supérieur et à la Recherche, a répliqué que dans les universités, une réforme de fond "n'est pas à l'ordre du jour" et donnera lieu à un débat "dans les mois à venir". Le Parti Socialiste, tout en approuvant la création de pôles de compétitivité basés sur des relations universités-entreprises-recherche, dénonce "l'état de délabrement" de l'université française.

### Pour des "régions", moteurs de l'économie

Pour Christian Blanc, "Les synergies entre entreprises, formation et recherche ne peuvent être impulsées par l'État, car chaque ministère est naturellement plus attaché à la cohérence nationale de ses politiques qu'à leur synergie interministérielle sur les territoires." Pour des raisons de périmètre géographique et de portefeuille de compétences, il confie ce rôle aux Conseils Régionaux.

Disons le tout net, la conception de Christian Blanc est à l'opposé de celle de l'actuel gouvernement. Par contre, elle est en phase avec celle de l'Union Européenne. Il existe de nombreux projets d'innovation et coopération technologique qui peuvent parfaitement participer au succès d'un écosystème de croissance. Citons IRE (Innovating Regions in Europe) qui est une plateforme pour la collaboration et l'échange des expertises pour les régions qui sont en train de développer ou de mettre en place des stratégies et des schèmes régionaux innovateurs. REACTE (Réseau Européen de Coopération) qui regroupe 60 organisations et régions dont l'objectif commun est de fournir aux PME une assistance complémentaire dans le cadre

## Competitiveness clusters

leftovers for the SMEs." If this is true, where will the SMEs find the necessary capital to expand and create jobs? Elsewhere than in France? Is France proposing real business banks? "In France, they've done away with the idea of risk, and that is when capital gains become petty instead of commendable," you hear them say. More "banksters" than bankers? And yet, according to the Ministry of the Economy, Finance and Industry, French SMEs with fewer than 250 employees account for nearly two-thirds of all jobs, salaried and non-salaried employees lumped together. Of these, firms with fewer than ten employees account for 30% of all jobs, and extra-small firms with fewer than ten employees, about half. Now, that constitutes precious capital for France - but for these firms, operating in France is like negotiating a minefield. We can see that reform has not exactly taken inspiration from the very substance of the "ecosystem of growth"!

According to Christian Blanc, "setting up the competitiveness clusters calls for a thorough change in our country's economic structures. The object is not to act directly on firms through new subsidies or financial aid, like watering sterile land. On the other hand, it

is about creating an ecosystem where initiatives can rise, develop, and prosper more easily." It is clear that the Government is not following his recommendations.

### The specifications committee gives itself the right to designate the winners

What is the Government doing now? The August 6th 2005 issue of its Journal Officiel says that the interministerial committee for regional development, CIADT, has defined the principles and selection process, and given out a list of approved clusters. The selection process has two steps, the first being the "seal of approval" given by the CIADT following a local analysis led by the regional Prefect. This consists of an assessment carried out by the appropriate departments in the ministries concerned, with advice from a group of "key qualified figures". The approval process gives the right to submit projects to the agencies or ministries concerned. When the initial funding is obtained, the cluster receives "validation". In short, the specifications committee has given itself the right to designate the winners.

Sixteen clusters share 80% of the government funding, according to the March 8th 2006 issue of Le Monde. Some of these do not fall under the given definition: aid to a sector (i.e. fruit and vegetables, meats, wood), port development, etc. Often, it is a large group that takes care of organization of some of these well-financed clusters, something that is certainly not provided for in the CIADT text. One and a half billion euros are projected, but it seems that the relationships between the clusters and the AII, ANR, Oseo, and the Caisse des Dépôts (a public financial institution) haven't yet been made clear. In terms of democracy and accountability, couldn't we have done better than that?

### A compartmentalized French society

Christian Blanc feels that "cross-operational management" is a key notion that should be at the core of the model, with research, teaching and firms closely linked to the point to where a person could, at consecutive moments in his/her career, be a researcher, an entrepreneur, a consultant, or an investor. Opening universities to the economic world is a

*Le Micral premier ordinateur qui avait plein de boutons*



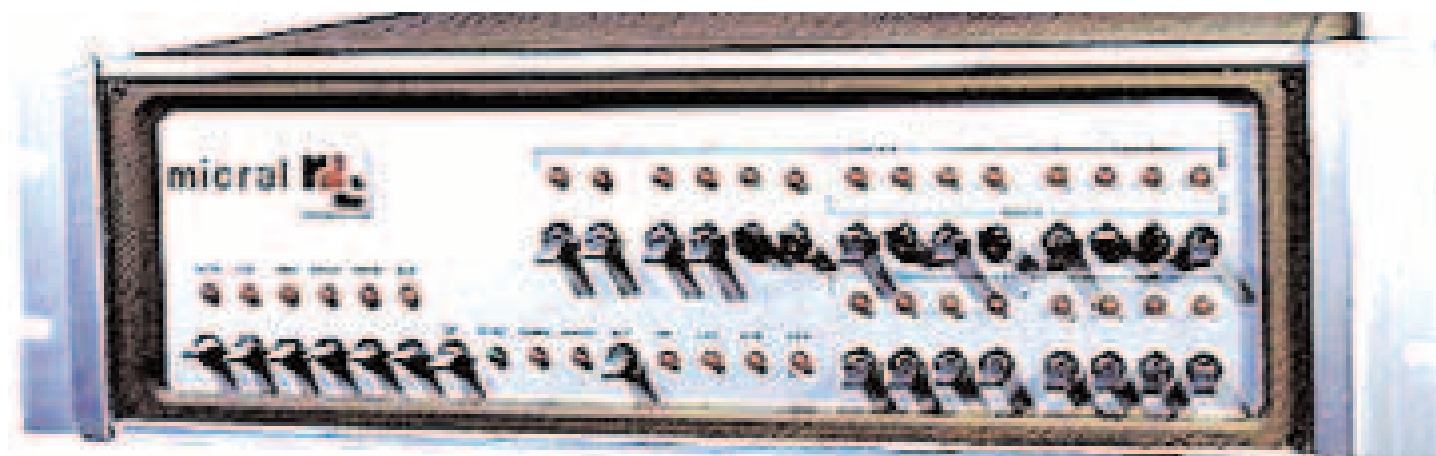
## Les pôles de compétitivité

des Fonds Structurels européens. EFQM, European Foundation for Quality Management créateur du prestigieux prix européen de qualité qui reconnaît les meilleures entreprises chaque année. ERIK, European Regions Knowledge based Network. Ce réseau est cofinancé par la DG Politique Régionale de la Commission Européenne dans le cadre des actions innovatrices des ERDF. ERIK fut fondé par 13 partenaires. L'objectif principal est le soutien et le prochain développement des contacts en réseau et l'échange des bonnes pratiques parmi les régions européennes. Le réseau est centré sur l'Action Innovatrice :

La réussite des pôles de compétitivité suppose une nouvelle approche de la territorialité. Totalement dédaignée par une France timorée qui n'a pas su prendre le virage en appuyant dans les années 80 la création "d'eurorégions", elle s'est même montrée incapables de penser la région comme moteur de la croissance européenne. La faute incombe autant à un jacobinisme de routine qu'à une vision bornée et dépassée des intérêts de la nation.

À ce jour en France, seules des autorités locales ont pris conscience de l'intérêt d'un partenariat, par-dessus des frontières dont se moque une éco-

arrière-pays. Il a pour objectif " l'instauration entre collectivités d'une concertation permanente pour bâtir des projets en commun ". Aujourd'hui, avec la nouvelle génération de programmes européens de coopération 2000-2006, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), et le processus d'ouverture vers la rive sud de la Méditerranée engagé en 1995, les collectivités disposent de nouveaux outils pour une meilleure intégration européenne. Mais un "euro-territoire" n'est pas une "eurorégion". En France, la notion de "Grand Delta" s'arrête encore à nos frontières. Une euroré-



Micral - Le Premier PC

"Économies Régionales Basées sur la Connaissance et l'Innovation Technologique " etc.

Pourtant, la vision de Christian Blanc nous semble manquer d'audace. Dès leur apparition dans le paysage géopolitique de la France en novembre 1956, les régions sont apparues comme des unités territoriales au déséquilibre flagrant. " Midi-Pyrénées embrasse 10% de l'espace naturel... L'Alsace 1,5%. " Depuis, les choses n'ont guère évoluées... Beaucoup n'ont pas la "masse critique" nécessaire au décollage économique et industriel. Que dire de leur budget par rapport à leurs consoeurs européennes ? C'est Lilliput et Gullivert ! Ne vaudrait-il pas mieux commencer à penser l'économie en terme "d'eurorégions", beaucoup plus équilibrées ?

nomie mondialisée qui joue à saute moutons. Devinez qui sont les moutons.

Deux régions françaises seulement, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, participent au fonctionnement d'une véritable eurorégion alors que l'Union Européenne en compte quatre-vingt. Pour un développement durable basé sur l'innovation et la cohésion sociale et territoriale, elle se sont alliées avec trois autres régions d'Espagne : Aragon, Catalogne, Iles Baléares.

L'Arc Latin, créé en 2005, "doté d'outils permanents de coopération" fournit un bon exemple "d'euro-territoire" qui réunit les Départements en France, les " Diputaciones " en Espagne, les Provinces en Italie, et les Collectivités au Portugal, comprenant les espaces du littoral méditerranéen ainsi que leur

gion portant ce nom reste une utopie. Dans les années 80, on rêvait du "Grand Delta" qui recouvrait 3 moteurs de l'Europe (Rhône-Alpes, Catalogne et Lombardie), la région PACA et la Suisse francophone. L'hinterland du port de Marseille ne s'étend-il pas jusqu'à la Suisse dont il constitue le premier port ? Qu'est devenu le projet d'autoroute Marseille-Genève pourtant inscrit au plan dans les années 80 ? Passé aux oubliettes.

## Logique de programme ou de cluster ?

On reproche aux pôles de compétitivité de répondre davantage à une logique de programme qu'à une logique de cluster. Alors autant méditer sur la mésaventure du "Plan Calcul" lancé en 1966 par le Général de Gaulle, et qui était destiné à assurer l'indépen-

## Competitiveness clusters

great source of cross-fertilization between academic research and the entrepreneurial world.

Christian Blanc recommends that the clusters operate with management not by the ministries and centralized administrations, but on a regional basis, and that universities and research centres be given real autonomy. But what is the situation in the field? Compartmentalization is the rule between the private sector, universities, and even the ministries. Are things going to change? Let's not count on it. When Nicolas Sarkozy recently pleaded for more autonomy for universities, acting Minister for Higher Education and Research François Goulard replied that a top-to-bottom reform in the universities "is not on the agenda" and will be debated "during the coming months". The Socialist Party, while approving the creation of competitiveness clusters based on a universities/firms/research basis, denounced the "state of neglect" of French universities.

## In favour of regions as economy drivers

Christian Blanc says that "the Government is unable to boost synergy among firms, training and research, because each ministry is naturally more attached to the nationwide coherence of its policies than to synergy among the ministries in regional matters." For reasons linked to geographical scope and range of skills, he would give this role to the Regional Councils.

Let's be perfectly clear: Christian Blanc's vision is diametrically opposed to the vision of the current government. On the other hand, it is in phase with the European Union's vision. There are many innovation and technological cooperation projects that are perfectly capable of contributing to the success of an ecosystem for growth. We'll mention IRE (Innovating Regions in Europe), a platform for cooperation and exchange for regions that are developing or setting up innovative regional strategies and schemes; REACTE (Réseau Européen de Coopération),



Janez Potocnik lors de sa visite à Cadarache

which encompasses 60 organizations and regions with the common objective of providing SMEs with additional support under the European Structural Funds; EFQM (European Foundation for Quality Management), the creator of the prestigious European Quality Awards given to the best firms each year; and ERIK (European Regions Knowledge Based Network), co-financed by the European Commission DG Regional Policy as part of the ERDF's (European Regional Development Fund) innovative activities. ERIK has 13 founding partners. The main objective is to support networking contacts and in the near future develop new ones, and to exchange best practices among European regions. The network is focused on innovative actions such as "knowledge and technological innovation based regional economies", etc. And yet, in our opinion, Christian Blanc's vision seems to lack boldness. As soon as the regions became part of France's geopolitical landscape back in November 1956, there appeared to be a flagrant imbalance between these territorial units. "The Midi-Pyrénées encompasses 10% of the wilderness areas... and Alsace 1.5%." Since then, things haven't changed much. Many regions do not have the "critical mass" needed to take off economically and industrially. As for their budgets compared to their European counterparts, they are Lilliputians compared to Gulliver! Wouldn't it be better to start thinking about the economy in terms of "Euroregions", which would be much more well-balanced?

The clusters' success assumes a new approach to territoriality. An unadventurous France spurned that idea and failed to make the transition by supporting the creation of Euroregions back in the 1980s; it was not even capable of conceiving the region as a driver for European growth. This can be blamed as much on routine extreme radical politics as on a limited and outdated vision of the nation's interests.

Even now in France, only the local authorities have become aware of the advantages of partnership across borders. The global economy couldn't care less about borders, as it is busy playing leapfrog. Guess who the frogs are...

Only two French regions - Midi-Pyrénées and Languedoc-Roussillon - are participating in a real Euroregion, although the EU has eighty of them. These two have linked up with three Spanish regions - Aragon, Catalonia, and the Balearic Islands - for sustainable development based on innovation and social cohesion.

The "Latin Arc", created in 2005, is a good example of a "Euroterritory". It is one that unites France's Départements, Spain's Diputaciones, Italy's Provincias and Portugal's Colectividades, including the Mediterranean coastline areas along with the areas just inland. It has been given "permanent tools for cooperation" and aims to "set up permanent dialogue among communities in order to build common projects". Today, the new 2000-2006 generation of European Cooperative Programs, the European Spatial Development

## Les pôles de compétitivité

dance du pays en matière de gros ordinateurs.

Pendant que l'État n'en finissait pas d'engloutir des milliards de francs, une PME rassemblant trois jeunes français, André Truong et son compère François Gernelle, aidé d'un autre ingénieur, Benchitrite, inventaient le premier micro-ordinateur du monde, sans aucune aide. "Nous travaillions dans une cave, à Chatenay-Malabry, environ 18 heures par jour" raconte André Truong. "C'était l'hiver, et pendant 3 mois je n'ai pratiquement jamais vu le jour. La machine que je baptisais "micro-ordinateur", c'est logique puisque c'était un ordinateur construit avec un "microprocesseur", possédait presque toutes les caractéristiques de ses grands frères sur lesquels j'avais travaillé à Intertechnique: Varian 6201, Multi 8."

Quelle reconnaissance pour ses pionniers ? Les Américains Commodore, Tandy Radio Shack et autre Apple Computer ont eu tôt fait de prendre le relais et d'occulter les travaux des pionniers français. A titre de consolation, il reste un musée à Boston pour attester de cette paternité, ainsi que quantités d'ouvrages sur l'histoire de l'informatique. André Truong est

décédé en 2001 des suites d'une erreur médicale, deux ans après avoir reçu la légion d'honneur, dans la plus grande indifférence des médias.

Sur les critères actuels des Pôles de compétitivité, la petite PME d'André Truong aurait-elle une chance d'être labellisée ? Nous ne le pensons pas. Quand bien même l'aurait-elle été, le comité de sélection aurait-il compris que le marché du compatible PC allait faire un boom ? Aurait-il été plus malin que Bull qui avait racheté R2E... et laissa filer le marché des PC ?

Par contre, il y a fort à parier que nos "experts" auraient labellisé le Minitel, qui a contrarié pendant des années l'essor de l'Internet dans notre pays... Pour se remettre de son erreur, le comité d'experts aurait sans doute accordé les crédits les plus larges au plan "informatique pour tous" (IPT) présenté à la presse, le vendredi 25 janvier 1985, par Laurent Fabius, Premier ministre de l'époque. Il visait à mettre en place, dès la rentrée de septembre, plus de 120 000 machines dans 50 000 établissements scolaires et à assurer la formation, à la même échéance de 110 000 enseignants. Son coût était évalué à 1,8 milliards de francs, dont 1,5 milliards



Laurent Fabius

pour le matériel. Excusez du peu. Ce plan est généralement regardé aujourd'hui comme un échec sévère.

On a déjà vu notre pays rater le début d'une révolution industrielle et revenir ensuite dans la course. Ainsi, en 1972, le pourcentage de foyers français raccordés au téléphone était inférieur à celui des familles américaines en 1939. Dix ans seulement ont suffi à la France pour se mettre à niveau... grâce à une vigoureuse politique industrielle mise en place par l'État.

Tout le monde connaît aussi la réussite de Sophia Antipolis, le cluster français de référence.

C'est justement ces deux exemples qui rendent pertinente l'analyse de Christian Blanc qui établit une distinction entre "l'information" et "la connaissance". La première ne permet que le copier-coller, la seconde ouvre la porte à la véritable création. Entre logique du programme et logique du cluster, il conviendrait de choisir ou tout au moins de nuancer.

Les pôles de compétitivité ne constituaient-ils pas l'occasion rêvée "de nous saisir à neuf", pour citer le poète Saint-John Perse dont M Dominique de Villepin est, dit-on, un grand admirateur ? En attendant, avec l'orientation donnée, "elle se bat comme une huître !" aurait pu s'exclamer Napoléon. ■

1) On relira avec profit l'article consacré aux "zones économiques spéciales" de la Russie - Ambitions Sud International n°53.

L'arc latin





## Competitiveness clusters



André Truong

Prospective (ESDP) and the opening up towards the southern shores of the Mediterranean that was started in 1995, gives these local authorities new tools to help bring them into European projects more easily. But a "Euroterritory" is not a Euroregion. In France, the "Grand Delta" notion stops at our borders. A Euroregion with that name is still a utopian idea. In the 1980s, we dreamed of the "Grand Delta" that would cover the three European drivers (the Rhône-Alpes region, Catalonia and Lombardy), the Provence-Alpes-Côte d'Azur region, and French-speaking Switzerland. After all, we can consider that the hinterland for the Marseille port stretches up to Switzerland, given that Marseille is its major port, can't we? And what ever happened to the Marseille-Geneva toll-road project that was on the agenda during the 1980s? Shelved.

### Which logic: program or cluster?

The competitiveness clusters are accused of program logic rather than cluster logic. We might ponder the misadventure of the "Computing Plan" launched in 1966 by General de Gaulle that was supposed to guarantee French autonomy in mainframe computers.

As the French government was eating up billions of francs, a small firm consisting of three young Frenchmen (André Truong and his colleague François Gernelle, assisted by

Benchitrite, another engineer) invented the world's first microcomputer, with no outside help. "We were working in a cellar in Chatenay-Malabry about 18 hours a day," remembers André Truong. "It was winter, and for three months, I hardly saw any daylight. The machine, which I called "microcomputer" - a logical choice, because it was a computer built with a microprocessor - had nearly all the characteristics of its big brothers that I had worked on at Intertechnique: the Varian 6201 and the Multi 8."

What recognition did these pioneers receive? American companies like Commodore, Tandy, Radio Shack, and Apple Computer were quick to take over and gloss over the work of these French pioneers. Their consolation prize: a museum in Boston attesting to their "paternity" and lots of books on computer history. In 2001, two years after receiving the French Legion of Honour, André Truong's death from complications following a medical error went completely unnoticed by the media.

Under the current criteria for competitiveness clusters, would André Truong's little SME stand a chance of being approved? We think not. And even if it had been, would the selection committee have understood that the market for PC compatibles would boom? Would it have been cleverer than Bull, which bought R2E... and then let the PC market slip away?

On the other hand, it is very likely that our "experts" would have approved the Minitel, which interfered for years with the rise of Internet in our country. To make up for its error, the expert committee would no doubt have given the most funding to the "computers for everybody" IPT plan that then-Prime Minister Laurent Fabius presented on Friday, January 25th 1985. His objective was to have more than 120,000 computers set up in 50,000 schools by the start of the next academic year in September and train 110,000 teachers in that same time frame. The cost was assessed at 1.8 billion francs, including 1.5 billion for the equipment, no less! That plan is gene-



Saint-John Perse

rally considered today as an acute failure.

We have already seen our country miss the beginning of an industrial revolution and then get back into the race. In 1972, for example, the percentage of French households that were hooked up to the telephone system was lower than that for American households in 1939. It has taken France only ten years to catch up, thanks to a vigorous industrial policy set up by the government. And everyone is familiar with the success of Sophia Antipolis, France's reference cluster.

These two examples are the ones that show the relevance of Christian Blanc's analysis establishing a distinction between "information" and "knowledge". The former only makes it possible to copy-paste; the second opens the door to true creativity. It would be appropriate to choose, or at least to qualify the difference between program logic and cluster logic.

These competitiveness clusters could well be the perfect occasion for a "new self-appraisal", to quote the poet so admired by Dominique de Villepin, Saint-John Perse. In the meantime, with the given direction, "elle se bat comme huître!" (it fights like an oyster) - as Napoleon might have said. ■

1) The 53rd issue of Ambitions Sud International has an informative article on the "special economic areas" in Russia.

## Eurocopter livre le 1<sup>er</sup> hélicoptère Cougar à la Bulgarie

Sur la base militaire de Krumovo en Bulgarie et en présence de nombreux officiels bulgares

et français, Eurocopter a remis le 28 août au Général Stefan Petrov, commandant de la 24e Air Force Base à Krumovo, le 1er hélicoptère Cougar. Cette première livraison fait suite à la signature, en janvier 2005, d'un contrat d'achat par l'armée bulgare de 12 hélicoptères AS 532 AL Cougar et de 6 hélicoptères AS 565 MB Panther d'un montant de 360 millions d'euros.

A l'occasion de cette cérémonie, le Général Stefan Petrov a déclaré : " je suis très heureux d'accepter notre premier hélicoptère Cougar. Nous sommes convaincus que cet appareil améliorera considérablement les capacités de l'Armée de l'Air bulgare pour des missions de défense nationales et internationales. Je salue tout particulièrement l'excellente coopération des équipes d'Eurocopter qui ont

honoré tous les engagements pris vis-à-vis de notre armée. "

Ce contrat, premier du genre en Bulgarie, l'Armée bulgare étant jusqu'à présent équipée exclusivement d'hélicoptères russes, est l'une des conséquences directes de la réforme déclenchée suite à l'adhésion de la Bulgarie à l'OTAN en mars 2004. Les appareils d'Eurocopter qui seront opérés par l'Armée bulgare sont en effet interopérables avec ceux des Forces de l'OTAN en Europe, pourvues pour la majorité d'entre elles d'hélicoptères de même type. Ils pourront ainsi, si nécessaire, être envoyés sur des théâtres d'opérations extérieures dans le cadre de missions relevant de l'OTAN ou de l'ONU. Le premier pays d'Europe de l'Est à s'être équipé de Cougar est la Slovénie en 2002, en prévision de son adhésion à l'OTAN. Un programme de formation sur-mesure a été développé par Eurocopter afin de permettre aux pilotes bulgares d'effectuer dans les meilleures condi-



AS 565 - Photo Deulin

tions possibles la transition entre les appareils russes et les appareils européens.

Olivier Michalon, Senior Vice Président Ventes & Marketing pour l'Europe de l'Est chez Eurocopter, qui a remis ce 1er Cougar, a indiqué : " Depuis 2 ans, les équipes du Ministère de la Défense, de l'Armée de l'Air et d'Eurocopter ont développé une vraie relation de partenariat. Nous sommes extrêmement fiers de la confiance qui nous a été témoignée et d'être devenu un collaborateur majeur dans l'accès de la Bulgarie à l'interopérabilité avec l'OTAN ".

La livraison des 18 appareils, qui débute aujourd'hui, s'échelonnera sur 6 ans. Les Cougar seront livrés entre 2006 et 2009 et les Panther entre 2010 et 2011. Les Cougar destinés à l'ar-

mée de l'Air bulgare effectueront des missions de transport tactique (8 appareils) et des missions de SAR de combat (4 appareils). Dans sa version AL, le Cougar peut être équipé de canons et de lance-roquettes. Ces appareils seront également utilisés pour des missions parapubliques : lutte anti-incendie, évacuation dans le cas d'inondations, sauvetage en montagne, etc. Plus de 700 appareils de la famille Super Puma / Cougar et EC 225/EC 725 ont été vendus à 90 clients dans 48 pays. Les 6 Panther destinés à la Marine bulgare assureront des missions de surveillance maritime, de recherche et sauvetage (SAR), de lutte anti-sous marine et anti-surface. 850 Dauphin/Panther/EC 155 ont été commandés par 164 clients dans 59 pays. ■

EC 725 - Photo Penna



## Le premier Salon européen de l'Aviation Verte

Salon unique en son genre, car entièrement consacré au développement durable et à l'aviation, il s'inscrit dans le cadre de la Fête Nationale des Transports. Cette première manifestation, dont l'ouverture se fera le 13 octobre et durera jusqu'au 15 inclus, sera, à n'en pas douter, l'évènement aéronautique majeur de l'automne.

L'aéronautique est déjà bien représenté sur le plan mondial par des manifestations importantes que tout le monde connaît, comme le Bourget en France, Farnborough en Angleterre, Ila en Allemagne, Détroit aux Etats-Unis, et d'autres, où l'on présente des nouveautés en terme d'appareils, de conceptions et de design. Dans ces salons, les contraintes économiques sont telles que l'on parle plus facilement des innovations qui permettent la performance en terme de place, de rentabilité et de consommation de kérosène, plutôt que l'influence de l'environnement et du développement durable. C'est là que le Salon de l'Aviation Verte intervient, car il propose une nouvelle approche de l'aviation générale en donnant une grande priorité au respect de l'environnement et au développement durable, pour obtenir une meilleure responsabilisation des acteurs du secteur. Les principales voies de travail à ouvrir consistent surtout à bien déterminer les inconvénients générés globalement par le transport aérien et l'aviation en général, notamment en ce qui concerne principalement les nuisances sonores et certaines pollutions, dont celle de l'air.

Sensibles à ces préoccupations, l'Association des Entreprises du Pôle d'Activité d'Aix en Provence, en collaboration avec la Direction de l'Aviation Civile Sud-est, a pris l'initiative d'organiser le premier salon consacré aux aéronefs et matériels plus silencieux, avec le soutien du Ministère de l'Environnement, de la Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des Transports) et des industriels européens. L'ambition avouée des responsables est de présenter tous les deux ans un panorama des technologies les plus avancées en terme de réduction des nuisances et surtout d'offrir un salon de qualité, à la fois aux professionnels et aux clients des industriels. Dans ce but, la journée du vendredi 13 et la matinée du 14 leur sont entièrement réservés. Ensuite, ce salon ouvrira ses portes au grand public le samedi après-midi, car on attend plus de 3.000 visiteurs. Ceux-ci auront tout loisir d'admirer les différents modèles d'appareils en exposition sur le site, et en verront même voler certains. Cette manifestation se déroulera sur les 145 hectares de l'aérodrome d'Aix les Milles, à l'origine destinée à l'aviation légère et de loisirs. Alors bonnes affaires pour les uns et bonne journée pour les autres...

## Eurocopter delivers the 1st Cougar helicopter to Bulgaria

In a ceremony at the 24th Air Force Base in Krumovo, Bulgaria, in the presence of several Bulgarian and French officials, Eurocopter handed over the first Cougar helicopter the 28 August to base commander General Stefan Petrov. This initial delivery follows the signature in January 2005 of a contract with the Bulgarian armed forces for the acquisition of 12 Cougar AS 532 AL and 6 Panther AS 565 MB helicopters for a total of 360 million euros.

At the ceremony, General Petrov declared: "I am pleased to accept our first COUGAR helicopter. We are convinced it will greatly improve the capabilities of the Bulgarian Air Force in national and international defence missions. This is the result of an outstanding cooperation with the Eurocopter teams, which have succeeded in respecting all their commitments toward us." The contract is the first of its kind in Bulgaria, since the Bulgarian forces until now have operated only Russian helicopters. It is a direct result of the reforms undertaken when Bulgaria became a member of NATO in March 2004. The Eurocopter helicopters that will be operated by the Bulgarian forces are interoperable with those used by NATO forces in Europe, most of which are equipped with helicopters of the same type. It will therefore be possible to deploy them to external theatres within the context of NATO or UN missions. The first East European country to acquire the Cougar was Slovenia in 2002, when it



AS 532 MKI - Photo Penna

was preparing to join NATO. Eurocopter developed a specially tailored training programme to ensure that Bulgarian pilots would be able to make the transition from Russian to European helicopters in the best possible conditions.

Olivier Michalon, Eurocopter Senior Vice President Eastern Europe Sales & Marketing, who handed over this first Cougar, said: "For two years, dedicated teams from the Ministry of Defence, the Air Force and EUROCOPTER, have developed a partnership type relationship, and we are proud to have been entrusted and to have become a key

contributor to their NATO interoperability efforts."

AS 532 MKI - Photo Michelin



## The first European Show of Green Aviation

A unique show, because it is totally dedicated to sustainable development and to aviation, it participates in the National holiday of Transport. This first event, which will open on October 13th and will last until the 15th, will without a doubt be the major aeronautical event of the autumn.

Aeronautics are already well represented throughout the world by important events that everybody knows: Le Bourget in France, Farnborough in England, Ila in Germany, Detroit in the United States, and others, where new devices, conceptions and designs are presented. In these shows, the economic constraints are such that we speak more easily about innovations in terms of place, profitability and fuel consumption, rather than the influence of the environment and sustainable development. This is where the Green Aviation Show intervenes, because it proposes a new approach of general aviation by giving priority to the respect of the environment and to sustainable development to awaken the responsibility of the actors of the sector. The lines on which they intend to work consist especially in determining the inconveniences generated globally by air transport and by aviation in general, notably as regards nuisances and certain pollutions, including that of the air.

Sensitive to these preoccupations, the Association of Companies of the Aix-en-Provence Pole of Activity, in collaboration with the Southeast Management of Civil Aviation, took the initiative to organize the first show dedicated to aircrafts and more silent materials, with the support of the Ministry of Environment, the Head office of Civil Aviation (Ministry of Transport) and the European manufacturers. The ambition expressed by those in charge is to present every other year a panorama of the most advanced technologies concerning the reduction of the nuisances, and especially to offer a high quality show, both to the professionals and to the manufacturers' customers. For this, the Friday 13th and the morning of the 14th are completely reserved for them. Then the show will open its doors to the general public on the Saturday afternoon, because more than 3.000 guests are expected. They will be quite free to admire the various aircraft models exhibited on the site, and will even see some flying. This event will take place on the 145 hectares of the aerodrome of Aix-les-Milles, originally intended for light aviation and leisure activities. So we wish good business for some and an enjoyable day for the others...

## Alan Mulally, PDG de Boeing, a été reçu avec tous les égards en Russie

Les projets réalisés par Boeing en Russie ont été salués par Vladimir Poutine lorsqu'il a fait, le 11 août, l'honneur de sa résidence de Novo-Ogarévo (nord-ouest de Moscou) au Président Directeur Général de Boeing Commercial Airplanes, Alan Mulally. " Je sais que c'est votre premier séjour en Russie " a souligné en substance le Président, " mais notre coopération avec Boeing se poursuit depuis 1992 et nous allons encourager la réalisation de vos nouveaux projets en Russie " a-t-il assuré, tout en prenant soin de spécifier que le constructeur aéronautique américain est un "partenaire très fiable". Dans la foulée, l'avionneur américain a signé le même jour, trois importants contrats avec

des entreprises russes. Le premier, avec VSMPO-Avisma, porte sur la création d'une coentreprise spécialisée dans le traitement mécanique de pièces en alliages de titane, pour une durée de trente ans. Au sujet de cette durée inhabituelle, Serguéï Kravtchenko, le président de Boeing Russie, a expliqué que ce contrat est articulé sur le lancement en 2008 de la fabrication du nouvel appareil B -787, en déclarant : " Nous avons des commandes pour 400 appareils de ce type, 1 500 autres sont envisagées et les livraisons sont échelonnées sur 20 à 30 ans. ". Ce joint-venture, doté d'un capital social de 60 millions de dollars, sera détenu à parité par Boeing et VSMPO-Avisma qui

figure plus que jamais parmi les plus gros fournisseurs de l'américain Boeing, qui représentera 40% du chiffre d'affaires de la société russe. Le deuxième contrat concerne l'achat de composantes et de matériaux pour un montant de 18 milliards de dollars. Quant au troisième, il prévoit l'acquisition de 67 types d'ébauches en matériaux composites et en alliages de titane pour les appareils gros porteurs Boeing-787 qui seront construits à hauteur de 10 % à partir de pièces de fabrication russe. Le montant global de la transaction se situera entre 250 et 400 millions de dollars, en fonction des ventes. La société américaine a l'intention de coopérer activement avec les compagnies russes et



d'investir dans le secteur des hautes technologies (titane et aérospatiale). Dans ce cadre, 2 000 ingénieurs russes concourent actuellement à la conception de ces avions. ■

## Une Jaguar russe, la fin d'une belle tradition 'so British'



Une rumeur circule depuis le 12 août, concernant les intentions du milliardaire russe Oleg Déripaska, principal propriétaire du constructeur automobile GAZ et de la société RusAl (Aluminium de Russie) envers la tradition britannique. En effet, le magnat russe n'exclut pas de racheter la firme automobile Jaguar. Si la transaction avait lieu, la marque Jaguar pourrait devenir un objet

de fierté pour la Russie, à l'instar du club de football londonien de Chelsea, qui appartient désormais au plus gros milliardaire russe, Roman Abramovitch. Les médias britanniques indiquent que le milliardaire Oleg Déripaska est déjà entré en contact avec Martin Leach, ancien président de Ford Europe, propriétaire des usines Jaguar, pour négocier les conditions d'une éventuelle trans-

action. Ford aurait décidé de vendre Jaguar en raison des pertes financières considérables de cette filiale. Si cette acquisition se décidait, cela ne constituerait pas une première pour la Russie, car Nikolaï Smolenski, le fils de l'influent banquier russe Alexandre Smolenski, avait déjà

réussi à acquérir le célèbre constructeur britannique de voitures de sport " TVR " en 2004. Les temps sont durs pour tout le monde et doucement les traditions se perdent. Heureusement, il reste le souvenir d'une grande épopée... ■

## Fiat bientôt présent en Russie

Le russe Severstal-Avto et le constructeur italien pourraient construire d'ici neuf mois une usine d'assemblage à Elabouga (république du Tatarstan). Cette annonce faite le 14 août à Moscou par Youri Jdanov, directeur de l'Agence fédérale pour la gestion des zones économiques spéciales (ZES), confirme l'importance que prend la Russie pour les entreprises européennes. Le pourcentage de la fabrication des pièces produites sur place devrait dépasser les 50 %, a précisé le directeur de l'agence fédérale. Severstal-Avto et Fiat produiront des véhicules commerciaux de modèle Fiat Ducato.



## Alan Mulally, CEO of Boeing, was warmly welcomed in Russia

The projects realized by Boeing in Russia were greeted by Vladimir Poutine when on August 11th he welcomed the CEO of Boeing Commercial Airplanes, Alan Mulally, at his residence in Novo-Ogarévo (northwest of Moscow). " I know that it is your first stay in Russia " stressed

the President, " but our cooperation with Boeing continues since 1992 and we are going to encourage the realization of your new projects in Russia " he assured, while making a point of specifying that the American aircraft manufacturer is a " very reliable partner ". In the stride, the

American aircraft manufacturer signed three important contracts with Russian companies on the same day. The first one, with VSMPO-Avisma, concerns the creation of a joint venture specialized in the mechanical spare parts in titanium alloys, for a duration of thirty years. About this unusual duration, Serguéï Kravtchenko, the president of Boeing Russia, explained that this contract is articulated on the launch in 2008 of the production of the new aircraft B 787, declaring : " We have orders for 400 of this type, 1 500 others are envisaged and the deliveries are spread out over 20 - 30 years. ". This joint-venture, endowed with a 60 million dollar authorized capital, will be detained in parity by Boeing and VSMPO-Avisma who counts more than ever among the biggest suppliers of the American Boeing, who will

represent 40 % of the turnover of the Russian company. The second contract concerns the purchase of components and materials for an 18 billion dollar amount. As for the third, it foresees the acquisition of 67 types of concepts in composite materials and titanium alloys for the Boeing-787 big capacity aircraft, which will be constructed with 10% of Russian manufactured parts. The global amount of the deal will be between 250 and 400 million dollars, depending on sales. The American company intends to cooperate actively with the Russian companies and to invest in the sector of high technologies (titanium and aerospace industry). In this context, 2 000 Russian engineers contribute at present to the conception of these planes. ■



## A Russian Jaguar, the end of a beautiful "so British" tradition

There is a rumour since August 12th concerning the intentions of the Russian billionaire Oleg Déripaska, the main owner of the car manufacturer GAS, and of the company RusAl (Aluminium of Russia) concerning the British tradition. Indeed, the Russian tycoon envisages acquiring the Jaguar firm. If the deal is concluded, Jaguar could become an object of pride for Russia, following the example of the London football club, Chelsea, which now belongs to the biggest Russian billionaire, Roman Abramovitch. The British media indicate that the billionaire Oleg Déripaska has already contacted Martin Leach, the former president of Ford Europe, owner of the Jaguar factories, to negotiate the conditions of a possible deal. Ford has apparently decided to sell Jaguar



because of the considerable financial losses of this subsidiary. If this acquisition is decided, it will not be the first one for Russia because Nikolaï Smolenski, the

son of the influential Russian banker Alexandre Smolenski, already managed to acquire the famous British constructor of sports cars " TVR " in 2004.

Times are hard for everybody and traditions are gradually disappearing. Fortunately, there remains the recollection of a great epic... ■



## Fiat soon to be in Russia

The Russian company Severstal-Avto and the Italian manufacturer Fiat envisage constructing an assembly plant at Elabouga (republic of Tatarstan) within the next nine months. This announcement made on August 14th in Moscow by Youri Jdanov, director of the Federal Agency for the management of the special economic zones (ZES), confirms the growing importance of Russia for European companies. The percentage of parts manufactured on the spot should exceed 50 %, explained the director of the federal agency. Severstal-Avto and Fiat will produce commercial vehicles of the Fiat Ducato model.

**Se relevant de ses cendres après l'apartheid, le pays arbore la bannière du renouveau sur tous les fronts socio-économiques mais reste impuissant face à un adversaire redoutable qui gagne du terrain : le sida.**

**Paradoxalement, c'est à l'Est où bat le cœur économique de la 3ème ville du pays, Durban à l'industrie portuaire florissante, que prolifère le virus.**

**Enquête dans le Kwazulu-Natal, terre de contrastes et de légendes...**

## AFRIQUE DU SUD : face à la richesse économique de l'Est, le fléau Sida



Par Dominique Thibault

L'arrivée en avion de nuit sur Durban, métropole côtière la plus proche de Johannesburg (557 kms), est spectaculaire. Une vaste baie qui abrite le plus grand port d'Afrique, 9ème au plan mondial, brille de mille feux. Des dizaines de lampadaires au sodium éclairent les silhouettes imposantes des grues qui surplombent les installations portuaires et observent en ligne de mire des kyrielles de cargos et de porte-conteneurs prêts à appareiller.

En débarquant, c'est son climat subtropical ensuite qui surprend. Une chaleur moite enveloppe les voyageurs dès leur arrivée, à peine allégée par une brise marine à l'approche de l'océan Indien. Découverte par Vasco de Gama en 1495 alors qu'il se dirigeait vers l'Inde, cette rade naturelle, protégée par les pointes sableuses de Bluff (au sud) et de Point (au nord) fut baptisée " Port Natal " par le navigateur portugais. Par extension, le nom

s'étend très vite à toute la région. La ville portuaire est renommée d'Urban en hommage au gouverneur de Cape Town en 1835 et connaît à partir du XIXème siècle un essor remarquable, centré sur le commerce du sucre qui attire d'Inde un flux croissant d'immigrés. Ils représentent aujourd'hui 20% de la population totale de Durban, le reste de la population étant à majorité zoulou (60%) et européen (20%). En à peine 150 ans, cette grande ville cosmopolite de 3 millions d'habitants a su s'imposer comme le 1er port d'Afrique Australe. Quadrillée comme une cité américaine sur le modèle de Miami par de hautes tours et immeubles de bureaux, la première ville du Natal est devenue, au fil du temps également, une station balnéaire très prisée pour sa température idéale tout au long de l'année (25 ° en moyenne) et son front de mer exceptionnel, le "Golden Mile ". Protégé des requins par une barrière, il constitue un véritable Zulu, " paradis " pour les baigneurs et surfeurs et le lieu de villégiature privilégié d'une clientèle d'affaires haut de gamme venue de Johannesburg en particulier se ressourcer entre deux congrès au sein de son hôtellerie de luxe tel le Beverly Hills hôtel, complexe 5 étoiles au

Hôtel Beverly Hills



***Rising from its ashes after apartheid, South Africa is bearing the standard of revival on all socio-economic fronts, but is still helpless before the AIDS virus - a new and formidable adversary that is gaining ground. Paradoxically, the virus is proliferating there where the economic heart of the East beats: Durban, the country's third-largest city, with its flourishing port industry. Here is a report from Kwazulu-Natal, land of contrasts and legends...***

# **SOUTH AFRICA: AIDS versus economic wealth in the East**

Durban is the closest coastal city to Johannesburg, 557 kilometres away. Landing there at night is spectacular: its vast bay, which harbours the largest port in Africa (and ninth-largest in the world), sparkles with a thousand lights. Dozens of sodium streetlights illuminate the imposing silhouettes of cranes that tower above the port facilities with a view over the string of cargo and container vessels ready to ship out. Getting off the plane is another surprise. Just barely attenuated by a sea breeze blowing in off the Indian Ocean, a damp heat envelops travellers as soon as they arrive. This natural harbour, protected by two sandy points (the "Bluff" to the South, the "Point" to the North), was discovered by Portuguese discoverer Vasco da Gama in 1495 on his way to India. He called it the "Bay of Natal", and the name soon was extended to the entire region. In 1835, the port city was named after d'Urban, the governor of Cape Town. From the nineteenth century on, Durban developed remarkably fast, thanks to the sugar commerce that attracted a growing stream of immigrants from India. Indian immigrants now represent 20% of Durban's total population; the rest is of Zulu (60%) and European (20%) descent.

Carte du Royaume Zoulou



## AFRIQUE DU SUD : face à la richesse économique de l'Est, le fléau Sida

raffinement extrême et aux vues panoramiques imprenables sur la mer. Elle est également le 2ème point de convergence des touristes après la région de Gauteng vers les immenses réserves naturelles du Nord du KwaZulu-Natal dont Phinda Private Game Reserve en territoire lush Maputaland, près de la frontière du Mozambique est l'un des fleurons. " La particularité de ce parc de 17.500 hectares est de pouvoir proposer à nos clients internationaux, férus de safaris sur un même lieu à la fois une

l'Océan Indien, desservie par un réseau ferré et autoroutiers importants, Durban fonctionne comme la porte d'entrée et de sortie d'un part importante de l'économie nationale. Elle est un relais entre la région minière du Witwatersrand, autour de Johannesburg et son arrière-pays avec les industries de Pietermaritzburg (aluminium essentiellement) ; mines de charbon de l'intérieur, productions agricoles des plantations du Natal : canne à sucre, fruits, bois. Elle contribue ainsi pour 8,76 % au revenu national

et 11 % des emplois du pays. Du seizième siècle au milieu du dix-neuvième siècle, le site sert d'escale commerciale sur les routes maritimes reliant l'Europe à l'Asie. Le développement urbain démarre entre 1860 et 1910. Le port sert pour l'importation des produits manufacturés, alors que se développent des activités industrielles pour la consommation nationale (filiale agro-alimentaire grâce aux productions agricoles régionales, industries du bois, industries chimiques). Durban joue également un rôle de " hub ", servant de plate-forme de redistribution du trafic : les marchandises en provenance d'Asie et d'Amérique du Nord sont transférées sur des bateaux plus petits à destination d'Afrique orientale, de Madagascar, de Maurice ou d'Australie.

La force principale du port réside dans sa multifonctionnalité et dans la diversité de son trafic. Il traite 46 millions de tonnes par an et gère plus de 6.000 emplois directs. Les cargaisons respectivement importées et exportées depuis Durban totalisent 63 % et 13 % du fret national. L'activité de conteneurisation du port équivaut à 9 millions de tonnes par an, soit 66 % du trafic de conteneurs sud-africain et situe Durban à la trentième place mondiale. Le terminal qui manipule en moyenne 45 000 conteneurs par jour est l'un des fleurons infrastructurels



grande diversité au niveau des lieux d'hébergement intégrés dans un environnement naturel (5 sites en forêts, savane, au bord de cours d'eau) et de pouvoir leur faire découvrir un écosystème exceptionnel préservé (faune et flore aquatiques et terrestres avec la possibilité d'approcher de très près les cheetahs, guépards d'Afrique Australe) ainsi que la culture traditionnelle authentique du peuple Zoulou !" commente Lynne du Toit, Directrice de " The Safari Company " près de Durban

### Une industrie aéroportuaire dynamique et diversifiée

Bien située sur les routes maritimes contournant l'Afrique par le Sud et plaque tournante des relations avec

Port de Durban





## SOUTH AFRICA: AIDS versus economic wealth in the East



*Paysage typique du Zoulouland*

In just 150 years, this large cosmopolitan city of 3 million inhabitants has managed to become the leading port in Southern Africa. Criss-crossed like an American city by skyscrapers and office buildings (Miami-style) Natal's leading city has become a highly popular seaside resort over the years, due to the ideal year-round temperatures there (an average 25°C) and the Golden Mile, its exceptional seafront. Protected from sharks by a barrier, it is a veritable Zulu paradise for swimmers and surfers. It is also a favourite holiday location for an upscale business clientele mainly from Johannesburg, which comes to recharge their batteries between meetings in Durban's luxury hotels like the Beverly Hills, a highly sophisticated five-star hotel with peerless views out over the sea. Durban is also the second most popular place for tourists to meet (after the Gauteng region) en route to the huge nature reserves in the northern part of KwaZulu-Natal, including one of the "jewels", the Phinda Private Game Reserve in lush Maputaland near the Mozambique border. "The specific thing about this 17,500-hectare park is that to our international clients who are interested in safaris all in one place, we can propose a number of different accommodation lodges in natural environment (five sites, in forest, savannah,

or riverside environments) and let them explore a splendidly preserved ecosystem with both land and aquatic flora and fauna and the possibility to get close to the South African cheetahs, as well as the authentic traditional Zulu culture," says Lynne du Toit, Director of the Safari Company based near Durban.

### **A dynamic, diversified port industry**

Durban is well located along the maritime routes that skirt Africa to the south and is a hub for connections with the Indian Ocean. It is also served by large railway and motorway networks. It serves as the portal for much of the national economy and is a relay between the Witwatersrand mining region around Johannesburg, along with its inland region, and the industries around Pietermaritzburg (mainly aluminium); coal mines in the interior, and the agricultural production on Natal's sugarcane, fruit and timber plantations. It brings in 8.76% of national income and provides 11% of the country's jobs. From the sixteenth to the mid-nineteenth century, the site served as a commercial stop along the maritime routes connecting Europe to Asia, and from 1860 to 1910, its urban development got under way. The port was used to import manufactured goods into the country, and indus-

trial activities for domestic consumption developed, such as the food industry in connection with regional agricultural production and wood and chemical industries. Durban also serves as a "routing hub" for merchandise, where goods coming from Asia and North America are transferred to smaller boats headed for East Africa, Madagascar, Mauritius or Australia.

The port's main resource is its multifunctionality and the great diversity of its traffic. It handles 46 million metric tons per year and manages more than 6,000 direct jobs. Cargo imported through Durban accounts for 63% of the freight handled in the country; cargo exported from there accounts for 13%. Containerization activities at the port represent nine million metric tons per year, or 66% of all South African container traffic, making Durban the world's 30th largest container handler. The container terminal is one of the port's infrastructural pride and joys, handling an average 45,000 containers per day. The port itself has two floater cranes, 15.2 kilometres of quays, and extra-high storage capacity



## AFRIQUE DU SUD : face à la richesse économique de l'Est, le fléau Sida

du port lequel compte par ailleurs 2 grues flottantes, 15,2 kilomètres de quais et de très grandes capacités de stockage, dont un silo pour graines de tournesol (28 000 tonnes), un silo céréalier (38 000 tonnes) et un des terminaux sucriers les plus modernes du monde (520 000 tonnes).

### Les freins à son développement

L'agglomération de Durban s'étale sur plus de 50 kilomètres d'est en ouest et 70 kilomètres du nord au sud (de Tongaat à Kingsburgh) et la ville présente des contrastes socio-spatiaux (bidonvilles anarchiques et zones non urbanisées d'un côté, urbanisme pavillonnaire en quartiers de l'autre) qui pèsent lourdement sur le quotidien des citadins et sur les nombreux enjeux de gestion urbaine : contrôler l'insécurité, renforcer les équipements sanitaires, permettre l'accès au logement des populations des bidonvilles, créer un environnement urbain viable et intégré, avec mise à niveau des infrastructures. Autre dilemme, malgré un réel dynamisme économique, cette métropole en mutation ne fournit pas suffisamment d'emplois pour la population en essor constant. Un tiers seulement de la population active est occupé dans des activités du secteur formel. Les estimations varient entre 180 000 et 300 000 personnes vivant de petits métiers (comme revenu principal ou complément à un salaire plus régulier). 52 % des personnes du



Kate - Rivette Carnac Dir Tourisme

secteur informel travaillent à leur compte, 48 % sont des employés. Ce sont essentiellement des emplois de domesticité non déclarée, de travail à la journée dans de petites entreprises, de vente au détail (boisson, alimentation) ou de travail artisanal (couture, réparations diverses) qui constituent l'essentiel de ces activités.

### Tourisme, le remède contre la désertification des campagnes

Dans le sillage de Durban, en remontant jusqu'à la frontière du Mozambique, une myriade de criques et plages de sable fin longent le littoral de la Côte Est qui contrastent for-

tement avec les crêtes déchiquetées des caps et baies du Sud et de la côte Ouest. Au loin, majestueuse, la chaîne du Drakensberg. On pénètre peu à peu en pays Zoulou. Les collines verdoyantes laissent place à des forêts épaisses puis plus clairsemées, les pavillons urbains coquets côtiers à des huttes éparses et villages isolés où de maigres troupeaux de caprins et bovins tentent de survivre sur une terre appauvrie. Pour pallier à cet exode rural, le Gouvernement mise sur le tourisme, nouveau sésame de la croissance. " Le tourisme offre de multiples façons d'agir, de dépasser l'héritage de l'apartheid. " Il représente chaque année un apport de 71 milliards de rands\* à notre économie dont 21 millions grâce au tourisme d'affaires et procure 260 000 emplois (soit environ 6 millions de rands de salaires). " Il est identifié comme un secteur économique prioritaire, notamment le tourisme d'affaires que nous développons à travers des manifestations d'envergure internationale, des séminaires incentive comme le Salon Meetings Africa, favorisant des échanges et partenariats entre décideurs tant à l'intérieur du pays qu'au plan international pour développer l'export" explique Kate-Rivette-Carnac, Directrice du Tourisme au sein du Département Industrie et Recherche en Afrique du Sud lors du Salon Meetings Africa 2006, organisé par Thebe Exhibition & Events et qui a réuni pour sa 2ème

Durban le bord de mer la nuit



## **SOUTH AFRICA: AIDS versus economic wealth in the East**

that includes a 28,000-ton silo for sunflower seeds, a 38,000-ton grain silo and 520,000-ton sugar terminal that is one of the world's most modern ones.

### **Brakes on its development**

Greater Durban spreads out more than 50 kilometres from east to west and 70 from north to south (from Tongaat to Kingsburgh). The city is highly contrasted socio-spatially, with a tangle of slums and non-urbanized areas

living on small jobs (as their main source of revenue or in addition to more stable wages) range from 180,000 to 300,000. In the informal sector, 52% are working for themselves and 48% are employees. These jobs are mainly non-declared domestic jobs, jobs in small firms paid on a daily basis, cash-and-carry selling (beverages, food) or cottage-industry activities such as sewing or repair work.

tered huts and isolated villages where meagre flocks of goats or cattle try to survive on the sparse vegetation. To compensate for the rural exodus, the government is putting its hopes on the tourist industry, the new key to growth. "Tourism offers a number of different ways to take action, to move past the apartheid legacy." Each year, it brings 71 billion rand\* into the economy (including 21 million rand from business tourism) and provides 260,000 jobs for about six million rands in salaries. "It has been identified as a prio-

*De grande plage de sable fin*



on one side, and areas of low-rise housing on the other. This weighs heavily on the daily life of city-dwellers and on urban-management issues like safety management, expanding health facilities, providing housing for slum-dwellers, and creating a sustainable and integrated urban environment while keeping infrastructures from deteriorating. Another dilemma, despite the genuine economic vitality, is that this changing metropolis doesn't provide enough jobs for the ever-increasing population. Only a third of the labour force has jobs in the formal sector. Estimates on the number of people

### **Tourism as a remedy to the rural exodus**

From Durban all the way up to the Mozambique border, a profusion of coves and fine-sanded beaches line the eastern coastline, in high contrast to the jagged ridges along the southern and western capes and bays. The Drakensberg mountain range looms majestically in the distance. As you enter Zulu country, the lush green hills give way to thick forests and then thinner ones, and the neat little urban homes on the coast give way to scat-

terity economic sector, in particular business tourism, which we are developing through international-class events like the "Salon Meetings Africa" that foster exchange and partnerships between specifiers both in the interior and internationally, to develop exports," continues Kate Rivette-Carnac, Director of Tourism for South Africa's Department of Industry and Research, whom we met at the Salon Meetings Africa 2006 organized by Thebe Exhibition & Events. For its second international meet, the salon meeting gathered 150 exhibitors and 2,500 visitors together. But all these efforts

## AFRIQUE DU SUD : face à la richesse économique de l'Est, le fléau Sida

édition internationale 150 exposants et 2500 visiteurs. Mais, un obstacle de taille entrave les efforts déployés : le Sida qui infecte aujourd'hui une personne sur neuf, une pandémie alarmante qui souffre de l'absence d'infrastructures sanitaires et d'une politique santé claire pour le combattre et l'enrayer.

\*rands : 1 rand = 0,14 euros

### Le Secteur Santé mis à l'index : le sida, pandémie galopante à éradiquer d'urgence

Selon les Etats-Unis, l'Afrique du Sud serait la nation la plus atteinte du monde par le virus HIV. Près de 20 % des Sud-africains sont séropositifs, avec une moyenne atteignant 1700 nouveaux cas par jour. Environ 65% des 15 à 19 ans seraient infectés et un adolescent sur deux n'atteindra pas la trentaine. On a pu penser, il y a quelques années, que la croissance épidémique finirait par atteindre un plateau ; tel n'est malheureusement pas le cas en Afrique du Sud, où la prévalence de l'infection chez les femmes dans les consultations prénatales atteignait près de 24,5 % en 2001. L'Onusida prédit que 70 millions de personnes pourraient mourir du sida dans les 45 pays du monde les plus touchés dans les vingt prochaines années.

Jenny, infirmière d'une cinquantaine d'années, à l'hôpital de Sainte Augustine dans le Kwazulu-Natal, explique " Faute d'une mobilisation politique et de campagnes d'information permanentes sur tout le territoire pour sensibiliser les chefs de tribus à la nécessité d'utiliser des préservatifs et changer les mentalités ancestrales, il est très difficile pour les femmes, souvent violées, de se prémunir contre le virus. La plupart de la population doit autofinancer des traitements qui sont souvent longs et très lourds. Affaiblis, les malades sont incapables d'exercer un emploi durable, d'autant plus qu'ils sont considérés comme des pestiférés. Les médicaments envoyés par les ONG arrivent par

camionnette de façon ponctuelle au sein de dispensaires isolés (1 pour 6 villages) accessibles à pied (entre 3 et 15 kms)". D'ici 2010, l'espérance de vie moyenne aura diminué de dix sept ans en Afrique du Sud. Dans de nombreux cas, la famille se disperse lorsque les parents décèdent et les enfants sont envoyés auprès de membres de la famille chargés de s'en occuper. La perte des revenus, les dépenses liées aux soins, les coûts des obsèques poussent encore davantage les familles dans la pauvreté. La baisse des inscriptions à l'école est un des effets les plus visibles de l'épidémie et les décès liés au sida affectent considérablement les enseignants (ils ont augmenté de plus de 40 % entre 2000 et 2001). Les coûts médicaux directs du sida (hors médicaments antirétroviraux) sont d'au moins 30 dollars par an et par habitant dans des pays où les dépenses globales de santé n'excèdent pas 10 dollars par an (dans l'Union Européenne, il s'échelonnent, selon le stade de la maladie, entre 3 500 et 50 000 dollars). La pression sur le système de santé s'accroît considérablement, en particulier sur le secteur hospitalier. En même temps que la demande augmente, le personnel de santé, déjà très insuffisant en nombre et en qualification,

est lui même de plus en plus affecté par le sida. Les taux élevés d'absentéisme et la mortalité dans la population active de 18 à 40 ans provoquent une désorganisation croissante de la main d'œuvre, faisant chuter la productivité des entreprises et ralentissant l'activité économique. Pas pour tout le monde néanmoins...

### Le scandale des multinationales pharmaceutiques

L'Afrique du Sud compte 10 935 pharmaciens (contre 64 500 en France) pour quelques 2500 officines pharmaceutiques privées (source IMS Health), 409 grossistes et 500 pharmacies dans les hôpitaux publics. 50% des ventes de l'industrie passent par les pharmacies qui constituent l'une des chaînes de distribution parmi les plus chères et les plus rentables au monde.

En 99, les dix plus grandes firmes pharmaceutiques du monde ont réalisé ensemble un profit de 1.150 milliards de francs (source magazine Fortune). Ce secteur est le plus rentable de tous les secteurs économiques (légaux). Le profit y augmente de 16 à 18% par an, soit trois fois plus vite que l'entreprise moyenne. En 98,

Manifestation HIV



## SOUTH AFRICA: AIDS versus economic wealth in the East

are being hindered by a huge obstacle: one out of every nine people is now infected with the AIDS virus. This alarming pandemic is made worse by the lack of health facilities and a lucid health strategy for combating and checking it.

\*1 rand = 0.14 euro

### South Africa's health sector blacklisted: urgent need to eradicate the raging AIDS pandemic

According to the United States, South Africa is the world's most AIDS-infected country. Nearly 20% of South Africans are HIV-positive, with nearly 1,700 new cases per day on average. Apparently, about 65% of the population from 15 to 19 years of age are infected, and one out of every two teenagers will not live beyond the age of thirty. A few years ago, we might have thought that the epidemic growth of the disease would level off. Unfortunately, this is not the case in

*Sorcier zoulou au Duna Zoulou Cultura*



*Aux abords de la ville*

South Africa, where nearly 24.5% of women seeking prenatal care in 2001 were infected with AIDS. UNAIDS is predicting that 70 million people in the 45 most affected countries could die over the next twenty years.

Jenny, a fifty-year-old nurse at Saint Augustine Hospital in Kwazulu-Natal, explains that "without political mobilization and permanent information campaigns everywhere in the country to raise the awareness of tribal chiefs on the need to use condoms and to change traditional mentalities, it is very difficult for women, who are often raped, to protect themselves from the virus. Most of the population have to pay for their own treatment, which often lasts a long time and is physically exhausting. The weakened patients are not capable of holding a permanent job, especially since they are treated like pariahs. The medicines sent by the NGOs arrive regularly by truck in isolated health clinics (one for every six villages.) People come to them on foot, travelling from 3 to 15 kilometres.") By 2010, the average life expectancy in South Africa will have decreased by 17 years. In many cases, the family is scattered when the parents die, the children sent to family members to be taken in charge. The loss of income, the expensive health care, and funeral costs plunge families even deeper into poverty. One of the most

visible effects of the epidemic is the drop in school registration, and teachers have been considerably hit by AIDS deaths (increasing by 40% from 2000 to 2001). The direct medical costs of AIDS (not including retroviral treatments) are at least \$30 per year and per inhabitant in countries where global health expenses are \$10/year/inhabitant or less. (In the European Union, these costs are from \$3,500 to \$50,000, depending on the stage of the disease.) Pressure on the health system is increasing considerably, and especially on hospitals. As the demand increases, health workers, already understaffed and underqualified, are also succumbing to AIDS. High levels of absenteeism and death in the working population from 18 to 40 years of age are causing more and more labour disorganization, leading to a drop in productivity in companies and slowing down the economic activity. But not for everyone, however ...

### The pharmaceutical multinationals: an outrage

There are 10,935 pharmacists in South Africa (compared to 64,500 in France), for about 2,500 private pharmacies (source: IMS Health), 409 wholesale pharmacies and 500 hospital pharmacies. Fifty percent of the industry's sales go through the private phar-

## AFRIQUE DU SUD : face à la richesse économique de l'Est, le fléau Sida

L'industrie pharmaceutique a dépensé 10,8 milliards de dollars (475 milliards de francs) en publicité. En 97, 3,3 milliards de francs ont été dépensés pour le lobbying politique. " En 99, l'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon, qui représentent 19,3% de la population mondiale, ont consommé 82,6% de tous les médicaments. L'Afrique et l'Asie, soit 72,3% de la population mondiale, devaient se contenter de 10,6% des médicaments. Et dans les années à venir, ce décalage va encore augmenter" dénonçait déjà Els Torrele, chercheuse à la VUB en 2001 lors d'un symposium Santé et Globalisation, organisé par Médecine pour le Peuple, s'insurgeant contre le procès intenté par 39 des plus grandes firmes pharmaceutiques mondiales (dont Boehringer Ingelheim, Bristol-Myers Squibb, Glaxo Wellcome, Merck et Roche) contre une loi sud-africaine promulguée fin 1997 qui autorise l'importation des médicaments génériques à bas prix et met en place un mécanisme de contrôle des prix. Elle vise à rendre les médicaments accessibles au plus grand nombre dans le pays le plus touché au monde par le virus du sida. Mais elle n'est toujours pas entrée en vigueur : son application a été bloquée en février 1998 sous la pression des firmes pharmaceutiques. A titre indicatif, l'un des médicaments génériques utilisés, le Diflucan est vendu 2 rands (25 cents US) par capsule en Thaïlande, alors qu'il est en vente pour 120 rands (15 dollars) dans les pharmacies sud-africaines.

### Les prémices du changement

Selon les ONG, 400.000 personnes seraient mortes du sida en Afrique du Sud depuis que la PMA et les compagnies pharmaceutiques ont bloqué la loi, 85 % des malades ne recevant pas les traitements auxquels ils ont droit. " Le gouvernement sud-africain aurait pu sauver 75 000 vies en 2005 si son programme d'anti rétroviraux avaient été mis en place comme cela était prévu " déclarait encore Nicoli Natrassi, chercheuse à l'université de Cape Town, lors de la conférence inter-

ationale sur le sida qui s'est tenu fin Août 2006 à Toronto (Canada). Selon elle, le plan du ministère de la Santé prévoyait le traitement de 453 650 personnes dans le secteur public, au mois de mars dernier, mais seuls 141 000 ont bénéficié de soins (source Mail & Guardian). De nombreux mouvements de protestation ont eu lieu depuis sans que la situation ne change. Elle pourrait cependant aujourd'hui se débloquer sous l'égide des Etats-Unis. L'Afrique du Sud " est le seul pays en Afrique, parmi tous les pays que j'ai pu traverser en 5 ans, où le gouvernement est toujours aussi obtus, dilettante et négligeant concernant la question du traitement ", a asséné Stephen Lewis, l'envoyé des Nations Unies en Afrique pour le sida, à la cérémonie de clôture de cette 16e Conférence internationale sur le sida à Toronto le 25 Août dernier. Depuis cette intervention lapidaire, le Gouvernement Sud-africain piqué au vif, a rétorqué en retour que le moyen de contraception fait partie intégrante du programme gouvernemental " ABC " (Abstinence, Be faithfull and Condomise). L'objectif, pour l'année 2005/06, étant d'en distribuer 3 millions contre 2,6 en 2004/2005. Par ailleurs, côté industriels, des scientifiques sud-africains se penchent sur

la façon dont l'or pourrait être introduit dans les médicaments contre le sida, le paludisme et le cancer. L'organisme sud-africain de recherche minière, Mintek, s'est associé aux trois plus importantes industries aurifères du pays (AngloGold Ashanti, Goldfields et Harmony) pour mener des recherches en ce sens. Enfin, une chercheuse sud africaine, Jita Ramjee, a annoncé à la conférence de Toronto qu'un nouveau gel microbicide allait être accessible à la fin 2007. Cette forme de prévention sera une arme efficace contre l'infection pour les femmes dont les partenaires masculins refusent le préservatif. En Afrique du Sud où les femmes de 15 à 24 ans ont quatre fois plus de risque d'être contaminées que les hommes du même âge, ce gel sera un choix de plus dans la panoplie des moyens de prévention. En 2006, peut-être, enfin sous l'effet conjugué de l'action gouvernementale soutenue par la communauté internationale, l'Afrique du Sud pourra sur ce point stopper le processus et réduire peu à peu la précarisation des emplois. L'embellie économique des derniers mois de 2006 avec une croissance à 4,2% dans les secteurs du bâtiment, des transports et des services, permet d'être optimiste !

*Le port de Durban*



## **SOUTH AFRICA: AIDS versus economic wealth in the East**

macies, which constitute one of the world's most expensive and profitable distribution channels.

In 1999, the ten largest pharmaceutical companies combined profits of 1,150 billion francs, according to Fortune magazine. This sector is the most profitable of all (legal) economic sectors. Its profits climb 16-18% each year, or three times faster than the average company. In 1998, the pharmaceutical industry spent \$10.8 billion, or 475 billion francs, in advertising. In 1997, 3.3 billion francs were spent on lobbying. "In '99, North America, Europe and Japan, which represent 19.3% of the world's population, consumed 82.6% of the world's medicines. Africa and Asia, or 72.3% of the world's population, had to make do with 10.6%. And in the coming years, that gap is going to increase," accused VUB researcher Els Torreele back in 2001 at a Health and Globalization Conference organized by Medicine for the People in protest against the lawsuit filed by 39 of the largest multinational pharmaceutical companies, including Boehringer Ingelheim, Bristol-Myers Squibb, Glaxo Wellcome, Merck, and Roche, against the South African law passed in late 1997, which authorized the import of low-cost generic medicines and set up a price-control mechanism. The law aims to make medicines available to as many people as possible in the country the hardest hit by AIDS, but hasn't yet been implemented: that step was blocked in February 1998 as a result of pressure from the pharmaceutical companies. For information, one of the generic medicines used, Diflucan, is sold in Thailand for 2 rand (\$0.25) per capsule, while in South African pharmacies it is sold for 120 rand (\$15) per capsule.

### **The beginnings of change**

According to the NGOs, 400,000 people have died in South Africa since the Pharmaceutical Manufacturers' Association (PMA) blocked the law - 85% of patients apparently not receiving the treatment they were entitled



to. "The South African government could have saved 75,000 lives in 2005 if its anti-retroviral drug program had been set up as planned," said Cape Town University researcher Nicoli Natrassi at the AIDS 2006 - XVI International AIDS Conference that was held in Toronto, Canada at the end of August 2006. According to her, the Health Ministry's plan provided for the treatment of 453,650 people in the public health sector last March, but only 141,000 received the treatment (source: Mail & Guardian). There have been many protests, to no avail. The situation could change, however, at the instigation of the United States. "Out of all the African countries that I have been to in the past five years, I've never come across one where the government is as stubborn, amateurish and negligent about treatment as South Africa", snapped Stephen Lewis, the UN Envoy to Africa for AIDS, at the August 25th closing ceremony for the Toronto AIDS conference. Since his lapidary speech, the South African government has issued an irritated reply indicating that contraception is an integral part of the government's "ABC" program (abstinence, being faithful to one's partner, and using condoms). The objective for 2005-2006 is to distribute 3 million condoms

compared to 2.6 million in 2004-2005. On the industrial side, South African researchers are looking into how gold could be introduced into medicine for AIDS, malaria and cancer. The South African mining research organization Mintek is working with the three largest gold-mining industries in the country (AngloGold Ashanti, Goldfields and Harmony) to lead research along these lines. At the Toronto conference, South African researcher Jita Ramjee announced that a new bactericide in gel form would be available by the end of 2007. This form of prevention will be an effective weapon against infection for women whose male partners refuse to use condoms. In South Africa, where women between the ages of 15 and 24 are four times as likely to be contaminated as men in the same age range, the gel will add to the range of preventive means. And in 2006, perhaps - aided by the government's program and the support of the international community - South Africa will be able to halt the process and gradually restore job security. The improvement in the economic situation during the last quarter of 2006, with 4.2% growth in the building, transport and service industries, is reason enough for hope!

**Située au sud-est de l'Autriche, cette région fait partie des neuf Provinces fédérales de ce pays. Elle occupe une superficie de 9535,97 Km<sup>2</sup> pour une population de 559.404 habitants (mai 2001), ce qui donne une densité de 59 habitants au Km<sup>2</sup> et permet de comprendre la structure plutôt agricole et forestière de cette province. Le lieu est avant tout connu pour le tourisme, même si les Français ne s'y aventurent malheureusement pas trop, grâce à ses paysages magnifiques, ses lacs, son climat estival très agréable, et ses activités de sports d'hiver.**

# La Carinthie entre de plein pied dans l'économie européenne



Néanmoins, elle recèle une diversité de richesses et d'autres atouts économiques, et sa position géographique stratégique lui ouvre une porte vers les marchés de l'Est et du sud-est de l'Europe, notamment vers l'Italie, la Slovénie, la Croatie, sans oublier la France, qui bien qu'un peu plus loin est très largement accessible par le fer, l'air et la route. Pour mieux faire connaissance avec cette région, il faut d'abord faire un petit tour par le passé historique de cette Carinthie (en allemand Kärnten et en slovène Koroska).

## Une place historique stratégique durant des siècles

Sans vouloir trop nous engager dans un récit historique, qui serait certainement trop dense tant cette contrée a été convoitée, recherchée, conquise et libérée, sous différentes époques et dominations, nous allons essayer d'aller à l'essentiel. Dans l'antiquité, avant JC, le territoire est habité par les Celtes. Ce furent ensuite les Romains qui prirent la suite. Klagenfurt, qui restera la capitale de ce Land, apparaît dans l'histoire fon-

dée par le Duc de Carinthie Herman von Spanheim au 12<sup>ème</sup> siècle, et de par sa situation stratégique devient rapidement une place commerciale importante. Une des dates importantes, 1161, correspond à la création de son université. En 1518 elle devient capitale du duché de Carinthie et siège militaire de l'Empereur Maximilien Ier (1459 - 1519). En 1809 elle connaît pendant les guerres napoléoniennes trois occupations successives et les remparts qui protégeaient la ville sont abattus. Bonaparte y fera un passage et restera dans l'actuel Landhaus (Mairie) de la ville qui en conserve des archives. De toutes ces présences la ville en conserve une riche architecture, mais ayant subi un gigantesque incendie qui ravagea la ville en 1514, presque aucun édifice antérieur n'a subsisté et l'ensemble de la reconstruction date de 1578, ce qui laisse une large part aux différents arts et décors baroques, dont les nombreuses églises et cathédrales de la région s'enorgueillissent. On peut admirer au centre de Klagenfurt le grand dragon du 16<sup>ème</sup> siècle qui crache de l'eau, le monument emblématique de la ville, et la grande statue de bronze dédiée à Marie Thérèse d'Autriche (1765). La

ville recèle aussi le musée dédié à l'écrivain Robert Musil, qui est dans sa maison natale, et la maison en bois isolée en forêt qui appartenait au célèbre compositeur de " l'Adagietto " Gustav Mahler. Cette région fut aussi à un moment de son histoire, composante de la Styrie (Slovénie) ce qui justifie la présence de nombreuses ethnies qui font la richesse et la diversité culturelle de cette province.

## Une destination touristique idéale

Sa position géographique de Land limitrophe - le Tyrol oriental à l'ouest, le Land de Salzbourg et de la Styrie au nord, et frontalière avec la Slovénie et l'Italie (région Frioul -Vénétie julienne) au sud - lui confère une ordonnance paysagère renfermant à peu près tous les goûts que pourraient avoir des touristes en mal de découvertes naturelles, sportives ou tout simplement de repos. C'est pour cette raison que ce Land se découpe en deux, la haute Carinthie à l'ouest et la basse Carinthie à l'est, chacune de ces deux entités ayant un aspect naturel différent. Le paysage de la Haute Carinthie est caractérisée par les montagnes, alors



**Carinthia, a region in south-eastern Austria, is one of the nine federal Austrian states.**

**Its total area is 9535.97 square kilometers, for a population of 559,404 according to May 2001 figures.**

**This means a density of 59 inhabitants per square kilometer, explaining why this province tends to be structured around agriculture and forestry. Above all - thanks to its splendid landscapes, lakes, pleasant summer climate and winter sports activities - it is known for tourism, even if unfortunately the French don't venture there much.**

# Carinthia: becoming a full-fledged member of the European economy



By Veronica Davies

La tour de Friesach

The province is home to a variety of resources and other economic advantages, and its strategic geographical position gives it an open door onto the Eastern and South-Eastern European markets, notably in Italy, Slovenia, Croatia, and also France which, although it is farther, is quite accessible by railway, air and road. To acquaint you better with this region, here is a brief tour of the historical past of Carinthia (Kärnten in German and Koroska in Slovene).

### **For centuries, a strategic place in history**

We will try to give the gist, without getting too involved in an historical account, which would certainly be too condensed. This land has been coveted, sought out, conquered and liberated so many times under different eras and rules! In ancient times, before Christ, the territory was inhabited by the Celts, before being taken over by the Romans. Klagenfurt, which remains the capital of this Land, or province, first shows up in history when it was founded by Herman von Spanheim, the Duke of Carinthia, in the twelfth century and rapidly became an impor-



## La Carinthie entre de plein pied dans l'économie européenne

que l'autre est définie par le bassin de Klagenfurt, entouré par les Alpes centrales au nord et les Alpes Carniques et les Karawankes. C'est dans ce bassin que se trouvent les deux villes les plus importantes de ce Land, Klagenfurt, qui en est la capitale, et Villach. C'est entre ces deux villes que se situe un des plus beaux lacs d'Europe, le Wörthersee, dont l'attrait touristique est primordial. La rivière Drave est le principal cours d'eau de cette région, affluent de la rive droite du Danube, il est long de 707 Km. Il prend sa source en Italie dans les Alpes Carniques, traverse la Slovénie et la Croatie après avoir baigné la Carinthie, et il devient ensuite limitrophe de la Hongrie sur une centaine de kilomètres. Vu sa situation privilégiée, la Carinthie est une destination très prisée l'été. Les nombreux grands lacs, (le Wörthersee, le Millstätter See, l'Ossiacher See, et le Weissensee) contribuent avec les plus petits, (comme le Faaker See, le Klopeiner See et le Pressegger See)



Eglise sur la route du Lac



Quelles que soient leurs ressemblances, ces deux entreprises sont uniques.

Pour découvrir nos activités entreprises, contactez nous :

HSBC France - Filiales et Succursales

- Aix-en-Provence : 01 42 16 08 08
- Marseille Borely : 01 91 30 78 78
- Marseille Mazarques : 01 91 40 90 50
- Aix-en-Provence (04 91 41 41 41)
- Marseille Prado : 04 91 16 45 81
- Marseille Saint Ferréol : 04 91 00 34 71
- Toulon : 04 94 09 55 50
- Marseille Cinq-Avenues : 04 91 11 04 80
- Marseille Saint-Loup : 04 91 87 80 07
- Hyères : 01 91 01 41 30
- Marseille Joliette : 01 91 14 01 51
- Montpellier : 01 67 60 01 01

Direction régionale : 622, avenue du Prado - 13008 MARSEILLE - Tél. 01 91 30 78 40 - Fax 01 91 30 78 41

### **Carinthia: becoming a full-fledged member of the European economy**

tant commercial centre. An important date is 1161, when a university was created there. In 1518, Klagenfurt became capital of the Duchy of Carinthia and the military headquarters for Emperor Maximilian I (1459 - 1519). In 1809 it was occupied three times during the Napoleonic Wars, and the ramparts protecting the city were destroyed. Bonaparte passed through, staying in what is the city's current Landhaus (Town Hall), which has kept archives on the visit. From all these different influences, Klagenfurt has preserved a rich architecture, but since a huge fire ravaged the city in 1514, almost no buildings from before that have survived. Most of the reconstruction dates from 1578, so the area's many churches and cathedrals are rich in the different Baroque arts and decors. In central Klagenfurt, you can admire the city's emblematic monument, a great sixteenth-century dragon that belches forth water, or the great bronze statue of Maria Theresa



*Le château au-dessus du lac*

of Austria (1765). The city also has a museum dedicated to the writer Robert Musil in the house where he was born, and the secluded log cabin in the forest that once belonged to Gustav Mahler,

the famous composer of the "Adagietto" from Symphony No. 5. At one time in its history, the region was part of Styria (Slovenia), which helps to explain the presence of many diffe-

*Une maison fleurie typique de Carinthie*



## La Carinthie entre de plein pied dans l'économie européenne



Friesach et son panorama

à l'engouement touristique et au développement du tourisme de nature, qui est un facteur économique important pour le Land. Le nombre de places de camping est d'ailleurs très supérieur à la moyenne européenne ; ce type de logement représente près de 20% des nuits effectuées sur le territoire. Mais le tourisme estival ne se concentre pas qu'aux abords des lacs, les montagnes et les alpages en profitent aussi. Les parcs nationaux tel que le Nockberge et le Hohe Tauern ont une affluence non négligeable tout en permettant de préserver les beautés naturelles, en autorisant un tourisme agréable et bien orienté vers l'importance que prend la protection de la nature. L'hiver, les domaines skiables de Bad Kleinkirchheim, Nassfeld, Innerkrems et Gerlitzten, sont des destinations appréciées des touristes autrichiens, allemands, italiens et de quelques français. L'aéroport de Klagenfurt, construit grâce à un soutien financier important de la part du Land, a nettement permis l'amélioration des connexions entre la Carinthie et le tourisme international. Le développement

actuel du tourisme fait partie des objectifs importants du territoire. Le nombre total de nuitées sur l'ensem-

ble de la Carinthie s'élève actuellement à près de 13 millions. Le tourisme est devenu un acteur indispensable du développement et de l'emploi, près de 20% de la population active travaille dans ce secteur et le taux de chômage varie fortement selon les saisons.

### L'agriculture, une activité forte pour l'économie régionale

L'agriculture et la sylviculture sont depuis toujours des forces attractives de la Carinthie. Les espaces permettent le développement des exploitations agricoles, qui en 2003 représentait une source de travail pour environ 45.300 personnes dont près de 4.200 dans des exploitations non familiales sur les quelques 11.200 exploitations agricoles installées sur le Land. Le produit agricole comprend pour l'essentiel le blé, le seigle, l'orge, l'avoine et le maïs pour ce qui est des céréales ; viennent ensuite les pommes de terre, le colza, pour l'extraction de l'huile, le trèfle, le foin fauché, ce qui représente une diversité intéressante.

Vue sur l'église de St Filippen



**Carinthia: becoming a full-fledged member of the European economy**

rent ethnic groups that add to the province's cultural richness and diversity.

**An ideal tourist destination**

Geographically, its borders with neighbouring provinces (West Tyrol to the West, Salzburg and Styria to the North) and international border with Slovenia and Italy (Friuli-Venezia Giulia region) to the South means that Carinthia's landscape configuration can satisfy just about any tourist's craving for discovery, whether you're seeking out the natural world, sports, or even just rest! The province is divided into Upper Carinthia to the West and Lower Carinthia to the East, each with its own different natural landscape. Upper Carinthia is mountainous, while Lower Carinthia is characterized by the Klagenfurt basin surrounded by the Central Alps, the Carnican Alps, and the Karawank mountain range. The province's two largest cities are in this basin, and between them lies one of Europe's most beautiful lakes, the



*Devant le Wörthersee*

Wörthersee, with vital tourist appeal. The 707-mile-long Drave River, a right-bank tributary of the Danube, is the region's main waterway. Its source is in Italy in the Carnican Alps. It bathes

Carinthia with its waters before crossing Slovenia and Croatia, then traces the border of Hungary for about a hundred kilometers. Due to its choice position, Carinthia is a sought-after desti-

V A R A C C U E I L I N V E S T I S S E U R S

**LE VAR**

Var Accueil Investisseurs,  
l'acteur majeur du développement économique.

L'unique interlocuteur pour réussir  
votre implantation professionnelle.

**INNOVATION - COMPÉTITIVITÉ - PERFORMANCE**

VAR ACCUEIL INVESTISSEURS  
Espace Entreprises des Plages - 418 avenue de l'Europe - BP 30100 - 83100 Six-Fours les-Plages Cedex  
Tél. +33 (0)4 94 22 00 00 - Fax +33 (0)4 94 22 00 50 - E-mail - var@varcia.fr - Web - www.var-invest.com

## La Carinthie entre de plein pied dans l'économie européenne



Un pont traverse le fleuve à Klagenfurt

La production de lait a été de 198.200 tonnes en 2004, grâce aux 33.500 vaches que comptait le territoire, alors que le cheptel bovin dénombrait près de 196.000 bêtes au 6ème rang en Autriche. L'élevage porcin est lui aussi d'importance, au 4ème rang en Autriche avec près de 145.000 bêtes, le mouton est moins présent mais occupe quand même la 5ème place avec 46.000 têtes. Le bois est aussi une richesse de la Carinthie ; en 2003 l'abattage a représenté 11,1% du total autrichien pour quelques 1.901.100 stères de bois abattues.

### Les hautes technologies renforcent leur présence

Le phénomène qui s'est propagé avec vigueur sur l'ensemble de l'Europe, ne pouvait pas ne pas s'arrêter en Autriche et notamment en Carinthie. Une aventure qui a commencé gentiment en 1998, et qui trouve maintenant un dynamisme renforcé par la création de zones spécifiques. Le "Lakeside Sciences et Technology Park" de Klagenfurt et le "Technologiapark" de Villach, offrent des infrastructures et des possibilités de coopération avec l'Université et les Ecoles Techniques de Klagenfurt, qui démontrent une motivation profonde de créer un développement coopératif direct, en menant une démarche constructive qui a déjà séduit de nombreuses pointures, comme Infineon, Magna, AT&S, Philips, Siemens et d'au-

tres... Le développement des hautes technologies prend une telle importance que depuis 1998, ce secteur et celui de l'innovation ne cessent de croître, et actuellement les emplois ont atteint en nombre d'actifs le double de ceux du tourisme. Il faut savoir aussi que la Carinthie mise beaucoup sur les nouvelles sources d'énergie

pour son avenir : énergies renouvelables, sources hydrauliques (grâce à ses nombreux lacs et rivières), la biomasse et biogaz, l'énergie solaire etc... Elle promet de nombreuses implantations dans toutes ces filières.

Région d'agriculture à l'origine, à laquelle a succédé et s'est ajouté un fort développement du tourisme, la Carinthie possède beaucoup d'atouts naturels, une histoire riche de 800 ans à l'intersection de trois cultures différentes. Elle possède pleinement le charme et la beauté de ses paysages et la richesse de l'architecture dont s'enorgueillissent ses villes et ses villages. Une qualité de vie alliant un profond retour à la nature et maintenant une profonde envie de développement axé vers les hautes technologies et la préservation de son environnement. La Carinthie est bien décidée à entrer avec détermination dans le monde de l'économie européenne. ■

Landhaus de Klagenfurt



# Piloter l'avenir

*L'avenir d'Eurocopter c'est avant tout l'affaire des hommes et des femmes de l'entreprise...*

*Développer des projets, des programmes. Anticiper les exigences les plus diverses de nos clients.*

*Nous avons tous ensemble du talent.*

*Avec la même détermination, la même volonté que nous consacrons à la conception de nos appareils, nous devons trouver des solutions efficaces et innovantes, améliorer nos méthodes de travail et relever ainsi les grands défis que l'avenir nous propose.*

quietly leading the way\*



**eurocopter**  
an EADS Company



# Marseille - Mulhouse



&

# Marseille - Metz/Nancy



Avec  **TWIN JET**  
Partenaire Flying Blue

de la Méditerranée vers l'Alsace et la Lorraine  
**4 vols Allers-Retours directs par jour**

Simplifiez vos déplacements  
avec le billet électronique Twin Jet

# 0892.707.737\*

[www.twinjet.net](http://www.twinjet.net)    [infolignes@twinjet.net](mailto:infolignes@twinjet.net)

Faites de votre déplacement un moment agréable

\*(0,34€/min)

Crédits photos: © Office de Tourisme et des Congrès de Marseille / © OTC de Mulhouse et sa région / © Ville de Nancy



### **Carinthia: becoming a full-fledged member of the European economy**

nation in summer. Its many large lakes (the Wörthersee, the Millstätter See, the Ossiacher See and the Weissensee), as well as the smaller ones like the Faaker See, the Klopeiner See and Pressegger See contribute to the keen touristic interest and the development of nature tourism, which is an important economic factor for the province. The number of campgrounds is much higher than the European average, and this type of accommodation accounts for nearly 20% of the province's total number of overnight stays. Summer tourism isn't concentrated around the lakes only, however, and the Alps and other mountains also get their share. National parks like the Nockberge and the Hohe Tauern are well-visited enough, but not so much as to compromise the natural beauty or keep the tourist's experience from being pleasant and focused on the importance of nature conservation. In winter, ski resorts like Bad Kleinkirchheim, Nassfeld, Innerkrems and Gerlitzen are destinations appreciated by Austrian, German and Italian tourists, as well as a few French. The Klagenfurt airport, whose construction was subsidized considerably by the province, has distinctly improved the connections between Carinthia and international tourism. The current development in tourism is a major regional objective. The total number of overnight stays in Carinthia is now close to 13 million. Tourism has become an indispensable player in development and employment; nearly 20% of the working population works in this sector, and the unemployment rate fluctuates widely according to the season.

#### **Agriculture, a vital activity in the regional economy**

Agriculture and forestry have always been attractive forces in Carinthia. The land is favourable to farming development. In 2003, the some 11,200 farms established in the province provided employment for about 45,300 people, 4,200 of whom worked on non-family farms. Major crops include

cereals like wheat, rye, barley, oats, and corn, potatoes, canola seed for oil extraction, clover and hay - an advantageous variety.

Milk production amounted to 198,200 metric tons in 2004, thanks to the province's 33,500 milk cows; the entire cattle population was close to 196,000 head, making Carinthia Austria's sixth-largest stock-breeding province. Pig breeding is also a major industry, Austria's fourth-leading one with about 145,000 head. Sheep breeding is a lesser activity, but still takes fifth place with 46,000 head. Wood is another important resource in Carinthia; in 2003, about 1,901,100 steres of wood were felled, accounting for 11.1% of Austria's total.

#### **More and more high technology**

The phenomenon that has been sweeping Europe has certainly not bypassed Austria, Carinthia in particular. The adventure that started off in 1998 at a snail's pace has gathered momentum, and its dynamics are being reinforced by the creation of specific zones. Klagenfurt's Lakeside Science and Technology Park and Villach's Technologiepark offer infrastructure and possibilities for cooperating with Klagenfurt's university and technical schools. These are showing real moti-

vation to create a direct cooperative development process through a constructive strategy that has already won over a number of big names like Infineon, Magna, AT&S, Philips, Siemens, and more. High-tech development is becoming so important that this sector and the innovation sector have grown non-stop since 1998. There are now twice as many high-tech jobs as in tourism. It must be said that Carinthia is also wagering heavily on new energy sources for its future: renewable energies, water power using its many rivers and lakes, biomass and biogas, solar energy, and more - and is promoting lots of industrial settlement in all these industries.

Originally an agricultural region that has been overtaken by rapidly developing tourism, Carinthia has many natural advantages and an 800-year-old history that encompasses three different cultures. It is making the most of the charm and beauty of its landscapes and the rich architectural heritage of its towns and villages. There is a quality of life here that blends an intense return to nature with the recent push for development towards the high-tech, tempered by a great desire to preserve the environment. Carinthia has made up its mind to step boldly into the world of the European economy. ■



## Marseille améliore son record de fréquentation grâce aux transports aériens

La compagnie aérienne Ryanair, qui est en passe de prendre une place importante pour le développement du trafic aérien en Provence, fête aujourd'hui le succès de ses lignes Marseille-Dublin et Marseille-Glasgow. Matthieu Glasson, directeur des ventes et du marketing France, a déclaré pour l'occasion : " C'est une année exceptionnelle pour Ryanair et l'aéroport de Marseille. Nos lignes actuelles remportent un vif succès auprès des passagers marseillais, écossais et irlandais avec 30 000 passagers transportés jusqu'à ce jour. " Puis en faisant un point sur la présence de la compagnie en France et sur ses projets, notamment en ce qui concerne Marseille, il a ajouté : " Nous avons transporté 16 millions de passagers depuis la création de la première ligne en France en 1997, et nous préparons pour la rentrée, l'ouverture de la première base française à Marseille avec 11 nouvelles destinations vers le Maroc, le Portugal, l'Italie, la Belgique, l'Angleterre et la Norvège. A l'heure actuelle, plus de 10 000 billets, toutes destinations confondues, ont déjà été réservés, ce qui est très encourageant

pour nos projets de développement dans la région et en Europe."

Le tableau que nous a communiqué la compagnie aérienne, per-

met de mieux appréhender l'ensemble des destinations qui vont être effective d'ici fin 2006.

Une bonne ouverture pour Marseille et la Provence, qui va bien dans le sens souhaité de

désenclavement européen de la citée phocéenne et de son hinterland provençal. C'est bien pour le tourisme et un plus appréciable pour la relation business. ■

<i>Au départ de Marseille</i>	<i>Date d'ouverture</i>	<i>Fréquences *</i>
<i>Glasgow Prestwick</i>	<i>24 février 2006</i>	<i>3</i>
<i>Dublin</i>	<i>29 avril 2006</i>	<i>3</i>
<i>Rome Ciampino</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>7</i>
<i>Charleroi</i>	<i>9 novembre 2006</i>	<i>3</i>
<i>Eindhoven</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>7</i>
<i>Baden Baden - Karlsruhe</i>	<i>9 novembre 2006</i>	<i>3</i>
<i>Frankfurt Hahn</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>4</i>
<i>Porto</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>4</i>
<i>Oudja</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>4</i>
<i>Marrakech</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>4</i>
<i>Fès</i>	<i>9 novembre 2006</i>	<i>3</i>
<i>Londres Stansted</i>	<i>8 novembre 2006</i>	<i>7</i>
<i>Torp - Norway</i>	<i>9 novembre 2006</i>	<i>3</i>



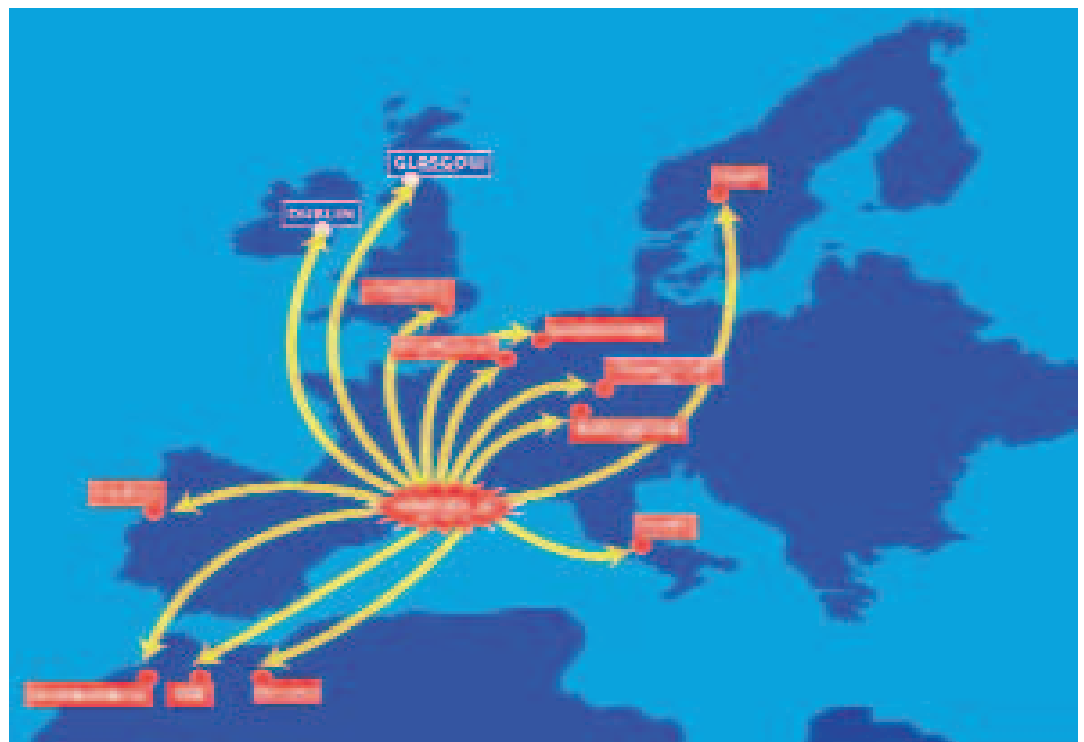
# Marseille improves its frequency record thanks to air transport



The Ryanair airline company, which is taking on an important place in the development of air traffic in Provence, has just celebrated the success of its Marseille-Dublin and Marseille-Glasgow lines. Matthieu Glasson, sales and marketing director for France, declared on the occasion : " it is an exceptional year for Ryanair and the airport of Marseille. Our current lines enjoy a great success with the Marseilles, Scottish and Irish passengers, with 30 000 passengers transported until this day. " Then, explaining the presence of the company in France and its projects, notably concerning Marseille, he added : " We have transported 16 million passengers since the creation of the first line in France in 1997, and for the autumn term we are preparing the opening of the first French base in Marseille with 11 new destinations towards Morocco, Portugal, Italy, Belgium, England and Norway. At the moment, more than 10 000 tickets, all destinations together, have already been booked, which is very encouraging for our projects of development in the region and in Europe. "

The picture presented here clearly depicts all the destinations that will be served by the end of 2006.

A good opportunity for Marseille and Provence, which moves in the direction of opening towards Europe, strongly wished by the Phoenician city and its Provençal hinterland. It is good for the tourism and an appreciable bonus for business relations. ■



<i>From Marseille</i>	<i>Opening Date</i>	<i>Frequencies</i> *
<i>Glasgow Prestwick</i>	<i>February 24th, 2006</i>	<i>3</i>
<i>Dublin</i>	<i>April 29th, 2006</i>	<i>3</i>
<i>Rome Ciampino</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>7</i>
<i>Charleroi</i>	<i>November 9th, 2006</i>	<i>3</i>
<i>Eindhoven</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>7</i>
<i>Baden Baden - Karlsruhe</i>	<i>November 9th, 2006</i>	<i>3</i>
<i>Frankfurt Hahn</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>4</i>
<i>Port</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>4</i>
<i>Ooudja</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>4</i>
<i>Marrakesh</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>4</i>
<i>Fes</i>	<i>November 9th, 2006</i>	<i>3</i>
<i>London Stansted</i>	<i>November 8th, 2006</i>	<i>7</i>
<i>Torp - Norway</i>	<i>November 9th, 2006</i>	<i>3</i>





Par Charles-Bernard Adréani

## 30 septembre - 15 octobre : Landwind 4x4 ou la Chine au Mondial de Paris

bile en Chine) et Ford (30% du capital).

JMC fait partie des 510 sociétés qui ont le soutien du gouvernement chinois.

Créée en 1968 dans la province de Jiangxi, située au sud-est de la Chine, elle est devenue l'un des plus grands constructeurs automobiles du pays et l'une des entreprises chinoises dont la croissance a été la plus forte.

A propos des 4x4 Landwind commercialisés dès le Mondial de Paris, il convient de savoir que leur homologation était en cours au début du mois, que les moteurs essence sont des 2 litres (deux roues motrices) et 2,4 litres (deux et quatre roues motrices), qu'ils peuvent être livrés en version GPL, qu'un moteur diesel 2,5 litres (de technologie européenne produit sous

licence en Chine) sera commercialisé dès le second trimestre 2007, et qu'ils seront proposés à un très bon rapport équipements/prix avec une avantage d'environ moins 30% par rapport à la concurrence.

A découvrir... Absolument.

### 125 points de vente en France et bonne implantation en PACA

Précisons que Landwind proposera de larges Services clients, dont des financements avec Cetelem Automobiles, des contrats d'assurance avec le

groupe April et une extension de garantie avec Gras Savoye/NSA en complément à la garantie constructeur Landwind (deux ans/kilométrage illimité).

Alors que le réseau Landwind France est déjà fort de 125 points de vente et après-vente, en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la marque Landwind sera notamment commercialisée par la Sodra à Marseille; Auto Select à Aix-en-Provence; Beaulieu Automobiles à Salon; la Bastide à Marignane; le garage de Verdun à Gap; Altitude Auto à Marignane; Altitude Auto à Briançon; ABC-Azur Auto à Nice; ABC Cannes à Mougins, et Car 3001 Prestige à Saint-Laurent du Var. ■

**Landwind, marque phare de Jiangling Motors Corporation (JMC) fera ses grands débuts européens en France, au Mondial de l'Auto, dont les portes seront ouvertes au public du 30 septembre au 15 octobre, au Palais des Expositions de la Porte de Versailles.**

En 2005, JMC a été désignée comme le constructeur automobile le plus compétitif de Chine.

Les principaux actionnaires en sont ChangAn Automobile (partenaire de Ford, Suzuki, Mazda Chine - 1er constructeur automo-



## September 30th - October 15th: Landwind 4x4 or China at the Paris Motor Show



Landwind, the leading trademark of Jiangling Motors Corporation (JMC) will make its grand European debuts in France at the World Motor Show, which will open its doors to the public from September 30th till October 15th, at the Porte de Versailles Exhibition Palace.

In 2005, JMC was nominated as the most competitive car manufacturer of China. The main shareholders are ChangAn Automobile (partner of Ford,

Suzuki, Mazda China - 1st car manufacturer in China) and Ford (30 % of the capital). JMC is among the 510 companies which have the support of the Chinese government.

Created in 1968 in the province of Jiangxi, situated in the southeast of China, it became one of the biggest car manufacturers of the country and one of the Chinese companies with the strongest growth.

As for the 4x4 Landwind that will be commercialised as from the Paris World Motor Show, it must be known that they were in course of ratification at the beginning of the month, that the petrol engine versions are 2 litres (2-wheel drive) and 2,4 liters (2- and 4-wheel drive), that they can be delivered in a GPL version, that a 2,5 litres diesel engine (of European technology produced under license in China) will be marketed as from the second term of 2007, and that they will be proposed at a very good equip-

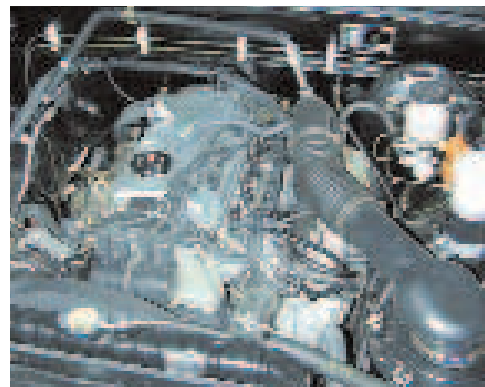
ment / price ratio, roughly 30 % less than their competitors. You must discover them...absolutely.

### 125 selling points in France and well implanted in PACA

It is important to note that Landwind will propose vast customer services: financing with Cetelem Automobiles, insurance

contracts with the group April and an extension of guarantee with Gras Savoye / NSA in complement to the Landwind constructor's guarantee (two years / unlimited mileage).

While the Landwind France network already represents 125 sales and after sales points, in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region this trademark will be marketed by Sodra in Marseille, Auto Select in Aix-en-Provence, Beaulieu Automobiles in Salon, La Bastide in Marignane, the Verdun garage in Gap, Altitude Auto in Marignane and in Briançon, ABC-Azur Auto in Nice, ABC Cannes in Mougins, and Car 3001 Prestige in Saint Laurent du Var. ■



## General Motors va lancer la production de la Nouvelle Chevrolet Camaro

La légendaire Camaro reprendra la quasi-totalité des spécificités du Concept Car présenté à Detroit (NAIAS 2006). Cette nouvelle génération du coupé sportif de légende sera produite à partir de fin 2008. La GM étudie actuellement la possibilité d'importer la Chevrolet Camaro en Europe. La Nouvelle Chevrolet Camaro est représentative de la dimension universelle de Chevrolet aujourd'hui : âgés de 27 à 35 ans, les designers sont

avait créé la surprise, remportant un immense succès auprès du public et également un "award". Dans le monde entier, cette nouvelle présentation de la Chevrolet Camaro a réveillé les passions : pétitions, chèques d'acompte... chacun y est allé de sa stratégie pour pouvoir acquérir un jour un modèle, et ce avant même la décision de sa mise en production. Bien que n'ayant pas été présenté pour l'instant lors d'un salon européen, la possibilité

tables, à des tarifs plus attrayant que ceux pratiqués par les constructeurs européens sur le marché des GT. Nous étudions donc la pertinence de l'importation de ce véhicule sur notre marché européen et de l'intégration de la Camaro dans notre gamme Chevrolet. "

La production de cette nouvelle voiture devrait débuter fin 2008 pour une commercialisation programmée au premier trimestre 2009. Ed Welburn, Vice-président



femmes, aussi bien aux nostalgiques des précédents modèles



issus des 4 coins du monde et partagent la même passion pour la Camaro et les voitures

de sport américaines. Ainsi, la Nouvelle Camaro offrira les performances, les innovations et la technologie d'une voiture avant-gardiste, tout en conservant le charme de son inspiratrice.

Rick Wagoner, président de General Motors, a annoncé aujourd'hui la mise en production prochaine de ce nouveau coupé sportif directement inspiré du Concept Car présenté au Salon de Detroit en 2006, où il

d'importer et de vendre la future Chevrolet Camaro en Europe est très sérieusement étudiée

par les responsables de Chevrolet, Wayne Brannon, en tête. En effet, le président de Chevrolet Europe a déclaré à ce sujet : " Nous tentons d'évaluer au mieux le marché potentiel pour cette fantastique voiture. Elle viserait une clientèle de passionnés mais peut-être plus jeune que celle de ses principaux rivaux sur ce segment. Utilisable au quotidien, la Camaro offrirait des performances et un style inimi-

du design de General Motors, lui-même possesseur d'une Camaro SS de 1969, déclarait avec une pointe d'enthousiasme, "La Nouvelle Camaro sera quasiment identique au concept car, une interprétation moderne de la version originale datant de 1969, cette dernière restant considérée comme une référence en terme de design automobile ". La Nouvelle Chevrolet Camaro sera bien sûr une propulsion mue par des moteurs V6 ou V8 placés à l'avant. En outre, elle sera proposée, au choix, avec une transmission automatique ou manuelle. Ed Peper, Directeur Général de Chevrolet, a précisé que cette nouvelle Camaro se destine aux hommes comme aux

qu'à ceux qui l'auront découvert en janvier au Salon de Detroit.

Pour l'histoire, il faut se souvenir qu'avec près de 4.8 millions d'exemplaires produits entre 1967 et 2002, la Chevrolet Camaro est un vrai phénomène. Cet engouement est confirmé par des centaines de sites Internet dédiés à ce symbole du sport mécanique américain présent sur le web et par plus de 1 000 clubs existant aujourd'hui encore. D'après une enquête récente, la Camaro figure parmi les 10 voitures les plus recherchées sur Internet. ■

<http://www.media.gm.com/us/gm/en/index.html>

## General Motors is to launch the production of the New Chevrolet Camaro



The legendary Camaro will resume the quasi-totality of the specificities of the Concept Car presented in Detroit (NAIAS 2006). This new generation of the legendary sports coupé will be produced as from late 2008. GM is presently studying the possibility of importing the Chevrolet Camaro in Europe. The New Chevrolet Camaro represents the universal dimension of Chevrolet today: from 27 to 35 years old, the designers come from all over the world and share the same passion for Camaro and American sportscars. Consequently, the New Camaro will offer performances, innovations and the technology of an

avant-gardist car, while preserving the charm of its inspirer.

Rick Wagoner, president of General Motors, announced the upcoming production of this new sports coupé directly inspired by the Concept Car presented at the Detroit Motor Show in 2006, where it created the surprise, winning an immense success with the public and also an award. All over the world, this new presentation of the Chevrolet Camaro awoke passions: petitions, deposit checks ... everyone used his own strategy to endeavour to acquire a model one day, even before its production was decided. Although it has not yet been presented at a European show, the possibility of importing and selling the intended Chevrolet Camaro in Europe is very seriously studied by the managers of Chevrolet, in particular Wayne Brannon. Indeed, the president of Chevrolet Europe declared: " We try to estimate at best the potential market for this fantastic car. It would aim at a clientele of passionate persons but maybe younger than that of its

main rivals on this segment. Useful in everyday life, the Camaro would offer unique performances and style at more attractive prices than those applied by the European manufacturers on the GT market. We are therefore studying the opportunity of importing this vehicle on our European market and integrating the Camaro in our Chevrolet range."

The production of this new car should begin at the end of 2008, to be commercialised by the first quarter of 2009. Ed Welburn, Vice-president of the design of General Motors, himself owner of a Camaro SS of 1969, declared with a point of enthusiasm: " The New Camaro will be almost identical to the concept car, a modern interpretation of the original version dating from 1969, which is still considered as a reference of motorcar design ". The New Chevrolet Camaro will naturally be equipped with V6 or V8 engines placed at the front. It will also be proposed with the option of an automatic or a manual transmission. Ed Peper, General

manager of Chevrolet, clarified that this new Camaro is conceived for both men and women, for the nostalgic of the previous models but also for those who discovered it in January in Detroit.

For history, it is important to remember that with about 4.8 million copies produced between 1967 and 2002, The Chevrolet Camaro is a true phenomenon. This craze is confirmed by hundreds of Internet sites dedicated to this symbol of the present American mechanical sport on the Web and by more than 1 000 clubs still existing today. According to a recent inquiry, the Camaro ranks among the top 10 cars the most sought for on Internet. ■

<http://www.media.gm.com/us/gm/en/index.html>



## Chevrolet Séries EcoPack : Économie rime avec écologie

Chevrolet poursuit sa dynamique en faveur de l'environnement et propose, depuis la rentrée, une offre spéciale déclinée sur l'ensemble de sa gamme.

Baptisées EcoPack, les Matiz, Kalos, Lacetti, Nubira et Rezzo affichent un rapport prix/prestation/équipement sans réelle concurrence, principalement grâce au faible coût de revient du GPL et au crédit d'impôt dont bénéficie ce type de mode de propulsion depuis le 30 juin dernier.

La loi de finances votée en 2005 précisant les modalités d'attribution du crédit d'impôts pour l'acquisition de véhicules fonctionnant au moyen d'énergies peu polluantes, a été rectifiée par un bulletin officiel des impôts. Initialement fixé à 140 grammes par kilomètre, le plafond d'émissions de CO2 permettant de bénéficier du crédit d'impôt de 2000 euros a été revu pour s'établir à 200 grammes par kilomètre.



Chevrolet - Matiz

Chevrolet Rezzo



tre. Cette rectification étant rétroactive, tous les modèles immatriculés depuis le 1er janvier 2006 sont concernés.

### 2000 euros de crédit d'impôt et 1100 euros de prime Chevrolet

Chevrolet s'inscrit donc dans cette démarche de promotion d'une énergie propre en proposant, depuis le 1er septembre, les Séries Chevrolet EcoPack. Elles profitent de primes significatives à l'accession offertes par l'Etat et le constructeur. L'alternative GPL est ainsi abordable à moins de 9 000 euros avec la Kalos.

Chevrolet Nubira SW2



Tous les modèles : Matiz 1.0 EcoPack, 9 190 € (12 290 € - 2 000 € crédit d'impôt - 1 100 € prime Chevrolet); Kalos 1.2 3p. EcoPack, 8 990 € (12 790 € - 2 000 € crédit d'impôt - 1 800 € prime Chevrolet); Lacetti 1.6 EcoPack, 14 050 € (18 050 € - 2 000 € crédit d'impôt - 2 000 € prime Chevrolet); Nubira SW 1.6 EcoPack, 14 750 € (18 750 € - 2 000 € crédit d'impôt - 2 000 € prime Chevrolet); Rezzo 1.6 EcoPack, 15 350 € (19 350 € - 2 000 € crédit d'impôt - 2 000 € prime Chevrolet).

Rappelons que GPL est le 1er carburant alternatif au monde, avec plus de 10 millions de véhicules y ayant déjà recours. Il s'agit du 3ème carburant automobile utilisé sur notre planète. En France, le GPL fait partie des carburants soutenus par le gouvernement, qui souhaite le voir prendre une part de plus en plus importante dans le parc national. Il semble, en effet, aujourd'hui par ses vertus écologiques et sa disponibilité, la meilleure alternative opérationnelle pour limiter les phénomènes de pollution. Il diminue, en effet, significativement les émissions de polluants et de gaz à effet de serre comme le CO2 ou le NOx. Sa combustion ne produit ni particule, ni fumée et ne dégage ni soufre, ni benzène, ni plomb. ■



## Chevrolet EcoPack Series: Economy rhymes with ecology



*Chevrolet Kalos - 3 portes*

Chevrolet pursues its efforts in favour of the environment, proposing a special offer on its whole range since the autumn term.

Christened Ecopack, the Matiz, Kalos, Lacetti, Nubira and Rezzo offer an unbeatable price / service / equipment ratio, mainly thanks to the moderate cost price of the GPL and to the tax credit proposed for this type of fuel since last June 30th.

The finance law voted in 2005 clarifying the modalities of allocation of the tax credit for the acquisition of vehicles running on little polluting energies, was rectified by an official tax bulletin. Initially fixed at 140 grams per kilometre, the limit of CO2 emissions allowing to benefit from the 2000-euro tax credit was revised to 200 grams per kilometre. Since this reform is retroactive, all the models registered since January 1st 2006 are concerned.

### 2000 euros tax credit and 1100 euros Chevrolet premium

Chevrolet participates in this policy to promote non-polluting energy by proposing the Chevrolet EcoPack Series since September 1st. These models benefit from significant premiums offered by the State and the constructor. The GPL alternative can be acquired at less than 9 000 euros with the Kalos.

All the models: Matiz 1.0 Ecopack, 9 190 € (12 290 € - 2 000 € tax credit - 1 100 € Chevrolet premium); Kalos 1.2 3p. Ecopack, 8 990 € (12 790€ - 2 000 € tax credit - 1 800 € Chevrolet premium); Lacetti 1.6 Ecopack, 14 050 € (18 050 € - 2 000 € tax credit - 2 000 € Chevrolet premium); Nubira SW 1.6 Ecopack, 14 750 € (18 750€ - 2 000 € tax credit - 2 000€ Chevrolet premium); Rezzo 1.6 Ecopack, 15 350 € (19 350 € -



*Chevrolet - Matiz*

2 000 € tax credit - 2 000 € Chevrolet premium).

Let us recall that GPL is the n° 1 alternate fuel in the world, with more than 10 million vehicles already equipped. It is the 3rd motor fuel used on our planet. In France, the GPL is one of the fuels supported by the government, which wishes to see it taking on an increasingly important part throughout the country.

Indeed, thanks to its ecological virtues and its availability, today it appears to be the best operational alternative to limit the phenomena of pollution. It significantly decreases the polluting emissions and gas with greenhouse effect such as CO2 or NOx. Its combustion produces neither particles nor smoke, and it does not produce sulphur, benzene, or lead. ■

*Chevrolet Nubira SW2*



## Lancia Delta HPE : nouvelle star à Venise

La Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica de Venise vient de servir d'écrin au lancement, en avant-première mondiale, du Concept Lancia Delta HPE.

Fortement inspiré de la célèbre Lancia Beta HPE produite à la fin des années 70, il réactualise pour le constructeur centenaire l'esprit "shooting brake" de la berline résolument sportive ! Une voiture aux dimensions moyennes (4,5m de long, pour 1,8m de large et 1,5m de haut), caractérisée par une belle habitabilité et un confort de bon niveau.

La Delta HPE affiche des lignes élancées et dynamiques. Elle perpétue la tradition d'une aventure industrielle vécue de l'Aprilia à l'Appia, de la Fulvia à la Beta HPE, de la Prisma à la Dedra et jusqu'à la Lybra aux solutions innovantes.

Côté style, la tradition se renouvelle au travers de solutions de carrosserie toujours originales: le toit en porte-à-faux est un "flying bridge", la lunette arrière de grandes dimensions est dépourvue de cadre inférieur, la calandre chromée réactualise la grille classique des années 50, enfin un chromage latéral souligne la vaste surface vitrée et confère davantage d'élan à la bête.

Autre critère fondamental du projet, le traitement de volumes de l'habitacle afin de procurer un maximum d'espace aux places avant et arrière. Dans ce domaine, le Concept Delta HPE se situe en tête de la catégorie, grâce à un empattement de 2700 mm, qui se traduit par une excellente habitabilité, "digne d'une limousine" dit-on même chez Lancia.

La banquette arrière coulissante, dotée d'un dossier rabattable, permet d'accroître le volume utile du coffre à bagages (d'une contenance de 400 litres), soit, en l'inclinant complètement, de bénéficier d'un fauteuil type classe "Affaires".

### Qualité de vie à bord et ambiance feutrée

Autre atout majeur, la qualité de la vie à bord d'une cellule parfaitement insonorisée et très lumineuse, grâce notamment aux larges dimensions du toit ouvrant. L'ambiance se veut feutrée. Le

sophistiqué équipement Hi-Fi Bose peut être commandé depuis le volant. La climatisation est confiée à un système automatique bi-zone.

Le Concept conjugue la classe et le prestige de Lancia avec un espace intérieur évolué sur le plan technologique, comme en témoignent le lecteur MP3, et le Blue&Me innovant système basé sur Windows Mobile. Issu d'une collaboration entre Fiat Auto et Microsoft, ce dispositif associe les potentialités du Bluetooth avec celles d'un port USB, et permet d'écouter sa musique préférée enregistrée sur un portable, sur les nouveaux smart phones, sur un lecteur MP3 ou encore sur une clé USB.

Afin de renforcer la qualité intérieure, le Centro Stile Lancia a travaillé la planche de bord, les panneaux de portes et les sièges dans les moindres détails, et choisi des finitions en bois avec inserts de chrome, ainsi que des habillages en Alcantara et en cuir et des tapis de sol en velours.

Enfin, le Concept Delta HPE est proposé avec un intéressant éventail de moteurs turbo, essence ou diesel développant de 120 à plus de 200 chevaux, associés à des boîtes de vitesses à 6 rapports mécaniques ou robotisées. ■

Lancia Delta HPE



## Lancia Delta HPE: A new star in Venice

The "Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica" of Venice has just been the scene of the launching, in world preview, of the Lancia Delta HPE Concept car.

Strongly inspired by the famous Lancia Beta HPE produced in the late 70s, the centenary car manufacturer updates the "shooting brake" spirit of the determinedly sports saloon car ! A car with average dimensions (4,5m long, 1,8m wide and 1,5m high), characterized by a beautiful interior space and excellent comfort. The Delta HPE is elegant and dynamic. It perpetuates the tradition of an industrial adventure, thriving from the Aprilia to the Appia, from the Fulvia to the Beta HPE, from the Prisma to the Dedra, and even until the Lybra with its innovative solutions.

Concerning style, the tradition is renewed by some original solutions for the bodywork : the roof is a " flying bridge ", the wide rear window has no lower frame, the chrome-plated radiator grill updates the classic grill of the 50s, finally lateral chromes accentuate the vast glass surface, enhancing the racing style.

Another fundamental characteristic of the project is the volume of the cockpit to ensure maximum space for the front and the rear seats. In this respect, the Delta HPE Concept ranks at the top of the category thanks to a 2700 mm wheelbase, which offers an excellent habitability "worthy of a limousine " as it is even said at Lancia.

The sliding rear seat with a folding back, offers the possibility to increase the useful volume of the boot (400 litres), or by tilting

it backwards, you can enjoy a "Business Class" style armchair.

### Quality of life aboard and a cosy atmosphere

Another major asset is the quality of life aboard a perfectly soundproofed and luminous vehicle, due to the wide dimensions of the opening roof. The atmosphere is very cosy. The sophisticated Bose Hi-fi equipment can be controlled from the steering wheel. It has an automatic bi-zone air conditioning system. The Concept conjugates the class and the prestige of Lancia with an evolved interior space from a technological point of view, attested by the MP3 reader and the Blue&Me innovating system based on Windows Mobile. Stemming from a collaboration between Fiat Auto and Microsoft, this device associates the potentialities of Bluetooth with those of a USB plug, and makes it possible to listen to one's favourite music recorded on a mobile, on the new smart phones, on a MP3 reader, or even on a USB key.

To enhance the interior quality, Centro Stile Lancia has worked on the dashboard, the wood panels and the seats in greatest detail, choosing wooden trimmings with chrome inserts, Alcantara and leather upholstery and velvet carpeting on the floor.

Finally, the Delta HPE Concept is proposed with an interesting range of turbo, petrol or diesel engines developing from 120 to more than 200 hp, with 6-gear mechanical or automatic transmission. ■

Fait: les ailes du nouveau très gros porteur A380 d'Airbus à deux étages et 555 sièges, le plus grand avion commercial jamais construit, sont exclusivement construites au Pays de Galles.

## Qui vole aux côtés du dragon?

Le pays du dragon accueille quelque 630 sites de fabrication d'origine étrangère, qui produisent absolument tout depuis les ailes d'avions et les moteurs de voitures jusqu'aux articles en papier et à l'électronique grand public. Le Pays de Galles est fier de sa main d'œuvre anglophone très instruite et de ses très nombreux chantiers: des faits qui n'échappent pas à des sociétés telles que Alcatel, Cap Gemini, EADS Telecoms, et Thales.

Envolez-vous avec les sociétés de toute première classe qui ont atterri au Pays de Galles. Pour tous renseignements contactez John Rees, Directeur France pour International Business Wales (+33 1 42 17 91 31, [john.rees@wales-uk.com](mailto:john.rees@wales-uk.com)) ou consultez notre site web – [www.internationalbusinesswales.com](http://www.internationalbusinesswales.com).



**International  
Business Wales**



# Epargne Retraite

*Motiver vos équipes et assurer la pérennité  
de votre entreprise*

**Contactez-nous au 0820 01 13 13** (0,12€ TTC/mn)

**CIC** **Bonnasse Lyonnaise de Banque**

Parce que le monde bouge

448, avenue du Prado - 13008 Marseille - [cic.fr](http://cic.fr)