

# Bulletin

Le plus ancien magazine bancaire du monde. Depuis 1895.



## La mobilité

Circulation des hommes, des idées et des marchandises



Nous choisissons les films que vous aimez  
pour que vous vous sentiez comme à la maison.

Plus que nous limiter à vous présenter les films les plus récents, nous voulons vous offrir un voyage vraiment divertissant et vous faire découvrir des récits d'ici et d'ailleurs que vous auriez vous-même choisis. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre pour partager avec vous des moments inédits et inoubliables. Voilà jusqu'où nous pouvons aller, pour que vous vous sentiez comme à la maison.

  
**SINGAPORE  
AIRLINES**  
A great way to fly



Ont collaboré à cette édition

### 1 Julica Jungehülsing

Originaire de Kiel, elle vit à Sydney depuis 2001. Ses reportages sur l'Australie, la Nouvelle-Zélande et d'autres pays du Pacifique Sud sont publiés dans les magazines «Stern», «GEO», «Zeit» et «SZ-Magazin». En 2007, elle a écrit le livre «Ein Jahr in Australien» (Un an en Australie, éditions Herder). Dans ce Bulletin, elle décrit le «Fair Go» typiquement australien: les opportunités d'ascension sociale ne sont nulle part ailleurs aussi développées. *Page 28*

### 2 Tim Georgeson

Photographe, cinéaste et directeur artistique, il est à l'origine des photos illustrant le sujet de Julica Jungehülsing. Il a déjà travaillé dans des zones de guerre mais également à l'occasion de concerts de rock, et ses travaux sont notamment publiés dans «National Geographic», «New Yorker» et «Newsweek». Ses campagnes publicitaires pour Heineken ou le WWF ont fait le tour du monde. *Page 28*

### 3 Steffan Heuer

Correspondant pour les Etats-Unis du magazine économique allemand «brandeins», il a coécrit le livre «Mich kriegt ihr nicht!» (Vous ne m'aurez pas!) sur la protection des données et la sphère privée. Il évoque ici la propagation utile (mais inquiétante) de la navigation électronique. *Page 40*

### 4 Ole Häntzschel

Ce graphiste berlinois s'attache à représenter des informations complexes de façon compréhensible et colorée. Il travaille pour des entreprises et des médias internationaux et est lauréat de plusieurs prix. Dans notre dossier, il représente un monde en mouvement: passagers, fret, communication, embouteillages, pendulaires et bien d'autres aspects des transports. *Page 48*

# Le monde bouge

**L**e monde est en perpétuel mouvement: jamais voitures, camions, vélos, avions, trains et bateaux n'ont été si nombreux; jamais nous n'avons tant bougé, voyagé, pendulé, émigré. Sans parler du transport de marchandises et du transfert de capitaux. Notre monde est devenu un village, grâce à la mobilité tant physique que virtuelle. Internet à haut débit, télécommunications à prix cassés, interconnexion mobile: il y a dix ans, ces avancées relevaient de fantasmes futuristes. Aujourd'hui, nous n'envisageons plus notre vie autrement.

**L**e Bulletin s'est intéressé à la mobilité de notre époque, déclinée sous différentes nuances et dans différents lieux. Nous montrons comment l'introduction de containers standardisés a permis au commerce international de prospérer et où s'organise la prochaine révolution des transports (page 24). Dans le cadre d'un grand reportage, nous explorons l'Australie et analysons pourquoi la mobilité sociale y est plus développée, les individus gravissant les échelons plus facilement qu'ailleurs (page 28). Nous dressons ensuite le portrait d'Elon Musk, le Henry Ford de notre époque. A l'image de son compatriote, qui a écoulé plus de 15 millions de modèles T au début du XX<sup>e</sup> siècle, il souhaite généraliser la voiture électrique. La berline de luxe Tesla se vend aussi bien qu'une Porsche ou une Audi de même catégorie, et des modèles plus abordables seront prochainement disponibles (page 56).

**D**ans la partie infographie, nous montrons comment le monde a gagné en mobilité (page 48), allons en vacances (page 66) et accompagnons Paul Salopek, deux fois lauréat du prix Pulitzer, dans sa marche de sept ans sur les pas de l'Homme moderne, parti d'Afrique pour peupler le monde (page 43). Tant de mouvement et de vitesse ne donnent-ils pas le vertige? C'est sans doute ce que se dit Heidi Bohl, une restauratrice du Toggenburg de 60 ans qui n'a passé en tout que quelques jours à l'étranger, mais qui ne regrette rien: «Lorsque l'on est satisfait, pourquoi chercher plus loin?» (page 78)

La rédaction



LA MAISON DU BONHEUR



TOUT SAUF  
RAISONNABLE!

■ Concept/Idée

architecture...individuelle...  
moderne...maisons...BAUTEC...  
espace...idées...généreux...  
concept...idéal...piscine...  
personnellement...projet...  
réaliser...luxueux...pratique...  
flexible...ouvert...attique...  
représentant...intéressant...  
wellness...esquisse...Minérgie...  
impressionnant...façades  
vitrées...de standing...réglage  
confort...exclusif...galerie...  
attractif...dressing...salle de  
musculation...

Innovation

# Bulletin : la mobilité

**4** **Le triomphe de la mobilité**  
Communication moderne et déplacement physique.

**6** **La planète des cyclistes**  
Le vélo ou la solution aux problèmes de circulation.

**18** **«Au bout du compte, les pays y gagnent»**  
Entretien avec Laura Tyson, économiste et conseillère du président Obama.



**24** **Les tribulations d'un container**  
Comment une boîte en acier a révolutionné le commerce international.

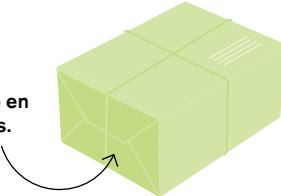
**28** **Quand on veut, on peut!**  
En Australie, les efforts permettent de gravir les échelons.

**40** **La Terre en mesures**  
Chaque smartphone est équipé de la navigation moderne : une technologie à double tranchant.

**43** **La première marche hors d'Afrique**  
Paul Salopek a entamé une marche de sept ans autour du monde, d'Afrique jusqu'en Terre de Feu.

**48** **Plus efficace, plus rapide et moins cher**  
Quinze graphiques sur le mouvement et les transports.

**La Poste gagne en rapidité : le colis.**



**56** **Sauver le monde ?**  
Le patron de Tesla, Elon Musk, souhaite peupler la planète Mars.

**60** **Voler : il n'y a rien de plus beau !**  
Suites, lits king-size et divertissements : les vols du futur.

**64** **«Pourvu qu'elle consomme peu»**  
Les petites voitures Matchbox : les enfants et leurs rêves.



**66** **Cap sur les vacances**  
Deux voyagistes et leur conception des vacances parfaites.

**70** **Une vie dans les airs**  
Les incroyables capacités du martinet.



**72** **Quand le voyage se fait destination**  
En route avec les écrivains.

**78** **«Inutile d'aller chercher plus loin»**  
Heidi Bohl ne ressent pas la nécessité de voyager à l'étranger.

**80** **Voyages**  
Illustration de Jörn Kaspuhl.

**Photo de couverture :**  
Xu Di, analyste de données, utilise une station de vélos à Hangzhou (Chine).  
Photographié par Wenjie Yang.



**Dans l'App Store**  
L'application «News & Expertise», avec le Bulletin et d'autres publications actuelles du Credit Suisse.  
[www.credit-suisse.com/bulletin](http://www.credit-suisse.com/bulletin)



**Impressum :** éditeur : Credit Suisse AG, responsable du projet : Claudia Hager, contenu, rédaction : Ammann, Brunner & Kroboth AG ([www.abk.ch](http://www.abk.ch)), conception, mise en page, réalisation : Craftt Kommunikation AG ([www.craftt.ch](http://www.craftt.ch)), rédaction photo : Studio Andreas Wellnitz, Berlin, adaptation française : Credit Suisse Language Services, pré-impression : n c ag ([www.ncag.ch](http://www.ncag.ch)), impression : Stämpfli AG, tirage : 130 000, contact : [bulletin@abk.ch](mailto:bulletin@abk.ch) (rédaction), [abo.bulletin@credit-suisse.com](mailto:abo.bulletin@credit-suisse.com) (service abonnés)

# Le triomphe de la mobilité

Depuis son apparition sur Terre, l'homme est en mouvement.

Grâce aux technologies de télécommunication, on peut désormais voyager sans bouger. Le monde est devenu un village que nous voulons malgré tout découvrir depuis chez nous.

Par Sara Carnazzi Weber

De tout temps, les hommes se sont déplacés – par nécessité ou par contrainte, par goût de l'aventure et de la découverte ou pour exposer leur réussite économique.

Des avancées techniques ont modifié et élargi la mobilité ainsi que l'espace de déplacement. Certaines inventions phares sont à l'origine de véritables révolutions : la roue, la locomotive à vapeur, l'automobile ou l'aviation civile ont toutes changé notre regard sur le monde en nous offrant de nouvelles perspectives.

Grâce aux progrès des technologies d'information et de télécommunication, le monde s'est réduit finalement à un village. Et puis, soudain, la mobilité a pu devenir en partie virtuelle. L'avènement d'Internet et de la téléphonie mobile dans des domaines toujours plus variés de la vie conduit à se demander si la mobilité virtuelle remplacera un jour complètement la mobilité physique.

## Internet dans trois ménages sur quatre

Il y a toujours eu des interactions entre la mobilité physique et la communication à distance. Les peuples anciens communiquaient par signaux de fumée ou en tapant sur leur tambour lorsque la distance géographique empêchait une conversation face à face. Le développement de la communication écrite, du papier et de la plume jusqu'à la presse à imprimer, a ouvert de nouvelles possibilités d'échange au-delà des frontières. L'arrivée de la communication électronique a démultiplié ces possibilités. L'économie des temps de trajet a motivé d'emblée le développement des technologies de télécommunication.



Y aller ou simplement appeler? Les joies du nouveau monde de la communication.

Dès l'invention du téléphone à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les hommes ont commencé à spéculer sur le potentiel de cette avancée technique pour remplacer la mobilité physique. La littérature utopique du début du XX<sup>e</sup> siècle a souvent repris l'image d'une société future n'interagissant plus que par téléconférence. Ces scénarios sont-ils devenus réalité?

Pas vraiment. Certes, la communication électronique initiée par la télégraphie et la téléphonie a progressé de manière fulgurante, notamment en termes de rapidité et de diffusion. Internet, l'e-mail ou le téléphone mobile sont aujourd'hui omniprésents et constituent des alternatives à la mobilité physique dans bon nombre d'activités. Au cours de la dernière décennie, la part moyenne des ménages disposant d'un accès à Internet dans les

## Pas de réunion sans échange par téléphone mobile.

pays de l'OCDE est passée de 28% à 75%. Depuis le début des années 1990, le nombre d'abonnements de téléphonie mobile est passé de 15 millions à 1,35 milliard. Mais parallèlement, les déplacements n'ont cessé de croître. Depuis 1970, le nombre total de personnes-kilomètres parcourus en voiture a plus que doublé; rien que sur la dernière décennie, il a progressé de 25%. L'espoir d'une atténuation des problèmes liés au transport – de la nuisance environnementale à la souffrance quotidienne des pendulaires dans les villes congestionnées – grâce aux possibilités offertes par les réseaux informatiques ne s'est pas concrétisé. Ou, vu sous un autre angle, la crainte d'un appauvrissement des relations interpersonnelles dans un monde numérique ne s'est pas vérifiée.

### Nous nous déplaçons toujours plus efficacement

Mobilité physique et mobilité virtuelle ne sont pas forcément antinomiques. Les possibilités offertes par les technologies de communication modernes peuvent remplacer le déplacement physique. Lorsque des hommes d'affaires participent à une téléconférence, cela remplace une réunion et le trajet pour s'y rendre. Le télétravail ou la téléformation permettent d'éviter des trajets vers un lieu de travail ou de formation tandis que les achats, paiements bancaires ou actes administratifs effectués via des plates-formes de vente et de services dispensent de se rendre dans les établissements correspondants.

Mais la mobilité virtuelle et la mobilité physique peuvent être complémentaires, les télécommunications renforçant en effet l'efficacité de la mobilité physique. L'une des utilisations les plus courantes du téléphone mobile réside par exemple dans la planification ou le report de rendez-vous. Il semble ainsi presque impossible d'organiser aujourd'hui une réunion sans échanger régulièrement par téléphone mobile à propos du lieu et de l'horaire. Mais même des solutions complexes de télécommunication peuvent être vues sous l'angle de la complémentarité. Il est par exemple inconcevable de se passer de tels outils pour la gestion du trafic aérien ou ferroviaire. Les systèmes de transport dits

intelligents, qui peuvent fournir aux usagers des informations sur le trafic en temps réel, contribuent en outre à l'optimisation des déplacements.

### «M. Watson, venez, je veux vous voir»

Enfin, la mobilité virtuelle peut amplifier la mobilité physique. La possibilité d'utiliser un téléphone mobile ou un ordinateur portable lors de déplacements et donc d'être productif durant le trajet réduit tout d'abord l'intérêt d'une limitation de la mobilité physique. Les pendulaires préfèrent souvent un trajet plus long par les transports en commun à un trajet plus court (mais moins productif) en voiture.

Mais les perspectives offertes par la communication moderne aiguisent avant tout l'appétit de mouvement. Un coup de téléphone ou un e-mail peut déboucher sur un voyage, un appel à manifester lancé sur Internet peut mobiliser des foules entières dans la rue. Sur Internet, on fait la connaissance de gens qu'on aimerait parfois rencontrer en personne.

La masse croissante d'informations virtuellement accessibles sur des personnes, des partenaires commerciaux potentiels, des lieux et des pays incite à aller les voir, ce qui accroît les déplacements. De la même manière que la diffusion de cartes géographiques et de récits de voyages dans des contrées lointaines a suscité il y a des siècles un certain goût pour l'exploration, le monde virtuel facilement accessible invite aujourd'hui à découvrir le monde réel. Rétrospectivement, les prétendus premiers mots prononcés par Alexander Graham Bell en 1876 via son téléphone semblent montrer la voie. L'inventeur ordonna à son assistant: «M. Watson, venez, je veux vous voir.»

Les progrès techniques à venir vont certes générer de nouvelles possibilités pour remplacer la mobilité réelle par la mobilité virtuelle. L'effet d'amplification ne va cependant pas se dissiper, si bien que les déplacements vont continuer de croître. Notamment parce qu'une grande partie de la population mondiale n'a pas encore découvert les diverses opportunités de la mobilité.

Un des grands défis du futur consistera à maîtriser les flux croissants de mobilité physique. Le modèle traditionnel de développement urbain avec des places de travail au centre et des zones résidentielles dans l'agglomération menace de s'effondrer. A cela s'ajoutent la consommation énergétique croissante et la pollution. Les pistes sont nombreuses: gestion optimisée du trafic via des systèmes de transport futuristes, incitations économiques via un renchérissement ciblé, ou encore usage collectif. Nos espaces de vie nécessitent vraisemblablement aussi de nouveaux concepts urbains. Les possibilités offertes par la mobilité virtuelle y contribueront. Mais elles demeureront parallèlement une partie du problème. □

# Ma vie, ma voie, mon vélo

Pratique, facilement accessible et peu onéreux, il est écologique et constitue même, parfois, une base de subsistance économique : le vélo résout les problèmes de circulation dans le monde entier et satisfait les usagers.



**Système de location  
de vélos  
Hangzhou, Chine**

*Xu Di, 31 ans,  
analyste de données:*

«A Hangzhou, il y a une station de vélos presque tous les 300 mètres, une application indique leur disponibilité.

De nombreuses personnes n'ont plus de vélo, c'est plus pratique d'en louer un. Ma femme et moi, nous en prenons un lorsque nous rendons visite à mes parents, qui n'habitent pas loin.»





*Verena Streit, 62 ans, retraitée :*  
«Flyer a changé ma vie. Après mon départ à la retraite en 2011, une collègue m'a incitée à me mettre au vélo. J'ai alors fait l'acquisition de «Pinky», mon premier e-vélo de couleur pourpre. Depuis, j'en ai acheté un second avec une batterie plus puissante. Je roule pour le plaisir et je découvre la Suisse en vélo électrique.»



Raahgiri  
Gurgaon, Inde

Amit Bhatt, 38 ans, spécialiste en transports, co-organisateur du dimanche sans voiture « Raahgiri » : « L'Inde ne doit pas reproduire les erreurs des pays industrialisés occidentaux qui ont investi dans l'infrastructure automobile et qui s'enlisent dans la circulation. Nous avons besoin de concepts modernes et de plus de vélos. »





**Transport de marchandises  
Ruiru, Kenya**

*Laban Njoroge, 42 ans,  
agriculteur:*

«Je transporte de l'herbe pour mes trois vaches. J'ai une étable mais pas de terres, je vais donc faucher tous les jours chez un autre paysan. Ça me coûte un franc. Ensuite, je vais chercher de l'eau avec trois bidons sur le vélo. Mon collègue apporte du bois de chauffage au marché. Mon vélo a 20 ans, il a coûté 48 francs : je l'aime, il est très solide.»



*Laura Kastelein, 34 ans,  
mannequin:*

« Comme presque tous les Hollandais, je suis quasiment née sur un vélo, je pédale depuis l'âge de deux ans. Mon premier vélo était un tricycle Winther, le même modèle que celui de mon fils de trois ans, Dolf. Je viens d'acheter un «Bakfiets» pour transporter mes deux enfants. Nous aurions pu acheter une voiture mais les enfants adorent le cargo-bike. »



**Vélo pliable  
Londres, Royaume-Uni**

*Olaf Storbeck, 40 ans,  
journaliste financier:*

«A Londres, je ne quitte pas mon «Brompton». Il se plie en quinze secondes à la taille d'un porte-documents. J'emporte mon vélo partout : chez moi, au bureau, au pub.

Au supermarché, je le mets dans le caddie ; au théâtre, il va au vestiaire et en taxi dans le compartiment arrière.»





**Piste cyclable  
Buenos Aires, Argentine**

*Ignacio Aladro, 44 ans, greffier :*

« Buenos Aires attire les visiteurs mais elle énerve ses habitants. Il y a dix kilomètres et une ligne de métro directe entre mon logement et mon bureau à la Cour suprême. En Europe, ce trajet serait désagréable aux heures de pointe : ici, c'est l'enfer. Refusant d'être transporté comme du bétail, j'ai opté pour le seul moyen de transport qui me permet d'organiser mon emploi du temps d'une manière à peu près fiable. »







#### Système de location de vélos — Hangzhou, Chine

«Dans l'histoire, aucun moyen de transport ne s'est répandu aussi vite que le vélo en libre-service», déclare le spécialiste britannique de la circulation Peter Midgley: vers l'an 2000, on comptait une poignée de villes dans le monde équipées de systèmes de vélos en libre-service; aujourd'hui, on en trouve dans plus de 500 villes avec plus de 500 000 vélos.

Actuellement, l'Asie enregistre la plus forte croissance de ces systèmes de location. Rien qu'en Chine, on compte 79 villes avec des vélos en libre-service. A Hangzhou, par exemple: dans cette cité de six millions d'habitants près de Shanghai, le premier système informatisé du pays a été créé en 2008 et aujourd'hui, près de 70 000 vélos sont disponibles. Les 3000 stations sont réparties dans la ville et les vélos rouges sont intégrés dans les transports publics: une carte à puce permet d'accéder aux vélos et de payer pour tous les moyens de transport; une application indique l'emplacement des stations et la disponibilité des vélos.

Difficile de savoir si les vélos en libre-service sont liés à la satisfaction des habitants de Hangzhou (les Chinois les plus heureux, selon plusieurs enquêtes), mais l'objectif du gouvernement visant à refaire de la Chine «le Royaume du vélo» semble se concrétiser, du moins dans cette ville: après avoir chuté de 43% (2000) à 34% (2007), le pourcentage de cyclistes est remonté à 37% (2009) suite à l'introduction du libre-service.

- Les investissements initiaux à Hangzhou se sont élevés à 25 millions de francs.
- Le vélo peut être utilisé gratuitement la première heure puis le tarif augmente progressivement: l'heure suivante coûte 15 centimes, la troisième heure 30, etc.



#### E-bike — Zurich Altstetten, Suisse

En Suisse, un vélo vendu sur sept est un e-bike; près de 230 000 circulent déjà, et l'Office suisse de conseil pour deux-roues (OSCD) estime que dans dix ans, on en comptera 500 000. Avec l'augmentation des vélos électriques, le profil des clients a également changé.

Roland Fuchs, directeur de l'OSCD et porte-parole de vélo-suisse, déclare qu'au début des années 1990, les premiers acheteurs d'un vélo Flyer, pionnier de l'e-bike, étaient «des physiciens et autres passionnés de technique» ayant une conscience écologique. De 2002 à 2005, alors que près de 500 à 1 000 e-bike sont vendus chaque année, de nombreuses personnes âgées auraient également adhéré et à partir de 2006, tandis que les ventes annuelles de vélos électriques se sont multipliées par deux (aujourd'hui près de 50 000 par an), les jeunes femmes s'y intéressent aussi. Les arguments en faveur de l'e-bike sont les conditions topographiques et la nécessité de transporter des enfants dans une remorque, par exemple.

Jusqu'en 2010, les vélos électriques ne pouvaient rouler que jusqu'à 25 km/h, puis les modèles à 45 km/h sont apparus: l'e-bike est devenu un véhicule rapide et sport, qui bénéficie désormais d'une image attrayante, notamment auprès des hommes. Seuls les jeunes ne sont pas clients en raison du prix élevé.

- Dans les villes suisses, la principale concurrence vient des transports publics. Plus l'offre est importante, moins on observe de vélos électriques.

- Avec la forte croissance des e-bikes, le nombre d'accidents a augmenté. Le TCS propose des cours de sécurité routière. Mais pour les experts, les vélos électriques ne sont pas plus dangereux: les accidents sont simplement plus nombreux car ces vélos le sont aussi.



#### Raahgiri — Gurgaon, Inde

L'idée de bloquer un tronçon de route et de le mettre à la disposition de la population n'est pas récente: les premières initiatives remontent aux années 1960. Ce concept est devenu populaire en Colombie avec le Ciclovía Recreativo à Bogotá (1976) où, chaque dimanche, deux millions de personnes font du vélo, du yoga, du jogging ou des balades sur un tronçon de 120 kilomètres (!).

Ce type d'initiative peut avoir différents objectifs: inciter la population à bouger ou promouvoir le vélo en tant que moyen de transport. Il existe une variante en Suisse: en 1973, en pleine crise pétrolière, le dimanche sans voiture devait apprendre à la population à économiser l'essence. Des votations populaires visant à établir des dimanches sans voiture (1978 et 2003) ont été rejetées.

Le Raahgiri à Gurgaon n'existe que depuis novembre dernier. Ce dimanche sans voiture dans la ville-satellite de New Delhi (près d'un million d'habitants) se base sur l'exemple colombien mais avec une forte composante politique: les grandes villes indiennes sont submergées par le trafic. Le vélo pourrait résoudre certains problèmes de circulation, mais il est considéré comme le moyen de transport des pauvres. Les organisateurs du Raahgiri (Raah = chemin, Giri = rébellion) souhaitent changer cela. Les deux-roues doivent être perçus comme faisant partie d'une approche moderne de la circulation et encouragés par le gouvernement.

- Décès annuels sur les routes en Inde: 140 000.
- 33% des usagers à Gurgaon sont des piétons ou des cyclistes, mais moins de 23% des rues possèdent des trottoirs en état. Il n'y a aucune piste cyclable.
- Raahgiri: chaque dimanche, un tronçon de route de près de dix kilomètres est bloqué à Gurgaon et 15 000 à 20 000 personnes viennent s'y divertir. Cette initiative a obtenu plusieurs distinctions; d'autres Raahgiri existent à Mumbai et à Ludhiana.



#### Transport de marchandises — Ruiru, Kenya

Dans les pays situés au sud du Sahel, le vélo est plus qu'un moyen de transport ou qu'un appareil de fitness. C'est un facteur économique et une base de subsistance pour de nombreuses familles. La mobilité est une condition essentielle pour avoir un revenu régulier. Comme les voitures sont chères, les routes mauvaises et l'essence pas toujours disponible, le «Bodaboda» (vélo-taxi) est indispensable pour le transport des personnes et des marchandises. Les premiers Bodaboda sont apparus dans les années 1960 et 1970 et étaient souvent utilisés comme véhicules de contrebande

(*boda* est l'équivalent de l'anglais «border», frontière) entre le Kenya et l'Ouganda, puis les deux-roues se sont généralisés.

En zone rurale, le vélo est indispensable pour les paysans. Plus de la moitié des Kenyans vivent de l'agriculture, principalement sur de petites surfaces. Les paysans doivent ainsi parcourir la distance entre leur domicile et les terres, les semences doivent être transportées et la récolte doit être livrée aux commerçants.

Mais un vélo peut faire bien plus : permettre le contact avec le village voisin, l'accès aux écoles, aux centres de soins, à l'approvisionnement en eau et à d'autres éléments vitaux.

- Le vélo est le moyen de transport le plus important au Kenya, où près de 90% des routes ne sont pas goudronnées.
- Un chauffeur de Bodaboda parcourt environ 50 kilomètres par jour.



5

#### Cargo-bike — Hilversum, Hollande

En 1896, un citoyen sur dix possédait un vélo, et les fabricants indigènes construisaient un million de vélos par an, soit la moitié de la production mondiale. Il ne s'agit cependant pas de la Hollande, car à cette époque un autre pays était leader de la circulation à vélo : les Etats-Unis. Aux Pays-Bas, le vélo était encore un véhicule de luxe pour les riches.

En 1930, la donne change complètement : aux Etats-Unis, le nombre de vélos a chuté, un Américain sur six possède une voiture. C'est l'inverse aux Pays-Bas, où l'on compte un vélo pour 3,25 habitants. Les deux-roues sont devenus populaires grâce à des coûts de production plus bas et à des salaires plus élevés pour les ouvriers. En parallèle, le gouvernement néerlandais commence très tôt à encourager le vélo : en 1932, on compte déjà 1 400 kilomètres de pistes cyclables.

Comme dans de nombreux pays européens, la voiture connaît également son apogée en Hollande entre 1950 et 1975, et l'utilisation du vélo stagne. Mais les nombreux accidents mortels (plus de 3 000 décès en 1971, dont 450 enfants) font naître des mouvements tels que «Stop de Kindermoord», et la crise pétrolière accroît le besoin de transport sans essence.

Le «Bicycle Master Plan» global qui est élaboré en sept ans (à partir de 1990) et des investissements importants dans l'infrastructure cyclable ont façonné la Hollande d'aujourd'hui : l'un des principaux pays du vélo, où des familles entières circulent non pas en voiture, mais en Bakfiets (cargo-bike) construit aux Pays-Bas.

- Le vélo, principal moyen de transport (sélection de pays) : Hollande (31%), Allemagne (13%), Royaume-Uni (2%).
- Investissements par habitant dans l'infrastructure cyclable (sélection de pays, en euro) : Groningen: 26, Amsterdam: 25, Copenhague: 23, Londres: 11,5, Berlin: 2,4.
- Indice des embouteillages : sur 60 villes européennes, Amsterdam est à la 50<sup>e</sup> place avec seulement 19 % de bouchons. Comparatif: 1<sup>er</sup> Moscou (74%), 2<sup>e</sup> Istanbul (62%), 8<sup>e</sup> Paris (35%), 18<sup>e</sup> Berlin (27%), 57<sup>e</sup> Berne (16%).



#### Vélo pliable — Londres, Royaume-Uni

En 2030, selon l'ONU, cinq milliards de personnes dans le monde vivront en ville ; à New York, à Tokyo ou à Londres, l'espace est déjà restreint, les rues sont bondées.

Le vélo pliable est un concept de mobilité qui résout les problèmes de circulation spécifiques aux grandes villes. La société qui a inventé ce type de vélo dans les années 1970 connaît une résurrection. Le vélo du fabricant londonien Brompton, qui se plie à la taille d'un porte-documents, est aujourd'hui un objet culte. Il fait parler de lui : ses petites roues et son tube horizontal courbé permettent des trajets hybrides pour aller au travail (moitié vélo, moitié transports publics ou voiture) ; il est parfait pour les petits appartements. De plus, il évite les vols : on l'emporte au bureau, et au musée ou au théâtre, on le laisse au vestiaire.

Chaque année, Brompton produit manuellement près de 35 000 vélos, dont 80% sont destinés à l'exportation. Selon l'équipement, un vélo coûte 1 500 à plus de 2 500 francs. Avec 160 employés, Brompton Bicycle Ltd. est aussi l'une des plus grosses entreprises industrielles de Londres. En 1995, elle a été récompensée par le Queen's Award pour ses succès à l'exportation.

- Prochainement, Brompton doit lancer un vélo pliable électrique.
- Un système de location de Brompton est en projet ; un site de la taille d'un parking sur lequel se trouvent 40 vélos pliables a été créé.



#### Piste cyclable — Buenos Aires, Argentine

Buenos Aires est plate comme Amsterdam, a deux fois plus de soleil que Copenhague et sa température moyenne annuelle est supérieure de 14 degrés à celle de Hambourg. La métropole argentine serait donc une ville idéale pour le vélo si ses habitants ne le considéraient pas, au choix, comme un jouet, un instrument de torture ou un véhicule pour les pauvres.

Confronté à un trafic routier croissant, le maire conservateur, Mauricio Macri, a été contraint de chercher des solutions (abordables). Inspiré par l'Europe, il a commencé à aménager des pistes cyclables en 2009. Mais les chauffeurs de taxi, les conducteurs de bus et les coursiers à moto ont fait des cyclistes leurs ennemis naturels et transforment les pistes cyclables en zones d'attente, en arrêts ou en voies rapides.

Malgré tout, de plus en plus de citoyens délaisse les bus bondés et les rues embouteillées pour les larges pistes cyclables, séparées de la chaussée par un socle en béton, qui représentent au total 130 kilomètres.

- Chaque jour, on compte 150 000 trajets à vélo à Buenos Aires, cinq fois plus qu'avant la construction des pistes cyclables en 2009.
- Près de 2 % des déplacements urbains sont désormais effectués à vélo, l'objectif du gouvernement est de 5 %.

Récits et textes : Simon Brunner, Andreas Fink, David Schnapp



# « Je suis devenue économiste grâce à un satellite russe »

Laura Tyson, conseillère de Barack Obama et première doyenne de la London Business School, évoque la mondialisation, la croissance des inégalités et les quotas de femmes.

Par Daniel Ammann (texte) et Dan Cermak (photos)

*Professeur Tyson, l'humanité n'a jamais été aussi mobile ni aussi étroitement liée économiquement. Si vous deviez répondre en une phrase : est-ce là un bien ou un mal pour l'humanité ?*

En tant qu'économiste, je considère que l'étroite interdépendance de l'économie mondiale est positive.

#### *Pourquoi ?*

Les échanges transfrontaliers de marchandises, de services, de capitaux et de personnes sont très importants pour la croissance économique des pays, mais également du monde. Ils contribuent à la prospérité. C'est ce que prouve une récente étude du McKinsey Global Institute, à laquelle j'ai participé. Nous avons étudié

le développement de 195 pays au cours des vingt dernières années.\* Le résultat est clair : les pays ouverts à ces échanges en profitent. Les autres, par contre, reculent économiquement.

#### *En quoi la mondialisation est-elle utile ?*

L'économiste britannique David Ricardo a décrit l'utilité du commerce extérieur il y a 200 ans, et il s'est avéré qu'il avait raison : il s'agit de se spécialiser. La division du travail permet aux pays de se concentrer sur leurs spécialités, et notamment de fabriquer des marchandises à un prix plus bas que d'autres pays. Pour l'économie mondiale, cela entraîne une meilleure efficacité et de meilleures performances. La rareté des ressources gouverne le >

monde, et il convient d'utiliser celles-ci aussi efficacement que possible. Toutes les nations concernées en profitent. La spécialisation et l'efficacité constituent ainsi le premier avantage de la mondialisation. Le deuxième est la concurrence : plus le monde est mobile et interconnecté, et plus la concurrence entre les Etats et entre les entreprises est grande. Or, la concurrence favorise l'innovation.

*Selon vous, y a-t-il également des avantages politiques ?*

Absolument. L'accroissement des échanges et le commerce mondial nous aident à mieux comprendre le reste du monde, et notamment nos différences. C'est un point essentiel pour les relations géopolitiques et la stabilité internationale. De plus, la mondialisation nous permet de relever des défis mondiaux, comme le changement climatique.

*Quels sont les inconvénients d'un monde mobile et interconnecté ?*

L'interconnexion et la mondialisation engendrent des mutations structurelles parfois néfastes pour certaines nations, entreprises et populations. Laissez-moi vous donner un exemple. J'ai évoqué tout à l'heure la spécialisation : imaginons que vous soyez agriculteur dans une petite commune ou que vous fabriquiez un produit pour les habitants d'une petite ville. Soudain, un fournisseur extérieur fabrique le même produit, mieux et pour moins cher. Cette situation présente un aspect positif, car elle favorise l'efficacité économique. Mais pour vous, les conséquences sont évidemment négatives, et vous pouvez même y perdre votre gagne-pain. Autre exemple : le commerce américano-chinois, qui profite aux Américains. Il a permis à nos entreprises de vendre leurs produits à la Chine, mais parallèlement, une partie de notre production est délocalisée à l'étranger, où la main-d'œuvre est moins chère. Ainsi, des emplois, voire des entreprises entières, partent ou disparaissent des Etats-Unis.

*Il y a des gagnants et des perdants.*

Au bout du compte, les pays et l'économie mondiale y gagnent. Mais la question est



«Le commerce mondial nous aide.» (Photo: Apple Store à Hong Kong).

de savoir comment ces gains sont répartis. On pourrait imaginer un monde dans lequel les gagnants indemniseraient les perdants. Il y aurait suffisamment de richesse pour cela.

*Vous parlez au conditionnel.*

Malheureusement, je n'imagine pas les Etats s'engager dans cette voie. En tant que société, nous n'avons pas encore réussi à soutenir suffisamment les perdants de la mondialisation.

*Comment faire ?*

Les pays scandinaves, en particulier le Danemark, suivent une politique de «flexisécurité», qui associe une grande flexibilité sur le marché du travail à une politique d'emplois active et une bonne protection sociale.

*Un exemple concret ?*

Admettons que vous ayez une formation ou des capacités particulières, et que tout se passe bien dans votre travail. Soudain, la concurrence internationale exerce une pression sur votre emploi, et vous êtes licencié. Dans cette situation, vous devez être flexible, sans craindre de perdre la protection sociale de votre famille. Vous devez peut-être vous reconvertir ou déménager afin de trouver un nouvel emploi. Les pays scandinaves veillent à ce que les personnes confrontées à ces situations difficiles reçoivent des indemnités suffisantes afin de subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. Plus généralement, les chan-

gements de structure doivent être effectués de manière socialement responsable.

*Comment l'échange de marchandises et de personnes a-t-il évolué ces vingt dernières années ?*

L'étude du McKinsey Global Institute indique une augmentation de l'échange de marchandises. Au sein de cette catégorie, nous avons par ailleurs observé récemment une multiplication des échanges de produits technologiques. Auparavant, c'étaient surtout les marchandises à forte intensité de main-d'œuvre, comme les vêtements ou les produits agricoles, qui faisaient l'objet d'échanges transfrontaliers. Cela reflète l'évolution de l'économie mondiale. Quant aux flux de personnes, étonnamment, ils ont très peu évolué. Si les populations voyagent aujourd'hui davantage, moins de 3 % de la population

---

**Laura Tyson**, 67 ans, est l'une des économistes américaines les plus réputées. A partir de 1993, elle dirige le Conseil économique du président Bill Clinton et contribue à l'élaboration de sa politique commerciale et économique. En 2002, elle devient la première doyenne de la London Business School. Aujourd'hui, elle est professeur à Berkeley à l'Université de Californie, membre du Conseil consultatif pour le redressement économique de Barak Obama, membre du conseil d'administration de Morgan Stanley, de AT & T et de Eastman Kodak, ainsi que conseillère pour le Credit Suisse Research Institute.

mondiale s'installent dans un autre pays que leur pays de naissance.

#### *Pourquoi si peu ?*

Tout d'abord parce que les pays ont des lois en matière d'immigration, qui ne permettent pas de travailler et de vivre ailleurs facilement. Il existe également des barrières linguistiques, culturelles et sociales. Et pour les individus, émigrer constitue un risque difficile à évaluer.

Ces barrières et ces risques font que notre monde est beaucoup plus interconnecté du point de vue des échanges de marchandises et de capitaux que de main-d'œuvre. A tel point qu'on préfère délocaliser le travail plutôt que les travailleurs.

#### *Vous êtes prudente vis-à-vis de la mobilité des capitaux. Pourquoi ?*

Je n'ai rien contre les capitaux investis à long terme. Les capitaux spéculatifs à court terme peuvent par contre représenter un grand danger, surtout pour les pays émergents et en développement. Les capitaux à court terme peuvent être retirés très rapidement, notamment si les situations politiques ou économiques changent, détériorant ainsi brusquement la situation d'un pays, et engendrant une crise et une récession graves. C'est ce que nous avons observé de manière répétée, par exemple

lors de la crise de la dette en Amérique latine dans les années 1980, et en Asie à la fin des années 1990. Ce phénomène a conduit des économistes et des politiques à exiger des contrôles plus stricts sur les flux de capitaux à court terme. Les pays émergents et en développement ont effectivement besoin d'un capital « patient », investi à long terme et capable de financer le développement.

## **« Les classes moyennes et les populations les plus vulnérables ont été durement touchées. »**

*Au sein des pays industrialisés occidentaux, de plus en plus de gens sont sceptiques vis-à-vis de la mondialisation, et perçoivent plus ses risques que ses avantages. De nombreux pays durcissent leurs lois sur l'immigration, et les mesures protectionnistes prospèrent. Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné ?*

La crise de 2008 et la lenteur de la reprise. Pour l'opinion publique, les coûts de la crise ne sont pas répartis de manière égale. Les classes moyennes et les populations

les plus vulnérables ont été durement touchées. La récession a entraîné des pertes d'emplois, une détérioration des conditions de vie et une baisse des salaires. On croit manifestement que les élites s'en sont mieux sorties, c'est-à-dire les personnes qui ont causé la crise et qui se trouvent au sommet des entreprises : l'élite de la mondialisation, pour ainsi dire.

#### *L'appel au protectionnisme s'est amplifié.*

Le protectionnisme est une réaction logique : on veut se protéger des influences extérieures, et on rejette la faute sur d'autres que soi. Pendant les périodes économiques normales, il est déjà assez difficile de convaincre les plus fortunés d'aider les plus démunis.

#### *Sans le dire vraiment, nous avons déjà beaucoup évoqué un thème d'actualité : les inégalités économiques.*

Oui, c'est ce dont il s'agit.

#### *En quoi les inégalités sont-elles un problème ?*

Il est important de dire que les inégalités économiques engendrent un accroissement des tensions, car elles sont une tendance de longue date.

#### *Vous aviez donné l'alerte il y a longtemps.*

J'ai relu récemment un mémo que j'avais écrit en 2000 pour Al Gore, lorsqu'il était candidat à la présidentielle. J'y évoquais les cinq plus grands problèmes de l'économie américaine : l'un d'entre eux était justement l'accroissement des inégalités économiques.

#### *En quoi sont-elles donc un problème ?*

Le pour-cent des plus riches reçoit une très grande part de l'ensemble des revenus, et en tire profit du point de vue économique. Les revenus de la classe moyenne, au contraire, stagnent, ou progressent très lentement. Si tous les salaires augmentaient, au risque de saper la croissance économique, les inégalités seraient moins perçues comme un problème.

#### *C'est-à-dire ?*

La classe moyenne est le plus grand groupe de consommateurs. Or, la



« Bon travail ! » : Laura Tyson et Bill Clinton en 1999 à Washington.

consommation constitue une grande partie de la demande globale. Lorsque les revenus de ce groupe stagnent, la consommation stagne aussi et la croissance ralentit. Des études montrent par ailleurs qu'une plus grande égalité favorise la croissance économique. Cette égalité peut équilibrer les cycles conjoncturels, car la classe moyenne continue de consommer et de soutenir la croissance. Le plus grand problème des inégalités réside dans la perte de nombreux talents potentiels. C'est ainsi que s'érade l'égalité des chances, et cela heurte notre conception de justice et d'équité.

#### *Pourriez-vous nous expliquer ?*

Nous perdons beaucoup de talents, qui, au sein des familles les plus vulnérables, n'ont plus la possibilité financière de développer leurs capacités, pour eux-mêmes, leur famille et la société dans son ensemble. Une part croissante de la population reste prisonnière de sa situation et a moins accès aux possibilités de formation. A cet égard, nous avons tiré des conclusions très inquiétantes : les inégalités économiques croissantes favorisent une mobilité sociale réduite entre les générations. En d'autres termes : les inégalités empêchent les personnes d'emprunter l'ascenseur social.

#### *De nombreuses générations ont pensé qu'en travaillant dur, elles pouvaient faire mieux que leurs parents.*

Oui, et nous disions : quand on veut, on peut. L'échelle est là, il te suffit d'y grimper. Mais maintenant, nous retirons les échelons. C'est ainsi que nous nous privons nous-mêmes de nos talents.

#### *Comment réduire les inégalités économiques et garantir ainsi la mobilité sociale, c'est-à-dire les possibilités d'ascension ?*

Le marché engendre des inégalités de salaires. Certaines compétences sont mieux rémunérées que d'autres, favorisant les inégalités économiques. Que faire ? A court terme, la politique peut corriger le marché grâce aux impôts. Cela permet de taxer progressivement les revenus et de redistribuer les recettes. On pourrait imaginer un impôt négatif sur le revenu, une idée de Milton Friedman : ceux dont

les revenus sont inférieurs à un seuil défini ne paient pas d'impôts, mais reçoivent de l'argent de l'Etat afin de leur assurer un minimum vital. L'imposition serait une solution. Par ailleurs, la politique peut également accorder davantage de subventions pour soutenir les familles, pour l'assurance-maladie, les allocations familiales et de formation, les retraites et d'autres éléments similaires. Les Etats-providence européens en font bien plus que les Etats-Unis sur ce point.

#### *Un argument va à l'encontre de cette approche : les hausses d'impôt font fuir les bons contribuables, qui financent l'Etat social.*

La plupart des pays européens financent leurs prestations sociales non pas à l'aide d'impôts directs, mais avec la TVA. Cet impôt non progressif est très efficace pour réduire les inégalités, et permet de financer des programmes d'aide sociale éprouvés, à action progressive.

## « Certaines compétences sont mieux rémunérées. »

#### *En 2002, vous êtes devenue la première doyenne de la London Business School. Notre impression selon laquelle l'égalité économique femmes-hommes stagne est-elle donc erronée ?*

Tout dépend du secteur. Concernant l'éducation supérieure aux Etats-Unis, je ne suis pas d'accord avec vous. Il existe beaucoup de femmes à la tête d'universités, parfois très renommées, à l'instar d'Harvard, qui a une présidente. Dans ce domaine, les femmes ont fortement progressé, ainsi que dans celui des sciences économiques. Le fossé entre les niveaux d'éducation a été comblé dans la plupart des pays, et dans de nombreux cursus universitaires, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à obtenir leur diplôme.

#### *Et dans le secteur privé ?*

Concernant les salaires et la représentation des femmes à des postes de direction, les entreprises américaines ont peu évolué

dans les années 2000. De nombreux pays européens ont au contraire appliqué des mesures très offensives avec des quotas de femmes dans les conseils d'administration et à la direction. Le plus grand écart entre les sexes à l'échelle mondiale reste en politique. Le nombre de femmes présidentes ou ministres est très faible.

*Ily a deux ans, Christine Lagarde, la directrice du FMI, a déclaré au « Financial Times » : « Lorsque j'étais plus jeune, j'étais contre les quotas de femmes. Je pensais alors que nous devions nous faire accepter grâce à nos compétences. Mais plus le temps passe et plus je comprends que cela dure trop longtemps. Aujourd'hui, je suis pour les quotas, en entreprise et en politique. » Qu'en pensez-vous ?*

Je suis d'accord avec Christine Lagarde : les progrès sont trop lents. Je suis plus âgée qu'elle et n'ai jamais pensé aux quotas. Mais il est clair que je n'aurais pas aimé être recrutée selon un quota.

#### *Pourquoi ?*

Parce que tout le monde aurait su que j'ai été choisie grâce à un quota. Aurais-je alors été traitée de la même manière par mes collègues ? C'est pour moi le point qui me laisse sceptique vis-à-vis des quotas. Je ne doute pas que l'on puisse trouver suffisamment de femmes qualifiées pour les remplir, mais on part alors du principe que ces femmes occupent leur poste grâce aux quotas et non à leurs compétences. C'est l'inconvénient de ce système.

#### *Etre une femme vous a-t-il posé problème, professionnellement ?*

Je crois plutôt que j'ai pu profiter des mouvements féminins et de la notoriété croissante de l'égalité femmes-hommes. A l'époque, les institutions académiques qui m'intéressaient s'efforçaient activement de recruter davantage de femmes. Le Massachusetts Institute of Technology (MIT) à Cambridge a été très heureux que je participe à leur doctorat économique. J'étais la première étudiante du MIT à venir d'une université entièrement féminine. Le fait d'être une femme était également très important pour Bill Clinton lorsqu'il m'a nommée présidente du Council of Econo-



«Je n'aurais pas aimé être recrutée grâce à un quota» : Laura Tyson à Zurich.

mic Advisors (Conseil des conseillers économiques, ndlr). Il n'y avait pas de quota formel, mais le fait d'être une femme a constitué un avantage.

#### *Comment vos collègues masculins ont-ils réagi ?*

(Rires) De nombreux collègues étaient exaspérés. Certains ont eu la stupidité d'exprimer ouvertement leur colère et d'affirmer que je n'étais pas aussi qualifiée qu'eux. Evidemment, j'ai profité du fait d'être une femme. Mais j'ai fait du bon travail, non pas parce que j'étais une femme, mais grâce à mon expertise sur les thèmes économiques.

*Si Hillary Clinton voulait devenir présidente et vous demandait : «Quels sont les*

*meilleurs instruments pour permettre au plus grand nombre de gravir l'échelle sociale ?»*

Laissez-moi vous répondre en évoquant mon expérience personnelle, qui est de bout en bout une histoire que les formations soutenues par l'Etat ont rendu possible. Mon père était fils d'immigrants italiens, qui vivaient dans un quartier pauvre du New Jersey. Ses chances de gravir l'échelle sociale étaient très faibles. Il a servi dans l'armée américaine pendant la Seconde Guerre mondiale. Après la guerre, il a pu profiter de la G.I. Bill. Cette loi aidait financièrement les soldats de retour au pays et leur permettait de suivre une formation ou des études à l'université. Mon père a pris des cours du soir et a ensuite réussi sa carrière.

J'ai moi-même profité de la National Defense Education Act, qui a financé mes études supérieures.

#### *De quoi s'agit-il ?*

Cette loi a permis d'augmenter massivement le montant du budget américain pour l'enseignement supérieur et des bourses, notamment pour les familles modestes, afin de promouvoir les sciences et les technologies. Elle a été votée après que l'Union soviétique fut en 1957 le premier pays du monde, et donc avant les Etats-Unis, à envoyer un satellite en orbite autour de la Terre : le fameux Spoutnik.

#### *Vous avez profité de la crise du Spoutnik !*

En effet, je suis devenue économiste grâce à un satellite russe (rires). Pour revenir à votre question sur les instruments, je suis convaincue que l'éducation peut faire la différence. Un pays doit faire en sorte que ses citoyens aient les mêmes chances d'éducation, indépendamment du statut socioéconomique des parents. □

\* McKinsey Global Institute, «Global flows in a Digital Age: How trade, finance, people, and data connect the world economy», avril 2014

# Le voyage d'une boîte

Une boîte en acier révolutionne le commerce : en vingt ans, le container a presque multiplié par neuf le volume du commerce bilatéral dans l'hémisphère Nord.

Par Tim Sprissler

Apparus en 1956, les containers (ou conteneurs) ont révolutionné le commerce. Ils transportent de nombreuses marchandises, et nous serions aujourd'hui incapables de nous en passer.

Pour faire simple, ce qui est révolutionnaire, c'est de n'avoir qu'un container à charger et à décharger des camions, trains et bateaux au lieu de transporter de nombreuses caisses, bouteilles ou sacs. En ne manipulant plus les marchandises elles-mêmes, on gagne du temps et de l'argent. Avec la suppression des droits de douane et d'autres évolutions, l'arrivée des containers a marqué le commerce international et la division mondiale du travail depuis les années 1960. Selon les estimations, les containers auraient à eux seuls multiplié le volume des échanges commerciaux par neuf en vingt ans dans l'hémisphère Nord.

## Une idée folle

La fin des expéditions à la pièce a nettement augmenté la productivité des dockers, permettant ainsi aux ports britanniques d'expédier trente tonnes de marchandises par heure, quinze fois plus qu'auparavant. Le chargement direct du transport routier et ferroviaire au bateau a résolu l'un des principaux inconvénients du commerce international, qui représentait près de 50% des frais de transport en 1960. Des bateaux plus imposants et disposant de capacités plus importantes sont apparus alors qu'ils n'auraient auparavant fait qu'encombrer davantage les ports déjà surchargés. La répartition mondiale de la chaîne de création de valeur s'est simplifiée : des producteurs spécialisés produisent des marchandises en grande quantité afin de réduire les coûts fixes.

L'arrivée des containers a également changé le financement. Le temps improductif a été réduit, notamment pour les produits semi-finis, ainsi que le capital immobilisé, ces produits arrivant plus rapidement à leur lieu de transformation. Les frais d'assurance ont également baissé, les marchandises étant mieux protégées contre les pertes et les vols dans les containers. Enfin, le nombre de parties prenantes au transport et de contrats a été diminué. Le processus est devenu plus simple et plus fiable. Aux Etats-Unis, les containers sont

million de dollars américains et le container lui-même 3 500 de dollars. Dans les dix années qui suivirent, seuls les Etats-Unis et l'Australie utilisèrent des containers, et uniquement pour le transport national.

## Au commencement il y avait l'US Army

Les containers ont été utilisés pour la première fois à l'échelle internationale en 1966 entre la côte Est des Etats-Unis et l'Europe. Avec la normalisation des containers à 2,6 mètres de haut, 2,4 mètres de large et 6,1 mètres de long l'année suivante, la simplicité de transbordement était devenue réalité. Des entreprises de leasing ont également vu le jour pour les containers normalisés, contribuant à réduire les coûts fixes des entreprises de fret. Jusqu'au milieu des années 1970, plus de quarante pays ont construit des infrastructures portuaires pour les containers, notamment les Pays-Bas et le Royaume-Uni (1966), mais aussi la Suisse, la France, l'Allemagne, l'Italie et le Japon, deux ans plus tard. Pourtant, peu de marchandises étaient effectivement transportées par containers.

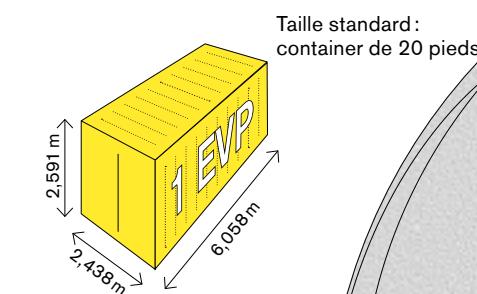
C'est, dans un premier temps, l'armée américaine qui a contribué à répandre l'utilisation des containers en les utilisant pour transporter ses cargaisons durant la guerre du Vietnam et la Guerre froide. L'arrivée d'offres pour des parties de containers a également favorisé leur utilisation, permettant aux petites entreprises d'y recourir, même si elles n'avaient pas de quoi remplir un container entier. Ainsi, entre 1984 et 2008, près des deux tiers des marchandises « containerisables » étaient effectivement transportées dans des containers. Si, en termes de poids, seulement 15% du commerce maritime est effectué par >

## Le fret pour la guerre du Vietnam se faisait souvent par container.

aussi une réponse à la hausse des coûts salariaux et aux grèves, encouragées par de puissants syndicats.

Si l'introduction des containers semble aujourd'hui logique et presque triviale, l'idée paraissait plutôt folle à l'époque, car les adaptations requises sont très coûteuses. Lorsque le transporteur américain Malcom McLean a utilisé des containers pour la première fois entre Port Newark et Houston, il a utilisé un tanker de la Seconde Guerre mondiale transformé et l'infrastructure existante du port pour charger et décharger ses 58 containers. L'utilisation massive et l'exploitation de tous les avantages de ce système étaient très coûteuses. Le pied cube de volume de chargement des porte-conteneurs coûtait presque quatre fois plus cher que pour des bateaux classiques. Une grue à containers coûtait 1,75

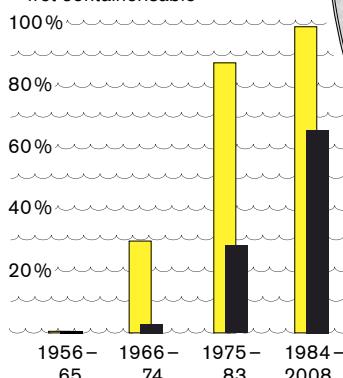
## Le système des containers



### Accès mondial

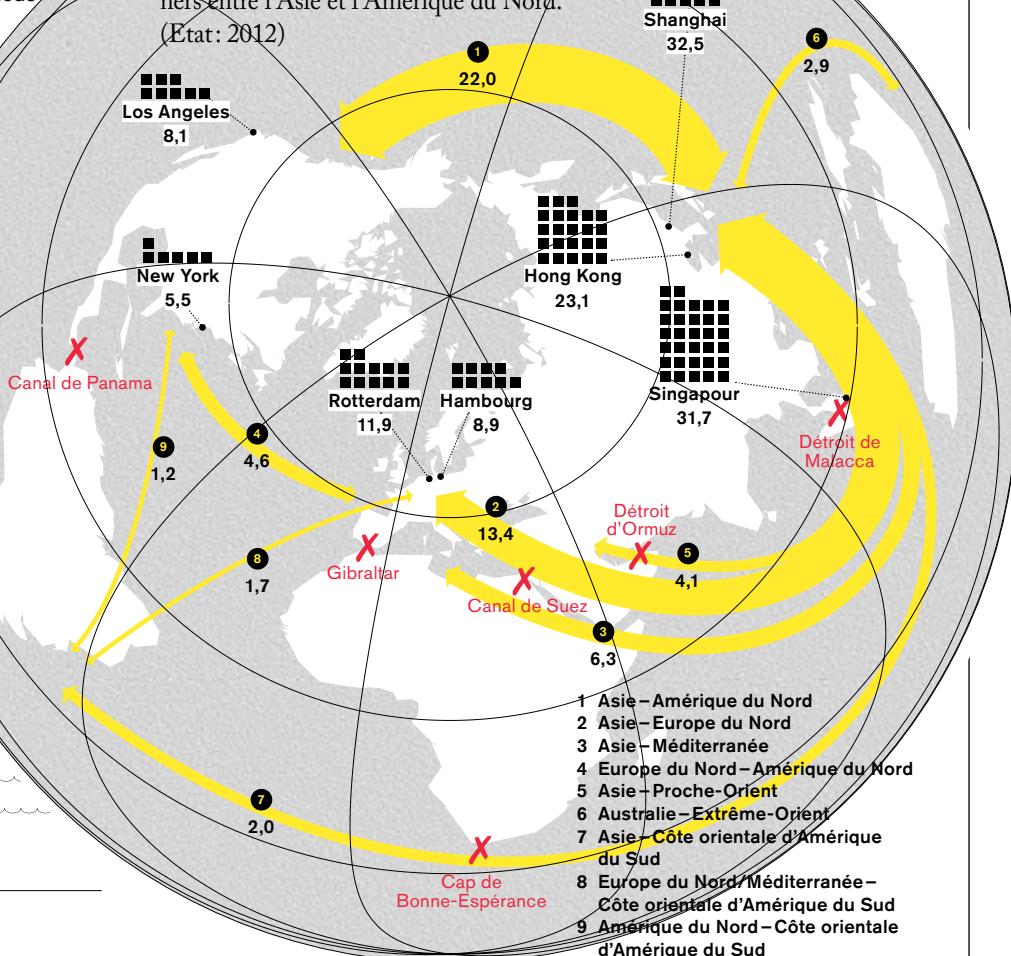
En 2008, seuls trois pays ayant accès à la mer n'avaient pas de port à container.

- Part des pays avec un port à container
- Part des containers dans le fret containerisable



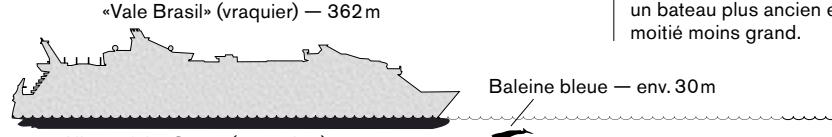
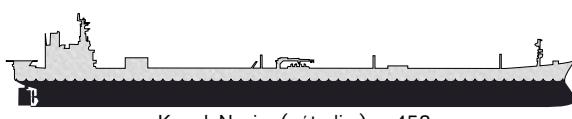
### Flux de biens et transbordements (en mio. EVP, «équivalent vingt pieds»)

Plus de 50% du commerce maritime en valeur se fait par container. 22 mio. de containers entre l'Asie et l'Amérique du Nord.  
(Etat : 2012)



### Taille des cargos

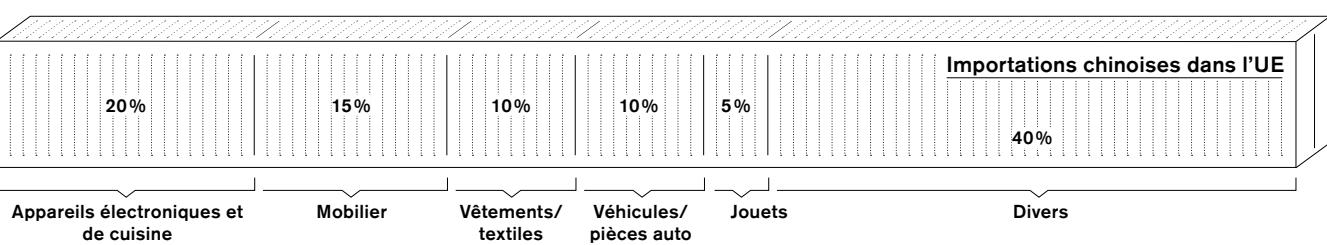
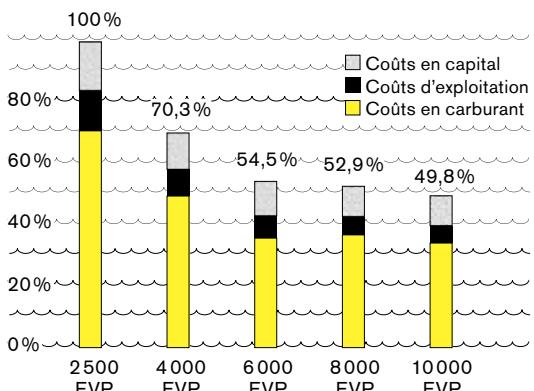
Les plus gros cargos par catégorie.



Les cargos modernes requièrent moins de personnel : treize membres d'équipage suffisent à manœuvrer un cargo de 11 000 containers et plus, contre vingt-trois pour un bateau plus ancien et moitié moins grand.

### Gros cargos, coûts moindres

A 10 000 containers par cargo, un container coûte deux fois moins cher qu'à 2500 par cargo.



containers, cela représente plus de 50% en valeur. En effet, les appareils électroniques, transportés par containers, ont par exemple plus de valeur que des céréales, de l'huile ou d'autres matières premières, qui ne le sont pas, à poids équivalent. En 2008, seuls trois pays disposant d'un accès aux voies de transport maritime n'étaient pas équipés d'infrastructures pour containers.

L'Asie est devenue le centre du commerce par containers depuis le début du millénaire. Près de 22 millions de containers standard ont transité entre l'Asie et l'Amérique du Nord, ce qui en fait la première route commerciale du monde, suivie par la liaison entre l'Asie et l'Europe du Nord (13 millions). Neuf des dix plus grands ports sont en Asie, dont sept en Chine. Croissance économique fulgurante, intégration commerciale et répartition géographique des sites de production des multinationales expliquent à eux trois qu'un tiers du commerce mondial par container ait eu lieu en Asie en 2013. Les trois principales compagnies maritimes restent cependant européennes: la française CMA CGM, la Mediterranean Shipping Company (MSC) siège à Genève et la danoise Maersk Line.

### Les prix baissent

Les transbordements mondiaux par container ont augmenté en moyenne de plus de 10% par an entre 1990 et 2008, mais la crise économique et financière n'a pas épargné cette branche, qui a connu la première baisse de son histoire en 2009, avec un repli de 9%. Le secteur est, depuis, confronté à une surcapacité et à des baisses de prix: le transport d'un container standard du sud de la Chine vers l'Europe du Nord coûtait 4000 dollars en mai 2008, mais le prix avait baissé de moitié fin 2008 et il a continué de chuter jusqu'à atteindre 400 dollars mi-2013, à peine le tiers du prix couvrant les frais. Les spécialistes s'attendent à ce que la capacité continue à croître plus rapidement que la demande à court terme. De nombreux porte-conteneurs commandés avant la crise n'ont en effet été mis à l'eau qu'après 2008, les temps de production étant longs.

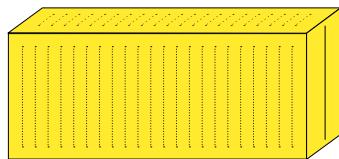
Paradoxalement, malgré les surcapacités, on voit aujourd'hui naviguer les plus

gros bateaux jamais construits, qui peuvent transporter plus de 18 000 containers standard. Le but est de réduire les coûts, grâce aux trois E: économies d'échelle (Economies of scale), performance énergétique (Energy efficiency) et performance environnementale (Environmentally improved). Transporter un container sur un bateau qui peut en accueillir 10 000 revient environ deux fois moins cher que sur un bateau qui en transporte 2500.

Le ralentissement des transports permet également de réduire les frais de carburant sans endommager les moteurs des bateaux modernes. Cela compense nettement la hausse des coûts liée au rallongement de la durée du voyage et améliore la ponctualité, puisque les cargos avancent à

quantités, certaines liaisons et offres deviendraient rentables, contribuant ainsi de nouveau à l'intégration commerciale. L'effet sur les prix reste inconnu. Dans un premier temps, les partenaires pourraient baisser leurs prix du fait de leur gain en efficacité, mais aussi afin de l'emporter sur leurs concurrents plus faibles. Mais ils pourraient également adapter davantage leur offre coordonnée aux différentes voies, mettant ainsi fin à la chute des prix provoquée par les surcapacités. Il est cependant impossible de savoir aujourd'hui si ces changements remporteront le même succès que l'introduction des containers.

Le prochain bouleversement majeur est sans doute imminent, mais son issue reste incertaine. Il ne faut cependant pas oublier que le succès du container standard n'était pas prévisible non plus, et cela ne l'a pas empêché de révolutionner le commerce mondial. □



### Le ralentissement des transports permet de réduire les frais de carburant.

vitesse constante malgré les tempêtes, tout en améliorant encore la performance environnementale (notamment par rapport au fret aérien). Par ailleurs, treize membres d'équipage suffisent à manœuvrer un cargo moderne, contre vingt-trois pour un bateau plus ancien et moitié moins grand. Les bateaux anciens sont donc de moins en moins utilisés.

La concurrence s'accroît donc, surtout sur les principaux axes. Les trois prestataires européens leaders prévoient de s'allier pour partager leurs cargos, mais les régulateurs n'ont pas encore donné leur accord. De leur côté, les petits concurrents négocient également une alliance.

### Un nouveau bouleversement

Le nombre de voies et de services proposés aux clients pourrait ensuite augmenter. Avec la hausse et la consolidation des

**Tim Sprissler** travaille au département Fundamental Macroeconomic Research du Credit Suisse.

**Sources:** Daniel Bernhofen, Zouheir El-Sahli et Richard Kneller (2013), « Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade », Working Paper 2013:4, Lund University. Gisela Rua (2012), « Fixed Costs, Network Effects, and the International Diffusion of Containerization. » Board of Governors of the Federal Reserve System.



# Détente au Panoramic Alpine SPA !

## Les Bains d'Ovronnaz, source de plaisir

Profitez de cette « offre découverte »  
pour une parfaite remise en forme.

Se laisser aller au cocooning attentionné dans les mains de thérapeutes experts, profiter des vertus et des bienfaits des eaux thermales tout en jouissant d'une vue et d'un ensoleillement très généreux, se relaxer dans un cadre alpin superbe, voici l'offre exceptionnelle des Bains d'Ovronnaz.

Des appartements modernes dans nos Résidences Hôtelières \*\*\*, trois bassins thermaux intérieur et extérieur, le tout nouveau « Panoramic Alpine Spa » de 1'000 m<sup>2</sup>, avec saunas, hammam, bain vapeur, jacuzzi et salles de repos, ainsi qu'un fitness flambant neuf.

### Santé et beauté

Un magnifique espace wellness et un institut de beauté complètent cette vaste offre de bien-être, constituée de plus de 12 massages de relaxation et de détente, comme le lomi-lomi ou le massage aux pierres chaudes, d'une dizaine de traitements avec l'eau, ainsi que d'une vingtaine de soins esthétiques pour le corps et le visage.

### Nouveau: soins ENATAE

Nous vous invitons à découvrir notre nouvelle gamme de soin de beauté, en voyageant à travers nos 5 Rituels ENATAE. Laissez-vous emporter par leurs senteurs exotiques et leurs textures riches et onctueuses. Vous découvrirez dans chacun d'entre eux des pratiques ancestrales qui vous permettront une évasion totale vers 5 continents de votre choix; L'Afrique, le Japon, l'Océanie, L'Amérique Latine et l'Europe.



★★★+  
RÉSIDENCE HÔTELIÈRE

### Hébergement et prix

(base 2 personnes/nord)

studio ou 2 pièces dès CHF 1'027.– p.p.

Périodes: 29.06.14 – 19.12.14

pas de supplément single (au nord) en avant  
et hors saison



### Offre découverte

Cette offre comprend:

- 6 nuits (sans service hôtelier)
- 6 petits déjeuners buffet
- accès illimité aux bains thermaux
- accès illimité au SPA et aux salles de repos
- accès illimité au nouveau fitness
- 6 séances d'aquagym
- 5 séances de fitball
- 6 séances de « Bol d'Air Jacquier »
- peignoirs et sandales de bains en prêt

Le plus: accès illimité au  
**PANORAMIC ALPINE SPA**  
et au fitness

Programme avec 7 soins wellness:

- 1 massage manuel aux huiles essentielles, 50 min.
- 1 balnéothérapie aux plantes médicinales, 30 min.
- 1 nettoyage du visage, 60 min.
- 1 soin du corps ENATAE, 60 min.
- 1 enveloppement d'algues, 45 min
- 2 fangos, 30 min.

Profitez de nos  
conditions exclusives!

1 semaine dès  
au lieu de CHF 1'669.-

**CHF 1'027.–**

### RÉSERVATIONS

Les Bains d'Ovronnaz | 1911 Ovronnaz/VS | 027 305 11 00 | [reservation@thermalp.ch](mailto:reservation@thermalp.ch)

**www.thermalp.ch**

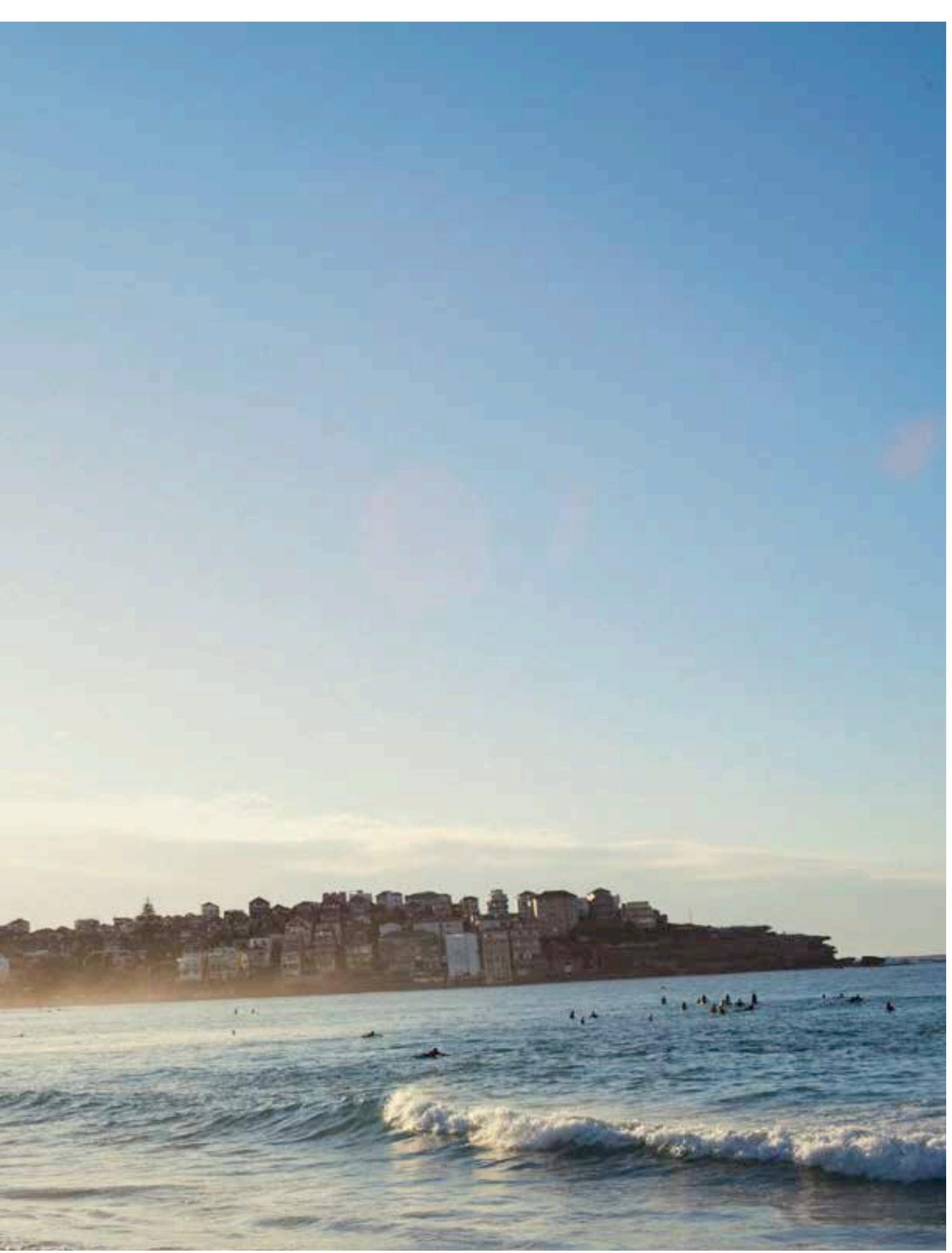
# Quand on veut, on peut

Dans aucun autre pays, la richesse n'est aussi équitablement répartie qu'en Australie, ni la mobilité sociale aussi grande.

La raison ? Le « Fair Go » australien : l'ascension sociale n'est plus un rêve mais une réalité.

Par Julica Jungehülsing (texte) et Tim Georgeson (photos)

Tous différents mais  
à chacun sa chance  
(photo : mythique  
Bondi Beach à Sydney).



**L**e pays est plus ensoleillé mais aussi plus riche et plus juste: avec une fortune moyenne de 402 600 dollars US, l'Australie se range, après la Suisse, à la deuxième place des pays les plus riches. La richesse australienne est aussi mieux répartie: 219 500 dollars constituent le niveau médian, c'est-à-dire le point central entre les plus riches et les plus pauvres, le plus élevé du monde (seulement 45 000 dollars aux Etats-Unis). L'Australie enregistre une croissance continue depuis 22 ans selon les chiffres de la Promotion économique australienne.

La mobilité sociale y est plus grande que dans de nombreux autres pays de l'OCDE grâce à l'accès universel aux soins du système public Medicare, à un solide filet social, à un salaire minimum élevé (16,37 dollars l'heure ou 600 dollars par semaine) et à l'interdiction de toute discrimination raciale. Mais surtout, on y favorise la formation. Le secret australien: le «Fair Go». En d'autres termes: quand on veut s'élever, l'opportunité nous en est offerte, car ceux qui se donnent du mal sont aidés. «Le «Fair Go» ne sous-entend pas que nous sommes tous pareils, explique le professeur Peter Shergold, chancelier de l'Université occidentale de Sydney (UWS), mais que tout le monde a sa chance.»

### Le multiculturalisme au quotidien

Dès le matin, des jeunes aux parents originaires de Corée, d'Inde, de Chine ou d'Afrique affluent sur le campus de l'UWS aux côtés de leurs camarades anglo-saxons. Beaucoup viennent de milieux simples, de familles nombreuses, de régions rurales ou sont des enfants d'ouvriers et forment la première génération qui va à l'université. «Près d'un quart de nos étudiants australiens sont issus de familles à bas revenus, un tiers ne parlent pas anglais à la maison. Ils sont souvent les premiers de leur famille à avoir un niveau scolaire élevé.» Le professeur Shergold en est fier, l'université et l'Etat unissent leurs efforts pour faciliter les choses.

«Fast Forward» est un programme qui apporte une aide pratique aux jeunes dès leur neuvième année d'école. Lors de



1



2

1 — Ceux qui sont encouragés réussiront mieux: Université de Sydney.

2 — Serveur, couturier, vendeur: Pol McCann s'est débrouillé et est aujourd'hui maître de conférences à l'Australian College of Applied Psychology.

3 — L'emblème de la ville: l'Opéra de Sydney de Jørn Utzon.



3

journées d'information, ceux-ci rencontrent des professeurs ou des conseillers qui les aident à surmonter le stress des examens. Les tuteurs se rendent dans 53 écoles de l'ouest de Sydney en plein essor pour donner des ateliers et des conférences. 80% des élèves qu'ils encouragent dès le début réussiraient mieux

«Mon Dieu,  
l'Etat me paie pour  
penser!»

que les autres, selon Peter Shergold. Le savoir serait aussi la clé de la mobilité sociale : «Un diplôme ouvre plus de portes. Offrir une bonne formation est un principe clé du «Fair Go».»

#### «Une étape après l'autre»

Apprendre a aussi été important pour Pol McCann. «Sans le soutien désintéressé d'autres personnes, je ne serais pas ici aujourd'hui», déclare ce maître de conférences de l'Australian College of Applied Psychology. Pol McCann, 49 ans, est le benjamin de huit enfants. Il a grandi dans

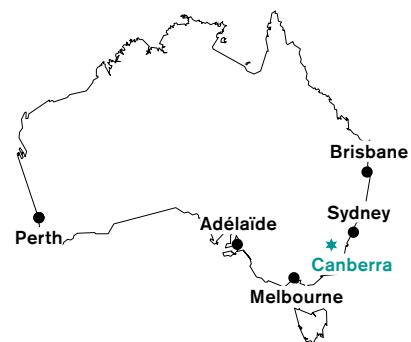
la ville néo-zélandaise de Dunedin. Son père a dû abandonner l'école à 14 ans pour entrer à l'usine. Pol a lui-même interrompu sa terminale, travaillé comme serveur, couturier et vendeur, déménagé à Sydney et appris le métier de coiffeur.

A Melbourne, il aimait son emploi de conducteur de tramway : «Mais j'ai fini par me dire : veux-tu passer ta vie à transporter des gens vers des lieux où ils font des choses plus intéressantes que toi?» A 25 ans, il achève sa douzième année scolaire, crée son entreprise et s'occupe de jeunes en difficulté en tant qu'assistant social. Au début, c'étaient des jobs à temps partiel, mais il était si compétent qu'on lui proposait toujours de meilleurs postes pour lesquels il lui fallait des diplômes. «Exactement la motivation dont j'avais besoin», déclare Pol. Il maîtrisa si bien l'«Introduction à la psychologie» qu'il fut accepté à l'Université de Sydney et continua de travailler en parallèle.

«Mon chef au centre pour jeunes organisa le tableau de service selon mes cours : les entretiens étaient le lundi, car le vendredi, j'étais à l'université.» Pour Pol, l'implication personnelle et le soutien caractérisent le «Fair Go» australien. >

#### Australie

Le nom de l'Australie vient de «terra australis», terre du Sud en latin. Sa superficie est de 8 millions de km<sup>2</sup>, presque autant que l'Europe (10 millions de km<sup>2</sup>). Toutes les grandes villes se trouvent à proximité des côtes, la plupart au sud-est du pays.



**Habitants :** 23,2 millions

**Fortune moyenne:** 402 600 USD

**Taux de chômage:** 5,6%

**Secteurs les plus importants:** (part du PIB) services financiers (9,7%), industrie (8,2%), bâtiment (7,8%), construction (7,3%)

**Croissance du PIB:** depuis 1960, le PIB a augmenté en moyenne de 3,5% (2,5% depuis 2007). Aucune récession depuis 22 ans.

Source : Credit Suisse Global Wealth Report, OCDE, Bureau australien des statistiques



1

1 — De réfugiée à entrepreneur à succès : Nahji Chu sur son bateau.

2 — Carrière dans le premier monde : prospectus misschu avec la photo d'identité de son visa de 1975.

3 — Un chiffre d'affaires de 25 millions d'AUD\* par an : première filiale misschu à Sydney.



2

Pol obtint son diplôme de sociologie et de psychologie, mention très bien, et reçut à 36 ans une bourse de doctorat à Armidale (800 km au nord de Sydney) : « Une tutrice m'a immédiatement proposé un bureau avec une bibliothèque, des collègues et un secrétariat. » Le soutien et la motivation dont il bénéficia grâce à ses efforts furent plus importants encore que l'aide financière : « Parfois, je m'asseyais au milieu de mes livres et je me disais : <Mon Dieu, l'Etat me paie pour penser!> »

#### « Le meilleur crédit de la vie »

Avec son premier salaire, il remboursa les 16 000 dollars de frais de scolarité. Depuis, ses revenus ont plus que triplé, il possède deux logements, aime voyager et vit bien. « Bien sûr, ce serait bien que les études soient gratuites. D'un autre côté, on étudie peut-être de manière plus engagée lorsqu'on doit payer ses cours », admet le professeur Shergold. Les Austra-

liens ne paient pas ces frais à l'avance, ils bénéficient d'un prêt « Fee Help », qu'ils ne remboursent que lorsqu'ils gagnent 50 000 dollars par an. « Pour beaucoup, il s'agit du meilleur crédit de leur vie », conclut-il.

Il y a notamment mobilité sociale lorsque le statut des parents influence peu celui de leurs enfants, ce facteur étant moindre en Australie : 12 % des enfants issus du cinquième de la population le plus pauvre arrivent à se hisser dans le cinquième le plus riche. 41 % des enfants dont les parents n'ont pas de diplôme de l'enseignement secondaire obtiennent un diplôme universitaire ou équivalent (voir encadré à droite). L'Australie devance ainsi tous les autres pays de l'OCDE (Suisse : 17 %, Allemagne : 10 %, Etats-Unis : 14 %).

#### Les Australiens sont heureux

Une forte égalité des chances est positive à plusieurs égards – selon l'indice « Vivre

mieux» de l'OCDE, l'Australie est parmi les trois pays les plus heureux du monde – mais elle est aussi bonne pour l'économie. Les économistes estiment que la mobilité sociale et la croissance s'influencent positivement: en l'absence d'opportunités, le talent potentiel des enfants issus de familles pauvres est perdu. Le faible taux de chômage (5,6%, moyenne OCDE: 7,9%) plaide en faveur de davantage d'équité.

«Même si le fossé se creuse entre riches et pauvres, les pauvres australiens sont mieux lotis», résume Benjamin Herscovitch, auteur de l'étude «A Fair Go – Fact or Fiction?» (l'égalité des chances: réalité ou fiction?). Comparé à la moyenne mondiale, huit fois plus d'Australiens possèdent plus de 100 000 dollars. Mais pour le politologue, le pourcentage élevé de ceux qui réussissent avec peu au départ est significatif. «Nous ne pénalisons pas

les défavorisés. L'implication et le travail sont déterminants, pas l'origine», précise-t-il.

Nahji Chu, 44 ans, en est un exemple fascinant. Assise derrière son bureau, elle examine un carnet au format passeport: «Voyage culinaire au Vietnam avec Miss Chu», son dernier projet. Arrivée à Sydney en 1978 en tant que réfugiée, la fondatrice de la plus célèbre chaîne de fast-foods asiatiques en Australie réalise aujourd'hui un chiffre d'affaires de 25 millions de dollars par an.

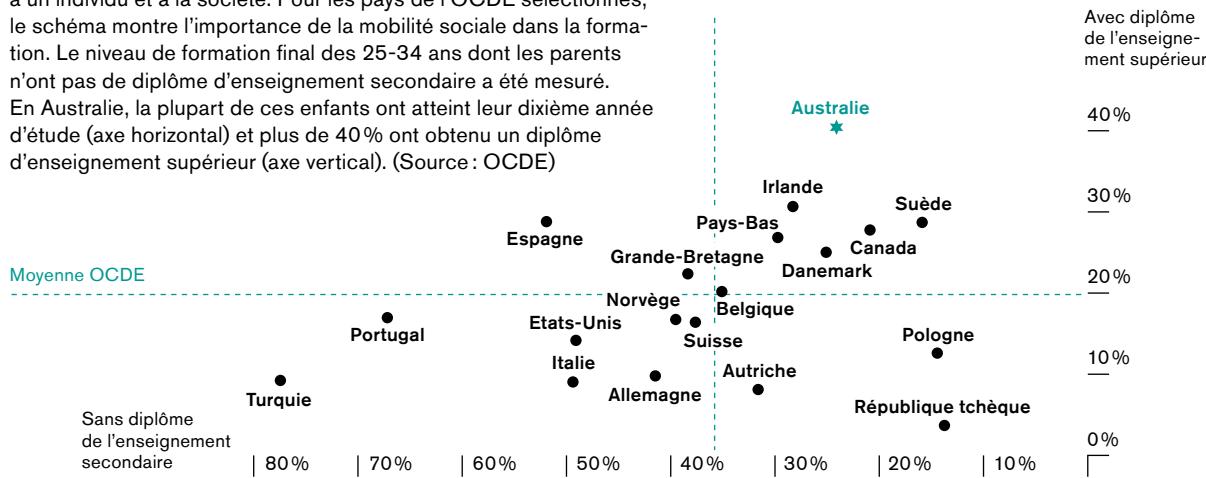
Elle n'a pas oublié son passé: des agrandissements de son visa ornent les murs des restaurants «misschu», lien entre l'enfant des camps affamée et sa réussite en Australie. «Aujourd'hui, les réfugiés sont renvoyés par bateau ou emmenés en Papouasie-Nouvelle-Guinée. S'ils étaient traités comme nous l'avons été, beaucoup auraient le même succès», déclare Nahji, pour qui l'Australie des années 1970 était légèrement raciste, mais juste.

En 1975, la famille Chu dut fuir le Laos et passa trois ans dans un camp thaïlandais avant d'obtenir l'asile politique en Australie. «Nous sommes restés six mois au Villawood Hostel, maintenant un centre de détention. Les enfants pouvaient aller à l'école du quartier», se souvient-elle. >



## Un pays où la faible éducation des parents a peu d'importance

Un diplôme universitaire apporte de gros avantages économiques à un individu et à la société. Pour les pays de l'OCDE sélectionnés, le schéma montre l'importance de la mobilité sociale dans la formation. Le niveau de formation final des 25-34 ans dont les parents n'ont pas de diplôme d'enseignement secondaire a été mesuré. En Australie, la plupart de ces enfants ont atteint leur dixième année d'étude (axe horizontal) et plus de 40% ont obtenu un diplôme d'enseignement supérieur (axe vertical). (Source : OCDE)

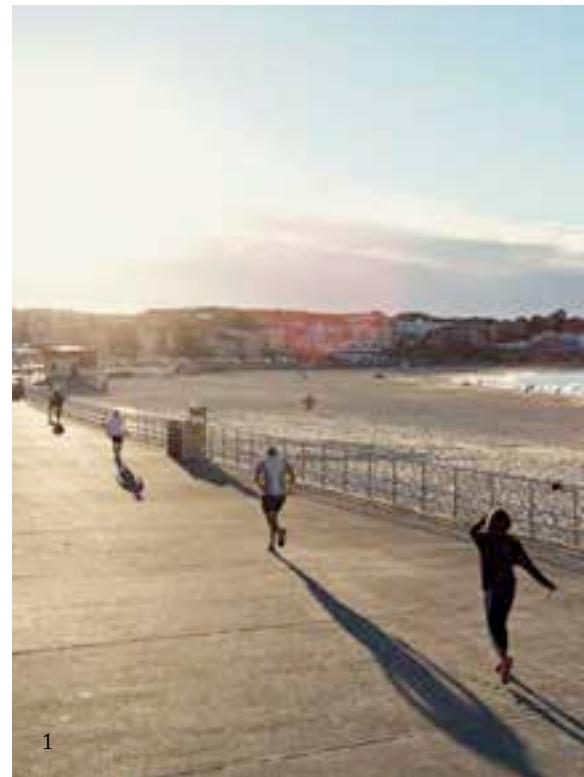




2

1 — 1,12 million d'Australiens sont millionnaires : une situation exceptionnelle sur la Bondi Beach.

2 — Le « Fair Go » est utile : Leah Fricke dans le quartier des affaires de Sydney ; son père était producteur de céréales, elle est conseillère en gestion professionnelle.



1

3 — L'ascension d'un pays : au milieu des années 1970, seuls 3 Australiens sur 100 avaient un diplôme universitaire, aujourd'hui ils sont presque 25 % (photo : le quartier d'affaires de Sydney).



3



### La reine de la feuille de riz

Des groupes sociaux et religieux aidèrent cette famille de huit personnes à s'en sortir. Les Chu travaillèrent un an dans un élevage de volailles: « Nous étions de la main-d'œuvre bon marché, mais il faut bien commencer quelque part et nous étions heureux d'avoir cette chance. » Ils déménagèrent à Melbourne, Nahji suivit des études secondaires et chercha sa voie: serveuse, journaliste, un semestre à l'université. Elle ouvrit quatre restaurants pour une chaîne de restauration rapide, sans profiter des bénéfices: « Alors j'en ai eu marre de la gastronomie. » A partir du centre d'appel d'une banque, elle put se hisser au service Investisseurs et obtint un diplôme de conseillère. « La bourse me fascinait, mais je n'étais pas assez forte pour devenir trader. »

Selon sa devise « tout ou rien », elle démissionna et se mit à son compte. « En 2007, je débutai dans ma cuisine avec des recettes et des idées plein la tête. Lorsque les premières pièces furent prêtes, j'apportai un plateau de rouleaux de printemps garnis à l'opéra. Quand le chef cuisinier apprit que je travaillais chez moi, il me dit : « Tu ferais mieux de garder ça pour toi... ». Il commanda 30 repas afin de les tester. Trois mois plus tard, elle avait 17 000 commandes.

Cette entreprise unipersonnelle est devenue une marque forte de 280 salariés: sept filiales « misschu » à Sydney et

Melbourne, une ouverte à Londres en 2013, huit autres restaurants prévus en Australie, à Hong Kong, à Dubaï et à Los Angeles. La « Rice Paper Queen » investit ses bénéfices dans l'art, l'humanitaire et de nouvelles idées. Elle travaille avec enthousiasme sept jours sur sept: « J'ai de la chance: mon travail, c'est d'être moi-même. Que demander de plus? J'ai une entreprise qui fait de l'argent, donne du travail, aide les défavorisés et fait croître l'Australie. »

### La plage des millionnaires

Sur la plage à la sortie de Sydney, Leah Fricke revient d'un cours avec de jeunes maîtres-nageurs. Le long de la célèbre Bondi Beach, les deux-pièces coûtent un million de dollars, un appartement de grand standing dans les vingt millions. A cet endroit exceptionnel entre sable et

### « J'ai de la chance: mon travail, c'est d'être moi-même. »

vagues, à seulement une demi-heure de la City, on trouverait quelque 1,76 million d'Australiens faisant partie du groupe de 1% des personnes les plus riches du monde. Cela correspond à 3,8% des très riches, bien que les 23 millions d'Australiens ne représentent que 0,4% de la population mondiale (source: Credit Suisse Wealth Report), conséquence du boom des matières premières qui a enrichi de nombreux propriétaires de mines, entrepreneurs du transport et investisseurs.

Leah Fricke, 44 ans, n'a pas des millions. Mais elle côtoie naturellement les hautes sphères de Sydney. Le contraste est énorme: enfant, son adresse était simplement « Leah, Corop, 3559 Victoria ». Dans ce village, à trois heures au nord de Melbourne, vivaient seulement quatre familles. Son père, producteur de céréales, enseignait également à l'école primaire. Chez les Fricke, le « Fair Go » fut capital. Lorsque Leah obtint une bourse d'étude privée, ses parents économisèrent pour pouvoir y envoyer ses deux sœurs. « Ils ne

m'auraient jamais envoyée seule dans une meilleure école », assure-t-elle.

Leah fut admise à la faculté de droit la plus prisée de Melbourne. Elle gagna l'argent nécessaire pour les livres, l'essence et les copies avec ses jobs de serveuse, mais chaussures étaient trouées et elle garda le même jean durant cinq ans. « Heureusement, je me fichais de la mode », dit-elle aujourd'hui. Après l'université, elle obtint un poste chez Allen, un des cabinets d'avocats les plus renommés de Melbourne.

### « Mon origine ne m'a jamais freinée »

« Peut-être que certains de mes camarades ont eu plus de facilité car leurs parents étaient diplômés ou venaient d'écoles plus connues. Mais mon origine ne m'a jamais freinée. De nombreux Australiens de ma génération sont allés plus loin que leurs parents », déclare Leah. Au milieu des années 1970, seuls trois Australiens sur 100 avaient une formation universitaire. Au début des années 1990, 8% et en 2011, près de 25%. Selon un objectif du gouvernement de 2009, 40% des jeunes Australiens doivent avoir un diplôme universitaire d'ici à 2025.

Du cabinet d'avocats, Leah Fricke passa à l'économie et se spécialisa dans les fusions et acquisitions. Elle travailla à Melbourne, en Chine et à Perth, se familiarisa avec l'industrie minière et la finance. En 1997, elle attira une entreprise dédiée à la technologie à Sydney et suivit un MBA. En 2012, elle quitta son poste de juriste bien rémunéré et se concentra sur la stratégie, la gestion du risque et la gestion d'entreprise. Elle trouve le travail de Non-Executive Director comparable au rôle de membre d'un conseil d'administration, créatif et passionnant. Leah travaille dans six entreprises différentes, trois de ses postes sont rémunérés, le reste est un plus pour son CV et son expérience.

### L'exemple de Garry Taulu

Bien sûr, venir d'une famille d'érudits ne gâche rien, mais cela apporte moins d'avantages en Australie. La probabilité d'avoir un diplôme pour les enfants de diplômés est seulement deux fois plus >



1

1 et 2 — «Tel un effet domino» : Garry Taulu (à dr.) est venu de Sulawesi avec sa mère et est aujourd’hui concepteur de logiciels.

3 — Beaucoup d’obstacles : le quartier de Saint-Clair dans l’ouest de Sydney n’est pas un lieu où naissent des carrières de rêve.



2

grande que pour ceux dont les parents n’ont fréquenté que l’école obligatoire. Pour les Américains, la probabilité est 3,3 fois plus grande, il est nettement plus dur de sortir du modèle familial.

« Tel un effet domino, les opportunités se sont succédé : aide à la jeunesse, école professionnelle et enfin université », raconte Garry Taulu, 26 ans. Ce dernier a rencontré beaucoup d’obstacles sur son chemin. Il grandit dans l’ouest de Sydney, dans un quartier plus connu pour le chômage de ses jeunes que pour les carrières de rêve. Sa jeune mère célibataire avait immigré de Sulawesi. Elle ne trouva pas de travail et souffrit de dépression. Les

programmes qui devaient l'aider firent plutôt avancer son fils. Adolescent, il était passionné d'informatique, mais en faire un métier semblait impossible. En terminale, il fit passer sa mère avant ses notes et n'obtint pas la moyenne pour l'université. Pendant un an, il apprit tout seul la guitare et l'informatique. « Pour m'occuper, car s'ennuyer c'est risqué en banlieue », dit Garry. Devenu bénéficiaire d'un programme de soutien aux jeunes, un cours de médias numériques lui fut proposé presque gratuitement à l'école professionnelle (TAFE). Il accepta de passer quatre heures par jour dans le train : « Je devais changer d'environnement. Voir à

quoi ressemblait le quartier riche de la ville m'a inspiré. » L'argent restait un problème : « Pour empiler des cartons, j'étais surqualifié, pour le reste je manquais d'expérience. » Il obtint un stage non rémunéré dans une chaîne musicale et fit du porte-à-porte comme vendeur de cartes de crédit. A 21 ans, il put postuler en tant qu'étudiant senior, là où des références et un entretien d'admission étaient plus déterminants que de bonnes notes. La mention « Reçu au Bachelor of Design Computing » fut pour lui « le meilleur moment de ma vie ».

Il se sentit bien à l'Université de Sydney, obtint des prix pour son travail

### Un pays où les revenus des parents ont peu d'importance

Le graphique montre à quel point les revenus d'un fils correspondent à ceux de son père. Plus la barre est courte, plus la mobilité sociale entre les générations est grande. (Source : OCDE/D'Addio)



et rencontra sa compagne. Pendant une présentation semestrielle, il fut remarqué par un développeur de logiciels. « Il m'a donné sa carte et m'a invité à passer le voir », dit Garry. Une heure plus tard, il avait un emploi qui lui plaît encore aujourd'hui. Ce jeune concepteur de logiciels gagne assez pour aider sa mère et ses grands-parents.

« Avoir une opportunité, même après des débuts difficiles, c'est très important », estime Garry. Il est sceptique face au plan d'austérité du nouveau budget du gouvernement : « Les jeunes de milieux défavorisés ont souvent besoin d'un peu plus d'aide. » Or, le gouvernement conservateur du premier ministre, Tony Abbott, souhaite réduire considérablement cette aide. Pour faire baisser le déficit budgétaire australien, le gouvernement prévoit un plan d'austérité global. Les indemnités chômage pour les jeunes vont être diminuées ainsi que les subventions publiques pour les universités. Des frais d'inscription plus élevés semblent inévitables. Le gouvernement défend son plan en promettant de renforcer le soutien apporté aux universités privées et aux écoles professionnelles, et d'instaurer ainsi plus de concurrence.

Comme beaucoup d'Australiens, Garry considère la « vertu originelle » en

danger si, à l'avenir, une bonne instruction devenait le privilège des riches. Le fait que, d'ici peu, chacun doive participer aux frais médicaux et que l'âge de la retraite passe de 65 à 70 ans est aussi considéré par beaucoup comme peu social. Le style plus radical du chef du gouvernement conservateur concernant la question de l'immigration (les réfugiés sont renvoyés par bateau en Indonésie ou emmenés en Papouasie-Nouvelle-Guinée) écorne l'image de l'Etat du « Fair Go ». Le gouvernement déclare qu'il est urgent de consolider le déficit budgétaire. Comparée à d'autres pays, l'Australie

« Voir à quoi ressemblait le quartier riche de la ville m'a inspiré. »

tralie a pourtant un problème de dette moindre. Sa dette nette de seulement 12% du PIB est bien inférieure à celles d'autres pays industrialisés.

### Cartes de crédit à la place de nourriture

A moins de 30 ans, Christina Hobbs se retrouva la plus jeune dirigeante d'une tout autre opération de sauvetage. Elle travaillait depuis près de trois ans au Népal pour le Programme alimentaire mondial des Nations Unies (PAM) lorsque le conflit en Syrie éclata. Elle fut promue, se rendit pour l'ONU en Turquie, où affluaient tous les jours des centaines de milliers de réfugiés. « C'était difficile. De nombreuses personnes déplacées dans les camps étaient des hommes d'affaires, des étudiants et des professeurs. Même les Syriens qui avaient travaillé pour l'ONU venaient me demander un emploi. Nous avons obtenu que les réfugiés reçoivent pour la première fois des cartes de crédit au lieu de nourriture, raconte-t-elle. Cela fit économiser de l'argent à l'ONU et aux gouvernements et donna quelque chose à faire aux personnes, qui devaient occuper leurs longues journées. Elles pouvaient s'approvisionner elles-mêmes. » Christina savait que son visage était inhabituellement jeune pour un centre de >



décision important. Mais son rythme ne faiblit jamais.

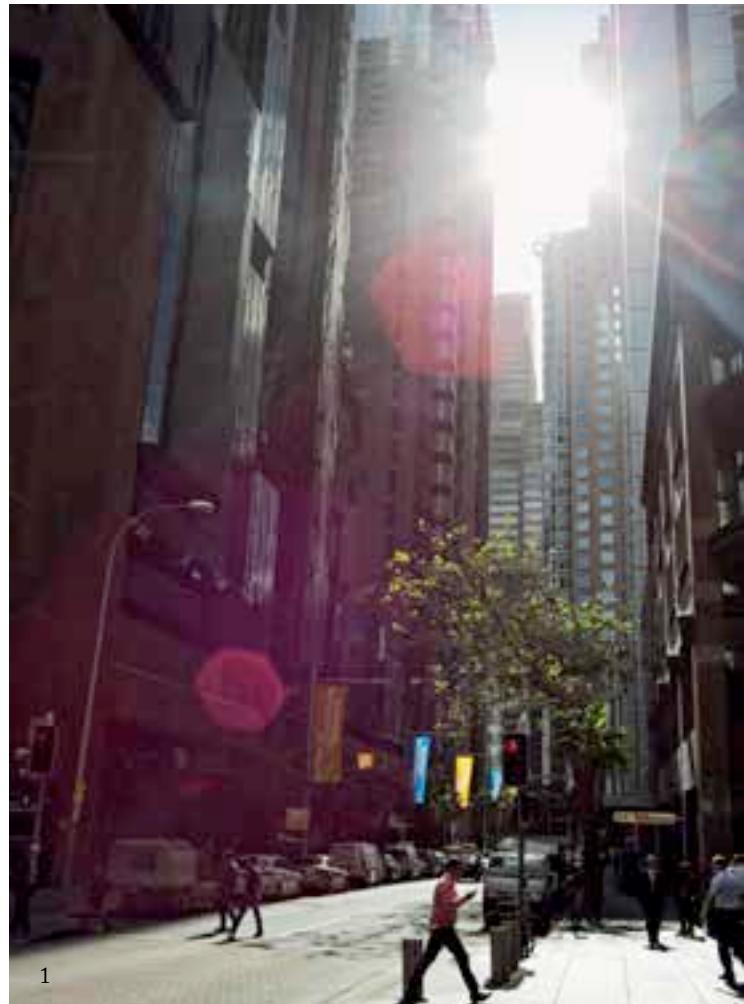
#### Etudiante en économie et prof de ski

Cadette de quatre enfants, elle grandit dans un milieu modeste à Canberra. Devant l'école, elle distribuait le « Canberra Chronicle » et vendait des « fish and chips » le soir. Pendant ses études d'économie et de psychologie à l'Australian National University, elle était aussi monitrice de ski et entraînait, le matin, cinq politiques au centre de fitness du parlement. « Je n'ai pas regretté que rien ne me soit offert. Ces jobs m'ont apporté, outre de l'argent, de l'assurance et de l'expérience. J'ai appris à mieux me connaître, déclare cette femme de 31 ans. Peut-être que je n'aurais pas développé une si forte éthique de travail sans ça. Quand on vient d'un milieu aisné, on a peut-être plus tendance à considérer beaucoup de choses comme acquises. »

Elle remboursa très vite son prêt étudiant de 10000 dollars et découvrit avec l'ONU que les choses étaient différentes ailleurs : « A Rome, j'ai rencontré de jeunes Américains qui venaient de Harvard ou d'autres universités privées onéreuses et qui avaient accumulé pendant leurs études 120000 dollars de dettes. Avec un poids si lourd sur les épaules, je n'aurais pas postulé pour une année de volontariat au PAM », affirme Christina Hobbs dont la première année au Népal fut financée par le programme du gouvernement australien « Youth Ambassadors for Development ». L'ONU lui proposa ensuite un emploi.

Même avant, durant son job bien rémunéré dans la société de conseil en entreprise Deloitte à Sydney, l'engagement de Christina était plus important que l'argent : elle fut élue par Deloitte « Jeune commerciale de l'année en Nouvelle-Galles du Sud », dirigea l'Unifem, un fonds des Nations Unies pour les jeunes femmes, et élabora des stratégies pour la campagne « Make poverty history ».

La passion de Christina pour les actions non rémunérées est typique : selon l'indice « Vivre mieux » de l'OCDE, les Australiens passent six minutes par jour en tant que bénévole, deux minutes de plus que la moyenne de l'OCDE. Chris-



1

tina considère toujours la société australienne comme égalitaire. « Traditionnellement, nous n'aimons pas les gens qui sont là sans effort. Bien sûr, de bons contacts ou une famille riche peuvent aider mais uniquement jusqu'à un certain point et moins qu'ailleurs. Pour nous, le « Fair Go » est plus important que le nom, le titre ou le code postal. » □



2

**Julica Jungehülsing**, journaliste indépendante, vit depuis 2001 à Sydney. Ses reportages sur l'Australie, la Nouvelle-Zélande et d'autres pays du Pacifique Sud sont publiés dans « Stern », « GEO Saison » et « Die Zeit ».

\*Monnaie : un dollar australien = environ 0,8 franc suisse.



1 — Le modèle de réussite australien: 22 ans de croissance (photo: centre de Sydney).

2 — Des témoins de l'histoire: statue du capitaine Arthur Phillip (1738-1814), fondateur du port de Sydney.

3 — De l'engagement pour un monde meilleur: Christina Hobbs a été « Commerciale de l'année », travaille pour l'ONU et est active dans la politique climatique.

Petite histoire  
des repères de  
navigation

# Comment mesurer le monde ?

Pierre angulaire de la communication moderne, les logiciels de navigation se révèlent à double tranchant, synonymes à la fois de confort et de surveillance permanente.

Par Steffan Heuer

Pour découvrir le système de calcul d'itinéraire de demain, il faut s'intéresser au prototype «Predictive User Experience» de Mercedes-Benz. Récemment dévoilée, cette application observe conducteur et passager et enregistre leurs faits et gestes dès que la voiture démarre. Le véhicule sait quel jour on est, le temps qu'il fait, s'il y a de la circulation et devine, selon l'heure, sa destination la plus probable. Le système de navigation propose alors le meilleur parcours à l'instant T, car il aura appris que lors de son trajet du vendredi après 17 h le conducteur passe par le supermarché, son bar favori, puis s'arrête à la maison.

Mais ce n'est pas tout. Les développeurs Daimler ont conçu pour les lunettes Google une application capable de prendre le relais sur les derniers mètres, le chemin s'affichant sur les verres dès que le conducteur quitte le véhicule. «Connaître mon point d'arrivée et mes habitudes de déplacement fait partie intégrante de la conduite», déclare Johann Jungwirth, chef du développement chez Daimler en Amérique du Nord.

Ces «infodivertissements» ne tarderont pas à faire partie de notre quotidien. La navigation contextuelle existe déjà en partie avec les smartphones. Ceux-ci connaissent le domicile et le lieu de travail de leur propriétaire et lancent même un avertissement inopiné si le trajet jusqu'au prochain rendez-vous s'éternise. Les services municipaux utilisent sans cesse la géolocalisation issue des systèmes de navigation et des téléphones portables pour évaluer la circulation

et orienter leurs prévisions, voire leurs investissements.

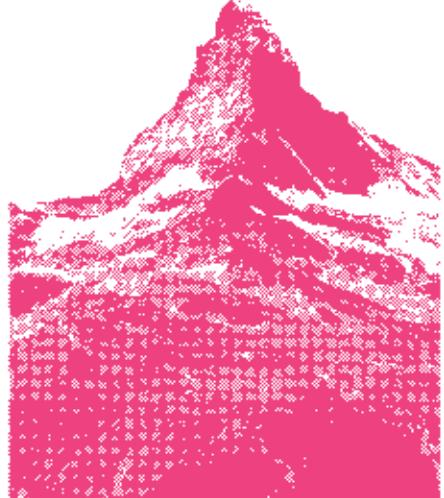
Jamais les développeurs des premiers systèmes de navigation n'auraient imaginé un tel positionnement permanent, ainsi que les fonctions dérivées destinées à alléger le travail de l'homme et de la machine. Pour en arriver aux données de position, plusieurs technologies ont dû être combinées, du GPS (repérage satellite) au smartphone.

## S'ouvrir à de nouveaux horizons

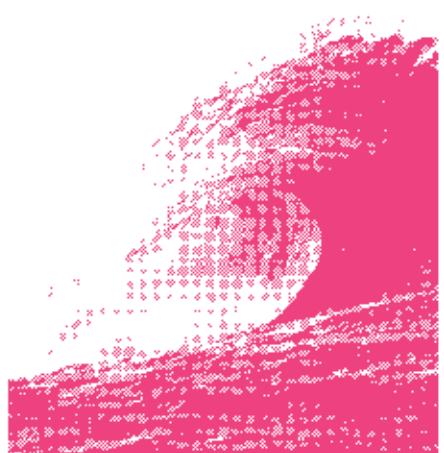
Le monde des logiciels de navigation est devenu méconnaissable. Malmenés par les géants de la technologie comme Google ou Apple, de grands fournisseurs (le néerlandais TomTom ou l'américain Navteq, rattaché à Nokia depuis 2007) sont parfois relégués au rang de vulgaires sous-traitants. En effet, les sociétés technologiques en Californie ont compris que l'offre de données cartographiques toujours plus complètes élargissait l'horizon des conducteurs comme des piétons.

Désormais gratuite, la navigation ne retient l'attention des utilisateurs qu'en cas de défaillance. Pourtant, ceux-ci paient bel et bien un prix en révélant leurs données de positionnement, que la publicité, la sécurité et les urbanistes veulent à tout prix exploiter.

Selon le dernier rapport sur la mobilité de l'équipementier de réseau Ericsson, on comptait fin mars 2014 quelque 6,8 milliards d'appareils mobiles dans le monde, lesquels synchronisent en permanence >



Les repères naturels, éléments observables du paysage (montagnes, rivières, végétation), ont de tout temps aidé l'homme à s'orienter.



Les courants aériens et maritimes sont, pour les initiés, la clé de l'orientation, et ce depuis le IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C.



Les phares et balises n'utilisent le gaz et l'électricité pour guider les marins que depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle.



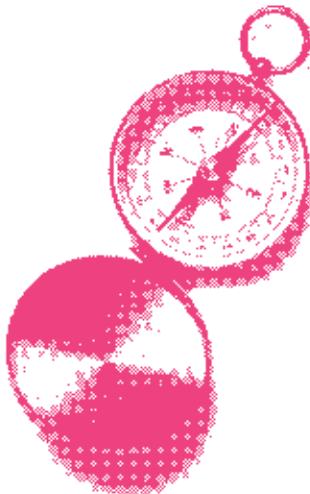
**Les constellations**, comme la Petite Ourse ou Orion, permettaient déjà aux Grecs anciens de s'orienter.



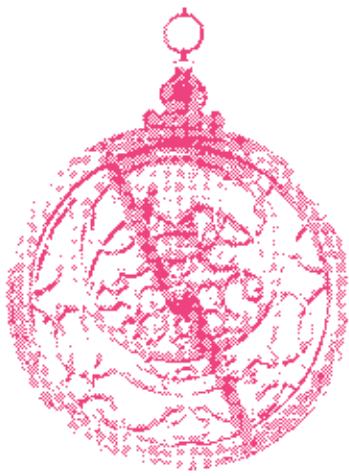
**Les cartes terrestres et maritimes**, souvent magnifiquement illustrées mais imprécises, sont utilisées depuis le VI<sup>e</sup> s. av. J.-C.



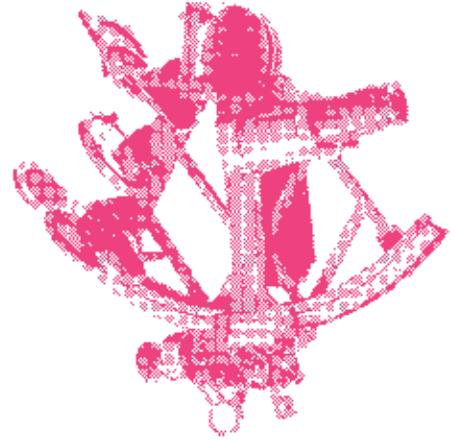
**Le fil à plomb** a permis aux Phéniciens et aux Carthaginois de déterminer la profondeur des mers dès le V<sup>e</sup> siècle av. J.-C.



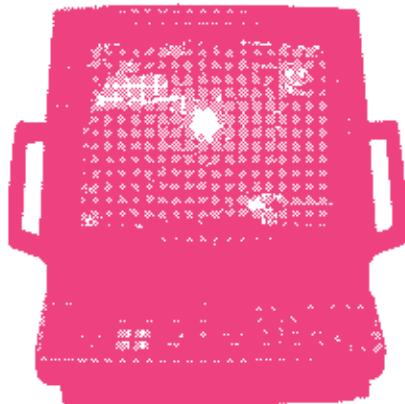
**La boussole**, outil de navigation aimanté, a été découverte au XI<sup>e</sup> siècle en Chine, avant de gagner l'Orient et le Proche-Orient.



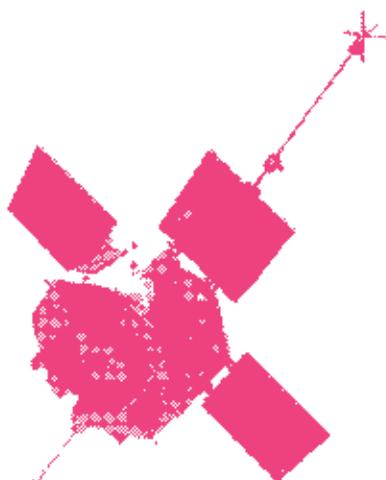
**L'astrolabe** est l'ancêtre de l'ordinateur astronomique. Sa première utilisation remonte au XIII<sup>e</sup> siècle.



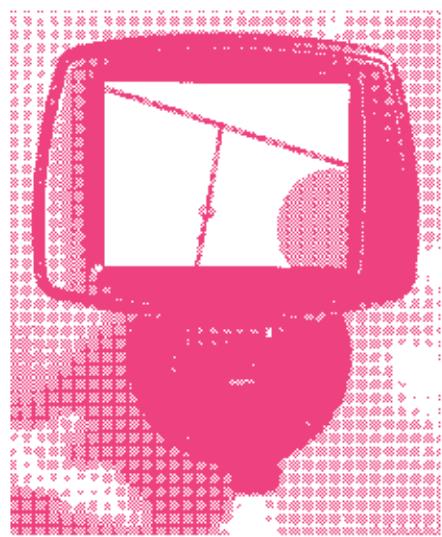
**Le sextant**, construit en 1700 par Isaac Newton, sert à déterminer les longitudes à partir du méridien de Greenwich.



**Le radar naval** a fait son apparition en 1937 sur un bateau de la marine américaine.



**Le GPS**, outil incontournable de la navigation présent dans des millions d'appareils depuis 1985, reste défaillant.



**Le système de navigation automobile**, dont le premier prototype a été présenté en 1985, est commercialisé en série depuis 1990.

leur position avec les émetteurs radio des réseaux via des puces GPS. Autant d'éléments qui forment un tableau des millions de déplacements, dont se sert notamment Google pour prévoir le trafic et la vitesse de circulation sur son système de cartographie.

### Plages et sentiers passés au crible

La navigation professionnelle repose sur deux piliers. Le premier consiste en une équipe d'experts parcourant les routes à bord de véhicules afin d'actualiser les données, car chaque chantier et chaque nom de rue doivent être inscrits. Pour Michael Halbherr, PDG de HERE, la nouvelle filiale de Nokia, un service de localisation viable doit réunir «les quatre 6» pour maintenir ses données à jour: six ans de travail, 6 000 collaborateurs, 6 milliards de dollars de capital initial et un apport annuel de 600 millions.

Mais, dans plusieurs pays, les véhicules de Google ne sont pas accueillis à bras ouverts, faute d'une distinction entre la cartographie utile et la photographie à grande échelle de maisons avec le recensement des réseaux sans fil. Parallèlement, la compagnie scanne plages et autres sentiers de montagne au moyen de caméras attachées à des sacs à dos.

Le second pilier est l'implication des utilisateurs. Nokia exploite par exemple leurs données de position pour établir des prévisions de trafic, tandis que Google a acquis en 2013 la firme israélienne Waze, à l'origine d'une application de «crowdsourcing». A l'image du personnage PacMan, les utilisateurs évoluent à travers des routes déjà tracées ou toutes nouvelles, dressant ainsi des cartes ultra-récentes avec la possibilité d'indiquer en temps réel des obstacles, des accidents ou des stations-service. Un modèle toutefois uniquement concluant dans les pays où le nombre d'utilisateurs connectés suffit à alimenter la base. Mi-2013, l'application comptait environ cinquante millions d'adeptes dans treize pays.

Les urbanistes reconnaissent l'utilité du flot ininterrompu de données émanant de centaines de millions d'utilisateurs. Carlo Ratti, responsable du SENSEable City Lab du MIT, le décrit comme le pouls d'une ville: «Nous produisons tous les deux jours autant de données que l'humanité

depuis l'aube des temps. La collecte, l'exploitation et la diffusion de ces renseignements rendent les villes plus conviviales». Il considère les portables comme le capteur, le fondement de cette communauté. «Le téléphone permet de valoriser notre environnement. Nous créons un système d'exploitation communal, les villes d'aujourd'hui n'étant rien de plus que de gigantesques ordinateurs à ciel ouvert».

Harold Goddijn, PDG de TomTom, partage cette vision: «Nous en savons beaucoup sur le réseau routier, souvent même davantage que les services publics.» Comme beaucoup d'autres, TomTom loue ses données anonymes à des tiers. «On peut ainsi mieux prévoir son trajet, repérer

### «Les villes d'aujourd'hui s'apparentent à de gigantesques ordinateurs à ciel ouvert.»

les ralentissements et évaluer l'intérêt d'une nouvelle rue», explique-t-il.

### Télé-espionnage

Mais là réside aussi le principal défaut des systèmes de navigation modernes: ils permettent, en théorie, d'épier chaque usager. Même si tous les fournisseurs, y compris les grands opérateurs de réseau mobile, certifient l'anonymat des données mises à la disposition des tiers, on peut toujours relier assez rapidement un itinéraire à un individu.

C'est ce que prouvent deux nouvelles études: Steven Bellovin, informaticien à l'Université de Columbia, révèle qu'une semaine de données de localisation suffit à identifier quelqu'un. En recoupant les trajets jusqu'au bureau, les demandes d'adresses de médecins, de commerces et de particuliers sur plusieurs jours, on obtient un aperçu insoupçonné de sa vie privée. Les chercheurs comparent ce phénomène à une forme de télé-espionnage.

Les autorités recourent d'ores et déjà aux données des téléphones mobiles pour identifier les véhicules suspects à la fron-

tière Est de l'UE. Tout usager dépassant les 130 km/h autorisés sur une certaine distance est fiché dans un système de recherche automatique, puis contrôlé.

Même en l'absence d'un point de départ et d'arrivée défini, les systèmes de navigation peuvent nous trahir. Des chercheurs de l'Université Rutgers (New Jersey) ont dressé ce constat en épuluchant les offres d'assureurs automobiles, qui établissent leurs polices à l'aide de dispositifs de pistage embarqués sur les voitures. A partir d'un simple point de départ, le calcul de la vitesse selon un codage temporel permet de deviner avec une quasi-certitude le trajet exact, les véhicules roulant à un rythme particulier selon qu'ils empruntent une ligne droite, tournent à gauche ou à droite. Une compagnie d'assurances pourrait ainsi cerner des profils sensibles sans GPS ni radiocommunication.

Avant même d'avoir réglé ces questions de protection des données et de la vie privée, les logiciels de navigation s'apprêtent déjà à relever de nouveaux défis: le marché de croissance concerne la navigation d'intérieur, qui calcule et suit au mètre près le cheminement des piétons dans les bâtiments, un sujet là encore source de tensions. Les utilisateurs désirant une assistance avant-gardiste pour trouver aisément leur chemin dans un terminal ou un centre commercial doivent accepter d'être surveillés pas à pas par des commerçants, des opérateurs de téléphonie mobile ou des firmes technologiques. La navigation gagne inlassablement en précision et en possibilités. Reste à savoir jusqu'où nous voulons réellement aller. □

**Steffan Heuer**, correspondant aux Etats-Unis pour le magazine économique allemand « brand eins », est aussi auteur.

# La première marche hors d'Afrique

Sept ans de reportage à pied, 34 000 kilomètres à parcourir sur trois continents, de l'Ethiopie à la Terre de Feu : un journaliste retrace le périple que nos ancêtres ont effectué en quittant l'Afrique il y a 60 000 ans.

Par Paul Salopek



«Je pars en voyage» : Paul Salopek (avec le chapeau) dans le désert d'Afar, dans le nord-est de l'Ethiopie.

Marcher, c'est tomber en avant. Chaque pas que nous faisons est une chute enrayée, un affaissement détourné, une catastrophe évitée. Marcher devient ainsi un acte de foi quotidien : un miracle en deux temps, une maîtrise et un lâcher-prise. Au cours des sept prochaines années, je trébucherai contre le monde.

Je pars en voyage. Je suis à la poursuite d'une idée, d'une histoire, peut-être même d'une chimère. Je pourchasse des fantômes. Depuis le berceau de l'humanité dans la vallée du grand rift en Afrique, je retrace à pied le chemin que nos ancêtres ont emprunté il y a 60 000 ans, pour partir à la découverte du monde. Ce voyage reste

à ce jour notre plus grande expédition. Car les Homo sapiens, qui ont été les premiers à s'aventurer hors du continent mère (ces pionniers n'étaient que quelques centaines), nous ont également légué ces propriétés que nous associons désormais à la condition humaine développée : un langage complexe, une pensée abstraite, un besoin de créer de l'art, un talent pour le progrès technologique, et les différentes ethnies qui existent aujourd'hui.

Nous savons si peu de choses de ces ancêtres. Ils ont enjambé le détroit de Bab-el-Mandab – la «porte des lamentations», qui sépare l'Afrique de la péninsule arabique – et se sont ensuite propagés

de façon fulgurante, en seulement 2 500 générations, un battement de cils géologique, dans les recoins habitables les plus isolés du globe.

Plusieurs milliers d'années plus tard, me voilà sur leurs traces.

## Cinq kilomètres par heure

A l'aide de restes fossiles et de la géographie (science filtrant les mutations de l'ADN de populations vivantes qui permettent de dépister des anciens mouvements migratoires), je vais marcher vers le nord de l'Afrique pour rejoindre le Proche-Orient. De là, ma route mène à l'est, vers les vastes plaines de gravier asiatiques, la >

Chine, puis la Sibérie. En Russie, je prendrai un bateau pour l'Alaska, afin de me diriger pas à pas vers la côte Ouest du Nouveau Monde jusqu'à la Terre de Feu, dernier horizon continental nouveau de notre espèce. Je parcourrai 33 800 kilomètres.

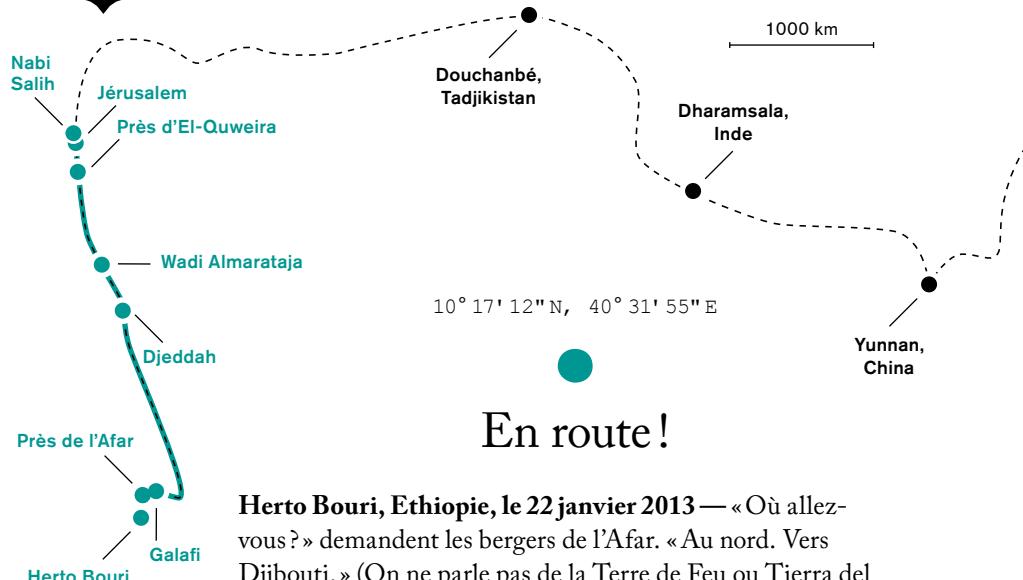
Je me suis lancé dans cette marche hors de l'Eden afin de redécouvrir les contours de notre planète au rythme humain de cinq kilomètres par heure. Afin de ralentir. De réfléchir. D'écrire. Je marche pour voir ce qui se trouve devant moi. Je marche pour me souvenir.

Ces sentiers, creusés à travers le désert éthiopien, sont possiblement les traces humaines les plus anciennes au monde. Les hommes continuent aujourd'hui de fouler ces chemins: les affamés, les pauvres, les victimes du climat, des hommes et des femmes fuyant la guerre tels des somnambules. Près d'un milliard d'humains migrent actuellement sur la Terre.

Nous connaissons les plus importantes migrations de masse de l'Histoire de notre espèce. A Djibouti, des migrants africains escaladaient la nuit des monticules d'ordures étalés sur les plages en tenant leur portable à bout de bras. Ils essaient de trouver du réseau en provenance de la Somalie, leur voisin. Je les ai entendus murmurer: Oslo, Melbourne, Minnesota. Six cent siècles plus tard, nous cherchons encore à être guidés, voire même sauvés, par ceux qui sont passés avant nous.

Les contours de la planète:  
33 800 kilomètres  
au rythme humain de  
cinq kilomètres par heure.

# Marche hors de l'Eden



En route!

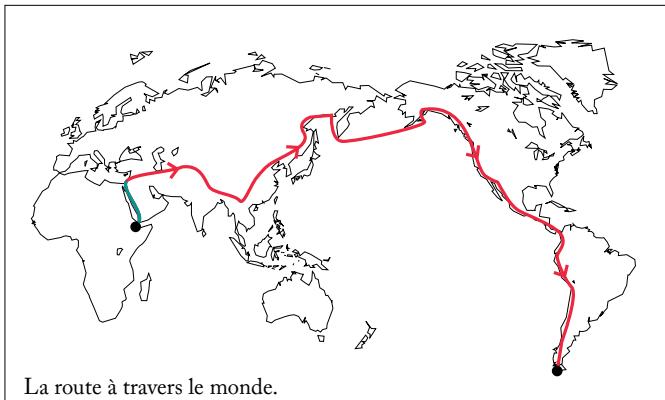
**Herto Bouri, Ethiopie, le 22 janvier 2013** — « Où allez-vous ? » demandent les bergers de l'Afar. « Au nord. Vers Djibouti. » (On ne parle pas de la Terre de Feu ou Tierra del Fuego. C'est bien trop loin, ça n'a pas de sens.) « Vous êtes fous ? Ou malades ? » Mohammed Elema Hessian (photo) — sec et dynamique, un charmant voyou, mon accompagnateur et protecteur à travers la dépression de l'Afar, est plié en deux de rire. Il conduit notre micro-caravane: deux chameaux chétifs. Je connais bien ce rire. Pour lui, ce projet est un gag, une énorme blague. Sept ans de marche à pied !

A travers trois continents ! Il aime l'absurdité de cette histoire. C'est compréhensible. Surtout compte tenu du ridicule de notre départ.

La dépression de l'Afar,

au nord-est de l'Ethiopie, est redoutée comme un paysage lunaire aride : des températures allant jusqu'à 50 °C ; des marais salants si clairs qu'ils vous brûlent les yeux. Mais aujourd'hui, il a plu. Elema et moi n'avons pas de tentes imperméables. Nous avons un drapeau éthiopien dans lequel Elema s'enroule en marchant. Nous avons trouvé deux chameaux que nous avons loués. Nous marchons désormais lentement dans un plan d'acacias teints d'une couleur chocolat par les gouttes de pluie chaudes.

Après vingt kilomètres, Elema veut déjà faire demi-tour. Il a oublié ses chaussures de marche venues d'Amérique. Ainsi que sa lampe de poche, sa casquette et son portable. De notre premier camp, il rentre en auto-stop dans son village. Et pour nous rattraper, il court sur le chemin du retour. Il se plaint, en riant, d'une irritation à l'entrejambe.



La route à travers le monde.

La route traverse les vastes plaines de gravier asiatiques en direction de la Chine, puis de la Sibérie.

L'Amour, le fleuve entre la Russie et la Chine

11° 36' 17" N, 41° 13' 35" E

## L'Afrique et le fusil AK

**Près de l'Afar, Ethiopie, le 15 février 2013** — Pendant des décennies, Afrique et AK-47 étaient des synonymes pour de nombreux étrangers : un continent chaotique, armé jusqu'aux dents, plongé dans l'anarchie ou otage d'Etats policiers. Et l'arme qui en a été la cause : la kalachnikov.

Quelle est l'histoire de cette arme en Afrique ? L'AK-47, un fusil-mitrailleur, est une machine à tuer, simple mais efficace, faite (selon les modèles) d'une douzaine de parties mobiles. Elle pèse environ cinq kilos. Son maniement est enfantin (d'où les enfants soldats). Au moins 70 millions d'exemplaires circulent dans le monde, dont un million sur le continent mère.

Dans la dépression de l'Afar en Ethiopie, où les hold-up de troupeaux sont une tradition, l'arme russe est partout. C'est un violent symbole de pouvoir et d'indépendance dans un environnement hostile. Au cours de mon périple aux abords du désert, je l'ai vue dans les mains de recenseurs, d'employés de région, de bergers prépubères et d'hommes âgés aux yeux vitreux.

Aux alentours du village de Det Bahari, un jeune de 15 ou 16 ans s'est mis en travers de notre chemin et a pointé dans notre direction son AK-47 muni d'une baïonnette. Mais il ne nous voulait pas de mal : il nous prévenait de la présence de nomades rivaux de la troupe Issa. « Mauvais gens », a-t-il dit en pointant son arme vers le sud, au-delà de la rivière Awash aux reflets verdâtres, où j'imaginais aisément qu'un jeune Issa également armé tenait sans réfléchir le même discours à l'égard de l'Afar.

L'Afrique progresse lentement. Elle abrite six des dix économies à croissance rapide. Sa population commence tout juste à apprécier les avantages des révolutions numérique et verte. Contrairement aux clichés démodés d'instabilité, l'Afrique est aujourd'hui plus pacifiste que jamais depuis sa décolonisation. Mais l'arme diabolique du continent s'obstine.

Pourquoi ?

Réinfection.

Pendant la Guerre froide, l'Est et l'Occident ont abreuvé l'Afrique d'armes. La Chine et l'Ukraine continuent d'y vendre leurs stocks aujourd'hui encore (l'Amérique est le premier exportateur d'armes du monde mais elle n'en fournit pas à l'Afrique). Et l'AK-47 étant presque indestructible, il ne cesse de ressurgir, de réinfecter et d'anémier l'ordre public. Au

Mozambique, de nombreuses armes ont été collectées et fondues moyennant des coûts énormes (certaines ont été transformées en monuments par des artistes). En Sierra Leone, les Casques bleus ont souhaité jeter les armes à la mer, mais les écologistes s'y sont opposés. Elles ont donc été détruites et les restes ont été enfouis. Mais certaines personnes ont déterré les restes afin de les réutiliser.



Une machine à tuer sommaire : la kalachnikov.

L'Afrique est de plus en plus forte. Mais la menace d'une nouvelle épidémie d'armes reste présente.

11° 42' 51" N, 41° 50' 37" E

## L'éternité au pas

**Galafi, Djibouti, le 30 mars 2013** — Cheminer à travers le monde signifie apprendre à lire le paysage avec tout son corps, avec sa peau, et pas seulement avec ses yeux : flairer la nourriture pour les chameaux dans les broussailles, sentir l'approche de la poussière dans l'odeur du vent et, bien sûr, détecter la présence de l'eau si précieuse dans les sillons de la terre : une mémoire limbique d'une incroyable puissance. Cela signifie voir défiler l'éternité de l'Afrique au pas et comprendre que marcher cinq kilomètres par heure est encore trop rapide.

21° 28' 9" N, 39° 10' 11" E

## Les 100 000 premiers pas

**Djeddah, Arabie saoudite, le 9 juillet 2013** — A bord d'un navire transportant des chameaux de l'Afrique à Djeddah, première ville portuaire d'Arabie saoudite, j'ai été plongé dans un tourbillon de contrastes : je suis passé du village à la ville, de la pauvreté à la richesse, de la lenteur à la rapidité, des paysages foulés par les pieds des hommes à ceux dominés par les roues des voitures.

Djeddah est la première grande ville de mon expédition à travers le monde. A Djibouti, j'étais arrivé en ferry et j'avais déambulé à travers les ruelles à pied ou en minibus. A Djeddah, une ville cosmopolite de trois millions d'habitants, je fonçai droit au but : plus de 90 kilomètres de trottoir avant d'atteindre le sable du désert. Certains quartiers de cette métropole en >

Anchorage,  
Alaska

29° 42' 56"N, 35° 17' 14"E

## Tomates

pleine ébullition rappellent étonnamment les régions les plus isolées de la dépression de Danakil.

Remplis ta bouteille.  
Regarde des deux côtés.  
Poursuis ta route vers le nord, dans le cœur ardent du Hedjaz.

24° 38' 36"N, 37° 35' 26"E

Depuis l'Alaska, la côte Ouest du Nouveau Monde mène jusqu'à la Terre de Feu, destination finale du périple.

Columbus,  
Nouveau-Mexique

**Près d'El-Quweira, Jordanie, le 9 janvier 2014** — Nous quittons le désert, la terre se dresse et s'affaisse sous nos pas en de longues lignes régulières, tel du velours côtéé – des champs de sable labourés. Les collines du Wadi Rum disparaissent dans une lumière cuivrée. La nuit tombe. Le froid s'installe un peu plus chaque minute. A travers l'obscurité grandissante, un chemin mène à des tentes à l'intérieur desquelles luit une lumière jaune, telles des méduses dans une mer sans soleil. Nous attachons nos mules à de grosses pierres et nous approchons de la première tente.

«As-salâm 'aleikoum», appelle Hamoudi Enwaje' al-Bedul, mon guide. Dans la tente, le brouhaha cesse. Un homme ouvre la tente, et après quelques échanges en arabe, nous fait signe d'entrer. Quinze personnes sont assises sur des matelas en mousse. Une femme à l'air triste emmitouflée dans des pull-overs – les joues ridées et le menton recouverts de tatouages bleus – remet quelques bûches dans un poêle. Elle nous invite à nous rapprocher et à nous asseoir, sous le regard des enfants aux cheveux en bataille qui nous observent. Elle nous sert un thé épais. Elle nous tend un plat de tomates fraîches, de tomates vertes confites, de brocolis grillés.



Un jeune cueilleur de tomates de Syrie.

«Il n'y a pas de viande, précise l'homme. Ici, on ne mange pas de poulet, on en rêve.» Tout le monde rit. Ces Bédouins de Syrie sont cueilleurs de tomates. Tous viennent de la même province syrienne, de villages proches de Hama. En 1982, le souverain de l'époque (le père de Bachar el-Assad) a rasé la ville après une insurrection. Hama a été conquise par Tamerlan en 1400, par les croisés en 1108 et par les armées musulmanes au VII<sup>e</sup> siècle. Il y a 3 000 ans, un Assyrien nommé Sargon II a pris la ville et a écorché vif son roi. Nous poursuivons notre route.



Un café au coin du feu avec les Bédouins.

montagnes tels des crocs, les flambeaux qui jadis indiquaient la Mecque aux pèlerins. Non. On se souviendra des minuscules tasses en porcelaine dans les mains des hommes. Des hommes courtois, attentifs. Aux mains calleuses. Et du liquide blanc au fond des tasses; une infusion créée par les mystiques arabes il y a sept cents ans: vert clair, un vert de glace irréel. La douceur de ce breuvage dans cet environnement si dur, qui relève du tapis, qui relace les bottes, qui prend par la main et ramène dans le désert pour reprendre notre marche.

31° 46' 03"N, 35° 13' 39"E

## Jérusalem

**Checkpoint Bethléem, Cisjordanie, le 20 mai 2014** — On peut voir le mur sur des photos satellites. Il mesure huit mètres de haut. Sa structure en béton est recouverte de graffitis, de

Destination  
Terre de Feu,  
Chili

signes et d'insultes, de poèmes et de malédictions, de pleurs et de prémonitions. Pour voir le sommet du mur lorsque l'on se trouve au pied de celui-ci, il faut tendre le cou et plisser les yeux vers le ciel. Il serpente la ville, peut-être ne s'arrête-t-il qu'au bout du monde.

« Ils ont érigé ce mur en 2003, en une seule journée », explique Claire Anastas. Elle a toujours vécu à Bethléem. « Les enfants sont partis à l'école le matin, et à leur retour, ils ont trouvé la maison entourée d'un mur. »

Il s'agit du célèbre « mur de séparation » qu'Israël a érigé pour se protéger des attentats palestiniens. A l'origine, le mur devait traverser directement le salon de Claire Anastas. Claire, commerçante chrétienne, a protesté. Les ingénieurs ont alors construit le mur autour de sa maison. Elle est désormais bloquée sur trois côtés. Dans la boutique de Claire, au rez-de-chaussée de sa maison, on peut acheter des petites crèches de Noël sculptées à la main, chacune représentant Marie et Joseph se penchant sur l'enfant Jésus. Un mur miniature traverse la crèche. Contrairement au mur réel, celui du bibelot est amovible.

Mon guide, Bassam Almohor, et moi passons par le checkpoint de Bethléem.

« Vous, là ! »

La voix sort d'un interphone. Je me trouve à côté d'un détecteur de métal. Aucun être humain en vue. Troublé, je regarde autour de moi.

« Oui, vous ! »

« Où êtes-vous ? Je ne vous vois pas. »

« Derrière vous ! Derrière la vitre. Qu'y a-t-il dans le sac à dos ? »

« Ordinateur portable, caméra, magnétophone, téléphone satellite. »

« D'où venez-vous ? »

« D'Ethiopie. »

« Non ! D'où venez-vous ? »

« Des Etats-Unis. »

« Bienvenue en Israël. »

De l'autre côté, nous sommes accueillis par deux amis, Evan et Christa, un étudiant en langues et une journaliste.

Ils nous escortent dans Jérusalem.

Nous marchons dans une rue très fréquentée. Nous grimpons des collines escarpées, passons devant un vieux kibbutz transformé en complexe hôtelier. Nous nous prenons en photo sur la promenade qui surplombe la vieille ville. Coupoles. Clochers. Murs. Une ville de collines. Ses pâles pierres, aux couleurs des nuages du petit matin. Elle rougeoie et s'embrase. Une ville qui fait apparaître comme par magie des oiseaux par nuées.

L'après-midi, une fois seul, je dépose mon sac à dos dans un appartement qui a été mis à ma disposition. Je suis debout dans la pénombre de la pièce. Mon regard erre sur les livres, les plantes en pot, la bouilloire électrique. Je lave mes mains brûlées par le soleil dans le vieil évier. Elema Hessian. Mohammad Banouna, Ali al-Harbi, Awad Omran. Hamoudi Enwaje al-Bedul. Et maintenant Bassam Almohor. Guides et pèlerins.

La Ville sainte. Région charnière du monde. Jérusalem. Yerushalayim. Al-Quds. Nous passons tous par ici.

32° 01' 0" N, 35° 7' 29" E



## Pan!

**Nabi Salih, Cisjordanie, le 7 juillet 2014** — Nous prenons un virage, lorsque le premier impact soulève la poussière devant Bassam Almohor. Il s'arrête. « On nous tire dessus, explique mon guide d'un ton blessé. C'était une balle. »

Pour être plus précis, c'était une balle en caoutchouc. Encore plus précisément, une balle en acier enveloppée de plastique dur. Le terme « balle en caoutchouc » signifie : non mortelle, inoffensive, une forme comique de dissuasion sous la forme d'une balle en caoutchouc, un jouet pour enfant, un tire-pois. Mais ceux qui en ont fait les frais en ont une idée tout autre. Tirées à bout portant, ces balles au cœur d'acier peuvent tuer. Comme un coup de batte de baseball infligé à pleine puissance.

Cette balle en caoutchouc vient de l'Armée de défense d'Israël.

Nabi Salih : une poignée de maisons de plâtre cramponnées sur une colline ensoleillée de Cisjordanie. Ici, les affrontements entre les Palestiniens et l'Armée israélienne sont monnaie courante. A vrai dire, ils sont prévisibles. Chaque vendredi, juste après la prière du midi, le rituel commence.

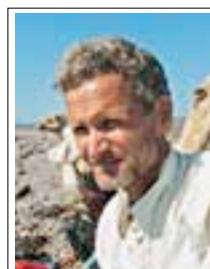
L'armée attend une provocation. Une injure.

Une offense. Alors la valse de la violence commence.

Du côté palestinien : une pluie de cailloux lancés par des enfants et de jeunes hommes, armés de lance-pierres. Du côté israélien : balles en caoutchouc, gaz lacrymogènes, grenades assourdissantes et parfois même de l'eau croupie, pulvérisée à haute pression par un obusier dans la foule. □



Le mur de Jérusalem.



**Paul Salopek** est reporter, double lauréat du prix Pulitzer et vainqueur d'autres prix de renom du journalisme. Il est né en 1962 en Californie et a grandi au Mexique. Correspondant à l'étranger, il a travaillé en Afrique, au Proche-Orient, en Asie centrale et en Amérique latine pour le « Chicago Tribune » et le « National Geographic ». Depuis janvier 2013, le biologiste marche sur

les traces de l'homme moderne et raconte son périple sur le site Web [outofedenwalk.nationalgeographic.com](http://outofedenwalk.nationalgeographic.com). Son premier livre relatant son voyage, « A Walk Through Time », paraîtra en 2016. Le projet est soutenu entre autres par le « National Geographic », la Knight Foundation, le Pulitzer Center et la Nieman Foundation (Harvard). Le photographe John Stanmeyer, qui accompagne Paul Salopek, a été désigné photographe de l'année et a reçu le prix Robert Capa.

# Plus efficace, plus rapide et moins cher

Au cours du siècle dernier, la mobilité internationale a fortement augmenté et la croissance économique s'est envolée. Un appel de trois minutes aux Etats-Unis coûtait 1 200 francs en 1931, contre 40 centimes aujourd'hui. L'évolution de notre monde en quinze graphiques.

Par Ole Häntzschel (infographie)  
et Simon Brunner (contenu)

## Le fret est moins cher

L'envoi de marchandises est de moins en moins cher. En témoigne le chiffre d'affaires réalisé par les compagnies aériennes par tonne et par kilomètre (indice = 100 en 2000).

International Air Transport Association, World Air Transport Statistics



## Plus vite à destination

Il y a près de 150 ans, il fallait plus d'un mois pour envoyer un colis de San Francisco à New York en passant par le Panama. Aujourd'hui, un envoi express transite par avion en quelques heures entre les deux côtes américaines.

Service postal américain

1849 — 1 mois minimum  
Bateau à vapeur et transport par l'isthme de Panama

1858 — 30 à 35 jours  
Train et diligence

1860 — 13 à 14 jours  
Train et Pony Express (service de livraison postale à cheval)

1869 — 7 jours, 2 heures  
Train transcontinental

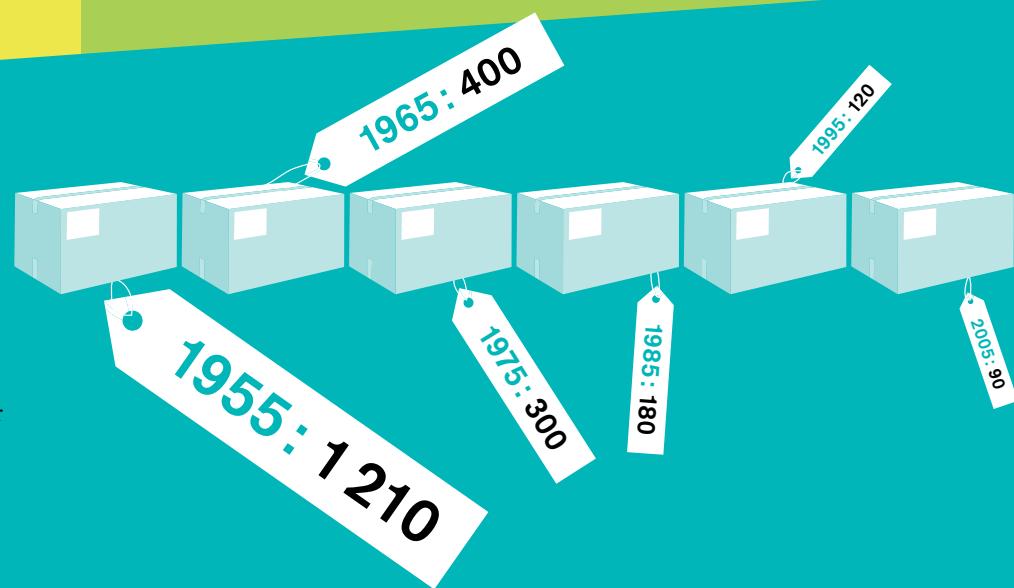
1900 — 4 jours, 10 heures  
Train transcontinental

1906 — 3 jours, 18 heures  
Train transcontinental direct

1921 — 3 jours, 11 heures  
Avion et train

1924 — 1 jour, 10 heures, 20 minutes  
Poste aérienne transcontinentale

2006 — 6 à 7 heures  
Avion

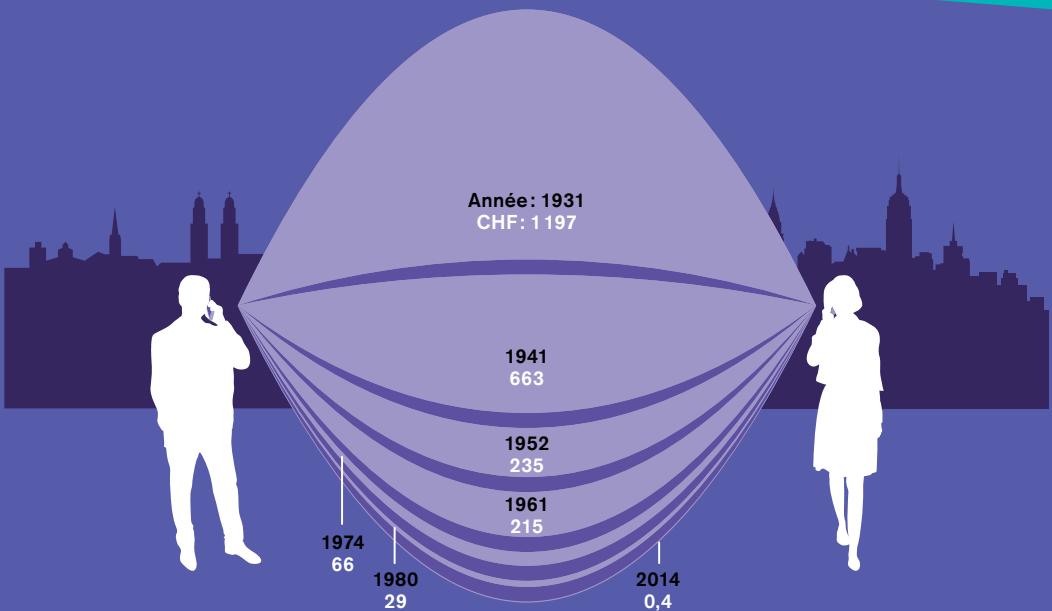




## Téléphoner devient abordable

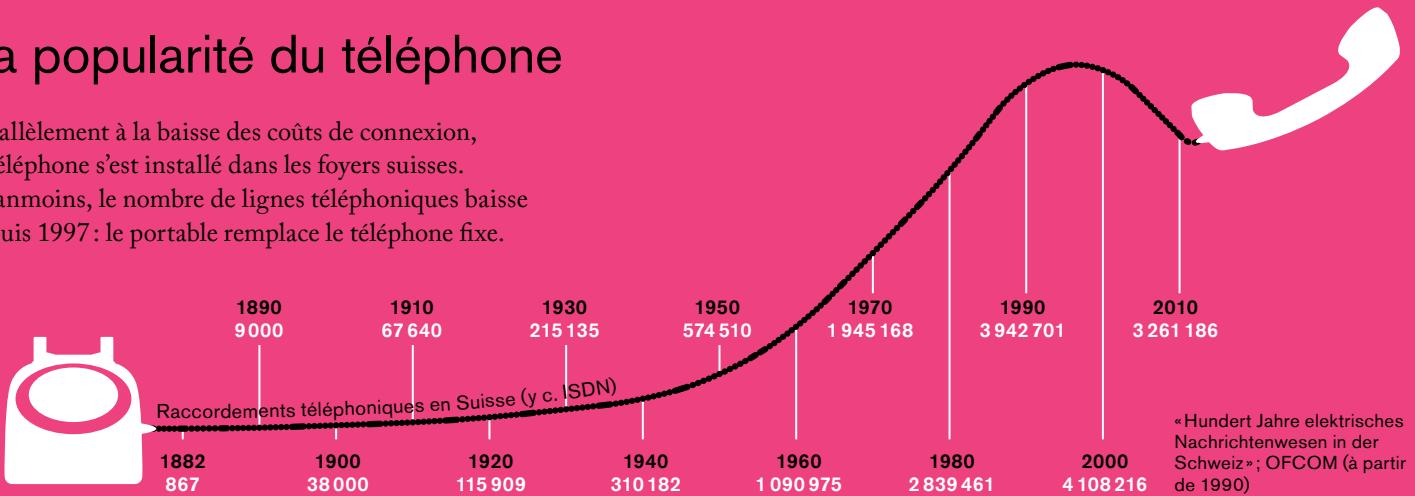
Dans les années 1980, un appel longue distance était considéré comme un luxe. Aujourd'hui, cela revient au même d'appeler New York ou Locarno. Voici les prix réels pour un appel de trois minutes de Suisse aux Etats-Unis.

Archives PTT; Swisscom; «Hundert Jahre elektrisches Nachrichtenwesen in der Schweiz» 1852-1952, GD PTT (éd.); ajustement de l'inflation avec calcul de l'inflation IPC



## La popularité du téléphone

Parallèlement à la baisse des coûts de connexion, le téléphone s'est installé dans les foyers suisses. Néanmoins, le nombre de lignes téléphoniques baisse depuis 1997: le portable remplace le téléphone fixe.



## Moins cher pour les passagers

Le prix des billets d'avion a chuté dans les années 1950: en 1990, l'aller-retour Zurich-New York coûtait cinq fois moins cher qu'en 1950 (prix réels).

Swissair – «Das 1950er Syndrom: Der Weg in die Konsumgesellschaft» de Christian Pfister (éd.)

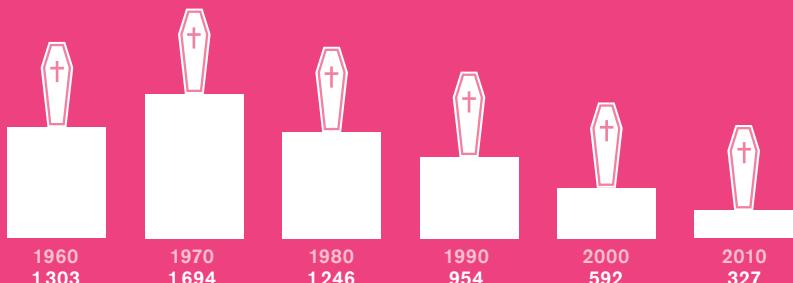
# Notre véhicule

En termes de kilomètres parcourus, la voiture gagne haut la main. Quelles voitures se sont le plus vendues dans le monde jusqu'à aujourd'hui? Quels sont les best-sellers en Suisse?

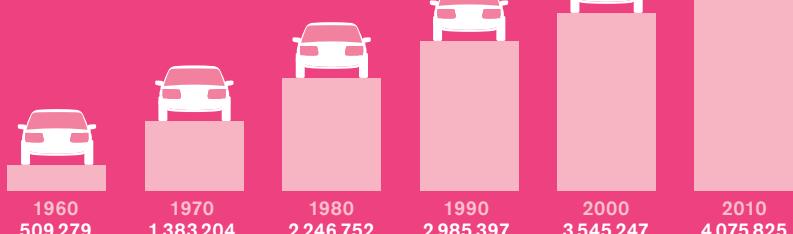
Monde: Toyota, 247wallst.com / Suisse: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz



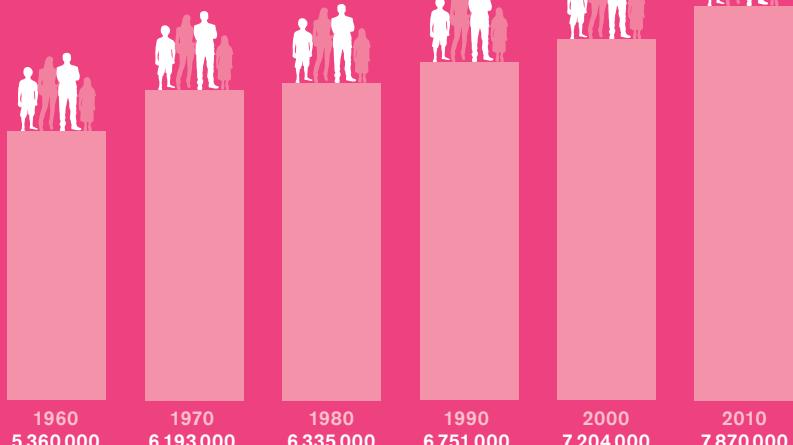
## Victimes de la route en Suisse



## Voitures



## Habitants



## Plus de voitures, moins de victimes

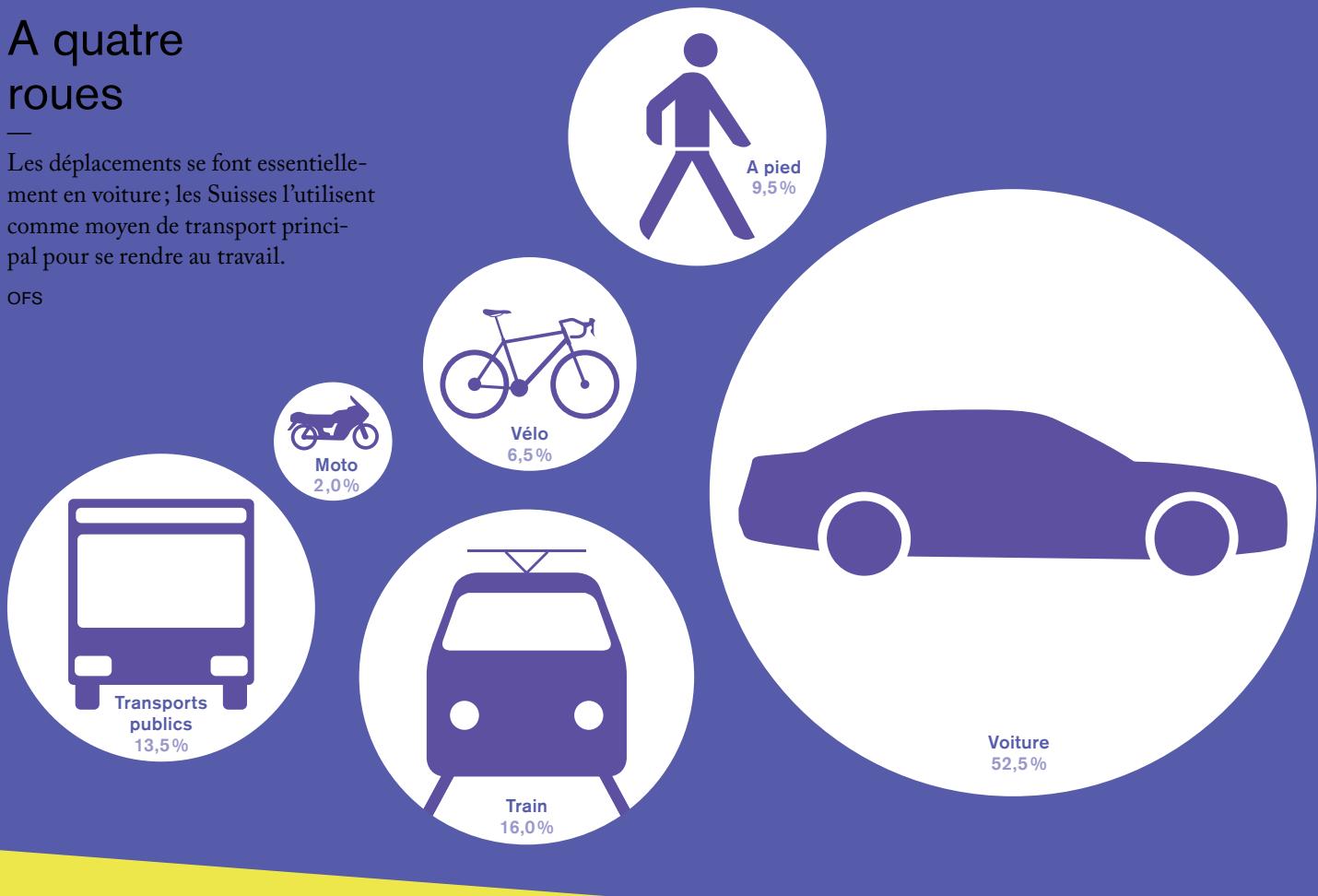
Malgré la hausse du nombre de voitures et la hausse démographique suisse, le nombre d'accidents mortels sur les routes a fortement chuté.

OFS

## A quatre roues

Les déplacements se font essentiellement en voiture; les Suisses l'utilisent comme moyen de transport principal pour se rendre au travail.

OFS



## Embouteillages

La population s'accroît et gagne en mobilité: les routes sont plus encombrées. Quelles sont les zones encombrées (les vingt régions les plus embouteillées un matin de jour ouvrable, Zurich = 100%)?

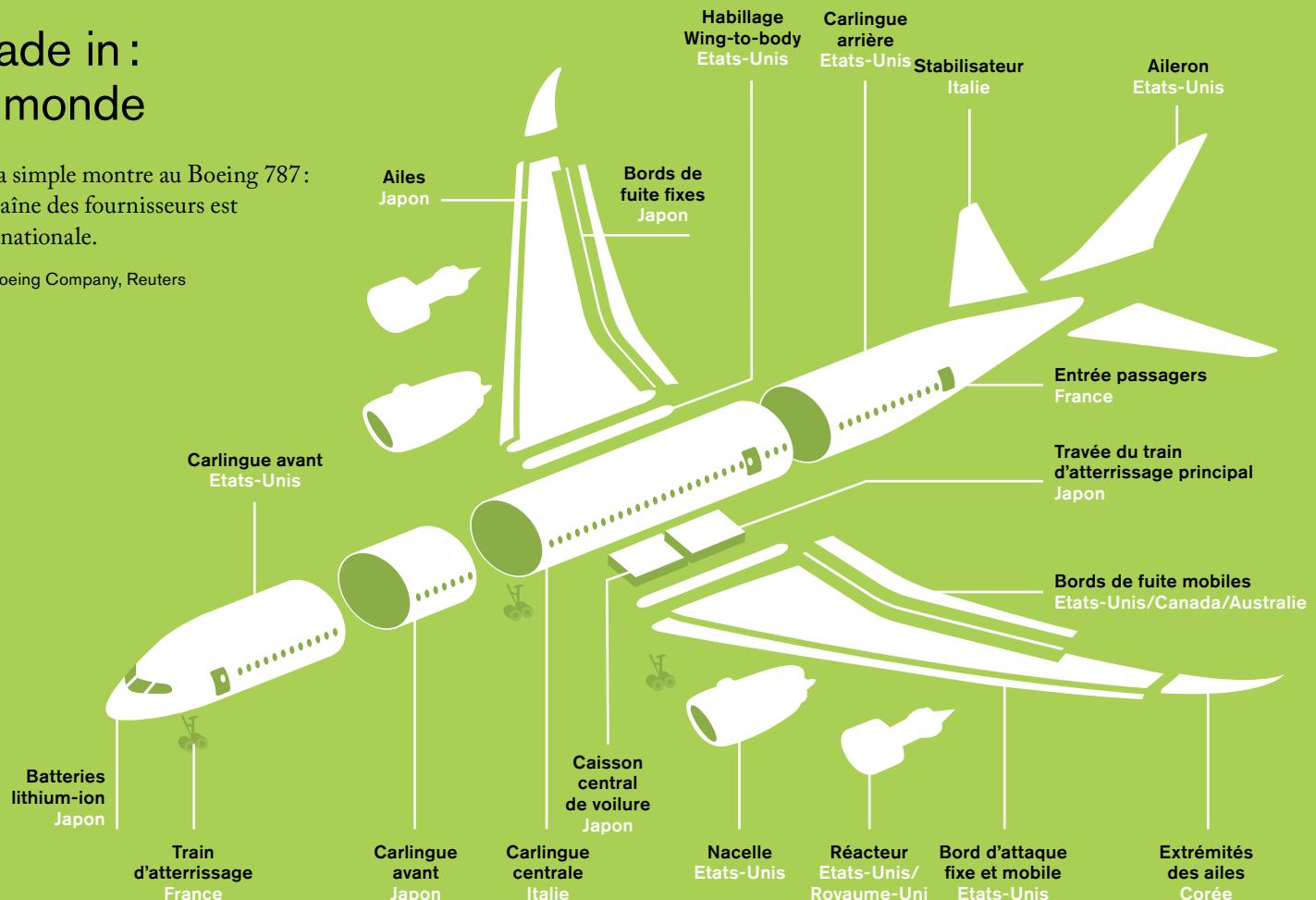
Credit Suisse



# Made in : le monde

De la simple montre au Boeing 787 : la chaîne des fournisseurs est internationale.

The Boeing Company, Reuters



## Délocalisation

Les chaînes de création de valeur sont également internationales du fait des coûts des sites de production. Les crabes sont pêchés en mer du Nord, préparés au Maroc, empaquetés aux Pays-Bas et vendus en Allemagne.

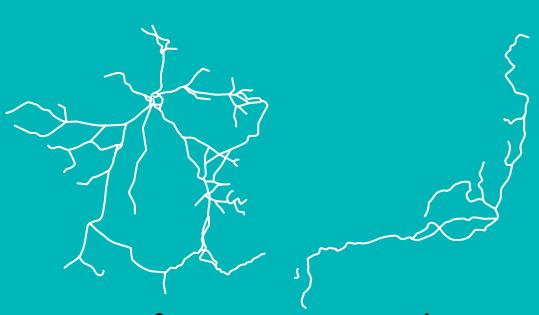
ZDF, «Bild»



## Quiz

A quel pays appartient chacun des réseaux ferroviaires suivants ?

CFF, DB, russiarail.com, Wikipedia, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, seat61 (principales lignes de chemin de fer)



# Va-et-vient

Le commerce mondial n'a jamais été aussi important. L'Asie, l'Europe et les Etats-Unis sont les principales régions d'import-export du monde, tandis que l'Afrique et l'Amérique latine jouent (encore) un rôle secondaire.

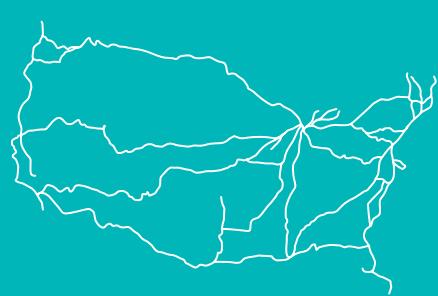
Organisation mondiale du commerce, International Trade Statistics 2013



5



6



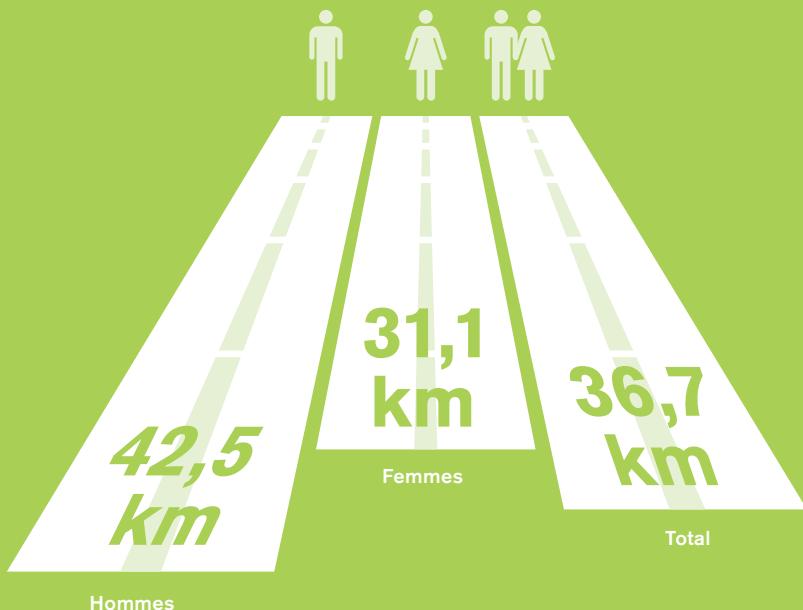
7

1. Australie, 2. Allemagne, 3. France, 4. Japon, 5. Russie, 6. Suisse, 7. Etats-Unis

## Distance parcourue

Un Suisse parcourt en moyenne plus de 35 kilomètres par jour, les hommes étant plus mobiles que les femmes (distances intérieures uniquement). Chaque année, un résident suisse parcourt 20 500 kilomètres, un peu plus que la distance Suisse-Nouvelle-Zélande (distances intérieures et extérieures).

OFS



Autres  
5,7%



Travail  
24,3%



Formation  
5,4%

## Nos déplacements

Nous nous déplaçons davantage pour nos loisirs que pour des raisons professionnelles (distances intérieures uniquement – part des motifs de déplacement à la distance journalière).

OFS

Déplacements de service et d'accompagnement  
4,8%



Loisirs  
40,2%



Courses  
12,8%



Voyages d'affaires  
6,8%

L'emploi et le revenu permettent de sortir de la pauvreté et ouvrent de véritables perspectives d'avenir.

Depuis plus de 50 ans, Swisscontact met en place un cadre approprié au développement de l'esprit d'entreprise dans les régions dotées de structures faibles.

Grâce à l'aide du Credit Suisse et en encourageant une économie privée concurrentielle, sociale et respectant des principes écologiques, Swisscontact permet à des millions de personnes défavorisées de sortir de la pauvreté.

Swisscontact est présente dans 27 pays, où elle dirige plus de 100 projets dans les secteurs de la formation professionnelle, de la promotion des PME, des prestations financiers et de la gestion responsable des ressources, dans le but de stimuler la stabilité économique des pays en développement.

Une bonne action, tous ensemble.

Soutenez les personnes dotées de l'esprit d'entreprise.

Swisscontact  
Fondation Suisse  
pour la coopération technique

[www.swisscontact.org](http://www.swisscontact.org)

# Sauver la planète ?

Il a révolutionné le paiement sur Internet avec PayPal et la conduite automobile avec la Tesla alimentée par batterie. Il veut maintenant envoyer des gens sur Mars. Qui est Elon Musk ?

Par Alix Sharkey

Durant son apparition de 10 secondes dans le film «Iron Man 2», Elon Musk affirme avoir une idée pour un moteur électrique d'avion, après quoi, Tony Stark, le héros principal, lui demande de se mettre tout de suite à la tâche.

Selon le metteur en scène et scénariste Jon Favreau, l'industriel, bricoleur et playboy Tony Stark (interprété par Robert Downey Jr.) est inspiré d'Elon Musk. Le véritable entrepreneur milliardaire aime minimiser la comparaison («j'ai cinq enfants et passe mes week-ends à Disneyland»), toutefois, l'idée de l'avion électrique n'est pas une invention hollywoodienne. A la question de savoir ce qu'il entreprendrait s'il ne possédait pas déjà deux sociétés pesant plusieurs milliards, le PDG de Tesla Motors et SpaceX répond : «Un avion électrique à décollage vertical. Il s'agirait du moyen de transport ultime : plus rapide, plus silencieux, plus écologique que les avions actuels et pouvant atterrir en pleine ville, rendant ainsi obsolètes les aéroports excentrés.»

L'«hyperloop», est un autre rêve d'Elon Musk : un système de transport électrique pouvant atteindre 1 200 km/h reliant Los Angeles à San Francisco, qu'il souhaite construire pour le dixième du coût de 60 milliards de dollars annoncé pour le train à grande vitesse à propos duquel on discute depuis des années en Californie. Mais son objectif le plus ambitieux est l'envoi de personnes sur Mars, et ce, avant 2035.

C'est cette imagination visionnaire et un peu fantaisiste (outre l'audace de mettre son propre argent en jeu et son grand esprit d'entreprise) qui fait d'Elon Musk un personnage aussi fascinant. Au



## Elon Musk

L'entrepreneur multi-milliardaire de 42 ans est décrit comme strict et direct, un mélange d'audace, de fantaisie et d'imagination.



### Tesla

La voiture alimentée par la prise murale a longtemps été un vœu pieux. Elle est à présent en passe de bouleverser le secteur automobile.

début des années 2000, il a donné une nouvelle impulsion à l'industrie spatiale et a lancé avec Tesla Motors l'ère de la voiture électrique.

#### Elégance électrique

La voiture alimentée par la prise murale a longtemps été le vœu des écologistes. Elle est désormais sur le point de rejoindre notre quotidien. Tesla fait partie des pionniers avec des voitures plus propres, élégantes, efficaces et sexy que celles à essence et une accélération souvent plus rapide.

La revue de consommateurs «Consumer Reports» a désigné la Model S de Tesla comme «la meilleure voiture que nous ayons testée» et lui a accordé une note de 99 %. «Grâce à son accélération extrême, sa direction très précise, son habitacle flexible et son expérience de conduite silencieuse et non polluante, la Model S de Tesla augure un avenir où les voitures et les ordinateurs s'allieront de manière harmonieuse.» Le magazine «Automobile» a élu la Model S auto de l'année en tant qu'«innovation majeure».

Des rapports de test moins élogieux critiquent notamment le poids élevé de la voiture, transportant une batterie pouvant

peser jusqu'à 500 kg et nécessitant jusqu'à 36 heures de charge sur une prise standard. Pourtant, même des rapports sur des Tesla ayant pris feu après un accident n'ont guère tempéré l'euphorie autour de la berline électrique.

Depuis son lancement l'année passée, plus de 31 500 exemplaires ont été vendus. Après la Nissan Leaf, la Model S de Tesla est, avec 24 %, le deuxième modèle le plus vendu sur le marché naissant des voitures électriques en Europe. En 2014, 191 Tesla S ont été vendues en Suisse (janvier à mai), à savoir deux fois plus que les Porsche Panamera S (86) ou Audi A7 (84). Pas mal pour un véhicule de luxe dont le prix oscille entre 72 000 et 120 000 francs selon le modèle. Tesla a également déjà présenté un prototype du prochain modèle, la Tesla X, un SUV sept places avec des portes Faucon.

Toutefois, l'étape décisive est annoncée pour l'année prochaine, lors du lancement du modèle Tesla de troisième génération, un véhicule de classe moyenne inférieure à un prix évalué à 23 000 francs. Si Tesla parvient à conquérir ce marché, l'industrie automobile connaîtra un véritable bouleversement et le moteur électrique sera accessible au grand public.

Tesla aménage déjà le long des autoroutes d'Amérique et d'Europe un réseau de «superchargeurs» pour permettre de couvrir une distance plus importante; des bornes permettent de recharger plus rapidement les batteries que les prises standard. Tesla exploite actuellement 94 superchargeurs en Amérique et 20 en Europe, en Suisse à Lully (FR).

#### Altruisme ou simple égoïsme ?

Tesla fournit à ses investisseurs Toyota et Daimler des technologies de propulsion, mais souhaite aussi partager les stations de recharge rapide avec ses concurrents, pour autant qu'ils participent au développement du réseau. Elon Musk a récemment annoncé que Tesla renonçait aux brevets pour que davantage de voitures électriques arrivent sur le marché. «Avec près de 100 millions de nouveaux véhicules par an et un parc mondial de quelque 2 milliards de véhicules, notre véritable concurrent est le nombre immense de modèles à essence ... Tesla ne pourra jamais construire assez de voitures électriques suffisamment vite pour résoudre le problème de l'empreinte carbone. Nous estimons donc que l'ouverture de nos brevets renforcera la position de Tesla plutôt que de l'affaiblir.»

**«L'ouverture des brevets renforcera plutôt la position de Tesla.»**

Les critiques soupçonnent cependant des motifs moins altruistes derrière l'action générant une couverture médiatique mondiale que de simples intérêts commerciaux. Tesla aurait besoin de fonds manquant à l'entreprise pour la recherche et le développement et dépendrait donc de partenaires.

Comme il en a l'habitude, Elon Musk a estimé sans modestie des chiffres de ventes annuels de 500 000 voitures jusqu'en 2020. Les besoins de Tesla en batteries au lithium-ion dépasseront >

ainsi rapidement les capacités du fournisseur Panasonic. Elon Musk a de ce fait annoncé en février son intention de construire une nouvelle usine de batteries de 6 500 employés pour 5 milliards de dollars. Il estime que 200 autres usines de ce type seront construites au cours des dix prochaines années.

Les batteries au lithium-ion sont aussi un élément essentiel de la technologie solaire. En sa qualité de président de SolarCity, désormais un des principaux fabricants américains d'installations photovoltaïques, Elon Musk optimise les synergies entre ses activités. Selon lui, « nous devons atteindre 100% d'énergie renouvelable. Nous pourrions alimenter l'ensemble des Etats-Unis en électricité à partir d'installations solaires occupant une petite partie de l'Arizona. »

#### Prochaine étape : Mars

SpaceX, l'entreprise spatiale fondée en 2002, est cependant la preuve la plus évidente de la détermination d'Elon Musk à s'inscrire dans l'histoire. SpaceX a déjà envoyé trois capsules de ravitaillement à la station spatiale internationale, placé trois satellites de communication dans l'espace, et 16 autres lancements sont prévus d'ici à fin 2016.

Au final, cela doit servir son objectif ultime : envoyer des humains sur Mars pour y fonder une colonie. D'après lui, cela serait possible dans dix à douze ans. Il croit même que cela pourrait être le début de nouvelles formes de vie. « Je pense que nous allons développer de nouveaux organismes plus adaptés à une vie sur Mars, des organismes synthétiquement modifiés. » Elon Musk voit dans son projet martien l'opportunité de développer une humanité multiplanétaire et une solution de secours en cas de catastrophe sur la Terre.

Son ambition de repousser constamment les limites du possible ont fait sa richesse. Selon « Forbes », son patrimoine s'est multiplié par trois l'année passée pour atteindre 2,7 milliards de dollars. Sur la même période, l'action de Tesla a augmenté de 625%, celle de SolarCity

de 340%. La valeur de SpaceX est aujourd'hui chiffrée à plus de 4 milliards de dollars.

#### L'auto électrique, écologique ?

Toutes ses idées ne rencontrent cependant pas toujours l'unanimité. Les experts affirment que son projet « hyperloop » est loin d'être mûr. Des années de développement et de tests seraient nécessaires et les coûts estimés bien trop optimistes.

La National Automobile Dealers Association (NADA), désireuse de faire échouer son modèle de vente directe, a attaqué avec succès Tesla en justice. La NADA considère que l'obligation pour Tesla de commercialiser ses produits via des concessionnaires profite au consommateur. Pour Elon Musk, la vente directe est moins chère pour ce dernier.

La critique la plus virulente vient d'une étude récente de l'Agence américaine pour la protection de l'environnement et du Ministère de l'environnement stigmatisant les batteries au lithium-ion de Tesla. Leur production contribuerait au réchauffement climatique et serait nocive pour l'environnement et la santé.

Le cobalt utilisé pour ces batteries est un métal toxique et le lithium est produit à partir de saumure, impliquant un processus polluant le sol et l'eau et relâchant des produits chimiques toxiques dans l'atmosphère. Indubitablement, la batterie au lithium-ion est le talon d'Achille de la compétitivité d'Elon Musk et, jusqu'au règlement de ce problème, Tesla sera loin d'être aussi écologique qu'il voudrait le faire croire.

#### Super-héros pour la planète

Elon Musk poursuit toutefois sa route avec une assurance apparemment inébranlable, peu sensible aux critiques. Avec son apparence juvénile, sa mâchoire légèrement avancée et son intonation douce et hésitante, Elon Musk ne correspond pas à l'image du magnat de l'industrie. Il porte des polos simples et ses mains délicates pourraient appartenir à un professeur de mathématiques. Pourtant, derrière sa timidité apparente se cache un ego impressionnant. Ceux qui le connaissent disent qu'il ne supporte pas l'étroitesse d'esprit. Il peut être strict et direct et il attend de ses collaborateurs qu'ils s'investissent avec autant de passion que lui pour la réussite des projets. Et, bien sûr, sa conception du succès ne se mesure pas simplement en termes financiers, mais au fait de réussir à façonner





le monde selon ses représentations et à nous apporter de nouveaux modes de vie.

Elon Musk est né en 1971 à Pretoria (Afrique du Sud) d'un père ingénieur et entrepreneur, Errol, et d'une mère canadienne ancien mannequin devenu nutritionniste, Maye. Elon était un enfant solitaire passionné de bandes dessinées, de super-héros et de science, faisant des expériences avec des explosifs et fabriquant de petites fusées. «Je peux m'estimer heureux d'avoir encore tous mes doigts», a-t-il dit un jour. A l'âge de douze ans, il réalise un jeu vidéo nommé Blastar qu'il vend pour cinq cents dollars. A seize ans, il veut ouvrir sa propre salle de jeux vidéo, mais l'administration de la ville lui refuse la licence.

A dix-sept ans, il s'exile vers le Canada (il possède la nationalité canadienne par sa mère), est hébergé chez des parents et étudie à Kingston dans l'Ontario. A 22 ans, il intègre l'Université de Pennsylvanie. Il ne poursuit son doctorat en physique appliquée à Stanford que deux jours. Pris de la fièvre du boom des entreprises

point.com, il décide de se mettre à son compte. Avec son plus jeune frère Kimbal, il crée le service d'information en ligne Zip2, qu'ils revendent quatre ans plus tard pour plus de 300 millions de dollars à Compaq. Il investit l'argent dans X.com, qui développe un modèle de paiement en ligne. En 2000, X.com fusionne avec Confinity, qui a développé avec PayPal un

**«Je peux m'estimer heureux d'avoir encore tous mes doigts.»**

système similaire. PayPal est vendu en 2002 pour 1,5 milliard de dollars à eBay. Il détient à l'époque 11,7% dans la société. Il a alors 31 ans.

La même année, il fonde SpaceX avec Tom Mueller et, en 2004, il entre dans la start-up Tesla Motors en tant qu'investisseur de référence. De succès en succès, il est menacé pour la première fois

d'insolvabilité en 2008 en raison de l'échec des trois premiers lancements de fusée de SpaceX. «Nous étions trop bêtes pour lancer une fusée dans l'espace», dit-il. Heureusement, la NASA met à disposition l'argent nécessaire pour une quatrième tentative, couronnée de succès.

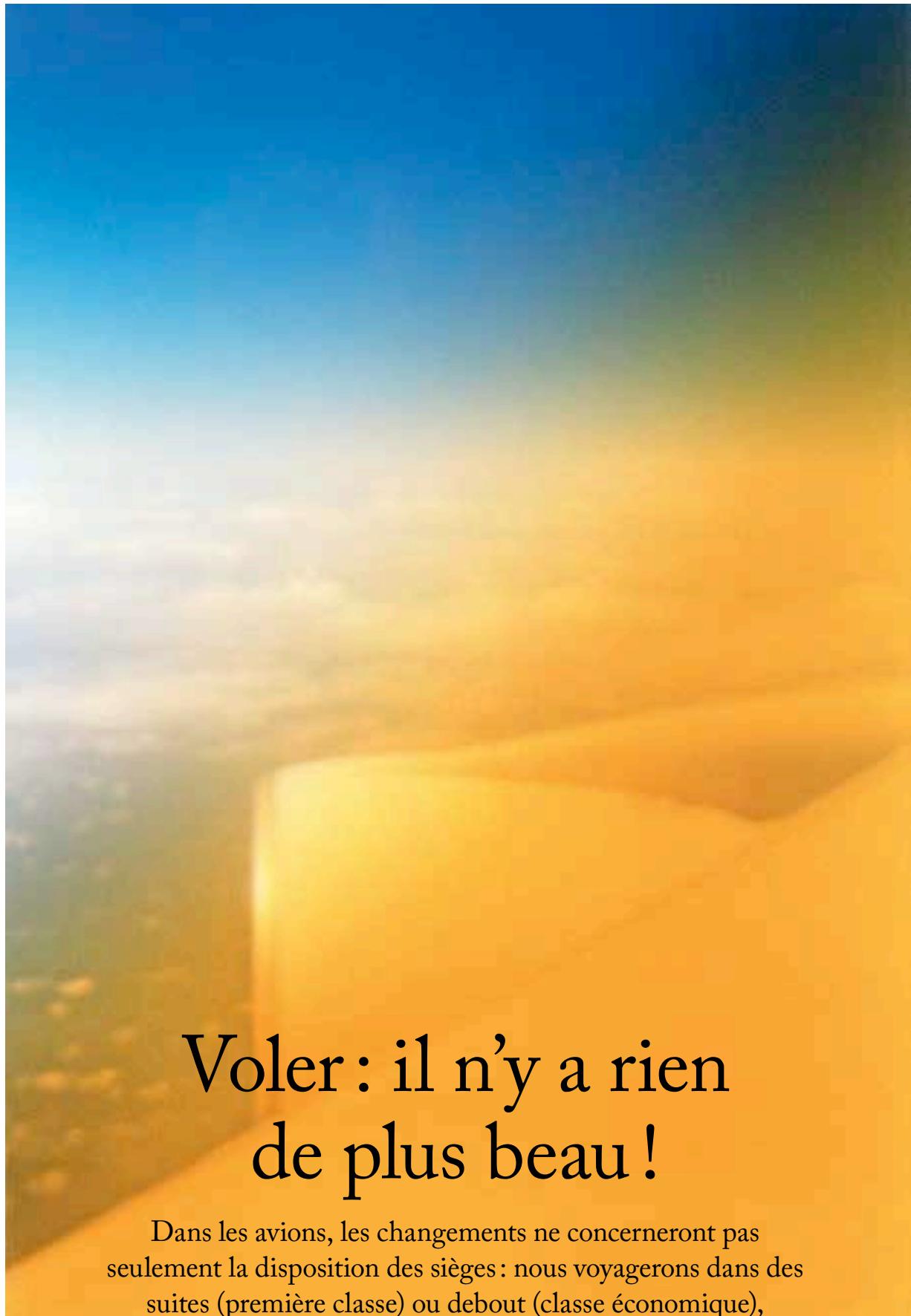
### Tesla acculée à la faillite

Alors que l'économie mondiale sombre dans la crise, Tesla Motors réussit de justesse à éviter l'insolvabilité. Elon Musk, qui a investi toute sa fortune dans l'entreprise, licencie le fondateur et président du conseil d'administration Martin Eberhard, engage un PDG de transition et reprend lui-même cette fonction en 2009.

La crise et son ardeur au travail conduisent à l'échec de son mariage avec l'écrivaine Justine Wilson, avec qui il partage la garde de leurs cinq fils (leur premier fils mourut à dix semaines de la mort subite du nourrisson). En 2012, il annonce la fin de son deuxième mariage avec l'actrice anglaise Talulah Riley. Ils se sont remis ensemble au début de l'année et vivent à présent avec les enfants dans une vaste propriété de Bel-Air ayant coûté 17 millions de dollars.

A l'exception des excursions à Disneyland, Elon Musk passe le plus clair de son temps dans la centrale de Tesla à Palo Alto et chez SpaceX à Hawthorne, près de l'aéroport de Los Angeles. Il passe environ une fois par mois chez SolarCity, mais Tesla Motors et SpaceX sont les deux endroits où il forge ses plans d'avenir. Selon ses termes, «dans le monde réel, un ingénieur est ce qui se rapproche le plus d'un magicien». □

**Alix Sharkey** écrit pour différents journaux et magazines, il vit en Californie.



# Voler: il n'y a rien de plus beau !

Dans les avions, les changements ne concerteront pas seulement la disposition des sièges : nous voyagerons dans des suites (première classe) ou debout (classe économique), mais dans un environnement plus calme et avec de meilleurs divertissements. Petit aperçu des innovations en cabine.

Par Adam Gavine

Voyager en première classe signifiait autrefois un siège luxueux à l'avant de l'avion, du champagne à profusion et certains autres avantages. C'était une expérience formidable qui n'a cessé de se développer ces dernières années. Lorsque des compagnies aériennes telles qu'Asiana, Emirates et Air France ont introduit des suites privées permettant de s'isoler du monde extérieur par des portes et des rideaux, l'expérience en première classe semblait parfaite.

C'était compter sans la compagnie aérienne d'Abu Dhabi, Etihad, qui a placé la barre plus haut avec les suites privées «The Residence» (à partir de décembre dans le nouvel Airbus A380). Un majordome personnel conduit le passager dans ses appartements, où l'attendent deux sièges luxueux et un canapé en cuir véritable de Poltrona Frau (comme dans une Ferrari ou une Maserati). S'y trouvent également un téléviseur de 32 pouces, un mini-bar et une table avec une somptueuse marqueterie. Et il ne s'agit que du séjour: une porte permet d'accéder à une chambre équipée d'un lit de 205 × 120 cm, d'un téléviseur de 27 pouces et d'une douche.

«The Residence», ce sont 11,5 m<sup>2</sup> d'exclusivité et de confort au prix de 20 000 dollars pour un aller simple. Il sera intéressant de voir la réponse de la concurrence dans un avenir proche, même si le développement d'un tel produit nécessite près de cinq ans.

#### Le luxe allié à la technologie de pointe

La technologie de pointe pourrait être la réponse: la société américaine Zodiac Aerospace, un leader mondial de l'aménagement intérieur de cabines d'avions, a récemment présenté le concept Halo. Halo évoque une chambre dans un hôtel de luxe. Ce concept permet en effet d'entièrement personnaliser la pièce, munie de deux sièges et d'un canapé convertible en lit double, selon ses envies.

Dîner avant une petite sieste? Un membre du personnel de cabine dépliera la table, vous servira un repas raffiné, puis préparera le lit. Le mur LED vous aidera à trouver le sommeil si vous souhaitez par

exemple vous endormir sous un ciel étoilé. La climatisation peut être réglée dans la suite en fonction de la température du corps et le contrôle des mouvements oculaires permet de vous réveiller avec un lever de soleil artificiel après un sommeil réparateur. Si vous préférez faire la fête, il suffit de fermer les portes, d'ouvrir le bar et d'allumer la musique. La suite insonorisée offre suffisamment de place pour cinq personnes.

Une fois la fête terminée, vous avez également la possibilité de vous rafraîchir. D'une simple pression, l'écran géant cède la place à un mini-spa. Selon Zodiac, le projet Halo pourrait se concrétiser dans cinq à sept ans.

#### Business : la nouvelle première classe

L'évolution en première classe est incroyable, mais les récentes nouveautés en classe business sont tout aussi impressionnantes. La classe affaires offre désormais un confort comparable à celui de la

## Un majordome conduit le passager dans ses appartements.

première classe il y a quelques années. Un siège pouvant se transformer en lit horizontal est déjà la norme sur les vols long-courrier.

Pour continuer à enregistrer des bénéfices, les compagnies aériennes doivent accueillir le plus de passagers possible en classe business et c'est là que cela devient intéressant. Un simple siège peut prendre beaucoup de place dans la cabine. C'est pourquoi un grand nombre d'aménagements complexes ont été créés afin d'optimiser le confort et le nombre de passagers, l'espace dans une cabine d'avion étant un des plus chers du monde. Du placement des sièges «en épi» ou en épi inversé, aux sièges étagés, en passant par le placement en épi étagé, la configuration de type yin-yang et la disposition en queue-d'aronde, les concepteurs de cabines d'avion sont depuis longtemps à la recherche de la solution optimale en matière de confort et de rentabilité.

Fort heureusement, le bien-être en classe business sur les vols long-courriers ne se limite pas à un lit confortable, à des mets raffinés accompagnés d'une sélection de vins variée, à un grand écran LED et à un service attentionné. De nombreuses compagnies complètent leur offre par un chauffeur venant vous chercher et vous déposant à une entrée VIP de l'aéroport, où un membre du personnel au sol s'occupe de vos bagages et vous accompagne via le contrôle de sécurité dans un salon privé. Il n'est dès lors pas surprenant que certaines compagnies envisagent de réduire l'espace première classe, voire d'y renoncer entièrement au profit de la classe business, qui correspond mieux à leur marché.

#### Economy : accessible à tous

La classe économique permet de parcourir la planète à un prix abordable. Les compagnies aériennes recherchent cependant ici aussi des possibilités d'optimiser le nombre de sièges, d'une part, pour libérer de la place pour les cabines luxueuses de première classe et de classe business, d'autre part, pour maintenir le prix des billets et couvrir les prix élevés du carburant. Voilà pour la mauvaise nouvelle. La bonne? L'offre pourrait devenir plus intéressante pour les passagers de la classe économique, même avec un espace plus restreint.

Parmi les concepts de sièges les plus audacieux se trouve le SkyRider de l'équipementier italien Avointeriors. Ce siège proche de la selle oblige le passager à se tenir dans une position quasiment verticale. Le gain de place permet ainsi d'augmenter le nombre de sièges. Une solution convenant uniquement aux vols de courte durée, et aux compagnies les plus hardies.

Un autre concept récemment présenté par Zodiac prévoit des strapontins comme au cinéma avec une configuration yin-yang, de sorte que les passagers s'assoient dans le sens du vol ou dans le sens opposé. Cette configuration permet d'installer plus de sièges tout en offrant un confort et un espace pour les jambes.

Et pourquoi pas un positionnement vertical? Les designers industriels tentent d'augmenter l'espace et le confort en classe économique grâce à des rangées de >



Plus de divertissements, moins de place : système de divertissement de Thales, strapontins de Zodiac.

sièges placés alternativement à différentes hauteurs. Cette solution offre plus de place au niveau des épaules, plus d'intimité et valorise une grande cabine économique d'un point de vue optique. Le concept n'est pas encore tout à fait au point mais certaines compagnies l'envisagent sérieusement.

#### Divertissement en un clin d'œil

Outre l'optimisation des différentes classes, les compagnies planchent sur de nouveaux systèmes de divertissement. Il existe aujourd'hui deux types de commande d'un système de divertissement à bord : par télécommande ou par écran tactile. Les sièges en classe business occupent de nos jours plus d'espace, mais se trouvent souvent trop loin de l'écran pour une commande tactile, tandis qu'une commande par câble semble peu adaptée à notre époque.

Les laboratoires de Thales et Panasonic Avionics, deux des principales entreprises de technologies de divertissement à bord, travaillent à la question. On peut citer l'oculométrie, permettant d'enregistrer avec une caméra les mouvements oculaires du passager : un coup d'œil vers le haut ou le bas, vers la gauche ou la droite, permet de naviguer dans le menu, tandis qu'un regard prolongé sur un point spécifique permet de confirmer une sélection. Il y a aussi le contrôle gestuel : un mouvement de balayage sert à la navigation tandis qu'un mouvement avec la paume de la main vers l'avant confirme la sélection.

Thales présente ces technologies dans son «Immersive Seat», un siège muni d'un home cinéma complet. Ce système offre non seulement un relief acoustique et un siège vibrant (par exemple en cas d'explosion dans le film), mais surveille aussi le mouvement des yeux. Lorsque le passager se rend aux toilettes

ou s'endort, le film s'interrompt jusqu'à son retour ou son réveil.

Malgré des séries américaines, des émissions télévisées et des jeux disponibles par le système de divertissement, la carte défilante fait partie des favoris. Peut-être parce que l'on se pose à tout âge la même question : « Sommes-nous bientôt arrivés ? »

Même avec une vitesse de croisière de quelque 965 km/h, la carte ne se modifie pas à un rythme suffisant pour offrir un véritable divertissement et ne fournit

## La classe éco sera bientôt plus intéressante, bien que plus étroite.

que très peu d'informations sur les territoires et les pays survolés.

Les fournisseurs travaillent donc au concept de «geotainment» permettant au passager de naviguer dans la carte. Lorsque l'on voit quelque chose d'intéressant par le hublot ou sur la carte, il suffit d'agrandir la partie concernée pour obtenir plus d'informations. Du texte, des images et des vidéos permettent d'en savoir plus sur l'histoire, la culture et la gastronomie de la région. Le passager a la possibilité depuis son siège de réserver un vol ou un hôtel, voire de réserver une voiture de location, une table de restaurant ou d'acheter un ticket de concert. Cette technologie est déjà utilisable et suscite l'intérêt de nombreuses compagnies aériennes.

#### Entre les mains du steward

Des sièges confortables restent le b.a.-ba de tout vol, mais au final, ce sont les hôtesses et les stewards qui sont les garants de notre bien-être. Singapore Airlines a par exemple créé la célèbre «Singapore

Girl» pour promouvoir ses services : depuis 1972, elle est l'exemple iconique de l'hôtesse de l'air, portant un sarong traditionnel et rencontrant un franc succès, la compagnie ayant remporté 17 fois de suite le titre «World's Best Cabin Crew Service» (Business Traveller Asia-Pacific). Une représentation de la Singapore Girl a même été temporairement exposée au musée de cire Madame Tussauds à Londres.

Les hôtesses et les stewards se démarquent par leur patience, leur multilinguisme, leur diplomatie et leur capacité à garder la tête froide en période de stress. Certaines compagnies vont plus loin. Le personnel de cabine de la compagnie sud-coréenne Asiana peut ainsi organiser spontanément une fête d'anniversaire (avec maquillage et ballons) ou un défilé de mode, réaliser des caricatures, préparer des cocktails ou montrer comment préparer le café parfait.

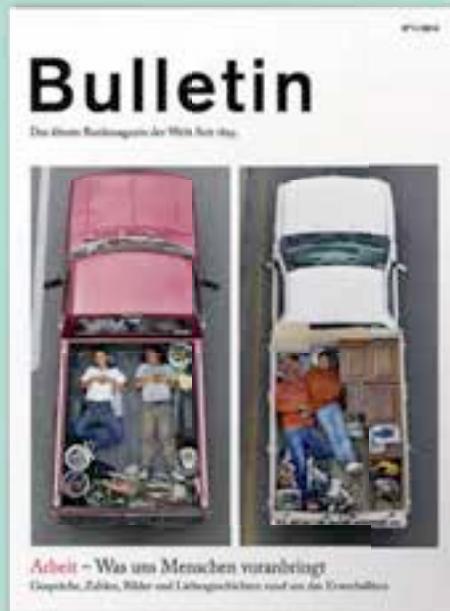
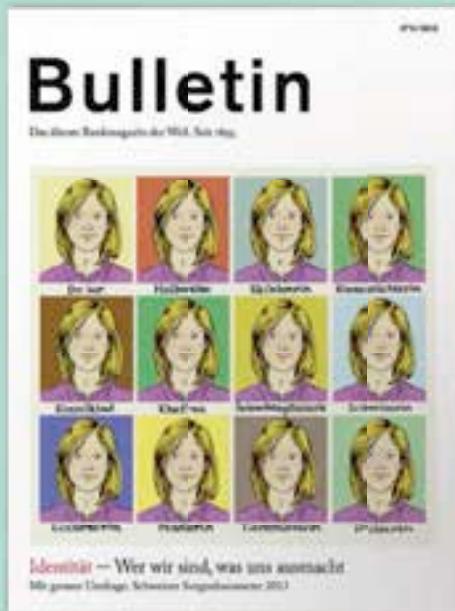
Enfin, la «sky nanny» veille à ce que nous nous sentions vraiment bien dans les avions. Des compagnies telles que Gulf Air ou Etihad proposent les services d'une nounou. Celle-ci peut calmer un enfant, le distraire ou le divertir afin de lui apporter sérénité et satisfaction durant le vol. En effet, son bonheur signifie celui de tout l'avion. □

**Adam Gavine** est rédacteur en chef d'«Aircraft Interiors International», première publication pour l'aménagement intérieur de cabines d'avions.

Dans  
l'App Store

L'application «News & Expertise»  
est proposée avec le nouveau  
Bulletin et d'autres publications  
actuelles, articles et vidéos  
du Credit Suisse.

# Abonnez-vous au Bulletin ...



... ou commandez gratuitement  
d'autres publications du Credit Suisse à l'adresse  
[www.credit-suisse.com/shop](http://www.credit-suisse.com/shop) (Publishop).

Les newsletters électroniques sur l'économie, la société,  
la culture et le sport sont disponibles à l'adresse  
[www.credit-suisse.com/newsletter/fr](http://www.credit-suisse.com/newsletter/fr).



# « Pourvu qu'elle consomme peu »

Dans les années 1960 et 1970, les petites voitures Matchbox étaient la coqueluche des enfants. Mais aujourd'hui ? Ne sont-elles plus que nostalgie, ou bien sont-elles plus modernes qu'on ne le croit ?

Par Lars Jensen

Il y a bien longtemps, à une époque où le jouet préféré des enfants ne s'appelait pas encore « Furby », une peluche high-tech bardée de capteurs et dotée d'un vocabulaire d'un millier de mots, rien ne faisait plus rêver les enfants que les voitures. S'agissait-il du bonheur anticipé de conduire un jour une véritable auto ? En attendant ce jour béni, les voitures miniatures de Matchbox permettaient de réaliser ce rêve.

On ne saura jamais combien d'enfants la marque la plus connue de la société britannique Lesney a enchantés depuis 1953. Un jour, un producteur d'acier fabriqua pour sa fille une petite voiture à l'échelle 1/72, qui pouvait tenir dans une boîte d'allumettes. Cette idée suscita l'enthousiasme de ses amis, puis du monde entier. En 2007, Matchbox annonça avoir vendu trois milliards de voitures dans plus de 130 pays. L'échelle de 1/72 provient des machines qu'utilisait Lesney, et était idéale pour la production. Plus tard, des voitures Matchbox ont été commercialisées dans d'autres tailles. A son apogée, dans les années 1960-1970, toutes les chambres d'enfant étaient le théâtre d'accidents de circulation mis en scène avec passion à l'aide des voitures Matchbox.

## Et aujourd'hui ?

Les enfants continuent d'adorer les voitures. Disney a d'ailleurs généré dix milliards de dollars sur la seule vente de produits dérivés du blockbuster « Cars ». Pourtant, les fabricants de jouets traditionnels luttent contre la concurrence des jouets électroniques, et une société comme Matchbox se trouve confrontée à un dilemme : devons-nous nous adapter et



Un succès mondial : modèles réduits Matchbox dans une campagne publicitaire (2003).

produire de petites voitures parlantes, voire des jeux vidéo ou des films, ou bien conserver notre tradition ?

Depuis 1997, Matchbox appartient au géant américain Mattel. Et bien que la stratégie de la marque culte de petites voitures ne soit pas publique, les multipacks de Matchbox, de cinq à vingt voitures, sont toujours disponibles à l'achat sur Amazon ou toysrus.com.

#### « Elles ne se cassent pas »

Pour savoir ce que les petits clients en pensent, interrogeons un groupe d'enfants : Ruby, 4 ans, New York; Pablo, 7 ans, Amsterdam; Nick, 6 ans, Hambourg; Carlo,

6 ans, Londres; Jacob, 4 ans, New York. Question : « Avez-vous des voitures Matchbox, et y jouez-vous souvent ? » Les réponses plairont aux stratégies de Mattel. Les quatre garçons et la fille en possèdent au moins trois. Ils y jouent quotidiennement, et aiment leur simplicité. Aucun des enfants n'a de voiture préférée. « Je fais moi-même les bruits », explique Jacob. Et Carlo pointe un avantage par rapport aux jouets électriques : « Elles ne se cassent pas. »

Carsten Oettler, probablement le plus grand expert du monde en la matière, a ouvert à Berlin une boutique entièrement dédiée aux Matchbox. Il possède plus de 10 000 modèles de tous types

et de toutes époques, de l'aéroglisseur aux camions de laitier à trois roues. On vient même d'Asie ou d'Amérique pour le voir. « Cars & Boxes » est incontournable pour les fans de Matchbox qui viennent à Berlin.

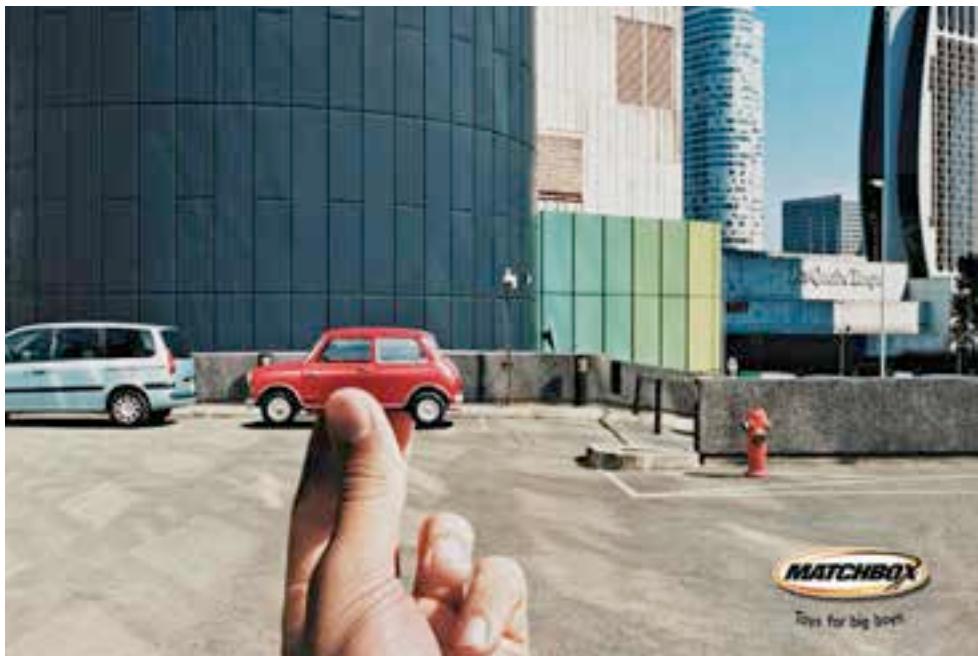
Les affaires sont florissantes, et Matchbox a fêté ses soixante ans l'année dernière, ce qui a conféré une belle publicité à la boutique berlinoise. La marque a sorti une édition collector de la série Superfast, très prisée dans les années 1970, avec des classiques (Citroën DS, Mercedes 450 SEL, ou encore une ambulance américaine), mais aussi des modèles modernes comme la Toyota Prius, la Fisker Karma ou la Porsche Cayenne.

« Il existe deux types de passionnés de Matchbox : les enfants, à qui l'on offre des multipacks bon marché, et les collectionneurs, qui paient très cher pour des éditions limitées. Si l'enthousiasme des enfants pour les voitures (petites ou grandes) ne faiblit pas, de plus en plus d'adultes semblent céder à la nostalgie », constate Carsten Oettler.

#### La même voiture que Papa

Les enfants attachent moins d'importance au modèle de leur petite voiture. Les multipacks sont d'ailleurs composés au hasard. Dans les années 1950, Matchbox proposa d'abord des modèles anglais, comme la MG Midget ou la Vauxhall Cresta. On comprit rapidement que les enfants avaient d'autres préférences : VW et Citroën, premiers modèles étrangers de la production de Matchbox, partirent comme des petits pains.

Ce qui n'a jamais changé : les enfants calquent toujours leurs exigences en matière de jouets sur celles de leurs parents. Pablo d'Amsterdam, dont la maman travaille dans une société de cellules photovoltaïques et ne possède pas de voiture, dit : « Peu importe quelle voiture Matchbox je possède, pourvu qu'elle consomme peu. » □



**Lars Jensen** vit à New York et écrit pour plusieurs quotidiens et magazines, dont « Frankfurter Allgemeine », « Die Zeit », « Süddeutsche Zeitung » et « Der Spiegel ».

# Cap sur les vacances

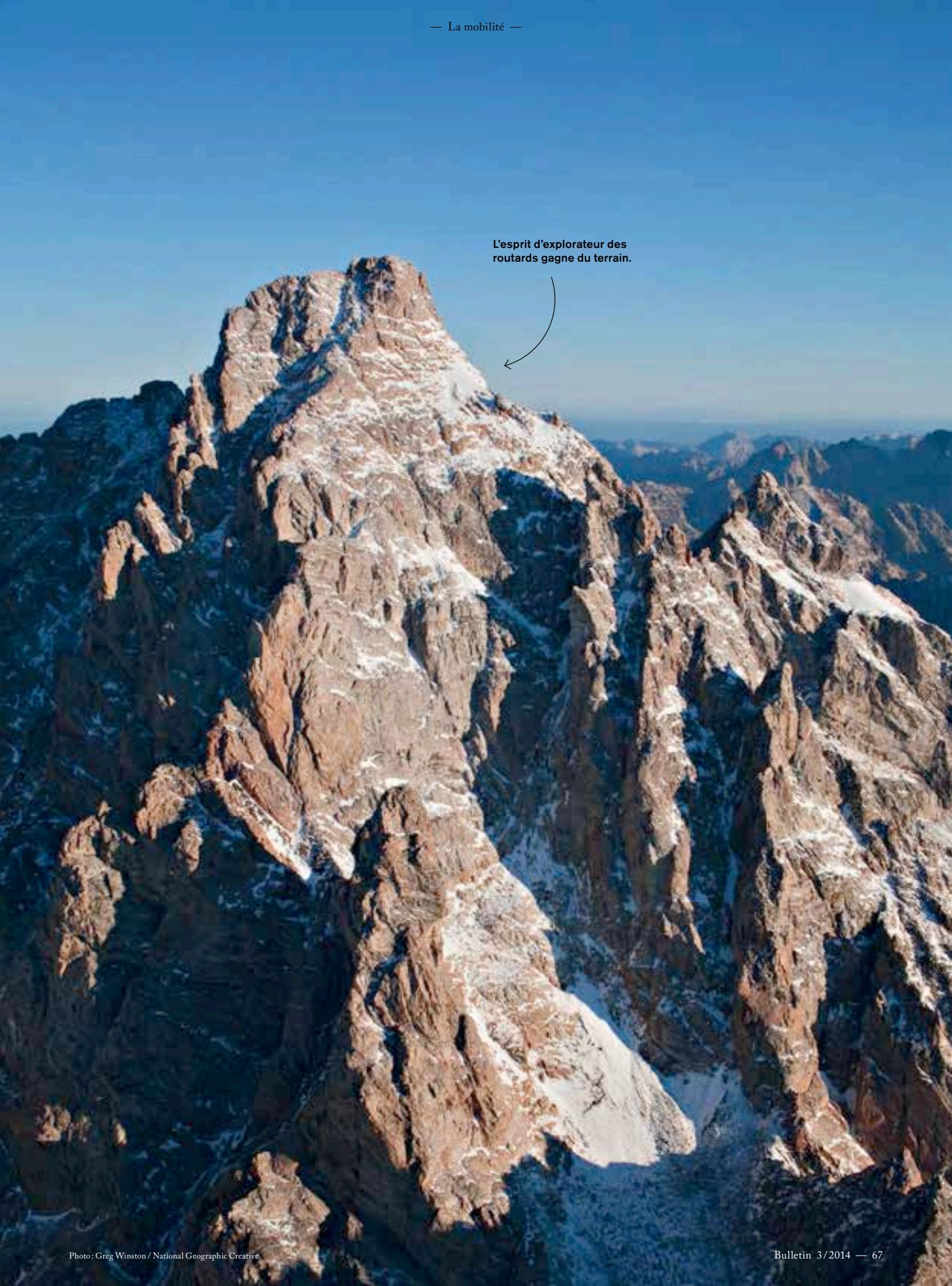
Les croisières sont en vogue et les vacances placées sous le signe de l'aventure un marché en croissance. Deux voyagistes à succès nous parlent des tendances en mer et sur terre ainsi que des besoins changeants d'une clientèle dynamique.

Par Simon Brunner



A large, high-angle photograph of a ship's wake on the ocean. The wake is a massive, white, foamy trail of water extending from the bottom right towards the top left. The ocean is a deep blue with some white-capped waves. In the upper right quadrant, there is a block of text with a curved arrow pointing to it from the bottom right.

Les Suisses aiment particulièrement les croisières.



L'esprit d'explorateur des routards gagne du terrain.

# 1 — Christian Schneider

## « La fonte des glaces en Arctique ouvre de nouvelles routes »

Christian Schneider, CEO de MCCM Master Cruises, nous explique ce que recherchent les passagers dans les croisières et pourquoi ce type de voyage est tant apprécié par les clients suisses.



### *Monsieur Schneider, qu'avez-vous fait pendant vos vacances d'été ?*

Je suis un passionné de nature et d'aventure. J'ai par exemple fait de l'alpinisme dans les Alpes suisses cet été et partirai pour une croisière d'expédition dans les îles Galapagos à l'automne.

*L'industrie des croisières est l'un des plus gros marchés de croissance non seulement du secteur des vacances, mais aussi de toute la branche des loisirs. Depuis 1990, ce sont chaque année 7,2 % de passagers supplémentaires dans le monde qui prennent leurs vacances sur un bateau. Pourquoi cet engouement international ?*

Aucune autre branche touristique n'a connu une mutation aussi rapide ces dernières années : les produits ont été adaptés aux souhaits de flexibilité et d'individualité des clients, et le voyageur définit aujourd'hui son séjour à bord.

*L'écrivain américain David Foster Wallace a intitulé son célèbre reportage sur les croisières « un truc prétendument super auquel on ne me reprendra pas ». Les croisières gardent une image très désuète. A juste titre ?*

Non : voyager autour du monde en ne défaissant sa valise qu'une seule fois, c'est tout simplement imbattable et cela attire aussi une clientèle active et ouverte. De plus, les prestations à bord répondent aujourd'hui aux besoins les plus divers de la clientèle, et le confort des bateaux n'a rien à envier aux hôtels sur la terre ferme, bien au contraire.

*Quelle popularité ont les croisières auprès des jeunes ?*

D'une part, les immenses paquebots, toujours plus gros, rendent les croisières accessibles à un large public qui regarde les prix. D'autre part, les compagnies de luxe proposent elles aussi davantage de courts séjours permettant à un public plus jeune de s'offrir une croisière haut de gamme avec un calendrier serré. Les croisières d'expédition sont également demandées par les jeunes.

### *En quoi se caractérise le marché suisse ?*

Les Suisses aiment particulièrement les croisières. La croissance a été de 10% à 20% ces dernières années. Le marché suisse se distingue par sa demande de produits et de cabines de très grande qualité. En été, les pays nordiques, la Méditerranée et l'Arctique font partie des destinations les plus prisées. En hiver, la demande se porte sur l'Asie, le Pacifique, l'Amérique du Sud et l'Antarctique. Les clients suisses apprécient surtout les routes internationales spéciales telles que le canal de Panama, l'Alaska ou le Cap Horn.

*A propos de destinations : depuis des années, il semble qu'on ne parle que des Caraïbes. Plus de 37 % des croisières se passent dans cette région. Pourquoi ?*

Le découpage du trajet dépend beaucoup de la catégorie du bateau. Ce sont surtout les compagnies « économiques » qui privilégiennent les destinations de masse comme la Méditerranée ou les Caraïbes. Le segment haut de gamme et de luxe propose une offre internationale plus variée. Le changement climatique et notamment la fonte des glaces en Arctique ouvrent de nou-

velles routes pour les croisières d'expédition.

### *Paquebots géants contre voyages de niche sur de petits navires : quelle est la tendance ?*

Nous constatons que la demande s'oriente plutôt vers de petits bateaux haut de gamme avec des suites à 3 500 francs la semaine .

### *Sur les bateaux : quels sont les mots d'ordre, les dernières nouveautés proposées et qu'est-ce qui sera possible à l'avenir ?*

Les thèmes « temps », « calme », « espace » et « détente » prennent davantage d'importance dans un monde trépidant. On souhaite organiser soi-même son programme et sa journée. La tendance pour les croisières de luxe va donc plutôt dans le sens d'une offre sans contrainte et individuelle à bord, y compris en ce qui concerne les repas, la partie culturelle et les activités.

### *Pour les novices : quel est le meilleur remède contre le mal de mer ?*

La préconisation de base est de réserver une cabine au milieu du bateau. Les navires modernes disposent de stabiliseurs. Sinon, il y a toujours le Stugeron ou l'Itinerol.

**Christian Schneider**, 47 ans, est CEO de MCCM Master Cruises Christian Möhr AG, le leader suisse des croisières haut de gamme, de luxe et d'expédition. Les croisières ont le vent en poupe, le nombre de passagers a augmenté de 100% en Suisse ces six dernières années.

## 2 — André Lüthi

# «Aventure? Je ne veux plus entendre ce mot»



André Lüthi est un pionnier du voyage individuel. Le copropriétaire de Globetrotter nous explique comment le tourisme «routard» est entré dans les mœurs, pourquoi l'Australie fait rêver les clients suisses et quelles contrées vierges il faut absolument découvrir.

*Monsieur Lüthi, qu'avez-vous fait pendant vos vacances d'été?*

J'ai fait un tour du monde avec mon fils de 13 ans, il en rêvait depuis longtemps. Nous avons surtout été en Asie, mais nous avons fait une halte à Hawaï.

*13 ans, n'est-ce pas un peu jeune pour silloner le monde?*

La question ne se pose pas. Nos enfants nous accompagnent en voyage depuis leur plus jeune âge. Car voyager fait partie de notre vie, c'est notre vie. Ce voyage autour du monde est logiquement lié aux lieux que nous voulions découvrir. Je recommande à tous les pères très occupés de partir de temps en temps en voyage seul avec leurs enfants; on se consacre les uns aux autres 24 heures sur 24, on partage et on vit tellement de choses que cela renforce les liens.

*Vous êtes dans la tendance : les circuits ont progressé de 27 % depuis 2009, soit beaucoup plus que les séjours balnéaires (12 %).*

Ces chiffres sont dopés par le principal marché de croissance du monde: les touristes asiatiques aiment visiter de nombreux sites en peu de temps. Les concepts de vacances mobiles sont aussi en vogue chez nous. Je le prêche depuis vingt ans: on n'apprend rien sur un transat.

*Comment expliquez-vous ce changement de comportement?*

Grâce à Internet et aux guides de voyage Lonely Planet, on en sait aujourd'hui beaucoup plus sur le monde. Celui-ci est devenu plus sûr et confortable: un voyage

en Chine n'a plus rien de hasardeux. Et l'esprit explorateur des routards gagne du terrain: tous les voyageurs ne partent pas avec leur sac à dos et un budget serré, mais l'attitude est souvent la même: sortir, explorer, expérimenter. Et dans la branche touristique aussi les segments sont désormais plus perméables: un même couple peut séjourner dans un hôtel 5 étoiles à l'île Maurice puis partir l'année suivante traverser le Cambodge sur une vieille moto.

*Quel rôle joue l'âge?*

Etonnamment, beaucoup de clients pour des voyages sur mesure sont plutôt âgés. Ils ont été de nombreuses fois à Majorque et veulent désormais vivre une expérience. Ils réservent un circuit simple, par exemple les Etats-Unis en camping-car. Et si cela leur plaît, ils glissent doucement vers des destinations plus exotiques.

*Quelles sont généralement les destinations les plus prisées?*

L'Australie représente 20% de notre chiffre d'affaires. Ce pays fascine les Suisses. On y voyage facilement et il offre une dose d'aventure suffisante pour les habitués du tourisme forfaitaire. L'Asie du Sud-Est est en forte croissance, notamment le Vietnam, le Myanmar, le Cambodge et le Laos. L'Afrique du Sud semble se faire dépasser lentement par la Namibie et le Botswana, qui sont très appréciés, même si le Botswana est relativement cher. Globalement, l'Amérique du Sud affiche la plus forte croissance; le Chili est presque plus facile à visiter que l'Australie.

*Pour les voyageurs chevronnés : quelles aventures peut-on encore vivre?*

Aventure! Ce mot est si galvaudé que je ne veux plus l'entendre. Il n'est pas adapté à notre époque: les clients veulent certes vivre des expériences, mais en toute sécurité. La véritable aventure est-elle possible avec un filet de sécurité? Je ne le crois pas.

*En d'autres termes, que reste-t-il à découvrir?*

Beaucoup d'endroits! Les vallées entre le Bhoutan et le Tibet ou certains lieux en Afrique centrale et orientale. La Sibérie aussi est magique, surtout la partie à l'est d'Irkoutsk.

*Vous emmenez des groupes en Corée du Nord : pourquoi?*

Certaines personnes y voient du cynisme. Mais il ne faut pas sous-estimer le rôle du tourisme, je pense notamment au Myanmar: le tourisme a contribué à y adoucir le régime. Les touristes font entrer des informations dans le pays, et ils racontent ce qu'ils ont vécu à leur retour. En Corée du Nord aussi, le tourisme a une influence positive concernant l'assouplissement du système.

*Comment voyez-vous personnellement ? Dans une ville que vous ne connaissez pas, comment choisissez-vous un restaurant et un hôtel ?*

Je ne regarde ni sur Internet ni dans les guides. Je préfère la vieille école: demander au chauffeur de taxi. □

**André Lüthi**, 54 ans, est président du Conseil d'administration et copropriétaire de Globetrotter Group, le 4<sup>e</sup> voyagiste de Suisse (chiffre d'affaires: 255 millions de francs). A partir d'une agence organisant des voyages bon marché pour globetrotteurs, il a créé une grande entreprise proposant des vacances sur mesure pour tous les segments. Ce père de deux enfants est marié et vit à Berne. En 2012, Ernst & Young l'a élu «Entrepreneur Of The Year» dans la catégorie services/commerce.



# Une vie dans les airs

Un oiseau migrateur utilise ses capacités pour fuir le froid hivernal et le manque de nourriture. Parmi les animaux migrants, le martinet est de loin le plus endurant.

Par Herbert Cerutti

L'albatros survole rapidement les crêtes marines autour de l'Antarctique et pêche sa nourriture dans les eaux glacées. Depuis son site de reproduction dans le Grand Nord, le bécasseau maubèche, un petit limicole, traverse en automne la moitié du globe en direction du sud, survolant des océans et des déserts sans manger, boire ni se reposer. Le maître du ciel le plus étonnant parmi les oiseaux migrants reste cependant le martinet.

Pendant la seconde quinzaine de juillet, à l'âge de six semaines, l'oisillon pointe le bout de son bec et se laisse tomber dans le vide. Dès cette seconde, il peut instinctivement voler. Il vole jour et nuit au-dessus de montagnes, de mers, de déserts jusqu'à trouver après plusieurs semaines et 10 000 km parcourus un abri hivernal en Afrique australe. Au mois de juin suivant, à l'âge d'un an, il rejoint la colonie de ses parents, déjà rentrés de leurs vacances d'hiver dans le sud. On dit que le jeune martinet est dans les airs en permanence : d'abord en Afrique, puis en Europe et l'année suivante de nouveau en

Afrique, 21 mois durant, avant de devoir atterrir bon gré mal gré au troisième été pour la première ponte.

## Vol de nuit dans les vents chauds

Emil Weitnauer, professeur à Oltingen (Bâle-Campagne), souhaitait en avoir le cœur net. Enfant déjà, il était fasciné par les martinets noirs. Il les admirait, filant avec leurs longues ailes en faufile autour des toitures, et se faufilait entre les poutres du clocher de l'église pour observer dans leur nid les animaux noir cendré, marqués d'une tache blanche au niveau du cou. En 1951, l'ornithologue amateur s'est rendu lui-même dans les airs avec un avion de tourisme. D'en haut, il a pu observer des groupes entiers de jeunes martinets qui, alors que les autres oiseaux vont dormir, volent de plus en plus haut jusqu'à disparaître à plus de 2 000 mètres d'altitude. Et, tôt le matin, lorsque les autres oiseaux commencent à gazouiller dans les branches, ils plongent à grande vitesse vers des altitudes plus basses.

Afin de documenter les activités nocturnes invisibles pour l'œil humain, Emil Weitnauer a finalement utilisé le radar de contrôle de l'aéroport de Zurich. Les échos radars des martinets pouvaient être observés des nuits d'été entières dans les vents chauds d'altitude. A l'aide d'un radar de contrôle de tir militaire, le comportement en vol a été enregistré en 1960 : l'oiseau effectue une demi-douzaine de battements d'ailes par seconde, suivis d'une période où il se laisse planer, pour reprendre ensuite ses battements d'ailes. Quelques secondes de sommeil durant les phases de vol plané permettent probablement à l'oiseau de se reposer.

## Gîte et couvert dans le ciel

Le ciel ne lui offre pas seulement le gîte, mais également le couvert. Le bec grand ouvert, il chasse à une vitesse pouvant atteindre 200 km/h, en récoltant au passage les moustiques, les araignées et les coléoptères. Pour nourrir les oisillons restés dans le nid, l'adulte récolte durant une belle jour-



Vivre et s'aimer  
dans les airs : le  
martinet peut rester  
des mois en vol.

née de juillet entre 3h00 et 20h00 quelque 40 boules de nourriture comprenant chacune de 200 à 1500 insectes, qu'il dépose ensuite dans les becs affamés – une performance journalière de 60 000 insectes nécessitant 1000 km de vol. Cet oiseau chasse de manière ciblée: un apiculteur ayant abattu des martinets près de sa ruche ne trouva dans les estomacs aucune abeille ouvrière mais uniquement des faux-bourdons sans dard, ce qui, au vu de la grande vitesse de chasse, indique des capacités de perception et de réaction extraordinaires.

Pour boire, le martinet frôle des points d'eau et fait le plein le bec ouvert tel un canadair. Ces vols à basse altitude peuvent parfois mal tourner. On a ainsi observé un martinet toucher l'eau du bout de l'aile, virevolter et tomber dans l'eau. Malgré de nombreuses tentatives, l'oiseau ne parvint pas à s'en extraire et se noya. Son nom scientifique *Apus apus* (sans pied) fait référence aux pattes d'à peine un centimètre du maître du ciel. Le fait qu'un martinet échoué sur le sol ne soit plus jamais capable de s'envoler est cependant un mythe. Sur terrain plat, une dizaine de mètres lui suffisent comme piste de décollage: il place ses ailes en position verticale, réalise un battement rapide et prend son envol telle une chauve-souris.

#### Accouplement en figure libre

Le martinet s'accouple dans les airs. Bien qu'elle puisse également s'effectuer dans le nid, la copulation se passe de préférence par

beau temps entre 10 et 80 mètres de hauteur: la femelle volant droit devant elle se met à trembler, ralentit et plane, plaçant ses ailes en position horizontale. Le mâle vole dans sa direction, positionne ses ailes en V et s'accroche dans les plumes dorsales de

#### Il frôle l'eau et fait le plein tel un canadair.

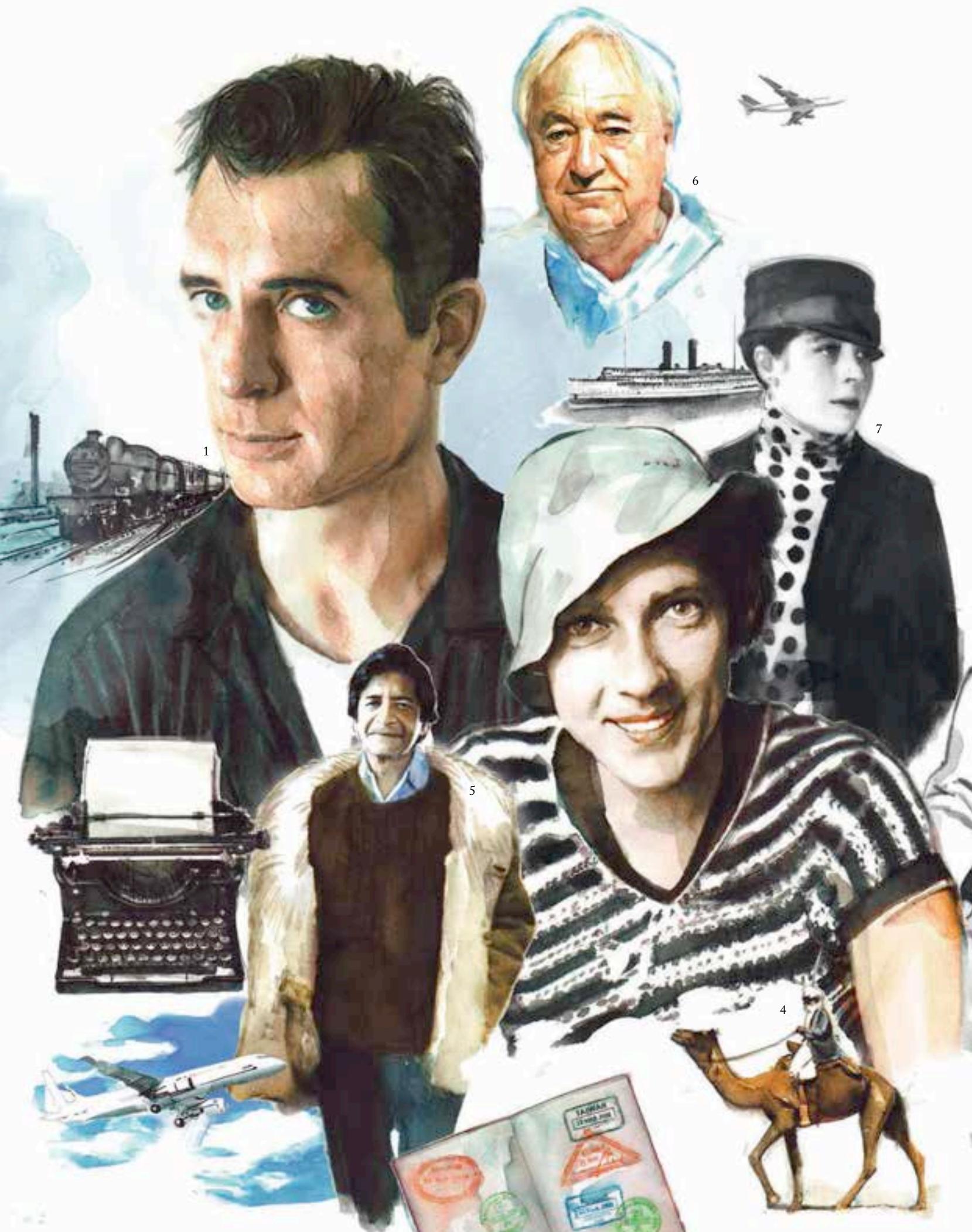
la femelle. Durant la copulation, le couple perd constamment de la hauteur. Et lorsqu'il se sépare, le sol se trouve déjà à une distance menaçante.

Les adultes restent fidèles pendant des années et rejoignent dès leur retour du sud leur ancien nid. Il n'est cependant pas rare que des moineaux et des étourneaux y aient élu domicile. Lorsqu'il s'agit de défendre son nid, le martinet se montre impitoyable. Il attaque avec acharnement les « squatteurs » à coups de griffes et d'ailes, reste pendant des heures au milieu de ces étrangers jusqu'à ce qu'ils abandonnent la partie. Les martinets rassemblent ensuite de nouveaux éléments: plumes, pétales, fibres, bouts de papier – le tout naturellement en vol. A l'aide de leur salive qui durcit au contact de l'air, les oiseaux assemblent le tout en un nid compact. En cas de présence d'œufs étrangers ou d'oisillons morts, ceux-ci sont simplement intégrés.

En 1939, Emil Weitnauer a bagué un oisillon martinet du numéro 605 769. Trois

ans plus tard, il a retrouvé le même oiseau (un mâle) dans un clocher d'église en train de couver. Neuf étés consécutifs, il a engendré des oisillons avec sa partenaire. Une nouvelle femelle a ensuite fait son apparition, la première n'ayant certainement pas survécu au safari hivernal. En 1960, Emil Weitnauer a enregistré pour la dernière fois le numéro 605 769. Au cours de ces 21 années, le martinet doit avoir parcouru près de 4 millions de kilomètres – cinq fois l'aller-retour entre la Terre et la Lune. □

**Herbert Cerutti** est un physicien expérimental plusieurs fois distingué en tant que journaliste scientifique. Il vit à Wolfhausen, dans le canton de Zurich.

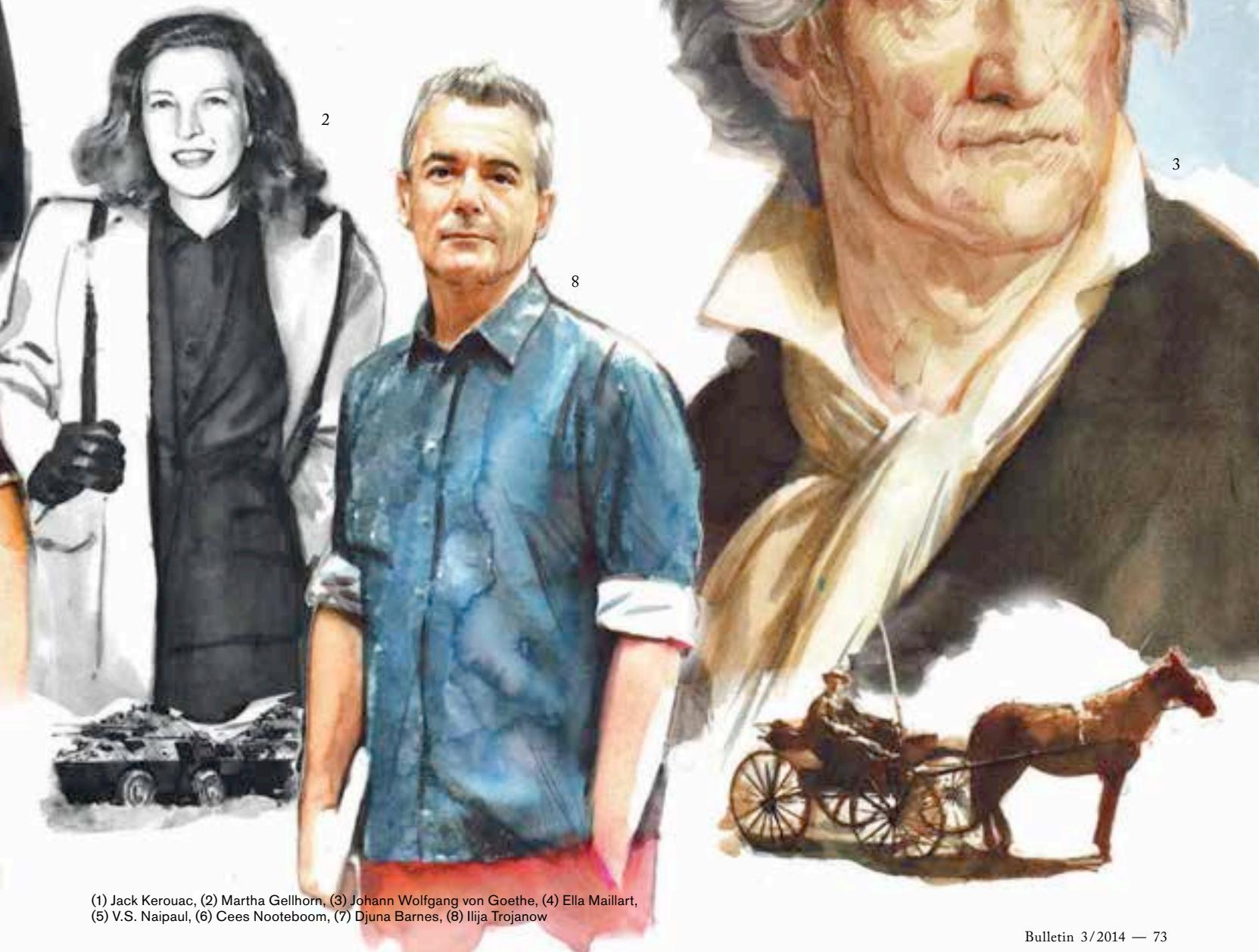


# Leur destination ? Le voyage

Le voyage figure parmi les thèmes éternels de la littérature. Goethe voyage par ennui et par amour, Ilya Trojanow collectionne les mondes, et Jack Kerouac devient une idole en 1968.

Petit guide de voyage littéraire.

Par Daniele Muscionico (texte) et Berto Martínez (illustrations)



(1) Jack Kerouac, (2) Martha Gellhorn, (3) Johann Wolfgang von Goethe, (4) Ella Maillart,  
(5) V.S. Naipaul, (6) Cees Nooteboom, (7) Djuna Barnes, (8) Ilya Trojanow

# O

n agit souvent sans savoir précisément pourquoi. Et c'est tant mieux. Il serait bien trop fatigant (et probablement décevant) de connaître les raisons de nos actes. Mais il en va autrement des voyages: pour partir, il faut une justification, une légitimation, ne serait-ce que pour soi. Ce fut aussi le cas pour un grand esprit, référence de son temps et de la littérature: Goethe lui-même, poète acclamé, ministre à la cour de Weimar, proche conseiller et ami du duc, savait-il pourquoi il voulait tout quitter, abandonnant son rôle et son statut dans la société? Il n'en avait sans doute aucune idée, les mots manquaient à l'écrivain. Alors il partit en secret, dans la nuit et le brouillard. Pour aller où? Ailleurs!

Le voyage dans la littérature est souvent le reflet d'un conflit intérieur. Mais que l'écrivain traverse à pied les glaciers suisses ou qu'il voyage dans une calèche cahotante, qu'il fasse parcourir à ses personnages les Etats-Unis en auto-stop jusqu'au Mexique, qu'il crée une Américaine hautaine, installée en France, voulant sauver ses compatriotes des Français, qu'il vive lui-même différents périples, ou qu'il les fasse vivre à son héros pour en faire des poèmes, le voyage représente l'un des thèmes éternels de la littérature. On ne peut pas y échapper, l'ignorer ou l'en-

fermer à l'intérieur des frontières. On ose et réinvente le voyage à chaque époque. Et, depuis le siècle dernier, les femmes s'y mettent aussi. Oui, elles aussi écrivent et voyagent! Et plus seulement assises à la table de leur cuisine, à travers leur imagination.

Que l'auteur se trouve derrière le volant ou qu'il guide ses protagonistes, que l'on voyage ou qu'on se laisse transporter, en littérature, le voyage n'est jamais une fin en soi. Ici, pas de tourisme. Il s'agit d'une quête. Mais y a-t-il une destination? Il y a le chemin, et il vaut la peine d'être emprunté à travers l'écriture. Il est question de mouvement, de cheminement, de changement et de métamorphose. Une simple soif d'aventure? Oui, aussi. Les hommes de lettres sont ce qu'ils sont. Ulysse, Sinbad, Phileas Fogg, Homo Faber – les héros voyagent, combattent, remportent des victoires, accomplissent un périple dans des pays inconnus, des mondes merveilleux, des univers parallèles, et même l'au-delà, vivent des aventures pour finalement rapporter chez eux, comme un trophée, la conscience de soi.

Voyager à travers la langue, à travers la littérature. Ne parle-t-on pas du voyage d'une vie, de l'expérience d'une vie? La littérature peut parfois être synonyme de savoir encyclopédique figé, mais nombreux sont les écrivains qui s'appliquent à étoffer le «livre du monde».

1 —

## Jack Kerouac *La Beat Generation* (1922-1969)

Où aller? Que faire? Et pour quoi? La bible mythique des auto-stoppeurs, «Sur la route», s'articule autour de ces trois questions impies. Cet ouvrage a rendu Jack Kerouac immortel: 4 millions d'exemplaires, lus et relus, occupent les étagères du monde entier. De la grande littérature, universelle. En toile de fond: le Dust Bowl, la Grande Dépression et la guerre. L'Amérique, les migrants, Groucho Marx et les enfants terribles de l'Amérique, une nouvelle génération meurtrie. Le texte a été dactylographié en une fois et sans paragraphes en 1951, en seulement trois semaines, sur un rouleau de quarante mètres de feuilles de papier à calligraphie, collées bout à bout. Fiévreusement, frénétiquement, comme l'une des routes interminables décrites par Kerouac. Un rythme de narration effréné; l'effet de la drogue accompagne l'esprit «beat». Pourtant, depuis que le rouleau original est sorti en 2010, le mythe s'est écailé: le «trip» de Kerouac dans les paradis artificiels n'est pas une œuvre spontanée, pondue en trois semaines dans des vapeurs de benzédrine. Il est le fruit de plusieurs années de réflexion littéraire



angoissante et parfois contradictoire, d'innombrables notes et de débuts avortés. L'ivresse s'est dissipée: il ne reste plus qu'une immense gueule de bois.

2 —

## Martha Gellhorn *Une vie de conflits (1908-1998)*



Elle se marie avec Hemingway en 1940, alors que l'écrivain est lui-même en voyage vers la célébrité mondiale et l'alcoolisme. Cette union, qui dure quatre ans, est un véritable désastre – Martha Gellhorn ne voudra plus entendre parler de lui. (Il lui dédie malgré tout son roman sur la guerre civile espagnole, «Pour qui sonne le glas».) L'Américaine recherche les conflits, et pas seulement dans sa vie privée, au moins aussi tristement célèbre que son métier: correspondante de guerre, elle vit neuf guerres de très près, notamment en Europe, juste avant et après la Seconde Guerre mondiale. Martha Gellhorn se rend en Israël et au Vietnam, et écrit des articles sur Dachau juste avant la Libération, des souvenirs qui la hanteront jusqu'à la fin de sa vie. Elle voyage dans 53 pays, des périples qu'elle vit comme une rééducation. Avec les articles de Martha Gellhorn, le «New Yorker» développe un nouveau genre: le récit de guerre, non pas axé sur les mouvements des troupes, mais

sur les souffrances de la population civile. Le style de Martha Gellhorn est un mélange d'observations très détaillées, d'informations méticuleusement collectées et de prises de position personnelles. L'objectivité? Pour elle, c'est un non-sens.

3 —

## Johann Wolfgang von Goethe



## *Un fugitif amoureux de la Suisse (1749-1832)*

Il est le père des écrivains voyageurs et des voyageurs écrivains. Ses destinations préférées: l'Italie («Connais-tu la contrée où les citronniers fleurissent?») et la Suisse, où il est attiré par le massif du Gothard et les chutes du Rhin, qu'il passe des journées entières à observer et à décrire. Ses voyages sont des fuites. Il voyage parce qu'il s'ennuie dans son activité d'avocat à Francfort, pour échapper aux contraintes de la cour de Weimar. Une crise d'identité ou un «burn-out», comme on dirait

aujourd'hui, l'entraîne dans des pays inconnus, à la recherche d'une nouvelle orientation, d'une nouvelle inspiration. Il voyage incognito en Italie, où, auteur de «Werther», il est désormais connu comme le loup blanc. Sous un pseudonyme, il réalise des études botaniques et même érotiques, et continue à travailler sur ses textes. Et la Suisse? Il s'y rend trois fois, à la recherche d'une grande expérience, d'une étreinte de Dame nature. Il est enchanté par ce pays alpin, ses hautes montagnes, ses ravins profonds, ses cascades sauvages et ses lacs d'eau pure, et par l'image du Suisse

4 —

## Ella Maillart *Une auteure classique suisse (1903-1997)*

Skipper de l'équipe olympique suisse de 1924, Ella Maillart est aussi cofondatrice du club de ski féminin suisse et participe aux championnats du monde de ski. Cette Genevoise se réinvente sans >



cesser et change souvent de métier: secrétaire, modèle d'artiste, cascadeuse pour le cinéma berlinois... Et c'est une entreprise bien dangereuse qui la rend célèbre dans le monde entier en 1935: 6 000 km à travers les «Oasis interdites», à cheval, à dos de chameau et à pied, traversant des déserts de sel et de sable, les montagnes du Pamir et du Karakorum. Ella Maillart voyage de la côte chinoise à l'Inde mongole, de Pékin au Cachemire en passant par l'Asie centrale, une région interdite et marquée par les conflits. Son livre compte parmi les classiques des récits de voyage.



5 —

## V.S. Naipaul *Post-colonialiste, Prix Nobel et voyageur (1932)*

Il est souvent perçu comme une personne cynique, qui dénigre les siens, et comme un impérialiste arrogant, car il écrit sur le tiers-monde avec beaucoup de distance.

Et le prix Nobel de littérature obtenu par V.S. Naipaul en 2001 n'a pas éteint le feu des critiques. Vidiadhar Surajprasad Naipaul est né en 1932 à Chaguanas, près de Port-d'Espagne, à Trinité-et-Tobago. Il appartient à l'«establishment» culturel britannique, et est constamment à la recherche des racines de l'homme moderne. Cet écrivain ne voyage pas qu'à travers ses ouvrages: il parcourt le monde depuis ses 18 ans. Ses différents périples le conduisent dans le pays d'origine de ses parents, l'Inde, mais aussi en Afrique, en Amérique du Sud, aux Antilles et en Orient. Le jury de Stockholm dira que V.S. Naipaul a acquis une réputation de «peintre du quotidien». Dans «L'Enigme de l'arrivée», qualifié de «chef-d'œuvre» par le jury, l'écrivain «brosse implacablement le tableau de l'effondrement inexorable de l'ancienne culture dominatrice coloniale et de la société locale européenne». En 1981, il condense ses récits de voyage intenses dans «Crépuscule sur l'Islam».

Les critiques à l'encontre de cet écrivain acclamé ne tarissent pas. Dans son dernier roman, l'auteur Hanif Kureishi a dépeint V.S. Naipaul comme un vieux fou, dont on ne sait pas s'il est plus obsédé par les femmes ou par lui-même.

6 —

## Cees Nooteboom *Les flâneries de l'âme (1933)*

Pour Cees Nooteboom, les voyages, les observations et les flâneries de l'âme à tra-

vers différents lieux et différentes époques sont un mode de vie. Depuis 1953, cela fait donc longtemps, cet auteur singulier se rend d'abord à Paris, puis sur la Côte d'Azur, et plus tard en Espagne et au Portugal. Ce n'est que bien plus tard qu'il vient à l'écriture, qui l'a fait connaître comme le narrateur patient, discret et



sobre qu'il est. Un véritable flâneur dans l'âme. Nooteboom est tout d'abord un journaliste néerlandais. Pas un journaliste frénétique et enragé, mais irrité, confronté à l'Histoire, et notamment à l'insurrection de Budapest en 1956. Ce qu'il écrit depuis, sur les voyages, les souvenirs, les amours vaines et la mort (peut-être le plus grand des voyages), le lecteur ne le comprend pas toujours complètement. Mais ça fonctionne. Car peut-être que les lectures de Nooteboom nous invitent simplement à méditer sur les voyages, les souvenirs, les amours vaines et la mort. L'écrivain affirme que la mémoire est comme un chien, elle se couche où elle veut. Et ce chien, il le promène à travers le monde, au bout de la laisse de son écriture.

7 —

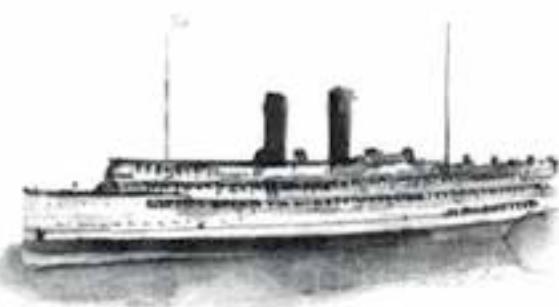
## Djuna Barnes

### *La femme qui voyageait pour oublier (1892-1982)*

Dans les années 1920, en tant que journaliste indépendante pour différents journaux américains comme le «New Yorker», Djuna Barnes voyage principalement à titre professionnel. Elle écrit des histoires sur les femmes qui voyagent et le voyage en tant que tel, expression à l'époque de la plus grande liberté pour les avant-gardistes, et une activité qu'elle pratiquait elle-même pour la première fois. A Paris, Djuna Barnes, séduisante Américaine qui préfère les femmes, fréquente le Café du Dôme avec Igor Stravinsky, sous le nom de Lydia Tiptoe. Est-ce vrai ou est-ce inventé? Une certitude: elle appartient à l'élite littéraire. On sait qu'elle rencontre Marcel Duchamp, Berenice Abbott, Man Ray, James Joyce et Gertrude Stein, qu'elle a tous connus à New York. Elle joue une lady américaine hautaine et rédige un manuel de savoir-vivre français pour ses compatriotes. Paris est le centre de son univers, et selon elle le seul endroit au monde, sauf peut-être certaines régions d'Afrique, où l'on peut vivre sans amis ni amants. Dans ses auto-parodies littéraires, les Baléares sont un trou paumé où il pleut tout le temps et l'écri-

vaine voyageuse est une figure comique. Au-delà de la réalité géographique et biographique, elle refuse d'y interviewer Hitler, et explique que l'entretien n'a jamais eu lieu, car il demandait dix dollars par mot. Elle fait alors mariner son héroïne, Elvira van Winkel, dans les bras du baron Schildkraut, sur l'avenue Unter den Linden à Berlin. Car la nuit, impossible de distinguer si l'on s'abandonne à un homme ou à une femme. Voyageuse passionnée, Djuna Barnes a inventé la pose touristique à la fois élégante et parodique, avec un chic et une sophistication très «Vieux Continent».

grand voyageur par excellence, défenseur de notre «monde déchaîné». □



8 —

## Ilija Trojanow

### *Le collectionneur de mondes (1965)*

Peut-être est-il un voyageur né. Et peut-être que ses modèles littéraires, les journalistes Egon Erwin Kisch et Ryszard Kapuściński, le sont également. En tous les cas, il affirme que ce qu'il préfère, c'est voyager: enfant, Ilija Trojanow fuit la Bulgarie avec sa famille vers le Kenya. Il devient un bourlingueur, un collectionneur de mondes. Le voyage comme mode de vie, un regard critique et autocritique permanent, l'œil de l'écrivain sur son propre pays, mais également sur les puissants, ici comme ailleurs: sa critique de la surveillance par la NSA lui vaut en 2013 une interdiction d'entrée aux Etats-Unis. Ilija Trojanow produit des récits, des romans et des reportages. Il invente et déniche des aventures historiques, ou bien écrit sur les rivages de l'Inde lors de ses pérégrinations le long du Gange. Il est le



**Daniele Muscionico**, journaliste culturelle plusieurs fois récompensée, a notamment remporté le Prix de journalisme de Zurich et une bourse de la Fondation Landis & Gyr.



«Je n'ai jamais pu partir», Heidi Bohl, dans la vallée du Toggenburg.

# « Inutile de chercher plus loin »

Aubergiste dans le Toggenburg, Heidi Bohl, 60 ans, ne s'est rendue que deux fois à l'étranger. A quoi bon partir quand on a trouvé la beauté et le bonheur? Toutefois, une excursion à la mer ne serait pas de refus.

Par Simon Brunner

Au-dessus de Brunnen, le Fronalpstock marque l'entrée du paradis. Le monde s'étend à vos pieds, vous révélant pas moins de cinq lacs et la campagne à perte de vue. Epoustouflant! Mais sûrement suis-je mal placée pour me prononcer, moi qui ne suis allée que deux fois à l'étranger: à Vienne pendant trois jours et en Alsace pour une brève excursion. C'est simple, je n'ai jamais pu partir.

Nous tenions une ferme auparavant et passions nos soirées à l'étable, à la traite. Mon fils a repris l'établissement il y a quatre ans et nous avons déménagé pour ne pas le déranger. Nous avons acquis un restaurant dans le coin, que le vieil aubergiste vendait car il tournait difficilement. Si nous nous y connaissions peu en finances, je maîtrisais la cuisine. Les hôtes raffolent de mes desserts: forêts-noires, gâteaux aux fraises et millefeuilles.

Nous prenons désormais quatre à cinq semaines de vacances par an, consacrées à la randonnée et à nos enfants. Nous pourrions nous offrir un voyage à l'étranger: de nos jours, le parking à l'aéroport coûte plus que le vol! De nombreuses personnes du village visitent la Thaïlande. Moi, je redouterais la chaleur suffocante, même si la cuisine me plairait: on trouve à Wattwil un restaurant thaï qui propose un curry.

Autre destination populaire: le Canada. Mon fils connaît, mais trouve les paysages trop plats. Certains fermiers du Toggenburg ont vendu leur maison pour s'y expatrier, avant d'avoir le mal du pays. Impossible pour eux alors de revenir, faute d'argent et de pouvoir vendre leurs biens là-bas.

## Un manque dès que je m'éloigne

Notre fille aînée est une globe-trotteuse. Son métier de cuisinière lui a permis de voir du pays dès sa formation, à la suite de quoi elle a voyagé en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Inde, au Népal, en Angleterre,

à Malte, à Hawaï et en Alaska. Un vrai pigeon voyageur! A son retour, nous regardons avec plaisir ses photos, sans que cela m'incite à la suivre. Ma fille a plus d'opportunités que nous n'en avons jamais eues et elle doit en profiter!

J'ai eu une jeunesse formidable. Nous vivions à la ferme et étions entourés d'animaux. Je jouais souvent au bord de la Thur. Enfant, je me sentais nostalgique quand je partais, pas quand je restais.

Nous n'appréciions pas non plus les hôtels, avec leurs chambres confinées et leurs foules de clients. Quel intérêt? Nous avons pensé faire une croisière, mais on y est affreusement à l'étroit, même sur un paquebot. On se croirait dans un élevage en batterie! J'aimerais pourtant voir la mer. Je suis sûre que j'adorerais. Les vagues... Le coucher de soleil... Je m'imagine nager dans une mer calme, mais sans tomber sur une étoile de mer!

## « Nous n'appréciions pas non plus les hôtels. Quel intérêt? »

haus, avec ses représentations grandioses de la poste du Gothard. Au retour, j'ai fait une halte à la chocolaterie Sprüngli pour acheter une livre de « Luxemburgerli », sous le regard effaré de la vendeuse, à laquelle j'ai expliqué faire une cure de douceurs. A notre dernière réunion d'anciens élèves, nous avons retrouvé une vieille camarade qui travaille dans un restaurant de la Langstrasse. Les fameuses nuits zurichoises m'ont fascinée; on y croise de tout. Nous avons bu et dansé sans retenue jusqu'à ne plus pouvoir marcher droit, pour finalement rentrer à trois heures du matin.

## La plénitude sans réseau

La Suisse s'est métamorphosée depuis mon enfance, ses rythmes ont changé. Les gens n'ont plus le temps. Pourtant, ils travaillent moins qu'on ne le faisait auparavant à la ferme, mais ils se sentent stressés. Peut-être se trompent-ils aussi de priorités. Notre restaurant ne capte pas de réseau. Dès qu'ils prennent place, les clients dégagent leur téléphone et s'étonnent de ne pas pouvoir jouer avec. Mais à leur départ, ils me confient à quel point le calme leur a plu.

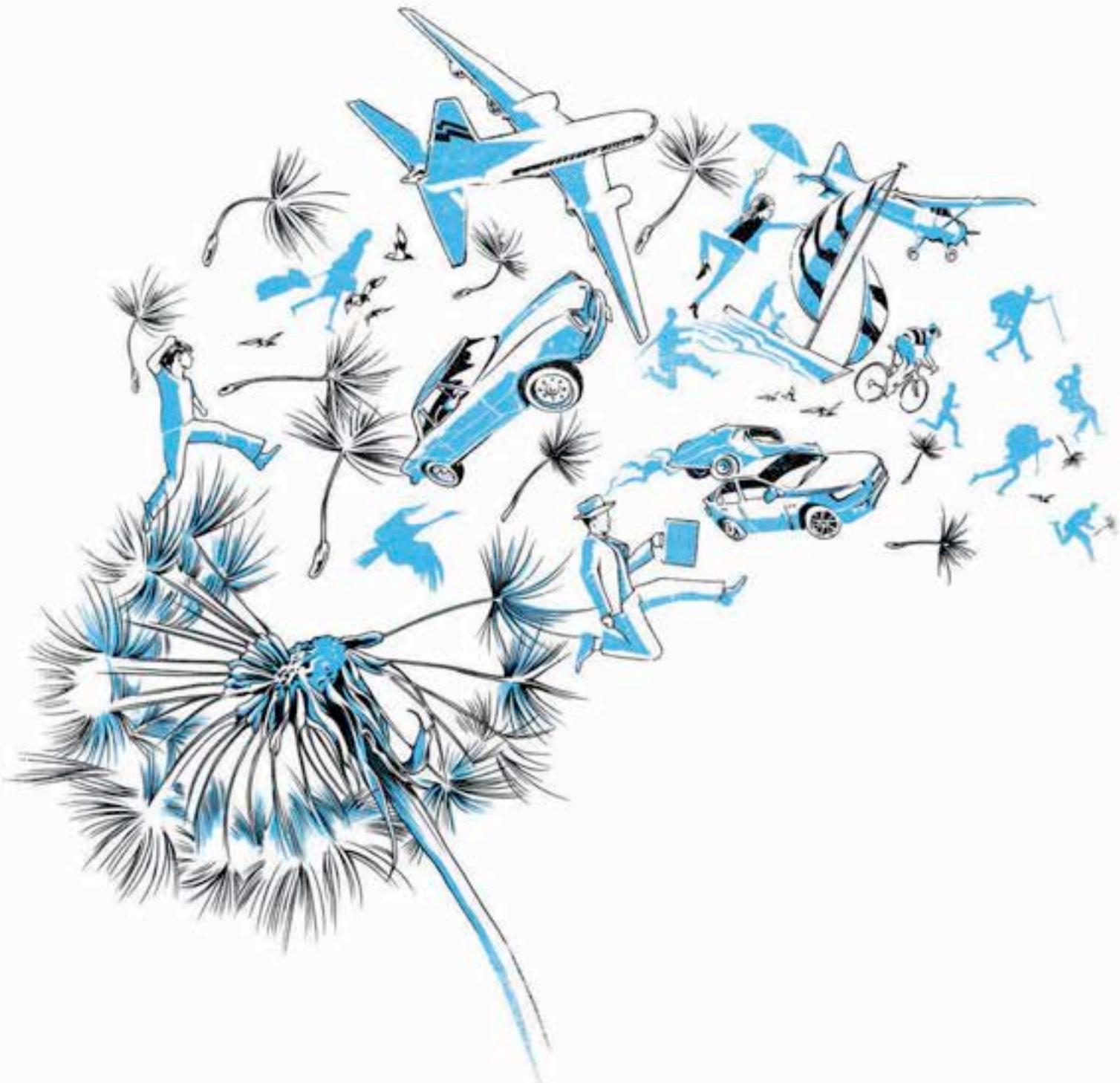
J'aime me poser dans le jardin en soirée avec un verre d'Amarone et un livre bien épais. La lecture, c'est ma passion. Je déborde d'imagination et je vois l'histoire défiler devant mes yeux. Le gargouillement du ruisseau en fond sonore m'emplit de joie. Et quand on est heureux, inutile de chercher plus loin. □

Vienne relevait de l'aventure. Pour les 65 ans de mon père en 1984, mon beau-frère, employé chez Swissair, y a organisé un voyage de trois jours, marquant ainsi mon baptême de l'air. J'ai adoré l'avion, surtout le décollage, quand on s'enfonce dans son siège. Nous avons visité la magnifique école d'équitation, mais j'ai souffert de voir comment les dresseurs tirent la tête des chevaux trop fort vers l'arrière. Puis mon père a vu ses mains commencer à gonfler à cause de la fatigue due à nos longues promenades. Il n'a pas été mécontent de rentrer.

De même, je connais peu Zurich. Un jour, ma fille m'a emmenée voir une exposition de Rudolf Koller au Kunstmuseum.

**Heidi Bohl**, 60 ans, tient avec son mari le restaurant « Speer » à Steintal, près d'Ebnat-Kappel (St-Gall). Ils ont quatre enfants, tous adultes.

# Voyages: la vie est un mouvement perpétuel



Jörn Kaspahl est illustrateur à Hambourg.  
Il travaille notamment pour «The New Yorker»,  
«Monocle», «GQ», «Wired» et «Der Spiegel».



# APPARTEMENTS DE LUXE

## À LUGANO AVEC SERVICES HÔTELIERS



### APPARTEMENTS À VENDRE ET À LOUER

avec SPA, restaurant, piscine intérieure et extérieure, pour séjours à court ou long terme.

Situés à quelques minutes du centre de Lugano, avec une vue imprenable sur le lac.

Discretion et confort dans un cadre unique et exclusif.

[WWW.RESCORTCOLLINADOLOR.COM](http://WWW.RESCORTCOLLINADOLOR.COM)

RESORT COLLINA D'ORO

VIA RONCONE 22, 6927 AGRA, LUGANO | Tel. +41 91 641 11 11  
INFO@RESORTCOLLINADOLOR.COM



UN RÉGLAGE TOUS LES 100 ANS.  
UNE COMPLICATION QUI VOUS FACILITE TOUTE UNE VIE.



**Master Grande Tradition Tourbillon Cylindrique  
à Quantième Perpétuel Jubilee. Série limitée à 180 exemplaires.  
Calibre Jaeger-LeCoultre 985.**

Grâce à la programmation entièrement mécanique du quantième perpétuel, vous ne réglerez cette montre qu'en 2100, au prochain changement de siècle. Pour assurer une précision parfaite au cours de ces nombreuses années, Jaeger-LeCoultre a doté cette pièce d'un tourbillon volant à spiral cylindrique. La masse oscillante est finement gravée d'une médaille d'or reçue en 1889 – symbole de l'esprit pionnier qui anime les Inventeurs de la Vallée de Joux depuis 180 ans.

**JAEGER-LECOULTRE**  
VOUS MÉRITEZ UNE VRAIE MONTRE.

Boutique Jaeger-LeCoultre

2, rue du Rhône - Genève

+41 (0)22 310 61 50