PARISTEHERAN

OCTOBRE | NOVEMBRE | DÉCEMBRE 2018

PARIS TEHERAN

#09
MAGAZINE D'INFORMATION TRIMESTRIEL

Au cœur des dynamiques franco-iraniennes

ÉCONOMIE : LA FIN DU MIRAGE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN EN IRAN ?

GRAND ENTRETIEN
André Santini, premier rapprochement entre villes française et iraniennes

VILLE MONDE
Téhéran, les arts plastiques en plein développement

CULTURE
Les jeunes créateurs iraniens s'emparent de la mode

L 18637 - 9 - F: 9.90 € - RD

PARIS TEHERAN

LE MAGAZINE

AVIS AUX LECTEURS DE PARISTÉHÉRAN

Devenez nos yeux et nos oreilles

N'hésitez pas à nous signaler tout évènement qui participe à l'enrichissement des relations franco-iraniennes, quel que soit le domaine (culture, économie, coopération scientifique, monde associatif franco-iranien...).

Nous saurons le mettre en valeur !

Envoyez vos messages au contact suivant :

RÉDACTION DE PARISTÉHÉRAN
ALL CONTENTS PRESSE
23 bis rue de Turin, 75008 Paris

ou par e-mail à
adrien.muzio@allcontents.com

© DR

JUMELAGES DE VILLE : L'ESPOIR POUR DEMAIN ?

Par Jean-Claude Voisin,
Rédacteur en Chef de ParisTéhéran

Nike refuse d'équiper les Iraniens, les polémiques atour de certaines affiches présentant l'équipe d'Iran ou annonçant le Mondial : la politique s'empare de tous les espaces d'expression. Les joueurs pris en otage ont bien du mérite de tout donner autant avec leurs muscles qu'avec leur cœur. L'équipe nationale d'Iran, la seule de la zone Moyen-Orient et Méditerranée orientale être arrivée en 8eme de finale mérite d'être félicitée, tant pour leur pugnacité que pour leur élégance. Leur prestation fut unanimement saluée. Ils étaient à l'image de ces innombrables artistes d'origine iranienne qui rayonnent dans notre espace culturel occidental sans se départir de leur culture qu'ils déclinent à travers leur art.

Alireza Faghani a officié en tant qu'arbitre de France - Argentine, premier match des huitièmes de finale de la Coupe du monde qui a eut lieu à Kazan. L'Iranien était accompagné de ses deux assistants (Reza Sokhandan et Mohammed Mansouri). La probité et le professionnalisme de cet arbitre, qui officie en 1ere division iranienne et en Ligue asiatique des Champions a arbitré aussi la finale des JO 2016, sont reconnus de tous.

Dans le domaine des médias, la chaine franco-allemande a programmé en début d'été une série de documentaires courts consacrés à de multiples sujets sur l'Iran d'aujourd'hui. On peut les revoir en broadcast.

Dans les emprunts réciproques à nos deux langues, savez-vous que l'opération militaire de lutte contre le terrorisme au Mali, l'opération « Barkhane » vient du persan qui signifie chant ou bruit que l'on retrouve dans le nom du village de Bokhan dans la province du Fars ?

L'été marqué par la première tape du rétablissement des sanctions américaines. de Nombreux rendez-vous sur ce thème qui secoue tant l'économie iranienne que les entreprises européennes et françaises..Les grands perdants: l'Iran? l'Europe ? « Les deux Mon Général ! ». L'élan qui était né du traité du 14 juillet 2015 sur le nucléaire vient d'être stoppé net, emportant avec lui tous les espoirs que de chaque côté chacun avait mis dans ce dégel diplomatique et économique. Ce qui était devenu un espoir pour les entreprises européennes, pour la société iranienne s'effondre de jour en jour, attendant que le rythme de l'Histoire vienne corriger cette trajectoire suicidaire..

L'Iran millénaire en a vu d'autres mais pour ceux et celles qui vivent le moment présent rien n'est simple. Ne nous enfermons pas sur nous-mêmes, c'est dans ces moments là que le dialogue est le plus nécessaire. ■

SOMMAIRE

3 MOIS DANS LE MONDE

La maison brûle déjà 04

GRAND ENTRETIEN

André Santini, Maire d'Issy les Moulineaux, ancien Ministre 12

VILLES MONDE

Téhéran : Les arts plastiques en plein développement 24

DIASPORA

Forough Azizi : Plasticienne 36

Amir-Mohsen Zandi : Juriste, Président-fondateur de l'Intitut Meydane 37

GRANDS RENDEZ-VOUS

Quel avenir pour nos PME/PMI en Iran 40

La coopération scientifique France-Iran 41

Le Louvre Lens : L'Empire des roses 42

Découverte de l'Iran à moto : Le raid Paris-Isfahan 43

Les grandes fêtes perses : La célébration de l'été 44

EN BREF

46

Directeur de la publication et de la rédaction : Olivier Breton. **Rédacteur en chef :** Jean-Claude Voisin. **Rédacteur en chef adjoint :** Adrien Muzio. **Remerciements :** Lili Alouki-Bakhtiari, Shahrzad Boroumand, Vincent Briconneau, Brigitte Colette, Maike Daub, Catherine Dorgnac, Ali Reza Khalili, Patrick Laffite, Dr. Mohammad-Mehdi Mahmoudi, Manijeh, Mandana Moghimi, Mehrdad Pournazarali, Fatemeh Shademan. Ali Mohammad-Djafari, Kathy Tajbakh, Mandi Heshmati, Dominique Delawarde **Production Création :** Richard Galrão, Élise Chosson. **Service abonnements :** All Contents Presse-Tel. : +33 (0)1 44 26 26 06, adrien.muzio@allcontents.com. **Rédaction en France :** 23 bis rue de Turin, 75008 Paris - ISSN 2552-8815. **Imprimerie :** INNI – ParisTéhéran est publié par All Contents
Presse France, SARL au capital de 90 000 euros – SIRET : 507 452 084 00019.

DOSSIER

Repenser l'Aéroport 56

Les aéroports : entre ciel et terre 64

Un monde d'excellence 68

L'aeroport, arme de soft-power massif 71

L'aéroport, un petit goût d'ancien régime regime 110

HUB

Le mirage économique européen en Iran : la fin ? 70

Téhéran : la place des aéroports dans la capitale 80

SOCIÉTÉ

Les jeunes créateurs iraniens s'emparent de la mode 88

CULTURE

Mehrdad : Président à la cité des arts 102

Plasticiens et plasticiennes iraniennes dans le paysage parisien 104

Le piano d'Arshid Azarine 110

PORTFOLIO

Asgharzadeh, une artiste poignante 114

RETOUR D'IRAN

Retour d'Iran : impressions à chaud 118

LA MAISON BRÛLE DÉJÀ

Par Lise Jolly

Trente-trois degrés au pôle Nord en Norvège, des incendies de la Suède à la Grèce, des États-Unis à l'Azerbaïdjan, l'été caniculaire a durement affecté l'hémisphère nord avec des conséquences dramatiques dans beaucoup de domaines, des morts, des récoltes grillées, des paysans aux abois, des milliers d'hectares de forêt disparues mais surtout cette interrogation, se référant à la phrase de Jacques Chirac : la maison a-t-elle déjà commencé à brûler ?

Cet été, la chaleur a fait le bonheur des touristes de tous poils, mais les nouvelles de la météo n'ont cessé d'assombrir le quotidien de pans entiers de l'hémisphère nord. Trente-trois degrés à Lakselv en Norvège au nord du cercle polaire, une Scandinavie dont les températures ont viré au rouge vif avec une douzaine d'incendies dans le cercle arctique, 38 °C à Lille en France, plus de 39 à Béziers, une canicule marine en mer Baltique. Durant trois mois, l'hémisphère a flambé au sens propre comme au sens figuré avec des conséquences plus que dramatiques.

En France, malgré les pluies de juin, jusqu'à 39 départements ont été mis en vigilance canicule. Les animaux ont déjà consommé tout le foin récolté en juin et il n'y a plus d'herbe. Le travail des sols rendu difficile a pris du retard, les maïs ont souffert. La Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) réclame des aides pour les agriculteurs les plus touchés.

En Allemagne, les agriculteurs ont déjà obtenu quelque 340 millions d'euros d'aide pour soutenir les exploitations dont la production, de blé notamment pourrait baisser de 20 à 50 %. Les exploitants estiment le manque à gagner jusqu'à 1 milliard d'euros.

La Suède, ravagée par des feux de forêt sans précédent a déjà débloqué des fonds et craint pour les quelques 250 000 rennes sauvages qui n'ont plus de pâturage à brouter.

Au Royaume-Uni, pays de la pluie par excellence, la sécheresse a pourtant été très sévère et on a envoyé plus tôt que prévu les vaches à l'abattage avec une augmentation de 18 % en juillet. Quant à la Suisse, c'est à l'armée qu'elle a confié le soin d'héliporter l'eau pour les vaches dans les alpages.

© ESA

Les incendies en Suède étaient si importants qu'on pouvait même les voir de l'espace. L'Agence Spatiale Européenne a publié cette photo parmi d'autres.

Ces chaleurs extrêmes ont aussi tué. Soixante-dix morts au Canada, 91 en Grèce dans des incendies sans précédent. La mer de glace la plus ancienne du monde s'est fracturée deux fois cet été au pôle Nord. Même le transport fluvial a fait les frais de ces températures exceptionnelles. Soixante centimètres d'eau dans un Danube où les bateaux, qui transportent blé, charbon ou engrais, ne pouvaient plus circuler avec les conséquences économiques qu'on imagine. La situation du Rhin sur lequel transitent minéraux, charbon et produits pétroliers, a aussi inquiété. Cette canicule plus forte que celle de 2003 a sévi très largement avec près de 53 °C dans la vallée de la Mort aux États-Unis et près de 40 °C à Kyoto au Japon.

Pour Jean Jouzel, l'ancien vice-président du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, ces évènements ne sont pas tous liés au changement climatique comme il le confiait au journal Le Parisien. Mais quand même. D'après lui, si on ne fait rien, l'année 2003 avec sa canicule deviendra la norme à partir de 2050 et, à la fin du siècle, tous les Européens seront concernés avec 150000 victimes potentielles de ces évènements extrêmes, canicule, inondation, feux de forêt. Pour Jean Jouzel, on aura alors fréquemment des étés avec des températures de six à huit degrés au-dessus de la moyenne. Ce sera un tout autre monde !

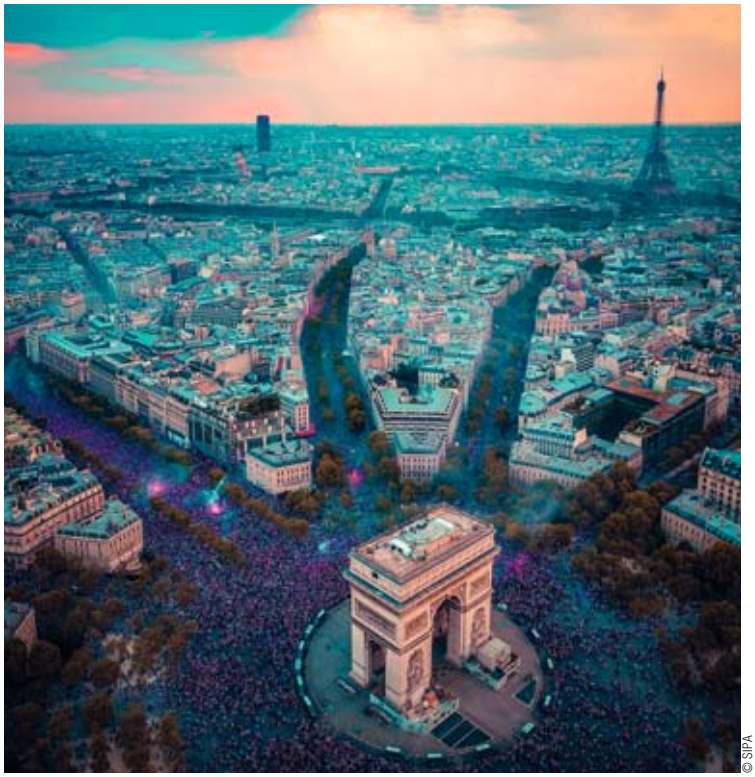
LES EXPERTS ALARMISTES

Selon l'expert, depuis l'accord de Paris, la France demeure loin du compte avec des émissions de gaz à effet de serre qui n'ont cessé d'augmenter depuis 10 ans. L'Allemagne, bien que considérée comme bonne élève en matière de protection de l'environnement, ne fait guère mieux. En novembre 2017, deux instituts spécialisés tiraient la sonnette d'alarme, estimant dans leur rapport que le pays allait rater ses objectifs de diminuer de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, car l'Allemagne ne parvient pas à se débarrasser du charbon. Et la ministre de l'Environnement, Barbara Hendricks, de pointer du doigt les secteurs du transport et de l'énergie qui, selon elle, font trop peu.

Nicolas Hulot, le ministre de l'Environnement a claqué la porte du gouvernement. Son successeur François de Rugy est un ancien écologiste passé chez les socialistes puis à En Marche !. Sa tâche est immense. Pourra-t-il réussir là où le très engagé Nicolas Hulot n'a pas vraiment pu agir ni convaincre, puisque la France a dans ses cartons de nouveaux projets d'EPR ? Le doute est dans tous les esprits.

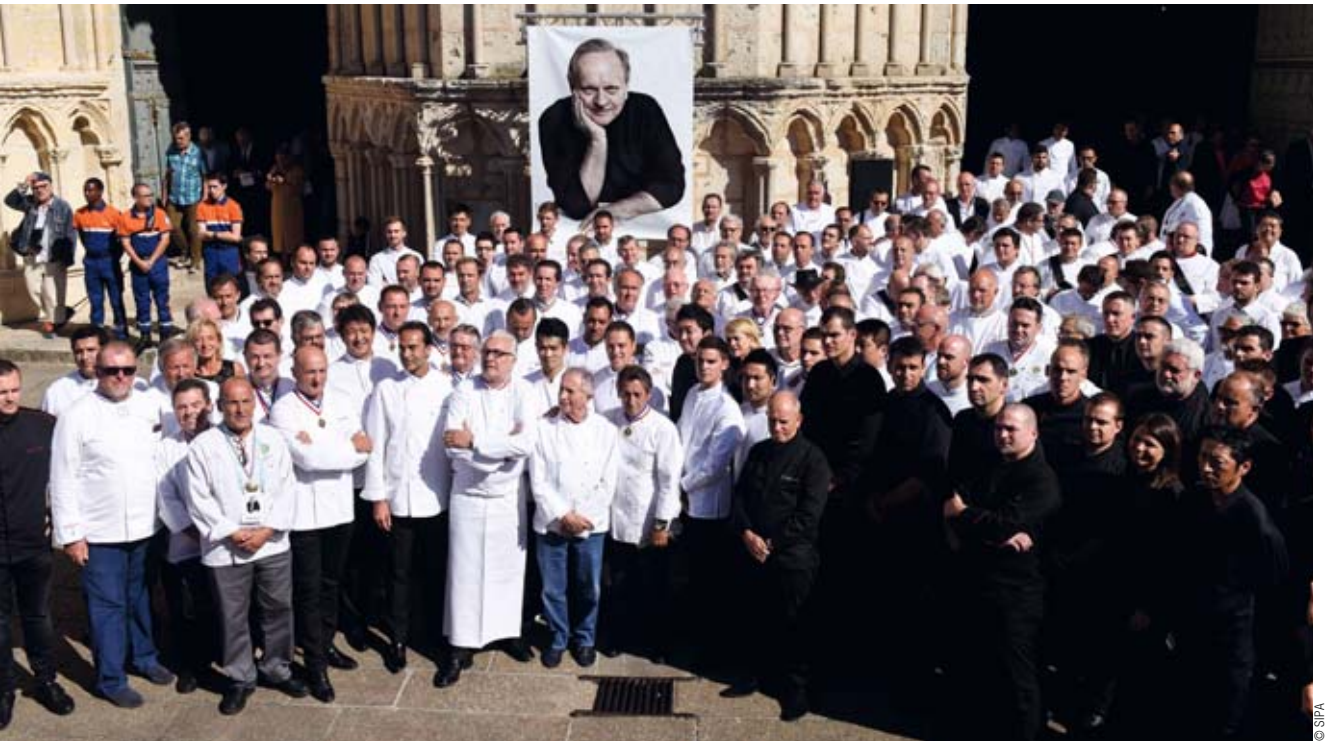
© SIPA

Rumichaca, Venezuela, le 18 août 2018
Un groupe de Venzueliens tentent de passer la frontière avec l'Equateur in Rumichaca, poussés hors de chez eux par la très sévère crise économique que traverse leur pays.



© SIPA

Paris, France, Mondial de football, le 15 juillet 2018
20 ans après leurs ainés, les Bleus sont à nouveau champions du monde au terme d'un spectaculaire match contre la Croatie. La France est dans la rue, à Paris, pour célébrer leur victoire.



© SIPA

Poitiers, France, le 17 août 2018
À la cathédrale Saint-Pierre, l'hommage des chefs français à leur confrère aux 32 étoiles au Michelin, Joël Robuchon, décédé le 6 août dernier.

© SIPA

Detroit, USA, le 16 août 2018
Mort de la chanteuse et auteur compositrice, Aretha Franklin. Des milliers d'américains dont Madonna, ou Stevie Wonder ou encore Bill Clinton, ont rendu un très long hommage à la reine du gospel, de la soul et du rythm and blues dont le titre phare « Respect » a inspiré des générations.

© SIPA

Rio, Brésil, le 2 septembre 2018
Un incendie ravage entièrement le musée national, un des plus anciens musée du Brésil, détruisant ainsi 200 ans de collection, des pièces, une collections égyptienne, un squelette de dinosaure ainsi que le plus ancien fossile humain découvert au Brésil et surnommé Luzia.

© SIPA

Paris, France, le 4 septembre 2018
Les larmes de Nicolas Hulot lors de la cérémonie de passation de pouvoir avec le nouveau ministre de l'Environnement, François de Rugy. Venu de la société civile, il a démissionné avec fracas, déçu par l'inaction du monde politique.

© SIPA

Gênes, Italie, le 15 août 2018
Le principal pont de la ville, le pont Morandi, un viaduc autoroutier, se casse littéralement en deux, provoquant la mort de 43 personnes, et paralysant la circulation sur une grande partie de la péninsule.

© SIPA

Idlib, Syrie, le 14 septembre 2018
Manifestation contre l'offensive attendue du gouvernement syrien contre Idlib, le dernier bastion des terroristes Djihadistes de Daesh, entre autres. Les Nations Unies mettent en garde contre une catastrophe humanitaire pour les 3 millions de personnes qui vivent dans la province et dont la moitié a déjà été déplacée ailleurs en Syrie en prévision des combats.

© SIPA

Washington, le 5 septembre 2018
À la Maison Blanche, le président des États-Unis, Donal Trump, répond aux journalistes après une charge anonyme provenant de l'intérieur de son administration et publiée par le New-York Times contre sa gouvernance. Un article qui coïncide avec la parution du livre incendiaire du journaliste américain Bob Wooward, un des acteurs du Watergate, qui présente le président américain comme un homme colérique, inculte et paranoïaque.

PROTOCOLE D'AMITIE ET DE COOPERATION
entre
le quartier de la NOUVELLE JOLFÁ
(Ville d'Ispahan - Iran)
&
la Ville d'ISSY-LES-MOULINEAUX
(Département des Hauts-de-Seine - France)

Signature du protocole d'amitié entre Issy-les-Moulineaux et le quartier Nouvelle-Djolfa d'Ispahan, en présence du Maire d'Ispahan, M. Godratollah Norouzi, le 11 avril 2018.

GRAND ENTRETIEN

André Santini, maire d'Issy les Moulineaux, ancien Ministre.

© Ville Issy les Moulineaux

ANDRÉ SANTINI INAUGURE UN PREMIER RAPPROCHEMENT ENTRE UNE VILLE FRANÇAISE ET L'IRAN

Maire d'Issy-les-Moulineaux, ancien Ministre, André Santini, qualifié souvent de visionnaire, le prouve une fois de plus en mettant en place le premier rapprochement officiel entre une ville française et une ville iranienne. Le Maire nous raconte ici son engagement de près de vingt ans en faveur des relations culturelles, économiques et humaines franco-iraniennes.

Entretien avec Jean-Claude Voisin

Cérémonie du protocole d'amitié entre Issy-les-Moulineaux et le quartier Nouvelle-Djolfa d'Ispahan

ParisTéhéran : Monsieur le Maire, depuis combien de temps la ville et vous-même êtes engagés dans un rapprochement avec l'Iran ?

André Santini : Dès 1998, j'ai eu la chance de participer à deux missions économiques en Iran. Ce fut pour moi la découverte d'un pays autre que celui que l'on veut bien raconter. Mon éblouissement fut tel que j'ai voulu le faire partager aux Isséens. C'est ainsi qu'en 2003 et en 2004, nous avons organisé des manifestations autour de la culture et de l'économie iraniennes. Nous avons relancé notre cycle iranien en 2016. Ces initiatives, notamment les semaines culturelles consacrées à l'Iran organisées avec le concours de l'Ambassade d'Iran à Paris et le Centre Culturel Iranien, ont suscité un engouement et une curiosité dépassant nos attentes. Tout ce qui compose la grande civilisation Perse (la musique, la danse, la poésie, la gastronomie, les arts plastiques, les tapis, etc.) a été mis en avant. Les dernières saisons iraniennes étaient consacrées à Ispahan, à Téhéran et au nouvel an iranien « Norouz ».

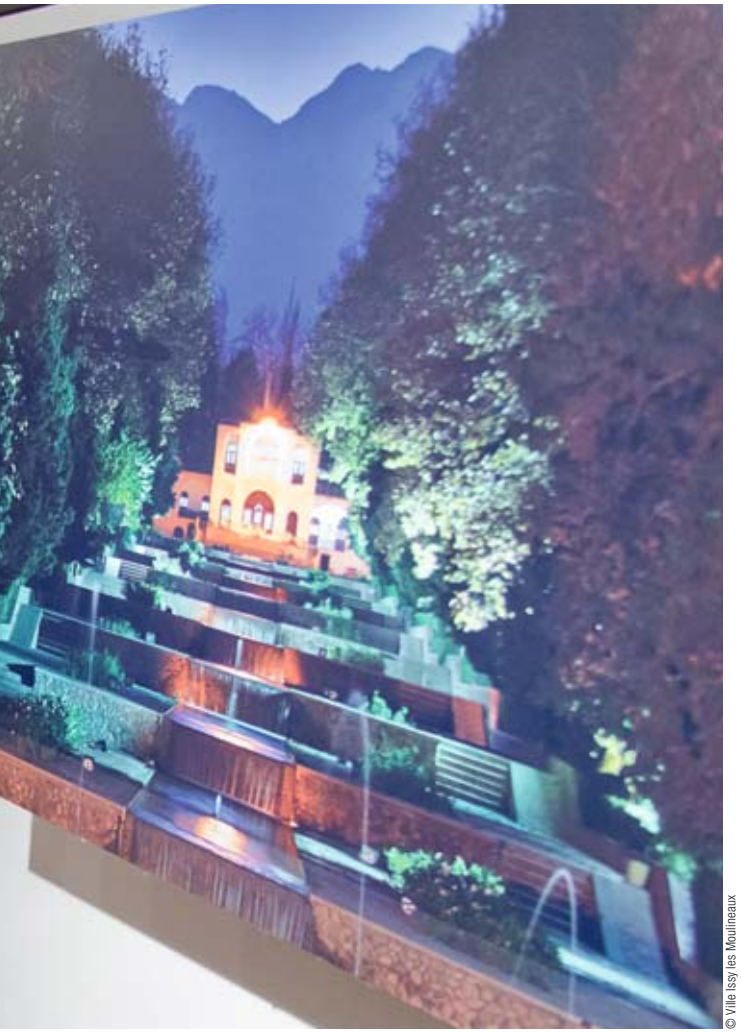
Dès mes premières visites à finalité économique en Iran, je me suis intéressé aux opportunités que présente le marché iranien pour nos entreprises. Nous avons à Issy 70 000 emplois pour 70 000 habitants et un tissu économique qui s'épaissit davantage chaque jour. Les sociétés Capgemini et Nestlé vont s'implanter sur le territoire communal. Le nouveau contexte géopolitique permet aujourd'hui aux grands groupes, qui par ailleurs n'ont pas besoin de la ville, de travailler avec l'Iran. Je pense ainsi plutôt à nos PME/PMI que nous souhaitons valoriser et qui sont très nombreuses à Issy et plus généralement sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest. Malgré les tensions actuelles, nous souhaitons poursuivre notre démarche en faveur du développement à l'international ▸

de nos petites entreprises et identifier à cette fin les bons acteurs. Notre nouvelle relation d'amitié avec Ispahan devrait nous y aider. Je sais que la mise en place d'une coopération économique n'est pas des plus simples ; par exemple, le rapatriement de sommes d'argent, avec les pressions américaines, doit être appréhendé avec délicatesse. D'autant que les PME/PMI sont peu équipées pour se lancer à l'international. Tout cela est très regrettable. Je pense à Peugeot, magnifiquement présent dans le paysage automobile iranien. Cette situation va faire le lit de l'Asie, plus particulièrement de la Chine. En dépit de ces difficultés, en mars 2017, avec l'aide de la CCI des Hauts-de-Seine, du Conseil départemental, de Business France, des Douanes et de la communauté d'agglomération de Grand Paris Seine Ouest (GPSO), nous avons identifié des entreprises de notre territoire, plutôt des PME/PMI, afin de leur présenter les opportunités du marché iranien mais aussi, sur le plan pratique, les formalités administratives et les aspects interculturels afin de favoriser leur pénétration du marché.

LE CINÉMA IRANIEN EST LE FILS DU CINÉMA FRANÇAIS. LES ÉCHANGES CULTURELS ENTRE NOS DEUX PAYS ONT TOUJOURS ÉTÉ TRÈS FORTS

PT : M. Le Maire, pourquoi cet intérêt pour l'Iran?

AS : Déjà chacun sait que l'Iran est une grande civilisation, que les Iraniens, très francophiles adorent la France.



© Ville Issy les Moulineaux

Exposition sur les trésors iraniens classés au Patrimoine Mondial de l'UNESCO dans le cadre de la semaine culturelle iranienne de 2016.

Alain Levy, Maire-Adjoint aux Relations Internationales et Européennes, cheville ouvrière des jumelages et acteur du rapprochement entre les peuples. Il exprime en actes la volonté municipale de dialogue entre Issy-les-Moulineaux et ses partenaires à travers le monde (Pékin/Dongcheng et Leshan en Chine, Séoul/Guro en Corée du Sud, Ichikawa au Japon, Etchmiadzine en Arménie, Nahariya en Israël, Dapaong au Togo, Macerata en Italie, Frameries en Belgique, Pozuelo de Alarcòn en Espagne, Hounslow en Grande-Bretagne et depuis 1954, Weiden en Allemagne). Soutenu par le réseau de coopération décentralisée Cités Unies France, au sein duquel les élus d'Issy ont créé le groupe-pays «Iran», afin d'inciter d'autres collectivités à se rapprocher de l'Iran, à l'image d'Issy-les-Moulineaux.

Le cinéma iranien est fils du cinéma français. Dans l'Histoire, les échanges culturels entre nos deux pays ont toujours été très particuliers et très forts. Du reste, notre Office de Tourisme vient d'organiser un voyage en Iran et il fut complet en un jour. Devant cet engouement, nous préparons un prochain voyage pour le printemps 2019. Regardez aussi la place des Iraniens dans notre société, leur niveau d'instruction, leur éducation. En tant que député, j'étais membre de la commission des Affaires Etrangères de l'Assemblée Nationale durant ces longues années de négociation sur le nucléaire. J'ai fait pression sur notre Ministre des Affaires Etrangères, Laurent Fabius, qui était très dur, mais il avait ses propres raisons. Cela a, d'une certaine façon, cautionné sa décision finale, montrant qu'il était incontestable que nos intérêts soient préservés.

PT : Votre toute nouvelle initiative de rapprochement avec la communauté iranienne est cette signature d'un protocole d'amitié avec le quartier arménien de la ville d'Ispahan, la Nouvelle-Jolfa, une grande première en France.

AS : En effet, nous sommes les premiers. Cette démarche s'inscrit dans la longue série des liens d'amitié que nous avons scellés avec près de 13 villes dans le monde. En avril de cette année, à l'occasion de la semaine culturelle dédiée à Ispahan organisée en Ile-de-France, j'ai signé avec M. Godhratollah Norouzi, Maire d'Ispahan, un protocole d'amitié[1]. Nous sommes la première collectivité française à nous engager dans cette voie. Pourquoi Ispahan ? Cette ville, la plus belle d'Iran, possède un quartier fameux, qui a été aménagé voilà quatre siècles par le souverain perse pour accueillir des populations arméniennes, installées dans le nord-ouest de l'Iran et invitées à Ispahan, dont le shah

© Ville Issy les Moulineaux

André Santini, Maire d'Issy les Moulineaux

venait d'en faire sa capitale. La communauté arménienne était déjà réputée pour ses propensions à dynamiser l'économie.
De même, nous avons à Issy une forte communauté arménienne, de plus de 5 000 personnes, installées chez nous après le génocide de 1917. Après être arrivés à Marseille, nombreux sont ceux qui ont remonté la vallée du Rhône, s'installant à Valence, à Lyon puis dans la région parisienne à Alfortville, à Arnouville-lès-Gonesse et à Issy-les-Moulineaux. Nous avions tout un quartier arménien. La plupart étaient de pauvres bougres, tailleurs, cordonniers et tricoteurs.

Nous avons pensé, avec mon adjoint aux Relations Internationales, Alain Levy, que cette présence était un beau trait d'union avec le quartier dit de la «Nouvelle Jolfa»[2] et Issy-les-Moulineaux. Cela va permettre des échanges culturels et du dialogue. Par ailleurs, Patrick Devedjian, Président de notre Conseil Départemental, lui-même arménien, connaît bien le sujet et nous accompagne dans cette démarche.
Nous allons travailler avec nos nouveaux amis iraniens sur le développement urbain et l'aménagement durable, le tourisme ou encore les prestations publiques. Les élus du quartier de Jolfa nous ont par ailleurs récemment sollicités pour la mise en œuvre concrète de ce protocole d'amitié. Je souhaite que d'autres collectivités françaises suivent notre exemple. Nous sommes là pour échanger à partir de notre expérience. Qu'elles n'hésitent pas à se rapprocher de nous. ■

[1] Ispahan est aussi jumelée avec Freiburg im Breisgau (Allemagne) depuis 2001 (ndlr).
[2] En souvenir de la localité de l'ancienne Djolfa ou Jolfa, située sur les rives du fleuve Arax, à la frontière irano-arménienne, d'où provenaient les habitants de ce quartier arménien, déplacés sous le souverain safavide Shah Abbas en 1606 (ndlr).

© Ville Issy les Moulineaux

Alain Levy, André Santini et Jean-Claude Voisin, en mairie d'Issy; cl. Mairie Issy

André Santini, la carrière débordante d'un acteur de la vie politique, visionnaire et réformateur :

Maire d'Issy-les-Moulineaux depuis 1980, vice-Président de la Métropole du Grand Paris, chargé de la stratégie économique. Plusieurs fois nommé au gouvernement : Secrétaire d'Etat aux rapatriés (1986-1987) puis Ministre délégué à la Communication dans le gouvernement Chirac II (1987-1988), Secrétaire d'Etat à la fonction publique dans le gouvernement Fillon (2007-2009), Député des Hauts-de-Seine 1988-2001, 2002-2007, 2009-2017; à l'Assemblée Nationale, Président de la Commission des Affaires Economiques, de l'Environnement et du Territoire (1993-1994) puis vice-président de l'AN (1997-1998). Il a également été membre du groupe d'amitié France-Iran au sein de l'AN.

VILLES **MONDE**

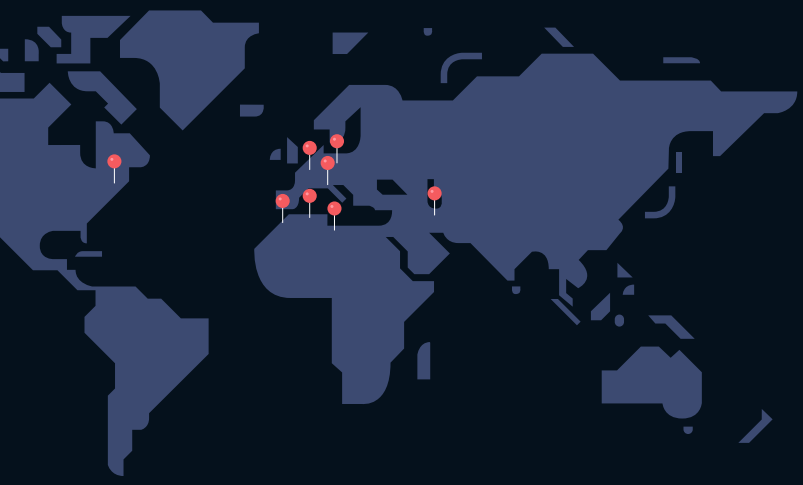
L'agence All Contents Presse lance aujourd'hui une plateforme originale, une passerelle d'ouverture sur le monde : VILLES **MONDE**. Son but est de connecter la France et d'autres pays aux niveaux culturel, économique, politique et sociétal.

Forte de son expérience à la fois dans le print média que dans le web, l'agence All Contents se lance dès 2009 dans un projet de grande envergure : la presse. À travers quatre sites et magazines, et un réseau de franchises dans le monde (Pékin, Téhéran, Casablanca, Beyrouth, Buenos Aires, etc.), VILLES **MONDE** est le portail pour les Français de l'étranger et une source d'informations pour les étrangers vivant en France.

SITE WEB

La plateforme Web Paris**Monde** rassemble les différents sites et dispositifs et aborde en détail les dossiers thématiques et diplomatiques, telle que la thématique des Smart Cities. Le site met également en avant les fiches villes et pays.

ET NEWSLETTER



10 villes en 2017

APPLICATIONS

Chaque site dispose également d'un site mobile avec des fonctionnalités précises, tels qu'un agenda ou encore des espaces publicitaires spécifiques.

120 000
visiteurs mensuels sur son réseau de sites internet

14 000
abonnés mensuels aux newsletters

PARIS**ALGER**

ParisAlger propose de décrypter la France et l'Algérie d'aujourd'hui et d'apporter un regard croisé sur les deux pays et leur relation.

PARIS**BERLIN**

Considéré comme le seul magazine franco-allemand d'envergure européenne, ParisBerlin a fêté son 100e numéro en 2014.

PARIS**MILAN**

Dernier né des magazines All Publishing, ParisMilan vous dévoilera le dessous des actualités économiques qui font débat des deux cotés des Alpes.

PARIS**TÉHÉRAN**

Avec la sortie de son premier numéro en octobre 2016, ParisTéhéran informe chaque trimestre ses lecteurs sur les relations franco-iraniennes. Informez-vous sans plus attendre sur les actualités de ce pays passionnant !

PARIS**MONTRÉAL**

ParisMontréal analyse le dynamisme des échanges entre deux territoires aux nombreux points communs et pourtant si différents. Le magazine entend contribuer à une meilleure compréhension mutuelle et propose tous les trois mois son regard sur les relations franco-québécoises.

PARIS**CASABLANCA**

Lancé en 2016, le magazine ParisCasa offre un regard croisé sur la France et le Maroc. Découvrez sans attendre les contenus économiques et culturels des deux pays !

PARIS**TUNIS**

Le magazine ParisTunis décrypte les relations entre la France et la Tunisie, six ans après la Révolution. Économie, culture, société... des contenus qui proposent un nouveau regard sur deux pays.

Teheran beaux arts Printemps 2017,
Mehrdad Purnazarali, Bd Mirdamad.

VILLES MONDE

© ParisTéhéran

TEHERAN: LES ARTS PLASTIQUES EN PLEIN DÉVELOPPEMENT

Depuis les années 2010, dynamisée par la célèbre Maison des Artistes, installée au centre de la capitale, un mouvement de concentration de galeries, de cafés branchés, de musées s'est mis en marche. Après le cinéma, qui compte des milliers d'adeptes, les arts plastiques attirent de plus en plus de jeunes. Des initiatives naissent de toutes parts. Parmi elles, nous avons choisi celles qui nous paraissaient les plus illustratives de ce mouvement que connait la capitale iranienne: le projet fou de la Fondation Pejman, l'engouement pour les cours de dessin, peinture, sculpture, lithographie, la politique de la municipalité pour l'embellissement des espaces urbains.

Par Jean-Claude Voisin et Mehrdad Pournazarali

LA FRICHE INDUSTRIELLE ARGO: PARIS, LONDRES, LOS ANGELES À TÉHÉRAN

Cette ancienne usine à bière du centre-ville de la capitale a été racheté par Hamidreza Pejman voilà 4 ans . Ce jeune chef d'entreprise a jeté son dévolu sur cette friche industrielle afin d'y réaliser une des activités de la Fondation Pejman. Cette initiative s'inscrit dans le redéploiement des sites culturels en centre-ville, dont la plupart relèvent d'initiatives privées.

ParisTeheran : Vous avez déjà eu l'idée de créer une Fondation, quelles en sont les missions ?
Hamidreza Pejman : Depuis quelques années, les initiatives culturelles se développent au centre-ville, l'offre culturelle grandit. J'ai compris qu'il fallait initier un concept qui réunissent des lieux divers mais complémentaires, avec une priorité, accompagner les jeunes artistes iraniens. Je souhaitais aussi comme en Europe, par exemple, mêler artistes, intellectuels et publics, espaces éducatifs et espaces créatifs. Je souhaite participer à l'éveil culturel de notre population, tous niveaux confondus.

DEPUIS QUELQUES ANNÉES, LES INITIATIVES CULTURELLES SE DÉVELOPPENT

PT : La réhabilitation de cette friche industrielle suit la création de la Fondation. Pourquoi précisément cette usine désaffectée?
HP: C'est ici que bat le cœur de la capitale. Il y a une forte concentration d'habitants, de toutes conditions. Le centre concentre beaucoup d'activités commerciales et culturelles. La situation proche de la place Ferdousi était stratégique.

PT : Connait-on en Iran des expériences de transformation de friches industrielles par le système privé à des fins culturelles ?
HP : Non, je n'en connais pas.

PT : Quel fut le parti pris de l'aménagement ?
HP : Nous ne pouvions pas, pour des questions religieuses conserver ce qui rappelait la produc-

tion d'alcool mais notre architecte a tout fait pour conserver «l'esprit» du lieu, les dimensions, les matériaux, les perspectives de ces bâtiments, abandonnés depuis quarante ans et qui datent de 1920.

PT : Quelle fut la première grande manifestation ?

HP : Au début 2017 nous avons présenté ici des installations de Neil Beloufa. C'était surréaliste. L'artiste avait souhaité lui-même mettre en scène le chantier de réhabilitation avec ses oeuvres. Après Le Ludwigmuseum à Cologne, le MOMA à New York, la Fondation Ricard à Paris, nous avons été très fiers de présenter Neil Beloufa ici avant qu'il reparte pour le Palais de Tokyo à Paris. Puis ce furent les performances et videos de l'exposition «Slavs and Tatars», qui avaient été elles-aussi présentées auparavant au MOMA de Ney York, au NYU d'Abu Dhabi et au Centre Pompidou à Paris. Par ces invitations de dimensions mondiales nous voulons ouvrir l'esprit de nos compatriotes sur le monde.

PT : Quels sont les autres lieux de la Fondation ?

HP : Le Café Musée Project se veut dans la tradition du café qui avait ouvert au Musée d'Art Contemporain de Téhéran. Nous souhaitons organiser des rencontres avec des experts du monde entier. Nous avons déjà reçu par exemple des commissaires de renom tels de commissaires internationaux de renom tels Hicham Khalidi de la Fondation des Galeries Lafayette, la Française Odile Burluraux, la Tunisienne Myriam Ben Salah..

Nous avons aussi aménagé une résidence d'artistes dans un ancien bâtiment datant de 1942 et restauré par Ali Shakeri. La citerne du sous-sol est aménagé en studios d'artistes, le rez-de-chaussée en salle d'exposition et le premier étage en chambre d'hôtes. Nous démarrons une collection de video-art et de films (courts métrages expérimentaux).

PT : La coopération avec le monde artistique français semble tenir une place de choix.

HP : En effet, nous travaillons étroitement avec le Centre Pompidou, le Palais de Tokyo. Mes amis de Paris, de Lyon me signalent l'actualité française. ■

© Mani Lotfizadeh

DES ATELIERS D'ART PLASTIQUES, VÉRITABLES PÉPINIÈRES D'ARTISTES

Coincé entre magasins de fournitures scolaires, primeurs, l'atelier Mes (le cuivre), installé à deux pas de la place Enghelab, agora de la cité proche de la grande université de Téhéran, offre des cours de dessin, peinture, gravure, illustration. 10 professeurs, âgés entre 32 et 45 accueillent en moyenne une centaine d'étudiants par mois. ParisTéhéran est allé à la rencontre des enseignants et des élèves.
Les artistes-enseignants, tous issus des universités d'art d'Iran, Aidin Khankeshipour, Arash Mirhadi, Mohammad Khalili, les étudiantes Pegāh Rajmand, Barān Ahmadi khād, Simin Bayrami ont bien voulu se livrer et nous faire comprendre cette soif d'art en Iran, notamment parmi la jeunesse.

ParisTeheran : Comment est né cet institut ?
Aidin Khankeshipour: Voilà 10 ans, j'ai eu l'idée avec mon épouse et mon ami Amir Kabirnejad.. Ensuite est venu nous rejoindre très vite un ami de plus de vingt ans, connu à l'université d'Isfahan, Arash Mirhadi de réunir une équipe artistique et pédagogique et de proposer des ateliers à des étudiants issus des sections beaux-arts de nos universités et surtout de pouvoir leur donner les atouts d'une réussite professionnelle dans le domaine de l'art. Notre conception de l'institut a souhaité favoriser les aspects très concrets alors qu'à l'université les étudiants apprennent beaucoup de théorie.

PT : qu'est-ce qui fait que cet institut connait un tel succès ?
Mohammad Khalili, Arash Mirhadi: C'est probablement l'atmosphère. Le cadre de chaque espace veut déjà mettre l'étudiant dans l'ambiance de l'art. Ainsi, comme vous pouvez le constater, nos murs sont couverts d'œuvres d'art, provenant des travaux d'anciens étudiants ou des enseignants. Ensuite nous sommes une famille, une bande de copains qui fête ici les anniversaires ou toute occasion mais dans les cours, l'ambiance est studieuse et rigoureuse: la seule manière de progresser et de réussir. Tout débutant chez nous doit se familiariser avec les rigueurs du dessin avant de passer à une spécialité, peinture, gravure, illustration. Chaque étudiant ou étudiante est testé sur une période de trois mois. Ensuite nous le conseillons vers la voie qui nous parait la meilleure pour elle ou lui, selon ses aptitudes. Notre spécificité, telle la gravure, nous fait connaitre. Seuls trois ateliers sont équipés sur Téhéran. Ce qui nous a valu de réaliser des impressions-cadeaux d'une œuvre de Ardeshir Mohasses de Rasht pour le nouvel an iranien pour Art Frieze de New York, par exemple.

PT : Quel est le profil de vos élèves ?
AK: En grande majorité des filles. La moyenne d'âge tourne autour de 27 ans. Le temps passé à l'institut peut varier entre 2 ans et 9 ans pour certaines. Nous avons une belle fidélité, c'est aussi un encouragement. Cela vient du fait que nous accompagnons nos élèves dans une démarche artistique professionnel et entretenons des rela-

tions suivies avec les meilleures galeries de la capitale auprès desquelles nous recommandons les plus brillants parmi les élèves.

PT : Que vous offre cet institut que vous ne trouvez pas ailleurs?
Pegāh Rajmand, Barān Ahmadi khād, Simin Bayrami: Déjà le sérieux dans l'organisation des ateliers. Ensuite, chaque enseignant est à l'écoute de nos approches. SB: par exemple pour moi, qui ne souhaite pas faire de figuratif, je n'avais pas trouvé avant cet institut, un espace où concrétiser cette approche. Ailleurs, tout le monde veut faire du figuratif, cela ne m'intéressait pas. Il y a ici une grande liberté de réflexion et de création. PR: l'emplacement au centre-ville, dans un bel environnement de galerie est un atout. ici on peut aussi choisir son professeur en fonction de son parcours et de ses approches. C'est loin d'être le cas ailleurs. BA: à l'université de Téhéran, j'avais vu les travaux de Aidin, alors en master. Puis j'ai suivi ses expositions dans les galeries de Téhéran. Contrairement à d'autres, il m'écoutait et me conseillait dans mon approche. Cette écoute m'a séduite.

PT : pourquoi cet engouement de la jeunesse pour toutes les disciplines artistiques en Iran ?
PR,BA, SB: C'est déjà une façon de se mieux connaître. C'est certainement partout comme cela. Probablement qu'en Iran, notre grande culture nous invite à cette curiosité. Mais le contexte géopolitique régional nous angoisse un peu, ainsi l'art est un refuge. Comme dans la poésie, si prisée en Iran depuis plus de 1000 ans, l'art reste le domaine de la liberté. C'est un beau moyen pour s'exprimer. Et dans la vie actuelle, stressante, pas toujours simple, l'art permet de trouver une certaine gaité: l'être humain a besoin de cette gaité ! ■

© BY HAMID ESKANDARI

L'opération «Nouvel an» (Baharestan) en chiffres:

Petits murs peints: 150
Art environnemental, mises en lumière: 90
Arbres morts: 40
Œufs de Pâques: 400

L'ART RESTE LE DOMAINE DE LA LIBERTÉ

LES FRESQUES MURALES: DES MINIATURES PERSANES À L'ART CONTEMPORAIN

La ville de Téhéran compte actuellement sur son territoire murs peints. Lancée dès cette politique prise en charge par le «service de l'embellissement de la ville» fut consacrée durant les années qui suivirent la guerre Irak-Iran à l'imagerie de la guerre et des martyrs. Profondément politiques, peu à peu les murs peints devaient s'ouvrir à l'art contemporain, aux paysages, aux trompes l'œil. ParisTéhéran est allé à la rencontre de ces jeunes artistes retenus par la Municipalité et qui sont de plus en plus nombreux. Parmi eux Aidin Xankeshipour.

ParisTeheran : Aidin, pouvez-vous vous présenter?
Aidin Xankeshipour: J'ai 36 ans, je suis originaire de Rasht sur le littoral de la Mer Caspienne. Après avoir reçu une formation pendant trois ans dans un institut culturel local , j'ai suivi les cours d'art plastiques de l'université de Zahedan dans le Sistan-Balouchistan, puis j'ai passé mes deux masters en spécialité dessin-gravure-lithogravure-calligraphie à l'Université des Beaux-Arts de Téhéran. Depuis j'ai pu exposé, ou seul dans les principales galeries de Téhéran

J'AI UNE GRANDE PASSION POUR LA PÉRIODE TIMOURIDE

(Golestan, Seymoun, Dastan, Shirin, O Gallery, Etemad, ou en groupe plus de 70 fois.. Actuellement j'enseigne l'art dans un institut privé, je suis commissaire d'expositions pour ces galeries et j'encadre environ 70 jeunes artistes, que je recommande aux galeries, que je conseille.

PT : Quels sont les mouvements artistiques ou les maîtres qui vous inspirent?
AX: J'ai une grande passion pour la période timouride avec la production des plus elles miniatures de l'art persan. Le maître Mohammad Sia Ghalam, probablement d'Herat, aujourd'hui en Afghanistan mais à l'époque de la région du Khorasan iranien fait figure de précurseur, d'avant-gardiste. C'était un visionnaire.

© HAMID ESKANDARIjpg

LES RESTAURANTS DU COEUR
LES RELAIS DU COEUR

MERCI

DE NOUS AIDER À FAIRE VIVRE L'IDÉE DE COLUCHE

Création : Nous Trouvons

POUR FAIRE VOTRE DON

EN LIGNE

sur **www.restosducoeur.org**
& sur la page Facebook
des Restos du Coeur

PAR CHÈQUE

à l'ordre des Restaurants du Coeur,

adressé sous enveloppe non-affranchie à l'adresse :
Les Restaurants du Coeur/Libre Réponse 53061
91 129 PALAISEAU Cedex

VOS DONS PERMETTENT DE SOUTENIR L'ENSEMBLE DE NOS ACTIONS

- **Aide alimentaire**
- Les Restos Bébés du Coeur
- Soutien à la recherche d'emploi
- L'insertion par l'emploi
- Logement et hébergement d'urgence
- Aide aux gens de la rue
- Atelier de français et accompagnement scolaire
- Accès à Internet accompagné
- Culture, loisirs, sports et départs en vacances
- Accompagnement au budget et microcrédit
- Accès aux droits et à la justice
- Vestiaire et coiffure
- Ateliers de cuisine

© Gaston BERGERET

on compte sur vous
Coluche

LOI COLUCHE

Les dons des particuliers aux Restos du Coeur bénéficient d'une réduction d'impôt de 75% jusqu'à 531 €.

Suivez-nous sur

Il a beaucoup voyagé, en Inde notamment. Il est le seul à avoir intégré dans ses miniatures des personnages ou des animaux fantastiques, un univers surréaliste. Ces travaux sont pour la plupart conservés au Musée de Topkapi à Istanbul. Dans notre espace contemporain, je reste influencé par les travaux de deux artistes iraniens, Bahman'e Moasses et Farideh Lashaï;

L'ÉPOPÉE PERSE DU LIVRE DES ROIS (SHAHNAHMEH) ME FASCINE

tous deux appartiennent au mouvement expressionniste. J'aime leur spontanéité. Mais la période timouride continue à influencer de nombreux artistes iraniens.

PT : Quels sont les motifs que vous retenez dans les fresques que vous réalisez pour la Mairie de Téhéran?
AX: J'ai à ce jour réalisé trois fresques pour la Mairie de Téhéran. Influencé par les miniaturistes iraniens anciens, je travaille essentiellement le dessin, l'illustration. L'épopée perse du Livre des rois (Shahnahmeh) me fascine. Je reprends volontiers certaines scènes tel celle de Rostam et du monstre blanc ou de Siavash et le feu.. Je me sens très à l'aise avec cette atmosphère écrite voilà mille ans. Je tente aussi de reprendre l'approche de Mohammad Sia Ghalam avec son univers fantastique, surréaliste mais dans un décor contemporain.

PT : Dans vos activités d'enseignant vous êtes très engagé dans le monde des arts plastiques dans la Capitale?
AX: En effet, complétant mon enseignement du dessin, de la gravure, de la peinture depuis 10 ans, je guide de jeunes artistes qui débutent, essentiellement autour de la gravure. Approché par la FIAC de Paris, j'ai sélectionné plusieurs artistes iraniens dont 8 ont été retenus pour l'édition 2018. Mon travail a consisté à préparer les dossiers documentaires sur ces candidats. J'essaie d'être un catalyseur.

© ParisTéhéran

PONTS, MURS AVEUGLES, ARBRES MORTS: LA MUNICIPALITÉ DE TÉHÉRAN FAIT APPEL AUX ARTS PLASTIQUES

Héritage de l'ancien régime, le service de l'embellissement de l'espace urbain (sazman'e ziba sasi) et sa section «culture» est dirigé par Seyyed Mojtaba Moussavi, lui-même sculpteur reconnu. Plus de 300 personnes travaillent au sein de ce service municipal.

ParisTeheran : Mojtaba Moussavi, quels sont les missions de votre service?

Mojtaba Moussavi: La direction de la culture, au sein du département «Cadre urbain» est l'une des cinq grandes directions, aux côtés des autres directions techniques, financières, de programmation, de coordination citoyenne. Nous sommes certainement la partie la plus visible. Notre mission est de proposer des plans culturels dans l'environnement urbain. Ainsi les espaces verts, les façades, les ouvrages d'art sont nos principaux terrains d'intervention. Créé avant la Révolution islamique, notre service a connu ces dernières années un développement sans précédent.

PT : Quelles sont les actions concrètes que vous organisez régulièrement?

MM: Chaque année, nous animons près de 80 projets de sculptures dans les parcs de la ville et autant de projets de réfections de façades aveugles (murs de soutènement, colonnades des ponts urbains, façades d'immeubles aveugles). Annuellement pour le Nouvel An, depuis 1998, sur un mois, nous lançons un grand appel à projet (dénommé Baharestan) pour décorer environ 150 autres murs; à cela s'ajoutent, depuis 10 ans, des biennales internationales de sculpture, auxquelles participent de nombreux artistes occidentaux. Nos interventions artistiques font appel à des artistes iraniens. Une grande campagne publicitaire promeut un appel à projet. Un jury composé d'artistes confirmés (5à 6 personnalités par section) retient des projets pour les petits murs de la ville, pour la décoration des œufs de Pâques qui ornent parcs et carrefours, pour la mise en valeur esthétique des arbres morts. En Iran ,pays de désert, l'arbre est source de vie, il est entouré d'un respect sacré. Les arbres morts en milieu urbain sont retravaillés par des artistes plasticiens. Nous avons aussi un programme pour lé décoration du mobilier urbain, telles les armoires électriques qui bordent les trottoirs.

PT : Quel est le profil de vos artistes intervenants?

MM: Ce sont soit des étudiants, soit des artistes confirmés. Leur âge varie de 25 à 70 ans, la moyenne reste néanmoins autour de 35 ans. C'est une belle opportunité pour nos étudiants en beaux-arts de se mettre en valeur. Nous avons aussi de grands artistes , tes Abul-Hassan Sadighi, de renommée internationale, auteur de la sculpture du poète Ferdowsi sur la place du même nom en centre-ville, ou encore de l'ancien premier ministre Amir Kabir.

PT : Il existe une grande diversité de fresques, de murs peints?

MM: Les sujets évoluent au cours des décennies. Dans les premières années de la Révolution et après la guerre meurtrière Irak/Iran, les sujets étaient guerriers et célébraient nos martyrs comme vous en France, dans les années qui ont suivi la guerre 1914-1918. Actuellement nous avons de plus en plus de création stylisées, conceptuelles à côté du figuratif tels les paysages. Nous favorisons aussi la gaieté , la joie, la poésie, la nature, nécessaires dans un milieu urbain stressant.

PT : Quel est le budget consacré à l'embellissement de la capitale?

MM: Notre budget est indépendant du budget culture de la Municipalité. Il provient exclusivement des annonces publicitaires urbaines. Il est variable d'une année à l'autre, selon les bénéfices des campagnes publicitaires.

PT : Comment expliquer cette politique urbaine?

MM: Depuis vingt ans que nous manageons ces actions, Téhéran est devenu une icône pour les autres villes d'Iran qui commencent à suivre notre exemple. C'est un encouragement pour nous. Nos actions sont aussi de plus en plus saluées par la presse internationale, telles ces campagnes d'affichage urbain des trésors de nos musées. ■

© ParisTéhéran

© Michel Lesueur

DIASPORA

© DR

FOROUGH AZIZI

Plasticienne

Après des études d'art plastiques à l'Université de Téhéran, Forough Azizi décide de venir approfondir ses connaissances et sa maitrise de l'art à Paris, la capitale par excellence de la culture. «.. Paris restait alors pour nous en Iran, bien avant Londres, Berlin ou New York, la ville par excellence de l'art. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale l'influence soviétique ou allemande était très forte mais par la suite les Iraniens vont se tourner vers la France. Alors comme tous les Iraniens, j'avais déjà petite une attirance pour la France. A 12 ans, je lisais les traductions des Misérables. Entrée à l'Université, j'ai choisi, en plus de l'anglais, le français, que j'allais perfectionné à l'Institut français de Téhéran. Aux Beaux-Arts, j'avais alors des enseignants qui revenaient de l'étranger et apportaient avec eux des idées nouvelles et nous ouvraient sur le monde. Nous étudions alors le graphisme, l'architecture, le théâtre. C'était une formation qui nous ouvrait à toutes sortes d'approches culturelles, avec une belle émulation entre nous. Lorsque je suis arrivée en France, alors que la majorité de ceux qui partaient allaient vers les USA, j'y ai retrouvé ma sœur Zoreh, déjà installée. J'ai préparé un DEA . Mon statut d'étudiante me permettait alors de visiter à moindre frais tous les musées, les galeries, les lieux culturels de la capitale. J'en ai profité un maximum; c'est là que je me suis ressourcée. Je découvrais alors tout ce qui m'avait fait rêver dans ma jeunesse. Puis je me suis installée rue de Montreuil dans la cité des artistes, qui regroupaient alors essentiellement des artisans d'art mais déjà quelques artistes qui développaient là leur atelier...». Aujourd'hui à travers le travail de Forough, toute la culture perse vous saute à la figure: terre cuite de l'antique Ekbatane, écriture cunéiforme pahlavi qui parcourt les tableaux.. «Quand on quitte un pays, on n'oublie pas ses racines et les fondements même de sa culture.. Artiste, je suis plutôt quelqu'un de l'avenir mais ce passé me colle à la peau, je ne peux pas l'abandonner; c'est inconscient. Aux Beaux-Arts de Téhéran j'avais commencé à travailler sur le constructivisme mais ici j'ai opté pour des recherches sur «images et mots» puis «de la poésie à l'image» et « l'image et les mythes «: la culture de l'Iran nous offre une matière inépuisable...». ■

© Reza Paknejad et HM

AMIR-MOHSEN ZANDI

Juriste, président-fondateur de l'Institut Meydane

Né à Kerman, Amir-Mohsen Zandi appartient à une ancienne famille iranienne de haut-fonctionnaire, de diplomate et de propriétaire terrien. Juriste et chercheur en droit international et comparé, diplômé en diplomatie et négociations stratégiques, il est passionné par l'histoire de la culture et de la civilisation ainsi que les questions géopolitiques relatives au monde iranien et de l'Orient. Il est président-fondateur d'un cercle de réflexion, sous le nom de l'Institut Meydane. L'Institut Meydane dispose d'un réseau d'antennes universitaires, déjà présent à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris 2 Panthéon-Assas, Sciences Po Paris et Paris 10-Nanterre, il sera bientôt présent à l'INALCO, Paris-Dauphine , Paris-Descartes et à Cergy-Pontoise..

«...La francophonie et la francophilie sont présentes dans ma famille depuis le XIXe siècle. La famille de ma mère était à l'origine de la première maison de traduction à Kerman pour être le pont entre les experts européens et les locaux. Mon père, grand lecteur de Balzac, de Zola ou de Hugo jusqu'à la figure de mon ancêtre Cheikh el-Molk, diplomate persan, sont mes sources d'inspiration..». C'est ainsi qu'il définit l'objectif de ses activités : « œuvrant pour l'universalité et se consacrant à être le pont entre les cultures et les civilisations ». C'est dans cet objectif qu'il cofondé la société PersiArt pour les artistes iraniens. Outre que les conférences et colloques sur des sujets divers organisés dans les universités parisiennes par Meydane, PersiArt organise des événements artistiques (Shabé Yalda, Norouz, Tirgan etc.) à Paris et des voyages culturels en Iran. Il s'intéresse aussi désormais aux relations entre l'Iran et le monde méditerranéen, notamment le Maghreb.

Son parcours universitaire aussi est à la croisée de l'Iran et de la France. Après avoir fait ses études primaires et secondaires à Téhéran, diplômé de Paris Assas et de Paris-Saclay, Il a œuvré pour la conclusion des partenariats entre ces universités ainsi que Sciences Po et l'Université de Téhéran. « A ce titre j'ai organisé le déplacement de 30 professeurs et étudiants français à l'Université de Téhéran pour un atelier et un colloque, en avril 2016...».

Le choix de la France est le résultat à la fois d'un choix de cœur et une évidence.

«La France et la langue française ont toujours représenté une place particulière dans ma famille. Ayant découvert la France très tôt , j'en suis tombé en amour. Mon rêve était de lire Châteaubriand ou Proust dans la merveilleuse langue de Molière. Aujourd'hui ce sont mes livres de chevet. La présence des membres de ma famille, notamment à l'époque mon frère, juriste francophone, m'a facilité les choses».

«.. L'heure n'est pas une heure de gloire. Les relation franco-iraniennes sont des relations aigres-douces mais profondément ancrées. De la grandiose réception de l'Ambassade de Perse à Versailles par le Roi-Soleil jusqu'à la visite d'État du Général de Gaulle à Téhéran marquent nos mémoires collectives. Mais les relations franco-iraniennes sont avant tout culturelles, la Perse est le berceau de civilisation pour les Français et la France est le berceau de la démocratie et du progrès pour les Iraniens. Économiquement aussi les deux pays ont des immenses intérêts communs, voire politiquement, de manière objective. La France est tout une chance pour l'Iran autant que l'Iran en est une pour la France. Malheureusement d'autres puissances cherchent à nous séparer à l'heure actuelle. Je pense, et j'espère, que la profondeur de nos relations multiséculaires est plus forte que la situation politique actuelle...».

GRANDS RENDEZ-VOUS

© Pixabay

EN BREF...

Cette rubrique est un panorama des grands évenements franco-iraniens des trois derniers mois.
Elle est réalisée avec la complicité de Manijeh (France), de Shahrzad Boroumand (Iran), des Ambassades de France en Iran et d'Iran en France, du Centre des Affaires de Téhéran.

QUEL AVENIR POUR NOS PME/PMI EN IRAN?

© DR

L'actualité de cet été restera le premier rendez-vous avec l'attitude anti-Iran de l'administration américaine avec un premier retour le 5 août aux sanctions de l'avant JCPOA. ParisTéhéran s'est associé dans une premier temps au Centre Franco-Iranien pour évoquer au Sénat les conséquences de cette rupture de contrat international puis a réuni autour d'un déjeuner à la banque Delubac, la seule banque française décidée à continuer à travailler avec l'Iran. Ce déjeuner de travail du Club réunit autour de Serge Biallkievicz, co-directeurs de la banque Delubac, économiste, parlementaires, juriste et chefs de PME/PMI. Après avoir rappelé l'origine historique de cette banque familiale, voilà bientôt 100 ans, S. Bialkievicz et Joel-Alexis Bialkievicz ont rappelé leur intention de ne pas abandonner, pour l'instant leurs clients qui travaillent avec l'Iran. Chacun a insisté sur le besoin de souveraineté de l'Europe, la députée Delphine O, rappelant que c'était le credo du Président de la République dès sa campagne mais qu'il faudra du temps pour mettre en place les outils qui permettront de tenir tête à l'hégémonie juridique américaine au niveau de la planète. La prise de conscience est là, mais il faudra un à deux ans pour aboutir à des résultats. Thierry Coville a pour sa part attirer l'attention sur la deuxième salve de sanctions début novembre qui affectera les achats de pétrole. Si les exportations du pétrole iranien sont véritablement taries, la situation régionale risque de s'enflammer. Chacun de convenir qu'il est urgent pour l'Iran, pour la France et l'Europe de pouvoir tenir un ou deux ans afin de sauver le JCPOA, auquel tient tant l'Europe et la France, seule solution pour éviter cet embrasement du Moyen-Orient. La rencontre organisée au Sénat par le Centre franco-iranien en collaboration avec le groupe d'amitié France-Iran présidé par le sénateur Philippe Bonnecarrère abordait le même sujet. Sont intervenus: Sont intervenus, Delphine O, Députée de Paris, membre de la Commission des Affaires étrangères et Présidente du Groupe d'amitié France-Iran à l'Assemblé nationale, Philippe BONNECARRERE, Sénateur du Tarn, Vice Président de la Commission des Affaires européennes et Président du Groupe d'Amitié France-Iran au Sénat, Abolghassem DELFI, Ambassadeur de la R.I. d'Iran en France, Jacques MAUGES, Président de la Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules (FIEV), Patrick BENICHOU, Président de la société Météo France International, Maitre Baki H. MANESH, Managing partner de Ferdowsi Consulting Legal Advisors. L'assistance de plus de 150 participants revenait sur les garanties juridiques d'un engagement économique avec l'Iran, les conditions nécessaires pour le rapatriement des dividendes. L'avenir et la place des PME/PMI françaises en Iran reste la voie la plus souvent avancée. Mais nos petites et moyennes entreprises n'ont pas l'expérience ni la culture de leurs homologues germaniques. Un gros travail doit être entrepris dans ce sens. ■

© DR

© DR

Signature d'un protocole de coopération entre Gilles Bloch Président de l'UPSaclay et Mr. Mahmoud FOTUHI FIRUZABAD Président de Sharif. Au second plan, Emmanuel Puisais-Jauvin, Directeur général adjoint, Direction générale de la mondialisation, de la culture, de l'enseignement et du développement international, Ministère del'Europe et des Affaires Etrangères; Brigitte Plateau Directrice générale de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle, Ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation; Mansour GHOLAMI, Ministre iranien des Sciences, de la Recherche et de la Technologie, Hossein SALAR AMOLI, Vice-Ministre iranien pour les coopérations internationales. Cl. Marc Zolver.

LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE FRANCE-IRAN

Avec la collaboration d' Ali MOHAMMAD-DJAFARI, directeur de recherche au CNRS, président-fondateur de l'association franco-iranienne Ferdowsi

En juin la visite officielle de Mansour Gholami, ministre iranien des sciences, de la Recherche et de la technologie a permis la rencontre entre les principaux acteurs académiques des deux pays de se retrouver autour de projets d'excellence d'intérêt commun. «Notre délégation composée de 18 chanceliers iraniens[1] et chefs de centres de recherche a rencontré les chanceliers de 35 grandes universités françaises pour discuter de coopération scientifique et académiques «; ces journées ont permis de consolider les partenariats existants et d'explorer de nouveaux projets conjoints, en présence d'une délégation d'une quinzaine des plus importantes universités iraniennes et de représentants des ministères iraniens de la santé et des affaires étrangères. Des rencontres institutionnelles et des visites d'établissements ont été organisées, notamment sur le campus de l'Université Paris-Saclay et CentraleSupélec. Plusieurs tables-rondes ont été également organisées dans les domaines de l'ingénierie, de la santé et des sciences humaines et sociales, ainsi que sur les différents enjeux de coopération : mobilité, financement de la recherche, préoccupation commune pour le lien entre formation et emploi et relation entre les établissements d'enseignement supérieur et les entreprises» a déclaré Hossein Salar-Amoli, responsable des relations internationales au Ministère iranien. Un protocole de coopération et une feuille de route ont été signés entre les deux pays. Lors de la rencontre entre Mansour Gholami et son homologue française Frédérique Vidal, des programmes d'échange entre professeurs et étudiants, des projets de recherche conjoints et des cours de formation conjoints ont fait partie des sujets de discussion. Cette deuxième rencontre de coopération bilatérale entre la France et l'Iran dans les domaines de l'enseignement, de la recherche et de la technologie, faisait suite à la première édition de Décembre 2016. L'Université de Paris-Saclay, et CentraleSupelec rassemblèrent la délégation autour d'homologues français afin d'animer des tables-rondes sur la coopération France-Iran autour de thèmes tels que l'ingénierie, la Santé, les Sciences humaines, la formation et les mécanismes de coopérations. La ministre française de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, et son homologue iranien ont clôturé ces rencontres, en présence de représentants du ministère de l'Europe et des affaires étrangères. Un comité bilatéral a été mis en place pour tirer le meilleur parti de la réunion, a ajouté Salar-Amoli, ajoutant que quatre protocoles d'accord devraient être signés. Le ministre Gholami a également rencontré les responsables de deux centres de recherche dont le CNRS et le Secrétariat Général de la Francophonie mettant ainsi l'accent sur l'attachement des Iraniens à la francophonie. Chaque année la France accueille 1800 étudiants iraniens . Le programme de coopération Hubert Curien «Gundishapur» soutient à chaque session 20 projets de recherche entre équipes scientifiques des deux pays. Plusieurs décisions ont été prises : création d'un nouvel accompagnement du financement des projets de recherche innovants par un programme «Gundishapur +», lancement d'un programme de bourses cofinancées, et développement de programmes de recherche conjoints dans des domaines spécialisés tels que le droit, l'ingénierie et l'iranologie. Deux projets de coopérations franco-iraniennes ont été signés entre le CNRS et l'université Amir Kabir[2]. ■

[1] Les présidents et directeurs de départements des universités et centres de recherches des villes de Ispahan, Tabriz, Mashad tout comme les plus grandes universités de Téhéran, Sharif, Shahid Beheshti, Amir Kabir composaient cette délégation.

[2] Création d'un centre d'imagerie médical et un projet de création d'un « Data Center », projets élaborés et proposés par notre ami Ali MOHAMMAD-DJAFARI.

LE LOUVRE LENS: L'EMPIRE DES ROSES (28 MARS-23 JUILLET)

© Musée du Louvre-Lens - Sébastien Jarry

Tout comme son miroir à Téhéran avec «Le Louvre à Téhéran», l'exposition du Louvre Lens consacré au XIXe s qajar iranien a rencontré un grand succès avec une fréquentation importante jusqu'aux derniers jours précédents la fermeture. Elle a remporté un vif enthousiasme de la part des visiteurs, toutes origines et profils confondus, jeunes enfants, leurs accompagnants, scientifiques, amateurs... Dans les impressions à la sortie de la galerie, les termes « conquis », « ébloui », « surpris », « époustouflé »... ressortent beaucoup. Cela s'explique par plusieurs facteurs : le titre poétique de l'exposition qui attise la curiosité; la scénographie immersive signée par un designer prestigieux , Christian Lacroix, qui plonge le visiteur dans une reconstitution de palais qajar traditionnel; la toute première rétrospective en Europe continentale consacrée à cette période artistique; une « exposition de civilisation » qui propose un regard transversal sur la production artistique variée d'une dynastie, des beaux-arts traditionnels aux outils et accessoires du quotidien (tapis, costumes, couverts...); la richesse et la qualité des prêts, 400 œuvres (à titre d'exemple, l'exposition suivante en comportera environ 210) issues de collection tant publiques que privées, certaines pièces étant exposées publiquement pour la première fois, et rassemblant des techniques aussi diverses que la peinture, l'émaux, les tissus d'ameublement, les costumes, la photographie, les armes d'apparat... ■

LE TITRE POÉTIQUE DE L'EXPOSITION ATTISE LA CURIOSITÉ

© Eric Damagnez

Raid Paris-Isfahan, le départ le 16 juillet.

DÉCOUVERTE DE L'IRAN À MOTO: LE RAID PARIS-ISFAHAN

Le 16 juillet 24 motards quittaient les Champs Elysées pour atteindre Isfahan le 3 août. Le raid reprenait les grandes lignes d'un premier rally organisé en 1972. Sur l'initiative de Pascal Rostagny, un ancien du Paris-Dakar, ancien collaborateur du pilote René Metge qu'il accompagna dans de nombreux raids, ce rally reçut un accueil chaleureux tous au long des étapes en Iran. ParisTéhéran reviendra dans son prochain numéro en détail sur ce périple de 7 000 km et son arrivée sur la place royale ou « place de l'Imam » dans la ville qui se dit « la moitié du Monde », Isfahan.

© DR

Concert Songe d'Orient - Paris - Juin 2018 (42)

LES GRANDES FÊTES PERSES: LA CÉLÉBRATION DE L'ÉTÉ

À l'initiative d'Amir-Mohsen Zandi, l'été a été célébré à Paris autour de la fête dite de Tirgan. Les grandes fêtes iraniennes ont toutes un lien avec la nature et ses changements saisonniers. A l'image de Shabé Yalda pour l'hiver et Norouz pour le printemps, la fête de Tirgan est la fête estivale. Tirgan célèbre aussi le héros mythique perse, Arash l'archer. Selon l'épopée perse, Arash fut le plus grand archer de son époque qui tira une flèche pour fixer la frontière de l'Iran, le plus loin possible. Elle célèbre aussi Tyshtra, la divinité qui incarne la pluie et la fertilité.

A cette occasion, l'Institut Meydane et Persiart se sont joints pour célébrer Tirgan en organisant la première édition de Festival culturel de Tirgan à Paris. L'Institut Meydane est un cercle de réflexion sur l'Orient et Persiart est une société spécialisée dans l'art persan de la culture iranienne.

Pour cette première édition le thème choisi fut le personnage historique Ziryab. D'origine perse et kurde, il est au service du Calife de Bagdad avant de partir pour l'Occident et se consacrer à la cour d'Al-Andalus. Considéré comme le père fondateur de la musique arabo-andalouse, son apport dépasse l'unique domaine musical, raffiné, il a apporté avec lui tout son savoir de l'art de vivre perse en Europe du Sud et l'Afrique du Nord. Il partage une grande place dans les cultures maghrébines, notamment au Maroc mais aussi en Espagne.

Le festival culturel Tirgan, Ziryab, une Odyssée orientale rassemblait plus d'une vingtaine d'artistes iraniens, marocains et européens pour des événements variés, d'une conférence sur l'Al-Andalus et les apports perses jusqu'à une soirée dansante en passant par une soirée de performance artistique et un concert dans une chapelle historique parisienne. Les musiques classique savante iranienne, classique européenne, arabo-andalouse et flamenco étaient au rendez-vous.

Amir-Mohsen Zandi

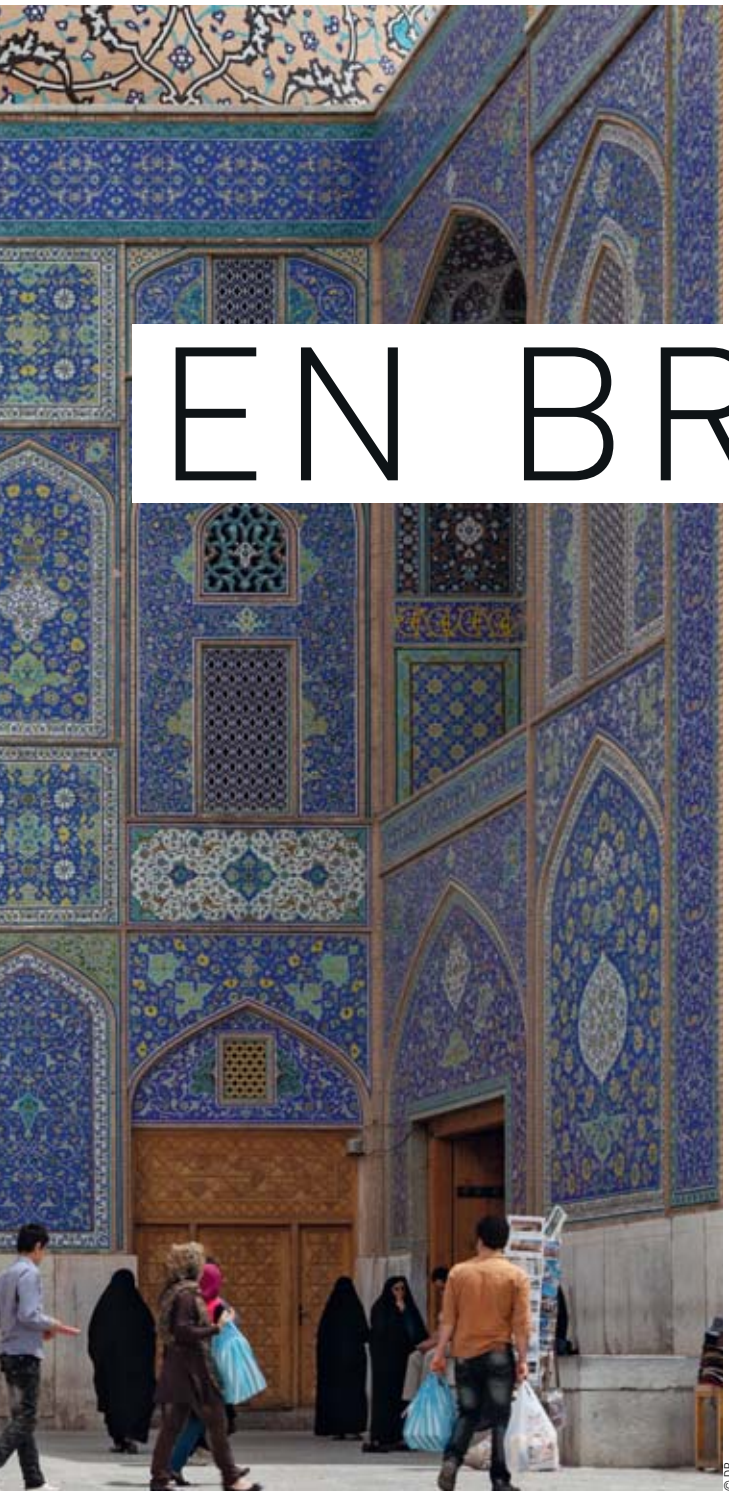
124 PAGES
POUR SE **COMPRENDRE**

IDÉES - ÉCONOMIE - CULTURE - SOCIÉTÉ

ALL CONTENTS

THE SMART EDITORIAL AND CORPORATE AGENCY

© All Contents Presse



EN BREF

© DR

LE CINÉMA IRANIEN ET LE STATUT DES FEMMES EN IRAN

Après «les Trois visages» de Jafar Panahi sorti en salles, le 8eme film du jeune réalisateur iranien Abdolreza Kahani «Esterahat'e motlagh» traduit en français par «les rives du destin», sorti en Iran en 2015, vient d'être présenté à Paris pour sa sortie en France. L'héroïne interprétée par Faraneh Allidousti, muse d'Asghar Farhadi dans «A propos d'Elly» et «Le client» fait aujourd'hui figure de star en Iran avec une série historique «Shahrzad» qui bat tous les records d'audience. Ce dernier film de Rahani reprend aussi la thématique du statut des femmes en Iran. Alors que Panahi aborde la liberté

des études, Rahani s'attaque au divorce, très mal vu dans les sociétés traditionnelles, surtout de province. Lors du débat à Paris, conduit par Asal Bagheri, sémiologue, -bien connue des débats sur la société et la culture iranienne - une spectatrice fera remarquer que le sujet, tel qu'il est abordé , reste universel. Azadeh Kian-Thiébaut, professeure de sociologie à l'Université Paris VII, spécialiste du droit des femmes en Iran et de Asal Bagheri expliquera avec beaucoup de clarté et de lucidité, que malgré une loi souvent très défavorable aux femmes, les Iraniennes ont peu à peu acquis depuis 1906 une émancipation loin devant celle de leurs voisines du Golfe. Le divorce frappe actuellement 25% des ménages iraniens, essentiellement dans les grandes métropoles. Mais pour divorcer encore faut-il que le statut social le permette, soit par le niveau social de la famille qui accompagnera l'épouse divorcée, soit que celle-ci saura subvenir à ses besoins en travaillant. La situation a considérablement évolué ces 10 dernières années.

L'IRAN, INVITÉ 2018 EN HAUTE-LOIRE

Le programme 2018 des XXVII^{emes} «lectures sous l'arbre « organisées à Chambon sur Lignon par l'éditeur Cheyne, était placé sous le signe de l'Iran. Du 19 au 25 août diverses activités, projections, rencontres-débats ont permis de découvrir ou de mieux connaitre la poésie et le cinéma iraniens, l'Iran d'aujourd'hui.

© JCVoisin

Exposition des Iraniens de l'année, galerie 55, juillet 2018.

LA CITÉ DES ARTISTES ET ARTISANS DU 11EME ARRONDISSEMENT : À LA RENCONTRE DES ARTISTES IRANIENS

Le magnifique espace du 37bis de la rue de Montreuil, anciennes écuries des Mousquetaires du Roi, espace des artisans d'art du bois jusqu'au début du XXe siècle, vient d'être restauré par la Mairie du 11eme . Les 5000 m2 y accueillent à présent près de 50 artisans d'art et artistes de tous pays (ébénistes, menuisiers, vernisseurs au tampon, photographes, tapissière, doreurs, laqueurs, sculpteurs, peintres, scénographe, plasticiens, imprimeur, relieuse, céramistes, etc.....). Aux côtés de l'Europe occidentale et centrale et la Méditerranée, le Moyen-Orient est présent grâce à trois femmes iraniennes plasticiennes. Zoreh et Forough Azizi et leur atelier 3 travaillent la sculpture, les bijoux et la peinture. Installées là depuis plus de trente ans, les sœurs Azizi invitent régulièrement d'autres Iraniens, musiciens, cinéastes. Tout, dans les oeuvres de ces artistes, rappelle la culture et l'Histoire de l'Iran.

PREMIÈRE FOIRE DE L'ART À TÉHÉRAN

La première édition de TeerArt, organisée fin juin, était le premier événement de cette envergure rassemblant une sélection des galeries de Téhéran sous un même toit. Bien que local dans son itération actuelle, TeerArt a été méticuleusement conçu pour répondre aux normes internationales afin de présenter une exposition cohérente de l'art iranien d'aujourd'hui à la communauté artistique mondiale. Le potentiel de TeerArt pour devenir un plus grand événement avec une portée plus large dans ses futures éditions est d'ores et déjà envisagé.

HOMMAGE À UNE ÉTOILE: SADEGH HEDAYAT

Le 19 juillet 2018, Reza Afchar Naderi et Ifanila Rakotoarisoa se rendaient sur la tombe de Sadegh Hedayat pour lui rendre un hommage en poésie et en musique. Le poème « Hommage à Hedayat » a été composé par Reza Afchar Naderi en 1997. La musique, composée et interprétée au « târ » par Ifanila Rakotoarisoa, empruntait les modes classiques persans « shour » et « homayoun » pour exprimer à la fois la mélancolie et la nostalgie rattachées à la figure de Sadegh Hedayat, le plus grand écrivain que l'Iran ait jamais connu. La tombe de Hedayat, située dans la 85e division du cimetière parisien du Père Lachaise, est visitée régulièrement, à toute heure, par des Iraniens mais aussi par des citoyens originaires de différents pays, tous séduits par l'écriture inimitable du grand romancier.

ISIT | Intercultural school
Talents pour le monde

ÊTRE
INTERPRÈTE,
C'EST BIEN.

SAVOIR
INTERPRETER
LE MONDE
DE DEMAIN,
C'EST MIEUX.

© All Contents / Thomas Lang

Sarah, diplômée 2013 du **pôle Interprétation de conférence** de l'ISIT, interprète de conférence dans une organisation internationale.

Comme Sarah, rejoignez l'ISIT, la grande école interculturelle qui forme des experts multilingues prêts pour le monde de demain.

www.isit-paris.fr

Departures
Salidas
inal B

DOSSIER

© Getty

REPENSER L'AÉROPORT

L'explosion du nombre de voyageurs et, par conséquent, du trafic aérien posent aujourd'hui des questions inédites pour les aéroports, qui concentrent au sein de leurs murs les enjeux cruciaux d'image, de puissance, de modernité, de sécurité et d'ouverture des villes sur le reste du monde. Autant d'enjeux qui ouvrent aujourd'hui une concurrence sans merci et laissent à penser que l'aéroport de 2030 n'aura pas grand-chose à voir avec celui du siècle dernier.

Portée par une mondialisation en marche et le développement de la société des loisirs, le secteur aéronautique est un des seuls à avoir connu une croissance quasiment ininterrompue depuis les années 50. Une exception dans un monde ponctué par les crises chroniques. Une croissance qui a pour conséquence une massification du volume du trafic aérien, qui a plus que décuplé entre 1970 et 2015, et la nécessité de trouver des moyens pour absorber ce volume de voyageurs toujours grandissant. Depuis la dérégulation du trafic aérien dans les années 90, de nombreuses compagnies aériennes se sont développées et des avions commerciaux de grande capacité, comme l'Airbus A380 dans les années 2000, ont été mis sur le marché. Mais à en croire les prévisions de l'Association du transport aérien international (IATA), qui estime que les 4,1 milliards de voyageurs en 2017 devraient être portés à 7,8 milliards en 2036, le trafic n'est pas encore prêt de se tarir et la capacité des acteurs de l'aérien à absorber cette manne devrait devenir une question centrale dans les années à venir. « Tous les indicateurs annoncent un accroissement de la demande de connectivité mondiale. Le monde doit se préparer à une multiplication par deux du nombre de passagers au cours des 20 prochaines années. » a déclaré Alexandre de Juniac, le directeur général et chef de la direction de l'IATA lors de l'annonce de ces chiffres. « Cette nouvelle est formidable sur le plan de l'innovation et de la prospérité, qui dépend des liaisons aériennes. Cela représente un énorme défi pour les gouvernements et l'industrie, qui devront s'assurer que nous pourrons satisfaire cette demande ». Cette évolution du trafic a bien évidemment un impact mécanique sur les infrastructures aéroportuaires, dont la plupart ont été pensées à une époque où les villes n'avaient pas grand-chose à voir avec celles d'aujourd'hui, tant dans leur aspect de concentration démographiques que d'infrastructure. Dès lors, ceux existants n'ont d'autre choix que de chercher à s'adapter en augmentant leurs capacités d'accueil. Des investissements couteux mais cruciaux pour éviter de se faire déborder par la déferlante.

UNE QUESTION URGENTE DE CAPACITÉ

Les travaux ont d'ailleurs d'ores et déjà commencé dans certains aéroports du globe pour tenter d'absorber cette vague. Celui de Changi, à Singapour, a ainsi inauguré en 2017 un qua-

trième terminal, d'une capacité de 16 millions de passagers et initié la construction d'un cinquième terminal, de la taille de l'aéroport actuel, susceptible d'accueillir 50 millions de passagers supplémentaires lors de son inauguration prévue en 2024. Des investissements qui arrivent à point nommé pour permettre d'absorber les 62,2 millions de passagers passés dans ses murs

LE MONDE DOIT SE PRÉPARER À UNE MULTIPLICATION PAR DEUX DU NOMBRE DE PASSAGERS AU COURS DES 20 PROCHAINES ANNÉES

en 2017, tout près de sa limite de capacité estimée à 66 millions. Même urgence pour la construction d'une troisième piste de l'aéroport de Londres Heathrow, arrivé à saturation, ou celui de Paris Charles-de-Gaulle, avec la construction d'un nouveau terminal pouvant accueillir jusqu'à 40 millions de passager par an à horizon 2025, alors même que la capacité maximale de l'aéroport devrait être atteinte dès 2020. Mais s'il est toujours possible, pour une compagnie aérienne, de renforcer sa capacité en acquérant de nouveaux avions, il n'en est pas de même pour tous les aéroports, dont les plans d'extension se heurtent parfois aux limites d'une ville elle aussi en expansion. Alors quand s'agrandir n'est plus possible, la construction de nouvelles infrastructures est envisagée. Le Beijing New Airport, qui doit être inauguré en 2019, a ainsi émergé de terres encore inoccupées aux abords de la capitale chinoise pour permettre d'absorber une partie du trafic de l'actuel aéroport saturé. Même chose pour celui de Mexico, dont le coût de construction de construction est évalué à 7 milliards d'euros pour de doter la capitale Mexicaine d'une infrastructure adaptée à sa situation dans l'économie régionale. Celui d'Istanbul, qui sera inauguré à la fin de l'année 2018, permettre à la métropole Turque de devenir le hub de transit majeur entre l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient. Un aéroport titanesque qui devrait atteindre une capacité de 150 millions ▸

Les aéroports fêtent leur centenaire

Créés un peu après l'invention des avions, l'aéroport a fêté assez récemment son centenaire. C'est au lendemain de la première guerre mondiale, sur les décombres des bases militaires abandonnées une fois la paix signée, que les premières pistes d'aéroports, encore en terre battue, voient le jour en Europe de l'Ouest. Le trafic aérien est alors majoritairement consacré au courrier postal, qui inaugurait alors sa course à la vitesse. Le premier vol commercial est inauguré le 8 février 1919 entre les aéroports du Bourget, à Paris et de Hounslow, à Londres qui verront donc leurs infrastructures s'adapter progressivement à une clientèle de voyageurs. L'entre deux guerres suivra alors les exploits des pionniers de l'aéropostale et l'arrivée des innovations qui contribueront à moderniser, peu à peu, les aéroports comme celui de Croydon, près de Londres, inaugurant le contrôle aérien par radio dès les années 20 ou celui de Newark, près de New-York, inauguré en 1928 et offrant pour la première fois une piste en dur. L'après-guerre verra l'arrivée des premiers avions commerciaux à réaction qui nécessiteront la mise en place d'infrastructures plus massives aux abords des villes, dont nous héritons aujourd'hui. C'est aussi le développement de l'âge d'or d'une aviation plus glamour, qui verra l'inauguration de la première liaison Paris-New-York le 1er Juillet 1946 et l'apparition des premiers salons, du premier duty-free à l'aéroport irlandais de Shannon, puis des premières hôtesses de l'air. Ils deviennent au début des années 60 des symboles architecturaux des villes et d'une modernité louée par Bécaud en 1963 dans sa chanson « Orly le Dimanche ». Les années 70 verront l'arrivée d'une forme d'industrialisation avec des systèmes automatisés de gestion des bagages. Puis les années 80 inaugureront une forme d'organisation de l'espace, poussé par le début de l'explosion du nombre de voyageurs et la généralisation des passerelles d'accès aux avions, dont la première avait été inaugurée en 1959 à l'aéroport de San Francisco. Les années 2000, enfin, voient l'émergence des hubs, ces aéroports gigantesques qui sont souvent moins des destinations que des carrefours de correspondance régionaux où convergent les vols internationaux, comme c'est le cas pour les aéroports d'Atlanta ou de Dubaï.

▸ de passagers par an lorsque les travaux seront achevés et ainsi soulager l'aéroport Atatürk vieillissant. Les exemples de grands projets sont aujourd'hui nombreux et de nouveaux sortent régulièrement des cartons à dessin.

LA COURSE À LA FLUIDITÉ

Limiter l'avenir des aéroports à leur seule dimension capacitaire serait bien entendu une erreur. L'explosion du trafic aérien en a aussi fait des lieux de passage pour des millions d'individus. Il n'est pas si loin le temps où les visiteurs venaient assister, sur les terrasses d'Orly, au ballet aérien des avions rien que pour le plaisir des yeux, faisant de l'aéroport le monument le plus visité de France dans les années 60. Un peu partout dans le monde, il cherche aujourd'hui à retrouver ce prestige et perdre son image de lieu de passage et de formalités. Avec pour premier enjeu de fluidifier les flux d'avion et de voyageurs pour permettre d'accroitre sa capacité d'accueil. Dès lors, et c'est devenu un truisme lorsque l'on parle d'optimisation, les services numériques entrent en jeu. L'automatisation se généralise. La notion de « seamless travel », littéralement « voyage sans couture », fait son apparition pour chercher à éliminer les nombreuses ruptures de charge que constituent l'enregistrement, le dépôt de bagages et le passage de douane éventuel. Autant de points de passages obligés à l'origines des files d'attente qui sont désormais le lieu commun des aéroports. L'attente est d'ailleurs un des premiers motifs de réclamation et d'insatisfaction des voyageurs. Tout est donc désormais mis en œuvre pour lutter contre la perte de temps, à commencer par la mise en place de services de centralisation de l'ensemble des informations voyageur. L'aéroport de Singapour a inauguré un service « Fast and seamless travel » (FAST) au sein de son tout nouveau terminal 4 automatisant toutes les procédures d'enregistrement. Celui d'Incheon, à Séoul, donne ainsi accès à un comptoir commun permettant de s'enregistrer en moins de trois minutes auprès de huit grandes compagnies aériennes. On le voit, la guerre aux files d'attente est déclarée. Mais avec des services déjà opérationnels comme le check-in automatique, l'enregistrement de ses bagages ou le suivi de sa valise sur son mobile, il faut s'attendre à une

TOUT EST DÉSORMAIS MIS EN ŒUVRE POUR LUTTER CONTRE LA PERTE DE TEMPS

Petit dans un monde de gros

Inauguré en 2015 après un investissement de 285,5 millions de Livres Sterling (318 millions d'euros), l'aéroport de l'île de Sainte-Hélène n'a vu son premier avion commercial atterrir sur ses pistes qu'en Octobre 2017. En cause : la difficulté de rentabiliser un vol régulier vers une destination qui ne présente un intérêt que pour les seuls adorateurs de Napoléon et la poignée d'habitants qui y habitent. Une viabilité qui avait provoqué des débats houleux au Parlement Britannique. Loin du gigantisme des Hubs mondiaux, les petits aéroports ont du mal à survivre pour cause d'un trafic insuffisant. Ils sont pourtant parfois le seul moyen d'accès pour des destinations isolées. L'aéroport de Barra, aux confins de l'archipel des Hébrides en Ecosse, ou encore celui de Moshoeshoe, au Lesotho ou encore celui de Yarmouth, à l'extrémité de la Nouvelle-Ecosse Canadienne, ont parfois perdu toute liaison régulière les reliant avec le reste du monde. Ils restent pourtant coûte que coûte en activité pour assurer leur approvisionnement. En creux, se pose la question du rôle du territoire et la nécessité de subventionner ces aéroports pour assurer leur désenclavement qui, sans ces infrastructures, sont voués à l'isolement et à la désertification lente mais certaine.

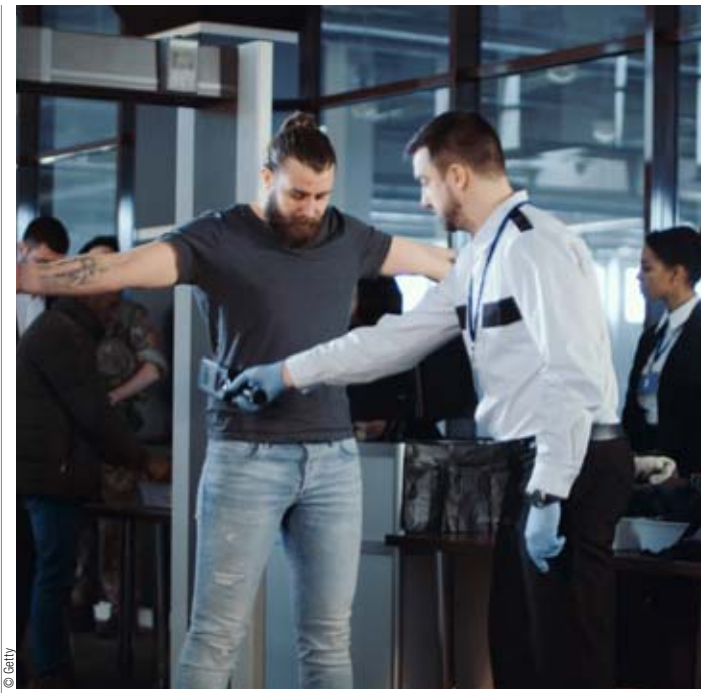
généralisation du « self », l'intervention humaine étant identifiée comme la première cause des ralentissements des procédures.

LE TEMPS DE LA SÉCURITÉ

La course à l'optimisation du temps se heurte toutefois aux contraintes sécuritaires auxquelles l'aéroport doit désormais faire face. Un enjeu pour lequel l'intelligence artificielle semble désormais trouver un terrain d'expérimentation idéal. L'Australie a ainsi annoncé vouloir investir plus de 15 millions d'euros dans le développement de la reconnaissance faciale dans le but d'automatiser 90 % du traitement des passagers d'ici à 2020. En France, des sas de contrôle des passeports équipés d'une telle technologie ont été mis en œuvre dans les aéroports de Roissy et d'Orly durant l'été 2018. Un système cherchant toujours à réduire les goulots d'étranglement et fluidifier un peu plus le flux des voyageurs. Les procédures de sécurité ne devraient d'ailleurs plus, à l'avenir, constituer des ruptures de charge en s'intégrant de manière plus discrète tout au long de la circulation dans les couloirs. À ce titre, les scanners temps réels permettant de « voir au travers » les vêtements ne sont désormais plus des outils de science-fiction. De tels engins, utilisant une technologie laser moléculaire, sont désormais opérationnels et permettent désormais de scanner les personnes et les bagages à une distance de 50 mètres en toute discrétion. Ces scanners nouvelle génération, quelque peu intrusifs, ont pourtant été autorisés par le Département de la sécurité intérieure des États-Unis et sont désormais en passe d'être mis en œuvre dans certains aéroports du pays. Le rituel effeuillage qui obligeait à abandonner chaussures, ceintures et portefeuilles avant de pénétrer dans les halls d'embarquement connait peut-être sa dernière heure.

LE TEMPS, ARGUMENT DE COMPÉTITIVITÉ

La fluidité se heurte toutefois encore à un écueil, qui n'a rien de technique cette fois, mais repose sur les silos que constituent les différents acteurs de la chaine aéroportuaire. Sécurité civile,


© Getty

douanes et compagnies aériennes possèdent toutes leurs propres protocoles et aucun d'entre elles ne peut légitimement prétendre imposer un système plutôt qu'un autre. Initiée en 2010, l'Airport Collaborative Decision Making (CDM-Airport) et déployé dans une trentaine d'aéroports à travers le monde cherche donc à lutter contre ces silos et renforcer la coordination et le partage des informations entre les acteurs des plateformes aéroportuaires. Le but est de parvenir à optimiser leur efficacité et intervenir de manière concertée en cas de crise, comme celle occasionnée par un épisode neigeux ou une vague de froid. La lutte s'organise donc, et les aéroports sont en première ligne pour être maître d'œuvre d'une certaine interopérabilité entre tous ces acteurs. C'est avant tout une question d'attractivité dans un monde où les aéroports sont désormais en concurrence directe. « Ceux qui réussiront à garantir un temps de passage raisonnable gagneront le choix des clients. » affirme Jean-Louis Baroux, président d'APG, premier réseau mondial de représentations de compagnies aériennes. À prix égal, la préférence se gagnera donc sur la qualité du service et la fluidité.

AIRPORT AS A SERVICE

Il est donc prévisible que, pour augmenter leur attractivité, les aéroports deviennent un des premiers opérateurs mon- ▸

▸diaux de services aux voyageurs dans un proche avenir. Le panneau rythmant les arrivées et les départs des avions est sans doute voué à disparaitre au profit d'une information toujours plus personnalisée, dispensée directement sur les outils mobiles dont le voyageur ne pourra plus se départir, lui permettant désormais d'optimiser son séjour dans l'aéroport. Car il ne faut pas oublier que l'aéroport a aussi un enjeu économique à honorer. En grossissant, il rivalise désormais avec les villes en matière de population, de trafic et de commerce. Avec la singularité notoire d'être peuplé de voyageurs captifs qui, pour la plupart d'entre eux, attendent. Une manne d'un point de vue marketing à une époque où l'attention se monnaye. Le réseau dense de duty-free et de travel retail laisse ainsi peu d'opportunités au voyageur de lui échapper et à toutes les chances de se développer à l'avenir. Depuis 2009, le commerce mondial dans les aéroports croît en

DÉFINIR UNE MARQUE POUR UN TERRITOIRE, C'EST FAIRE EN SORTE DE LE RENDRE IDENTIFIABLE ET DÉSIRABLE

moyenne de 12 % par an selon une étude menée par la société Exane, filiale du Groupe BNP Paribas. En 2016, les boutiques de l'aéroport Changi de Singapour ont atteint un chiffre d'affaire record de 1,16 milliards de dollars en 2016. Celui d'Atlanta, réputé comme le plus fréquenté au monde, dépassait le milliard. Un autre record. Selon l'institut Generation Research, l'activité commerciale des aéroports représentait 44 milliards d'euros en 2013. Face à cette manne, l'aéroport du futur risque bien à l'avenir de ressembler à de gigantesques centres commerciaux, à l'image du terminal Sheikh Rashid de Dubaï, qui offre déjà aujourd'hui un espace de 5 400 m² de magasins ouverts jour et nuit. Le paradis du shopper. Une manne qui amène les grandes enseignes à considérer l'aéroport comme un « sixième continent » à coloniser d'urgence. L'industrie du luxe voit notamment dans ces espaces une opportunité pour conquérir une clientèle aisée qui n'a pas toujours le temps de se déplacer en magasin, mais aussi une population de passage qui n'aurait pas forcément osé pousser la porte d'entrée d'une boutique de luxe. Maroquinerie, chaussures, bijoux, horlogerie, spiritueux. Les marques prestigieuses multiplient les concept stores et se disputent les mètres carrés d'un espace qui reste somme toute limité. A tel point que l'aéroport Londonien d'Heathrow a décidé d'en faire un élément de singularité en investissant 40 millions de Livres sterling pour se moderniser et attirer une clientèle huppée dans son terminal. Burberry, Bulgari, Vuitton, Rolex, Paul Smith, Mont Blanc, Chanel, Dior, Smithson, Hermès mais aussi une armada de personal shoppers mis à la disposition des acheteurs frénétiques. Un investissement qui a permis à Heathrow d'attirer une trentaine de marques de luxe dans ses murs et d'accéder au rang très convoité de meilleur aéroport au monde pour le shopping, selon le classement de Skytrax qui fait aujourd'hui référence.

ATTRACTIVITÉ ET TIERS LIEU

Beaucoup se mettent donc à imaginer l'aéroport comme un nouveau tiers lieu, où on ne viendrait plus par contrainte, mais par choix et même par plaisir. « Il faut transformer le terminal d'aéroport en petites villes » confirme Jonathan Massey, le patron de l'aviation de l'agence de design Corgan, à l'origine de nombreux terminaux comme ceux de Dallas, de Shangai, d'Atlanta

© Getty

ou de Los Angeles. Il faut donc imaginer l'aéroport du futur comme de nouvelles destinations faisant partie intégrante de l'expérience du voyage, proposant cinémas, parcs de loisir, salles de réunions, espaces arborés, practices de golf, hôtels, restaurants étoilés et lieu d'exposition permettant d'agrémenter le séjour dans ses murs. Une transformation déjà amorcée puisque l'aéroport d'Heathrow propose déjà une galerie d'art dans son très select Terminal 5 et Charles de Gaulle a ouvert, en 2012, un espace musée proposant des expositions tout au long de l'année. Fidèle à la tradition du Grand Nord, l'aéroport d'Helsinki a fait le choix d'une aire de sauna pour la détente du voyageur. Un service qui s'étend bien entendu aux lounges réservés aux grands voyageurs, qui bénéficient du profilage permettant de profiter d'un service personnalisé partout dans le monde. Et pour le plus spectaculaire, le terminal de l'aéroport de Changi a été conçu autour de 5 parcs paysagés, plantés de centaines d'arbres, donnant accès à des espaces arborés et de détente au milieu de la forêt tropicale. Fini le béton. Place au vert.

OUVERTURE SUR LA VILLE

Sur cette lancée, la vie dans l'aéroport pourrait ressembler à un monde idéal pour celui qui ne vivrait qu'en transit, à la manière de Ryan Bingham, ce personnage cynique collectionnant les miles, joué par Georges Clooney dans le film « Up in the air ». Mais l'aéroport a aussi, et surtout, besoin de se connecter à la ville. Et ce n'est pas là son moindre défaut. Car l'accès aux infrastructures et la fluidité des transferts entrent aussi dans la logique de compétitivité des plateformes aéroportuaires modernes. La problématique du transport demeure un casse-tête pour bon nombre d'aéroports qui ont été pensés à une époque où la voiture régnait en maître. Un domaine où les plateformes numériques et les services intermédiaires se sont largement immiscé, du chauffeur envoyé ▸

LA VIE DANS L'AÉROPORT POURRAIT RESSEMBLER À UN MONDE IDÉAL POUR CELUI QUI NE VIVRAIT QU'EN TRANSIT

Airport Carbon accreditation : vers un aéroport eco-responsable ?

Les enjeux environnementaux des aéroports sont colossaux. Les acteurs de l'aéroportuaires en sont éminemment conscients. D'autant plus qu'aujourd'hui, ils deviennent un argument de compétitivité. L'Airport Carbon Accreditation, mis en place en 2009 par l'ACI (Airport Council International) regroupant plus de 500 aéroports européens, a pour mission d'évaluer les efforts mis en œuvre par chacun d'entre eux pour réduire leur émission des gaz à effet de serre. La démarche volontaire repose sur 4 niveaux d'engagement :

- 1- La cartographie, visant à déterminer les sources d'émission et à établir un bilan carbone.
- 2 -La réduction, évaluée sur des objectifs à atteindre sur 3 années d'activité.
- 3 -L'optimisation, élargissant cette évaluation aux tiers, comme par exemple les entreprises partenaires évoluant sur le site.
- 3+ -La neutralité, qui vise à compenser les émissions résiduelles ne pouvant pas être réduites.

L'ACI annonce u objectif de 100 aéroports neutres en carbone d'ici 2030.

à votre domicile au voiturier prenant en charge votre véhicule à l'arrivée et au départ de l'aéroport. Mais à une époque où la voiture est fortement remise en question dans les villes, c'est surtout sur les problématiques de navettes automatisées que portent les plus gros enjeux. Et dans ce domaine, les innovations ne manquent pas. De Francfort à Bangkok en passant par Hong-Kong, les mini-métros automatiques sur rail, reliant les terminaux entre eux et à la ville fleurissent, contournant le trafic routier désormais saturé. Un système en plein essors, mais qui se heurte encore à la nécessité de construire une infrastructure nouvelle dans un environnement déjà bien encombré. Le Groupe ADP, regroupant les aéroports parisiens de Roissy et d'Orly, teste donc actuellement un système de navettes électrique sans chauffeurs susceptible de relier l'aéroport à la ville sur route ouverte. Un projet qui se heurte encore à l'incroyable complexité de faire circuler un véhicule autonome dans un environnement extrêmement dense, mais qui répond à une volonté stratégique annoncée pour le Groupe de devenir un acteur majeur de l'écosystème du véhicule autonome.

L'IDÉE EST AINSI DE DÉBARRASSER L'AÉROPORT DES TÂCHES QUI LE RENDENT CONTRAIGNANT

TRAVELLERS FIRST

« Vous connaîtrez durant votre vie des taxis volants électriques et sans pilote dans les grandes villes » a déclaré Tom Enders, le président d'Airbus, qui travaille aussi sur ses propres véhicules sans pilote. En attendant, si la problématique des transports reste à résoudre, certains réfléchissent à faire en sorte d'optimiser ce temps nécessaire. Le projet de navette Nexovia, imaginée par le cabinet de design Québécois Imaginactive, propose ainsi d'exploiter le temps de transfert pour s'affranchir des formalités de sécurité et de passage en douane et ainsi gagner du temps à l'arrivée. Le gain de temps, toujours. Hong-Kong a, quant à elle, choisi d'implanté une aérogare en plein cœur de son financial district, d'où il est possible de s'enregistrer et de déposer ses bagages pour se rendre à l'aéroport l'esprit tranquille. L'idée est ainsi de pouvoir débarrasser l'aéroport des tâches qui le rendent contraignant pour en faire un pur lieu d'agrément. « Les aéroports, dans l'ensemble, vont chercher à externaliser le plus possible ce qui peut l'être, comme la gestion des bagages », souligne Dominique Chavanne, planning director chez ADP. « Ils vont se recentrer sur l'optimisation du parcours du passager et de son temps d'attente, pour essayer de lui proposer des services adaptés ». Les formalités, les contraintes, les lourdeurs se délocalisent donc pour améliorer toujours plus l'expérience de l'aéroport.

L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Reste un dernier écueil de taille pour y parvenir. Les projets d'aéroports se heurtent presque toujours au syndrome du « not in my backyard ». En d'autres termes, on veut bien des services rendus, mais on en refuse ses nuisances éventuelles. La résistance des populations aux préjudices apportées par un aéroport est forte et quasiment universelle, notamment en raison des pollutions sonores, mais aussi des impacts des nouvelles constructions sur leur écosystème direct. La France en a récemment fait les frais à la suite du cafouillage de Notre-Dame-des-Landes. Même si l'aviation civile ne représente que 2% des émissions de CO2 dans le monde, les aéroports sont un acteur un peu trop visible d'une industrie aérienne devenue le symbole d'un transport couteux d'un point de vue énergétique et environnemental. Si les démarches d'économies d'énergie incombent en grande partie aux compagnies aériennes et aux constructeurs, les aéroports sont tous fortement engagés dans des démarches de développement durable, même si les normes de labellisation spécifiques à l'aéroportuaire font défaut pour évaluer les résultats. Des initiatives qui constituent des éléments d'images non négligeables et contribuent surtout à amorcer une démarche responsable auprès de l'ensemble des aéroports. La plupart d'entre eux ont d'ailleurs aujourd'hui revu leur chaîne de valeur pour rechercher des fournisseurs responsables. Beaucoup d'entre eux ont aussi investi dans des véhicules de pistes électriques. Plus ambitieux, l'aéroport de Genève fonctionne quant à lui depuis 2012 avec une énergie 100% renouvelable. Stockholm a choisi de chauffer ses terminaux à l'aide d'une énergie géothermique. Plus innovant, l'aéroport de Hong-Kong s'est engagé

© Getty

à réduire, recycler et réutiliser au sein même de l'infrastructure 50% les déchets qu'il produit. Le modèle ultime vient pour l'instant du minuscule aéroport Seymour, principale porte d'entrée dans l'archipel des Galapagos, reconstruit en 2012 à l'aide des matériaux déjà existants et de pierres volcaniques locales et alimenté en énergie par trois éoliennes et quelques panneaux solaires. Une autosuffisance qui a permis d'être le premier aéroport qualifié « 100% vert ». Du chemin reste à faire, mais le mouvement semble lancé pour faire de la démarche environnementale un argument de vente pour les aéroports de demain.

L'AÉRIEN SUR UN FIL

Reste que le transport aérien apparait très précaire au regard de l'urgence énergétique à laquelle la planète fait désormais face. L'aérien reste le dernier mode de transport pour lequel aucune alternative n'a vraiment été trouvé pour remplacer un pétrole qui risque bien de faire défaut à l'avenir. Les alternatives comme Solar Impulse ou Eraole, des avions alimentés par l'énergie solaire et propulsés par des moteurs électriques, semblent encore trop expérimentaux pour se substituer à un parc aéronautique extrêmement gourmand en ressources non renouvelables. Si rien n'est fait, le prix du pétrole, qui demeure le premier poste de coût pour les compagnies aériennes, devrait rapidement faire monter celui du billet d'avion à des niveaux inabordables pour la plupart des voyageurs. Et faire fondre dans le même temps le volume de passagers qui resteront cloués au sol. Entre le premier coup de crayon et son inauguration, il faut aujourd'hui de 10 à 20 ans pour bâtir ou adapter la structure d'un aéroport. Un délai peu compatible avec celui de l'évolution des usages et peut-être d'avantage de celui de l'urgence climatique. Les aéroports de demain sont pensés aujourd'hui, dans un contexte d'euphorie générale et un scénario de croissance constante du nombre de voyageurs. C'est peut-être là sa limite. Que se passerait-il si, demain, l'avion redevenait un moyen de transport réservé à la seule élite ? Et si prendre l'avion était une solution rejetée par la population parce que jugée trop polluante ? Qu'adviendrait-il alors d'un aéroport conçu pour accueillir 100 millions de visiteurs par an et qui n'en accueillerait plus que 50, ou 20 ? On sait que les arbres n'atteignent jamais le ciel. Espérons que énormes avancées des aéroports, qui poussent toujours plus de voyageurs dans les avions, ne se concluent pas par des aérogares devenus fantômes, symboles d'une société trop arrogante. ■

LES AÉROPORTS : ENTRE CIEL ET TERRE

Les aéroports sont devenus des indicateurs d'influence des pays ou des villes. Leurs trafics et leur taille donnent une mesure de leur attractivité alors que la qualité de service et des infrastructures qui y sont développés permettent de construire leur image sur un plan mondial. Une influence qui suit l'explosion du trafic aérien partout dans le monde.

7.800.000.000

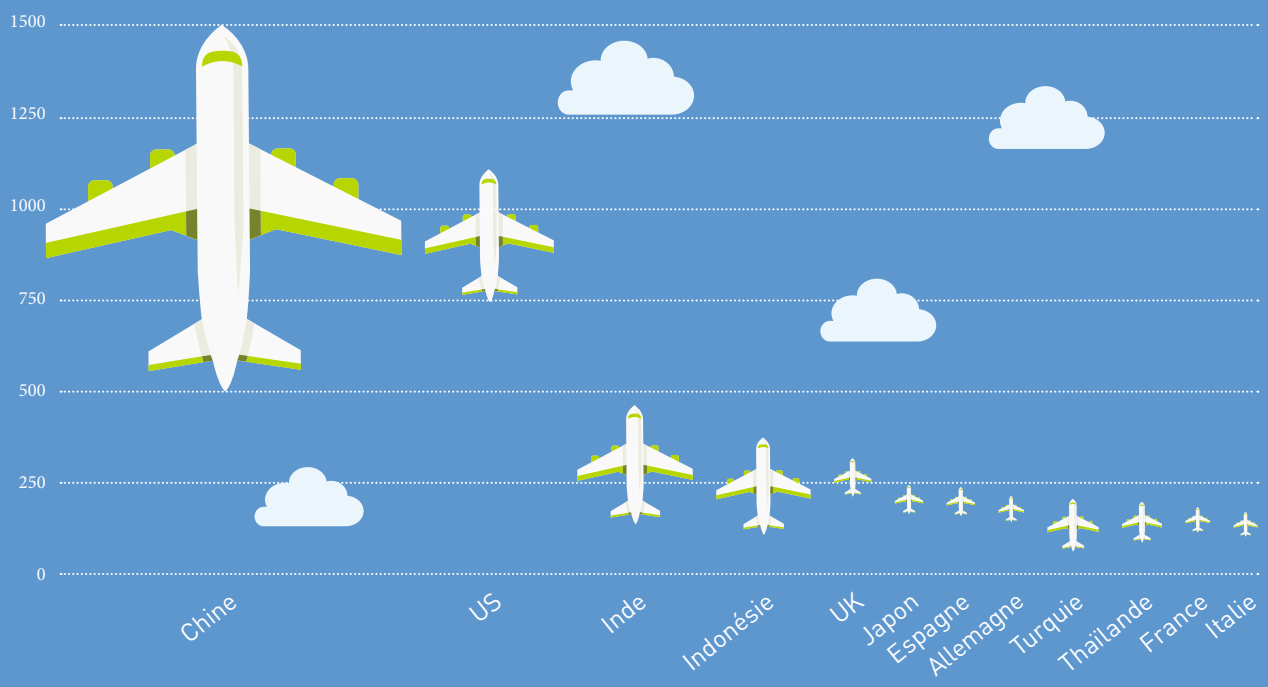
C'est le nombre de passager aériens estimé pour l'année 2036 (Source IATA). Un volume à mettre en perspective avec les 4,1 milliards de voyageurs qui ont pris l'avion en 2017.

NOMBRE DE VOYAGEURS AÉRIENS PAR RÉGION EN 2036
(source IATA)

ASIE-PACIFIQUE	EUROPE	AMÉRIQUE DU NORD	AMÉRIQUE LATINE	MOYEN-ORIENT	AFRIQUE
3,5 milliards	1,5 milliard	1,2 milliard	757 millions	517 millions	400 millions
(+2,1 milliards)	(+550 millions)	(+452 millions)	(+421 millions)	(+322 millions)	(+274 millions)
+ 4,6 %/an	+2,3 %/an	+ 2,3 %/an	+4,2 %/an	+5,0 %/an	+5,9 %/an

EVOLUTION DES PRINCIPAUX MARCHÉS AÉRIENS

Données en millions de passagers à destination, en provenance et à l'intérieur des marchés.
(Source IATA)



LES 10 PRINCIPAUX AÉROPORTS MONDIAUX PAR NOMBRE DE PASSAGERS

(Source Airport Council International 2017)

	Nom de l'aéroport	Nationalité	Nombre de passagers	Evolution / 2016
1	Hartsfield–Jackson Atlanta		103.902.992	- 0,3%
2	Beijing Capital		95.786.442	+ 5%
3	Dubai International		88.242.099	+ 5,5%
4	Tokyo Haneda		85.408.975	+ 6,5%
5	Los Angeles International Airport		84.557.968	+4,5%
6	Chicago O'Hare		79.828.183	+ 2,4%
7	London Heathrow		78.014.598	+ 3,0%
8	Hong Kong International		72.665.078	+ 3,4%
9	Shanghai Pudong		70.001.237	+ 6,1%
10	Paris-Charles de Gaulle		69.471.442	5.4%

UN MONDE D'EXCELLENCE

Chaque année, l'organisme de recherche aérien Skytrax fait un classement des meilleurs aéroports mondiaux selon différents critères. Le « World Airport Awards » fait aujourd'hui référence et son palmarès est aujourd'hui fortement envié par les aéroports du monde entier, qui y trouvent un argument de communication simple et universel.

LES 10 MEILLEURS AÉROPORTS MONDIAUX
(Classement World Airport Awards 2018)

1 Singapore Changi
2 Seoul Incheon
3 Tokyo Haneda
4 Hong Kong
5 Doha Hamad
6 Munich
7 Chubu Centrair Nagoya
8 London Heathrow
9 Zurich
10 Frankfurt

LONDON HEATHROW
• T2 Le meilleur terminal
• Les plus belles boutiques
EUROPE
• Munich
ROME FIUMICINO
• Celui qui s'est le plus amélioré en 2018
RUSSIE ET CEI
• Baku Heydar Aliyev
MOYEN-ORIENT
• Hamad International
INDE / ASIE CENTRALE
• Mumbai International
AFRIQUE
• Cape Town
SEOUL INCHEON
• Le personnel le plus accueillant
CHINE
• Shanghai Hongqiao
HONG KONG
• La meilleure table
• Le meilleur pour les transits
TOKYO NARITA
• Les meilleures procédures de sécurité
TOKYO HANEDA
• Le plus propre
• Le meilleur pour les vols domestiques
CHUBU CENTRAIR NAGOYA
• Le meilleur aéroport régional
KANSAI
• Le meilleur service de bagages
• T2 Le meilleur terminal low-cost
TAIWAN TAOYUAN
• Le meilleur service d'immigration
ASIE
• Singapore Changi
SINGAPORE CHANGI
• Le meilleur dans le monde
• La meilleure offre de loisir
CROWNE PLAZA CHANGI
• Le meilleur hôtel d'aéroport
AUSTRALIE /PACIFIQUE
• Sydney

L'aéroport, arme de soft-power massif

Il est loin le temps du cardo maximus qui établissait la voie d'entrée obligées des caravanes marchandes dans les villes et symbolisait ainsi son ouverture sur le reste du monde antique. Aujourd'hui, ces entrées en villes se font de multiples manières. Multimodales comme on a l'habitude de le dire désormais. Parmi tous ces modes de transport, l'aéroport occupe une place à part.

Il est évidemment la plus cosmopolite des infrastructures de voyage et celle qui présente les plus gros enjeux en matière d'image. La faute à la population qui y déambule, bien entendu. Le voyageur businessman, qui ne connait souvent du pays visité que son aéroport et son quartier d'affaire, est devenu le nouveau VRP des villes-monde. On le sait, une mauvaise expérience est aujourd'hui rapidement colportée. Surtout quand on a affaire à une population qui voyage, évalue, compare et communique allègrement sur les réseaux professionnels. Alors, quitte à se montrer sous ses meilleurs atours, autant le faire là où cette population converge. Quitte parfois à occulter ce qui se passe ailleurs sur le territoire, et que le voyageur « pressé » ne verra de toutes façons pas.

IMAGE DE LA MARQUE « VILLE-MONDE »

D'une manière ou d'une autre, l'aéroport est devenu un lieu servant (ou desservant) l'image du pays ou de la région où il est implanté. Au lendemain de la chute du mur, le politologue américain Joseph Nye démontrait, dans son livre *Bound to lead*, l'importance des éléments culturels, comme le sport, les médias ou l'art, dans des relations internationales devenues désormais multipolaire. Il y développait, dans le même temps, la notion de soft-power traduisant une « capacité d'obtenir ce que vous cherchez par l'attractivité plutôt que par la coercition ou la rétribution ». De par sa capacité à drainer une population de plus en plus nombreuse de citoyens globalisés, l'aéroport apparait aujourd'hui comme le lieu positif d'expression de la mondialisation, de la libre circulation pour lequel le soft-power occupe un rôle essentiel. Portes d'entrée principale des villes-monde, ils deviennent aussi l'instrument de leur promotion au même titre que la hauteur de leurs gratte-ciels. Et beaucoup de pays l'ont aujourd'hui bien compris.

LA GÉOPOLITIQUE DE L'AÉROPORT

Est-il nécessaire de rappeler que le ciel aérien s'est construit après-guerre sur les relations diplomatiques et commerciales essentiellement occidentales, dans lesquelles se sont invités, par la suite, quelques pays « choisis », comme le Japon ou la Corée. Cette antériorité est aussi la pre-

mière faiblesse pour des pays aux infrastructures désormais vieillissantes, contraint de pousser les murs de leurs cités pour chercher à s'agrandir. L'aéroport est ainsi devenu le symbole d'un ancien monde qui cherche toujours à affirmer sa puissance face à un nouveau qui explore tous les moyens d'émerger. « L'Europe et les Etats-Unis étaient les leaders du marché de l'aviation pendant les 75 à 100 dernières années, mais il est très difficile de révolutionner [des] infrastructures reposant sur des fondations qui ont 75 ans », explique Seth Young, directeur du Centre pour les études en aéronautique à l'Université de Ohio. Beaucoup de pays émergents se sont donc emparé de ce symbole pour bâtir ex-nihilo des infrastructures souvent spectaculaires, traduisant surtout une volonté résolue de hisser le pays au rang de ceux qui comptent sur la scène mondiale.

L'AÉROPORT EST DEVENU UN LIEU SERVANT (OU DESSERVANT) L'IMAGE DU PAYS OU DE LA RÉGION OÙ IL EST IMPLANTÉ

UN OUTIL DE NATIONALISME

En la matière, Singapour a rapidement compris le rôle que pouvait jouer son aéroport régional. Quelques années après son indépendance, la cité-état a établi son aéroport sur les fondations d'une ancienne base militaire britannique avec la ferme volonté d'en faire un hub aérien majeur de la région et un élément d'identité fort pour la nation en construction. Depuis, l'aéroport de Changi caracole régulièrement en tête des classements des meilleurs aéroports du monde et est devenu un vecteur d'image internationale autant qu'un élément de souveraineté nationale fort. Une démarche que ne renient pas les capitales des pays du Golf, de Doha à Dubaï en passant par Abu Dhabi, qui mènent eux aussi une bataille sans merci sur le front du soft-power en cherchant à attirer les voyageurs du monde par les fastes et les lumières de leurs aéroports. Affirmant, dans le même temps et le même espace, leur souveraineté régionale.

SUPERLATIFS ET MÉGALOMANIE

Même combat pour les futurs aéroports tentaculaires de Daxing, à Pékin ou de Mexico, qui cherchent toutefois moins dans leurs gigantismes une forme de nationalisme qu'un moyen d'affirmer leur capacité à occuper un rôle incontournable dans la région. Le futur aéroport d'Istanbul affiche ainsi clairement son ambition de devenir la plateforme qui mettra en relation l'Europe avec l'Asie et le Moyen-Orient. Commencé en 2014, il doit être inauguré le 29 octobre 2018, jour de la fête nationale. Tout un symbole. « Le nouvel aéroport sera le plus grand du monde, avec une superficie de 67,5 millions de mètres carrés », a affirmé Ahmet Arslan, le ministre des Transports et des Communications Turc au cours d'une conférence de presse. Un gigantisme, une ambition (300 destinations, 140 millions de passagers annuels) un budget aussi (10,247 milliards de dollars) qui traduisent les appétits politiques d'Erdogan dans la région. Un peu partout dans le monde, les aéroports se livrent d'ailleurs à une guerre de superlatifs pour rivaliser que les différents classements mondiaux tentent de traduire. Le plus beau, le plus grand, le plus cher, le plus accueillant. Rien ne semble trop beau pour des aéroports qui ont désormais la nécessité de se comparer et d'occuper un « territoire », pour reprendre une terminologie marketing, dans un monde aérien ouvert à la concurrence.

LE GÉANT AU PIED D'ARGILE

Reste que le transport aérien est un secteur complexe, composé d'une chaine d'acteurs. Un univers systémique, dont les défaillances de chacun peuvent impacter l'ensemble du dispositif, aussi titanesque soit-il. Alors pour que le soft-power puisse agir, l'effet d'annonce et les infrastructures éclatantes ne suffisent pas toujours. Les compagnies aériennes sont ainsi devenues, elles aussi, des acteurs performants du soft-power. On y retrouve d'ailleurs les mêmes acteurs du « nouveau monde » que les aéroports dans les classements de tête, de Singapore Airlines à Emirates en passant par Qatar Airways ou Cathay Pacific. Mais un aéroport, c'est aussi un accès. Et c'est souvent là que le bât blesse le plus profondément, notamment pour les plus anciens d'entre eux. « On se demande ce que peut penser un touriste japonais qui ne connait de Paris qu'une image édulcorée transmise par les magazines quand il traverse les zones en friche du 93 dans des wagons datant des années 80 » témoignait un voyageur transilien. Une manière de rappeler que le soft-power est aussi une question de cohérence. Et que cette cohérence passe aussi par une politique de la ville adoptant une vision globale, holistique, pour nos mégapoles. ■

L'aéroport, un petit goût d'ancien RÉGIME

Espaces lounge, bars privatisés, coupes files, cartes privilèges. Les aéroports bichonnent leurs grands voyageurs comme le feraient les services d'un hôtel de luxe. Dans le même temps et au même endroit, les passagers communs s'entassent dans des salles d'embarquements spartiates et subissent les multiples files d'attente des douanes et du contrôles de passagers. Même endroit, mais traitements distincts. Et si l'aéroport était le nouveau symbole de la lutte des classes ?

On prétend qu'il existe autant de voyageurs que de manières de voyager. C'est d'autant plus vrai qu'une population grandissante de businessmans renouvelle aujourd'hui le cheptel en ne considérant plus le voyage comme une promesse d'ailleurs, un agrément, mais désormais comme une nécessité pour « faire du business ». Le « transport » ne suffit plus. Dans le monde de l'entreprise, le voyage est d'ailleurs devenu un domaine clivant, un marqueur hiérarchique fort qui distingue le haut manager de la simple piétaille. Si on met de côté les représentants et autres VRP, véritables prolétaires de la route, l'entreprise est faite de « ceux qui se déplacent » et des autres qui sont tenus à leur table de travail par nécessité ou par envie. En la matière, le monde de l'aérien constitue ce qui se fait de mieux en matière de considération hiérarchique. Prendre l'avion reste réservé à « ceux qui décident et qui pensent ». Tout du moins dans l'inconscient collectif. Malgré quelques décennies de low-cost, l'avion a su cultiver son image et garder dans ses codes tous les ingrédients de la lutte des classes.

TOUTE MA VIE, J'AI RÊVÉ

L'avion est d'ailleurs sans doute le dernier endroit où coexiste, dans un même espace somme toute restreint, autant de « classes » distinctes. Première classe, classe affaire, classe économique auxquelles on a récemment ajouté une classe premium inventée de toutes pièces pour une population souhaitant s'extraire à tout prix des voyageurs low-costs parqués à l'arrière des cabines. La naissance d'un tiers-état avec lesquelles les compagnies aériennes doivent désormais compter, sans toutefois le confondre avec la noblesse des grands voyageurs bien nés assis à l'avant de l'appareil. L'avion est en fait conçu comme une société en vase clos où se révèlent les inégalités de traitements entre les individus. En 2014, le magazine britannique *The Economist* osait le parallèle entre les conditions de voyage des zones économiques et la thèse sur l'accroissement des inégalités tenue par de l'économiste Thomas Piketty dans son livre best-seller *Le capital au XXIe siecle* . L'article y démontre les efforts réalisés par les compagnies aérienne pour tenter de faire entrer toujours plus de monde à l'arrière des avions alors que les espaces business tendent, eux, à s'agrandir. « De nos jours, ceux qui occupent les places bon marché dans un avion ont à peine la place d'ouvrir leur exemplaire du récent livre de Thomas Piketty, initiant une nouvelle ère d'inégalité. » souligne l'article.

AIR RAGE ET LUTTE DES CLASSES

Des inégalités saillantes qui provoque un phénomène émergeant d'« air rage » dont les avions sont le théâtre involontaire. Une étude portant sur plusieurs millions de vols domestiques et internationaux et relayée par le magazine *Science* a démontré la relation directe qui peut exister entre l'existence d'une cabine de première classe dans l'avion et la survenue d'altercations entre les passagers durant le vol. Des incidents dont la fréquence a encore tendance à augmenter lorsque les passagers de classe éco embarquent par l'avant des avions et doivent traverser, pour gagner leurs places, les espaces feutrés des classes affaires. En d'autres termes, les voyageurs parqués dans les compartiments économiques sont d'autant plus susceptibles de créer un scandale à bord qu'ils sont mis devant le fait accompli d'infériorité de classe. On en vient à se deman-

© Getty

der si cet exercice d'humiliation n'est pas conçu pour exacerber encore un peu les rivalités.

BAR LOUNGE ET GROSSES MOQUETTES

Contrairement aux apparences, le voyage aérien n'a rien de démocratique et l'aéroport est loin d'être ce lieu de convergence égalitaire qu'il veut bien nous faire croire. À bien y regarder, les populations circulant dans les couloirs se croisent, mais ne coexistent jamais vraiment. À commencer par les moyens utilisés par chacun pour accéder à l'aéroport, triant sur le volet ceux qui sont aptes à faire des notes de frais de ceux contraints aux transports en commun économiques. Une première sélection à l'entrée. Et une fois les portes de l'aéroport franchies, les compagnies aériennes font tout pour garder la distinction entre les voyageurs occasionnels et les habitués, qui constituent une forme de noblesse choyée dans les salons privés à la moquette épaisse où tout est souvent à consommer à discrétion. Généralement, ces espaces sont d'ailleurs situés en hauteur, dans un espace surplombant les salles d'embarquement où il est aisé de voir sans être vu. Tout un symbole. Et ne parlons pas de l'expérience de l'escale, effrayante pour le voyageur low-cost qui s'entasse dans des salles d'embarquement où l'ergonomie des sièges semble avoir été désignée avec le même cynisme que les mobiliers urbains étudiés pour empêcher les SDF de stationner. Repos interdit pour le simple voyageur.

L'AVION EST EN FAIT CONÇU COMME UNE SOCIÉTÉ EN VASE CLOS OÙ SE RÉVÈLENT LES INÉGALITÉS DE TRAITEMENTS ENTRE LES INDIVIDUS

LE TEMPS ET L'ARGENT

Plus perfide, le temps constitue également un élément de distinction des populations fréquentant l'aéroport. Une notion qui se matérialise par la multiplication des files d'attente généralement aménagées pour affronter le passage redouté des formalités aéroportuaires. Tout semble ici aussi avoir été étudié pour faire comprendre combien l'attente constitue le lot commun du passager de classe inférieure, alors que l'usager des classes les plus prestigieuses aura le loisir de se présenter au dernier moment sur sa file réservée et se faufiler avec légèreté vers des procédures d'embarquement simplifiées. L'attente est ainsi le prix à payer lorsque l'on n'a pas la chance de faire partie de la caste des grands voyageurs, pour qui le temps semble plus rare et plus précieux aux yeux des compagnies aériennes que celui du voyageur ayant l'outrance de n'être qu'occasionnel. Reste qu'au final, l'avion arrivera toujours à la même heure pour tous, que l'on soit entassés à l'arrière ou bien installés dans un « entre-soi » confortable à l'avant. Mis bout à bout, l'ensemble de ces petits privilèges sont autant de petites humiliations qui confère à l'expérience de l'aéroport un arrière-goût d'ancien régime qui finit par provoquer, de manière de plus en plus courante, la colère des voyageurs ballotés et déconsidérés. Des révoltes régulières qui ne constituent toutefois pas encore une révolution. Car le plaisir du voyage, même à l'arrière des cabines, reste souvent plus fort que tout. ■

[1] « Piketty Airways » - The Economist – 20 Septembre 2014

© DR

HUB

LE MIRAGE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN EN IRAN : LA FIN?

Le 8 mai 2018 le Président américain dénonçait de manière unilatérale le traité international signé entre les Grandes Puissances et l'Iran le 14 juillet 2015. Les entreprises et les acteurs économiques européens, telles les banques, sont les premiers touchés. Un délai d'application de 180 jours leur a été imposé par l'administration pour se conformer aux injonctions américaines de ne plus travailler en Iran et avec l'Iran. La France, avec un volume d'échanges qui est passé de 500 millions d'euros en 2015 à près d'un milliard et demi d'euros en 2017, était en ce début 2018 le deuxième partenaire économique de l'Iran. Elle devient ainsi la principale victime des sanctions américaines sur l'Iran. Quelles sont les conséquences, comment envisager l'avenir, comment nos acteurs économiques réagissent-ils ? Le sujet est brûlant.

LES ACTEURS ÉCONOMIQUES FRANÇAIS VONT-ILS RESTER EN IRAN ?

ParisTéhéran a rencontré trois acteurs investis en Iran, soit avant le JCPOA[1], soit depuis: Serge Bialkiewicz, associé-premier gérant de la banque Delubac, Hervé Puteaux, Directeur Général de JPA International, société d'audit et d'expertise comptable installée dans 57 pays et Maître Kourosh Shamlou, avocat au bureau de Paris, Président-fondateur de l'association des avocats franco-iraniens de Paris[2].

Par Jean-Claude Voisin

ParisTéhéran : Quand avez-vous débuté vos activités en Iran?

Serge Bialkiewicz : En ce qui concerne la Banque Delubac, banque d'ingineering financière, c'était juste après la signature du traité sur le nucléaire. A la demande de notre Ministère de l'Economie qui nous a alors invités à nous engager sur l'Iran, sachant qu'il y aurait des besoins de rapatriements de fonds , notamment en favorisant l'ouverture de comptes en faveur des PME et PMI qui souhaiteraient travailler en Iran. Nous n'avions pas d'intérêts aux Etats-Unis. Notre consoeur la banque Wormser fut approchée de même. Nous avons aussi été contactés par des banques iraniennes installées à Paris. Parmi nos clients nous trouvons une grande gamme de sociétés, des très petites à des multinationales européennes. Certaines sont très spécialisées, telle cette société qui exporte vers l'Iran des plantes médicinales. Les secteurs les plus dynamiques et qui pourraient survivre aux sanctions américaines restent l'agro-alimentaire, les industries pharmaceutiques, le matériel agricole, le BTP, mais aussi de grandes sociétés d'audit, de cabinets conseil.

Hervé Puteaux : En ce qui nous concerne, c'était juste près la signature du traité. Nous venons de passer trois ans à comprendre le fonctionnement du système iranien. Parmi les 25 grands groupes internationaux d'audit, mais le premier réseau français, nous avons établi un partenariat de coopération avec un cabinet iranien.

Kourosh Shamlou : Pour nous c'est aussi la signature de l'accord qui donna le signal de notre installation à Téhéran et malgré l'avenir qui peut paraître morose, nous ne pensons pas abandonner l'Iran et les relations entre partenaires français et iraniens.

PT : Comment examinez-vous la situation actuelle?

SB : Proches de nos autorités, de Bercy, de la Banque de France, nous analysons la situation de cette façon. Les sanctions américaines pourraient-elles nous toucher, en temps que banque? Tout le monde se souvient de l'affaire BNPParibas mais nous avons aussi le cas d'une petite banque suisse spécialiste du patrimoine qui, bien que n'ayant aucun lien

avec les USA, c'est vu néanmoins condamnée par les USA pour ses activités et selon le principe de l'exequatur, la justice suisse a autorisée l'application du jugement américain qui a frappé cette petite banque, qui a disparu. Ainsi à tout moment nous risquons l'application de ce procédé d'exequatur, à la demande de la justice américaine. De qui s'agit-il? C'est une procédure qui permet l'exécution en France d'une décision de justice étrangère. Et dans les faits, nos juges de l'exequatur, par tradition, suivent la demande du pays tiers. Ils se bornent à mettre un cachet et nous livrent ainsi à la justice d'un pays tiers qui fait de nous ce qu'il veut. J'ai évoqué ce risque avec les hauts fonctionnaires de Bercy afin de les sensibiliser à cet aspect dangereux pour nos activités. Ainsi les activités de chacun avec l'Iran vont en réalité devenir très difficiles.

PT : le paysage réglementaire iranien est-il compliqué?
KS : Le droit iranien est très proche du droit français, cela facilite la compréhension. Au plan juridique on se comprend très bien. Les relations juridiques avec l'Iran sont aussi facilitées par la grande présence en France d'avocats franco-iraniens. Du reste la plupart des cabinets internationaux qui se sont installés en Iran, à l'exception d'un cabinet allemand, sont des Français. L'Iran possède une bourse et nous venons d'entrer en bourse avec un partenaire italien. Malheureusement devant la conjoncture, nous allons peu à peu nous retirer de l'Iran.

PT : quelles mesures allez-vous appliquer à vos clients?
SB : Nous étions en train de travailler à la constitution d'un fonds spécial destiné à aider les investissements dans les pays dits «sensibles». Parmi tous ces pays, l'Iran faisait figure de leader. En ce qui concerne notre relation clientèle, nous devons, cela est déjà le cas, connaître exactement la provenance des fonds. Cela ne suffira pas. Si cette entreprise ou société travaille avec des clients iraniens qui sont «blacklistés» par le Trésor américain, nous serons considérés coupables. Et la démarche actuellement en vigueur au plan international est très simple. Nous avions envisagé, compte tenu de l'évolution de la clientèle, d'ouvrir un bureau de représentation sur place mais à présent cela semble compromis.
HP : Lorsqu'un client vient vers nous pour trouver des montages financiers et chercher des garanties pour ses démarches en pays tiers, notamment sensibles, nous sommes très vigilants à la provenance des flux. On nous demande d'organiser des séminaires pour expliquer les règles européennes de réglementation anti blanchiment d'argent, sur les normes comptables et financières iraniennes, sur les questions d'évaluation. Les Iraniens ces dernières années ont adopté de nombreuses mesures européennes de gestion bancaire.

PT : Avez-vous pensé à des montages spécifiques pour rester en Iran?
KS : Bien entendu, nous travaillons, avec Hervé Puteaux sur ce sujet depuis quelque temps. Nous examinons la possibilité d'un coopération avec l'Asie du Sud-Est Malaisie et Singapour, ou Shanghai. Les relations de ces pays avec l'Iran

existent déjà et elles seront très certainement appelées à se développer avec la politique américaine. Cela ne concerne pas spécifiquement des entreprises françaises mais ces clients asiatiques travaillant en Iran peuvent être une nouvelle cible de notre action en Iran.

PT : l'usage de la carte bleue en Iran n'est pas possible, sauf dans le cas des grands hôtels internationaux car le système swift est bloqué par l'administration américaine. Peut-on y échapper?
SB : Très facilement mais ça devient un système manuel, assez lourd. Et surtout, les frais seront élevés.
KS : j'ai connu des tentatives chinoises de venir sur les marchés libres européens mais cela n'a pas fonctionné. Car les procédures européennes étaient très compliquées.

PT : Tous les Européens se trouvent-ils dans les mêmes difficultés que la France de travailler désormais avec l'Iran ?
SB, HP, KS : Certainement, tous les européens vont avoir peur de continuer à travailler avec l'Iran ou en Iran. Probablement, ce sont les Italiens, très investis en Iran, qui travailleront un peu plus longtemps que nous, peut être 6 mois mais tous craindront les pénalités américaines. Cela ne peut être autrement. Les Suisses, par exemple, très proches des USA, vont craindre le pire et seront très prudents. Même si l'opinion suisse reproche à son gouvernement de céder devant les USA, préconisant le paiement d'amendes si nécessaire mais réclamant une plus grande indépendance.

PT : Qui sortira bénéficiaire de la politique économique américaine en Iran ?
SB : Bien entendu, ce sont les chinois. A l'image de leur installation spectaculaire en Afrique, ils sauront trouver en Iran les occasions d'un engagement. La Chine est la deuxième puissance économique mondiale, à terme première puissance militaire et les Américains ne peuvent pas agir aussi librement avec eux qu'avec les Européens, souvent désunis.

CERTAINEMENT, TOUS LES ERUOPÉENS VONT AVOIR PEUR DE CONTINUER À TRAVAILLER AVEC L'IRAN OU EN IRAN

KS : Comme la nature a horreur du vide, c'est certain des capitaux chinois, singapouriens, indiens, sud-coréennes voire turcs qui vont venir supplanter les Européens. Les Turcs dans une moindre mesure car ils sont dans l'Otan, liés aux USA, pas si libres que cela.

PT : Et pour conclure ?
SB : je ne sais pas tout ce que cela va donner. Devrons-nous totalement cesser nos activités avec l'Iran? Si c'est le cas, le signal viendra de Bercy et de l'autorité bancaire.
HP : Personne ne sait où tout cela va nous mener. Je souhaiterais ajouter que le retrait de toutes ces sociétés européennes va frapper de plein fouet la société iranienne. Les locaux que nous louions, vont se vider, nos employés se retrouvent sans ressources. Ce sont de vrais questions. Le malaise est d'autant plus grand que la population iranienne, si elle est déjà anglophone, est francophile, que de plus en plus de jeunes se mettaient au français dans la perspective d'emplois auprès de nos sociétés. Quel gâchis!! Ainsi à une situation internationale qui se complique, le climat dans la société iranienne, et les classes moyennes supérieures qui travaillaient avec vous, va probablement se dégrader et ajouter encore aux difficultés de travailler en Iran.
KS : On peut avouer que pour les Français, c'était assez facile d'aller en Iran et de faire des affaires. Les Iraniens s'intéressent depuis toujours à la France. Cela va devenir de plus en plus difficile. ■

[1] *Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA); appellation anglaise pour le Traité sur le nucléaire iranien de juillet 2015 (ndlr).*
[2] *Maître Shamlou collabore activement à notre magazine.*

© GEDEON AFP © LIONEL BONAVENTURE / AFP
LIBERTÉ • ÉGALITÉ • ACTUALITÉ
FRANCE 24
FRANCE24.COM
Au Québec, retrouvez France 24 en français sur Vidéotron canal 170, Bell Télé Fibe canal 113, Télédistribution Amos canal 102, et Dery Telecom canal 156. Disponible également sur CCAP canal 199 en français, et canal 198 en anglais.

CHERCHEURS, JOURNALISTES, ÉCONOMISTES CHERCHENT À COMPRENDRE LES SUITES

Par Jean-Claude Voisin

© DR

TEHERAN SE TOURNE VERS L'AVENIR

La ville de Téhéran avec une superficie d'environ 621 kilomètres carrés et 7,5 millions d'habitants est située au cœur d'une zone métropolitaine d'une superficie d'environ 6.000 kilomètres carrés et avec une population d'environ 12 millions d'habitants, et de nombreux villages et villes, dans un rayon de 30-40 km, regroupent environ 4,5 millions de personnes. La petite ville de Téhéran, qui devient capitale-résidence sous la période Qadjar, a une population alors d'environ 10.000 personnes qui atteindront les 200.000 au début du siècle dernier. Dans ces évolutions, Téhéran ne différait pas beaucoup des villes de Tabriz et d'Ispahan. La croissance progressive et harmonieuse du début du 20 eme siècle a été rapidement bouleversée par l'activité administrative, de nouveaux établissements et de nouvelles nécessités. Ainsi au cours de deux décennies la population se multiplie par trois pour atteindre 600 000 habitants en 1941. La croissance rapide continue et en 1956 le nombre d'habitants atteint 5,1 millions. Ainsi Téhéran prend ses distances avec d'autres villes et l'équilibre du réseau des villes s'en trouve bouleversé. Téhéran va rencontrer des problèmes sans précédent liés à la pénurie de logements, le développement des bidons-ville, la pénurie d'eau, le manque d'infrastructures et de services urbains, les embouteillages, etc.. Pour organiser cela, un premier plan urbain global visant à réduire les problèmes urbains et promouvoir le statut de Téhéran au niveau national, international et au plan de la qualité de la vie, a été mis en place.

Afin d'orienter et de contrôler le développement de Téhéran, tant sur le pan qualitatif que quantitatif, ce document a été complété en 2007 par de nouveaux axes . Il est devenu aujourd'hui, pour les autorités municipales, le cadre courant de la planification et du développement. En vertu de son statut de capitale, Téhéran, qui dispose d'une position stratégique unique dans la région, voit dans son tissu urbain, social, historique les moyens d'imposer son statut au Moyen-Orient et l'opportunité d'un développement de la qualité en termes économique, touristique, historique et du niveau de vie. Selon ce document référent, la perspective du développement urbain a été formulée de la manière suivante en considérant les objectifs du développement: il est impératif que Téhéran reste une ville avec une identité originale, iranienne et islamique; que sa planification soit fondée sur la science, l'intelligence et le mondialisme; que la capitale soit une ville verte, belle, et dynamique avec des espaces publics diversifiés; qu'elle soit une ville sûre et résiliente aux bouleversements tant de la nature que de l'Histoire. Téhéran se doit d'être une cité durable pour la qualité de la vie, les activités et les loisirs ; elle doit devenir une ville intelligente, équipée pour créer le bien-être général et fournir les infrastructures pour la création d'une justice dans les droits des citoyens. Enfin, Téhéran est une métropole avec des fonctions nationales et mondiales tournées vers l'économie moderne et qui met l'accent sur la développement de la culture et de la conscience politique nationale, avec la perspective de devenir l'une des trois grandes métropoles de l'Asie du Sud-Ouest. Selon la perspective définie, les stratégies d'urbanisme de Téhéran dans ces différentes dimensions sont inscrites à l'agenda de la municipalité qui détermine l'avenir de la ville de Téhéran.

Certaines des approches les plus importantes de la municipalité et des stratégies pour le développement et l'organisation de la métropole de Téhéran s'appuient sur des domaines prioritaires. Comment organiser l'environnement ? Les actions liées à l'ambiance générale de la ville de la ville de Téhéran se divisent en deux catégories .

TÉHÉRAN DISPOSE D'UNE POSITION STRATÉGIQUE UNIQUE DANS LA RÉGION

SAUVER L'ÉCO-SYSTÈME

Dans un premier temps, la préservation et la restauration de la ceinture verte de la ville de Téhéran est prioritaire. Pour cela, la Municipalité contraint le maintien et l'amélioration de l'état naturel des terres situées sur le territoire de Téhéran, y compris les parcours, les forêts et les bassins versants des vallées; le développement d'activités non conformes, tels que les implantations industrielles ou résidentielles, y sont interdites. Dans un second temps, le retraitement des espaces industriels dans les limites de la ville et le transfert complet des industries perturbatrices vers ▸

▸ d'autres villes industrielles, protégeant les bassins amont de Téhéran, préservant les jardins et les terres agricoles et développant des espaces verts dans et autour de la ville, sont en cours d'exécution. La biodiversité des écosystèmes du centre-ville, ainsi que la création d'une structure organisationnelle appropriée pour gérer l'élimination des déchets dangereux, des déchets hospitaliers et des déchets de construction fait l'objet des dernières mesures mises en place. En raison de la morphologie des banlieues urbaines, la ville de Téhéran possède des caractéristiques naturelles précieuses adaptées à sa nature montagneuse. Les zones les plus importantes de développement et de préservation des éléments naturels de la vie des populations, qui attirent les touristes urbains, telles que les vallées fluviales et les équipements récréatifs sont une priorité. Ces atouts peuvent profiter au tourisme: Téhéran compte sept rivières qui se déversent dans la vallée principale de la ville ; il s'agit des torrents de Hesar, Darabad, Darband, Dareke, Farahzad, Ken et Werdavard, et la vallée principale doit être considérée comme la principale structure de loisirs .

EN RAISON DE LA MORPHOLOGIE DES BANLIEUES URBAINES, LA VILLE DE TÉHÉRAN POSSÈDE DES CARACTÉRISTIQUES NATURELLES PRÉCIEUSES

REMETTRE EN VALEUR LE CENTRE HISTORIQUE

La structure historique de Téhéran a été formée selon deux axes principaux. L'un dans le sens nord-sud reliait la capitale Qadjar à la ville historique de Rey au sud et d'autre part, à Shemiran et aux montagnes de l'Alborz, au nord; il concentre aujourd'hui un grand nombre d'activités économiques, administratives et commerciales . L'autre orienté est-ouest, a été formé le long de l'Avenue de la Révolution, et reste la pièce maîtresse du développement récent de la ville et symbolise le développement de Téhéran dans l'ère urbaine moderne.

Les axes mentionnés demeurent les principales zones structurelles et concentrent les monuments historiques des trois dernières périodes de gouvernement à Téhéran. Le développement de programmes touristiques et culturels dans cet espace est une priorité. Cette réflexion, qui donne à présent lieu à une nouvelle approche de la capitale et à des actions concrètes, fut réalisé par les responsables municipaux en étroite collaboration avec l'Organisation du patrimoine culturel afin d'attirer les touristes nationaux et étrangers et d'affirmer une identité propre.

LES GRANDS PROBLÈMES À DOMINER

Compte tenu de la structure de la géologie à Téhéran, en particulier de l'emplacement des failles, une grande mesure a été prise par la municipalité pour contrôler et anticiper une crise, y compris dans l'utilisation des espaces, contrôlée par les institutions. Les organisations publiques et gouvernementales, militaires, de loisirs et de tourisme ont imposé des contraintes de construction limitées et des équipements appropriés pour ces espaces dans la vision d'une utilisation en temps de crise et l'hébergement temporaire des personnes mais aussi l'organisation d'installations ouvertes et équipées dans des zones dites de «Secours» en cas de tremblement de terre. Le transfert d'industries dangereuses hors de la ville pour réduire les accidents secondaires, et la construction d'infrastructures urbaines et de logistique nécessaires à l'intervention d'urgence et la gestion des crises viennent compléter le dispositif. La présence de cette grande faille sous le territoire de la capitale a incité les autorités à améliorer les systèmes de communication et de transport public, visant à réduire l'utilisation des véhicules personnels, à organiser les réseaux d'autoroutes à l'intérieur comme à l'extérieur de la ville, prévaloir et investir dans les systèmes de transport en commun express (ferroviaire) et métro, favoriser les zones réservées aux piétons et aux cyclistes, faciliter la circulation des handicapés, envisager des points d'information et de services aux entrées de ville et organiser et donner des services publics dans les terminus d'autobus et métros. ■

© DR

[1] Prise en otage de 52 fonctionnaires de l'ambassade américaine à Téhéran du 4 novembre 1979 au 20 janvier 1981 (ndlr).
[2] Zhongxing Telecommunication Equipment Company Limited équipementier chinois (ndlr).
[3] L'Office of Foreign Assets Control (OFAC) est un organisme de contrôle financier, dépendant du Département du Trésor des États-Unis chargé du contrôle des actifs étrangers et plus particulièrement contrôle le respect des sanctions internationales américaines (ndlr).
[4] O. Da Lage s'appuie sur la publication du New Yorker du 11 juin qui décrit dans le détail la machination.

© DR

TÉHÉRAN: LA PLACE DES AÉROPORTS DANS LA CAPITALE

ParisTéhéran a interrogé le professeur Kambiz Moshtagh Gohari (ministère des routes et du développement urbain) docteur en architecture — université Paris Marne la Vallée- et en géographie spécialité géopolitique et aménagement — université Paris Vincennes Saint Denis.

Un reportage de Mandana Moghini, avec l'aide du professeur Mahmoudi

MEHRABAD : UN AÉROPORT AU COEUR DE LA CAPITALE

ParisTéhéran : De quand date cet aréoport?
Kambiz Moshtagh Gohari : L'aéroport de Mehrabad a été construit dans le sud ouest de Téhéran à la place d'un village au même nom en 1938. Cependant, il n'était pas le 1er aéroport de la ville. Auparavant, dans les quartiers Ghalé-Morghi et Douchantapé on avait bâti des aéroports. Toutefois, l'Aéroport de Mehrabad est considéré comme le 1er aéroport commercial national et l'international en Iran.

PT : Depuis sa reconversion en aéroport uniquement domestique, voire officiel, quelles ont été les grandes étapes? Les grands aménagements?
KMG : La reconversion de l'Aéroport de Mehrabad a commencé avec l'ouverture de l'Aéroport d'Imam. Désormais les vols internationaux sont opérés dans l'Aéroport d'Imam. Par conséquent, on pouvait dorénavant opérer les vols domestiques dans l'Aéroport de Mehrabad. Malgré quelques planifications, on n'a pas encore réussit à affecter une partie ou la totalité des vols domestiques à l'Aéroport d'Imam. Cela est pour 2 raisons principales la distance importante entre la ville de Téhéran et l'Aéroport d'Imam et sa ligne du métro n'était pas opérationnelle jusqu'au récemment. Bien que les embouteillages dans la zone de l'Aéroport de Mehrabad soient importants le changement n'est pas encore appliqué.

PT : quelles sont les liaisons avec le cœur de la ville? Comment voyez-vous son avenir? Les nuisances sur la ville?
KMG : Les liaisons avec la ville sont nombreuses: la ligne 4 du métro avec 4 accès aux terminaux, taxis collectifs et bus.
Le problème actuel c'est que la ville a grandit et les zones résidentielles sont très près de cet aéroport. On peut même dire que l'Aéroport de Mehrabad est complétement dans la zone urbaine de Téhéran. De ce fait la nécessité de réduire la charge commerciale de l'Aéroport de Mehrabad est palpable. On a déjà fait quelques démarches pour l'intérêt général des habitants du quartier mais c'est évident qu'on doit diriger la majorité des vols commerciaux à l'Aéroport d'Imam.
Les nuisances majeurs sont; sonores, pollutions atmosphériques augmentées par pollutions de pots d'échappement, saturation du quartier, etc. ■

© DR

L'AÉROPORT INTERNATIONAL IMAM KHOMEINI SE RAPPROCHE DE LA CAPITALE

ParisTéhéran : L'aéroport international Imam Khomeini est le dernier né. Pourquoi dans cette région, à près de 60km (du centre-ville) au sud de la ville de Téhéran ?

Kambiz Moshtagh Gohari : L'Aéroport d'Imam Khomeini est effectivement construit à l'endroit où un plan d'aéroport a été proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 1967 et cela afin d'utiliser le potentiel d'Iran en matière de transit et voyage entre l'Europe et l'Asie. Le plan a été homologué pour la construction d'un aéroport nommé « L'Aéroport d'Aryamehr » par le gouvernement en 1972.

Avec sa superficie de 14 milles hectares il était considéré, à son époque, comme l'un des plus grand au monde. Cet aéroport allait être construit par l'entreprise américaine TAMS entre 1977 et 1983. Mais en raison de la révolution de 1979 et la guerre Irak-Iran le projet n'était plus prioritaire. En 1995, le gouvernement a relancé la construction de cet aéroport. Toutefois, dans le 2e plan la superficie était considérablement réduite par rapport à l'ancien plan et un consortium français a été invité afin d'établir et d'exploiter le projet. Le terminal actuel est un exemple de participation française. Il a été dessiné par l'architecte français Paul Andreu. Il est en exploitation depuis 2004.

PT : Depuis sa création l'aéroport a vu son trafic augmenter. Pouvez-vous nous en dire plus sur cette évolution de trafic entre la création et à ce jour ?

KMG : A ce jour, le complexe-cité de l'aéroport Imam Khomeini est considéré comme la réalisation de la 1ère phase de la construction et 5,6 millions de voyageurs l' utilisent annuellement. Une 2ème phase est récemment exploitée avec l'ouverture du terminal Salam. Et la 3ème phase nommé terminal d'Iranshahr, prévu pour le transit de 25 millions de voyageurs, sera prochainement en appel d'offres international.

PT : la masse des passagers a considérablement augmenté. Quelles sont les dernières mesures pour mettre l'aéroport plus proche de la capitale ? et pourquoi de telles mesures ?

KMG : La raison pour laquelle l'Aéroport Imam Khomeini est situé à 30 km au sud de la ville se retrouve dans le projet réalisé après la Révolution; on a alors prévu des espaces pour la logistique et des entrepôts proches du complexe-cité. En plus, le complexe-cité est situé dans une zone économique spéciale.

Bien entendu, l'Aéroport Imam Khomeini n'a pas pu réaliser son rôle d'aéroport reliant l'Europe et l'Asie a cause de la guerre Iran-Irak et le retardement de la réalisation du projet. C'est l'aéroport de Dubaï qui en a profité. Actuellement la ligne 1 de métro et l'autoroute «Golf Persiqu»e, avec son éclairage de nuit, relient la ville à l'aéroport.

PT : connait-on les projets relatifs à l'aéroport pour les 10 prochaines années ?

KMG : L'un des plus importants résultat direct de l'accord sur le nucléaire iranien (JCPOA) était les achats globaux des avions commerciaux des entreprises européennes Airbus, ATR et de l'américain Boeing. En plus, l'arrivée du groupe hôtelier français AccorHotels, qui se concentre à l'Aéroport Imam Khomeini , confortait cette position. Malgré les difficultés qui se présentent après la sortie des États-Unis du JCPOA aucun des contrats n'est annulé toutefois leurs accomplissements sont retardés. Cela dit les hôtels Ibis et Novotel sont situés juste devant le terminal principal. Cela témoigne de la prospérité des affaires après l'accord sur le nucléaire iranien. ■

NOMADE Aventure

VOYAGE EXCEPTIONNEL
16 JOURS À PARTIR DE 3499 €

IRAN

Perse d'hier et d'aujourd'hui

avec Jean-Claude Voisin

DÉPART UNIQUE LE 13 AVRIL 2019

› UN GUIDE EXCEPTIONNEL : Jean-Claude Voisin, grand expert de l'Iran, docteur en histoire et archéologie, qui vous donnera les clés pour comprendre et découvrir ce pays fascinant. **› UN VOYAGE TRÈS COMPLET** : qui fait la part belle aux sites incontournables (Shiraz, Persépolis, Ispahan...) et à ceux plus confidentiels (Tabriz, le désert de Kalut...). **› UNE VÉRITABLE IMMERSION** : dans la culture iranienne, au travers d'expériences riches en partage avec les habitants de Kandovan, et en rencontre avec les pèlerins de Mashad.

EN PARTENARIAT AVEC

PARIS TEHERAN
LE MAGAZINE

01 46 33 33 73

WWW.NOMADE-AVENTURE.COM/PROD/IRN51S

© Franck Pelletier - 1M075100013 - Juin 2018

L'AÉROPORT AU RYTHME DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Par le professeur Ebrahim Abbassi, économiste, enseignant à l'Université Azad de Téhéran

La notion d'aéroport a beaucoup évolué pendant ces dernières décennies et elle se poursuit. L'aéroport n'est plus un endroit comme la gare où les gens achètent leurs billets aux guichets pour se rendre à leurs destinations. L'aéroport d'aujourd'hui veut être un pôle de développement, fusionner avec la ville, diffuser l'image d'un pays, être un lieu artistique et de confort et il veut assurer le bien-être de ses « habitants».

Pour mieux comprendre le rôle que joue l'aéroport au sein d'une ville ou d'un pays il serait utile de répondre à la question, quelle est la nécessité des vols aériens ? ou bien pourquoi il faut se déplacer par avion ? en répondant à cette question on arrive au pourquoi de la construction et l'existence des aéroports.

En effet, on choisit le vol par ce qu'il est rapide. Dans la vie moderne d'aujourd'hui la vitesse revêt d'une importance particulière. L'augmentation de la vitesse de déplacement et l'existence de la possibilité que toute sorte d'informations peut dans un instant être transférée d'un bout du monde à l'autre, ont créé une grande évolution dans l'économie interne et international des pays. La globalisation est en fait le résultat de la vie moderne. Nous sommes aujourd'hui en présence d'un monde dans lequel l'apparition d'un phénomène économique ou social ou autre peut non seulement affecter rapidement son entourage mais aussi d'autres points du monde qui sont concernés.

Nous parlons de l'économie mondiale, du petit village mondial. Dans ce petit village, le marché n'a plus besoin de lieu et l'échange peut être réalisée hors lieu. Alors pourquoi les gens se déplacent-ils malgré le fait que tous ces Progrès devraient aboutir à une diminution des déplacements ? La réponse est vaste et compliquée mais pour être simple, il faut dire que les déplacements ont diminué pour certaines choses et augmenté pour d'autres. Les causes des déplacements peuvent être très variées : économiques, politiques, sociales, touristiques, familiales, sentimentales etc., et tout cela dans un contexte de gestion du temps pour l'homme moderne d'aujourd'hui. C'est en effet ce besoin de déplacement rapide qui est à l'origine de l'utilisation croissante des avions et naturellement des aéroports. L'aéroport est donc la partie indispensable de ces déplacements, Juste comme la gare dans ce sens mais seulement pour les déplacements beaucoup plus rapides.

L'aéroport est un endroit public dans lequel tout individu peut se présenter et de là l'aéroport, c'est l'endroit où les gens se réunissent. Ces gens ne doivent pas y stationner mais juste s'arrêter, leur but n'est pas de rester mais de partir, sortir : pour aller prendre l'avion ou atteindre la destination finale par un autre moyen de transport, accueillir les arrivées, accompagner les partants. Dans tous les cas ces gens sont obligés d'y passer quelques temps et cela même est suffisant pour que les autres viennent leur offrir des services qu'ils ont besoin: l'aéroport devient un marché, le lieu de rencontre des gens qui ont des besoins avec d'autres qui peuvent les satisfaire.

Dans l'aéroport les gens se divisent en deux catégories : ceux qui restent et ceux qui partent. C'est effectivement à ceux qui restent qu'il appartient d'organiser toutes les activités qui correspondent au bon fonctionnement d'un aéroport.

Les services administratifs comme sécurité, police, gardiennage, état-major des compagnies, entretien, nettoyage, sécurité, ravitaillement en essence, commerce, restauration, banques..., demandent des gens compétents pour exercer ces fonctions. L'aéroport joue donc un rôle considérable dans la création d'emploi direct. Mais également il y a beaucoup de métiers qui peuvent être créer à cause de l'activité des aéroports : les taxis les hôtels, la blanchisserie, l'imprimerie, le transport...

Il n'est pas facile de mesurer l'impact des aéroports sur les emplois indirects.

Dans les années soixante la création d'un aéroport dans une ville était justifiée par l'existence d'une population de 350 000 à 2 millions d'habitants dans la zone d'influence de la ville. Ce chiffre n'a cessé de diminuer depuis, de façon que même une population de 10 000 habitants est-elle suffisante, d'autres indices ayant été remplacé la population. Ainsi le progrès technologique, la diminution des coûts et la création des nouvelles villes avec des buts précis ont contribué à cette nouvelle justification. Ou bien depuis les années 50 nous sommes d'une part en présence de la diminution spectaculaire des coups

unitaires par passager et donc une diminution du prix des billets d'avion et d'autre part un taux de croissance du trafic passager beaucoup plus élevé que le taux de croissance économique dans les pays occidentaux. Cela veut dire que l'avion en rivalisant le bateau est arrivé pendant ces dernières décennies, à capter les clients des bateaux avec un succès encore plus remarquable que pour les marchandises.

La création d'un aéroport a un effet direct sur l'économie d'un pays ou d'une ville. Mais penchons-nous tout d'abord sur la localisation des sites aéroportuaires.

Pour Jean Labasse le géographe connu de tous, la localisation des aéroports dépend de beaucoup de facteurs : capacité et accessibilité en sont les deux facteurs majeurs. La capacité détermine l'aptitude à assurer le décollage et l'atterrissage sans délai excessif et elle se mesure en nombre de mouvements autorisés durant une heure de pointe.

Pour satisfaire les besoins en terre des aéroports il faut immobiliser plusieurs milliers d'hectares ce qui est bien sûr très difficile à tolérer pour une région urbaine. Le deuxième facteur, l'accessibilité, correspond au temps nécessaire pour atteindre l'aéroport. Si on s'éloigne trop de la ville, c'est un inconvénient et si on se rapproche trop aussi. En moyen une durée de 45 minutes est considérée comme convenable. Les autres facteurs qui peuvent jouer sont la nature du sol, les conditions climatiques et le micro climat, la direction des vents dominants, le brouillard etc. à tout cela il faut ajouter les facteurs environnementaux, les expropriations, le contrôle des bruits, la destruction des villages ou de zones vertes.

En effet l'occupation d'une grande partie du sol par l'aéroport perturbe les régions urbaines et affecte la morphologie urbaine. L'aéroport reste ainsi un des facteurs les plus déterminants de l'aménagement de la ville.

Andrea Urlberger, dans son ouvrage intitulé « habiter les aéroports» parle d'une « nouvelle urbanité » et du fait qu'à l'échelle mondiale et nationale, l'aéroport est devenu un espace économique de première importance. Les aéroports sont devenus des véritables «hubs» polarisant entreprises, plates-formes logistiques, hôtels et commerces. Ils sont désormais investis par les usagers et les entreprises pour y exercer des activités fixes, ne participant pas directement de l'exploitation de la mobilité aérienne. Souvent situés en périphérie des agglomérations, ils tendent à se transformer en une véritable polarité urbaine. C'est ainsi que, par exemple à l'aéroport d'Helsinki-Vantaa, des habitations se localisent à proximité de l'aéroport, et à celui d'Amsterdam Schiphol, les loyers sont désormais plus chers que dans le centre-ville.

LES AÉROPORTS SONT DEVENUS DE VÉRITABLES HUB POLARISANT ENTREPRISES, HÔTELS, ET COMMERCES

Ces évolutions conduisent à transformer l'image de l'aéroport comme espace de flux en un espace relativement stable. Les architectes et les artistes cherchent aujourd'hui à humaniser ce lieu et le rendre habitable et gérer les mobilités en attente. Le passager d' aujourd hui n'est plus un simple passager mais un client culturel qui pense à son bienêtre et cherche à se divertir, à voir des choses intéressantes et visiter des expositions et des galeries d'art. C'est la conception de prise en compte croissante du désir d'appropriation, de personnalisation et d'humanisation des usagers qui s'est traduit en 1960 dans l' appel à des psychosociologues à l'aéroport d'Orly pour comprendre les attentes des voyageurs.

En recourant à divers moyens technologiques, Stéphane Dégoutin et Gwenola Wagon sont allés jusqu'à proposer en 2009 une application de réalité virtuelle dédiée aux aéroports intitulée Musée de l'imaginaire terroriste. Grâce à ces gadgets, l'aéroport devient un véritable espace culturel. L'originalité de ce projet réside dans le caractère furtif de cette activité. Le musée n'est pas visible à l'œil humain : il faut être équipé de lunettes qui projettent sur l'infrastructure des informations en surimpression. Les visiteurs ne sont pas identifiables par les autres usagers de l'aéroport ; équipés de lunettes, d'écouteurs et de leur smartphone, ils se fondent dans la foule. L'application peut être utilisée dans tous les aéroports : le musée, à l'image du voyageur, ne connaît pas de frontière. L'aéroport tente de donner une image moderne et futuriste de lui-même.

Aujourd'hui il est question d'intégrer les villes aux aéroports. Le nouvel aéroport d'Istanbul en est un exemple. La ville aéroportuaire qui sera la plus vaste au monde et qui créera 225 000 emplois, avec 6 pistes et 1,5 million mètres carrés d'espace intérieur, une ville adjacente offrant plus de 800 hectares d'espace résidentiel, de bureaux et d'hôtels sera parfaitement situé pour profiter pleinement d'un commerce bilatéral d'envergure internationale. Ce complexe englobe encore un canal, un pont, des Marinas, des centres de congrès, des usine hydro-électriques et de traitement des déchets; un train à grande vitesse permettra en outre aux voyageurs de visiter le «vieil» Istanbul et aux locaux de se rendre dans leur nouvelle ville aéroportuaire. Le nouvel aéroport d'Istanbul devrait accueillir 150 millions de passagers par an.
L' aéroport du Dubaï est un autre exemple avec ses propres caractéristiques.

La capital de l'Iran est desservie actuellement par deux aéroports comme beaucoup d'autres villes qui ont expérimenté ce passage à cause de l'expansion de la ville et la nécessité économique du pays.
Le premier appelé Mehrabad a été créé en 1938 et le deuxième, l'aéroport Imam Khomeini (IKA) a été créé en 2004. Dans la construction de cet aéroport beaucoup de compagnies iraniennes et étrangères (dont françaises) ont participé.

© DR

La population de l'Iran a dépassé le seuil de 81 millions d'habitants. Téhéran en compte 8 millions atteignant 16 millions en prenant en considération la population des villes périphériques. L'aéroport de Mehrabad étant situé à l'extérieure de la ville au moment de sa construction, il se trouve aujourd'hui dans le tissu urbain en raison de l'agrandissement de la ville.
Les habitants de Téhéran ont vu le vol du premier avion dans leur ciel vers la fin de la première guerre mondiale. Il s'agissait en fait d'un avion russe qui avait été transporté à Téhéran sous forme de pièces détachées puis remonté pour être piloté à très basse altitude par un pilote russe. Téhéran n'étant pas encore dotée à l'époque d'un aéroport, cet avion a atterrit dans une grande place appelée «meydan-e-Mashgh» (l'espace de l'actuel Ministère des Affaires Etrangères).
L'aéroport de Mehrabad a commencé ses activités en1938 en tant qu'un aéroport international. L'augmentation du nombre des vols de cet aéroport est tout à fait proportionnelle au développement de l'économie iranienne et à l'exigence politique du moment. En raison de l'augmentation de la population du pays et parallèlement, de la croissance économique, l'aéroport de Mehrabad ne pouvant pas répondre aux attentes présentes et futures, l'aéroport IKA a pris le relais en 2004 en assurant les vols internationaux (à l'exception des vols internationaux de pèlerinage). Mais depuis ces derniers aussi ont été transférés à IKA en 2014. Les vols internes sont donc toujours assurés par Mehrabad.
IKA a été créé sur un site de 14 000 hectares. En 2016 le nombre de décollages et d'atterrissages atteignait 53 339 pour déplacer près de 8 millions de passagers, et 8000 tonnes de marchandises.
Actuellement c'est seulement la phase 1 de l'aéroport qui est exploitée, les phases 2 et 3 sont en construction au sein du projet de développement de cet aéroport.
IKA est situé sur l'autoroute Téhéran-Qom à quelques 30 km au sud de Téhéran. Des hôtels, une grande exposition et deux universités font partie des établissements qui se trouvent à la portée des passagers. Il n'y a pas longtemps que IKA est desservi par une ligne de metro.
Le nombre des touristes arrivés par cet aéroport, qui étaient en augmentation, passant de 3,300,000 en 2011 à 5,200,000 en 2015, se voit aujourd'hui limité, frappé par les nouvelles sanctions américaines.
Néanmoins cet aéroport est susceptible d'une exploitation optimisée en raison de sa situation géographique à l'intersection des grands axes aériens Nord-Sud et Est-Ouest.

© DR

SOCIÉTÉ

LES JEUNES CRÉATEURS IRANIENS S'EMPARENT DE LA MODE

Un reportage de Kathy Tajbakh et Jean-Claude Voisin

Jamais le domaine de la mode n'a été autant prisé par les jeunes créatrices ou créateurs iraniens: habillement, accessoires. Comme dans bon nombre de domaines artistiques, la peur du lendemain dans cette région mouvementée, pousse les jeunes à s'engager dans la voie de la création, voie dans laquelle ils épanchent leur soif de liberté. Parmi eux, ParisTéhéran a rencontré trois jeunes trentenaires entreprenants.

REZA NADIMI, STYLISTE ENTRE ORIENT ET OCCIDENT

Jeune créateur trentenaire, né à Téhéran dans une famille de culture francophone où chacune et chacun s'adonne à des pratiques culturelles, Reza Nadimi, rêve très tôt de mode. Son parcours entre l'Iran et la France, l'ouverture de son atelier à Téhéran dans les années 2000, sa fascination pour l'Extrême-Orient lui permettent aujourd'hui de compter parmi la dizaine de jeunes stylistes de la capitale iranienne.

© Pedram Lessani

ParisTéhéran - Comment vous est venue cette passion pour la couture et la mode?
Reza Nadimi - Alors que j'avais 12 ans, j'ai vu à la maison un exemplaire du magazine français Elle, rapporté d'Inde par mes parents. J'ai tout de suite été fasciné par les vêtements. Mais je n'ai pas pu de suite m'orienter vers ce sujet car la mode en Iran dans les années 90 était encore le fait des femmes. Le dessin industriel me parut être un moindre mal. Mais dès que j'ai pu, je suis parti en France pour me spécialiser.

PT - Pourquoi avoir choisi la France?
RN - Tous mes amis me conseillaient d'aller en France, considérée comme le «Pays de la Mode», de la «Haute-couture». J'avais aussi la chance d'être dans une famille francophile. Je suis ainsi parti suivre les cours, je devrais dire plutôt les ateliers de formation du studio Berçot à Paris, spécialisé dans la formation de styliste. Puis je suis rentré en Iran pour ouvrir mon propre atelier à Téhéran. ▸

© R. Nadimi

© R. Nadimi

© R. Nadimi

PT - Comment pouvez-vous définir votre ligne de création?
RN - Je ne fis pas de haute-couture ni de prêt-à-porter, je suis entre les deux, ce que les professionnels appellent le «fast fashion». Je suis très marqué par le style japonais mais aussi par une certaine épure . Mes créations s'inspirent aussi des vêtements iraniens de l'époque qajar , tant pour les hommes que pour les femmes. Je fais juste apparaître, comme un sceau, un léger motif quelque part sur le vêtement.

PT - Comment vous faites-vous connaître?
RN - Je participe chaque année aux 2 fashion weeks parisiennes, faites pour les professionnels de la vente. Je vais aussi une fois en Italie pour le fashion week, aux Emirats mais aussi en Georgie, qui est un marché très prometteur, tout comme en Russie, Italie, Liban et Arménie.

PT - Comment votre famille iranienne a-t-elle vécu votre choix? Car ce n'est pas dans la tradition culturelle de votre pays.
RN - Cela n'a posé aucun souci car j'étais entouré tant par mes tantes, qui avaient étudiés en Europe, surtout dans les pays francophones et étaient très ouverts à toutes sortes de disciplines artistiques.

LES CLIENTS RECHERCHENT LA NOUVEAUTÉ, L'ORIGINALITÉ.

PT - Comment appréciez-vous votre début dans la mode?
RN - Depuis mon installation, je peux dire que sur les marchés émergents mais aussi en France, le public s'intéresse de plus en plus à la mode, qui change vite. Les clients, surtout femmes, recherchent la nouveauté, l'originalité. Je travaille non pas sur commande mais avec des revendeurs mais il m'arrive d'habiller des artistes. Pour l'instant tout va pour le mieux. Je compte ouvrir un second atelier soit en Arménie, soit en Géorgie. ■

© Kian Kanani

COUVREZ CETTE TÊTE QUE JE NE SAURAIS VOIR!!

Erfan Mousavi appartient aussi à cette jeune génération montante qui dévore la vie à pleines dents et se lance à la conquête des marchés iraniens et internationaux. Loin des préjugés, il a adopté une posture pour le moins originale: créer des foulards, qui pour le moins, excellent d'élégance et de poésie, avec une marque ERFANMOUS. Une autre façon d'accompagner les codes islamiques sur la voie de la modernité...

ParisTéhéran - Erfan Mousavi, présentez-vous? Quel est votre parcours?

Erfan Mousavi - Très jeune j'étais déjà attiré par la mode. Les images, le graphisme-design me captivait. A 16 ans j'avais décidé d'aller en Angleterre étudier le graphisme-design mais des circonstances particulières ont décidé que mon destin était ici. J'ai passé le concours de la faculté des Beaux-Arts de Téhéran pour m'orienter vers le graphisme. Pour mon diplôme, j'avais choisi le graphisme et la mode, privilégiant la mode. J'ai alors décidé de travaillé sur la typographie dans la mode. J'ai étudié la calligraphie iranienne, puis l'usage de la calligraphie dans le monde, l'historique de la mode, comment la typographie ou la calligraphie ont-elles pénétré la mode. ▸

PT - Pourquoi avoir choisi cet accessoire vestimentaire qui fait polémique en Europe probablement plus qu'en Iran?
EM - Attiré par la mode et le graphisme je me suis intéressé aux accessoires de la mode. Qui avait utilisé ces techniques appliquées à la mode. Mon professeur Dr. Djabâri, grand connaisseur de ces aspects dans le monde entier m'a été de grand conseil. En définitive j'ai orienté mes recherches sur les accessoires de la mode et plus particulièrement les foulards.
A l'issu de ce travail universitaire, j'ai réalisé mes premiers projets de foulards, «roussari» et «châles», qui furent présentés dans la salle d'exposition de la faculté puis dans plusieurs galeries de la capitale. Je n'en étais qu'au stade des études artistiques. C'est alors qu'un ami m'encouragea à passer au stade de la fabrication et de présenter mes œuvres à la vente. Car nous avions aussi remarqué que les produits proposés dans le bazar étaient tous des imitations des créations occidentales. Il n'y avait pas d'identité iranienne spécifique. C'est ainsi que voilà deux ans, j'ai créé ma propre marque et que j'ai commencé à réaliser des foulards en soie. Actuellement je réfléchis à une extension de mes créations à d'autres accessoires tels les sacs à main. Un mai est à Rome pour étudier les possibilités.

PT - Quelles sont les lignes artistiques de vos créations? quelle est votre approche?
EM - J'ai toujours été attiré par l'art moderne et contemporain. On a beaucoup travaillé en Iran sur le traditionnel, je crois que l'on en a fait le tour. Quand j'ai commencé avec la calligraphie traditionnelle mais j'ai pensé qu'il fallait que j'en sorte et lui donne une approche personnelle. Je ne voulais pas être un exécuteur mais un créateur. Je voulais proposer quelque chose de tout à fait nouveau. De plus le foulard peut être utilisé de différentes façons, pour des raisons religieuses ou simplement de chic.

PT - Quels sont vos clientes ?
EM - Ma clientèle a entre 25 et 40 ans. Elle vient surtout des classes moyennes supérieures de la capitale mais aussi des grandes villes telles Isfahan, Shiraz. La fabrication a petite échelle a une incidence sur les prix, pas toujours abordables par le plus grand nombre.

© Niki Mcaveni

PT - Comment voyez-vous le développement de toutes ces disciplines artistiques, en particulier la vôtre?? Le contexte international, peu favorable à l'Iran, est-il un handicap pour vous?
EM - Pour moi l'essentiel est de s'adapter au monde qui nous entoure. Si dans les pays du Golfe toutes les femmes portent le hijab, on doit alors rechercher dans ce domaine comment faire œuvre de créateur. Pour l'instant le plus difficile en Iran est la rigueur dans la production, le respect des normes. A la réception de mes commandes, je dois refouler un grand nombre de pièces, soit pour l'impression douteuse, soit pour les coutures à la main défectueuses..
La créativité en Iran est débordante même si parfois elle reste underground. L'étranger va peu à peu nous découvrir et comprendre combien l'Iran recèle de talents. C'est peut être cette capacité à innover qui fait peur à l'extérieur. Mon souhait est que la rigueur s'installe dans le travail, elle profitera à la qualité et en conséquence à la renommée. ■

© Kian Kanani

AZALEE : UNE CHAUSSURE À SON PIED!

© Magnolia Nazemi

Sensibilisée dès son plus jeune âge à la couture par sa mère, Azalea Nazemi, trentenaire, illustre la jeune génération de créateurs, qui émergent en Iran dans le domaine de la mode. Elle répond aux questions de ParisTéhéran.

© Magnolia Nazemi

ParisTéhéran - Quel est votre parcours? comment êtes-vous venue à la chaussure?

Azalea Nazemi- Pendant mon enfance ma grand-mère m'a appris très tôt à coudre, j'avais ma petite machine à coudre, et je m'amusais à créer des habits pour mes poupées. Déjà je n'étais pas satisfaite du choix des habits qu'on leur avait imposé... À l'école, je trouvais toujours le moyen de me démarquer des autres en transformant mon uniforme avec des petits détails colorés et autres accessoires. J'ai finalement décidé d'étudier la mode à l'université d'art de Téhéran, après avoir réalisé que c'était cela ma passion.

J'ai commencé par dessiner des habits et des manteaux pour moi, puis avec les encouragements de mon entourage, j'ai commencé à en vendre et à les exposer dans ma maison. Très vite, le bouche à oreille m'a fait connaître : mes amies ou même des personnes croisées dans la rue me demandaient où j'avais acheté ces vêtements parce qu'ils voulaient les mêmes.

Après avoir reçu mon diplôme, j'ai continué cette activité pendant deux ans, mais j'ai vite compris que ce secteur était très concurrentiel. J'ai donc cherché une manière de me différencier des autres stylistes. Je me suis souvenue d'un jour ▸

J'AI DÉCIDÉ D'APPRENDRE LA FABRICATION DE CHAUSSURES MOI-MÊME

quand, enfant, j'avais collé mes jouets de kinder surprise sur des chaussures que ma tante m'avait offertes, ma mère était furieuse mais moi je trouvais ça génial ! Comme il faut toujours garder un esprit d'enfant lorsque l'on entreprend mais aussi parce qu'il y avait un vrai manque de chaussures de bonne qualité en Iran, je me suis lancée dans l'aventure de production de chaussures avec enthousiasme!

Au début c'était difficile de comprendre les étapes de fabrication, car le processus est très différent de celui pour faire des manteaux. J'ai commencé à dessiner les chaussures pour ensuite les donner à un cordonnier pour qu'il les produise, mais il ne comprenait pas toujours mes idées et disait souvent que ce que je voulais était impossible! Je pense qu'il y a toujours un moyen d'arriver au bout de ses idées et que c'est une philosophie essentielle pour réussir dans ses projets : j'ai donc décidé d'apprendre la fabrication de chaussures moi-même, en allant dans des ateliers pour observer les cordonniers tout en prenant des cours de design. J'ai finalement lancé ma marque AZALEE.

PT - Quelle votre vision de la chaussure féminine?

AN - C'est une occasion chic, et ça doit être décalé. Vous pouvez la trouver facilement dans mes designs, comme lorsque je mets un téléphone, un clavier ou même une ceinture militaire sur les chaussures.

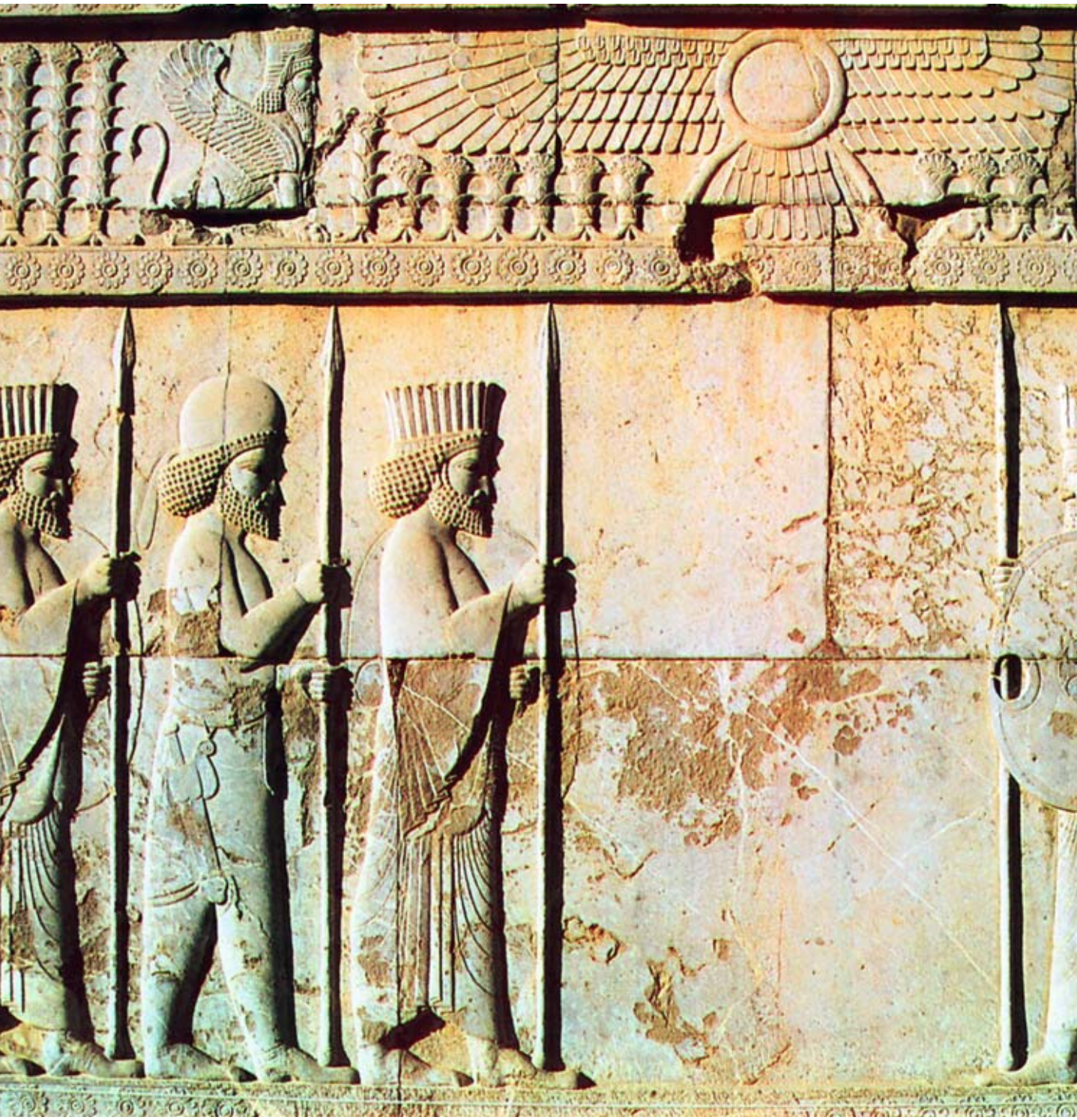
PT - L'Iran représente-t-il un marché pour vous?

AN - Bien sûr, l'Iran c'est mon premier marché, et ma priorité c'est d'abord de développer davantage Azalee en Iran avant d'aller en Europe et à l'international à terme. Le marché iranien est à l'heure actuelle plus accessible pour moi, mon atelier est ici à Téhéran, et il y a beaucoup beaucoup de jeunes gens qui suivent la mode, il y a de plus en plus de demande pour des chaussures fabriquées à la main, et ils aiment acheter les produits iraniens.

© Magnolia Nazemi

PT - Pensez-vous vous attaquer à d'autres marchés régionaux ou européens??
AN - Oui, c'est ce que je vais faire, c'est dans ma ligne de mire, et grâce aux réseaux sociaux qui sont de plus en plus populaires chez les gens, il est maintenant plus facile de se rendre visible dans le monde entier, les gens arrivent à vous trouver plus facilement et voient vos créations et designs depuis l'étranger. Et j'ai déjà plusieurs demandes venant du Koweït, de Dubaï et de la France.

PT - Comment expliquez-vous cet engouement des jeunes Iraniens pour la création??
AN - Moi, je suis convaincue que «certaine contraintes engendrent de la créativité ». ■



© DR

CULTURE

MEHRDAD: RÉSIDENT À LA CITÉ DES ARTS

Il est l'un des 400 artistes iraniens qui ont séjourné à la Cité Internationale des Arts de Paris, dans l'un des trois studios investis par l'Iran au sein de la Cité. Originaire du littoral de la Mer Caspienne, passionné par la France, Mehrdad Pournazarali a appris le français par lui-même puis à l'Institut français de Téhéran. Des deux mois de résidence lui permette de réaliser un rêve.

Interview de Jean-Claude Voisin

© JCV

© JCV

PT - Mehrdad, vous avez été sélectionné par le Musée d'Art Contemporain de Téhéran pour bénéficier de l'un des studios au sein de la Cité. Pourquoi vous?

Mehrdad Pournazarali - Mon engagement sur la scène artistique iranienne, ma participation très active à de nombreuses expositions en Iran, m'ont fait connaître de la direction du Musée. En 2004, j'ai été lauréat de la Biennale internationale du monde islamique, cela m'a permis d'être repéré. Généralement les candidats sont choisis parce que titulaires d'un master ou d'un doctorat des Beaux Arts. Pour moi, ce sont mes nombreuses activités qui ont servi mon dossier.

PT - Pourquoi avoir tant rêvé de venir à Paris?

MP - Je rêvais de pouvoir visiter les musées, les galeries, rencontrer d'autres artistes tant français qu'étrangers, savoir comment ils travaillent, voir les tableaux originaux de près. Cette atmosphère culturelle de la rue est extraordinaire. J'y ai puisé une grande énergie.

PT - Justement. Que vous a apporté votre séjour de deux mois à Paris ?

MP - Je retiens déjà cette atmosphère spéciale. J'y ai trouvé des pistes pour mon avenir artistique. Cette ambiance très professionnelle que l'on rencontre à Paris m' ouvert les yeux sur les relations entre le monde de l'art, de l'économie, de la société. J'ai vu comment ici l'art fait partie de la vie des gens. J'ai compris que l'art va à la rencontre du public, qu'il faut être plus professionnel tout en restant dans la simplicité. Ces visites et ces rencontres m'ont faire envisager des solutions différentes pour mon approche artistique. ■

PLASTICIENS ET PLASTICIENNES IRANIENNES DANS LE PAYSAGE PARISIEN

ParisTéhéran est allé à la rencontre de ces très nombreux artistes peintres, sculpteurs, vidéastes d'origine iranienne installés dans la Capitale. Toutes les semaines, les vernissages annoncent leur présence. La France des arts doit compter avec elles et eux. Souvent ces artistes occupent des ateliers, qu'ils ouvrent volontiers à leurs consoeurs ou confrères. Parmi eux, Mayram Shams, installée à deux pas du Père Lachaise, invite chaque année ses compatriotes à venir exposer leurs oeuvres dans son atelier de la rue des Panoyaux dans le 20ème.

© Maryam Shams

© Maryam Shams

PT - Depuis combien de temps êtes-vous installée en France?

Maryam Shams - Je suis arrivé en France en octobre 1979 dans le contexte de la Révolution iranienne. Entrée à la Faculté des Beaux Arts de Téhéran, classée 7ème, je me suis retrouvée dans l'ambiance révolutionnaire où tout bougeait, les universités étaient en effervescence et allaient bientôt fermer. Avec un visa étudiant je suis arrivée et me suis inscrite déjà à la Sorbonne pour apprendre le français que je ne connaissais pas mais je réalisais mon rêve : découvrir le pays de l'art et Paris, alors capitale des Arts et faire l'Ecole des Beaux Arts. J'ai complété alors mes cours intensifs par un travail de fille au pair qui m'a plongée dans l'esprit français. Ce qui pour moi était vital: partager la pensée du pays qui m'accueillait.

PT - Diplomée des Beaux arts, comment entrez-vous dans la vie active de l'art, ce qui n'est pas aisée?

MS - Dès mon diplôme, j'ai eu de la chance. Ma première exposition a connu un succès certain. j'ai vendu une vingtaine de toiles et dessins, rencontré de nombreuses galeries. Ce qui fut un encouragement.

PT - Comment pouviez-vous alors vous classer?

MS - A cette époque j'étais plutôt de tendance figurative. L'enseignement que j'avais reçu en Iran respectait les canons occidentaux de l'enseignement artistique traditionnel classique. J'étais fascinée alors par les grands maîtres, Delacroix, Rembrandt, Léonardo Vinci. L'art contemporain n'était pas encore enseigné en

© Maryam Shams

© Maryam Shams

Iran. Ma découverte aux Beaux Arts de Giacometti. C'était à la mode. A l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, ma passion pour Rembrandt m'opposait à mon maître, qui privilégiait les artistes contemporain tel que Giacometti.

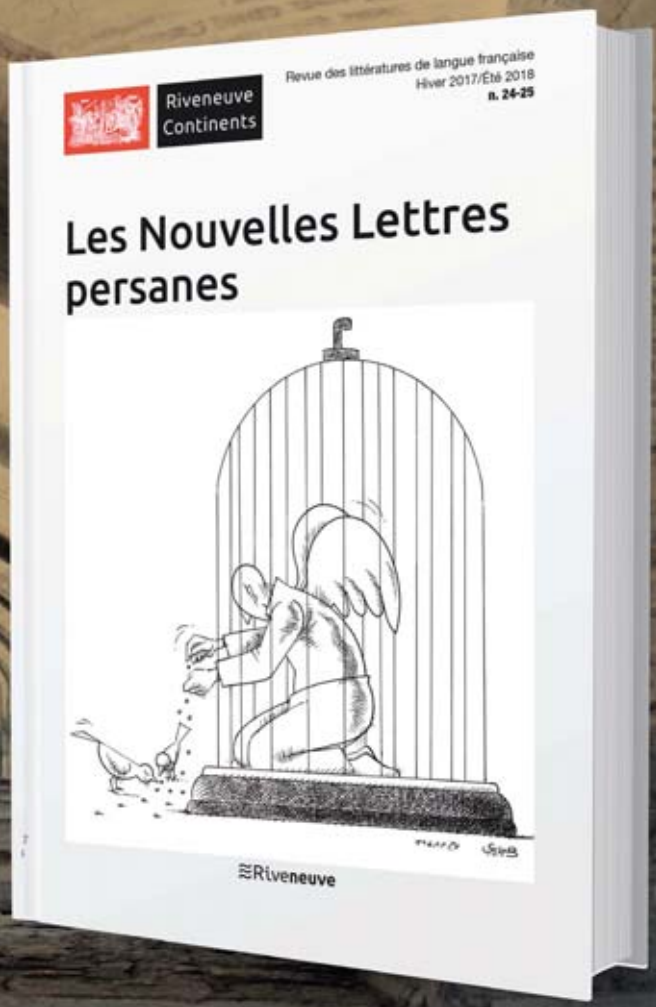
PT - Arrivant dans cette Europe plongée dans l'art contemporain, qu'est-ce qui vous a influencée?

MS - Ce fut assez compliqué. Je me suis formée par moi-même en allant à Beaubourg, dans tous les musées parisiens. J'admirais chez Delacroix la liberté d'expression, la légèreté du trait, les couleurs et puis «Tanger», les carnets que j'ai eu la chance de feuilleter au Cabinet des Dessins du Louvre. Après avoir obtenu mon diplôme de dessin, je souhaitais apprendre la gravure. J'ai montré mon travail à un professeur de gravure. Il a apprécié la qualité de mon travail ma dextérité, toutefois, sa remarque m'a désarçonnée.. Il m'a dit» vous montrez aux gens ce qu'ils ne peuvent voir, mais que pouvez-vous leur montrer qu'ils ne sachent pas voir!!». Je me suis alors investie pendant dix ans dans la recherche, dans la recherche de Soi..Qu'est-ce que j'ai en moi, que dois-je découvrir de moi-même, que je dois enfanter? C'était l'expression de Soi que l'on devait offrir. J'ai tout testé. Je suis allée vers l'abstraction, et après toutes ces années d'expérimentation, je suis allée vers un style abstrait qui ▸

AVEC UN VISA ÉTUDIANT, JE ME SUIS INSCRIT À LA SORBONNE POUR APPRENDRE LE FRANÇAIS

LES NOUVELLES LETTRES

persanes



Sous la direction de Reza Afchar Naderi, Ata Ayati et Gilles Kraemer

Avec la contribution de

Reza Afchar Naderi, Shahla Aghapour, Aydin Aghdashloo, Ata Ayati, Mohammad Bahrâmi, Christophe Balaÿ, Baharan Bani-Ahamadi, Alain Brunet, Alireza Farhang, Leyla Fouladvind, Rouhollah Hosseini, Kaveh Kazemi, Monireh Kianvach-Kechavarzi, Minoo Khany, Hamideh Lotfinia, Patrick Navaï, Dadgar Nowbarian Nader André, Manéli Parsy, Bamchade Pourvali, Reza Rokoee, Homa Sayar, Chahab Sarrafian, Iradj Sahbai, Ali Shariat Kashani, Jean-Claude Voisin, Esmaiel Yourdshahian.

Riveneuve

© Maryam Shams

LA PORTE DE MON ATELIER EST OUVERTE À CEUX QUI N'ONT JAMAIS EXPOSÉ, QUI N'ONT PAS LES MOYENS

m'offrait beaucoup de liberté malgré sa complexité. J'ai alors commencé une série de peinture pour expérimenter "Terre-matière" à l'instar de Tapies en utilisant des couleurs chaudes, des assemblages et collages et des matériaux divers... Par contre je n'ai jamais voulu aller dans le sens du marché ou plaire. Je souhaitais restée moi-même et indépendante dans ma création. Ma liberté a un prix et je paierai ce prix, quoiqu'il en soit les résultats commerciaux. La liberté ne se négocie pas. J'ai préparé une licence et une maîtrise en arts plastiques à la Sorbonne, pour découvrir de manière théorique l'art contemporain.
Par la suite, j'ai fait une école de décoration. Ce qui m'a permise de vivre décemment sans délaisser mon travail en arts plastiques.
Après ma période dense de "Terre -matière", j'ai voulu expérimenter la légèreté de l'air. Je me suis alors dirigée vers l'atmosphère, les hauteurs, les couleurs claires, transparentes, subtiles, les bleus, les verts, de manière gestuelle par des mouvements libres et je rejoignais alors l'abstraction américaine. Puis j'ai utilisé l'écriture, le mot et une forme de calligraphie. J'avais envie de communiquer avec les gens, de leur dire ce que j'avais personnellement compris. J'ai beaucoup aimé cette période qui m'a apporté le succès. Je suis allée aux USA, Washington, Dallas. Puis je suis revenue et une nouvelle période s'annonçait, celle du réseau cosmo-tellurique, rejoindre les énergies du ciel et de la terre, que symboliquement ces deux énergies puissent trouver l'unité et l'harmonie.

PT - Quelle est la part de votre culture iranienne?
MS - Elle est fondamentale. C'est mon sang, c'est mon inspiration. En Iran la poésie, la danse, le chant sont partout. La terre, l'air, la nature sont saints. En Iran le mysticisme est ancré en chacun de nous. La calligraphie est importante aussi. Depuis mon enfance, j'ai eu une attirance particulière pour la musique savant traditionnelle iranienne. A l'école des Beaux-Arts de Téhéran, j'ai eu la chance de rencontrer les grands musiciens. J'ai choisi le sétâr comme instrument et pris quelques cours d'abord avec Monsieur Lotfi et ensuite avec Monsieur Alizadeh. Sachant que j'allais quitter Téhéran pour Paris, il m'a conseillé de continuer à travailler avec Monsieur Talaï qui était alors en France. Pendant sept ans, j'ai eu le privilège de travailler avec Dariush Talaï et appris le répertoire de la musique, les "radifs".

PT - Un autre aspect de votre personnalité est l'aide que vous apportez aux artistes.
MS - Depuis 7 ans je souhaite aider d'autres artistes par mon expérience. La porte de mon atelier est ouverte à ceux qui n'ont jamais exposé, qui n'ont pas les moyens. Mais également, des artistes connus comme Abbas Moayeri, Mahin Nourmah, Iradj Emmami, Soheila Emdadian, Maria Emdadian...
Parmi eux une grande majorité d'Iraniens. Je rêve à présent d'échanges avec l'Iran: artistes iraniens d'Iran à Paris et artistes iraniens de France exposés en Iran. Chacun dans cette démarche pourrait apporter ses sensibilités, ses approches très diverses, construites à partir de nombreuses influences. ■

LE PIANO D'ARSHID AZARINE

Vous découvriez en rubrique Diaspora du ParisTéhéran n°8 le portrait d'Arshid Azarine, médecin et musicien franco-iranien. À présent, zoom sur sa facette musicale. Singularité et détermination en sont les mots-clés.

par Mandi Heshmati

LE PARCOURS ATYPIQUE D'UN JAZZMAN PERSAN

Le piano fut la première passion d'Arshid Azarine : il en jouait déjà à huit ans. Celui qui rêvait d'en faire sa vie est devenu médecin, mais a toujours tenu à garder un équilibre entre ses deux vies. "Au début, je jouais avec des amis étudiants dans les soirées de médecine. On avait fait un groupe qui s'appelait le 'Carré des Lombes'. Un jour, on a participé à un concours au Baisé salé rue des Lombards, qu'on a gagné. Dès lors, on a commencé à jouer là-bas, ainsi qu'au Sunset-Sunside. C'est à ce moment qu'on s'est dit que ça devenait sérieux.", se souvient-il.

Auteur, compositeur et interprète, il se fait remarquer à 22 ans. Et pas par n'importe qui... "On m'a proposé de signer dans un grand label, Barclay, qui allait me faire connaître. Des artistes tels que Jacques Brel ou encore Eddie Mitchell sont passés par là, j'étais très impressionné. Mais il aurait fallu que j'arrête la médecine, moi qui venais d'avoir ma première année, donc j'ai dit « Non, revenez quand j'aurais passé ma médecine générale, on verra plus tard... »

« TOUT LE MONDE FAIT DU JAZZ, ESSAIE DE PENSER À TES ORIGINES, ET DE LES METTRE UN PEU DANS TA MUSIQUE »

Peu après, il lâche les chansons à texte pour se consacrer au jazz. Un genre auquel il apporte sa touche personnelle. "Mon père me disait : 'Tout le monde fait du jazz, essaie de penser à tes origines, et de les mettre un peu dans ta musique.' C'est en l'écoutant que j'ai commencé à faire de plus en plus de mélodies orientales."

Avec son groupe "Azarine 6", fondé avec le bassiste de son ancien groupe d'amis, il tente des expériences musicales. Chaque membre a une origine différente, et apporte la touche de son pays.

En 2011, il rencontre le compositeur iranien Peydan Yasdanian qui se dit prêt à l'enregistrer pour un disque de piano solo. Mais, pendant sa réalisation, Arshid se fait amputer du doigt à

© DR

Londres après se l'être fait cisailler accidentellement par un transat. La sortie de l'album est décalée de deux ans. Coup dur pour le musicien franco-iranien. "J'ai cru que je ne pourrais plus jamais jouer, que c'en était fini, du piano."

« À LA FIN DU CLIP, JE M'EFFONDRE SUR LE PIANO. CE N'ÉTAIT PAS UNE MISE EN SCÈNE : J'AVAIS UNE DOULEUR ÉNORME. »

Mais petit à petit, il s'en remet, et joue avec des pansements autour du doigt. "J'ai réussi, malgré mon doigt défaillant, à enregistrer un morceau pop, qui s'appelle 'Where does the love go'. À la fin du clip, je m'effondre sur le piano. Ce n'était pas une mise en scène : j'avais une douleur énorme. Et mon ami a réussi à capturer ce moment", sourit Arshid, qui a depuis cicatrisé.

Entre temps, en 2013, il a lancé un nouveau groupe avec des professionnels, le "Arshid Azarine Trio". Avec ce dernier sort l'album "7 Djan", (sept vies, en persan) pour les sept vallées du recueil de poèmes "La Conférence des oiseaux" du poète soufi Al-Din Attar.

La musique va bel et bien continuer pour lui. L'artiste, la tête pleine de projets, a lancé le "Printemps du Jazz Persan" il y a deux ans - un événement où des artistes pratiquant le "persian jazz", comme il l'aime l'appeler, se produisent sur scène. Et l'an dernier, il a joué pour la première fois au festival "Tehran Jazz Nights" à Téhéran. " Il y a un grand réseau de jazz persan qui se crée à Téhéran, ça me fait vraiment plaisir. Cette année, je suis de nouveau invité à jouer là-bas avec mon Trio, les 4 et 5 août." Pour le retrouver en France, rendez-vous au Sunset-Sunside de ses débuts, à Paris, le 13 octobre à 19h et 21h30. ■

ASGHARZADEH, UNE ARTISTE POIGNANTE

Dans Diasporas, vous découvriez le portrait d'Aïda Asgharzadeh. Coup d'œil sur le théâtre de la comédienne et auteure franco-iranienne : « Les Vibrants » et « La Main de Leïla » révèlent les deux thématiques majeures de ses compositions, l'héritage et la nécessité de l'art.

Par Mandi Heshmati

Je me suis longtemps demandé pourquoi on continuait à faire du théâtre alors que le cinéma peut à côté paraître être un art beaucoup plus total. Mais voir quelque chose à quelques centimètres de soi, cela véhicule autre chose. Il y a une magie qui opère au théâtre qu'il n'y a pas au cinéma. », introduit l'artiste.

« La Main de Leïla » prend place à Sidi Fares, petit village proche d'Alger en 1987. Le spectateur y découvre deux amants impossibles, Leïla, qu'incarne Aïda, et Samir, joué par Kamel Isker. « Avec Kamel, on voulait écrire une pièce qui se passe dans son pays ou le mien. » Et même si c'est l'Algérie qui a été choisie, Aïda ne s'est pas sentie laissée pour compte. « Quand on écrivait une blague, je disais 'Ah, ça fait iranien !', et lui 'Ah, ça fait Kabyle !' Comme quoi, il y a des similitudes. » Le tour de l'Iran viendra, mais elle le sait, écrire sur ce sujet ne sera pas chose simple. « J'ai une pièce en tête depuis mes 15 ans, mais je prends mon temaps pour ne pas me tromper. Elle me touchera davantage, car elle sera inspirée de mon histoire personnelle. »

« Les Vibrants », c'est l'histoire d'Eugène, bel homme français partant fleur au fusil à la guerre de 14-18. A Verdun, sa vie vole en éclats quand un obus détruit son visage. Sans nez, il veut d'abord se laisser mourir. Puis il rencontre la grande comédienne Sarah Bernhardt, qui lui fait jouer Cyrano de Bergerac. «Nous sommes des vibrants, Eugène. Des vibrants ! Notre vraie vie, à nous, elle est là-bas, pas ici. Là-bas, dans le foyer incandescent de toutes les passions vécues ou rêvées», lui dit-elle. « C'est très important pour moi que ce soit l'art qui sauve Eugène », confie Aïda. « Pourquoi certaines personnes sont touchées par l'art et d'autres non ? » Cette question est constante dans son théâtre. Pour ce qui est d'Aïda, c'est une certitude : l'art est son moteur. C'est lui qui lui donne cette lueur dans les yeux quand à la fin de ses pièces, elle salue le public. En cet instant, elle est plus vibrante encore qu'Eugène dans ses plus beaux moments de renaissance. ■

POUR CE QUI EST D'AÏDA, C'EST UNE CERTITUDE : L'ART EST SON MOTEUR

« LA MAIN DE LEÏLA », SAMIR
© Alejandro Guerrero

« LA MAIN DE LEÏLA », SAMIR, ZINO ET RACHID
© Alejandro Guerrero

« LA MAIN DE LEÏLA », SAMIR ET LEÏLA SUR LA TERRASSE DES BENSAADA
© Lisa Lesourd

« LA MAIN DE LEÏLA », LEÏLA DANS LA SALLE DE BAIN
© Lisa Lesourd

« LA MAIN DE LEÏLA », SAMIR LEILA ET L'HADJ DANS LE BUS
© Lisa Lesourd

« LA MAIN DE LEÏLA », LE COLONEL BENSAADA QUI BRAQUE SAMIR DANS LES ÉMEUTES D'OCTOBRE 88
© Alejandro Guerrero

GÉNÉRAL (CR) DOMINIQUE DELAWARDE

ANCIEN CHEF
«SITUATION-RENSEIGNEMENT-GUERRE ÉLECTRONIQUE»
À L'ÉTAT MAJOR INTERARMÉES DE PLANIFICATION PROFESSIONNELLE

27 JUIN 2018. RETOUR D'IRAN: IMPRESSIONS À CHAUD

Passionné de géopolitique du fait de mes activités professionnelles passées, j'ai eu la chance de pouvoir visiter à ce jour 86 pays à titre professionnel ou personnel et d'avoir vécu plus de 10 ans à l'étranger. Ces expériences m'ont donné le recul nécessaire pour apprécier, avec toujours plus de précision, les différentes facettes d'un pays à l'aune de mes valeurs, de mon éducation et de mon vécu.

C'est donc à Téhéran que je me suis rendu du 23 au 27 juin dernier pour tenter de vérifier, par moi-même, l'état d'esprit des iraniens et de leurs dirigeants après le retrait US de l'accord sur le nucléaire, loin des commentaires biaisées des médias mainstream occidentaux et des « experts autoproclamés », souvent trop partisans.

C'était mon deuxième séjour dans ce pays que j'avais parcouru en octobre 2007 lors d'un circuit à vocation culturelle. Téhéran est aujourd'hui une ville moderne, bouillonnante, colorée qui n'a pas grand-chose à envier à de nombreuses capitales occidentales. La circulation y est dense, voire embouteillée, mais pas plus qu'elle ne l'est à Paris. Les marchés sont bien achalandés et les iraniens de la capitale vaquent à leurs occupations quotidiennes sans stress apparent.

Certes, les 25 et 26 juin, les commerçants du grand bazar protestaient contre la dévaluation de la monnaie, mais ce mouvement social était loin d'atteindre par son ampleur et par ses

Conséquences directes le niveau des mouvements sociaux qui se répètent à tous propos dans notre beau pays (grève SNCF, Air France, réforme des retraites.... etc). Bref, l'Iran quoiqu'on en dise, est un pays normal, où la population semble libre d'exprimer son insatisfaction.

S'agissant des dirigeants, il faut se souvenir que Khamenei a séjourné dans les prisons de la Savak, service de sécurité intérieure de l'Iran, sous le règne de Mohammad Reza Pahlavi, chef d'état mis en place et soutenu par les américains suite à un coup d'état. La visite de la cellule du guide suprême dans les locaux de la Savak était à mon programme.

Comme tous les citoyens du monde, les dirigeants iraniens ont pu observer les situations de chaos générés par les actions US sur l'ensemble de la planète et plus particulièrement depuis septembre 2001 (Irak, Libye, Syrie, Ukraine notamment) et les conséquences désastreuses de ces actions (montée du terrorisme et crise migratoire, guerres

© DR

civiles meurtrières). Comme nous tous, ils ont constaté que les Etats-Unis n'ont pas de parole s'agissant des grands traités internationaux (traité sur le climat, sur le nucléaire iranien, traités commerciaux avec l'Asie, mais aussi avec leurs voisins et leurs alliés européens.)

Rien de bien étonnant donc au fait que les dirigeants iraniens aient retiré toute confiance aux dirigeants US qui font vivre l'Iran sous sanctions depuis près de 40 ans et qui ont soutenu la guerre très meurtrière de Saddam Hussein contre leur jeune république islamique de 1980 à 1988.

Les dirigeants iraniens que j'ai pu rencontrer m'ont paru vifs, intelligents, clairvoyants, conscients des réalités du monde, soucieux de l'intérêt de leur pays et de son indépendance. Leurs propos m'ont paru francs et directs. Bref, à mon grand désarroi, j'ai constaté que leurs hommes politiques semblent, tout bien considéré, plus compétents et courageux que les nôtres : moins balourds, «rustiques», et bellicistes que les politiciens américains, moins enclins à la servilité et à la langue de bois que les européens.

L'élite politique iranienne a parfaitement compris que la politique étrangère US de type néoconservateur (America first, America über alles) est inspirée par un état profond composé de lobbies, que les stances anti-iraniennes sont inspirées directement par l'AIPAC (American Israel Public Affairs Committee), que le discours et la pensée de Trump sont du copier-coller de la penséee Benjamin Nethanyahu, si l'on en croit le discours de ce dernier devant le Congrès de l'AIPAC le 6 Mars dernier.

Les dirigeants iraniens ne se font guère d'illusions sur la réelle volonté de l'Union Européenne de sauver l'accord nucléaire. Ils savent que le système de gouvernance par un « état profond » (deep state) qui prévaut aux Etats-Unis existe aussi en Europe et plus particulièrement en France et au Royaume Uni. Ils savent aussi que ce sont les mêmes lobbies qui inspirent les politiques étrangères de ces deux pays (FR et UK). Ils savent que la frappe « néoconservatrice » tripartite du 14 avril en Syrie (USA-UK-FR), sans accord de l'ONU, a été inspirée, dans ces trois pays, par un lobby transnational unique, ou du moins, des lobbies frères, qui n'apprécient pas vraiment l'Iran.

Mais les dirigeants iraniens savent aussi que le monde change et que le temps peut jouer en leur faveur. Ils savent que les USA qui croulent sous plus de 21 000 milliards de dette vont connaître, eux aussi, à court ou moyen terme, des difficultés considérables et qu'ils y perdront leur suprématie mondiale. Ils savent que l'Iran a su maintenir pendant près de 40 ans, en dépit des sanctions, une indépendance et une croissance économique dont ils sont fiers.

Ils savent que les sanctions unilatérales US, condamnées par l'OCS (Organisation de Coopération de Shangaï) au récent sommet de Qingdao, sanctions non entérinées par l'ONU, ne seront pas mises en application par leurs principaux alliés et partenaires commerciaux (Chine, Inde, Russie, Turquie).

Ils savent aussi que le centre de gravité économique, et demain politique et militaire, du monde est en cours de bascule au profit d'une Eurasie qui ne leur est pas hostile.

Bref, ils savent qu'ils seront moins seuls, demain, qu'ils ne l'ont été hier, pour affronter les USA et leurs sanctions. C'est probablement la raison pour laquelle ils m'ont paru sereins et déterminés. ■

[1] *« Les propos tenus dans le magazine n'engagent pas la rédaction. Celle-ci s'engage à donner une totale liberté aux différents contributeurs ».*

PARIS TEHERAN

Le seul newsmagazine qui traite tous les trois mois de l'actualité franco-iranienne et euroméditerranéenne dans tous les domaines.

Bulletin d'abonnement

Nom _____

Prénom _____

Fonction _____

Société _____

Activité _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Tél. _____ Fax _____

Email _____ @ _____

Si adresse de facturation différente

Société _____

Activité _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Souscription

☐ Oui, je m'abonne pour un an à **PARISTEHERAN** au prix de 40 €, frais de port inclus.

☐ Oui, je m'abonne pour deux ans à **PARISTEHERAN** au prix de 75 €, frais de port inclus.

☐ Oui, je m'abonne pour un an à **PARISTEHERAN** au prix de 20€, exclusivement au format digital

ou

☐ Je souhaite recevoir uniquement le numéro _____ au prix de 9,90 € + 4 € de frais de port, soit 13,90 €.

Je joins mon règlement

☐ PAR CHÈQUE À L'ORDRE DE **ALL CONTENTS PRESSE**

☐ VIREMENT BANCAIRE SUR RÉCEPTION DE FACTURE

Coupon à **retourner par courrier,**
accompagné de votre règlement à :
ADRIEN MUZIO // **PARISTEHERAN**
All Contents Presse, 23 bis rue de Turin,
75008 Paris, France

Date _____ Signature

Prix valables en France métropolitaine. Benelux et DOM : 45 € ; autres pays européens et Suisse : 50 € ; TOM et autres pays du monde : 60 €. Facture transmise sur demande. Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès ainsi que d'un droit de rectification aux données vous concernant. Il vous suffit de nous écrire en nous indiquant vos coordonnées.

PARIS TEHERAN

LE MAGAZINE

AVIS AUX LECTEURS DE PARISTÉHÉRAN

Devenez nos yeux et nos oreilles

N'hésitez pas à nous signaler tout évènement qui participe à l'enrichissement des relations franco-iraniennes, quel que soit le domaine (culture, économie, coopération scientifique, monde associatif franco-iranien...).

Nous saurons le mettre en valeur !

Envoyez vos messages au contact suivant :

RÉDACTION DE PARISTÉHÉRAN
ALL CONTENTS PRESSE
23 bis rue de Turin, 75008 Paris

ou par e-mail à
adrien.muzio@allcontents.com

BANQUE DELUBAC & CIE

Fondée en 1924

Experts et Indépendants

- BANQUE DES ENTREPRISES
- BANQUE DE GESTION D'ÉPARGNE
- BANQUE D'AFFAIRES
- BANQUE DES ADMINISTRATEURS DE BIENS

LA BANQUE DELUBAC & CIE,

une banque indépendante, familiale et spécialisée au service des entreprises et des particuliers depuis près d'un siècle. Créée en 1924, la Banque Delubac & Cie n'a cessé depuis plus de 90 ans de se réinventer au service de ses clients et des besoins de l'économie. Société en commandite simple, ses associés gérants dirigeants sont responsables sur leurs biens personnels. C'est un gage de sécurité dans l'exercice d'un métier qui repose sur la confiance.

UNE ACTIVITÉ DIVERSIFIÉE

Depuis sa création, la Banque Delubac & Cie a opté pour la spécialisation au travers d'un développement sur des métiers bien identifiés et à forte valeur ajoutée, permettant de se différencier des établissements généralistes.

Cette logique conjugue l'excellence dans le conseil, la réactivité opérationnelle et la proximité. Elle permet d'offrir un service sur-mesure aux clients, professionnels ou particuliers.

Depuis 2015, la Banque Delubac & Cie ouvre des comptes bancaires à des entreprises françaises et européennes, de toutes tailles, exportant en Iran. L'objectif de cette offre originale, proposée seulement par deux acteurs bancaires français, consiste à permettre à ces entreprises de recevoir le paiement de leurs factures.

Réalisation www.point-exclamation.com / © Banque Delubac & Cie

BANQUE DELUBAC & CIE
Fondée en 1924
Experts et Indépendants

PARIS 10, rue Roquépine - 75008 Paris - 01 44 95 86 20
Siège Social 16, place Saléon Terras - 07160 Le Cheylard - 04 75 29 02 99
www.delubac.fr