

Alsace / Coopération avec la Chine

Le tram sur pneus de Lohr met la gomme à Tianjin

L'entreprise Lohr, de Hangenbieten, qui vend depuis treize ans des porte-voitures en Chine, cherche à s'imposer également sur le marché prometteur du tramway.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
EN CHINE

Entre Pékin, 17 millions d'habitants, et Tianjin, 9 millions, à 130 kilomètres au sud de la capitale, le premier train à grande vitesse chinois, de technologie Siemens, pousse des pointes à 338 km/h pour relier les deux villes en une demi-heure. Il fait chaud et humide, ce samedi matin, lorsque Léonard Specht, directeur des ressources humaines de Lohr, accompagné de François Loos, ancien ministre de l'Industrie, débarque sur le quai de l'immense gare, elle aussi flambant neuve, de Tianjin. Ils sont attendus par Xiong Dingguo, propriétaire d'une fonderie qui emploie 70 personnes, mais surtout manager général de Lohr depuis que l'entreprise de Hangenbieten a tenté l'aventure chinoise. Il est 5 h du matin en France; Robert Lohr a déjà appelé à deux reprises Léonard Specht sur son portable pour savoir si tout allait bien.

Un contrat à Shanghai
et des vues sur Canton

«Je travaille depuis 1994 avec M. Lohr. Un ami, rencontré en Afrique francophone où je représentais le ministère des communications et des chemins de fer chinois, m'a introduit auprès de l'entrepreneur alsacien», raconte Xiong. L'industrie automobile commençait à se développer en Chine. Lohr, leader mondial du porte-voitures, a exploité les besoins du marché en créant une remorque plus rustique et plus longue que celles qui circulent en Europe. En 1995, se monte la pre-



Xiong Dingguo (à gauche), Léonard Specht et François Loos devant une rame du tramway sur pneus Lohr, à Teda, la zone économique de Tianjin. (Photo DNA - Claude Keiflin)

mière usine: 11 000 m² de bâtiments et 2000 m² de bureaux sur 3 ha de terrain. En 2002, elle est remplacée par un complexe trois fois plus grand, dans la zone industrielle de Dongli.

Plus récemment, Lohr entreprend de développer le tram sur pneu guidé par un rail central unique. «Un jour, raconte Xiong, Robert Lohr m'appelle:

Que fais-tu Xiong?

Je viens voir un client pour le tramway, c'est presque vendu.

A quel prix?
C'est vous qui décidez!»

Le contrat est signé en décembre 2006, le tram mis en service en octobre 2007 à Teda, la zone de développement économique de Tianjin. Désert il y a vingt ans, Teda compte aujourd'hui 300 000 habitants, dont 30 000 étu-

dants. Les dix premiers kilomètres de la première ligne - 30 km au total - relient justement le campus universitaire à la gare, où les étudiants peuvent prendre le tram intercity qui les conduit au centre-ville de Tianjin. La suite de la ligne desservira les zones urbaines. La plate-forme est réalisée par une entreprise d'État partenaire, les huit rames ont été fabriquées à Hangenbieten et sont arrivées

en conteneurs. «Mais tôt ou tard, on fabriquera les voitures en Chine», dit Léonard Specht.

L'ancien footballeur professionnel, dont c'était le premier voyage en Chine, a été impressionné de découvrir le premier tram Lohr circulant dans un pays qui recèle, il en est convaincu, de «grandes potentialités» pour l'entreprise alsacienne. «La ligne expérimentale de Teda est une

réussite et une bonne vitrine pour Lohr. Le seul handicap est que les trams n'ont pas la priorité aux intersections». Un deuxième projet est en voie de réalisation à Shanghai, après deux ans de négociations. Les besoins, dans les différents districts de Shanghai, sont de 100 à 200 kilomètres de lignes de tram. Des contacts sont établis également avec Canton et une douzaine d'autres villes de Chine.

Les tensions, ce n'est pas bon pour les affaires

«Ce qui m'inquiète le plus, dit Xiong, ce sont les relations entre les deux pays. Ce n'est pas bon pour les affaires. Des amis me téléphonent pour me demander si je vends toujours des tramways français. Les manifestations en faveur du Tibet blessent le peuple chinois. Les Chinois critiquent beaucoup leur gouvernement et dénoncent la corruption, mais sur les JO et le Tibet, ils le soutiennent à fond». Les trois jeunes «expatriés» de Lohr, Vincent Bruneau l'ingénieur, Yannick Jost le mécanicien récemment marié à une Chinoise, et François Poirier l'électricien, ont également ressenti quelques manifestations d'hostilité. Ils ont réagi en se faisant passer pour des Suisses...

Les réactions épidermiques devraient cependant céder le pas devant le pragmatisme des Chinois: s'ils ont besoin de trams sur pneus, ils continueront à en acheter. A Nanjing, les trois hypermarchés Carrefour de la ville n'ont pas été concernés par la vague anti-française. Ils n'ont pratiquement que des produits chinois vendus par des Chinois.

Claude Keiflin