

CONFERENCE OLIVAIN DE BELGIQUE A.S.B.L.

# CONTACT

OLIVAIN GENOOTSCHAP VAN BELGIE V.Z.W.

N° / Nr 2  
62<sup>e</sup> année  
62<sup>ste</sup> jaargang  
2015-2016



## Edito

Beste lezer,

Welkom bij het Olivaint Genootschap!

In deze editie wordt duidelijk dat diversiteit en pluralisme nog steeds centraal staan bij deze studentenvereniging. De wereld wordt kleiner door een versoepelde mobiliteit en des te groter de aandacht voor vraagstukken over het Midden-Oosten en Azië. Laten we daarnaast ook oor hebben over tax shift en aandacht voor cultuur.

Veel leesplezier,

**Jacqueline Swaegers**

**Responsable Contact / Bureau 2015-2016**

## Sommaire / Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| Edito.....  | 1  |
| Tegen het dragen van een hoofddoek in het openbaar?.....                              | 2  |
| Voor het dragen van een hoofddoek in het openbaar? .....                              | 2  |
| Moet Europa de Syrische vluchtelingen verwelkomen? (tegen) .....                      | 3  |
| Moet Europa de Syrische vluchtelingen verwelkomen? (voor) .....                       | 4  |
| Le train comme vecteur de développement de la Chine.....                              | 5  |
| De kracht van cultuur.....  | 6  |
| "Tax shift, réforme progressiste ou poudre aux yeux" .....                            | 7  |
| Uber est-il la solution au problème de mobilité urbaine ?.....                        | 8  |
| Composition du bureau 2015-2016 / <i>Samenstelling van het bureau 2015-2016</i> ..... | 10 |
| Avertissement / <i>Waarschuwing</i> .....   | 10 |
| Mécénat & Sponsoring / <i>Mecenaat &amp; sponsoring</i> .....                         | 10 |

## Tegen het dragen van een hoofddoek in het openbaar?



**L**es femmes seront à l'égal des hommes quand elles sauront se promener obèse, le nombril à l'air et torse nu tout en se considérant comme belles et attirantes.

Opvallend in de geschiedenis van onze kledingvoorschriften is dat hoe meer monotheïsme aanwezig is in onze contreien, hoe meer men vrouwen bedekt. Toon je borsten niet; houd ze voor je man. Verstop je benen; je zou nog vulgair kunnen overkomen.

Kortom, er worden verboden vruchten gemaakt van alles wat al dan niet op die manier geseksualiseerd wordt. Een jongen die opgroeit met een zus aan wie gezegd werd haar borsten tonen seksueel provocerend is, zal ook elk blootgesteld paar borsten als een provocatie ervaren. Is dit de richting die we willen ingaan als maatschappij die naar eigen zeggen naar een gelijkheid tussen man en vrouw streeft?

Van jongs af aan krijgen meisjes te horen wat er wel en niet voor zou kunnen zorgen dat jongens hen lastigvallen. Daar zien we ook het direct gevolg van het seksualiseren van het vrouwelijk lichaam: als je toont, dan *vraag* je erom.

Laten we als tegenvoorbeeld naar onze noorderburen kijken in Finland. Daar is de Kerk haar werk begonnen, maar is ze nooit werkelijk tot haar zinnen gekomen. De saunacultuur heeft naaktheid gebanaliseerd en vrouwen lopen er in alle kledingslengtes rond zonder meer. Mannen zijn het gewend.

De sluier, oorspronkelijk doelend om het verschil tussen "respectabele" moslimvrouwen te tekenen en slavenvrouwen en prostituees, heeft om te beginnen zijn oorspronkelijke functie verloren. In theorie werd slavernij afgelast en prostituees mankeren al lang meer dan een hoofddeksel. Waar staat dat hoofddoek dan nog voor? Het zegt letterlijk, "deze vrouw moet je respecteren, ze verbergt haar lichaam, ze is geen sekswerker of niet-respectabele ongelovige". Dat duwt alvast niet-moslima's in een gezellig hokje.

Daarbij wordt tegenwoordig het hoofddoek gezien als een teken dat vrouwen zich gedragen volgens de Koran. Het staat op hen geschreven, ze gedragen zich volledig *halal*. De realiteit is echter verschillend. In moslimgemeenschappen wordt er vals gespeeld met dat teken van trots; uit protest dragen vrouwen die uit hun sociale woningen geraken, geen hoofddoek meer. Het is

geen teken meer van hun vrijheid van godsdienst maar dat van de sociale druk om er traditioneel uit te zien als een niet-seksobject. Wat is het gevolg hiervan?

Opnieuw, een gemeenschap waar mannen vrouwen zonder hoofddoek ervaren als gewillige sekspartners. Erger nog, waar vrouwen tonen dat ze erin toestemmen het symbool van dat idee te dragen. Door een hoofddoek te dragen, negeren moslima's de strijd die vrouwen in het Westen zijn aangegaan voor hun rechten. Ze brengen de tijd terug van hoepelrokken en korsetten, waar vrouwen openlijk gereduceerd worden tot seksobjecten.

Dit is niet waar we voor gevochten hebben. Tot honderd jaar geleden was een borst voedende vrouw een normaal tafereel tot in de Kerk. Vandaag schreien moslimkinderen het openbaar vervoer doof omdat de Koran voorschrijft dat hun moeders hun borsten moeten bedekken om met rust gelaten te worden. Onze notie van respect van de vrouw houdt respect voor het moederschap in, waar onze melkklieren initieel voor dienen. Laat ons moeders zijn. Laat ons vrouw zijn. Laten we ons niet schamen voor ons lichaam en de buitenwereld tonen dat de strijd voor gelijkheid begint met de acceptatie van onze anatomie.

### Gaël Lambert

*Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.*

## Voor het dragen van een hoofddoek in het openbaar?



**L**a liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres. C'est un principe auquel notre société occidentale attache beaucoup d'importance. Nous sommes libre de suivre nos passions, nos intérêts et oui, même nos religions du moment que cela n'empêche d'autres de faire ce qui leur plaît. "Nul ne doit être inquieté pour ses opinions, même religieuses, pourvu que leur manifestation ne trouble pas l'ordre public établi par la loi." Cet extrait de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1798 est d'autant plus présent dans une société où l'influx de grandes proportions de gens d'autres cultures est actuel et crée polémique. Le port du voile n'est pas une manifestation qui trouble cet ordre tant souhaité. En partant de ces principes et de l'idée "live and let live" il est alors possible de dire que la liberté d'expression comprend la liberté de porter un voile autant qu'il défend à chacun la possibilité de suivre ses passions, ses intérêts et sa religion.

La discussion à propos du port du voile par des femmes habitant dans un pays démocratique, libre, et qui leur garanti la liberté de religion est en aucun cas la même qui doit être menée au sujet de l'ordonnance dans des pays radicaux où cette marque extérieur de croyance n'est plus un choix, mais une condition de vivre. Il est vrai que le port du voile dans certains pays comme l'Arabie saoudite est non une expression du dévouement envers leur religion mais une obligation imposée par un gouvernement quasi-dictatorial. Par contre utiliser l'exemple de l'Arabie saoudite comme étant un état représentatif du reste du monde musulman est comme dire que la Westboro Baptist Church est le modèle de tout ce qu'est la Chrétienté.

De vrouwen die kiezen om een hoofddoek te dragen hoeven dus niet "gered" te worden van hun eigen beslissing. Deze vrouwen dan bekritisieren dat ze het gevecht, lijden, en XXX niet respecteren die de feministen in de voorbije 50 jaar verwezenlijkt hebben, is een fundamenteel foute interpretatie van de historische drijfveer achter de feministische beweging. De suffragettes en hun opvolgers vochten en vechten nog altijd voor "het recht van een vrouw om te kiezen". Dit betekent dan ook dat vrouwen het recht hebben om al dan niet een kledingstuk te dragen die een persoonlijke en religieuze betekenis kan hebben: zoals een hoofddoek. Het paternalistisch geroep om iemand een kledingstuk te verbieden is dan toch lichtjes hypocriet, zeker komende vanuit een beweging die de vrijheid van keuze verkondigt.

Een homogene en uniforme wereld, waar iedereen conform aan dictaten en binnen de maatschappelijk geaccepteerde lijntjes moet leven, is niet de vrije en moderne maatschappij waar wij ons in bevinden. Ja, de hoofddoek is in sommige landen verdrukkend en vrouw onvriendelijk. De situatie in die landen is en moet door de internationale gemeenschap zeker bekritiseerd worden. Maar, hier, in België-, in Europa, geldt en moet er blijven gelden dat ieder zijn eigen pad in het leven mag nemen, zijn eigen keuzes mag maken. Met, of zonder hoofddoek.

### Arthur Vryghem

*Membre de la Conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel*

## Moet Europa de Syrische vluchtelingen verwelkomen? (tegen)



**T**oen de Arabische lente Syrië op 15 maart 2011 in haar greep nam, verwachtte niemand dat de strijd voor de vrijheid zo bitter en bloedig zou verlopen.

Het is dan ook geen wonder, dat dit conflict voor miljoenen vluchtelingen heeft gezorgd. Vluchtelingen, die soms tot het uiterste gaan om zich te redden en zelfs een overtocht naar Europa wagen. Maar deze tocht gaat vaak gepaard met vele drama's. Zo zijn er in de laatste 2 jaren minstens 5847 vluchtelingen verdronken op de Middellandse zee. Dit aantal kan ons onmogelijk onaangeroerd laten, en het is daarom dat ik in dit korte essay het tegen intuïtieve standpunt zal verdedigen dat Europa deze vluchtelingen beter niet verwelkomt. Eerst zullen enkele argumenten bovengehaald worden die dit standpunt steunen om daarna over te gaan naar een mogelijke oplossing om deze vluchtelingen beter te helpen. Het is belangrijk dat de argumenten in het kader van de voorgestelde oplossing beken worden.

### de Argumenten

Ten eerste is de tocht naar Europa een levensgevaarlijke onderneming die een enorme fysieke inspanning vergt. Het is daarom ook geen wonder dat 2/3 van alle vluchtelingen jonge mannen zijn. Vrouwen, ouderen en kinderen blijven dus veelal achter in de gevaarlijke gebieden. Door vluchtelingen te weigeren zou Europa verhinderen dat mensen de gevaarlijke oversteek wagen en zou ze zich kunnen focussen op projecten die de gehele Syrische vluchtelingen, ook zij die zich nog in de gevaarlijke gebieden bevinden.

Een tweede argument is dat er een immens cultuurverschil tussen Europeanen en Syriërs ligt. Deze laatsten zijn namelijk zeer trots op hun religie en gewoontes en zijn geenszins van plan om deze te verbergen. Wij als Europeanen zijn al te vaak niet verdraagzaam genoeg, zoals de acties van "Pegida" getuigen. Dit zal op een bepaald moment ongetwijfeld leiden tot felle confrontaties. Daar heeft niemand baat bij, waardoor het dus wijzer kan zijn om de vluchtelingen buiten Europa te houden.

Ten derde kampt het westen nog steeds met een financiële crisis. In België bijvoorbeeld bedroeg de werkloosheid in 2013 8,8%. Het zou daarom weinig zin hebben om vluchtelingen te verwelkomen aangezien ze hier slechts weinig werkmogelijkheden voorgeschoteld zullen krijgen en dat er dus een grote kans bestaat dat deze vluchtelingen in armoede zullen moeten leven.

als laatste argument kan men zich de vraag stellen of deze vluchtelingen wel degelijk enkel en alleen op zoek zijn naar veiligheid. Turkije en Libanon, buurlanden van Syrië, zijn beide veilige landen waar vele vluchtelingen al reeds naar getrokken zijn. De gevaarlijk overtocht naar Europa zou dan onnodig zijn. Sommigen oordelen zelfs dat deze vluchtelingen eigenlijk economische migranten zijn, en dat Europa hun asielaanvragen daarom niet zou moeten behandelen.

### de oplossing

De bovenvermelde argumenten zouden meteen van de kaart geveegd worden indien een soortgelijk project opgesteld zou worden:

In eerste instantie zou men in samenwerking met Turkije en Libanon, de twee veilige buuren van Syrië, opvangcentra moeten voorzien die de meest dringende hulp kunnen bieden aan deze vluchtelingen: eten, drinken en onderdak. Op die manier hoeven de vluchtelingen niet maanden onderweg te zijn op een gevaarlijke tocht naar Europa, waar ze nog eens weken zullen moeten wachten vooraleer hun asielaanvraag al dan niet bevestigd wordt. In tweede instantie zou men projecten moeten opzetten om huizen te bouwen in nederzettingen nabij bestaande steden en dorpen in deze twee landen bouwen. De vluchtelingen zouden zelfs mee kunnen werken aan deze projecten. Op die manier zouden ze dicht bij hun cultuur en levensstijl zijn en zouden er veel minder taalproblemen optreden. Eens de oorlog voorbij zullen ze opnieuw naar hun oorspronkelijke thuisstad kunnen migreren. Het budget die de Europese Unie nu besteedt aan reddingsoperaties op de Middellandse zee en de vluchtelingencrisis binnen Europa zou op deze manier veel beter besteed worden.

### Brieuc Viérin

*Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.*

Bronnen:

[https://en.wikipedia.org/wiki/European\\_migrant\\_crisis](https://en.wikipedia.org/wiki/European_migrant_crisis)  
<http://www.demorgen.be/buitenland/libanon-heeft-een-vluchtelingencrisis-europa-niet-deze-cijfers-plaatsen-alles-in-context-a2439095/>  
<http://www.minderhedenforum.be/actua/detail/column-analfabete-migranten-iedere-toegang-onderwijs-ontzeggen>  
<http://www.indexmundi.com/nl/belgie/werkloosheidspercentage.html>

## Moet Europa de Syrische vluchtelingen verwelkomen? (voor)



Zoveel gezichten het kwade kent, zoveel redenen zijn er om in een ander land meer welzijn op te zoeken. Het onafgebroken conflict in het verre Midden-Oosten zoals voornamelijk in Syrië, Afghanistan, Irak en Pakistan en verder het misbruik in het Afrikaanse Eritrea, zijn de voornaamste drijfveren van verhuizing globaal gezien. Vergeet echter niet dat ook dichterbij de problematiek speelt. Neem nu Kosovo, dat op de derde plaats staat in de top 10 van asielaanvragen in Europa. Verder is het belangrijk te weten dat er in de nabije toekomst nog migratiestromingen volgen. De Verenigde Naties wijst bijvoorbeeld op de onleefbare situatie in de

Gazastrook die zich zou voltooien in 2020. Het is duidelijk dat de zoektocht naar een beter leven diepgeworteld zit in elke mens qua geografie en geschiedenis.

De universele verklaring van de mensenrechten verdedigt dit met krachtige stem in bepaalde omstandigheden: "Everyone has the right to seek and to enjoy in other countries asylum from persecution." (Universal Declaration of Human Rights, Article 14(1)) Het erkennen, beschermen en de hiermee gepaard gaande financiering, moeten beantwoorden aan nauwgezette richtlijnen. Bijgevolg impliceert dit ook dat deze plicht moet vervuld worden.

De buurlanden van Syrië vangen Syrische vluchtelingen op, variërend tussen ongeveer een half miljoen vluchtelingen, piekend tot meer dan 2 miljoen in Turkije. In Europa daarentegen gaat het duidelijk om minder grote getallen met Duitsland die het hoogste aantal asielaanvragen krijgt, namelijk meer dan 200 000.

Zonder twijfel heeft migratie ook een economische impact. Ten eerste kunnen zij fungeren als extra werkkrachten. In de afgelopen 10 jaar maakten zij maar liefst 47% uit van de gestegen werkpopulatie in de Verenigde Staten en in Europa respectievelijk 70%. Zij zijn zelfs noodzakelijk voor het opvangen van gaten in de markt zowel in bloeiende als verzwakkende sectoren. Kortweg, ze spelen een cruciale rol in flexibiliteit. Concreet gezien kan de relatief hoge opleidingsgraad en/of de leeftijd van Syrische vluchtelingen een boost teweeg brengen wat menselijk kapitaal betreft. Nochtans waarschuwt "Human Rights Watch" voor de sterke bedreiging van dit potentieel aangezien het gebrek aan educatie tijdens het migratieproces. Vermoedelijk heeft dit zijn weerslag op een hele generatie.

Het spreekt voor zich dat de integratie van verschillende culturen tot één harmonie allerminst een evidentie is. Zo zal de Hatay provincie in Turkije, die kort voor het begin van de Tweede Wereldoorlog Syrisch gebied was, over meer sociaal kapitaal en verbondenheid beschikken dan eender andere Europese bestemming. Toch vergeet men dat het actief werken aan integratie in de maatschappij in elk land nodig is. Des te meer wordt dit duidelijk wanneer je weet dat er terug sektarische spanningen zijn losgewerkt, terwijl Antalya, een stad in deze Turkse provincie, ooit het "Standbeeld van Tolerantie" ten toon stelde. Verder zijn kampen allerminst een oplossing. Deze vorm van isolatie staat haaks op ontplooiing en waardigheid van de mens.

Bovendien kunnen op het eerste zicht kleine verschillen wat gewoontes en tradities betreft, een grote impact hebben. De bruidsschat is hier een illustratie van. Er groeit een zekere ergernis tussen de Jordaanse en Syrische vrouwen dat mannen vrouwen verkiezen die genoeg nemen met een kleinere bruidsschat. Mogelijks wordt er gevreesd dat er verliezers van deze concurrentie aan Jordaanse zijde zullen vallen. Er zijn nog tal van andere voorbeelden zoals het dagelijks omgaan met water dat in Jordanië zeer schaars is en klederdracht.



Hoewel er zeer verschillende integratieformules aangeboden worden per land, toch is de keuze tweeledig: ofwel kies je voor multiculturalisme ofwel assimilatie. De Verenigde Staten van Amerika zijn het voorbeeld bij uitstek van "inclusionary multiculturalism," waarbij de culturele identiteit behouden wordt en ze tegelijkertijd volwaardige burgers van de maatschappij worden. Anderzijds is assimilatie voor ons een zeer vertrouwde methode, waarbij de nadruk wordt gelegd op de taal en integratiecursussen van het bestemmingsland.

Per slot van rekening is weinig zeker over hoe deze overvloedige migrantenstroom tegemoet gekomen zal worden en wat de outcome zal worden. Onze plicht ten opzichte van deze vluchtelingen integendeel, staat consciëntieus in de wetten geschreven, net zoals universele waarden van solidariteit in de levenswijze van gewetensvolle mensen.

### Jacqueline Swaegers

*Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.*

## Le train comme vecteur de développement de la Chine



L'expansion chinoise vers le reste du monde est une tendance majeure de ces dernières années. Il y a dans cette expansion, à la fois propre et au figuré, le besoin d'infrastructures permettant de traverser les frontières. Vous pouvez expédier à travers les routes, les bateaux, les trains ou les avions. Aujourd'hui, la façon la plus commune est par la mer, néanmoins, il faut du temps et comme dit le proverbe "Le Temps c'est de l'Argent". Et si un cargo est trop lent, vous pouvez soit utiliser un train ou un avion. Comme le dit le président Frank Underwood dans "House of Cards": "Si vous ne n'aimez pas comment la table est positionnée, tournez sur la table". Voilà exactement ce que fait la Chine avec la Nouvelle Route de la Soie. Ils construisent leurs propres infrastructures. Leurs propres règles du jeu, en étant le concepteur, le financier et le constructeur.

Les connections entre l'Europe et l'Asie ne datent pas d'hier. Au XIXème siècle, la Russie a construit le transsibérien de la mer baltique au pacifique mais à l'époque, les retombées économiques n'étaient pas au rendez-vous. Il faut revenir à 1990 pour retrouver les premiers plans évoquant les trains à grande vitesse en Chine. Finalement, la ligne Pékin- Shanghai a été incluse

dans le neuvième plan quinquennal (1996-2000) mais la construction n'a démarré qu'au XXIème siècle.

Il a fallu attendre avril 1997 et la campagne d'accélération de la vitesse ferroviaire chinoise pour améliorer le réseau et les premiers rails permettant une vitesse de 160 km/h. La suite du développement est passée par l'achat et le transfert de technologies étrangères. Les principaux constructeurs locaux ont développé des joints ventures avec les leaders mondiaux : Kawasaki, Bombardier, Alstom et Siemens. L'idée était de quadriller le pays, avec huit lignes, quatre horizontales et quatre verticales, comme si l'on avait assemblé quatre dièses. Les trains servent alors à améliorer le déplacement entre deux villes mais surtout au fret. Le développement du train chinois est un outil pour propager la puissance industrielle chinoise, permettant d'ouvrir des usines dans des provinces reculées, et ainsi améliorer l'emprise de Pékin sur ces zones éloignées.

Toutes les occasions sont bonnes pour rapprocher deux villes. Les Jeux Olympiques de 2008 à Pékin, ont été une excuse pour construire une ligne de 120 km entre Pékin et Tianjin. La nouvelle ligne a été ouverte juste une semaine avec le début de l'événement international. L'idée étant d'accélérer l'intégration des économies régionales des économies régionales des deux grandes villes du nord de la Chine.

Cependant, la multiplication des accidents de train entre 2008 et 2011, avec un tragique point d'orgue en 2011 et la collision de Whenzhou entraînant le décès de 40 personnes et 191 accidentés a soulevé un certain nombre de questions. Serait-on allés trop loin, trop vite ? De 2004 à 2012, la Chine a construit 9800 km de rails à grande vitesse, plus que le reste du monde combiné. Après l'accident de Whenzhou, une enquête diligentée par le ministère du train a montré que 106 sur 168 des défauts identifiés des trains à grande vitesse ont été causés par la conception et la qualité de fabrication. Peu de temps avant, en février 2011, le ministre Liu Zhijun avait été démis de ses fonctions, accusé de corruption. Le nouveau ministre, Sheng Grangzu a reconnu en avril de la même année que la corruption avait peut-être mis en danger la sécurité des usagers. La vitesse a alors été réduite pour l'ensemble des trains à un maximum de 300 km/h.

2014 a sonné comme le réveil du train à grande vitesse chinois avec une augmentation de près de neuf pourcents du nombre de ligne à grande vitesse, soit l'ouverture de sept nouvelles lignes. Après avoir atteint un savoir-faire et une taille critique, il était temps pour l'administration chinoise d'aller chercher une expansion internationale. La "China South Locomotive & Rolling Stock Corporation" a absorbé sur décision gouvernementale la "CNR" pour un montant de 21,4 milliards d'euros. Les deux sociétés de construction ferroviaire, séparées du même wagon gouvernemental en 2000. La fusion est effective depuis l'été 2015. Cette nouvelle société doit permettre à la Chine de simplifier son offre à l'export, éviter une concurrence entre les deux fabricants et également atteindre une taille critique pour être en concurrence directe avec les Alstom, Bombardier, Siemens, ses anciens partenaires.

Depuis 2011, le port d'Anvers est relié à la ville chinoise de Chongqing. Alors qu'auparavant, il fallait sortir les produits, essentiellement électroniques, de la ville de Chine centrale, pour les apporter sur la côte et ensuite envoyer la cargaison en Europe sur de gros portes conteneurs, il suffit maintenant d'utiliser le fret. La destination n'a pas changé, il n'y a pas de risques de piraterie, le trajet est plus rapide et comme le dit l'adage "le temps c'est de l'argent". La boucle est bouclée. Les universités des deux villes en ont profité pour signer des accords de coopération et la création d'un centre de recherche lié aux transports et à la logistique. La multiplication des projets en Europe s'explique en partie par le besoin d'améliorer les infrastructures alors que les budgets sont sans cesse revus à la baisse. Ainsi, les nouvelles normes SEC 2010 –Système européen des comptes- est censé mieux refléter les réalités économiques. Les partenariats Public-Privé utilisés pour éviter d'alourdir la dette publique sont imputés par ce changement de réglementation. Alors que le SEC 2010 crée des contraintes supplémentaires d'endettement, le financement chinois offre alors une opportunité inespérée.

On retrouve de nombreux autres projets ferroviaires pour constituer cette nouvelle route de la soie. Ainsi, le projet de train à grande vitesse entre Belgrade (Serbie) et Budapest (Hongrie), d'un montant de 2 milliards d'euros est financé directement par Pékin, avec un prêt de sa banque dédiée à l'export : EXIM. La partie serbo-hongroise est un développement important dans la stratégie chinoise pour établir une nouvelle route de la Soie permettant de remonter les Balkans afin d'acheminer en Europe du Centre et de l'Ouest des produits arrivés par cargo dans le port du Pirée nouvellement privatisé à la faveur de l'entreprise chinoise COSCO. D'autres constructions sont prévues comme entre Ankara et Istanbul (Turquie), entre Urganj (Kazakhstan) et Gargar (Iran). L'Asie n'est pas en reste avec le projet entre Singapour (Singapour) et Chiang Khong (Thaïlande). On retrouve également de nombreux projets en Afrique, dont la liaison est, ouest entre Lobito (Angola) et Dar Es Salam (Ethiopie). Enfin, l'Amérique n'est pas en reste du projet d'expansion, comme le souligne le contrat signé en octobre 2014 avec la ville de Boston pour fournir des rames de métro ou avec les 250 milliards de dollars d'investissements promis par le président Xi Jinping pour relier Arequipa (Pérou) à Rio de Janeiro (Brésil), les deux villes étant séparées de 5300 kilomètres. Tout est fait pour soutenir l'expansion économique de la Chine, favoriser l'envoi de marchandise. Le fret est le motif numéro 1 de cette nouvelle route de la soie et tant mieux si on y trouve une application pour le transport de personnes.

Pour financer cette expansion, la Chine compte beaucoup sur la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures, créée sous son impulsion et immédiatement rejointe par 56 autres états. L'objection est de faire concurrence à la Banque Mondiale et de répondre au besoin croissant d'infrastructures en Asie du Sud-Est et en Asie centrale.

Sachez que si l'envie vous prend, le trajet fret le plus long du monde est entre Yiwu et Madrid. Il faut près de trois semaines pour parcourir les 13000 kilomètres séparant les

deux villes contre six en bateau. L'autre avantage du train est la beauté ainsi que la diversité des paysages.

### Jérôme Fagelson

*Membre de la Conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel*

## De kracht van cultuur



Een caleidoscoop aan emoties, een platform voor empathie, een hulde aan wat ons troost en verbindt: cultuur. Er is geen sterkere uitvalsbasis die het individu en zijn gesloten gevoelswereld zo weet te beroeren en te raken als de subtiele vingers van cultuur. Zachtjes tikt zij ons een voor een aan. Smijt zij een kleine steen in onze diepste bron, hetzij bewust of onbewust, verborgen voor de loerende ogen van de buitenwereld. Kleine rimpels aan het wateroppervlak, voor ieder een ander patroon: voor de een ware golf, voor de ander slechts een flikkering in de duisternis. Het maakt niet uit hoe en wanneer, waarom en met wie. Cultuur verbindt ons. Het raakt ons. Wat maakt van ons Belg en wat maakt ons als Belg trots? Wat bindt Europa, hoe we het ook draaien of keren, naast zwaargewichten als economie en politiek, aan elkaar? Het culturele DNA zit hoe dan ook onlosmakelijk in de aders van ons continent geworteld. Het overspoelt ons met trots en patriottische gevoelens onder het mom van tradities. Die zaken of gedachtegangen die door vorige generaties aan ons zijn nagelaten en vandaag de dag nog steeds een grote waarde vormen voor onze gemeenschap. Subliem speelt ze haar rol als underdog tussen de maatschappelijke bouwstenen van een natie. Op kousenvoetjes helpt ze bij het scheppen van nationale identiteit en daaruit volgend nationale eenheid. Een wonderbaar lijmmiddel.

Zo laat het cultureel erfgoed ons zien waar we vandaan komen en tekent het onbeschroomd een vluchtige schets van de toekomst in het ijle. Het laat sprekende beelden van historische continuïteit na. Het toont de eeuwige vicieuze cirkel van het leven en het verleden. Niets nieuws onder de zon. De problemen van morgen waren de problemen van gisteren. Waar stevenen wij als maatschappij op af? Hoe zullen wij gezien worden door onze nakomelingen? Wat laten wij hen achter? Welke tradities geven wij hen mee? Cultuur ontsluit dus frappante hedendaagse bijzonderheden en hun eeuwig repetitieve patronen. Ze wil ons veelal uit onze comfortzone trekken en ons wakker schudden voor meer.

Bovendien is cultuur een verweven patroon tussen de menselijke activiteit en zijn symbolische structuren. Het



poogt veelal om onze handelingen een zekere betekenis te geven, als ware het een reflectie op de mens zelf en de maatschappij. Ergens biedt het een houvast voor velen. Een prachtig, tijdloos mozaïek, uitdeinend naar niet gemarkeerde grenzen. Voor anderen daarentegen is het veeleer een onverschillige vanzelfsprekendheid, net als stromend water uit de kraan. Maar hoe het ook zij, de kracht zit hem in de diversiteit ervan. Voor elk wat wils. Gaande van popcultuur en een breed spectrum aan subculturen tot iets minder toegankelijke beestjes als opera en avant-gardistische kunst. Allemaal op zoek naar de horizon, daar waar de hemel de aarde kruist.

De mens is continu op zoek naar identiteit. We willen ons identificeren, een gewenst zelfbeeld creëren en ons aan een kleine sprong naar onsterfelijkheid wagen. Cultuur springt daar handig op in. De ene tak maakt plaats voor de verering van de mens als zijnde uniek, bijzonder, speciaal. Een andere tak effent het pad voor een enorm relativiseringsvermogen en zet met de ironische, wrange noten van de zelfspot de vergankelijkheid van de mens en onze beschaving in de schijnwerpers. We worden met contradicties om de oren geslagen. Niets staat vast en niets is zeker. Cultuur, dat wat door de mens verworven is, stelt zich op tegenover de natuur, aangeboren en immer aanwezig. Het brengt de innerlijke strijd tussen aangeleerde en aangeboren instincten in kaart en belicht daarmee een markante collectiviteit in onze ideeën die oorspronkelijk ontspruiten uit een individualistische invalshoek. Ieder mens worstelt dus op zijn manier met persoonlijke tragedies, maar via cultuur kunnen we het feit dat we allemaal worstelen collectief geëerd worden en verwerken. Mensen onthouden verhalen. Mensen worden geraakt door mensen. Het schept genoeg en geest van verbondenheid om zichzelf te herkennen in bepaalde melodieën en composities. Beelden plakken op het netvlies en geuren brengen gevoelens van nostalgie mee. De mens als rationeel wezen zal zichzelf nooit volledig in de hand hebben. Onze gevoelens zijn daarvoor te wispelturig, te complex. We kunnen het niet vatten met onze geest: waarom reageren we zus en zo op een welbepaalde situatie. Ook al kennen we misschien de verklarende chemische processen die onze gevoelens en lichamelijke impulsen sturen, toch kunnen we ons gedrag nog steeds niet volledig controleren. Dit is beangstigend voor velen. De controle over het zelf verliezen. Cultuur helpt ons daarbij. Het is een uitlaatklep, een spreekbuis voor onze gevoelens. We zoeken als sociaal dier samen naar verschillende verklaringen en theorieën, happend naar beschrijvingen van het transcendente. Nog nooit eerder hebben we geleefd in een maatschappij waar lichaam en geest zo gescheiden zijn van elkaar. We leven volgens het tikken van de klok en pushen ons systeem steeds verder en verder. Meer dan ooit kan cultuur een mogelijk tegengewicht vormen in de schaal om onze accelererende ontwikkeling te kunnen bijbenen. Het vormt een uitlaatklep voor die kant die onze rationaliteit soms in totale wanhoop door de knieën doet zakken in het heet van de strijd met als oogmerk succes en vooruitgang. Innovatie ligt vaak verborgen in de hoeken van een creatieve geest. Creatieve geesten hebben speelruimte nodig om te kunnen dansen. Cultuur is een ontmoetingsplaats voor dansers. Dans.

Louise Vanden Bussche

*Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.*

## "Tax shift, réforme progressiste ou poudre aux yeux"



Réformette pour certains tel que Thierry Afschrift, mesure encourageante pour d'autres. On ne sait plus que penser de la réforme fiscale négociée par notre cher gouvernement qui touche tout un chacun. En effet si la société entrepreneuriale reste divisée à son sujet, il sera question d'abattement des charges sociales patronales et salariales en concomitance avec l'augmentation des taxes indirectes à savoir la TVA. Au premier emploi, les charges sociales patronales seront supprimées et réduites jusqu'à la 5ème voire 6ème embauche. A priori, ces "cadeaux" fiscaux visent à stimuler l'emploi mais l'on peut légitimement s'interroger sur leur efficacité dans un contexte de déflation et de croissance timorée. Nul besoin d'avoir lu la "Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie" de J.M Keynes pour comprendre que la consommation est intimement liée au chiffre d'affaires des bienfaitantes entreprises. Or, si l'on rend celle-ci (la consommation) plus chère, c'est le consommateur final qui supportera la charge économique de l'impôt (cette dernière étant toujours supportée par le côté le plus inélastique entre l'offre et la demande). Or dans le cas de notre très controversé Tax Shift, dont l'anglicisme laisse transparaître une belgicité péremptoire, les taxes indirectes affèrent aux biens et services suivants : électricité, traitements médicaux, alcools, tabac, sodas et carburant<sup>1</sup>.

Alors ne noircissons pas le tableau, une partie des augmentations d'impositions indirectes servent bien évidemment à financer une série de mesures "sociales". Car on ne pourra reprocher à notre suédoise de n'avoir pas incorporé les préceptes du socialisme : suppression de la tranche de taxation des revenus du travail à 30% dans l'optique d'accroître le pouvoir d'achat des travailleurs belges appartenant aux tranches de revenus inférieures. On pourrait s'y méprendre à première vue compte tenu des couleurs politiques de notre exécutif. Cependant, la question des inégalités économiques et sociales n'a pas été éludée.

<sup>1</sup> Biens inélastiques : biens dont l'augmentation du prix ne diminue que très peu voire pas du tout la demande.

Seulement, l'ennui réside dans le fait que le pouvoir d'achat mesure la capacité à consommer grâce à son revenu disponible. Si le revenu disponible est majoré, celui-ci augmente à condition que le niveau des prix soit maintenu constant. Cependant suite à l'augmentation de la TVA, nos entreprises affligées se verront contraintes de gonfler leurs tarifs sous peine de voir leurs modestes marges édulcorées. A la façon de vases communicants, notre gouvernement siphonne d'un côté afin de contrebalancer de l'autre. Ensuite comme susmentionné, la conjoncture économique est proie à une déflation. Selon l'avis partagé des économistes, une augmentation générale des prix des biens et service à travers la TVA pourra être absorbée par la déflation et donc, être compensée. Toutefois, si le but avait été de réellement améliorer le pouvoir d'achat des ménages, et en particulier celui des plus indigents, n'aurait-il pas été plus simple de diminuer les taxes indirectes sur les biens de première nécessité et d'augmenter celles sur les biens de luxe ?

Outre les automobilistes (augmentation des accises sur le diesel), PME et travailleurs appartenant aux déciles inférieurs dans l'échelle des revenus, la classe moyenne et le petit épargnant seront aussi concernés. En plus de l'aspect relatif à la consommation, une augmentation du précompte mobilier sera de vigueur pour les boursicoteurs individuels qui décideraient de ne pas passer par des SICAV. Pour les autres, aucune disposition ne prévoit de relever le niveau d'imposition aussi longtemps que votre banque vous assistera dans vos choix d'investissement. Alors les mauvaises langues pourraient lancer diatribes et imprécations car les SICAV<sup>2</sup> ont trait majoritairement à des sociétés non belges. Toujours est-il que les créateurs du Tax Shift ont pensé à tout : augmenter la déductibilité des investissements financée paradoxalement par la taxe sur les précomptes mobiliers. Rendant par là même plus coûteuse l'acquisition d'actions et donc l'apport en capital aux entreprises et par conséquent le financement des investissements et le reversement de dividendes aux sociétés autochtones. Les électeurs-investisseurs de la NVA ont beau être nationalistes et aimer la Flandre, comme la plupart des Belges, on a du mal à imaginer que leurs portefeuilles de titres se constitueront loyalement d'actions belges délaissant ainsi de langoureux retours sur investissement provenant de sociétés étrangères. Certains y verraient un complot du MR/Open VLD visant à altérer et efféminer la résilience nationaliste dans le but de percoler insidieusement une idéologie libérale.

Pénaliser les spéculations et faire payer le grand méchant capital.

Là encore, il est impératif de ne pas s'y mêler les pinceaux. Une taxe a été imaginée dans l'intention de sévir contre la spéculation. Néanmoins, la temporalité de cette disposition suggère quelque chose de tout à fait différent. Endéans le despotique et arbitraire délai de six mois, toute revente de titres entraînant une plus-value sera soumise à l'impôt, laissant sous-entendre qu'une détention de titres durant moins d'une demi-année est nécessairement à vocation spéculative. Inutile de préciser que cette justification discrétionnaire n'a de raison

d'exister que par sa finalité : engranger des recettes et restreindre la liberté d'allocation du capital. Ensuite, les plus-values excédant une valeur de 10 millions d'euros seront-elles aussi assujetties à l'impôt. Cette disposition démagogique, à la façon d'un ISF français, ne générera, contrairement à la précédente, quasiment pas de revenus significatifs puisque de telles transactions sont généralement pilotées à partir de sociétés holdings provenant de l'étranger.

### Merzouk Marino San Lorenzo

*Membre de la Conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel*

## Uber est-il la solution au problème de mobilité urbaine ?



Avant d'entamer la discussion, essayons de bien comprendre en quoi consiste cette application mobile "Uber" qui crée tant de polémique. Elle a été conçue en 2009 par MM. Travis Kalanick et Garrett Camp, co-fondateurs de la société Uber Technologies Inc. Le but de l'application est de mettre en réseau d'une part des conducteurs de voiture et d'autre part des usagers qui désirent utiliser les services des premiers. L'inscription en tant qu'utilisateur est très simple, à condition de disposer d'un moyen de paiement adapté c'est-à-dire une carte de crédit. Ensuite, il suffit d'indiquer sa position et sa destination et attendre quelques minutes qu'un chauffeur Uber vienne vous chercher pour vous amener à destination. Simple comme bonjour.

Entre 2009 et 2012, ce service était seulement disponible aux Etats Unis, avant qu'Uber ne décide de s'attaquer à d'autres villes internationales. Aujourd'hui l'application est disponible dans 58 pays et plus de 300 villes. En Belgique par exemple, Uber n'est présent qu'à Bruxelles. En fonction de la ville, de sa démographie et de la juridiction en place, Uber propose différentes formules (UberX, UberXL, UberPool, UberPop, UberBlack, UberVan, etc.) qui représentent chacune des options ou tarifs de paiement spécifiques.

La grande particularité d'Uber, qui contribue tant à la polémique actuelle, est qu'à peu près tout le monde peut devenir conducteur, pour autant que l'on dispose d'un véhicule et d'un smartphone. Le grand avantage pour les utilisateurs en est le prix imbattable. En effet le réseau Uber ne paie pas les assurances et taxes auxquelles sont soumis les taxis, car il s'agit d'un service public qui se contente de mettre en réseau des citoyens pour organiser une sorte de Car pool". La différence de prix entre un trajet

<sup>2</sup> Sociétés d'investissement à capital variable.

Uber et un trajet en taxi peut ainsi aller du simple au double !

Bien entendu, les taxis y voient une concurrence déloyale, qui représente aussi un sérieux manque à gagner pour eux en termes de clients perdus.

Les gouvernements ne sont généralement pas plus fans de ce genre d'initiatives, puisque les "Ubers" ne paient pas de taxes ou d'impôts sur les revenus.

Cette question a été beaucoup débattue au cours des derniers mois et elle a abouti tout récemment à la mise hors-la-loi de l'application UberPop en Belgique.

Notons que l'entreprise Uber se distancie des taxis par l'objectif de son application. Il s'agit d'une plate-forme technologique de demande instantanée de services via un smartphone. Une telle application peut être utilisée par des chauffeurs de taxi, des chauffeurs privés, des restaurants, etc.

Une entreprise de taxi, par contre, est une société de services avec des chauffeurs sous contrats, des véhicules propres, des réservations de trajets, etc.

L'activité première d'Uber est de construire des centres de données, faire fonctionner les services de software instantanés, faciliter les paiements et faire de la recherche sur l'économie du transport automatisé instantané. Autant de choses qu'une entreprise de taxi ne fait pas.

Uber n'est donc pas une entreprise de taxi, mais une entreprise technologique qui fournit des solutions aux besoins de transport des personnes. Tout comme eBay n'est pas un centre commercial mais une plateforme technologique qui permet à des particuliers de trouver des acheteurs pour ce qu'ils offrent. On peut aussi les comparer à Airbnb, qui n'est pas une chaîne d'hôtels mais une plateforme qui permet à des gens de louer une partie de leur propriété à court terme. Tous ces exemples illustrent un nouveau "business model" qui est décrit comme "the economy of the future" chez Uber.

Un autre argument de poids en faveur du modèle Uber, c'est le lobby des taxis et le monopole dont ils bénéficient, qui résulte en des tarifs impayables pour le commun des mortels. Un étudiant ou un jeune travailleur est dans la majorité des cas dans l'incapacité de s'offrir les services d'un taxi. De plus, le statut protégé des taxis officiels a

entraîné également une évolution négative de la qualité de leur service. Ceci est bien sûr un argument subjectif, mais je crois qu'il n'est pas négligeable.

Combien de fois un chauffeur de taxi n'essaie-t-il pas d'arnaquer son client en prenant la route la plus longue, ou encore déclare-t-il ne pas avoir de monnaie pour forcer le client à lui laisser un pourboire... ?

Ceci nous amène à un point relativement crucial dans cette argumentation. Il est indéniable que la disponibilité d'une offre de moyens de transport à coût abordable, surtout la nuit, a un effet dissuasif sur les jeunes qui voudraient prendre le volant après avoir bu. Elle permet également de réduire la densité des voitures sur nos routes, ce qui aura des effets positifs et immédiats sur l'économie, l'écologie et notre communauté.

Que pouvons-nous conclure, face à ces divers arguments en faveur de l'un ou de l'autre dans ce débat ? Il m'apparaît qu'une solution assez simple est accessible. Nous vivons dans un monde interactif qui est en réseau 24h/24. Certes dans le contexte actuel Uber forme une menace imminente pour le métier de chauffeur de taxi. Cependant ceci ne peut pas compenser les avantages d'Uber qui se mesure dans une meilleure qualité de vie pour des milliers de personnes. Il serait dès lors dommage de condamner ce genre d'initiative et de soutenir un modèle complètement dépassé. Pourquoi ne pas adapter les lois actuelles pour le bien de la société et intégrer les taxis dans un système comme Uber? Cela créera des emplois, nos routes seront plus sûres, notre économie sera boostée, et en plus, nous perdrons moins de temps dans les embouteillages !

Je crois, je suis même convaincu que des initiatives comme Uber peuvent changer le monde pour le meilleur. Avec un peu de courage politique nous pourrions même être à l'avant-garde dans ce monde qui change. Au lieu de crier au loup en interdisant la nouveauté, pourquoi ne pas en tirer parti pour créer un nouveau modèle ? Ne tuons pas Uber ! Légalisons Uber !

**Thomas Deckers**

*Membre de la Conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel*

---

## Composition du bureau 2015-2016 / Samenstelling van het bureau 2015-2016

Présidente / Voorzitster

Enovic Lecocq

Vice-Présidente / Vice-Voorzitster

Brice Van den Meerssche

Trésorier / Schatbewaarder

Charlotte Durieux

Responsable Contact / Verantwoordelijk Contact

Jacqueline Swaegers

Relations internes et session d'étude / Interne betrekkingen en studiesessie

Lahoucine Goubella

Relations externes et sponsoring / Externe betrekkingen en sponsoring

### Avertissement / Waarschuwing

Les articles publiés dans ce Contact ont été rédigés dans le cadre d'exercices de journalisme. Les articles n'engagent que leurs auteurs. En aucun cas la responsabilité de la Conférence Olivaint de Belgique a.s.b.l. ne pourra être invoquée.

*De artikels die in deze Contact zijn gepubliceerd werden geschreven in het kader van oefeningen in de journalistiek. De auteurs dragen de verantwoordelijkheid van hun artikels. In geen geval kan de verantwoordelijkheid van het Olivaint Genootschap van België v.z.w. ingeroepen worden*

### Mécénat & Sponsoring / Mecenaat & sponsoring

En tant que centre interuniversitaire pour l'éducation politique des étudiants, y compris le sens civique et le service à la communauté, la COB bénéficie du soutien de:

*Als interuniversitair centrum voor politieke vorming van studenten, in o.a. burgerzin en dienst aan de gemeenschap, wordt het OGB gesteund door:*



Avec le soutien de la  
Communauté française



Rotary Bruxelles Sud



Welkom  
in de  
buurt.







Editeur responsable / Verantwoordelijke uitgever  
Jean Marsia, rue d'Egmontstraat, 11 1000 Brussel- Bruxelles  
Tel/tél: +32 (0)476.49.04.96  
Compte bancaire / Bankrekening: 310-1660808-60

