



HAL
open science

Transport

Nadine Cattan

► **To cite this version:**

Nadine Cattan. Transport. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin, pp.380-385, 2006. halshs-00162577

HAL Id: halshs-00162577

<https://shs.hal.science/halshs-00162577v1>

Submitted on 13 Jul 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

***La version finale de ce texte est publiée dans le dictionnaire
« Les Mondialisations », Ghorra-Gobin C. (ed.), Armand Colin, 2006***

TRANSPORT

Nadine Cattan

CNRS – UMR Géographie-cités

Le transport, facteur premier de la mondialisation

Déplacement d'une personne ou d'un objet d'un endroit à un autre, le transport répond à un besoin d'échanges. Il est une composante essentielle de l'organisation des espaces par les sociétés. En permettant aux populations de s'affranchir de la distance, les réseaux de transports rapprochent les lieux et perturbent les principes de la continuité territoriale. Ils modifient la perception que se font les individus du proche et du lointain. La mondialisation est avant tout une question de transport. Selon les estimations de l'OMC, le volume des échanges internationaux aurait, durant la dernière décennie, progressé annuellement plus de deux fois plus vite que la production mondiale. Toutefois, il est difficile de vouloir trouver un ordre dans l'enchaînement des causalités. Le système mondial est, à la fois, cause et conséquence des réseaux et des flux en tous genres qui sillonnent la planète.

Le transport se différencie selon cinq modes conventionnels : l'aérien, le ferroviaire, le routier, le maritime et le fluvial. Les transports aériens et maritimes ont le monopole des échanges internationaux intercontinentaux mais les modifications qui ont caractérisé les transports mondiaux depuis une cinquantaine d'années ont eu des conséquences directes sur la nature de l'échange et sa répartition modale. Les deux mutations majeures se sont traduites par la disparition du trafic maritime trans-océanique régulier de passagers et la prédominance de l'avion comme moyen de transport privilégié des personnes, pour la plupart des liaisons internationales. Le deuxième changement important est relatif au contenu des marchandises échangées. Si les produits primaires (agricole, énergie, matière première) constituaient jusqu'en 1950 la plus grande part en valeur des biens échangés, avec près de 75% des biens échangés, ce sont aujourd'hui les produits manufacturés qui dominent dans le commerce mondial et qui connaissent les plus fortes augmentations moyennes.

Il n'y a pas de transport sans infrastructure. Autoroutes et rails matérialisent de façon linéaire les transports dans les territoires et les paysages. Gares, aéroports, ports et plates-formes aéroportuaires, hauts lieux de la mondialisation, marquent quant à eux les territoires de manière ponctuelle. L'accroissement continu et considérable de la mobilité, durant les quarante dernières années, a saturé un grand nombre d'infrastructures existantes. Dans le jeu concurrentiel de l'offre et de la demande internationales, la plupart des pays occidentaux sont aujourd'hui confrontés à l'impérieuse nécessité de construire de nouvelles infrastructures pour maintenir leur position dominante et leur niveau de compétitivité. Ils se heurtent toutefois aux résistances des populations de plus en plus sensibles aux risques de pollution engendrée par le transport (bruit, émission de gaz à effet de serre, impact paysager

....) et désireuses de développer un cadre de vie durable. Les sociétés modernes contemporaines se trouvent face à un double paradoxe et défi.

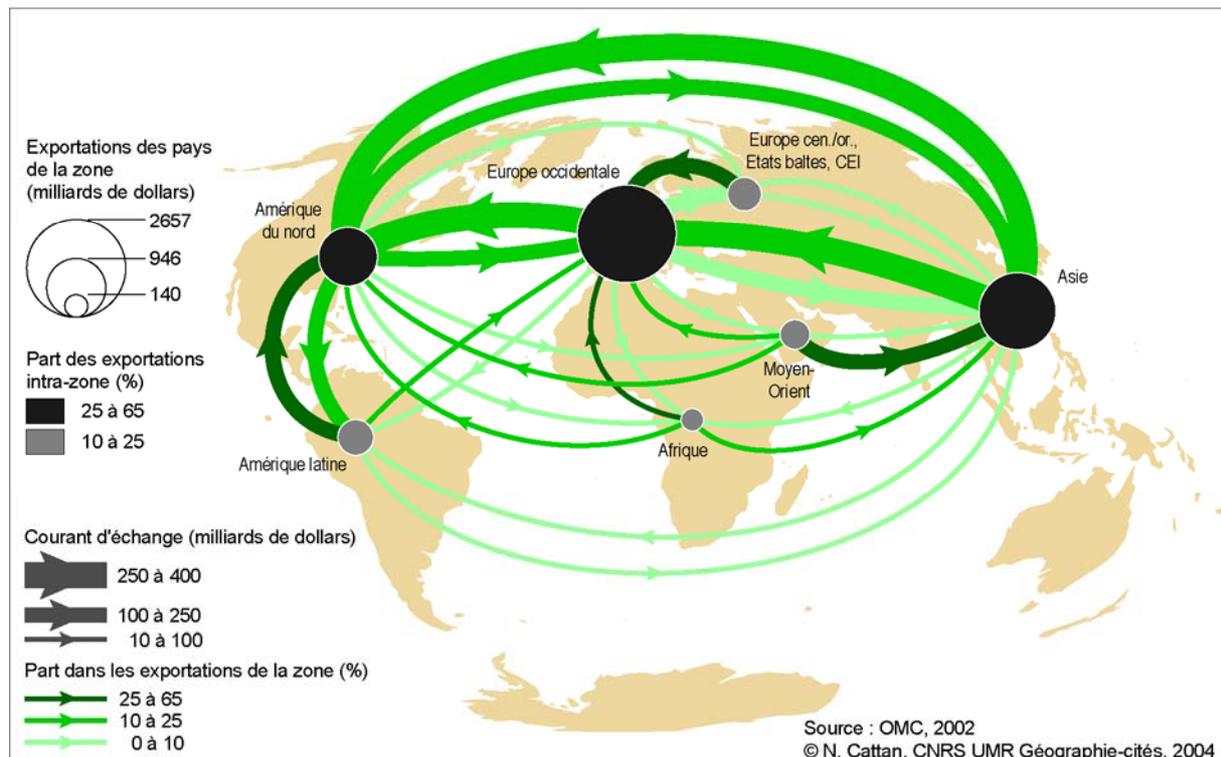
Les raisons de la mondialisation de l'échange

La réalité d'une économie mondiale basée sur les réseaux de relations est très ancienne. Les routes maritimes de la Méditerranée antique reliant les comptoirs phéniciens, grecs ou romains, les échanges entre les villes-mondes définies par Braudel et le vaste réseau hanséatique associant des villes et des comptoirs allant des Pays-Bas à l'Allemagne du Nord et s'étendant jusqu'aux pays baltes en témoignent. Si l'échange est incontestablement à la base des sociétés modernes, la seconde moitié du XXe siècle marque toutefois un tournant dans les échanges internationaux. On estime que le tonnage transporté par voie maritime a été multiplié par dix au cours des cinquante dernières années et que le nombre de passagers aériens a doublé tous les dix ans. Cinq facteurs majeurs expliquent cette transformation. Des évolutions technologiques sans précédent ont, à partir de 1950, révolutionné les transports et permis aux transporteurs d'effectuer d'importantes économies d'échelles et, par là même, de réduire les coûts d'acheminement. Il s'agit tout d'abord de l'accroissement prodigieux de la vitesse de déplacement qui a eu, notamment dans l'aviation, pour conséquence directe un élargissement de la portée du vol et l'établissement de lignes directes entre la plupart des pôles mondiaux. Dans les transports maritimes, il est question, d'une part, de l'accroissement spectaculaire des capacités de charges qui a conduit à l'augmentation du tonnage moyen et, d'autre part, de l'essor de la conteneurisation et de ses effets sur la diminution des temps de chargement / déchargement des navires.

Les facteurs technologiques ne suffisent pas seuls à expliquer l'accroissement fulgurant des échanges internationaux durant la seconde moitié du siècle dernier. En provoquant l'essor de la consommation de masse et l'envolée de la demande de produits manufacturés, énergétiques et de matières premières, la rapide amélioration des niveaux de vie résultant, en grande partie, de la généralisation des modèles de croissance fordiste dans les pays riches y contribue grandement (Charvet 1992). Dans un système productif mondial qui exploite les avantages comparatifs des lieux, l'inévitable spécialisation relative des espaces qui en résulte conduit à une démultiplication sans précédent des flux pour répondre à une demande de plus en plus pressante. Simultanément, un troisième processus doit être évoqué pour expliquer la mondialisation de l'échange, en particulier, de marchandises. Les rouages des transports mondiaux sont, dès 1947, façonnés par la libéralisation du commerce international qui garantit la libre circulation des biens selon des règles multilatérales préétablies par le GATT (aujourd'hui l'Organisation Mondiale du Commerce). Parallèlement à cette institution mondiale, la multiplication des accords régionaux qui sont des systèmes d'associations inter-étatiques économiques et commerciales (ALENA, ASEAN, MERCOSUR par exemple), parfois politiques également (Union Européenne) redessine le paysage de l'échange mondial. En facilitant la libre circulation des marchandises, notamment par une ouverture des frontières et la réduction des frais de douane, ces associations conduisent à régionaliser l'échange international : 50% du commerce mondial est intra-régional en 2002. Cette proportion varie cependant selon les zones géographiques : les échanges intra-africains par exemple ou entre les pays d'Amérique du sud sont

encore faibles comparativement. A l'inverse, les pays asiatiques, malgré leur difficulté à instaurer une structure de coopération économique, échangent en intra-régional près de la moitié de leurs marchandises (figure 1). Contrairement à certaines idées reçues, mondialisation et régionalisation ne sont pas des processus antinomiques. Il participent tous deux, de manière complémentaire, à une augmentation de l'interdépendance des économies et des sociétés qui se traduit par une envolée des flux internationaux à tous les niveaux territoriaux.

Figure 1. Commerce mondial de marchandises



Le dernier facteur explicatif de la progression spectaculaire de l'échange international, de marchandises notamment, est relatif aux stratégies de localisation des entreprises transnationales. Les flux entre filiales représentent un tiers du commerce mondial et les trois-quarts des exportations des Etats-Unis ou d'Irlande sont réalisés par des transnationales (Carroué 2002). En organisant la division internationale de la production c'est-à-dire la répartition des étapes de fabrication d'un produit entre différents pays, les transnationales modifient les systèmes productifs des pays ainsi que la nature de leurs échanges extérieurs. L'implantation d'une multinationale de l'automobile en Espagne fait que plus de la moitié des exportations de l'Aragon sont des produits liés à cette industrie. L'exemple classique de délocalisation est celui du transfert de filiales des groupes de pays développés vers les nouveaux pays développés, Amérique du Sud et Extrême-Orient. Ce transfert s'explique essentiellement par le souci de bénéficier d'une main d'œuvre

bon marché, ce qui est rendu possible grâce au faible coût de transport des produits manufacturés tant dans l'aérien que dans le maritime.

Un monde inégalement connecté

Les transports internationaux créent des lignes et des champs de force, des nœuds majeurs d'échanges, des appartenances, des exclusions. Le système mondial et sa dynamique dépendent en grande partie de la manière dont les transports et leurs logistiques organisent les flux mondiaux et en conséquence mettent en réseau le monde. Entre polarisation et réticularité, concentration et polycentrisme, le système mondial s'analyse en terme de domination, de dépendance, d'intégration, d'articulation et de rupture.

Depuis les années cinquante, le volume du transport maritime a été multiplié par sept. Jamais le monde n'a été aussi tributaire des flux maritimes. Ils représentent à la fin du XXe siècle près des deux tiers du commerce mondial en valeur et les trois quart en poids. Cette intensification des échanges maritimes confère aux villes portuaires un rôle central dans l'économie mondiale, quand elles ont su ou pu développer les activités de commerce. En 2002, parmi les vingt premiers ports mondiaux, quatorze sont en Asie du Sud Est et cela quelle que soit la nature du trafic maritime échangé (figure 2). Le développement spectaculaire de la conteneurisation et sa part grandissante dans les échanges maritimes laissent prévoir à terme une poursuite de la concentration des trafics dans les plus grands ports du monde. En effet, le transport par containers nécessite des infrastructures portuaires adaptées et de vastes surfaces pour le stockage que seuls peuvent offrir les grands ports des pays industrialisés et émergents.

Du côté de l'aérien, c'est globalement le même constat. L'avion transporte au début du XXIe siècle plus de 600 millions de personnes par an. Sa croissance continue (2,5 fois plus vite que celle du PIB mondial) et la capacité relativement rapide à s'ajuster à l'offre et à la demande font des réseaux aériens des marqueurs incontournables de la mondialisation. En théorie, l'ensemble des pôles de la planète est potentiellement connecté grâce à la présence d'infrastructures aéroportuaires et de couloirs aériens qui créent, partout dans le monde, les conditions nécessaires pour une mise en réseau généralisée. Pourtant, la dynamique du trafic aérien sur les vingt dernières années montre une augmentation de la polarisation du trafic autour de « l'anneau d'or » qui ceinture la planète dans son hémisphère nord. Malgré la baisse considérable des prix, le transport aérien reste un mode de transport coûteux et la demande demeure corrélée avec le PIB moyen par habitant. Seule une infime part de la population mondiale peut voyager facilement et librement. Les 700 millions d'arrivées de touristes internationaux comptabilisés en 2002, dont une partie seulement emprunte les réseaux aériens, ne représentent que 11% de la population du globe. C'est donc sans surprise que l'on souligne que la plupart des flux aériens majeurs qui sillonnent continuellement la planète partent et reviennent vers quelques carrefours qui sont les métropoles économiques et financières mondiales comme Londres, Tokyo, New-York et Hong Kong par exemple (figure 3).

Figure 2.b. Ports internationaux et trafic maritime de containers

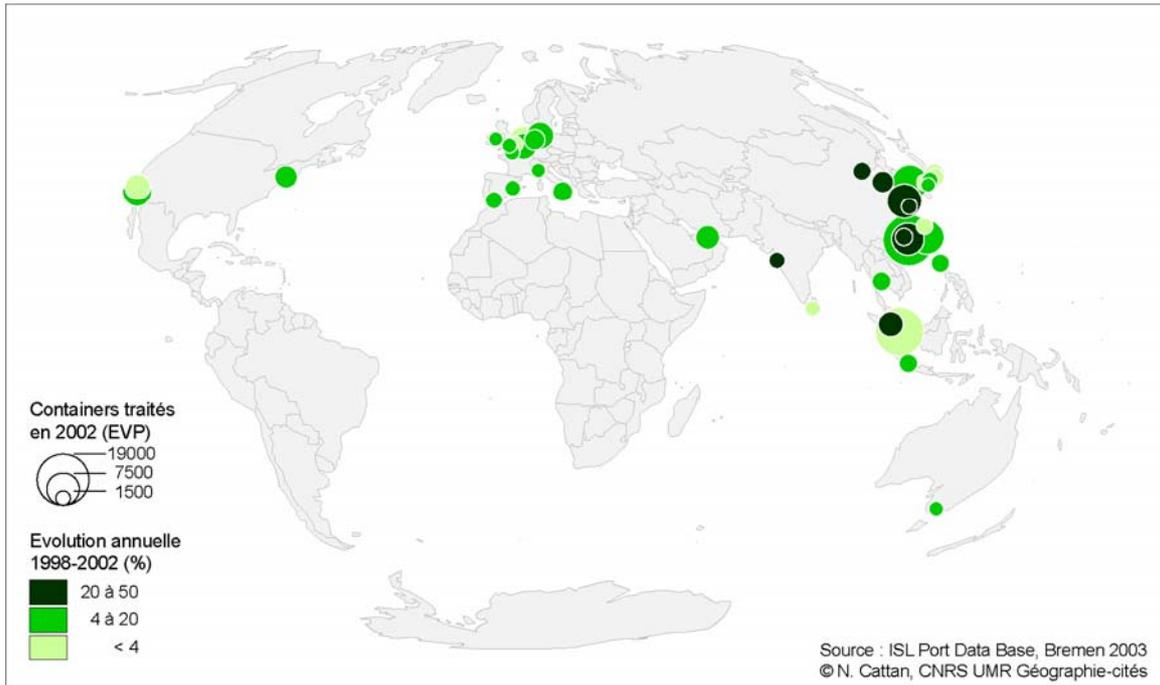
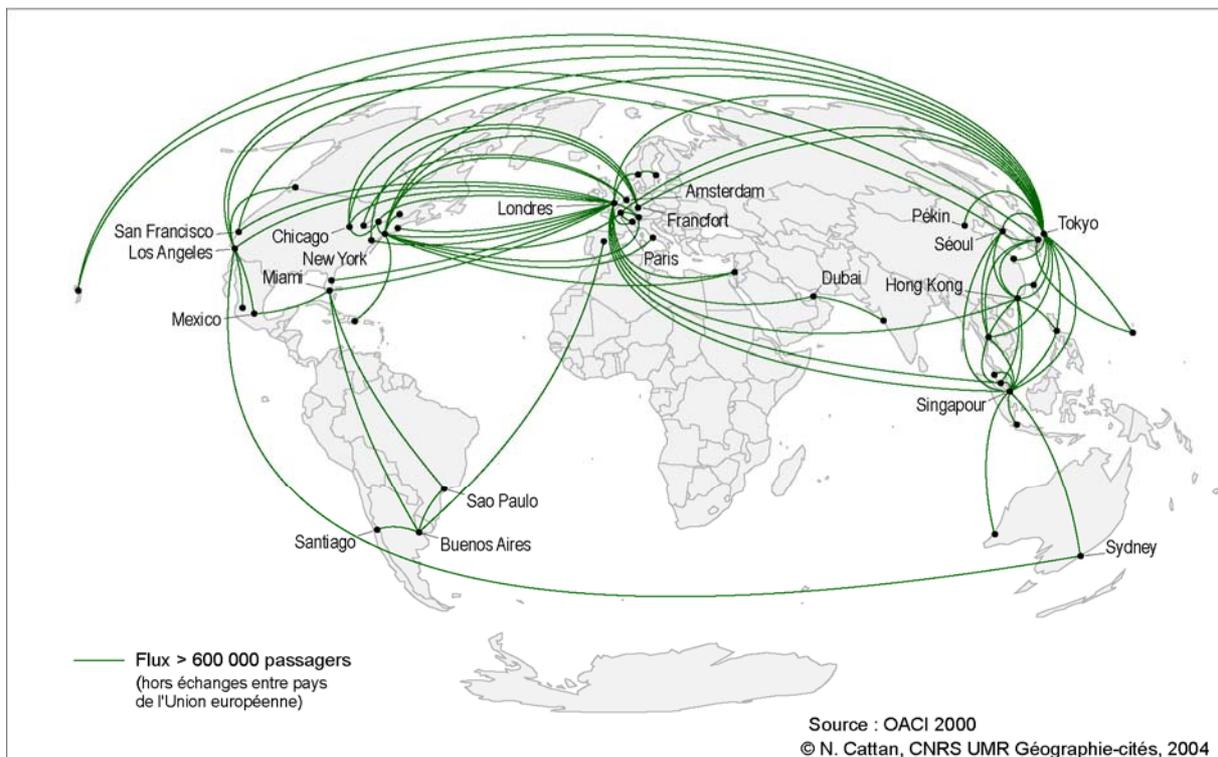


Figure 4. Principaux flux aériens internationaux



Globalement le trafic aérien définit un réseau mondial très sélectif. Les politiques de libéralisation progressive des transports aériens, commençant d'abord aux Etats-Unis dans les années soixante-dix, et touchant l'Europe une dizaine d'années plus tard, ont largement contribué à forger ce paysage aérien fortement polarisé. En induisant une plus grande compétitivité entre les transporteurs, la déréglementation a entraîné une modification des méthodes de travail, de gestion des compagnies et de l'organisation du trafic et est, en partie, à l'origine de l'émergence de la conception récente des réseaux de transports, faisant évoluer les dessertes « point à point » vers des systèmes « hubs and spokes » ou « moyeux et rayons ». Les nœuds du réseau sont alors reliés non par des liaisons directes mais par l'intermédiaire d'un seul point (hub) vers lequel convergent toutes les lignes (spokes). Ces modèles d'organisation du trafic, combinés aux logiques de l'aéroport hub de posséder une compagnie aérienne nationale d'attache (home carrier), ont conduit les grandes compagnies à concentrer leurs dessertes sur un pôle unique (Roissy-CDG pour Air France, Amsterdam-Schipol pour KLM par exemple). Il y a peu d'exemples de hubs duaux ou multiples (Francfort et Munich pour Luftansa ; aux Etats-Unis c'est la présence de plusieurs compagnies nationales qui permet le maintien de différents hubs).

Cette politique de hubbing aérien trouve son équivalent dans le transport maritime notamment par l'importance croissante de l'activité de transbordement qui nécessite que le port se trouve à proximité de grandes lignes maritimes, desserve un important hinterland, puisse offrir une gestion fiable des délais de chargement et de déchargement, dispose d'un réseau efficace de navires feeder et de caboteurs (Bauchet 1998). Aujourd'hui, seules les grandes plate-formes portuaires des pays industrialisés répondent à ces exigences. A l'aube du XXI^e siècle, effets structurels et conjoncturels se conjuguent pour façonner un paysage aéronautique marqué par d'énormes plate-formes mondiales desservies essentiellement par les grandes compagnies aériennes et maritimes. Pourtant, des signes d'une plus grande transversalité notamment dans le transport aérien sont visibles : la part des plus grands nœuds et des principales routes de l'échange diminue dans le volume total du trafic échangé. Ce sont les pôles et les lignes secondaires moyennes qui connaissent les plus fortes augmentations de leurs trafics (Cattan 2005, O'Connor 2003). Simple rattrapage ou tendance sur le long terme ? Il est aujourd'hui encore impossible de répondre à cette question tant le transport est sensible à la conjoncture politico-économique mondiale.

De la nécessité d'une image alternative de l'échange mondial

Les représentations les plus fréquemment véhiculées des échanges internationaux renvoient l'image d'un monde dual avec la domination de la Triade – Etats-Unis, Europe occidentale, Japon et les trois dragons du sud-est asiatique, Corée du Sud, Hong Kong et Singapour – et l'arrimage très inégal des pays du Sud notamment Amérique du sud et centrale, Moyen-Orient et Afrique. Cette vision du monde en grands blocs économiques, dominants d'une part, et dépendants d'autre part, est relayée par l'image de l'archipel métropolitain mondial dans laquelle les grandes régions urbaines des pays riches sont désignées comme principales instigatrices du système mondial. Ces représentations ne sont, certes, pas une simple vue de l'esprit Mais, la force de leur simplicité leur confère une portée symbolique

énorme qui fausse le regard. Images partielles, voire partiales, ces représentations du monde au travers des transports et échanges internationaux, conduisent, un peu trop hâtivement, à considérer la partie émergée, visible, comme le tout. Elles oublient que d'autres lieux et d'autres liens comptent et participent tout autant, si ce n'est plus, à la formation d'un monde global. Elles oublient que limiter les rouages de la mondialisation des échanges aux seuls pays industrialisés et émergents ou aux métropoles globales c'est dire que le processus est fragile et menacé. Mettre à jour la diversité des espaces, et notamment les régions et les villes du Sud, qui participent à la connexion du monde ne signifie pas pour autant qu'un rééquilibrage du système mondial est en cours. Elle n'efface pas le fait que cette mondialisation faite d'échanges et de réseaux, ce système mondial interdépendant – qualifié de village planétaire pour traduire un certain rétrécissement de la planète – masque la réalité d'un monde de plus en plus divisé, inégal, et non solidaire. En mettant en évidence le système dans son ensemble et non plus en le réduisant aux seuls pôles et espaces dominants, il s'agit d'arrêter de reproduire la même image occidentalocentrée du monde qui relègue dans l'ombre plus de la moitié de la planète. Mais, les représentations dominantes ont des racines profondes. Seule une modification des savoir-penser et savoir-être engendrerait les conditions nécessaires pour affaiblir et bouleverser ces visions statiques et fortement symboliques du monde.

On ne peut, en conclusion, faire l'économie du débat inachevé sur le rôle et les effets non maîtrisés et parfois contradictoires de l'interdépendance des lieux à l'échelle de la planète. En paraphrasant Claude Raffestin, on souligne ici que les réseaux de transport libèrent autant qu'ils emprisonnent puisqu'ils sont « instruments », par excellence, du pouvoir. Souvent perçus comme un gage d'ouverture, de modernité, d'intégration, les réseaux peuvent, dans un contexte d'échange inégal, devenir un facteur de dépendance et de domination. Rétablir un équilibre reviendrait donc, pour certains économistes et artisans d'une autre idée du monde, à s'affranchir de l'outil même qui reproduit l'inégalité en prônant la déconnexion de la main-mise des réseaux. La rupture des liens (delinking) serait pour Samir Amin (1990) une condition pour l'émergence d'un monde polycentrique. La réflexion est à poursuivre, dans la continuité ou dans la contradiction, pour mieux cerner les processus et les effets multiples de la mondialisation.

Références

- Amin S., 1990. *Delinking : towards a polycentric world*. London, N.J. : Zed Books.
- Bauchet P., 1998. *Les transports mondiaux, instrument de domination*. Paris, Economica.
- Brunet R., Dollfus O., 1990. *Mondes nouveaux, Géographie Universelle*. Paris, Hachette/Reclus.
- Carroué L., 2002. *Géographie de la mondialisation*, Paris, Belin, collection U.
- Cattan N., 2004. *Le monde au prime des réseaux aériens. Flux* (à paraître).
- Charvet J.P., 1992. *Les échanges internationaux*. In Bailly A., Ferras R., Pumain D. (dir.) *Encyclopédie de la géographie*. Paris, Economica, p. 795-810.
- Hoyle B., Knowles R., (eds.) 1998. *Modern Transport Geography*. West Sussex, Wiley.
- O'Connor K., 2003. *Global air travel : toward concentration or dispersal ?* *Journal of Transport Geography*, 11, 83-92.