



HAL
open science

Des transports de plus en plus efficaces

Antoine Fremont

► **To cite this version:**

Antoine Fremont. Des transports de plus en plus efficaces. Monde (1e) - Hors série L'Atlas des Mondialisations, 2010, pp 75-76. hal-02124290

HAL Id: hal-02124290

<https://hal.science/hal-02124290>

Submitted on 9 May 2019

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.

Des moyens de transports de plus en plus efficaces

Antoine Frémont

Agrégé de géographie

Directeur de recherche

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

Systèmes Productifs, Logistiques, Organisation des Transports et Travail (SPLOTT)

Site de Marne-la-Vallée

"Le Descartes 2"

2 rue de la Butte Verte

93166 NOISY LE GRAND CEDEX

Tél : 00 33 (0)1 45 92 56 72

Standard : 00 33 (0)145 92 55 00

antoine.fremont@inrets.fr

POUR CITER CET ARTICLE

FREMONT A., (2010) Des transports de plus en plus rapides, **Atlas des Mondialisations**, Hors-série Le Monde-La Vie, pp.75-75.

Dans une économie dite dématérialisée, jamais les flux de personnes et de marchandises n'ont été aussi importants. L'économie mondialisée repose sur l'efficacité des transports internationaux maritimes et aériens qui bénéficient, avec la mer et le ciel, d'un vaste espace gratuit de circulation, à l'abri de toute taxation.

Elle s'explique d'abord par des progrès techniques sur les véhicules, par un double mouvement de spécialisation et de standardisation. Pétroliers et vraquiers acheminent les vrac liquides, essentiellement le pétrole, et les vrac solides, minerais, charbon et grains. Les navires effectuent des voyages à la demande en fonction des cargaisons à transporter. Leurs itinéraires ne sont pas réguliers et varient d'un voyage à l'autre. La conteneurisation a totalement révolutionné le secteur des marchandises diverses. Idée simple née aux Etats-Unis dans la seconde moitié des années 1950, elle consiste à acheminer les marchandises les plus variées (des magnétoscopes aux vieux papiers à recycler en passant par des produits chimiques) dans des boîtes standardisées de 20 ou 40 pieds de long (6 et 12 mètres) empilés sur des navires conçus pour transporter ces boîtes : les porte-conteneurs. Ils suivent des itinéraires précis et cadencés. Pétroliers, vraquiers et porte-conteneurs sont construits en série au Japon, en Corée du Sud et de plus en plus en Chine. Quant aux avions, les deux constructeurs Airbus et Boeing se partagent le marché mondial en proposant une gamme d'avions relativement similaire.

Dans les ports et aéroports, les installations sont adaptées à la réception de ces véhicules : terminaux pétroliers, vraquiers, à conteneurs, terminaux aériens pour les passagers ou le fret. A l'image des grands hôtels internationaux, les installations et les procédés sont les mêmes d'un bout à l'autre de la planète. Cette spécialisation permet d'accroître la productivité des opérations d'embarquement et de débarquement. Elle accélère la rotation des véhicules qui ne stationnent que quelques heures dans les terminaux aériens ou maritimes. Seconde conséquence majeure : les avions ou les navires peuvent croître en taille. L'économie d'échelle, par l'augmentation de la capacité de transport du véhicule, réduit mécaniquement le coût au passager et à l'unité de marchandise transportés. A la fin des années 1960, le Boeing 747 a marqué une rupture avec une capacité supérieure à 500 passagers, l'A380 le concurrençant depuis peu. Dans le transport maritime, les pétroliers ouvrent la course au gigantisme. Dans les années 1970, les plus gros acheminent d'un coup jusqu'à 500 000 tonnes

de pétrole. Quant aux plus grands porte-conteneurs, leur capacité est supérieure à 12 000 boîtes équivalent 20 pieds, ce qui correspond à plus de 100 000 tonnes de marchandises de toute nature. Au final, les avions comme les navires sont d'infatigables pourvoyeurs de passagers-kilomètres et de tonnes-kilomètres à très bas coûts.

A ces progrès techniques s'ajoutent des innovations dans la conception des réseaux. Au début des années 1970, la compagnie aérienne de fret express FedEx ouvre l'ère du « hub and spoke ». Les avions se retrouvent à Memphis sur une plage horaire nocturne commune. Les colis et documents sont alors triés et redistribués en fonction de leur destination finale, ce qui permet une livraison au client le lendemain de l'envoi. Le système s'étend aux passagers à partir des années 1980 puis au transport maritime conteneurisé. Le hub concentre les trafics sur quelques routes précises, ce qui permet de mettre en œuvre les économies d'échelle. A l'image de la roue, organisée par son moyeu et ses rayons, le hub fonctionne comme une pompe, drainant les trafics des routes secondaires vers un point pivot pour les envoyer vers un autre hub. L'interconnexion des différentes routes sur ces hubs ouvre la possibilité de réseaux globaux. Pour le transport aérien, les hubs sont situés dans les métropoles des grands pôles économiques mondiaux, en Amérique du Nord, en Europe et en Asie orientale. Le transport maritime conteneurisé relie ces pôles par une grande autoroute circumterrestre Est-Ouest. L'Asie orientale en constitue le cœur avec deux faisceaux majeurs qui en partent, l'un transpacifique vers l'Amérique du Nord, l'autre vers l'Europe via le canal de Suez. Pour mettre en place des réseaux si vastes, les compagnies maritimes ou aériennes se regroupent dans de vastes alliances où elles mettent en commun leurs moyens techniques tout en conservant leurs prérogatives commerciales.

Le trajet international s'inscrit dans un service porte-à-porte. Les aéroports sont des plateformes multimodales avec une offre terrestre différenciée en fonction des distances à parcourir : réseau autoroutier, métro express, trains régionaux ou grandes lignes. Pour les marchandises, des intégrateurs de services, appelés commissionnaires de transport, organisent pour le compte des chargeurs industriels ou de la distribution, des chaînes de transport intermodales en coordonnant les différents modes pour garantir une livraison juste à temps intégrée dans les cycles de production et/ou de consommation. De puissants systèmes d'informations permettent de suivre les marchandises et passagers en temps réel et d'ajuster en permanence les prix en fonction de l'offre et de la demande.

Initiée par les Etats-Unis à partir des années 1970, la dérégulation du transport a favorisé cette reconfiguration des réseaux et la coordination des différents modes par un nombre de plus en plus limité d'opérateurs. Ils doivent cependant compter avec l'arrivée récurrente d'outsiders innovants. Les compagnies aériennes low cost en fournissent une illustration.

Fiables et offrant une extrême souplesse d'organisation pour un prix dérisoire, les transports internationaux accompagnent la mondialisation. Ils en constituent l'épine dorsale à tel point que leur désorganisation, à la suite d'un attentat ou d'une éruption volcanique, entraîne le chaos. Ils sont à même de supporter une nouvelle croissance des échanges.