

# Le transport et le commerce international

## Définition

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante. Les pays sont impliqués à différents degrés dans des processus d'échanges afin de se procurer des produits et services déficitaires mais aussi pour parfaire la production dans certains secteurs économiques. La **mondialisation des échanges** s'accompagne aussi d'une **mondialisation de la production**. Il existe par ailleurs une logique derrière le commerce international qui s'explique par la structure économique et industrielle des nations impliquées, mais aussi par d'autres facteurs comme la distance, les réseaux politiques, les taux de change et les avantages réciproques que tirent les pays des échanges contractés.

Le commerce international expose la portée des processus de mondialisation à travers une **interdépendance spatiale** croissante entre les diverses composantes du système-monde. L'interdépendance implique ici des relations par lesquelles circulent du capital, du fret, de l'information et des services par voie d'échanges. Le commerce tourne ainsi autour d'un transfert d'une possession quelconque vers un contractant en retour généralement d'une équivalence monétaire. En supposant l'existence d'une demande entre une origine et une destination, plusieurs conditions doivent être remplies pour y avoir échange.

- Les biens doivent être **accessibles et disponibles pour l'échange** et il doit exister une demande pour ces mêmes biens. En d'autres termes, il doit y avoir un **surplus** à un endroit et une **demande** à un autre. Cette condition se veut des plus essentielles puisque l'échange n'a lieu que si des surplus (offre) sont disponibles au sein d'une économie locale pour l'exportation vers les marchés internationaux.
- Les flux d'échanges doivent être supportés par des **infrastructures de transport** permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental à ce niveau tout comme la capacité des infrastructures à affranchir les biens.
- La transaction ne peut avoir lieu si elle n'est **légalement possible**. Ceci implique la reconnaissance de conventions comme une monnaie d'échange commune pour que l'environnement transactionnel puisse s'adosser sur un support légal. En contexte de mondialisation de l'économie, cet environnement devient d'une très haute complexité mais stimule le commerce aux échelles régionale, nationale et internationale.

Depuis la Seconde Guerre Mondiale le commerce international a connu un essor remarquable, notamment au cours des années 1960. Une tendance qui se veut évidemment le reflet d'un système-monde de plus en plus complexe et interdépendant. Le volume de biens et services transigés entre pays a joué un rôle moteur dans la création de richesses à l'échelle mondiale. Trois facteurs peuvent être rattachés à ce phénomène:

- Les **coûts de transport** ont dégringolé d'une façon nette grâce à une série d'innovations et à une efficacité accrue des modes et des infrastructures de transport.
- Les **processus d'intégration** comme l'émergence de blocs économiques et l'abolition des tarifs à une échelle mondiale ont su promouvoir le commerce international.
- Les **systèmes de production** sont de plus en plus flexibles et imbriqués, ce qui stimule l'échange de biens et services de toutes sortes.

De plus, le commerce international s'appuie sur les tendances suivantes:

- Le commerce international, en termes de valeur et de tonnage, suit une tendance à la hausse au sein de l'économie mondiale.
- L'évolution du commerce international concorde avec l'évolution des rendements de production.
- Les produits finis représentent une part croissante du commerce international.
- Le commerce trans-Pacifique a crû plus rapidement que le commerce trans-Atlantique.
- Les exportations sont nettement dominées par les continents européen et nord-américain.
- Une part majoritaire des échanges sont de nature régionale, notamment dû au phénomène de proximité ainsi qu'aux alliances économiques.

Ces tendances dévoilent clairement une escalade des quantités de fret transigé tout comme une diversification des origines et destinations de l'affrètement. Le tout confirme l'**importance du transport international** comme étau des systèmes économiques mondiaux.

### 3. Le transport international ▲ ▼

Les mouvements de fret en contexte de mondialisation s'appuient sur la performance des multiples modes de transport, de leurs origines à leurs destinations. Il s'ensuit que les **chaînes de transport** doivent être établies en mettant une emphase particulière sur les points de transfert. Le transport international requiert des **infrastructures de distribution** capables de supporter des échanges entre une multitude de partenaires. Par voie de conséquence, le transport international se

donne comme objectif de remplir les besoins en déplacements de fret et d'individus ainsi que d'offrir un ensemble de modes de transport supportant au mieux l'espace économique mondial, dont les composantes sont à caractère synallagmatique.

Dans un environnement marqué par une croissance des échanges, le transport doit être à même de suivre cette tendance. Cette multiplication de mouvements n'aurait pu avoir lieu sans le concours d'innovations technologiques importantes, permettant de transporter des quantités croissantes de fret et d'individus de façon plus rapide et plus efficace. Il s'ensuit donc que les transports constituent une **technologie d'accès** qui n'est point la cause même derrière le commerce international mais plutôt un moyen autour duquel celui-ci s'articule.

Parmi tous les modes de transport, deux sont particulièrement sollicités en transport international: **les modes maritime et aérien**. En effet, une part marginale revient aux modes routier et ferroviaire au sein d'un transport à portée mondiale puisque ceux-ci se veulent d'abord des modes à vocation régionale et/ou nationale. Il est donc utile de comprendre où interviennent ces modes au sein d'un cadre d'échanges nord-américain ou européen, par exemple. Bien que ces modes par définition soient *a priori* à vocation régionale, le transport intermodal leur confère une position plus nuancée et plus complexe.

## 1. Un examen des interdépendances spatiales ▼

Le transport de fret et de passagers s'est taillé une place de plus en plus importante au sein des activités économiques, notamment dans le cas des pays développés tels l'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon. Les raisons derrière cette dépendance sont multiples et peuvent être appréhendées en tant que **mutations fondamentales dans la nature du rôle et de la fonction des territoires et systèmes de production**.

Sans verser dans une optique trop généralisante, l'interdépendance s'est substituée à l'autonomie relative des systèmes, régions, firmes et agents économiques. Ce, dans un contexte où le commerce international occupe un rôle de plus en plus important. De telles interdépendances requièrent de hauts niveaux de mobilité des individus, du fret, de l'information, mais surtout la présence de **systèmes de distribution efficaces**. Parmi les causes communément reconnues derrière ces interdépendances:

- **Causes d'ordre spatial.** Un examen des besoins en ressources chez les économies développées suggère une dépendance envers des points d'approvisionnement qui sont souvent distants des marchés de consommation ou lieux de traitement (ex: le pétrole et le minéral). Le besoin de s'affranchir des espaces devient une condition essentielle au développement économique.
- **Causes d'ordre économique.** L'émergence de la division internationale du travail et de la production, la spécialisation des régions économiques tout comme le commerce international ont émergé en s'appuyant sur une dépendance marquée envers les systèmes de transport.
- **Causes liées à la gestion / opération.** Sont issues des besoins d'une distribution rapide des marchandises, des individus et de l'information sur de vastes territoires et liées directement aux stratégies de porte à porte et de juste-à-temps. Ces stratégies

s'avèrent des exemples pertinents de nouvelles alternatives de gestion générant des interdépendances de plus en plus serrées en contexte d'effondrement de l'espace-temps à l'échelle mondiale. Les activités intermodales, de leur côté, tendent à créer des points pivots de transbordement ainsi que des corridors les reliant, le tout supporté par une gestion logistique hautement efficace et sophistiquée.

## 2. Les facteurs de production et les transports ▲ ▼

L'économie mondiale en tant que système de production est avant tout le résultat d'une transformation de l'économie internationale, structure prévalant jusqu'aux années 1970. L'**immobilité des facteurs de production**, les **effets limités des distances** ainsi que l'importance des **échanges intra-sectoriels** comptent parmi les fondements de cette dernière. Dans une telle situation, le fret peut facilement traverser les frontières tandis le capital voit sa mobilité plus circonscrite.

Mais au cours des années 1970 des processus d'intégration et de mouvements de capitaux ont accompagné une mobilité accrue des facteurs de production qui peuvent désormais couvrir le globe en entier dans certains cas. Il est souvent plus profitable pour les corps industriels des pays développés d'opérer un découpage spatial en fonction des facteurs de production ou encore des besoins spécifiques, surtout en matière de main d'oeuvre. A titre d'exemple, l'Union européenne a établi une structure promulguant la mobilité des facteurs de production, permettant ainsi une meilleure exploitation des productivités corporatives du territoire européen. Des processus similaires s'opèrent en Amérique du Nord (ALENA) et en Asie-Pacifique (ANSEA).

Plusieurs éléments liés aux transports ont une influence sur le commerce international et sur la division internationale de la production.

- D'abord, la chute des coûts de transport a inévitablement greffé une **nouvelle dimension territoriale aux systèmes de production**.
- Deuxièmement, une réduction des frais de télécommunications s'est opérée, permettant ainsi aux structures corporatives d'atteindre un **meilleur contrôle sur leurs activités de production**.
- Troisièmement, les avancées technologiques, notamment en transport intermodal, ont permis une **fluidité** accrue du passage entre les différents modes (surtout l'interface terrestre / maritime) qui fut nettement ressentie au sein des systèmes de production.

Le résultat se résume à l'amenuisement de la friction des distances et à une ségrégation de la production reposant sur les routes maritimes et terrestres.

## 3. Les types de fret transportés ▲ ▼

Le transport de fret est le support principal des réseaux complexes de distribution en contexte de mondialisation. Par ailleurs, ce type de transport s'organise en **séquences**. Une séquence est un ensemble de moyens utilisés par les entités corporatives pour rassembler des ressources, les transformer et les distribuer sur les marchés. Une séquence considère les éléments suivants: le type de produit, la nature des systèmes de production ainsi que la nature

des marchés. L'usage des ressources, des pièces et des biens semi-traités par les systèmes de production indique le type de fret transporté. Le système de transport international doit s'adapter en conséquence s'il souhaite répondre adéquatement aux besoins en transport de matières premières, de biens semi-traités et de biens manufacturés.

- Les **matières premières**. Leur source relève de conditions climatiques (produits agricoles) ou géologiques (minerais, combustibles). Considérer les mouvements issus de pays en voie de développement vers des pays développés est une façon de simplifier le pattern des flux de matières premières. Les terminaux de transport des pays en voie de développement se spécialisent davantage dans le chargement tandis que ceux des pays développés dans le déchargement de matières premières; ils sont souvent entourés d'activités de transformation situées à proximité des ports.
- Les **produits semi-traités**. Il s'agit de produits ayant déjà subi une transformation initiale mais non complète, leur conférant une certaine valeur ajoutée. Ils comprennent les métaux, les textiles, les matériaux de construction et les pièces. Le pattern des échanges se veut des plus complexes, mais parmi cette complexité il est possible de constater l'intégration des systèmes de transport régionaux aux systèmes de production régionaux.
- Les **biens manufacturés**. Ils comprennent les produits destinés aux grands marchés de consommation. La majorité des mouvements de ce type de bien concerne les pays développés, bien qu'une part tout de même non négligeable revienne aux pays en voie de développement (ex: la main d'oeuvre). Le conteneur est le médium privilégié pour ce type de fret et les systèmes de production s'articulent autour des terminaux.
- Les **échanges intra-sectoriels**. Ils sont reliés au phénomène de sous-traitance prenant place au sein des entreprises. Le système de transport préconisé appartient souvent aux entreprises concernées.

#### 4. Les transports et les systèmes de production ▲ ▼

Il est plutôt rare que les phases de production d'un bien de consommation prennent place à l'endroit même de sa consommation. Par conséquent, **l'articulation spatiale des systèmes de production est liée à l'articulation spatiale des systèmes de transport**. Ci-dessous, quelques exemples d'intégration impliquant les systèmes de production et de transport:

- **Systèmes de production agricole**. Ils impliquent la machinerie / équipement et les engrais comme intrants et la production céréalière, maraîchère ou d'élevage comme extrants. Plusieurs modes de transport supportent ce système de production, incluant le rail, le camion, et le navire céréalier. Les ports jouent un rôle clé dans l'entreposage et le transbordement du grain.
- **Systèmes de production énergétique**. Ils comprennent le transport de produits énergétiques (pétrole, charbon, gaz naturel, etc.) de leurs sources à leurs lieux de traitement et de consommation. ils impliquent également une masse considérable de déplacements de matières premières en vrac, notamment par rail ou par voie maritime mais aussi par pipeline lorsque possible.

- **Systèmes de production métallurgique.** Semblables aux systèmes de production énergétique, ces systèmes comprennent le transport de minerais depuis leurs lieux d'extraction mais aussi des métaux vers le secteur industriel auquel ils sont affectés (construction navale, construction automobile, etc.).
- **Systèmes de production de matières chimiques.** Ils comportent plusieurs branches telles la pétrochimie et les engrais agricoles. Ce système entretient évidemment des liens avec les secteurs agricole et énergétique puisqu'il en est à la fois un consommateur et un fournisseur.
- **Systèmes de production forestière et de pâtes et papiers.** Ils impliquent une collecte sur de vastes territoires forestiers pour ensuite diriger le bois vers les papeteries, puis éventuellement vers les marchés de consommation.
- **Industrie manufacturière.** Elle comprend un ensemble hautement diversifié de mouvements de produits finis ou semi-traités entre plusieurs origines et destinations. Le conteneur jouit d'une popularité grandissante au sein de ce secteur.
- **Industrie de la construction.** Elle comprend les déplacements de matériaux comme le ciment, le sable, les briques et le bois.

Une majorité des systèmes de production sont rattachés aux systèmes de transport régionaux. Mais face à la mondialisation de la production, le transport international accapare une part croissante du soutien des systèmes de production. Ces systèmes ont élaboré des configurations internationales de la production liées à l'exploitation des avantages comparatifs à travers le système spatial.

La mondialisation de la production concorde également avec un environnement post-fordiste au sein duquel les principes de **juste-à-temps** et des flux tendus deviennent la norme de production-distribution. Le transport international a dû et doit continuer de s'ajuster au paradigme post-fordiste.