Revue Géographique de l'Est

vol. 57 / 3-4 | 2017

Infrastructures et espaces urbains en transition

Yves Boquet, 2018, *La mondialisation. Un monde organisé en système*. Dijon, Editions Universitaires le de Dijon, collection Essais, 134 p.

Jean-Pierre Husson

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/7277>

DOI : 10.4000/rge.7277

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Référence électronique

Jean-Pierre Husson, « Yves Boquet, 2018, *La mondialisation. Un monde organisé en système*. Dijon, Editions Universitaires le de Dijon, collection Essais, 134 p. », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 57 / 3-4 | 2017, mis en ligne le 28 septembre 2018, consulté le 25 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/7277> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.7277>

Ce document a été généré automatiquement le 25 septembre 2020.

Tous droits réservés

Yves Boquet, 2018, *La mondialisation. Un monde organisé en système*. Dijon, Editions Universitaires le de Dijon, collection Essais, 134 p.

Jean-Pierre Husson

- 1 Ce petit livre fort dense, très documenté et référencé se lit avec aisance et donne un point très actualisé de la planète. Il faudra mettre son contenu en concordance avec *l'atlas de la mondialisation* sorti à la même date chez l'éditeur Autrement, sous la plume de Laurent Carroué.
- 2 Nous vivons dans un système mondialisé quasi généralisé. Le village global prédit par M. McLuhan fonctionne avec l'impérialisme du modèle capitaliste et ses marques : la liberté des échanges de flux visibles, invisibles, voire répréhensibles, criminels ; les déréglementations et la fluidité des capitaux mais également les progrès significatifs de la démocratie. Cette situation est porteuse de polémiques, de joutes entre les tenants du système et ceux qui le pourfendent, avec en toile de fond les inquiétudes environnementales qui avancent. L'auteur qui a utilisé le seul usage du texte a organisé son livre en six chapitres. Il part d'une

approche de la mondialisation à la fois définie comme ancienne et déferlante, jouée par la finance, qui déterritorialise et dépolitise. Pour soutenir son propos, il mobilise F. Braudel, I. Wallerstein pour qui la mondialisation est aussi une construction sociale, C. Grataloup, T. Levitt (inventeur du mot « globalisation) ou M. Castells (société en réseaux). À la suite d'O. Dollfus, les géographes s'approprient ce sujet en lui donnant de la spatialité et des analyses multiscalaires. Ainsi le monde est devenu un objet géographique spécifique, pertinent, relayant l'historien dans la vitesse des espace-temps qui se dessinent, s'empilent, s'effacent (J. Lévy pour qui la mondialisation redessine la carte des lieux), avec l'ultra puissance des Archipels Mégapolitains Mondiaux (AMM). Ces constats remettent totalement en cause nos approches euro-atlantico centrées des cartes pour un retour vers Zhong-guo (la Chine, pays au centre).

- 3 Les mécanismes et institutions livrent une analyse utile éclairant la gestation de ce réseau mondialisé de produits, d'informations parfois livrées dans l'instantanéité avec la révolution des NTIC. Bien sûr tout a débuté avec la route de la soie ou les grandes compagnies marchandes du XVII^e siècle, puis dans leur sillage les analyses d'A. Smith, D. Ricardo pour arriver jusqu'à l'OMC, avec une pléiade d'outils de régulation et d'évaluation (par exemple le ratio commerce/PNB), l'émergence de données inédites comme la cybercriminalité, la fin des certitudes monétaires portée par trois paramètres (dérèglementation, décloisonnement, désintermédiation), la redistribution des forces de la planète financière autour des marchés NYSE (p. 41) et le rôle exercé par les fonds de placements et de retraites pour agiter la planète, enfin le rôle exercé par les paradis fiscaux et zones franches.
- 4 Les échanges irriguent le globe grâce aux immenses gains de productivité réalisés dans la gestion du fret et de l'inter multimodalité terre-mer. Les volumes échangés ont centuplé depuis 1945 (p. 47). La révolution des transports par conteneurs (bateaux de 10 à 15 000 EVP circulant à 25 nœuds/h pour la dernière génération) redessine la carte des routes maritimes, hiérarchise les passages obligés et détroits. Le fret aérien et le e-commerce accélèrent les changements en cours, Amazon ayant même créé sa propre compagnie de fret (Prime Air). Y. Boquet termine ce chapitre en fournissant deux éclairages représentatifs : le pétrole puis l'automobile qui représente 10% du commerce mondial. Il s'agit d'un secteur fortement externalisé ; par exemple l'Iran est le second producteur de voitures Peugeot et la Chine le 3^e.
- 5 La mondialisation porte à la grande mobilité des populations (180 000 passagers journaliers à Roissy). Le voyage aérien transporte les migrants, les touristes (concerne 17% des habitants de la planète pour 7% des exportations de biens et services), les gens d'affaires et les victimes des crises politiques et environnementales, avec des distances-temps qui facilitent le tour réseauté de la planète, avec distribution interne sur des *hubs* et des *gateways*, les *low-cost* investissant les vols court-courrier. La mondialisation rime avec cosmopolitisme, à tous les niveaux, y compris l'homogénéisation des pratiques alimentaires. La mobilité touche les expatriés, les pauvres, les retraités, les réfugiés, etc. ; avec une dominante Sud-Nord, des convois qui se perdent parfois tragiquement sur des *boat people* ou résultent des guerres et dysfonctionnements climatiques (déjà la crise du *Dust Bowl* au Kansas après 1930). L'amplification des diasporas dessine des profils devenus circulants et instables. Ces données génèrent ou accroissent des changements dans le corps social des pays, par exemple le recul WASP aux États-Unis et la multiplication des quartiers ethniques dans toutes les grandes métropoles.

- 6 Y. Boquet spatialise la mondialisation en accordant un chapitre 5 au boire et manger, un phénomène où les changements opérés ne doivent en aucun cas faire oublier le devoir prioritaire de nourrir sept milliards d'individus. Les pondéreux agricoles et autres produits bruts ou transformés circulent presque partout. Ce mouvement a été initié par les Croisades puis « l'échange colombien », après 1492. L'orange passe alors de la Chine en Europe puis en Californie (p. 89). L'ampleur des changements conduit à la déforestation du Sud (Brésil, Côte d'Ivoire, etc.), à l'appauvrissement de la biodiversité (d'où la création de la Réserve Mondiale des Semences du Svalbard), à la question des OGM, à l'accaparement des terres (*land-grabbing*) et l'enrichissement des grandes multinationales. Heureusement, le spectre de la famine et la disette recule très significativement et l'obésité gagne aussi du terrain. La mondialisation alimentaire relève de trois approches : l'économie spéculative, la géostratégie et, à l'opposé de cela, la défense des spécificités, des terroirs (IGP, AOC), de la nourriture de proximité (AVAP). La viticulture globalisée, irriguée, productiviste où le vin est vendu sous son seul qualificatif de cépage représente le tiers de ce commerce mondialisé (p. 96).

- 7 Le livre est clos sur la question des altermondialismes dans un monde où s'accroissent les écarts entre les continents (l'Afrique, 1 milliard d'h., 2% du PIB), les régions, les classes, les écarts villes-campagnes (cas de la Chine entre-autre), l'extension des zones grises, oubliées ou sans sécurité. Le modèle américain de marchandisation du monde est amplement critiqué. Les contre-modèles sont très variés, inventifs. Ils alimentent l'utopie, réussissent en partie sous la pression de devoir économiser et respecter la planète en intégrant les externalités dans nos attentes afin de créer un développement plus durable que ce qui existe, au moins soutenable. S'impose le mot Anthropocène comparant l'homme à une force quasi-géologique (p. 122) capable de modifier le système terre (travaux du GIEC, condamnation du *dumping* environnemental ayant par exemple provoqué la catastrophe de Bhopal en 1984). En 2002, le Philippin Walden Bello lance l'idée de Démondialisation, avec limitation du libre échange et recours à des échanges de proximité pour conforter des économies plus raisonnées afin de mesurer le juste coût social, sanitaire et du CO² dans nos échanges.

- 8 Ce petit livre qui se termine par une conclusion un peu courte, est une belle entrée en matière pour tisser du lien et de la lisibilité dans la compréhension d'un système complexe, flou, parfois opaque et mobile qu'Yves Boquet, grand voyageur et bon connaisseur des États-Unis a su transmettre. Laissons- lui le mot de la fin ; « *une mondialisation créatrice de tensions, plaisirs, rejets, angoisses, hiérarchies, violences, espérances et inégalités* » (p. 131).

AUTEUR

JEAN-PIERRE HUSSON

Professeur émérite

Université de Lorraine

Membre senior de l'EA 7304 LOTERR