

Avant-propos

Cette recherche fut réalisée grâce à l'extraordinaire coopération de plusieurs personnes auxquelles je souhaite adresser ici mes remerciements.

J'ai entrepris la réalisation de cette recherche grâce à Monsieur G. Blardone qui m'a orienté dans ce domaine d'étude. Monsieur F. Plassard s'est donné beaucoup de peine pour m'aider durant l'élaboration de ce travail et ses conseils m'ont permis d'approfondir plusieurs réflexions relatives à cette recherche. Je dois également remercier Monsieur A. Bonafous ainsi que Monsieur S. Jargy pour leurs conseils et leur soutien.

Je remercie également très profondément Mademoiselle Françoise Martin pour toute l'aide matérielle qu'elle m'a apportée ainsi que pour les très nombreuses heures qu'elle a consacrées pour m'aider à rédiger ce travail en français et pour assurer la frappe de ce document.

Je remercie par ailleurs Monsieur Monther Al Nollak, Ambassadeur d'Irak en Suisse, pour son soutien moral et financier ainsi que l'organisation du parti Baas arabe socialiste qui représente l'effort fourni par notre parti commandant pour encourager la recherche scientifique.

A tous je désire renouveler mes plus profonds remerciements.

Ali AL-ZOUBAIDY

INTRODUCTION

Dans l'évolution de l'analyse théorique de l'économie, les transports étaient considérés comme une donnée du système, l'économie spatiale était dans cette analyse et, dans le meilleur des cas, en marge de la pensée.

Ce n'est qu'à partir d'une époque récente que les transports firent l'objet d'une analyse approfondie et indépendante, lorsque W. Isard introduisit la notion de "transport input" (1). A partir des années 40, l'analyse économique des transports prit son ampleur et son indépendance

Dans ces études approfondies de l'économie spatiale, on voit que les effets sociaux, politiques et culturels des transports dans le processus du développement sont restés en marge de l'analyse économique, bien que, dans l'étude du développement économique leurs effets s'imposent sur la réalité de façon non négligeable.

Les économistes américains prirent l'initiative d'aborder ce sujet, sans doute du fait que l'espace américain représente un champ d'expérience idéal pour étudier les effets des transports aux niveaux social, politique et culturel. Cependant ces études restaient très limitatives, car au niveau social, elles se bornaient à démontrer les effets des transports sur la formation des groupes de population, le niveau de vie, et la concentration urbaine (2).

(1) D. L'huillier - Le coût de transport - Paris - 1965, voir aussi C. Ponsard - Histoire des théories économiques spatiales - Paris - 1958

(2) M.L. Fair and E.W. Williams - Economics of transport - New-York - 1950, voir également Lord Beveridge - Full employment in a free society - 1946, J. Syres - Quelques aspects du contrôle de la localisation de l'industrie - Revue des sociétés économiques - Dec. 1949 cité par D. L'huillier - idem -

Au niveau politique l'étude des effets des transports se limitait au niveau de l'unité politique comme une donnée du système, sans prendre en considération le rôle des transports dans l'apparition de la nécessité de cette unité (1). Au niveau culturel, ses effets n'étaient guère étudiés.

Dans cette recherche, nous avons essayé d'étudier les effets des transports en principe dans ces trois domaines.

Le choix d'un lieu géographique se fit en fonction de cette étude. Il convient de savoir que deux facteurs primordiaux déterminèrent la relation entre le sujet de notre étude et l'objet que nous souhaitons traiter :

1) L'importance de la position stratégique de ce lieu par rapport au commerce international depuis l'éveil de l'histoire,

2) l'étendue spatiale de ce lieu sur lequel il n'y a guère d'obstacles naturels.

On peut cependant ajouter que notre connaissance particulière aux niveaux économique, politique, social et culturel a déterminé d'une certaine façon ce choix.

Cette étendue géographique allant de l'Océan Atlantique jusqu'au Golfe Arabe constitue le monde arabe dont la superficie est d'environ 12.046.831 km² et dont la population est de près de 120.172.000 habitants (2).

"L'existence de la région arabe est avant tout un produit de l'histoire" (3), cela est vrai, mais dans toutes les études historiques, historico-économiques, historico-politiques, historico-culturelles, il

(1) F. Ferroux - La coexistence pacifique - Paris - 1958

(2) Abdel Wahab Al-Kifali - L'encyclopédie politique - Beyrouth - 1974 - p. 622

(3) N. Weinstock - Le mouvement révolutionnaire arabe - Paris - 1970 - p. 5

n'y a aucune étude consacrée aux effets des transports sur la formation de ce monde.

Lorsque l'on dit "monde arabe", cela implique une notion tout-à-fait différente que lorsqu'on traite du monde occidental ou européen. Le monde arabe contient "un groupe de population d'ascendance arabe ou arabisée caractérisé par une série de traits semblables et surtout par une longue histoire vécue en commun" (1), et aussi par une langue commune, autrement dit, une formation ethnique. Ce n'est d'ailleurs pas le seul point qui différencie le monde arabe des autres mondes, c'est aussi le produit d'un processus économique très distinct dans lequel surgit et s'est développée une formation nationale.

Il convient de remarquer que cette formation ne comporte aucun sens racial ni religieux. La signification du mot arabe fut caractérisée par les points suivants :

1) La signification de ce mot changea au cours de l'histoire. Ce mot était connu par les groupes voisins du groupe dit arabe pour désigner les habitants du désert compris entre la Syrie et l'Irak actuels. Ce groupe était connu par les luttes qu'il menait pour conserver son indépendance par rapport aux premiers empires historiques en Irak et en Egypte. Ainsi il fut cité, pour la première fois, dans les textes de Naram-Sin, roi acadien qui vécut entre les années 2270 et 2223 av. J.C. (2). Cette signification donnée au mot arabe était la même dans l'empire assyrien (3).

(1) N. Weinstock - idem - p. 5

(2) A. Jwad - L'histoire des arabes avant l'Islam - vol. 1 - Bagdad - 1968 - p. 573

(3) Margoliouth - The relation between arabs and israelites prior the rise of Islam - The jewish encyclopedia - New-York - 1902, J. Weiss
 Rommarin - Arabia und arabien in den Babyloisch, Assyrischen, Quelle
 Wuerbrun - New-York - 1932 - p. 16

Dans ces textes, le mot arabe n'a aucun sens racial, car dans le désert situé entre l'Irak et la Syrie vécurent plusieurs tribus dites arabes. Chaque tribu se considérait comme une race. Par ailleurs, cette signification n'avait aucun sens religieux, car chaque tribu possédait sa religion et son dieu.

2) Ces textes mentionnent l'existence des rois des arabes. Nous en déduisons que ce groupe possédait une certaine structure politique et sociale.

3) Plus tard, à partir des babyloniens, un mot apparaît lié avec le mot arabe, il s'agit de "matu" qui signifie terre ou patrie. Cela implique qu'à partir de cette époque ce groupe était connu par un lieu géographique bien déterminé (1).

4) A partir des années 555-538 av. J.C., le cœur de la Péninsule Arabe devient également, et pour la première fois, une patrie pour les arabes, car jusqu'alors il ne fut jamais conquis par les empires voisins (2).

5) Les civilisations de la Mésopotamie et de la Vallée du Nil entretenaient de solides relations avec le reste du sud de la Péninsule Arabe. Cependant les habitants des régions situées au sud de la Péninsule ne les ont jamais mentionnés en tant qu'arabes. Ces habitants étaient connus par le nom de leur tribu ou de leur état : Hémier, Seba, Ma'ina, etc, ou bien par le nom de leur ville, comme c'était le cas pour Delmun, Médine, etc.

6) Les géographes classiques qui mentionnèrent toute la Péninsule Arabe en plus de la Syrie, du Sinaï, du Liban et une partie de l'Irak comme patrie des arabes, distinguaient nettement trois parties.

(1) D.J. Wiseman - Chronicles of Chaldean Kings - London - 1956

(2) Dougherty - Nabonide and Belhazzar - New-Haven - 1929