

CONCLUSION

Le rôle des transports (dans le sens le plus large) aux niveaux social, politique et culturel, n'apparaît pas moins important que son rôle économique.

L'analyse de ce rôle doit être approfondie pour rapprocher de la réalité la théorie économique spatiale.

Il nous semble tout d'abord que l'étude du rôle social des transports ne doit pas prendre chaque phénomène social comme donnée du système, car dans l'évolution de tel ou tel système, le rôle des transports est important. Aussi, est-il nécessaire en premier lieu de déterminer ce rôle. La théorie spatiale n'étudie guère ce problème, sans doute parce que cette théorie est très récente par rapport aux théories économiques.

Les phénomènes sociaux qui constituent des sujets d'étude dans la théorie spatiale furent analysés de façon unique, l'un après l'autre. Cette méthode fit apparaître que le développement de l'un est indépendant du développement de l'autre. Il nous semble par exemple difficile de séparer la création de nouveaux groupes sociaux de la concentration urbaine, ou de séparer cette dernière de l'évolution du niveau de vie. Ces erreurs furent peut-être commises du fait que la théorie spatiale, à aucun moment, ne remit en cause le rôle des transports dans l'existence acquise du système. Ainsi, elle ne parvint pas à étudier le rôle des transports dans la formation sociale et dans l'articulation de chaque branche sociale dans l'ensemble de la société ainsi que le rôle des transports dans le développement de cet ensemble.

Ces réflexions nous incitent peut-être à approfondir la théorie de l'économie spatiale pour qu'elle devienne apte à contribuer à l'analyse économique sociale de l'évolution de la société humaine d'une façon plus large et plus réelle que l'explication théorique de cette évolution.

Au niveau politique, le rôle des transports ne se limite pas dans la réalisation du contrôle du pouvoir central de l'ensemble du territoire national, ou dans l'accentuation de la réalisation de l'unité de l'ensemble par le pouvoir central. En ce qui concerne ce dernier point, l'étude doit prendre en considération le rôle des transports dans la création de la classe dominante et dans la composition de l'état, car le développement des transports engendre l'apparition d'une composition étatique unitaire, le développement de la relation d'interdépendance existant entre cette composition étatique et les transports, comme élément unificateur.

Par ailleurs, le développement des transports facilite l'interaction des idées politiques, l'élargissement des organisations politiques, ainsi que la création d'un ensemble politique bien déterminé. Sur le plan culturel, le rôle des transports a une importance considérable dans le développement et la détermination de l'identité culturelle d'un groupe ou d'un ensemble.

Ainsi le rôle des transports répond aux différentes dimensions du développement d'un pays, car dans l'état actuel, le développement ne se limite pas au niveau économique, il implique, au même niveau, et de façon dialectique tous les domaines : économique, politique, social et culturel.

L'introduction et l'élargissement du rôle des transports aux niveaux social, politique et culturel donnent à la théorie de l'économie spatiale toute son ampleur et la rend apte à répondre aux différents besoins du développement des pays dits développés ou des pays dits en voie de développement.

Notre recherche est un exemple du rôle des transports dans ces différents domaines, elle élève certaines réflexions sur ce sujet, mais elle ne peut prétendre d'être complète et parfaite.

Le choix du temps et de l'espace étaient en fonction de notre intention de présenter les effets positifs qui répondent à une nécessité vitale de cet espace : l'unité.

Dans l'étape suivante, les transports jouèrent également un rôle important mais cette fois ce rôle fut, par rapport à cette nécessité, négatif.

C'est sur le rôle des transports que les facteurs externes jouèrent pour diviser le monde arabe, désarticuler la société arabe, par le développement de réseaux de transport entre chaque région et la métropole coloniale.

Aussi, il nous suffit de regarder l'actuelle carte de chaque région pour comprendre la difficulté de réaliser l'unité entre ces régions, pour remarquer quelle sorte d'indépendance les régimes régionaux arabes prétendent avoir, pour percevoir également pourquoi, malgré toutes les richesses que le monde arabe possède, il est encore dit en voie de développement.

Il nous semble que cette recherche présente des éléments de réflexion pour toutes les organisations politiques qui luttent depuis plus d'un siècle dans toutes les régions arabes. Mais leur rêve, qui est légitime et nécessaire pour réaliser leur juste cause, leur analyse politique qui est réelle et profonde, n'ont pas permis au monde arabe d'être un monde politiquement et économiquement uni.

Éléments de réflexion également pour tous les régimes arabes qui prônent l'indépendance et l'adoption d'une politique unitaire, mais qui dans la pratique développent chacun les transports avec l'extérieur et créent de nouveaux obstacles avec les autres régions arabes.

Éléments de réflexion pour l'homme arabe qui vit chaque jour et chaque instant avec son rêve unitaire, exploité par les régimes arabes, mais dans la vie pratique il assimile l'extérieur du monde arabe plus que les autres régions de son monde. Il est plus facile pour lui de voyager vers tout le reste du monde que vers d'autres régions arabes. Il peut importer plus facilement différentes marchandises, et à meilleur prix, de l'extérieur du monde arabe que d'autres régions arabes et ce à cause du manque de moyens de communication.

Toutes ces réflexions demanderaient un travail plus approfondi et plus vaste, cependant nous estimons que cette recherche a montré la nécessité et les besoins d'une étude approfondie du rôle des transports dans le développement réel en général et dans le développement du monde arabe en particulier.

Nous espérons dans cette recherche être parvenus à poser quelques jalons.

*

* * *