

Conseil scientifique

Gilles Andréani
Christian de Boissieu
Yves Boyer
Frédéric Bozo
Frédéric Charillon
Jean-Claude Chouraqui
Georges Couffignal
Alain Dieckhoff
Julian Fernandez
Robert Frank
Stella Gervas
Nicole Gnesotto
Pierre Grosse
Pierre Jacquet
Christian Lequesne
Françoise Nicolas
Marc-Antoine Pérouse de Montclos
Fabrice Picod
Jean-Luc Racine
Frédéric Ramel
Philippe Ryfman
Ezra Suleiman
Serge Sur

Rédaction

Rédacteur en chef
Serge Sur
Rédacteur en chef adjoint
Jérôme Gallois
Rédactrices-analystes
Céline Bayou
Ninon Bruguière
Secrétaire de rédaction
Anne-Marie Barbey-Beresi
Traductrice
Isabel Ollivier
Stagiaire
Paul Anthonioz

Cartographie

Thomas Ansart
Patrice Mitrano
Anouk Pettès
Antoine Rio
(Atelier de cartographie de Sciences Po)

Conception graphique

Studio des éditions de la DILA

Mise en page et impression

DILA

Contactez la rédaction :

QI@dila.gouv.fr

Retrouver

Questions internationales sur :



Questions internationales assume la responsabilité du choix des illustrations et de leurs légendes, de même que celle des intitulés, chapreaux et intertitres des articles, ainsi que des cartes et graphiques publiés.

Les encadrés figurant dans les articles sont rédigés par les auteurs de ceux-ci, sauf indication contraire.

Après les grands ports, les villes mondiales ou encore l'espace extra-atmosphérique, la présente livraison de *Questions internationales* s'intéresse au thème des communications internationales dans le contexte de la mondialisation. Le transport aérien est certes plus ancien, son développement a été exponentiel depuis de longues décennies, suivant les avancées technologiques de l'aviation d'un côté, la propension des hommes à se déplacer pour de multiples raisons de l'autre. Pour des distances supérieures à 500 kilomètres, ce mode de transport a tendu à capter le trafic ferroviaire de passagers, sans parler du transport maritime pour les voyages ultramarins. Les navires assurent l'essentiel du fret, ne laissant à l'avion qu'une part restreinte, celle des marchandises à forte valeur ajoutée. Les aéronefs quant à eux emmènent vers les destinations les plus diverses un nombre toujours croissant de voyageurs, et c'est aujourd'hui l'immense continent asiatique qui connaît la progression la plus forte.

Cette progression, qui relativise l'Europe et même le Nouveau Monde, est en même temps produit et instrument de la mondialisation. Mondialisation discrète, mondialisation réussie puisque, sans à-coups, ce sont en permanence des milliers d'appareils qui sont en vol, contenant des centaines de milliers de voyageurs. Leur régulation suppose l'adoption de règles uniformes, un réseau universel de contrôleurs aériens, des routes suivies et respectées par tous. Des accords entre États, quelques institutions internationales y parviennent. Ces réglementations à vocation universelle forment le cadre d'une vive concurrence, entre avionneurs très concentrés et compagnies aériennes plus diffuses. Sans doute quelques catastrophes spectaculaires, largement médiatisées, viennent de temps à autre, voire par série, alarmer les opinions. Le transport aérien demeure cependant le plus sûr d'entre tous.

La mondialisation se marque aussi par l'expansion d'aéroports globaux, véritables villes aériennes, qui constituent comme un archipel international à partir duquel s'organisent le trafic et la circulation des flux. Ils accompagnent et modifient la géographie et l'économie des métropoles. Les posséder sur son territoire est un élément important de l'attractivité des États, tant il est vrai que la mondialisation est un mode spécifique d'articulation des États autant sinon plus qu'une transnationalisation qui les dépasserait ou les ignorerait. En toute hypothèse, elle contribue à redéfinir les relations et la hiérarchie entre les espaces. Zone internationale à certains égards, l'aéroport est aussi une frontière, et les problèmes de sécurité s'y multiplient. Ouvert vers le ciel, il est au sol bardé de portiques et de contrôles qui assaillent et filtrent les passagers.

Les rubriques récurrentes de *Questions internationales* traitent pour leur part de questions plus politiques : le droit d'asile dans l'Union pour les « Questions européennes », toujours à la recherche de positions communes ; l'attitude, toujours contrastée, des États-Unis à l'égard du changement climatique pour les « Regards sur le monde ». Quant aux « Questions internationales à l'écran », ce sont les tribulations de Wall Street et la riche collection de films qui les mettent en scène qui sont analysés et commentés, pour notre édification.

Anatomie d'un voyage aérien

Voici un voyageur aérien : c'est vous, c'est moi. Nous sommes peut-être homme ou femme d'affaires, ou habitué de séminaires et colloques, touriste, migrant, pourquoi pas expulsé. Nous voyageons par choix ou par obligation, seuls, en groupe, en famille. Nous traversons les océans, les continents, ou ne parcourons qu'un bref espace entre deux villes. Nous sommes en *low cost*, en économie, économie plus ou *premium*, en classe affaires ou, ô bonheur, en première. Et pourquoi pas en jet privé ? Parce que nous sommes dans le flux des voyageurs ordinaires, une poussière dans les statistiques. La subjectivité, la singularité de notre voyage a été anticipée, mesurée, normalisée et s'insère dans une planification qui assure la tranquillité, la régularité, la sécurité de notre parcours et nous conduit à bon port. Mais pour cela, il faut d'abord partir, ensuite voler, enfin arriver. À chacun de ces stades ses problèmes.

On part

Se rendre à l'aéroport : un voyage aérien est en premier lieu terrestre, rampant, et il n'est pas rare que, cumulés, les trajets de départ et d'arrivée soient plus longs que le vol lui-même. Et même si pas plus longs, souvent plus compliqués, parce que les aéroports ne sont pas facilement accessibles. Plus ou moins éloignés du lieu de départ, suivant un parcours fréquemment encombré quand ce n'est pas bloqué, en train, en voiture ou en bus, il faut bien prendre son temps. Et les valises, sauf pour ces grands voyageurs qui ne s'encombrent pas parce qu'ils ne s'attarderont pas : simples bagages en cabine.

« Méfiez vous des transports, car ils transportent mal », écrivait Paul Valéry. Il est vrai qu'il parlait

des transports littéraires, mais prise au pied de la lettre la formule reste valide. Pour finir on est arrivé, on a franchi ce premier obstacle, puis surmonté la recherche plus ou moins nerveuse du vol, du guichet d'enregistrement, de la porte d'embarquement.

Alors il faut attendre, faire la queue pour l'enregistrement, voire, humiliation récente pour les voyageurs novices, s'enregistrer soi-même de façon automatique avec le concours plus ou moins rapide d'employés débordés. Ouf, c'est enfin terminé. Mais, muni de sa carte, nouvelle queue pour la police, puis nouvelle attente et nouvelle recherche de la porte d'embarquement dans un hall bondé par une foule solitaire, indifférente voire vaguement hostile.

Sans doute ce sort commun n'est pas celui des *happy few* qui se dirigent vers les discrets salons affaires ou première classe, soigneusement dissimulés au vulgaire, heureux mortels qui se glissent dans ces endroits feutrés où les attendent aménités diverses de nature à les faire patienter. On les sustente en attendant de les appeler pour l'envol. Surtout ne pas les mélanger avec la masse ! Guichets d'enregistrement spéciaux et salons cossus leur sont réservés, même si les formalités de police les ont ramenés pour quelques temps au sort commun.

Sort commun aussi que l'ordalie des portiques de sécurité, qu'il a fallu franchir. Après une nouvelle queue, placer ses affaires sur un tapis roulant, se dévêtir, parfois retirer jusqu'à ses chaussures et sa ceinture comme, dit-on, lorsque l'on entre en prison. Le tout dans le bruit et la presse et allez vous rhabiller, déjà l'on vous pousse et vous chasse. Mélange de précipitation et de lenteur, vous avez bien compris que vous n'êtes qu'un objet, et en l'occurrence un objet de suspicion.

Malgré tout, vous êtes satisfait que l'on se préoccupe de votre sûreté, que vos bagages soient également scannés, le terrorisme aérien est passé par là. Instinctivement, vous avez regardé vos voisins, généralement rassuré par leur mine de voyageurs quelconques, mornes et paternes, s'ennuyant docilement, comme vous. Avant même le départ, une série d'épreuves vous a rendus propre au voyage, un paquet que l'on guide et transporte et qui ne doit pas moufter. Un modèle de contrôle social. Heureux mortels, on appelle enfin votre vol, vous avez échappé à la déchéance de l'*overbooking*, vous allez pouvoir maintenant gagner l'avion, et déjà vous apercevez son fuselage, prêt à vous avaler.

En vol

Pas tout à fait encore, puisqu'il a fallu, avec l'aide d'hôtesse à la neutralité souriante, trouver et gagner son siège, se plier pour s'y loger, se déhancher pour placer son bagage dans un casier déjà encombré. Prélude à une nouvelle attente. Attente douce cependant, parce que l'on est enfin à pied d'œuvre, déjà dans un autre univers. Comme elle est plus douce en première classe ou classe affaires ! Sièges profonds, espaces généreux, entrées réservées, service spécial. Un sort commun pour tous les passagers cependant. Déjà bien que le vol n'ait pas été annulé, que le retard soit – relativement – modeste.

Mais il faut atteindre la piste d'envol, et après un temps indéterminé l'aéronef amorce son départ avec une souveraine lenteur, puis se fige à l'entrée du tarmac. Un grondement croissant vous indique que l'appareil monte en puissance, et que le point fixe va lui permettre de s'élancer vigoureusement sur la piste et de s'arracher au sol : c'est comme si l'on se sentait plus léger lorsqu'il paraît se libérer de la pesanteur – paraît seulement.

On est partis ! Le ronronnement du train d'atterrissage que l'on rentre ne couvre pas la voix calme et bien timbrée du commandant de bord qui donne aux passagers diverses indications sur le vol – jeu de rôles, on dirait un téléfilm. Il s'exprime d'abord en anglais, avant de reprendre en langue locale. Mais l'anglais, langue de la mondialisation, est omniprésent dans le transport

aérien. Cette omniprésence au cours du vol ajoute pour les non-anglophones, qui après tout sont la majorité des quelques centaines de milliers de voyageurs en l'air à tout moment, un sentiment sinon d'étrangeté, du moins d'extériorité, voire de dépossession : c'est un autre monde. Quant aux anglophones, que pensent-ils de ces accents parfois étranges, de cet anglo-américain international, simplifié et appauvri ? Il est possible qu'ils ne le trouvent pas moins inhabituel.

Ce n'est pas seulement la langue qui est uniformisée par le recours général à l'anglais, sensible dès l'aéroport, ce sont toutes les distances qui relèvent des mesures anglo-saxonnes : on ne calcule pas en mètres, mais en pieds, en milles... Toute la normativité aérienne internationale est imprégnée, comme au demeurant la vie internationale en général.

Les avions et leurs cabines sont formatés très différemment en fonction des distances à parcourir et du nombre de passagers. Les *low cost* ne comportent généralement qu'une catégorie et l'on s'entasse dans un espace restreint qu'il a fallu gagner par des aéroports éloignés, à des heures improbables. *First, business, economy class* relèvent plutôt des longs cours, et la distinction repose sur une stricte segmentation sociale. En *first*, on retrouve le confort et le luxe des voyages aériens anciens, ceux du Constellation¹ par exemple, une sorte de musée du transport aérien. Vastes fauteuils couchettes, service soigné, bar réservé et richement doté, toilettes particulières prolongent les salons d'attente qui ont débouché sur des entrées séparées dans l'appareil, ne pas se mélanger. Un rideau protège les *first*, cette jet-set, des autres classes. Peu de ces passagers ont eux-mêmes payé leur voyage, financé par des entreprises, des fondations ou autres institutions. Les *beati possidentes* (« bienheureux ceux qui possèdent ! ») n'en ont pas moins un air de savoir voyager mieux que les autres, et sont tentés de trouver le trajet trop court.

En *business*, on a également rarement réglé son propre billet, et l'on voyage en mission ou alors on bénéficie d'un surclassement pour diverses

¹ Avion de ligne quadrimoteur à hélices construit par Lockheed entre 1943 et 1958.

raisons. On y trouve des avantages comparables à ceux des *first* en réduction, plus de places, moins d'espace, de cadeaux. Mais le parcours est ouaté et permet de rêver à son vol : combien le transport aérien a explosé au cours des décennies récentes ! Il s'est développé qualitativement – la vitesse des appareils, même si le supersonique, avec le Concorde, a été une impasse – et quantitativement – nombre d'avions, capacité, foule de passagers transportés, liaisons entre continents, pays, villes. En même temps, le marché est dominé par deux avionneurs, un Américain, Boeing, un Européen, Airbus, tandis qu'un nombre important de pays s'efforce de maintenir ou de constituer des compagnies aériennes nationales, symboles de présence internationale. Dans cet esprit, la régulation du transport aérien est largement interétatique : elle repose sur des traités et des organisations internationales. Cependant, voilà une mondialisation discrète et réussie : il faut des normes communes universelles de navigation, des contrôleurs aériens qui puissent communiquer, des règles de sécurité et de sûreté identiques...

En *economy class*, moins de facilité pour rêver à ce système mondial invisible qui guide le vol comme sur des rails, à cette large automatisation du trajet, à cette quasi-robotisation technologique et normative du voyage. On est davantage incité à une sociologie de terrain, on pourrait plutôt réfléchir sur la prolétarianisation du transport aérien, contrepartie de sa massification, enserré que l'on est dans une population diverse, cosmopolite et si nombreuse. Qui sont-ils ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ? Qu'est-ce qui les fait bouger ? Pourquoi ce nomadisme ?

Bouger, façon de parler, parce que se déplacer est une course d'obstacles dans un espace encombré. Déranger ses voisins, attendre son tour aux toilettes, circuler pour se dégourdir les jambes... Attention, pas trop, car si trop de passagers se déplacent ensemble, un signal lumineux et un avertissement sonore leur enjoignent de regagner fissa leur siège : il va y avoir des turbulences... En fait, les turbulences, c'est eux, c'est vous. Mieux vaut, et une coercition douce vous y invite, qui devient plus ferme pour les indociles, rester attaché à son siège, passager modèle, écouteurs aux oreilles et télévision allumée, être soi-même

intubé et robotisé en attendant que ça se passe. Et ça se passe bien lentement.

Pour toutes les catégories de passagers cependant, une même inquiétude discrète, un fond de crainte plus ou moins inavoué. Et si cet avion allait s'écraser ? Comment ce fer à repasser, ce gros porteur peut-il voler ? Les mesures de sécurité de l'appareil sont-elles suffisantes ? Les moteurs n'ont-ils pas des à-coups, des ratés ? Et si le pilote devenait fou ? Est-il vraiment à jeun ? Quid des sondes Pitot ? Tout à coup, l'avion s'agite, plonge, remonte, on est secoués. Mon Dieu, et si ? Et le métal fatigue ? Une aile pourrait se détacher... La maintenance a-t-elle été correctement effectuée ?

Une hôtesse, au départ, vous a montré comment utiliser le gilet de sauvetage en cas d'amerrissage forcé, rien de nature à vous rassurer. Comment ne pas songer à ces spectaculaires catastrophes, largement médiatisées, à ces centaines de victimes ? Et si un terroriste s'était introduit à bord ? Un détournement, peut-être ? Sans doute les risques sont statistiquement infimes, mais on n'est pas une statistique. Il semble que la peur aérienne se développe, sans pour autant ralentir l'expansion de ce mode de transport. En vol, on peut recourir à des médicaments appropriés ou s'alcooliser doucement, l'air conditionné y ajoutant son propre effet euphorisant – mais *no smoking*, on ne saurait fumer.

On arrive

Pendant la traversée, si elle est d'une durée suffisante, on a cherché à vous faire dormir en vous nourrissant et en vous abreuvant, en baissant la lumière, en montant la température. Maintenant, on vous réveille assez brutalement, avec un refroidissement sensible de l'air, un retour de l'éclairage et un petit déjeuner agressif. On peut commencer à faire un bilan. Dans le maquis des tarifs aériens, a-t-on payé le billet à son juste prix ? Pourquoi n'a-t-on pas bénéficié des *Miles* accumulés mais rarement utilisables ? Plus largement, tous ces avions toujours en l'air, ou immobilisés au sol le long des parkings des aéroports, sont-ils rentables ? Le personnel de bord n'est-il pas trop payé ?

L'époque est au regroupement de compagnies aériennes. Les contraintes d'une concurrence toujours croissante ne l'emportent-elles pas sur les exigences de la sécurité, qui devraient être primordiales ? La multiplication des vols, de compagnies de qualité inégale n'accroît-elle pas les risques ? Et ces appareils, ils n'ont pas l'air bien jeunes. Combien d'années d'utilisation, même s'ils ont été rapiécés à mesure ? Il faut bien les amortir, quelques décennies, et dans ces conditions l'avion électrique n'est pas pour demain. Le temps est celui des gros porteurs, l'Airbus A380 par exemple.

Dans l'immédiat, l'avion a amorcé sa descente, il tourne à proximité de l'aéroport, il attend la permission d'atterrir. C'est souvent bien long, puis le train d'atterrissage est sorti et la piste s'annonce. Bref instant d'attention, car c'est une phase sensible et les incidents à l'arrivée ne sont pas les moins fréquents. En prévision du débarquement, il faut se reprendre, sortir de l'infantilisation passive où l'on vous a maintenu, s'occuper à nouveau de soi.

Un léger choc au contact du sol, les réacteurs inversés grondent, on va gagner l'aérogare, ou du moins s'en approcher, car il n'est pas dit que l'on puisse y accéder directement. Il faudra peut-être attendre un bus, une navette, encore attendre, ou alors suivre de longs tunnels vers les espaces des formalités d'accueil. Et sortir de l'appareil en file indienne n'a pas été si rapide, du moins pour la masse des *economy class*. On est dans un état de conscience vague, pas encore arrivé, comme en apesanteur. Jean Cocteau l'a bien exprimé :

*« Lorsque je m'envole et que je me pose,
J'arrive en chair et en os,
Mais l'âme arrive après, en petite vitesse.
Je dois attendre afin qu'elle me rejoigne
Et que je retrouve mon équilibre² »*

Arrivé, c'est en effet beaucoup dire. Encore faut-il récupérer ses bagages, dans un espace lointain, au bout de longs couloirs. On doit le rejoindre et trouver le bon tapis roulant, à nouveau attendre, puis tournent les valises, si semblables que l'on s'y perd – à propos de perte, votre valise n'est-

elle pas partie à Singapour ou au Cap, alors que vous êtes à New York, à Rio ou à Pékin ? Même s'ils sont arrivés à bon aéroport, les bagages sont plus compliqués à reprendre qu'ils ne l'ont été à déposer au départ.

Enfin muni de vos accessoires, vous vous dirigez vers les formalités de police et de douane. Car l'aéroport est une frontière, une frontière que l'on ne franchit pas librement. Au départ, vous avez connu l'aéroport ville, lumineux, rempli de boutiques, ouvert et organisé pour l'attente – et les menues dépenses. *Duty free* sans doute, mais plus cher qu'ailleurs. À l'arrivée, vous êtes dans l'aéroport fermé, qui ne vous libère que moyennant papiers. Alors vous mesurez que vous étiez en circuit clos, que le sentiment de libération de la pesanteur, de pureté du vol, d'infini céleste n'était qu'une illusion.

Le voyage a-t-il eu lieu ? N'était-il pas qu'un déplacement ? Les aéroports se ressemblent, ils sont comme un archipel, même quand on les prend à l'envers, on retrouve les mêmes architectures, couleurs, messages, la même ambiance d'impatience et de légère irréalité. En renouant avec la terre, c'est comme si le vol n'avait été qu'une parenthèse déjà lointaine, il faut se projeter vers de nouvelles activités.

Sortir de l'aéroport suppose encore que l'on emprunte qui un taxi, qui un train, qui un bus pour rejoindre sa destination finale, professionnelle ou de loisir. À nouveau les encombrements et le temps perdu, même si cette fois la contrainte de l'heure est moins présente. En outre, on ne sait pas toujours où l'on va, lorsqu'on ne rentre pas chez soi : hôtel, club de vacances, attrait de la découverte et ennui de la perte des repères. Ah, ce n'était certes pas une croisière, rien de comparable à ces navires, HLM de luxe flottants, qui promènent des foules dans des mers fermées vers des escales fugitives, et la tournée est son propre objet. En fait, c'était juste un transport : on est arrivés, le voyage peut commencer. ■

Serge Sur

² Jean Cocteau, « Vitesse », *Revue Air France*, n° 10, 1952.