

Conteneurisation: de la CMA CGM à la mondialisation et inversement

Raymond Woessner



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/gc/7708>
DOI : 10.4000/gc.7708
ISSN : 2267-6759

Éditeur

L'Harmattan

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2018
Pagination : 163-166
ISBN : 978-2-343-15930-0
ISSN : 1165-0354

Référence électronique

Raymond Woessner, « Conteneurisation: de la CMA CGM à la mondialisation et inversement », *Géographie et cultures* [En ligne], 106 | 2018, mis en ligne le 10 décembre 2018, consulté le 26 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/gc/7708> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/gc.7708>

Conteneurisation: de la CMA CGM à la mondialisation et inversement

Raymond Woessner

RÉFÉRENCE

Jean-Marie Miossec, 2016, *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer : dans le sillage de la CMA CGM*, Paris L'Harmattan, 724 p.

- 1 Avec son ouvrage dédié à la conteneurisation qui fait suite à celui d'Antoine Frémont en 2007 (*Le monde en boîtes*), Jean-Marie Miossec vient de faire une entrée remarquable dans les publications strictement maritimes. Sa démarche est originale sinon exceptionnelle puisque, en lui ouvrant ses portes, la CMA CGM (résultant de fusion de la Compagnie Maritime d'Affrètement à Marseille et de la Compagnie Générale Maritime du Havre), l'un des leaders mondiaux des armateurs de la conteneurisation, lui a donné l'opportunité de voir de l'intérieur comment elle a une vision complète et instantanée des évolutions du monde, contrairement aux États. En effet, celles-ci sont actualisées au quotidien par le siège marseillais grâce à la digitalisation et à un réseau global de correspondants. En quatre parties densément documentées, l'ouvrage évoque la mondialisation-maritimisation, la CMA CGM, les littoraux portuarisés, enfin les villes-ports et les hinterlands. La bibliographie n'oublie aucune publication d'importance. Le glossaire du transport maritime, un index des lieux et des auteurs en font un ouvrage pratique à utiliser malgré son volume imposant.
- 2 Dans la première partie, « les nouvelles masses économiques du monde » sont mises en scène, autant d'un point de vue factuel que conceptuel. La notion d'imbalance apparaît féconde pour l'explication des flux maritimes de conteneurs et, partant, de la dynamique de la mondialisation. En effet, l'armateur compare le nombre de boîtes pleines et vides qu'il transporte, ce qui permet de mesurer, par exemple, le déclin des anciens pays industriels et l'émergence des nouveaux. Il n'existe pas de contexte maritime sans risque. L'auteur rend hommage aux gens de mer, confrontés aux périls à

travers les époques et les cultures ; et si l'on connaît des accidents spectaculaires, la navigation est néanmoins de plus en plus sûre. Remise à plat par la conférence de Montego Bay en 1982, la géopolitique connaît aujourd'hui de nouvelles tensions avec l'affirmation de la Chine comme puissance maritime, à la fois commerciale et militaire.

- 3 La deuxième partie explique le rôle pionnier de la CMA CGM. Après avoir quitté le Liban en guerre, Jacques R. Saadé crée la CMA à Marseille. Une équipe cosmopolite découvre le métier d'armateur et le monde de la conteneurisation, d'abord en Méditerranée, ensuite dans le Golfe arabe, enfin en Chine à partir de 1986 avec l'ouverture de la French Asia Line. Une histoire en contraste absolu avec la plupart des autres armateurs français, dont la CGM reprise en 1996. La nouvelle entité CMA CGM ne transporte alors que 46 000 conteneurs Équivalent Vingt Pieds (EVP) alors qu'en 2016, la capacité du groupe atteint 1,8 Mio EVP ! La crise de 2008 est surmontée par la réactivité et par l'entrée de nouveaux capitaux publics et privés. Des clés pour le succès ? L'organisation familiale du groupe, le progrès technologique, l'enracinement phocéén (symbolisé par la tour de Zaha Hadid en 2011, « nouvelle tour de Babel » où se côtoient 40 nationalités), la centralisation des décisions et une perception immédiate du monde dans toutes ses dimensions.
- 4 La troisième partie, « les roues de la Fortune », quitte la CMA CGM pour l'évocation des deux principales Rangées maritimes (ou façades littorales composées de plusieurs ports d'envergure, ouverts sur un avant-pays maritime global et un arrière-pays continental), des origines à nos jours, en commençant par la Chine, arrière-pays et avant-pays inclus. L'étude de la Northern Range expose des apports originaux par la présentation des grands travaux d'infrastructure, la réflexion sur les clusters villes-ports et, en contrepoint, la faiblesse de la compétitivité de Dunkerque et du Havre. Puis vient une analyse des hubs mondiaux, comme facteurs de métropolisation et comme éléments structurants des arrière-pays. Une typologie fondée sur la productivité (par port, par portique) et le mode d'organisation des hubs clôt le chapitre.
- 5 La quatrième partie enracine le présent dans l'histoire au long cours comme dans la prospective. Il est d'abord question des nouveaux entrants que sont les pays émergents, avant une carte-bilan qui montre l'intégration globale et générale des économies mondiales par la conteneurisation. Puis viennent les villes-ports, dans leur évolution morphologique, paysagère et fonctionnelle, avant d'être mises en scène dans leur capacité à structurer des régions urbaines. Cette partie interroge enfin les données géopolitiques, depuis les conceptions du XIX^e siècle finissant jusqu'à nos jours.
- 6 La conclusion a des accents braudéliens lorsqu'elle évoque le rôle et la modernité de l'armateur, preneur de risques. Sa prospérité, bien au-delà des outils informatiques qui servent à valider les choix, organiser les flux et contrôler les résultats, repose sur « une excellente appréciation géographique et géopolitique du monde, dans sa totalité, sans exclusive » (p. 641). Dans la tour de Marseille, les globes terrestres ne sont pas des éléments décoratifs. Les armateurs « sont guidés par la géographie du monde mais ils sont eux-mêmes les vecteurs d'une nouvelle géographie » (p. 644).
- 7 Pour parvenir à cette connaissance du monde, la méthode Miossec repose sur trois piliers. Tout d'abord, une documentation gigantesque est archivée, classée et utilisée à bon escient. Elle donne une assise à toute une série de monographies, qui sera bien utile à l'examen de leur terrain d'études pour de nombreux chercheurs. En outre, elle interprète finement les faits ; ainsi, si la Chine soutient le percement d'un canal au Nicaragua, c'est parce que les États-Unis conservent des droits d'intervention sur celui

de Panama ; si les États-Unis ont refusé de céder leurs ports atlantiques aux Émiriens, c'est moins pour justifier l'argument officiel de la sécurité que pour se plier aux règles de la mafia qui « gangrène » leurs ports. Ensuite, l'auteur injecte s'appuie sur les données obtenues auprès des professionnels dans sa réflexion avec la relation privilégiée et manifestement transparente qu'il a pu établir avec la CMA CGM, relation qui ne repose pas sur quelques visites ou entretiens, mais sur une participation pluriannuelle à ses activités. Dans une troisième strate cognitive, il ne reste plus qu'à prendre du recul et tirer les conséquences des deux premiers axes, c'est-à-dire à expliquer le monde contemporain, avec en outre une excellente production cartographique.

- 8 On ne trouvera ici ni jargon, ni croquis usine à gaz, mais une terminologie adéquate, parfois même facétieuse, et immédiatement compréhensible. Le croisement entre la réflexion universitaire et les données venues du monde de l'entreprise est fécond grâce à une dialectique subtile. L'ouvrage démontre comment, fondée sur le risque bien calculé, la conteneurisation permet un emmêlement du monde, avec bien plus de gagnants que de perdants.

AUTEURS

RAYMOND WOESSNER

Espaces, Nature et Culture (ENeC)

raymond.woessner@wanadoo.fr