

BIBLIOGRAPHIE

« Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer » - Ed. de L'Harmattan

Jean-Marie MIOSSEC
Professeur émérite
Université de Montpellier

Le conteneur est le prétexte d'une remarquable analyse du transport maritime de conteneurs à travers les mers et océans par l'un des plus grands armements mondiaux CMA-CGM.

Le Professeur Jean-Marie MIOSSEC a réalisé un ouvrage que l'on peut qualifier d'encyclopédie de la conteneurisation en raison de la diversité des aspects abordés (géographiques, historiques, socio-politiques, économiques) de la finesse des analyses, et de la richesse des références documentaires ainsi que du choix des illustrations.

La desserte des ports par des navires porte-conteneurs couvre tous les continents, mais elle intervient surtout dans l'hémisphère Nord.

*** L'origine et le développement de la conteneurisation**

Le conteneur est un indicateur du développement. Il est constaté que la conteneurisation renforce les inégalités entre les ports.

Afin d'éviter le commerce sauvage, les armements maritimes se sont très tôt accordés pour fixer le taux de fret sur chacune des lignes exploitées. Ce fut l'origine des conférences maritimes.

Le Professeur MIOSSEC souligne l'importance déterminante des canaux de Panama et de Suez pour le trafic maritime.

*** La fabuleuse histoire de la CMA-CGM**

En écho au titre de l'ouvrage, l'origine et le développement spectaculaire de l'armement CMA-CGM sont brillamment relatés. On note que cette entreprise a su se lancer efficacement dans la « grande aventure chinoise », en tissant un réseau commercial au pays de l'Empire du Milieu.

La démarche de la CMA-CGM consiste à choisir, équiper les hubs et les sites portuaires susceptibles de garantir la fluidité du trafic aux meilleurs coûts. La compagnie doit pouvoir s'y installer durablement pour réaliser les équipements et y adapter les infrastructures au fur et à mesure des évolutions.

La flotte de CMA-CGM au mois de janvier 2016 comprenait 459 navires dont 88 lui appartenant et 371 étaient affrétés, générant un budget annuel pour le carburant de 4 milliards d'euros.

* Étude de la desserte maritime

Parmi les nombreux thèmes évoqués, il y a l'organisation des lignes maritimes qui s'établit autour de trois fonctions essentielles :

- le commercial pour l'animation des ventes,
- le financier qui assure le contrôle de gestion et réalise les opérations comptables,
- le chartering qui se charge de l'affrètement des navires.

De longs développements sont consacrés aux « ranges ». Cinq secteurs sont identifiés :

- deux dans le nord-ouest du Pacifique (en Chine et au Japon),
- deux en Amérique du Nord,
- un en Europe.

* L'émergence de la Chine dans le transport maritime

La Chine est devenue un acteur majeur dans la conteneurisation. En peu de temps, elle a pu réaliser des infrastructures massives, en creusant des chenaux d'accès, en assurant la desserte terrestre des terminaux, en aménageant les zones portuaires ; l'ouverture du pays consiste à favoriser les investissements étrangers, à développer des sociétés conjointes. Le transport maritime a complètement remodelé la géographie de la Chine en tirant celle-ci vers ses côtes.

Entre la rangée chinoise et la rangée européenne, le principal faisceau de transport maritime de conteneurs s'effectue sur les lignes Asie-Europe.

* Le transport maritime international des conteneurs

Le trafic international de conteneurs repose sur la régularité des rotations et la vitesse des chargements et déchargements. Les contraintes de montée en taille des navires a entraîné une lutte pour les meilleurs emplacements entre les différentes fonctions des ports.

Le divorce entre le marché et le territoire se creuse, les autorités portuaires n'ont ni la visibilité ni les moyens d'action sur l'océan mondial et ses rivages, alors que les opérations cellulaires privilégient cette échelle.

* Le rôle des ports méditerranéens

Le Professeur MIOSSEC qualifie le port de Malte de « fleuron de la méditerranée », le port est d'accès aisé, mais il est exposé à des vents violents (sirocco), il a profité du retard des autres ports dans la conteneurisation.

La CMA-CGM a fait de Tanger-Med son port de transbordement pour la desserte des ports africains et de délestage des ports européens.

* L'organisation des dessertes et les progrès de la technologie

Les armements recherchent la fiabilité et la sécurité des opérations de transport maritime ainsi le CMA-CGM Bougainville devient le premier navire au monde doté de conteneurs connectés grâce à la technologie « TRAXENS » permettant de collecter en temps réel des informations aussi bien géographiques sur la localisation des conteneurs, que les variations de température, le taux d'humidité...

On peut constater une différence de statut des ports et des terminaux, les uns pouvant être publics, les autres privés.

* De nouveaux territoires à conquérir et le marché africain

L'Afrique, la Caraïbe, l'Amérique centrale et du sud, le Pacifique sud sont encore partiellement à l'écart d'une circulation maritime interne. Ils sont moins bien pénétrés en profondeur.

La libéralisation économique accompagne des ajustements géopolitiques. L'organisation de l'Inde repose sur de fortes concentrations urbaines reliées par des corridors.

A propos de l'Afrique, le Professeur MIOSSEC observe que « *La configuration massive de l'Afrique saharienne et subsaharienne, peu découpée, et son adossement sans relai insulaire à deux vastes océans (Atlantique et Indien) n'ont pas favorisé le développement d'échanges maritimes sur une longue distance* ».

Du Sénégal au Congo, seize États se succèdent le long du littoral. Le fractionnement de cette longue façade africaine n'a pas favorisé la création d'un port d'éclatement pouvant desservir plusieurs ports régionaux.

En 2015, premier terminal à conteneurs de Kribi a été concédé à CMA-CGM, Bol-loré, CHEC (China Harbourg Engineering Company). Il a une capacité de 200 000 EVP et peut accueillir des navires de 8 000 EVP.

* L'Amérique latine en attente du canal agrandi

L'Amérique du sud : l'organisation de l'espace s'est faite du littoral vers l'intérieur. Les ports de l'Amérique latine sont avant tout des exportateurs de matières premières (minerais, hydrocarbures, produits agricoles). Les trafics conteneurs sont extrêmement modestes et le fret retour est rare.

Seul le Brésil a connu une croissance de la conteneurisation ces dernières années. Les ports du sous-continent n'ont ni un avant pays diversifié, ni un hinterland puissant et bien desservi.

La loi brésilienne de 1993 sur la réforme portuaire a autorisé les concessions de terminaux. L'agrandissement du canal de Panama est susceptible de provoquer un rebond à partir de Kingston dans les eaux brésiliennes de porte-conteneurs de plus grande capacité.

Les USA pourtant pionniers en matière de conteneurisation n'ont cependant pas investi dans les terminaux équipés pour recevoir les porte-conteneurs géants.

* « La banane et les reefers »

Le développement du transport maritime des bananes a connu deux périodes : celle des bananiers et celle des conteneurs reefers. Les cargos reefers sont pénalisés par la nécessité de maintenir une température différente dans les cales et leur parfaite isolation. Mais le principal inconvénient de ces cargos est de rencontrer des difficultés pour le fret retour.

* Ports et veilles, mer et terre

Les ports doivent s'adapter à l'évolution de la taille des navires. Les politiques publiques d'aménagement de terminaux portuaires maritimes ont de plus en plus recours au partenariat public - privé.

Les terminaux nécessitent une excellente desserte terrestre. Par ailleurs, la vitesse de chargement et de déchargement des conteneurs est déterminante. Il y a un contrôle accru des armements sur les entreprises de manutention.

*** La politique portuaire et celle des armements : le retard de la France**

Une transition portuaire est actuellement en cours, elle fait basculer les ports d'organismes totalement publics vers l'entreprise portuaire.

La France a pris très tardivement la mesure du changement essentiel qui s'est produit depuis des décennies. La transition en cours est celle d'une extension des prétentions des entreprises privées, dans une logique de libéralisme et de mondialisation.

*** Vers un retour de la place portuaire ?**

La transition portuaire contraint les ports de s'engager dans un sursaut de compétitivité.

Ainsi que le souligne le Professeur J-M Miossec : « La logique des acteurs économiques n'est pas celle des résidents et consommateurs, n'est pas la même que la conduite des aménageurs développeurs, se différencie de celles des forces sociales et peut être en contradiction avec les organismes de défense de l'environnement et qui prône un développement dans la durée. Par ailleurs, leurs temporalités ne sont pas les mêmes, et ne correspondent pas non plus, aux échéances électorales qui taraudent les politiques ».

*** Mer et terre**

L'écrasante majorité du produit des activités humaines se concentre à la périphérie des continents, au bord de la mer. La Chine pays continental, s'est retournée et regarde désormais vers le Pacifique. Le basculement littoral et maritime arrime la Chine à l'économie mondiale.

Conclusion du Professeur J-M Miossec

Le chargement et déchargement des conteneurs ainsi que leur transport nécessitent un double savoir-faire de transporteur et de commerçant.

La réussite dans ce domaine requiert une excellente appréciation de la géographie et de la géopolitique du monde. Il faut anticiper les évolutions du futur immédiat qui peuvent nécessiter d'envisager de réorganiser la structure du réseau.

L'instabilité structurelle du transport maritime, accrue par des évolutions de la conjoncture, requiert une bonne dose de goût du risque et d'audace.

Robert RÉZENTHEL

Avocat au barreau de Montpellier