



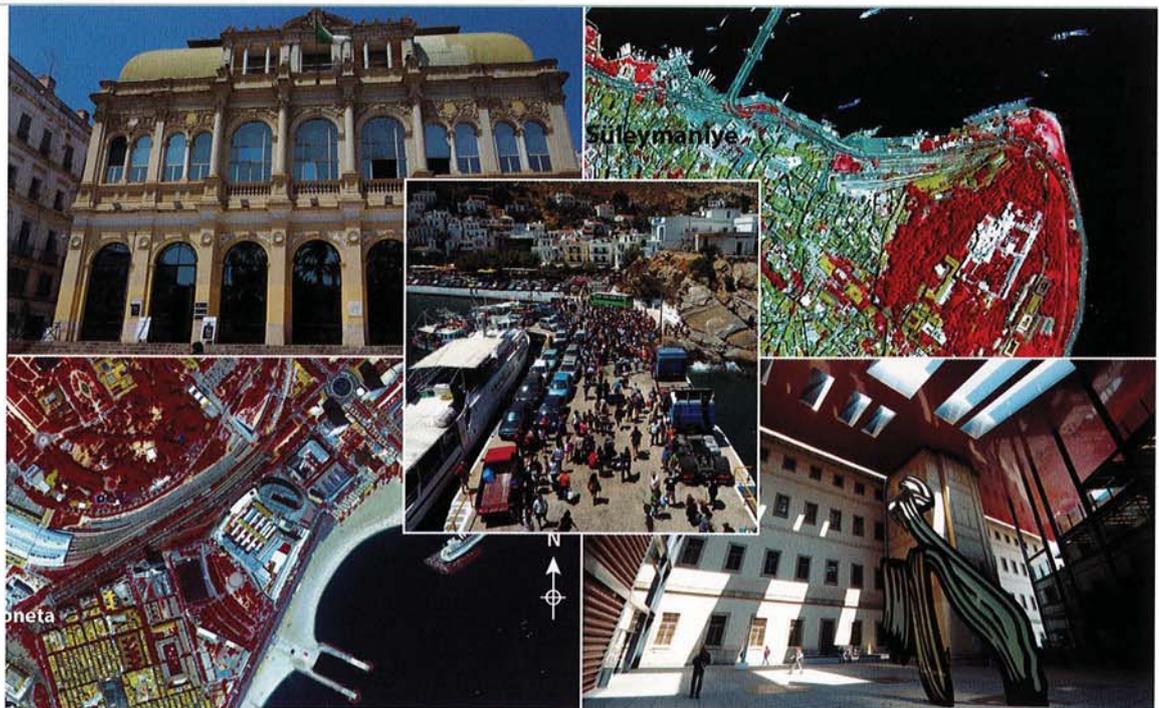
méditerranée

revue géographique des pays méditerranéens

Journal of Mediterranean Geography

Villes méditerranéennes en représentation(s)

Portraying Mediterranean Cities



Catherine Bernié-Boissard, Guy Burgel et Régis Darques dir.
et l'aimable collaboration de Jean-Christophe Ballot, photographe

MIOSSEC Jean-Marie, (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, 713 p.

Après une étude consacrée à la France (*Géohistoire de la régionalisation en France*, 2009) et une autre à l'Europe (*Rivages d'Europe*, 2013), Jean-Marie Miossec élargit à nouveau son champ d'investigation pour aborder une question de dimension planétaire : la place des opérateurs cellulaires – transporteurs maritimes de conteneurs – dans la géographie mondiale. Le titre de l'ouvrage interpelle, sans aucun doute, par son caractère volontairement énigmatique. Le conteneur peut-il être considéré comme un objet géographique digne d'intérêt ? En quoi cette boîte peut-elle « faire » géographie ? Ne doit-on pas voir dans l'expression « géographie des océans et des mers » un oxymore indépassable ? Et, pour les non-spécialistes, qu'est-ce que cette CMA CGM au sigle abscons ?

Fidèle à cette idée phare que l'on retrouve dans nombre de ses écrits, l'auteur nous invite à regarder au-delà des horizons fermés d'une géographie trop compartimentée à son goût (la « terre barbelée »). Si les frontières nationales méritent aujourd'hui d'être dépassées à travers des études régionales renouvelées, de même l'espace mosaïque mondial doit-il être appréhendé dans toute sa complexité à partir des bouleversements enregistrés au cours des dernières décennies grâce à la transformation et à l'envolée des échanges maritimes. Parmi les acteurs majeurs de cette mondialisation conteneurisée figure la CMA CGM.

Les superlatifs fusent dès que l'on aborde le sort de ce « géant des mers » dont l'empire s'est développé en seulement trois décennies. Fleuron européen, *success-story* à la française, la CMA CGM est actuellement le troisième transporteur cellulaire mondial ; elle possédait en 2016 459 navires d'une capacité totale supérieure à deux millions d'EVP (Équivalent vingt pieds). Du haut de ses 33 étages, la tour qui accueille le siège de la société, localisé à Marseille, abrite 2 100 personnes de 40 nationalités différentes. De là sont gérés 16 faisceaux, 104 lignes et 287 services maritimes ; 400 ports sont desservis, pour un chiffre d'affaires annuel global de 16 milliards d'euros. Le nombre de collaborateurs dispersés à travers le monde se monte à 16 000.

Aborder un tel mastodonte nécessite de déployer une énergie à la mesure des enjeux. Avec plus de 700 pages, l'ouvrage se structure autour de quatre parties et dix chapitres. Après une courte introduction sur les concepts-clés du *shipping*, la première partie dresse un tableau général de la « mondialisation-maritimisation » des échanges. Il faut attendre la deuxième partie (« La CMA-CGM, géant des mers ») pour aborder le cœur du sujet : l'essor fulgurant d'une compagnie maritime et la saga de la famille Saadé. J.-M. Miossec y décrit l'odyssée de ces commerçants levantins qui, chassés par la guerre du Liban, ont posé leurs valises à Marseille pour y fonder et faire prospérer une entreprise au destin singulier. L'essor est dû à la capacité d'anticipation des dirigeants qui, loin de se cantonner au commerce méditerranéen, ont su saisir l'opportunité offerte par l'ouverture du marché chinois dès les années 1980. La troisième partie s'intitule « Les roues de la fortune » et décrit la manière dont le commerce maritime mondial se structure. La multiplication des rangées, hubs, clusters et autres terminaux traduit une maritimisation des territoires à l'origine de pôles économiques et d'échanges parfois gigantesques, en appui d'hinterlands puissamment pourvus en infrastructures et moyens de production. La dernière partie (« La mer et la terre : nouveaux horizons ») se veut plus géopolitique et prospective, dans la mesure où ce ne sont plus les interfaces centrales, mais les territoires en émergence, encore marginaux, qui attirent l'attention. C'est l'occasion d'analyser les raisons qui maintiennent certaines puissances terrestres en dehors des plus importants circuits maritimes. Il en découle une vision renouvelée des grands équilibres géopolitiques mondiaux.

En arrière-plan de ces développements, J.-M. Miossec interroge continuellement un sujet qui lui tient à cœur : la relation terre-mer. Le cas CMA CGM permet de décaler le regard, d'adopter une position excentrée par rapport à la géographie classique. Les espaces maritimes sont placés au cœur des débats. Les rivages sont ainsi conçus comme des périphéries maritimes, non pas terrestres, et les arrières-pays sont examinés sous l'angle de leurs débouchés – pour le dire autrement, le *foreland* organise l'*hinterland*. Entre les deux, la jonction est délicate et nécessite la mise en place de stratégies spécifiques de développement : collectivités locales, entreprises, et autres intermédiaires aménageurs doivent articuler leurs relations pour les rendre mutuellement bénéfiques.

Ce dernier constat nous permet de souligner à quel point l'auteur a été sensible, sans trop le manifester, à la notion d'extraterritorialité. N'est-il pas évident que les « ports » les plus dynamiques au niveau mondial se sont constitués à des degrés divers de territoires autonomes, hors juridiction, en appui de statuts d'exception, en jouant sur les réglementations internationales ? Grandes places portuaires (Singapour, Malte, Hong-Kong, Khor Fakkan, Salalah, etc.) et paradis fiscaux, à travers les fonctions de service dont ils sont porteurs, adoptent des démarches similaires dans la construction de leur extraterritorialité. La logique propre aux micro-États domine. Et, curieusement, ces gouvernements quasiment hors-sol, de même que les entreprises internationales qui les animent, sont capables de développer une vision planétaire de leurs intérêts, contrairement aux États classiques, « westphaliens ».



Paradoxalement, l'étude des échanges conteneurisés nous permet de cerner sous un jour nouveau les conflits maritimes et terrestres, ouverts ou larvés, qui émaillent l'actualité. Deux puissances dominantes, États-Unis et Russie, sont marginalisées par le jeu des relations commerciales globalisées, pour des raisons différentes. Les États-Unis exercent leur hégémonie dans le domaine de la marine de combat, mais, après le virage raté des années 1980 et le boom des marchés émergents, leurs opérateurs cellulaires ont été relégués au second plan. Isolée par une stratégie du *containment* toujours effective et en « attente » d'un dégel des glaces arctiques qui lui permettrait de développer ses activités autrement que par délégation (*landbridges* chinois, pakistanais, iranien), la Russie apparaît plus que jamais comme un géant terrestre et un nain maritime.

Nous devons souligner la prouesse que cet ouvrage représente. L'accès aux informations fournies par la CMA CGM, les longs mois passés au siège marseillais, et les échanges humains d'arrière-plan sont au cœur de la démarche scientifique. Les données recueillies et traitées sont entièrement originales. En dépit des efforts déployés, plusieurs questions n'ont pu être traitées, pour des raisons que l'on imputera au respect des règles de confidentialité. La relation opérateurs globaux-États n'est pas explicitée en termes juridiques et fiscaux, par exemple. Les emboîtements de systèmes de droit qu'implique le développement d'activités commerciales sur des zones géographiques et culturelles aussi diverses ne sont pas abordés.

Un point fort de ce livre réside en revanche dans sa capacité à jouer sur les échelles et les lieux. Les analyses « mondialisées » que l'on trouve dans la littérature sont habituellement suspectes, car très conceptuelles, validées par des bases de données dont la portée est limitée, avec le défaut souvent relevé d'une déconnexion des réalités terrestres du local. J.-M. Miossec évite cet écueil en portant une grande attention aux territoires de desserte, dispersés aux quatre coins du globe. Macro et micro-géographie entrent ainsi en dialogue constant, ce qui implique pour le lecteur de manipuler différents atlas simultanément. L'exercice n'est pas simple. Il en résulte un sentiment à la fois de complétude (analyse géopolitique globale) et de fragmentation (l'éclatement des rivages et leur diversité).

Sur le fond, l'auteur ne masque pas ses prises de position personnelles. Il existe, selon lui, une mondialisation « heureuse » contre laquelle il serait vain de lutter, qui transcende les vieilles nations par le haut et par le bas. La famille Saadé incarne d'une certaine manière cette « réussite » dans sa capacité à anticiper l'évolution des territoires par un « regard » géographique multi-échelles. Management d'entreprise, orientations stratégiques et prospective sont ainsi intimement liés à une pratique du savoir géographique dont universitaires et chercheurs sont loin d'être les seuls dépositaires.

Au final, ce livre ravira aussi bien les spécialistes en quête d'informations spécifiques sur la CMA CGM que les étudiants désireux de compléter leur *corpus* bibliographique sur les échanges maritimes ou la mondialisation. À travers un style d'écriture enjoué et une riche iconographie en couleur, à l'appui de multiples anecdotes personnelles, J.-M. Miossec est parvenu à rendre vivant un sujet *a priori* aride. De découvertes en renversements de situation, les 700 pages se lisent comme un roman policier. L'exactitude en plus.

Régis Darques

CNRS, UMR 5281 ART-Dev, Montpellier, France





Villes méditerranéennes en représentation(s)

Portraying Mediterranean Cities

R. Darques, C. Durbiano Ch. Morhange	De l'édition sur papier au format électronique, les métamorphoses d'une publication	p. 3
Fernando Díaz del Olmo	Hommage à Jean Vaudour	p. 5
C. Bernié-Boissard	Introduction	p. 9
G. Burgel, R. Darques	Foreword	p. 17

Villes en Méditerranée: une « petite Odysée »

Mediterranean Cities: A 'Small Odyssey'

N. Gürsel	Oublier Jérusalem	p. 29
	<i>Forget Jerusalem</i>	
F. Tofeili	Les images sérielles de Nassim Hourani	p. 33
	<i>Serial Images of Nassim Hourani</i>	
G. Polet	Nicosie mon amour	p. 37
	<i>Nicosia my Love</i>	
T. Muhidine	On the Edge of the City: Suburbia and Thugs' Novels in Turkish Literature (1990-2016)	p. 45
	<i>Aux limites de la ville: banlieue et récits de voyous dans la littérature turque (1990-2016)</i>	
V. Alexakis	Paris en grec, Athènes en français	p. 51
	<i>Paris in Greek, Athens in French</i>	
S. Triantafyllou	Athènes, ville mal-aimée	p. 57
	<i>Athens, Unloved City</i>	
N. Belavilas	The myth of Greek Summer	p. 65
	<i>Le mythe de l'été grec</i>	
J. Callizo-Soneiro	La ville espagnole à l'âge post-industriel	p. 73
	<i>The Spanish City in the Post-Industrialism Age</i>	
S. Ait Sidhoum	Alger, ville de fortune	p. 91
	<i>Alger, City of Fortune</i>	
J. Gdalia	Retour à Tunis	p. 99
	<i>Return to Tunis</i>	

Villes en Méditerranée: nouvelles représentations

Mediterranean Cities. Towards New Representations

R. Darques	De Jérusalem à Tunis: atlas satellitaire de huit métropoles méditerranéennes majeures	p. 107
	<i>From Jerusalem to Tunis: Satellite Atlas of Eight Major Mediterranean Cities</i>	

Comptes rendus

Book reviews

PERRIN Thomas (dir.), <i>L'Europe des régions: quel retour?</i> (Catherine Bernié-Boissard)	p. 147
REJEB H., DOMON G., (dirs), <i>Paysage et nouvelles ruralités</i> , (Catherine Bernié-Boissard)	p. 147
PENDAX Marie, (2016), <i>Cultures locales et identités en pays landais</i> (Catherine Bernié-Boissard)	p. 148
LORRAIN Dominique (dir.), (2017), <i>Métropoles en Méditerranée. Gouverner par les rentes</i> , (Guy Burgel)	p. 149
TSIOMIS Yannis, (2017), <i>Athènes à soi-même étrangère, naissance d'une capitale néoclassique</i> (Guy Burgel)	p. 150
LOYER François, (2017), <i>L'architecture de la Grèce au XIX^e siècle (1821-1912)</i> (Guy Burgel)	p. 151
MIOSSEC Jean-Marie, (2016), <i>Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer.</i> <i>Dans le sillage de la CMA CGM</i> (Régis Darques)	p. 152