

244 | 2017

**Sport, immigration, urbanisation littorale,
climat sahélien, biodiversité**

Jean-Marie MIOSSEC, *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM*

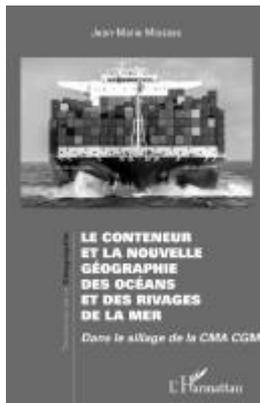
Michel Desse

p. 93-96

Référence(s) :

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, coll. « Territoires de la géographie », 772 p.

[Signaler ce document](#)



[Afficher l'image](#)

1 Avec *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer*. Dans le sillage de la CMA CGM, Jean-Marie Miossec trace sa route au long cours sur près de 650 pages de texte et de plus de 700 pages si l'on inclut les 20 pages de bibliographies, les 20 pages d'un excellent glossaire du transport maritime et les 15 pages d'index qui permettent de retrouver avec aisance les lieux ou encore les armements. Les 145 cartes et schémas de synthèse, souvent inédits, permettent de comprendre les dynamiques complexes ou de saisir l'ampleur des aménagements portuaires. Il s'agit là d'un ouvrage remarquable par la qualité des analyses, la richesse des exemples et des études de cas, la profondeur de l'approche géographique. Cette entrée centrée autour du conteneur est dynamique et permet à la fois de suivre les flux mondiaux qui accompagnent la Mondialisation et de comprendre les évolutions spatiotemporelles sur le temps long des territoires. J.-M. Miossec nous embarque sur les navires de la CMA CGM et porte depuis le fleet center chargé de l'aide au pilotage des navires, une approche mondialisée, synchronique, du trafic de conteneur, de la construction des lignes qui permettent d'irriguer les deux grandes rangées portuaires, de l'Extrême Orient et de l'Europe du Nord-Ouest.

2 Au cœur de ces flux, Jacques Saadé apparaît comme un homme d'affaires, visionnaire qui a su anticiper les mouvements du fret ou encore saisir l'opportunité du conteneur (utilisé par l'armée américaine pour acheminer le matériel lors de la guerre du Vietnam) pour toute la chaîne logistique de transport. C'est en 1958, que Jacques Saadé quitte le port de Lattaquié où l'entreprise familiale exportatrice d'huile d'olive, de coton et d'alcool vient d'être nationalisée par l'État syrien. Après une installation à Beyrouth, puis un nouveau départ du fait de la guerre, Jacques Saadé s'installe à Marseille en 1978 et crée la Compagnie Maritime d'Affrètement. La CMA a une très forte politique de concentration horizontale en rachetant d'autres compagnies : la CGM en 1996, Delmas, ANL (Australian National Lines), US Lines, Cheng Lie Navigation, Mac Andrews, CoMaNav et OPDR (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei GmbH & Co KG), NPL-APL (Neptune Orient Lines-American President Lines).

3 Alors que les compagnies historiques, dont la CGM, poursuivaient une logique Nord/Sud et de desserte à partir d'un port de base, de nouveaux armateurs font le pari de l'affrètement de navires plutôt que de posséder une flotte en main propre. Le flux prime alors sur la position, sur la relation avec un port et une histoire. Et le flux, au début des années 1980, est en Orient, au Moyen Orient avec le basculement des pétromonarchies dans la société de consommation. La CMA y développe ses premières lignes en 1983, puis la compagnie arme le « Ville de Jupiter » pour la rangée des ports chinois dès 1986. Un premier bureau ouvre à Shanghai. Aujourd'hui CMA CGM compte 70 agences et 1800 agents chinois. En 2016, se sont 40 000 EVP qui sont chargés chaque semaine sur 23 portes conteneurs géants de 11 000 à 18 000

EVP. Au fil des pages, J.-M. Miossec nous fait découvrir le cœur de l'entreprise maritime, les formes d'innovation dans le suivi et la création logistique des lignes « qui sont les vaisseaux qui alimentent l'économie de la firme ». Nous suivons le Jules Verne et nous avons une idée précise des conteneurs débarqués et embarqués à chaque escale.

4Jean-Marie Miossec a bénéficié des statistiques de la compagnie permettant par exemple de dresser la carte de la productivité de 150 terminaux à conteneurs. Ces statistiques ont permis de dresser une dizaine de cartes inédites du trafic de conteneurs chargés, déchargés, transbordés pleins et vides, donnant une image saisissante du rythme économique de la mondialisation.

5La CMA CGM est un fil conducteur, une armature à une architecture plus ambitieuse portée avec une grande intelligence géographique. Cette nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer, se structure en quatre parties. Dès l'introduction, J.-M. Miossec couple les termes : nouvelle organisation de l'espace maritime, transition, impact, polycentrisme, mondialisation avec discontinuité, gouvernance des ports, saga entrepreneuriale, conteneurisation, CMA-CGM.

6La première partie interroge le couple mondialisation et maritimisation. La circulation des conteneurs constituant pour l'auteur un indicateur de développement qui marque la nouvelle organisation spatiale des rivages de la mer. Des « mégafaçades » se recomposent, avec le renforcement des rivages asiatiques ou du Moyen Orient, de l'affaiblissement de l'Europe, et surtout, de la mégalopole du Nord-Est des États-Unis. Dans ce contexte, les flux de conteneurs s'organisent en lignes desservant des nœuds (hub). Quand ces derniers sont concentrés permettant une redistribution du transit à l'échelle régionale voire internationale, J.-M. Miossec les dénomme « roues de la fortune », au nombre de cinq, au débouché du détroit de Malacca avec 3 hubs majeurs (Singapour [MSC], Tanjung Pelepas [Maersk], Port Kelang [CMA CGM]), et le hub indonésien Tanjung Sauh. La seconde se situe au débouché du golfe arabo-persique (Salalah [Maersk], Khor Fakkan [CMA CGM] et Jebel Ali [MSC]), en Méditerranée centrale (Malte [CMA CGM], Gioia Tauro [Maersk-MSC], Le Pirée [Cosco] et Port Saïd [Evergreen]), en Méditerranée Occidentale (Valencia [MSC], Algésiras [Maersk-Hanjin], Tanger Med [CMA CGM, Maersk]) et enfin dans la Caraïbe (Miami [Maersk], Kingston [CMA CGM], Freeport [MSC], Panama [Maersk, MSC, CMA CGM]).

7De part et d'autre de la ligne, les mégafaçades animent le trafic : la rangée nord européenne, la mégalopole du Nord-Est des États-Unis, la mégalopole japonaise, la côte ouest américaine et la rangée des ports chinois qui tout en s'ancrant dans une histoire séculaire, fût la dernière à entrer depuis les années 1980 dans la mondialisation.

8Le porte-conteneurs se diffuse dans le monde à partir de 1970 aux États-Unis. Finalement se sont les armements européens et asiatiques qui ont excellé dans ce contenant et dominent les armements actuels (Maersk 3 millions d'EVP de capacité en 2016, 2,6 millions d'EVP pour Mediterranean Shipping Co et 1,8 million d'EVP pour CMA CGM). Tout ceci conduit à une armature portuaire accessible aux grands porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP réduite à 54 grands ports. Cette partie aborde ensuite les risques du transport et la manière dont il est appréhendé par les compagnies. De la perte de la cargaison à l'avarie, aux risques de prise d'otage par les pirates du golfe d'Aden ou du détroit de Malacca, ce goût du risque est aussi économique avec les rachats, les alliances, les choix de construction de porte-conteneurs géants.

9La seconde partie intitulée « CMA CGM, géant des mers » présente la réussite de Jacques Saadé. Ici aussi Jean-Marie Miossec prend le temps de la profondeur. Comment comprendre sa capacité à sentir le monde, si on ne recontextualise pas le Djebel Alaouite et ses multiples communautés ethniques et religieuses. Les stratégies de la CMA et de la CGM sont mises dos à dos afin de mieux comprendre le succès de l'un, innovant et flexible et le désastre de l'autre, supportant les dettes de la Transat, le poids des liaisons avec l'Outre-Mer français, l'attachement à un port : Le Havre. Aux années fastes de 1990 à 2007, suit la crise de 2008. La CMA CGM a su faire face, ouvrant son capital à un financier turc, reculant les commandes de méga porte-conteneurs, en économisant sur toute la chaîne, y compris en réduisant la consommation de carburant, en cédant une partie du terminal de Malte à Chines Merchants. Dès 2010, CMA CGM reprend ses activités avec des investissements importants dans des méga porte-conteneurs (*Bougainville* et *Jules Verne*), le redéploiement en Afrique de l'Ouest en partenariat avec le groupe Bolloré Logistique Portuaire.

10Le cinquième chapitre est consacré à l'organisation de la CMA CGM. Les passages consacrés à la gestion des lignes, le rôle des différentes composantes de gestion, de négociation sont très éclairants.

11Le sixième chapitre, « Un fleuron de l'espace maritime français » permet à J.-M. Miossec de reconsidérer CMA CGM dans la politique maritime française, qui trop souvent lui tourne le dos. Pourtant rien n'est figé. Les nouvelles lignes qui desservent les outremer sont tout à fait novatrices et offrent de nouvelles perspectives d'ouverture et d'intégration régionale pour ces territoires. Pointe-à-Pitre en Guadeloupe ou encore le Port des Galets à la Réunion deviennent pleinement des hubs régionaux.

12La troisième partie : « les roues de la fortune » est consacrée aux rangées et aux hubs. J.-M. Miossec analyse le fonctionnement des deux principales rangées que sont la Chine et la Northern Range. Les ripaires du Fujian, le delta de la Rivière des Perles, Shanghai, Dalian sont abordés sur le temps long comme leur dynamique et gouvernances portuaires depuis les réformes économiques lancées en 1978 par Deng Xiaoping jusqu'à nos jours avec la construction de terminaux de très grande dimension comme celui de Yanshan qui offre 11 km linéaires de quais. En ce sens la figure 47 qui présente les terminaux gérés par la firme de Hong Kong Hutchison Port Holding montre le redéploiement et l'emprise chinoise sur tous les principaux ports et hub situés le long des principales lignes maritimes et sur tous les continents. Le suivi de l'implantation de CMA CGM en Chine comme le suivi des escales du *Jules Verne* mènent le lecteur à aborder la seconde grande rangée : la Northern Range. Ici encore l'auteur prend le temps de décrire ces ports de fond d'estuaire, leur histoire et leurs aménagements qui leur ont servi à dominer les mers du monde, mais qui constituent aujourd'hui autant de handicaps qui expliquent en partie le déclin des ports anglais ou qui nécessitent des aménagements de grande ampleur au Havre, à Rotterdam ou encore à Hambourg, tête de ligne qui doit draguer à nouveau le chenal d'accès pour les méga porte-conteneurs.

13J.-M. Miossec rappelle les liens étroits entre le port et la ville portuaire, le port et son activité étant longtemps détenu par la bourgeoisie locale. En quittant la ville, le port s'insère dans un système mondial et échappe alors à cette bourgeoisie locale entamant le divorce entre le marché et le territoire. Les autorités portuaires n'ont ni la visibilité, ni les moyens d'action sur l'océan mondial et ses rivages. Avec ce regard décentré d'un géographe du grand large, les modestes résultats du Havre ou de Dunkerque malgré les aménagements gigantesques, se comprennent mieux. La quatrième partie : « la mer et la terre : nouveaux horizons » interroge

les interfaces, les frontières, la profondeur géographique des flux. J.-M. Miossec s'intéresse aux espaces en attente, les interstices qui se localisent autour des « roues de la fortune » et qui ont été moins touchés par la mondialisation. Entre Chine et Malacca, les états riverains de la mer de Chine méridionale, longtemps atones, connaissent depuis plusieurs décennies un renouveau maritime. Dans l'océan Indien c'est le hub réunionnais qui tisse son rayonnement depuis 2014 avec Madagascar, l'Afrique Australe et Orientale, le Moyen Orient et la rangée chinoise. L'Afrique demeure en dehors des grandes lignes. Cependant, peu à peu, des relations importantes se tissent entre l'Afrique orientale et le Moyen Orient, l'Afrique australe avec l'Europe et l'Asie. La balkanisation de l'Afrique centrale et occidentale n'autorise pas les grands ensembles portuaires mais de nombreux projets émergent (Dakar, Kribi au Cameroun). Des opérateurs comme Bolloré qui gèrent 11 terminaux, de Conakry à Pointe-Noire, et 19 ports secs, contribuent à cette modernisation. Mais cette dépendance vis-à-vis des opérateurs et des compagnies étrangères constituent une grande faiblesse. L'Amérique du Sud demeure un autre espace en attente, dépendant de l'agrandissement du Canal de Panama. Il s'agit surtout de ports exportateurs de matières premières, les trafics de conteneurs sont extrêmement modestes et le fret de retour est rare. La Méditerranée américaine, restée à l'écart du trafic conteneurisé massif, se dynamise avec le nouveau canal de Panama ouvert aux porte-conteneurs de 12 000 EVP, permettant l'intensification des lignes Asie/Europe ou Asie/côte Est des États-Unis en court-circuitant les ports de la côte Ouest.

14 Avec « port et ville, mer et terre » on aborde le problème et les limites du gigantisme. « Un seul porte-conteneurs de 20 000 EVP de capacité, c'est l'équivalent du trafic annuel de bien des ports dans le monde ». Cette réalité entraîne une très forte hiérarchisation des ports et en leur sein, la création de terminaux spécialisés et parfois concurrents. Dans le même temps, les politiques urbaines tournées vers la recherche de nouveaux espaces et l'amélioration de la qualité de vie, se réapproprient les espaces portuaires, réaménagent les fronts d'eau. Tout ceci s'accompagne de réformes portuaires, comme celle de 2008 en France, portant sur la cession des terminaux et donc des portiqueurs et des grutiers au secteur privé, ou celle de 1992 transformant le statut de docker. Une nouvelle reconfiguration du couple ville-port apparaît et dans certains cas, J.-M. Miossec, note le retour de la place portuaire quand les intérêts des organismes portuaires et des compagnies se rejoignent (le hub de la Réunion par exemple qui connaît une forte progression de son trafic depuis 3 ans). « 1+1=3 » La mer, la terre à l'intersection des deux se tient le littoral. L'auteur rappelle ici les grandes réflexions géopolitiques, entre domination des espaces terrestres pour dominer le monde ou son contraire comme le dit Richelieu « la première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer qui donne entrée à tous les États du monde ». Les dernières lignes sont consacrées aux enjeux du changement climatique et à la remontée des eaux nécessitant de connecter davantage le littoral, le rétro-littoral et l'arrière-pays.

15 La conclusion s'achève sur une réflexion sur la mondialisation qui « impose une relecture des rapports entre sociétés, États et entreprises, entre individus et collectivités. Les mondialisations économiques, politiques sociales, culturelles doivent composer avec les spécificités des grands territoires, des nations, des régions et contribuer à la construction d'un monde meilleur pour ceux qui ne sont pas privilégiés ».

16 Avec sa *Nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer*, Jean-Marie Miossec contribue à cette relecture du monde dans sa complexité et sa singularité avec force et clarté.

[Haut de page](#)

Pour citer cet article

Référence papier

Michel Desse, « Jean-Marie MIOSSEC, *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM* », *Noroi*, 244 | 2017, 93-96.

Référence électronique

Michel Desse, « Jean-Marie MIOSSEC, *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM* », *Noroi* [En ligne], 244 | 2017, mis en ligne le 30 décembre 2017, consulté le 28 mars 2018. URL : <http://journals.openedition.org/noroi/6186>