



Série « Marine marchande : bienvenue à bord ! »

Épisode 3/3 : De CMA CGM à Maersk : l'ère des méga-compagnies

Mercredi 12 avril 2023

ÉCOUTER (58 MIN)



Provenant du podcast

Entendez-vous l'éco ?

CONTACTER



Alors que les géants du commerce maritime sont parvenus à s'assurer une position hégémonique, quelles dérives cette oligopolisation peut-elle représenter, à la fois pour le marché, ses différents acteurs et les grands armateurs eux-mêmes ?

Avec

- Jean-Marie Miossec
- Antoine Frémont professeur du Conservatoire National des Arts et Métiers, titulaire de la chaire transports, flux et mobilités durables

Le 3 mars dernier, le PDG de la Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime (CMA-CGM) faisait état des performances de son entreprise pour l'année 2022. Bilan comptable : un bénéfice net de 23,5 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de plus de 70 milliards d'euros – en hausse de 33 % sur un an. L'entreprise marseillaise, troisième plus grande compagnie maritime mondiale, est sujette à controverses depuis qu'elle enregistre des performances mirobolantes, soit depuis la fin de l'année 2021.

Le commerce maritime à pas de géants : aux racines de l'avènement de ces "monstres marins"

Ces "méga-entreprises", dont le développement quasi-exponentiel est étroitement lié à l'intensification du processus de mondialisation, n'ont pas toujours joui d'une telle position dominante. **Jean-Marie Miossec** explique ainsi que "le conteneur tel que nous le connaissons, c'est-à-dire



Le Cours de l'histoire

Pierre Loti reporter de guerre, scandale et

20:00

-10s

+10s

58:45

de concevoir des navires d'une capacité de presque 25 000 conteneurs". **Antoine Frémont** rappelle alors que "l'on peut décrire des vagues de la conteneurisation. La conteneurisation est née dans les années 1950 à New York aux Etats-Unis, grâce à l'ingénieur McLean. Puis, elle prend son essor dans le commerce international à partir des années 1960, dans le commerce transatlantique qui est alors le cœur du commerce mondial. Dans les décennies suivantes, arrive alors progressivement la vague asiatique. Ces nouveaux pays industrialisés, qui ont des économies extraverties, mettent en place leurs propres compagnies de navigation pour concurrencer avec les armements européens et américains. A partir des années 1980, une nouvelle vague d'armateurs européens qui sont ceux que nous connaissons actuellement". Désormais extrêmement puissants, ces groupes ont bénéficié d'un contexte économique et historique favorable à l'avènement de leur domination, et à la réalisation de leurs récents "superprofits".

Une poignée d'acteurs à la tête d'un empire

"Il y a dans ce secteur beaucoup d'entreprises familiales, ce qui peut paraître étonnant" explique **Antoine Frémont**. "Des compagnies comme MSC, CMA ou Evergreen sont à l'origine de petit trafic qui connait un enrichissement très rapide et un effet boule de neige à partir du moment où la Chine s'ouvre sur le monde et devient la puissance économique que l'on connaît aujourd'hui". Cette poignée d'entreprises, se distingue par leurs fonctionnements internes et multiplie les stratégies pour consolider leur position au sein de l'oligopole. Au terme de multiples vagues de fusions-acquisitions, couplées à de longues décennies de croissance de leurs capacités, elles sont parvenues à acquérir d'immense part de marché, et à "truster" la quasi-totalité des capacités du transport conteneurisé mondial. Les 11 plus gros armateurs en possèdent 87 %, soit 28 millions d'EVP sur un total de 32 millions. **Jean-Marie Miossec** conclut "ce sont beaucoup d'entreprises familiales, faites de personnes compétentes et de confiance, avec une grande efficacité et une éthique. Ce sont des capitalistes qui rayonnent dans un domaine dans lequel ils sont parfaitement comptent".

Références sonores

- Archive documentaire *Trafic containers port du Havre* pour Normandie actualités (1969)
- Extrait de *Jacques Saadé, l'homme aux 300 bateaux* pour Thalassa, le magazine de la mer (2007)
- Extrait du film *Ceux qui travaillent*, 2019

Références musicales

- Flavien Berger – Océan rouge (2014)

Économie

Sciences et Savoirs

Commerce international

Transport maritime

L'équipe



Tiphaine de Rocquigny
Production



Aliette Hovine
Production déléguée



Françoise Le Floch
Réalisation



Laurence Jennepin
Collaboration



Diane de Vanssay
Collaboration



Valentin Grille
Collaboration



Emma Taillefer
Stagiaire

De la même série

VOIR TOUT >



Le Cours de l'histoire
Pierre Loti reporter de guerre, scandale et

20:00

58:45



Episode 1/3 : Des marins aux dockers, les travailleurs des mers

10 avril • 59 min



Episode 2/3 : Compagnies des Indes :

11 avril • 58 min

Accueil > France Culture > Podcasts > Entendez-vous l'éco ? > De CMA CGM à Maersk : l'ère des méga-compagnies



La radio

- Contacter France Culture
- Newsletters
- Podcasts A-Z
- Espace presse
- Événements

Catégories

- Histoire
- Géopolitique
- Fictions littéraires
- Sciences
- Politique
- Philosophie

Personnes

- Simone Veil
- Edith Piaf
- Victor Hugo
- Martin Luther King
- Robert Badinter
- Albert Camus



Le Cours de l'histoire
Pierre Loti reporter de guerre, scandale et

20:00

58:45



Toutes les radios

- France Inter
- franceinfo
- France Bleu
- France Culture
- France Musique
- Fip
- Mouv'

Radio France

- La Maison de la Radio et de la Musique
- L'entreprise Radio France
- Les Editions Radio France
- Personnalités
- Archives
- Fréquences
- Index
- Flux RSS

Aide et contacts

- Nous contacter
- Questions fréquentes (FAQ)
- La Médiatrice
- Votre avis sur le site

Informations légales

- Accessibilité : non-conforme
- Gestion des cookies
- Mentions légales

Télécharger l'application mobile



Le Cours de l'histoire
Pierre Loti reporter de guerre, scandale et