

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, 724 p. (ISBN 978-2-343-10207-8)

Raymond WOESSNER

Volume 61, Number 172, April 2017

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1042738ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1042738ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

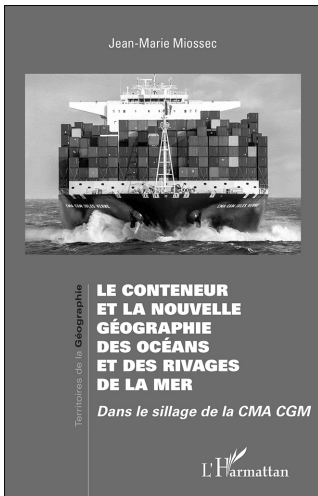
[Explore this journal](#)

Cite this review

WOESSNER, R. (2017). Review of [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, 724 p. (ISBN 978-2-343-10207-8)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 61(172), 168–170. <https://doi.org/10.7202/1042738ar>

des littoraux, rendent plus explicites et accessibles les dynamiques qui façonnent ces parcelles tellement convoitées, quel que soit le type d'activité. Ils nous informent au sujet de l'empreinte anthropique laissée par nos sociétés dans ces lieux souvent fragiles. Ils utilisent le prisme de facettes spécifiques pouvant être retrouvées par similitude en tout point du globe. Le lecteur – étudiant, enseignant, curieux ou chercheur – trouvera des éléments pouvant être partagés avec un grand nombre de domaines des sciences humaines sur le thème de l'habitabilité des littoraux. Cet ouvrage contribue à une meilleure perception de la complexité des littoraux afin que l'anthropisation, consciente et responsabilisée, de ces interfaces participe à la préservation de la richesse de la nature tout en permettant l'expansion raisonnée des habitats.

Yannick BRUN-PICARD
L'école maternelle et primaire La Peyroua
Le Muy (France)



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, 724 p. (ISBN 978-2-343-10207-8)

Amoureux de la mer, voyageur et lecteur infatigable, Jean-Marie Miossec n'était pas jusque-là un auteur actif sur la scène de la

géographie maritimiste. Mais il vient d'y faire une entrée remarquable avec son ouvrage voué à la conteneurisation, qui fait suite à celui d'Antoine Frémont, en 2007 (*Le monde en boîtes*). «Démonter un mécanisme», écrit l'auteur: en lui ouvrant ses portes, la Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime (CMA CGM) lui a donné l'occasion de voir de l'intérieur comment un nombre grandissant d'acteurs crée un monde polycentrique, et comment ces acteurs ont une vision complète et instantanée des évolutions du monde, contrairement aux États... Avec un sens de la synthèse et une créativité remarquables, l'auteur évoque, en quatre parties, la mondialisation-maritimisation, la CMA CGM, les littoraux *portuarisés*, enfin les villes-ports et les *hinterlands*. La profondeur historique concerne le long terme dans différentes civilisations, le XX^e siècle (enfin une mise au point solide sur les origines du conteneur!) et bien évidemment l'histoire immédiate. La bibliographie n'oublie aucune publication d'importance. Le glossaire du transport maritime et un index des lieux et des auteurs en font un ouvrage pratique à utiliser malgré son volume imposant.

La première partie met «les nouvelles masses économiques du monde» en scène, autant d'un point de vue factuel que conceptuel. La notion d'*imbalance* (les pays champions de la boîte vide et ceux de la boîte pleine) peut servir de fil pour expliquer les évolutions, avec l'émergence de pays qui remplissent des boîtes et ceux qui les vident. Cette notion explique comment on est passé de la concentration horizontale des armateurs à des stratégies d'alliance. Il n'existe pas de navigation sans risque: l'auteur rend hommage aux gens de mer, qui l'assument sans frilosité à travers les époques et les cultures; et si l'on voit 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.

La deuxième partie commence par l'enracinement puis le déracinement de Jacques R. Saadé, depuis le Liban en guerre jusqu'à Marseille. L'histoire de la réussite de la CMA CGM est contée : à Marseille, une équipe cosmopolite s'est rompue au métier d'armateur d'abord en Méditerranée, ensuite dans le Golfe arabique, puis en Chine à partir de 1986. À compter de 1992, à Shanghai, la Chine est méthodiquement quadrillée, à terre, par les agences de la CMA et, en mer, par les nombreuses déclinaisons 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 équivalents vingt pieds (EVP). Alliée à la poursuite de l'expansion en Océanie et dans le Pacifique, la croissance exceptionnelle de la conteneurisation a permis d'intégrer le corps malade de la CGM. La crise de 2008 a été surmontée par la réactivité et par l'entrée de nouveaux capitaux publics et privés. Le calme revenant, l'expansion peut se poursuivre : Nol est racheté et, en 2016, la capacité du groupe passe à 1,8 M EVP. Des clés pour le succès ? L'organisation familiale du groupe, l'enracinement phocéén (avec 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. Pour finir, une réflexion sur le « pays de terriens » qu'est la France évoque la zone économique exclusive (ZEE) du pays.

La troisième partie, *Les roues de la fortune*, fait une mise au point sur deux Rangées maritimes, des origines à nos jours, en commençant par la Chine, arrière-pays et avant-pays inclus, plus une explication sur le routage du Jules Verne. L'étude de la Northern Range expose des apports originaux par l'évocation des grands travaux, la réflexion sur les *clusters* villes-ports et la faiblesse de la compétitivité de Dunkerque et Le Havre. Puis vient une analyse des *hubs* mondiaux avec une approche statistique, prudente quant à son contenu, et convaincante grâce aux données de la CMA CGM. Les

hubs comme facteur de métropolisation et comme éléments structurants des arrière-pays sont examinés. Une typologie fondée sur la productivité (par port, par portique) et le mode d'organisation des *hubs* clôt le chapitre.

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 scrute enfin les données géopolitiques, depuis les conceptions du XIX^e siècle finissant jusqu'à nos jours.

La conclusion a des accents braudéliens lorsqu'elle évoque le rôle et la modernité de l'armateur, preneur de risques, et dont la 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 exclusion » (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). L'histoire immédiate donne l'avantage à la mer, même si la bataille du maritime se joue aussi à terre.

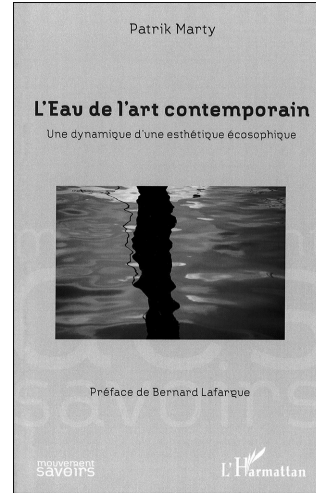
Pour parvenir à cette représentation et connaissance du monde, la méthode Miossec repose sur plusieurs piliers. Tout d'abord, une documentation gigantesque est archivée, classée et utilisée à bon escient. Elle donne une assise à toute une série de monographies, qui sera bien utile à l'examen de leur terrain d'études pour de nombreux chercheurs. 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 du professionnalisme maritime dans sa réflexion avec la relation privilégiée et 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 tirer les conséquences des deux premiers axes, c'est-à-dire à expliquer le monde contemporain avec, en outre, un excellent soutien cartographique.

On ne trouvera ici ni jargon, ni croquis usine à gaz, mais une terminologie adéquate, parfois même facétieuse, et immédiatement compréhensible. À un moment où les sirènes du protectionnisme jouent de leur séduction, l'ouvrage de Jean-Marie Miossec démontre comment, fondée sur le risque bien calculé, la conteneurisation permet un emmêlement du monde, avec bien plus de gagnants que de perdants.

Raymond WOESSNER
Institut de géographie, Université Paris-Sorbonne
Paris (France)



MARTY, Patrik (2016) *L'eau de l'art contemporain. Une dynamique d'une esthétique écosophique*. Paris, L'Harmattan, 286 p. (ISBN 978-2-343-09629-2)

Dresser un portrait de l'importance de l'eau dans l'art contemporain, c'est ce que le livre de Patrik Marty a fait avec brio. Une analyse en six tableaux où le rapport de l'artiste avec l'eau est exploré. L'eau dans l'expression artistique et esthétique des courants de l'art contemporain à travers des artistes emblématiques, dont Bill Viola. Les amateurs d'histoire de l'art apprécieront très certainement l'entrée en matière par une analyse fort intéressante de l'œuvre de Viola. En préface, Bernard Lafargue indique: « Bill Viola est l'artiste emblématique du courant de la spiritualité de l'eau. » Pour avoir suivi un peu l'artiste dans un certain nombre d'expositions, je suis à même d'apprécier le caractère très approfondi de l'analyse de Marty sur l'œuvre de Viola. C'est une entrée en matière d'autant plus intéressante qu'elle nous permet de mieux comprendre le rapport de l'artiste avec l'eau et de cheminer par la suite dans les cinq tableaux qui suivront, à travers ce parcours à la fois temporel et spatial du rapport entre l'eau et l'art contemporain.

Dans ce parcours de près de 300 pages, l'auteur présente les œuvres d'artistes contemporains tels Pekka Kainuliainen, Susana Majuri,