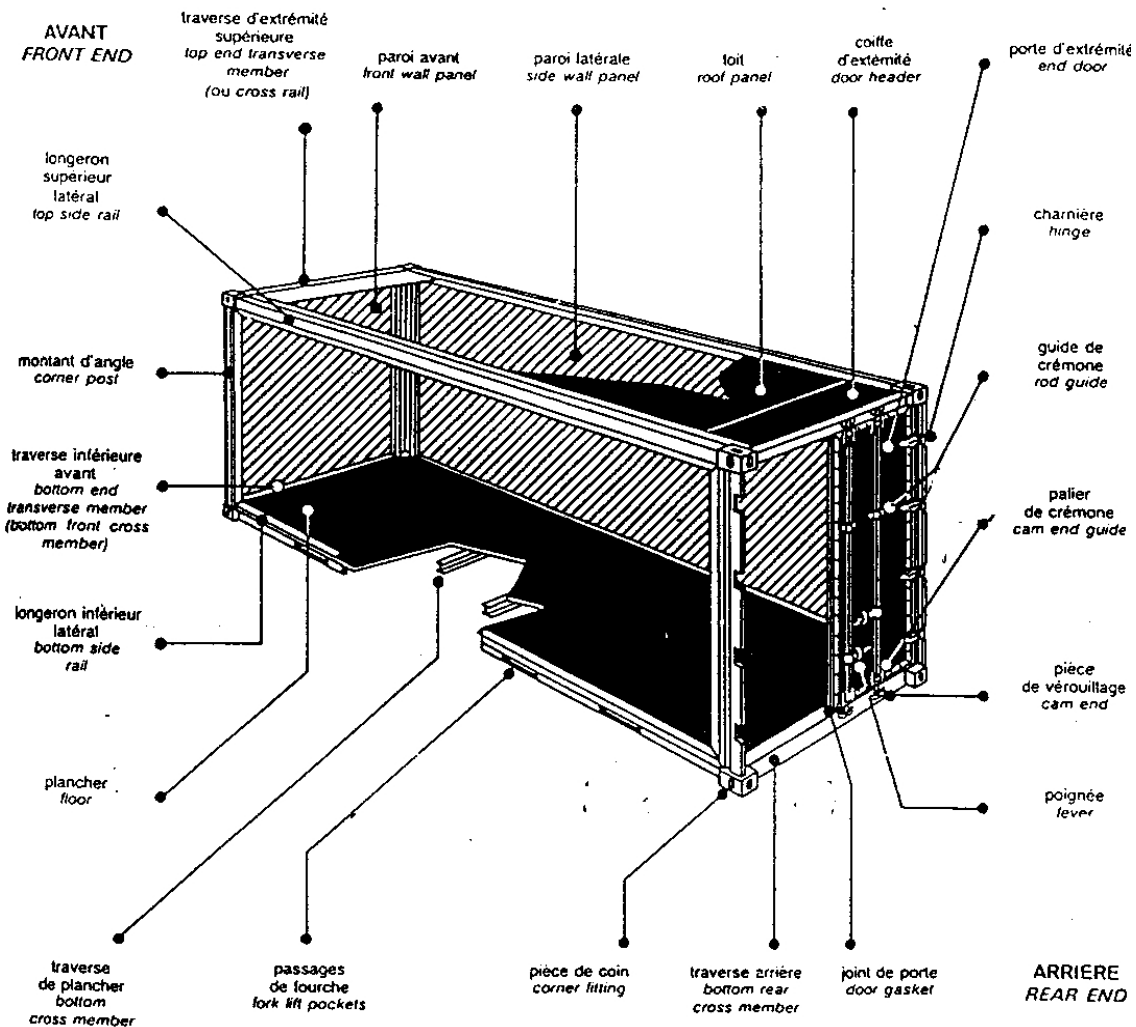


Du supermarché à la tombe, en passant par les navires porte-conteneurs.



*Le transport maritime conteneurisé,
épine dorsale de l'invention
de la société économique mondialisée.*

Cette brochure a pour but de contribuer à faire connaître les principales conditions de possibilité de la mondialisation de l'économie, et plus particulièrement de mettre ici en évidence le réagencement et la réification de la spatialité qu'elle opère notamment au travers de la constitution d'un système portuaire conteneurisé mondial qui apparaît déjà comme l'épine dorsale de cette mondialisation.

Table des matières.

1. La méga-machine échangiste et ses sujets automates.
2. La spatialité échangiste éclatée et son irreprésentation.
3. L'épine dorsale de la mondialisation de l'invention de l'économie.
4. L'invention d'un système portuaire conteneurisé mondial.
5. Productivité et logique industrielle du système portuaire.
6. Un système global polarisé et hiérarchisé.
7. L'éclatement des flux de conteneurs dans les ensembles sous-continentaux.
8. Une épine dans l'épine dorsale : dénaturer la mondialisation, déconstruire sa spatialité.

Morceaux choisis :

- Article paru dans *Le Monde* du 24 Janvier 2007. « Les conteneurs du cargo échoué livrent leurs trésors sur la plage ».
- Article paru dans *Le Monde* le 26 janvier 2007 : « Le pillage du « MSC-Napoli » a servi d'exutoire dans une région frappée par la précarité ».

-

Brochure réalisée
par Clément H. et puis Aline M., Pedro, Deun, Rit it up and start again, qui ont été sympa de relire et de faire des suggestions.

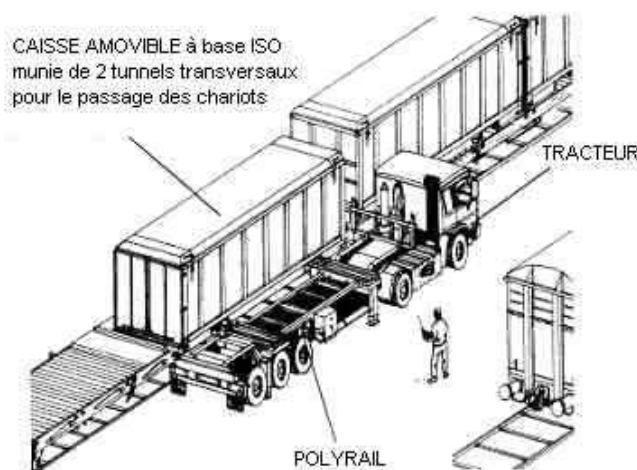
Du supermarché à la tombe, en passant par les navires porte-conteneurs.



Le transport maritime conteneurisé, épine dorsale de l'invention de la société économique mondialisée.

« Cette société qui supprime la distance géographique recueille intérieurement la distance, en tant que séparation spectaculaire ».

G. Debord, *La Société du spectacle*, thèse 167.



La mondialisation s'invite chaque jour chez nous, qu'on le veuille ou non : un café équitable sud-américain par ci, des fraises « bio » du Vaucluse ou d'Argentine par là, un pot de yaourt aux myrtilles, une paire de chaussures de sport ou un jouet conçus dans les C.B.D.¹ des métropoles états-uniennes et fabriqués en Chine. Tous ces biens de consommation sont consommés à bas prix dans chaque ville d'Europe sans que les déplacements de plusieurs milliers de kilomètres effectués par ces marchandises, avec leurs problèmes d'organisation, d'aliénation de la vie, de coûts, de temps, de Séparation, de risques, de perte d'autonomie, de destruction des cultures et de la civilité, de pollutions ou autres aléas éventuels, c'est-à-dire leurs conditions de possibilité concrètes, matérielles et vivantes, ne suscitent la moindre interrogation chez les clients/citoyens finaux ou intermédiaires, c'est-à-dire les consommateurs/producteurs spécialisés des chaînes du travail socialisé, que nous sommes tous devenus². En 1993, une étude montrait déjà que la spatialité pour fabriquer les

¹ « Center business district » : le cœur affairiste des métropoles nord-américaines, composé de grattes-ciel.

² Denis Baba à la différence de S. Latouche et des écologistes, a su clairement critiquer l'idée gestionnaire « d'internaliser les coûts écologiques ». « Pour un tel raisonnement, il n'y a jamais problème à poser une

différents éléments d'un simple pot de yaourt aux fraises, à Stuttgart en Allemagne, formait une distance de près de 9115 km³. Car ces déplacements mondialisés qui sont maintenant bien plus considérables, sont en effet pleinement intégrés dans les processus de production, de vente ou de consommation à travers la logistique qui permet l'échangisme généralisé où tout est *marchandisé* et d'abord n'importe lequel d'entre nous dès que nous touchons sous la forme d'un équivalent général (l'argent), un simple salaire, une allocation d'Etat, des stocks options ou de l'argent « au noir ». Et l'évidence de ces déplacements est alors d'autant plus imprégnée dans notre imaginaire qu'ils déterminent obligatoirement chaque acte de notre quotidien, et ceci parce qu'aujourd'hui *notre vie dépend en réalité d'un emboîtement généralisé de divers espaces en inter-relations échangistes que d'ailleurs la grande majorité d'entre nous ne connaissons jamais, et peut-être même pas seulement l'existence*. La mondialisation - et à contre-pied de ce que croient encore les comiques écologistes - ne fait pas que s'inviter dans nos assiettes ou dans notre « mode de vie », c'est-à-dire notre « consommation ». *Elle est simplement notre vie à chacun de ses instants de production comme de consommation, ou encore l'approfondissement de ces mêmes instants dans le temps séparé des loisirs*. Et ceci simplement parce que nous « travaillons » tous comme rouage de l'interdépendance échangiste mondialisée.



Yoyooo et une bouteille de rhum pour le capitaine.

La méga-machine échangiste et ses sujets automates.

On connaît aujourd'hui le sentiment d'impuissance, le confusionnisme, le désarroi, les béquilles analytiques ordinaires pour beaucoup, l'incapacité finalement à se représenter de quoi dépendent maintenant nos vies dans leur devenir-complexe que provoque la dépossession générale de la vie dans la société du Travail *et* de consommation. Dans ce sentiment d'impuissance devant les agencements conditionnant maintenant la simple possibilité de nos vies, et qui maintenant dépassent largement l'agir réel des individus (ainsi par exemple du problème de la traçabilité des marchandises ou celui des innombrables intermédiaires que l'on ne connaîtra jamais en première personne), c'est là cette

équivalence entre une somme monétaire et la vie vécue. L'abstraction monétaire prétendra toujours rendre compte de la subjectivité vécue. La mesure marchande rend ainsi équivalentes circulation des marchandises et, par exemple, survenue des cancers professionnels [ainsi que des effets du réchauffement climatique, etc.] », écrit-il dans l'article « Tout n'est pas mesurable », *La Décroissance*, n°40, p. 13, seul bout de papier qui prenne à contre-pied toute la bureaucratie écologiste planificatrice d'une économie technocratique-conviviale de survie, qui fait office de ligne idéologique de ce journal-supermarché.

³ Cf. « Le voyage d'un pot de yaourt aux fraises », magazine *Silence*, n°167/168, juillet-août, 1993.

situation ordinaire de la quotidienneté de chacun où nous sommes tous devenus interdépendants et irresponsables du fait de cette interdépendance échangiste sur laquelle nous n'avons désormais plus aucune prise. « *Ce que nous produisons excède notre capacité de représentation et notre responsabilité* », écrivait G. Anders ⁴. *Comment en effet se représenter simplement ce que nous sommes tous devenus dans nos vies, complexuellement ?* Un monde où les activités autonomes non-économiques étaient l'essentiel, mais aussi où l'économie n'avait jamais existé avant son invention au XVII^e siècle ⁵, et dans lequel l'échange (et notamment marchand) n'avait qu'une place subsidiaire et complémentaire à l'autonomie, a laissé place progressivement au cours des trois derniers siècles de « modernisation », à la *transformation de l'organisation sociale en une société économique* (ou « industrielle », ce qui est à mon sens synonyme), où le principe de l'échange a pris toute la place dans nos vies pour en devenir la relation obligatoire et totalisante. Et c'est alors que dans cette situation de dépossession de tout pouvoir-capacité sur nos vies du fait de la place totale qu'a pris l'échange dans celles-ci, c'est-à-dire dans notre *spécialisation* nous trouvant une place dans la chaîne productive de l'interdépendance, ce qu'il nous reste de responsabilité n'est plus que celle de notre poste de travail spécifique, de notre discipline, de notre domaine de spécialité (pratique ou intellectuelle), de notre objet de recherche gardé jalousement, c'est-à-dire l'endroit où par des diplômes, des « formations professionnelles », des honneurs, des recommandations, des « compétences », des pots de vin et des passes-droit, des cooptations ou des coucheries, la machinerie et sa méritocratie de la gestion, nous ont reconnu une responsabilité limitée sur un micro-secteur de la vaste chaîne-travaillante de l'irresponsabilité permanente. Car dans le reste de la chaîne d'interdépendance dans laquelle s'insère notre vie et dont nous ne sommes plus qu'un rouage, nous y sommes totalement irresponsable, c'est-à-dire *que nous ne la maîtrisons plus, ni ne la connaissons*. Et comme notre connaissance est imparfaite, nous ne sommes plus crédités d'aucun pouvoir, nous sommes opaques à nous-même, tout nous échappe, si bien que nous sommes spontanément coopératifs, naturellement empathiques, fatalement solidaires et mécaniquement militants du Grand-n'importe-quoi qui nous croque.



Et pourquoi pas ?

Car plus encore, tel le cheval aux œillères tirant derrière lui la charrue de la forme-valeur dans les champs de l'équivalence, le « travailleur-consommateur collectif » que nous sommes, ignore ce qui se passe concrètement en amont, en aval, même en dessus et au dessous, de ses postes successifs de production et de consommation : situation structurelle ⁶ qui est finalement

⁴ Gunther Anders, *L'obsolescence de l'homme*, Encyclopédie des nuisances/Ivrea, Paris, 2002, dans la préface à la cinquième édition.

⁵ Michel Henry, *Marx*, 2 tomes, Gallimard, 1976 ou encore mais avec des réserves, S. Latouche, *L'invention de l'économie*, Albin Michel, 2005.

⁶ Et qui ne correspond donc en rien à un défaut de morale, de connaissance, un quelconque « déficit » de démocratie ou une absence de « limites », comme le pensent souvent les écologistes et les illusionnés de la politique, quand bien même ceux-ci ne forment pas qu'une seule et même catégorie.

celle du bureaucrate *Eichmann-le-rouage-que-nous-sommes-tous-devenus*, comme l'avait déjà brillamment entraperçue Hannah Arendt⁷. Et notre responsabilité dans le référendum ou l'élection d'un jour, n'est rien par rapport au plébiscite quotidien sans paroles et sans bulletins, consistant simplement à se lever chaque matin au son du bip-bip de la montre que nous avons tous, pour aller travailler notre cœur synchronisé sur le rythme des cadences infernales du travail, de l'efficacité et de l'accroissement illimité de la production abstraite de valeur⁸.

La spatialité échangiste éclatée et son irreprésentation.

Le processus de *prise de distance de notre vie* au travers du déploiement de la spatialité différentielle propre au principe de l'échangisme général, a commencé à prendre de l'ampleur pour la plus grande masse d'entre nous, à la fin du XIX^e siècle. Et au début du XXI^e siècle, l'idée d'un agencement de l'espace par la mondialisation du « développement » forme déjà l'allant de soi de notre époque : la mondialisation de nos vies semble irréversible, y compris et surtout pour les comiques « altermondialistes » qui font mine de s'opposer au monde pour simplement en gérer dialectiquement son éternisation dans nos vies.



Portiques de transbordement et parc de stockage de « boîtes »
avant leur re-distribution intra-continentale.

⁷ Lors du procès du bureaucrate nazi, Arendt avait été frappée, non par la stupidité de l'accusé, mais par son manque de pensée, il avait perdu sa propre « faculté de juger ». Cf. une mise au point admirable dans le récent ouvrage de Miguel Abensour, *Hannah Arendt contre la philosophie politique ?*, Sens & Tonka, 2006.

⁸ Cf. Cercle des Jeunes Normaliens pour le Progrès, « Référendum d'un jour, plébiscite quotidien », dans la revue *Notes et Morceaux choisis*, n°7, 2006, éditions de La Lenteur.

Dans cette situation ordinaire de la quotidienneté de chacun, les sujets automatés de la valeur que nous sommes, sont alors plongés dans le désarroi qu'ils éprouvent du fait de *l'enchevêtrement de la spatialité différentielle mondialisée et de leur dénuement dès qu'il s'agit de s'orienter ou de raisonner sur un problème spatial, même élémentaire*. Car les rouages que nous sommes ici et maintenant - tellement les conditions de nos vies ne nous appartiennent plus du fait de la place totale qu'à pris la détour par l'argent-échange dans nos vies -, ont du mal encore à comprendre et à se représenter, que *lorsqu'ils sont à un endroit, ils ne sont pas dans une seule case, dans une seule " région " mais dépendent de la spatialité différentielle dans laquelle s'imbrique maintenant comme autant de poupées russes, chaque geste élémentaire de notre vie quotidienne*.

Une des règles-cadre du principe de l'échangisme que permet l'équivalence générale des termes échangés au travers de la mesure de l'argent, est celui de la « compétitivité » issue de la mise en concurrence des éléments pourtant en poste sur la même chaîne d'interdépendance. Entendons par « compétitivité », cette capacité à offrir l'équivalence des termes échangés au « prix » le plus bas, pour une « qualité » d'ersatz fabriqué la moins indécente possible. Dans le cadre de cette relation échangiste déterminée structurellement selon cette loi de la compétitivité-concurrence, *la « prise de distance » ou la « dé-localisation » sont les formes structurelles de la spatialité dans la société-monde échangiste*⁹ : puisque tout se vaut dans l'échange et que seul subsiste l'optimum de la rentabilité de la valeur obtenu par la compétitivité-concurrence, tous les espaces se valent désormais dans la réification de leur com-pénétration mondiale. L'aménagement par des « dispositifs » économiques d'espaces, même en compétition, est déjà par lui-même la garantie de leur équivalence tout comme de celle de leurs marchandises. Dans l'unification de son environnement circulatoire désormais sans dehors car plus limité par des sociétés extérieures, la forme-marchandise devait aussi « dissoudre l'autonomie et la qualité des lieux » (G. Debord) dans la mise en équivalence mondiale de son espace à tout instant modifié et reconstruit.

Nous ne sommes donc plus ici et maintenant, nous sommes désormais *comme partout, c'est-à-dire nulle part et en particulier sur le pont d'un porte-conteneurs naviguant au milieu des vagues de l'Océan indien*. Ainsi dans sa *dé-territorialisation*¹⁰ en tant que le devenir hors-sol de son artificialisation, la danse de la vie est désormais celle des flux de conteneurs de marchandises entre les ports mondiaux dont les positions sont d'ailleurs étroitement contrôlées par la ceinture de satellites en orbite autour de la planète formant dans leur ronde le « cocon technique » de la possibilité même de la mondialisation : un *immense technotope marchand intégré*. La voiture, comme les transports en commun, étaient la condition de possibilité de la ville comme espace de l'interdépendance échangiste marchande : *le porte-conteneur, c'est désormais la voiture (ou plutôt le transport en commun) de la mondialisation*. Et on voit déjà apparaître sur les télécrans cinématographiques de la science-fiction marchande, que le diable mènera demain, c'est-à-dire très bientôt, le bal intergalactique des prochains vaisseaux porte-conteneurs inter-sidéraux.

⁹ Nous entendons « délocalisation » dans un sens plus large que celui de son usage habituel, notamment politico-médiatique, et qui ne fait que poser le problème du déplacement d'un unité de production vers un pays plus « compétitif ». La *prise de distance* est carrément le principe spatial de l'économie de l'interdépendance généralisée. Cette prise de distance a connu grossièrement deux périodes : « l'invention du territoire », qu'a bien décrit l'historien américain Eugen Weber dans *La Fin des terroirs, Aspects de la modernisation des campagnes en France, 1870-1930*, et qui consiste en une intégration du territoire national à partir, en France, des politiques de libéralisation du commerce des grains par les physiocrates dès 1753. Ensuite une période de « dé-territorialisation » qui correspond au moment où le commerce mondial des produits manufacturés (et non plus des seules matières premières) a cru considérablement, et notamment comme nous allons le voir au travers de la conteneurisation, à partir seulement des années 1970.

¹⁰ Mais en parlant de « dé-territorialisation », il faudrait plus encore faire l'archéologie de la notion de « territoire » afin de ne pas la naturaliser comme le font généralement les géographes, les économistes, les écologistes, en un mot les gestionnaires de la réalité. Voir l'étude de Paul Allières, *L'invention du territoire*, Presses Universitaires de Grenoble, Coll. « Critique du droit », 1980. On notera aussi l'œuvre toujours très stimulante de Jacques Donzelot.

Si au XIXe siècle, le chemin de fer avait permis d'intégrer les territoires nationaux pour permettre à l'économie de s'enchaîner « nationalement » dans nos vies ¹¹, aujourd'hui l'intégration mondialiste se fait donc par les lignes maritimes de porte-conteneurs. En effet, pas de mondialisation possible sans porte-conteneurs encerclant les océans de toute la planète pour constituer une société-monde fondée sur le même principe qu'un club échangiste sur l'île des Loisirs du Cap d'Agde en plein mois d'août. Les conditions de possibilité de nos vies pourtant à chaque fois singulières, circulent désormais sur les autoroutes maritimes, terrestres et informatiques de la grande interdépendance échangiste intégrée, c'est-à-dire toujours (et plus encore) cohérente et efficiente. Et ce monde dans son inter-dépendance générale qui le constitue comme « monde-de-l'économie », est devenu si complexe que sa représentation globale par n'importe lequel des rouages qui le constitue est désormais impossible. Y compris et surtout pour les spécialistes des postes divisés du travail intellectuel séparé, puisque c'est un secret de polichinelle que de dire que l'éclatement des « sciences » ne permet plus l'unification théorique. C'est bien plutôt l'unité même de la *praxis cybernétique* (c'est-à-dire l'action d'elle-même et sans idéologies) qui se manifeste désormais pratiquement par le monde qu'elle configure chaque jour. Car personne ne peut voir par exemple, l'interrelation gigantesque d'espaces différenciés et mondialisés dont sa vie dépend désormais, c'est-à-dire la façon dont l'économie produit et ré-agence l'espace en construisant les « dispositifs spatiaux » de son déploiement et de son contrôle. La société qui modèle tout son entourage, peut et doit maintenant refaire la totalité de l'espace comme son propre décor. Et le ravage de la Planète n'est que le déploiement de son environnement, comme décor de sa propre maladie. C'est que l'espace, à toutes les échelles, est dorénavant un simple matériau, un instrument et un enjeu pour les opérateurs spatiaux qui tentent de réaliser leur opération de contrôle échangiste de tout ou partie de la Planète ¹².

Cependant le désert comme incarnation de l'économie dans l'espace ne peut plus croître, puisqu'il est désormais partout ; il marche même avec ses pointes et son tutu, sur les eaux des cinq océans du monde.



Les canaux trans-continentaux, comme ici au Panama, sont des nœuds stratégiques du système portuaire (lourdement militarisés).

¹¹ Pour voir comment le chemin de fer permet de décupler la complexité organisationnelle des entreprises au XIXe siècle, et d'enchaîner l'économie dans la vie, cf. l'article de M. Amiech, « Les Etats-Unis avant la grande industrie », dans *Notes et Morceaux choisis*, n°7, op. cit.

¹² Voir une très intéressante histoire d'un « dispositif spatial » particulier, chez Olivier Razac, *Histoire politique du barbelé*, Paris, La fabrique-éditions, 2000.

L'épine dorsale de la mondialisation de l'invention de l'économie.

On savait déjà à contre-courant d'un certain air immatériel du temps, que les flux financiers ou d'informations que manipulent les classes managériales des sociétés de croissance, présupposaient un véritable « système » technicien¹³. Les flux du commerce mondial en ce XXIème siècle, n'ont donc également rien d'immatériels, justement parce qu'ils reposent aussi sur une organisation lourde qui se déploie à l'échelle mondiale en des agencements spatiaux particuliers : le transport maritime comme logistique de l'innervation de l'économie dans nos vies¹⁴.

La croissance presque parallèle, depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, du commerce mondial en volume, des tonnages transportés par la voie maritime et de la flotte mondiale, illustre bien les relations de condition de possibilité qui existent entre le transport maritime et l'économie, qui en s'inventant s'intègre désormais à l'échelle planétaire en un « capitalisme mondial intégré » (F. Guattari), c'est-à-dire un *monde-d'un-seul-tenant*¹⁵. En effet, de la fin de la Seconde Guerre mondiale aux deux chocs pétroliers de 1973 et 1979, la croissance économique des pays que l'unidimensionnalité de l'économisme considère comme « développés » - et qui était fondée sur les industries lourdes et leur capacité à importer massivement des matières premières -, se traduit par une part prépondérante du pétrole dans le total des marchandises transportées par la voie maritime (54% en 1979) et des pétroliers au

¹³ Nous utilisons à dessein la notion de « système » qui correspond pourtant au paradigme néo-positivisme dans les sciences sociales pendant et après la Seconde guerre mondiale. Cette notion postule en effet une analogie de fonctionnement entre les organismes vivants et les machines, puis avec les sociétés et enfin avec tout être humain, assimilés à la notion de système. On est évidemment ici sur le terrain sémiotique du contrôle cybernétique (y compris avec la métaphore du « réseau »). Cf. « L'hypothèse cybernétique », Tiqqun, ZOO, vol. 2, 2001. J. Ellul a utilisé cette notion de « système » pour seulement *analyser* l'organisation technoscientifique de la production économique (alors que E. Morin en fera carrément un modèle utopique). H. Lefebvre qui dans son ouvrage fort stimulant *Vers les cybernanthropes. Contre les technocrates*, déconstruit totalement l'usage de la notion de système, en fait pourtant le reproche à Ellul, et il a peut-être bien raison. Dans *L'Illusion politique*, Ellul a quand même tiré des conclusions stimulantes. Dans le cadre de la cybernétique constituée par des systèmes ou des « dispositifs » (dans la perspective de Foucault), il y a bien en effet « fin de toute politique » et sa perpétuation mythologique (cf. Raoul Girardet, *Mythes et mythologies politiques*, Seuil). On peut alors parler d'« illusion de la politique », puisque sous l'œil de la gestion, la politique est réduite à l'administration efficiente des simples choses, et ceci sans la moindre idéologie, simplement de manière *praxique*.

¹⁴ Pour un aperçu historique de l'intégration maritime de la planète qui débute au XIXe siècle - mettant déjà en place les conditions de possibilité de la conteneurisation mondialisée -, cf. V. Guigueno, « L'Europe des Lumières. Organisation et technique de signalisation maritime au XIXe siècle », in *Histoire et Sociétés. Revue européenne d'histoire sociale*, n°21, mars 2007, p. 30-43, dossier sur « L'Europe du XIXe siècle : une dynamique d'intégration technique ? ».

¹⁵ Il est donc inutile de critiquer la « consommation » si on ne réfute pas les catégories de base de la « production », c'est-à-dire le travail abstrait (et certains préfèrent critiquer seulement « l'idéologie du travail », et non le travail tout court, pour mieux accepter le travail à la Papa, honnête, artisanal, comme celui des écolo-épiciers poujadistes de quartier ou du petit peuple des Amapiens, toujours séparé, divisé et marchandisé). C'est particulièrement ici la pseudo-critique du travailliste altermondialiste P. Ariès, par exemple dans son éditorial « Sortir de l'idéologie du travail », *La Décroissance*, n°40, juin 2007, qui ne critique que l'idéologie productiviste du travail, pour mieux accepter le travail abstrait en soi. C'est là plus largement, l'état ordinairement assez minable de la critique écologiste de la société de consommation, expliquant très bien pourquoi les écologistes en viennent obligatoirement à une certaine sous-critique qui ne s'en prend finalement qu'à la seule « sur-consommation » ou « sur-croissance » gaspilleuse, prônant alors une moralo-décroissance économiciste et développementaliste toujours dans les catégories de l'ontologie capitaliste qu'ils ne veulent que réformer avec leur logiciel anti-productiviste. Ce serrage écologiste de la ceinture économique est alors appelé dans leur terminologie propre : « le pays de la joie de vivre », et il est normal qu'avec leur demi-savoir ils masquent encore sous la défense d'un « revenu d'existence » économiciste ou d'un « revenu maximum accepté » (H. Kempf), c'est-à-dire un « revenu-garanti-à-se-faire-coloniser-par-l'économie », leur attachement atavique au Travail à Papa.

sein de la flotte mondiale (42%)¹⁶. Sans parler des matières premières agricoles ou minérales. Le premier âge de la mondialisation des échanges, et ceci depuis le colonialisme du XVIIe siècle, a donc été d'abord celui de l'échange (une ponction prédatrice au départ) des matières premières, et moins celui de produits finis correspondant au conditionnement d'un mode de vie défini. La qualité de l'interdépendance échangiste dans le cadre de ce premier âge là, n'est donc pas encore aussi intégrée et totalisante que par la suite.

C'est à partir des années 1970, grand tournant dans la qualité et le type de l'interdépendance échangiste mondiale, c'est-à-dire au fur et à mesure que toutes les dimensions de notre vie et nos ritournelles existentielles sont plongées dans le chaudron de la valorisation économique, que les échanges de produits manufacturés deviennent alors le moteur principal de la croissance du commerce mondial. Phénomène qui rend peu à peu les espaces mondialisés de plus en plus interdépendants et donc *dépendants du transport maritime mondial*. Car désormais un « mode de vie » s'est inventé et va dans les décennies et siècles qui viennent, chercher à se généraliser à l'ensemble des habitants de la planète. Ce tournant est particulièrement illustré par la part des produits manufacturés qui représente aujourd'hui, en valeur économique, environ 76 % du total des exportations mondiales contre 62% en 1970. En volume, ces marchandises manufacturées augmentent aussi considérablement, puisque c'est 2,3 milliards de tonnes de marchandises (hors du vrac – c'est-à-dire les minéraliers, les vraquiers, les pétroliers, les céréaliers, les méthaniers, les navires-usines, etc. : qui correspondent en tant que types de navire, à ce que nous avons appelé le premier type d'interdépendance échangiste – avant l'apparition du mode de vie unidimensionnel mondial) transportées par voie maritime en 2002, contre seulement 671 millions de tonnes en 1970. La part en volume de ces marchandises manufacturées dans le trafic maritime total, passant ainsi à 41 % contre 26 % en 1970. Ainsi, au travers de cette corrélation historique, la possibilité même, concrète et matérielle de la mondialisation - c'est-à-dire cette interdépendance échangiste mondialisée qui conditionnent désormais totalement la possibilité même de nos vies quotidiennes -, c'est donc la conteneurisation qui l'a rendu techniquement possible.

Ce deuxième temps sociohistorique d'intégration de l'interdépendance mondialisée par le creusement dans nos vies inobjectivables, d'un « mode de vie » planétarisé¹⁷ (que Debord qualifiera de moment spectaculaire de l'économie¹⁸), poursuit l'unification de l'humanité sous la forme de l'homme économique et opère dans le même mouvement, la « fermeture » de l'espace économique constituant désormais un champ clos, impossible à élargir par de nouvelles conquêtes coloniales ou impérialistes. Car la « fermeture » de l'espace et la mondialisation sont deux étapes d'un même processus, et l'unité de la société planétaire et ses luttes intestines (Guerres mondiales, Guerre froide, « guerres périphériques » et anti-terroristes post-1989) sont en quelque sorte les deux faces d'une même réalité. Dès lors, la

¹⁶ Les informations sur le système portuaire mondial conteneurisé qui suivront dans ce texte, sont tirées de l'article de Martin Soppé et Antoine Frémont, « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », dans la revue des *Annales de géographie*, n°642, 2005, pages 187-200.

¹⁷ Par définition un « mode de vie » est un ensemble de comportements uniformisés, c'est-à-dire que l'attitude comportementale réagit sous l'empreinte d'un « mode », une démarche rationnelle et unifiée définit par l'emploi raisonné et mécanique de certains moyens en vue de fins que l'action reçoit à l'avance (ce que J. Baudrillard exprimerait convenablement dans ce qu'il appelle les « objets-test »). Un mode qui est conditionné comme nous l'avons dit, par les procédés de l'approfondissement dans nos vies de l'échange et ainsi de l'interdépendance. Il y a donc encore un attachement atavique à la marchandisation chez ceux qui affirment inlassablement qu'il nous faut seulement « changer de mode de vie » en utilisant un tel vocabulaire, sous-entendant par là, pour passer à un autre mode uniformisé de comportements plus écologiques mais toujours aussi interdépendants au travers de l'échange et de la dépossession de la vie qu'il présuppose. L'usage de cette formule, caractéristique du bassin sémantique des partisans du néo-éco-capitalisme à visage humain, montre que l'analyse véritable des conditions de possibilité du ravage de la planète n'a jamais été engagée par les écologistes.

¹⁸ Cf. Anselm Jappe, *Guy Debord*, Denoël, 2001, qui est une restitution pas si mauvaise des analyses situationnistes.

croissance économique verticale de la valeur a du reste désormais quelque chose de fatal dans un espace économique et politique où les voies de l'expansion horizontale sont pratiquement condamnées. Dans un champ aussi clos, les énergies bouillonnantes des nations en « développement » comme celles des classes managériales qui sont la main visible de la mise en Marché de la vie, sont réduites à l'extension en hauteur et en profondeur, afin d'é-vider l'ensemble des dimensions de la « vie auto-affective » (M. Henry) et du vivant, au profit de leur échangeabilité illimitée. C'est ainsi qu'entre les deux temps différenciés de la qualité de l'interdépendance échangiste, on a assisté au remplacement du nationalisme héritier du XIXe siècle, par un universalisme subtil : au lieu d'invoquer le manque de *Lebensraum* (ce qui n'était encore que la doléance privé d'un peuple particulier), on invoque alors l'inégalité de « développement », c'est-à-dire que dès 1949, on dénonce et on commencera à lutter contre le fameux « sous-développement »¹⁹. Au travers de ce camouflage de l'occidentalisation du monde qui n'est que la poursuite de la colonisation par de tout autres moyens, cet universalisme débouche sur une compétition généralisée dont l'enjeu n'a rien de commun avec celui des luttes d'influence d'antan : l'objectif n'est pas militaire ni politique (au sens de conquête territoriale), il s'agit d'écraser l'adversaire sur le champ d'un imaginaire qu'il faudra coloniser le plus rapidement possible, par l'économisme et le progressisme. La clé de réussite de cette opération étant pour les colonisateurs de l'imaginaire, de pousser leurs adversaires à se battre sur leur propre terrain (l'économie), et de combattre ainsi avec les mêmes armes (on fait en sorte, par exemple, à ce qu'ils réclament une annulation de la dette africaine pour les pousser à s'économiser plus encore). L'inégalité criante d'une telle confrontation leur assurant obligatoirement la victoire.

L'invention d'un système portuaire conteneurisé mondial.

A ppliquée au transport océanique, notamment sur l'Atlantique nord à partir de 1965, étendue ensuite à l'échelle de la planète, la conteneurisation permet l'acheminement des marchandises diverses dans des contenants aux dimensions standardisées²⁰. Le transport conteneurisé s'insère dans les réseaux et dispositifs de production travailliste et de distribution consommatrice à une échelle mondiale, dans le cadre de l'interdépendance échangiste totale et totalisatrice de nos vies, puisque notre vie (et pas seulement dans ses dimensions alimentaires, mais aussi spirituelles, artistiques, éthiques, etc.) dépend aujourd'hui entièrement comme nous l'avons dit, de la relation de l'échange. Les ports de conteneurs sont alors des pôles de l'économie mondiale qui forment ainsi des interfaces entre la mer où circulent les flux de conteneurs, et les « hinterlands » intérieurs de ces ports où se situent les bassins de production et/ou de consommation et dans lesquels nous vivons en tant que « travailleurs/consommateurs collectifs » de la chaîne interdépendante mondiale.

¹⁹ Formidable changement de vocabulaire à la sortie de la Seconde guerre mondiale, qui coïncide avec le début de la décolonisation politique amorcé par la signature en 1941, de la Charte de l'Atlantique. On peut voir, avec des réserves, le livre stimulant de Gilbert Rist, *Le développement : histoire d'une croyance occidentale*, Presses de Science-Po, 1999.

²⁰ On distingue deux types de conteneurs. Le conteneur de 20 pieds est long de 6,058 m, large de 2,438 m et haut de 2,6 m. Sa capacité est de l'ordre de 21,5 tonnes. Le conteneur de 40 pieds a une longueur double de celle du conteneur de 20 pieds. On mesure les capacités de transport des navires ou le nombre de « boîtes » manutentionnées dans les ports en EVP. 1 EVP vaut un conteneur de 20 pieds. 1 conteneur de 40 pieds vaut 2 EVP.

Plus l'hinterland est densifié par des dispositifs de production (métropoles et mégapoles tertiaires, régions industrielles, minières, textiles, etc.) et/ou des dispositifs de consommation (villes, système hiérarchisé de villes, conglomérat péri-urbain, métropoles, mégapoles, monstruopoles, etc.), plus le port en façade de cet hinterland sera dans le système en interrelation de l'économie-monde, un maillon central et en même temps un point faible puisque tellement essentiel : Hong Kong, Singapour, Busan, Kaohsiung, Shanghai en Asie orientale, Rotterdam, Hambourg et Anvers en Europe et New York en Amérique du Nord, forment ainsi du fait de leurs hinterlands composés d'importants bassins de production et/ou de consommation, les plus grands ports mondiaux de conteneurs. Mais plus encore, dans un monde où l'échange a pris une place totale dans nos vies, l'échangisme doit être général et permanent, puisque la face cachée de la valorisation et de son accumulation, c'est la circulation et donc l'accélération illimitée de celle-ci. La circulation échangiste des conteneurs, comme nécessité de l'accélération du cycle production-consommation, est donc aujourd'hui le centre de gravité de la valorisation et ainsi le cœur de la méga-machinisation de nos vies.



Le pays d'Alice des bureaucraties écologistes :
le transport intermodal de toujours les mêmes marchandises.

Outil « intermodal », c'est-à-dire pouvant supporter différents modes de transport (maritime, routier, ferroviaire, aérien), le conteneur permet une livraison des marchandises porte à porte, de l'entreprise au magasin de distribution (supermarché) où s'achève le trajet des objets de consommation avant d'arriver dans le frigo individuel, et ceci en ajustant avec précision les quantités selon la logique des flux tendus. Logique qui permet de considérer plus tôt tel objet comme une marchandise : un objet qui se déplace est un objet qu'on a vendu (par opposition à un objet stocké). Nous avons les « stocks roulants » dans le transport routier pour parfaire la science logistique, nous avons les « stocks flottants » pour le transport maritime. Le transport intègre alors la longue et complexe chaîne logistique et participe donc en tant que métier-spécialisé de la chaîne sociétale de la division du travail machinal, au processus de l'inter-dépendance échangiste. Il est donc dans ce cadre là, lui-même un gisement particulier de la valeur. Les organisateurs du transport, notamment les armateurs de lignes régulières qui exploitent les porte-conteneurs et gèrent les parcs de « boîtes » aux couleurs d'arlequin, développent donc dans le cadre de la concurrence, des logiques propres d'organisation afin d'optimiser et rentabiliser le fonctionnement des réseaux de transport maritimes et terrestres, selon le principe de l'efficacité et de la mise en cohérence des différents dispositifs, c'est-à-dire de l'efficacité de la Méga-machine : signalisation internationale, règles mondiales de navigation et de sécurité, définition des normes juridiques sur l'utilisation des océans comme espace de circulation, compatibilité entre les divers modes de transport (maritime, rail, routier, transport par conduite), prises en compte de normes environnementales pour rendre plus agréable la circulation, accords entre armateurs ou flottes pour se partager les « marchés », etc. Sans compter que le déploiement et le contrôle d'un tel

système portuaire mondial s'obtient par un degré optimal de communication entre ses parties, notamment par l'informatique. Le transport conteneurisé relève donc d'une véritable logique industrielle afin d'assurer des dessertes maritimes efficaces et mises en cohérence avec le reste de l'appareillage logistique : équipements en chantiers de construction navale, en portiques de chargement/déchargement ou en parcs de stockage de « boîtes » ; constructions de darses, de polders pour littoraliser les industries, de plate-formes logistiques multi-modales – chères par exemple aux écologistes marchands - ; droits sur les espaces portuaires conteneurisés, signalétique sur les « rails maritimes », flotte mondiale de porte-conteneurs etc. L'actualité démontre facilement la très forte intensité capitaliste que réclament ces « dispositifs » et opérations du système portuaire conteneurisé mondialisé.

La conteneurisation des échanges mondialisés est donc une véritable construction cybernétique organisée par la main visible des classes managériales de la science logistique qui met en système, c'est-à-dire en inter-relation échangiste, les divers éléments séparés, spécialisés, hiérarchisés et à différents stades de « développement », de *son monde-d'un-seul-tenant* qui est désormais notre seule et unique ligne d'horizon.

Productivité et logique industrielle du système portuaire.

Comme on sait que l'économie dans son existence même n'est que la gestion épicière de l'existence, cette conteneurisation se traduit forcément par une rationalisation particulière de cette gestion, et ainsi par la recherche de formidables gains de « productivité ».

La capacité de transport des porte-conteneurs n'a ainsi cessé d'augmenter au cours de ces dernières décennies : elle est aujourd'hui de plus de 8000 EPV pour les plus gros d'entre eux alors qu'elle ne dépassait pas 1000 EPV au début des années 1970. Un porte-conteneur actuel de 6000 EPV, avec un équipage d'une vingtaine d'hommes au plus, a d'ailleurs une capacité de transport environ vingt fois supérieure à celle d'un cargo conventionnel des années cinquante ou soixante dont l'équipage s'élevait à une quarantaine de personnes. De plus, autre gain de productivité, la manutention de ces navires ne dure que quelques heures car plusieurs portiques à conteneurs, manipulant chacun de 20 à 25 conteneurs à l'heure, peuvent être affectés simultanément aux opérations de chargement/déchargement d'un même navire.



Les portiques de chargement/déchargement des « boîtes » sont les éléments essentiels pour passer les ruptures de charge.

La conteneurisation a alors atteint aujourd'hui des dimensions considérables. Elle concentre 80 % du trafic des marchandises diverses par la voie maritime. Les porte-conteneurs intégraux représentent 11 % de la flotte mondiale en 2001, contre seulement 6 % en 1990 et 3 % en 1980. La capacité de transport est de près de 7 millions d'EVP contre 771 000 en 1980, soit une croissance moyenne annuelle de 11 %, ce qui montre à quelle vitesse la mondialisation de l'économie se répand et occidentalise le monde sous les catégories de l'économisme et du progressisme.

Cependant il faut noter que les ports ne forment pas les seules polarisations du système portuaire mondial. Car ce serait sans compter la technique logistique très industrielle – car sans perte de temps - du « *feeder* », très présente près des ports des pays dits « en voie de développement » (c'est-à-dire en train d'être colonisé et intégré par l'imaginaire économique occidental). Manille ou Tanjung Priok, port de Djakarta (Indonésie), sont caractéristiques par exemple des ports de *feeder*. En effet les grands navires mères transocéaniques n'y escales pas directement afin de ne pas se dérouter du grand axe maritime est-asiatique Singapour, Hong-Kong, Busan et pour ne pas pâtir de conditions portuaires qui ne sont pas optimum. Des navires *feeders* ou « nourriciers » en provenance de Singapour ou de Koahsiung, ports où s'effectuent les transbordements entre les navires mères et les navires *feeders*, les raccordent directement à l'artère circumterrestre ininterrompue. Et dans ces ports de Manille (2,5 millions d'EVP en 2003) ou de Tanjung Priok (2,2 millions d'EVP en 2001), ces trafics sont très intenses : les navires « *feeders* » effectuant les navettes avec le hub de transbordement, y sont entièrement déchargés puis rechargés, jour et nuit. Cette technique de *feeder*, où chaque port possède des centaines de barges *feeders*, exprime particulièrement la capacité de saturation actuelle des ports de conteneurs d'Asie orientale (comme le port de Bangkok) et la logique industrielle de l'organisation de l'existence.

De plus, la logique industrielle de la conteneurisation transparait dans l'intégration totale d'une chaîne logistique complète, de l'extraction par exemple, de minerai, dans les Etats africains n'ayant pas d'accès direct à la mer (les « Etats enclavés »), à l'acheminement de ce minerai vers les usines sidérurgiques des polders japonais à l'autre bout de la planète. Pour illustrer cette dimension caractéristique du système, il suffit de prendre l'exemple du groupe logistique français de Vincent Bolloré en Afrique (40% du marché africain des transports).

Depuis le milieu des années 1990, ce groupe capitalistique présent sur ce continent depuis la colonisation française (et notamment depuis les années 1920), *tisse en effet sa toile logistique en Afrique*. Dès 1999, Bolloré « mise sur la construction d'un dispositif [logistique] totalement intégré. Il est en train de tisser un réseau africain, maîtrisant toute la chaîne du transport. Ses filiales de logistique et de transports, SCAC et Saga, lui permettent d'assurer des transports du fournisseur au client, sans grande rupture de charge (...). Pour assurer du fret à ses bateaux en partance de l'Afrique, il ne cesse de se renforcer dans le monde des matières premières. Après avoir acquis des plantations d'huile de palme au Libéria, de café et de cacao en Côte d'Ivoire, il se dit intéressé par le coton. Dans le même temps, il a investi dans les lignes de chemin de fer africaines, comme au Cameroun. Il a présenté une offre de reprise pour la ligne Dakar-Bamako. Il s'est également porté candidat à la privatisation de plusieurs ports d'Afrique [sous les ordres des diktats des agences internationales de développement, l'Afrique dans les années 1980 et 1990 à libéraliser l'ensemble des chemins de fer et la gestion portuaire], dont celui de Douala, au Cameroun »²¹. Quelques années après, en 2007, Bolloré est en train de développer ses acquisitions notamment dans l'extraction minière et pétrolière au travers d'une quarantaine de projets sur le sol africain, et ceci afin d'alimenter en fret sa chaîne logistique. « L'exploitation de ces mines où sont présentes des entreprises comme le groupe anglo-australien Rio Tinto [le plus grand minéralier du monde] ou encore l'indien Arcelor-Mittal, nécessite le transport des éléments de construction de

²¹ M. Orange, « Vincent Bolloré tisse sa toile en Afrique », *Le Monde*, 10 nov. 1999.

l'infrastructure. Une fois la mine équipée, il s'agit d'acheminer les minerais par le rail ou la route jusqu'aux ports pour l'exportation. Dans cette offre logistique, Bolloré intègre l'ensemble de la chaîne de transport grâce à sa flotte de véhicules (1200 camions et 2000 remorques). Quant aux chemins de fer, le groupe exploite par concession les compagnies Sitarail en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso (1500 km, 900 000 tonnes de marchandises par an), et Camirail au Cameroun (1100 km, 1,9 million de tonnes de marchandises par an). Ces investissements logistiques dans le transport sur rail de fer sont nécessaires à Bolloré pour gagner des marchés dans ces pays et accéder aux gisements de matières premières, mais ils n'ont pas, pour l'instant, de rentabilité économique. (...) Ces axes de circulation ferroviaire et routière doivent ensuite trouver des débouchés sur la mer. D'où le renforcement de Bolloré dans les ports africains. C'est notamment le cas dans l'Afrique de l'Est : la présence à Mombasa (Kenya) et Dar-es-Salaam (Tanzanie) [les deux plus grands ports conteneurisés de l'Afrique de l'Est] permet de créer des corridors d'acheminement sur des distances d'au moins 2000 kilomètres à l'intérieur des terres. « Le maillage de plus en plus dense des axes de circulation reste l'enjeu de notre démarche », explique M. Laffont, directeur général « Afrique » du groupe Bolloré »²². Ainsi, l'acquisition en amont de la chaîne logistique, de sites à l'intérieur des terres (qu'ils soient miniers, pétroliers ou industriels), la constitution de « corridors logistiques » (des « pénétrantes » combinant le transport routier, ferroviaire, fluvial et « par conduite » – gazoduc ou oléoduc) allant de ces sites vers un port dont les qualités nautiques suffisantes lui permettent d'accueillir les gros porte-conteneurs, l'achat des droits de gestion portuaire pour acquérir des ports et manutentionner les « boîtes », ou encore la constitution d'une flotte de porte-conteneurs pouvant relier l'Afrique au reste du monde, sont les différents éléments typiques de la construction d'un véritable « environnement circulatoire » intégré, dont le groupe Bolloré n'est qu'un exemple parmi des centaines. Voilà comment concrètement on pille aujourd'hui l'ensemble des continents dans le cadre de leur interdépendance échangiste totale (ainsi, Richard's Bay en Afrique du Sud, premier port africain en terme de volume, arrive à exporter près de 93 millions de tonnes de charbon par an, c'est aussi le plus grand port de « boîtes » du continent).

Notons au passage, que la conteneurisation des flux échangistes est légitimée aujourd'hui auprès des Etats et des collectivités territoriales (qui payent souvent en partie les coûts des infrastructures les plus importantes – creusement de darses, etc. avant de libéraliser la gestion portuaire, chapeauté seulement par un organisme public de tutelle), par le discours du « développement durable ». Ainsi, lors de la danse du ventre entreprise par le « Club des ports de l'atlantique » et ses partenaires pour obtenir de l'Etat français des fonds publics afin de conteneuriser l'ouverture en 2008 d'une « autoroute maritime » entre Nantes et Bilbao, son président n'hésitait pas à parler de la nécessité d'un « véritable changement de mentalité », qualifiant carrément ce projet (construction de 6 porte-conteneurs pouvant accueillir 800 « boîtes » chacun, avec 3 départs par jour), d'« idée révolutionnaire ». « *Ce projet d'autoroute maritime, répond à un besoin d'économie durable par rapport à l'économie du profit immédiat* » notait le président du port de Nantes, Michel Quimbert, et « la crédibilité de la voie maritime se trouve renforcée. Dans une perspective de développement durable et d'économie d'énergie d'une part, de sécurité routière d'autre part. Les récents incidents survenus dans le tunnel de Fréjus abondent en notre sens ». Il va sans dire, que le dernier *Livre blanc sur les réseaux de transport* de la Commission européenne, qui préconise « une approche globale, politique, en appréhendant les coûts induits comme ceux de la pollution atmosphérique, la santé, es accidents de la route », est déjà le rêve de tous les écologistes qui défendent une économie verte et durable. Cependant on voit là encore la logique industrielle du système portuaire quand « *l'autoroute maritime, poursuit M. Quimbert, doit présenter toutes les caractéristiques de l'autoroute terrestre*. Cela suppose que l'autoroute n'implique

²² D. Buffier, « Le groupe Bolloré en passe de perdre le port de Dakar, mise sur l'Afrique de l'Est », *Le Monde*, 13 juin 2007.

pas d'attente, qu'elle soit fiable, sûre, que le titre d'accès soit, comme un péage, un document unique, que les conditions de la circulation soient les mêmes en terme de contrainte douanière, de documents de transports, condition d'assurance et de responsabilité de transport »²³. L'efficacité au sein de la logistique de transport de toujours les mêmes éco-marchandises, est bien le dernier mot.

Cette rationalisation de la logistique, au travers d'une professionnalisation poussée, d'une bureaucratisation aux relations sociales mécanisées et d'une industrialisation de sa productivité, permettent aux conditions techniques de transport d'intensifier considérablement la fluidité de la circulation marchande et d'ouvrir ainsi à l'économie (et à ses « multinationales » de la fausse conscience), de nouveaux gisements de valeur. Le nombre des transactions effectuées sur les processus de valorisation, la quantité des marchandises conteneurisées en incessant mouvement, ainsi que la vitesse et les distances de déplacement sont alors sans précédent dans l'histoire.

Un système global polarisé et hiérarchisé.

La flotte de porte-conteneurs d'Asie orientale est aujourd'hui la plus importante. Son développement est notamment dû aux chantiers de construction navale de cette région de l'économie-monde²⁴, notamment du Japon, de la Corée du Sud et de la Chine qui à eux trois détiennent en 2003 près de 90 % du carnet de commandes mondial de navires (les Etats-Unis ne disposent plus d'armement, seul l'Europe avec Maersk-SeaLand, MSC, CMA-CGM, P&O Nedlloyd ou Hapag-Lloyd, a su « résister » à la « suprématie » asiatique).

Mais ce sont aussi les ports de l'Asie orientale qui occupent une place prépondérante dans la hiérarchie mondiale des ports de conteneurs. Sur les dix premiers ports mondiaux, neuf sont en effet localisés en Asie orientale, et bien sûr parce que dans l'interdépendance échangiste mondiale, cette Asie est on le sait : « l'usine du monde » de notre monde de vie. L'Asie orientale est donc forcément au sommet du système mondial de transport maritime conteneurisé, de part la place qu'elle a dans la constitution de la chaîne d'interdépendance mondialisée.

Si l'on regarde de plus près la spatialisation des flux conteneurisés, qui ont donc pour centre l'Asie orientale, ces flux sont notamment fortement hiérarchisés par la prépondérance des relations Est-Ouest, puisque ces flux se font essentiellement entre les pays de « la Triade » et l'Asie orientale. Et cette orientation des flux mondiaux de « boîtes » répond évidemment à la dépendance obligatoire à l'interdépendance mondiale consistant en l'organisation au travers de l'invention des « besoins », de ce que G. Debord appelle la « survie augmentée ». Mais faut-il encore comprendre nettement l'organisation de nos vies en une survie permanente et

²³ Article-publicité de Tugdual Ruellan, « Autoroute maritime de Nantes-Bilbao », dans le supplément « Objectif Région », *Le Monde*, 13 octobre 2005.

²⁴ « L'économie-monde [...] ne met en cause qu'un fragment de l'univers, un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique », in F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, tome 3, 1979, Paris, Armand Colin, p. 14. Ici nous ne reprenons évidemment pas cette acception economiciste et largement désuète de Braudel ni d'ailleurs celle de Wallerstein. Pour nous l'économie-monde n'est en rien un « fragment de l'univers », un « morceau de la planète économiquement autonome », elle est simplement l'intégration mondiale de « l'invention de l'économie » (S. Latouche) au travers de la mondialisation des catégories de base du « développement ». L'économie-monde n'est donc que le simple devenir forme du principe totalisant de l'échange au sein de nos vies.

d'autant plus augmentée, que l'économie nous prenant pour un gisement sans fond de valeur, dés-affecte inlassablement nos vies inobjectivables en les rationalisant. C'est bien parce qu'en Europe, au Japon et en Amérique du nord (la Triade), nous sommes totalement dépossédés de toutes activités autonomes et de capacités d'auto-satisfaire directement par nous-mêmes les dimensions désirantes et non séparées de notre vie, que nous sommes devenus si dépendant à l'envahissement de tous les aspects de la vie sociale et individuelle par les produits industriels. A la différence de la supposée « survie » des sociétés d'âges précédents, qui d'ailleurs ne sont en rien marquées par la rareté mais bien plutôt par l'abondance²⁵, l'économie entraîne un nouveau type de survie, qui par rapport au dernier type de survie est *considérablement augmentée*. « Augmentée » du fait de la dépossession de chacun de nous (au travers désormais de notre interdépendance spécialisatrice/échangiste), de tout pouvoir-capacité à maîtriser et satisfaire quelque peu de manière autonome (individuellement et collectivement) les dimensions désirantes de sa vie innommable. Cette survie est augmentée justement parce que la vie est désormais totalement dépendante - dans ses conditions de possibilité même -, de l'interdépendance spécialisatrice/échangiste qui forme la société économique. Et alors l'invention de la « consommation » comme de la « production » (c'est-à-dire *l'invention de l'économie* qui n'a rien d'évident ni de naturel), sont alors les formes complémentaires issues de la dépossession spécialisante nous enchâssant intégralement au travers du gonflement de la sphère des « rôles » (les « métiers ») et la détermination de « besoins » apparus du fait de la dépossession préalable de toute autonomie, dans une interdépendance mécanique et abstraite envers des personnes et des territoires que l'on ne connaîtra jamais, ne serait-ce que l'existence.

C'est alors évidemment du fait même de cette « survie augmentée » issue de la dépossession de toute autonomie, que les grands ports des trois pôles mondiaux de l'économie-monde sont en perpétuelle inter-relation échangiste survivante. Il est donc peu étonnant que les 50 premiers ports mondiaux qui appartiennent tous à la Triade, représentent 53 % du trafic mondial. La hiérarchie du système portuaire mondiale est donc très forte, en fonction du niveau de dépossession des populations organisée par le contrôle bio-économique. Dans ce cadre, les flux Asie orientale/Amérique du Nord et Asie orientale/Europe sont les plus importants, justement parce que la nouvelle division internationale de la production et des tâches spectaculaires, confère aux « NPI » (les « nouveaux pays industrialisés » dans la sémiotique économiciste des agences internationales du « développement »), et aujourd'hui à la Chine, un rôle mondial d'ateliers approvisionnant en biens manufacturés les pôles économiques plus traditionnels du monde occidental, dont la dépendance totale est aujourd'hui pour eux une question de survie. Dans le système mondial des transports conteneurisés, les relations entre les pôles économiques de l'hémisphère nord sont donc prédominantes et concentrent 67 % des capacités de transport mondiales.

Les relations nord-sud entre les pôles de la Triade et les « périphéries » du Sud atteignent seulement 22 % de ces mêmes capacités. Quant aux relations intra-régionales, elles représentent 8 % de l'ensemble des relations. Bien entendu comme nous parlons toujours des flux conteneurisés, et donc du deuxième type d'interdépendance mondiale dont nous avons parlé, nous ne parlons pas ici des trafics mondiaux de matières premières, qui marquent beaucoup plus les « périphéries » du monde de la vie économicisée de part en part. Bien que nous le savons, ces régions du monde connaissent aussi la progression massive de l'occidentalisation du « mode de vie » propre à l'interdépendance échangiste et spectaculaire, parce que totalisante. Mais encore, seules les élites managériales de ces régions qualifiées de « sous-développées » sont déjà grandement dépendantes du fait de leur dépossession survivante, de l'envahissement des produits industriels de consommation importés. Les relations échangistes entre les « périphéries » du Sud sont encore très faibles, mais l'économicisation du monde n'est qu'en cours d'achèvement, et ceci justement dans le cadre de rapports hiérarchiques de domination de territoires sur d'autres. Cependant dans cette

²⁵ Marshal Sahlins, *Âge de pierre, âge d'abondance. L'économie des sociétés primitives*, Gallimard, 1976.

hiérarchie des flux, il faut aussi observer les tendances actuelles, puisque ces dernières années, les flux transpacifiques (Asie orientale/Amérique du Nord) se sont particulièrement intensifiés.

L'éclatement des flux de conteneurs dans les ensembles sous-continentaux.

Comme nous l'avons dit, il existe des « autoroutes maritimes » que l'on appelle aussi des « rails maritimes », qui partent des ports des « hinterlands » continentaux ou sous-continentaux et qui les relient avec le reste du monde au travers de cette relation d'interdépendance. C'est-à-dire que les porte-conteneurs naviguent sur des trajectoires bien particulières, et qui forment les épines dorsales de la mondialisation.

En effet, la couverture globale des 7 méga-régions continentales de l'économie-monde est organisée de manière rationnelle par les armements (les entreprises de flotte logistique) grâce à un système de lignes régulières interconnectées où les relations qui desservent deux ou trois continents (la Triade) sont dominantes. Les lignes de cabotage desservant une seule région sous-continentale viennent assurer l'éclatement des flux sur les différentes façades maritimes. Ainsi il existe deux types de ports de conteneurs : ceux reliés aux réseaux des autoroutes maritimes circumterrestres ; et ceux qui régionalement sont alimentés en « boîtes » par ces grands nœuds portuaires continentaux, ventilant alors la distribution des produits industriels de consommation sur les façades du continent de la dépossession survivante et plus méthodiquement vers ses ensembles sous-régionaux. Les armateurs de ports conteneurisés à cabotage sont évidemment plus modestes que ceux des grands ports intercontinentaux. Et de plus petits porte-conteneurs se prêtent davantage à distribuer les flux à partir de l'artère maritime circumterrestre et à accoster dans les ports moins équipés où les temps d'immobilisation sont généralement plus longs.



Un porte-conteneur de taille réduite pour re-distribuer les « boîtes » dans les ensembles sous-régionaux du continent.

Dans ce système mondial de flux de conteneurs, il existe près de 600 lignes maritimes conteneurisées sur lesquelles les bateaux circulent inlassablement. Les navires faisant un tour du monde continu et complet sont une exception : il n'en existe que trois lignes seulement sur les 600. L'essentiel des lignes sont des services pendulaires reliant deux ou trois continents. Sur ces 600 lignes circule en permanence une flotte mondiale de 7500 porte-conteneurs. Ils sont le pouls dans les artères de la mondialisation de l'économie, et le sang de la marchandise arrive désormais partout. La hiérarchie au sein du système des flux conteneurisés est également confirmée par la taille des navires. Les relations circumterrestres Est-Ouest (dans la

Triade) s'opposent en effet très nettement aux relations nord-sud avec des navires aux capacités plus importantes et des fréquences de services où le départ hebdomadaire s'impose comme la norme pour garantir l'écoulement des flux de marchandises. Ainsi la capacité moyenne des porte-conteneurs dans les relations Est-Ouest sont de 3686 EVP, alors qu'elle est de 2199 EVP pour les relations Sud-Sud, 1804 EVP pour les relations Nord-Sud, 1029 EVP pour les relations intra-continentale. Au travers de ces capacités, on voit bien à quel stade d'approfondissement de la « survie augmentée » sont les différents foyers de populations contrôlés par l'économie. L'économie comme dépendance obligatoire de la vie artificialisée au travers de ces flux d'approvisionnement de la dépossession, est devenue plus qu'une « religion » ou une simple « démesure »²⁶ : *elle est du fait de la dépossession survivante de toute capacité autonome, une véritable drogue obligatoire (une praxis) pour les « travailleurs/consommateurs collectifs » que nous sommes.* Nous sommes les shootés de la croissance économique, car nous ne pouvons plus vivre autrement.



Attentat d'Al-Qaida contre le porte-conteneurs Hyundai-Fortune au large du Yémen.

Une épine dans l'épine dorsale : dénaturaliser la mondialisation, déconstruire sa spatialité.

Le transport maritime conteneurisé est une condition de possibilité matérielle du processus de prise de distance car il est le vecteur principal des flux du commerce international. C'est donc ce transport qui aujourd'hui relie la planète pour en faire concrètement une matrice trans/post-nationale et inter-dépendante, dans laquelle on échange et on circule en permanence, sans barrières, sans entraves et sans temps morts. Et ce système portuaire mondial est hiérarchisé et très polarisé. Il a dorénavant pour centre l'Asie orientale - et particulièrement la Chine -, qui est le cœur manufacturier de cette Méga-machine échangiste d'échelle planétaire.

La mondialisation n'est pas le résultat nécessaire d'une évolution orientée, finaliste et déterministe comme l'assène inlassablement l'optimisme béat du « Progrès rétrograde » sur les télécrans de l'existence médiatique. La mise en évidence des « dispositifs spatiaux » (hubs portuaires, plates-forme multimodales, armements, technique du *feeder*ing, rails maritimes, etc.), des agencements spatiaux particuliers (*hinterland*, pôles, hiérarchie, flux, etc.) ou des opérations spatiales (*implantation*, déplacement, transfert, délimitation, contention, etc.)

²⁶ Comme pourraient le penser par exemple, les « téléologues ouverts » ou les « décroissants ».

constituant un système conteneurisé mondial créé par les stratégies d'opérateurs capitalistes de pouvoir qui tentent de réaliser leurs opérations de contrôle échangiste de tout ou partie de la Planète ; *montre que la mondialisation est un construit circonstanciel, historique et inédit, une configuration spatiale contextuelle et changeante des forces de pouvoir qui logicialisent comme ils le veulent* - c'est-à-dire selon la bonne loi de la valeur et du profit tiré de celle-ci -, *la société-monde*. On voit ainsi comment cette nouvelle organisation de l'existence sous la domination de la forme-valeur qui permet l'échangeabilité dans sa possibilité même, produit son propre espace, c'est-à-dire comment l'économie comme système de l'interdépendance généralisée au travers de l'échangisme total ²⁷, produit un espace spécifique : *son monde comme monde de l'économie*, et dont M. Foucault aura qualifié la spatialité comme relevant de « *l'hétérotopie* ».



La deuxième paire de lunette est offerte, chez Monsieur Afflelou !

La mondialisation n'a donc rien d'un principe magique et transcendant comme voudraient nous le faire croire les incantations des prêtres de la sorcellerie capitaliste. Elle n'a vraiment rien d'une entité abstraite devant laquelle il nous faudrait courber l'échine en essayant de faire en sorte qu'elle ait au moins un visage humain, éthique, équitable, durable, propre, écologique, solidaire, démocratique, décroissant, égalitaire, communiste, etc., c'est-à-dire en la révolutionnant, en la réformant, en la régulant, en la « limitant » ou en « l'auto-limitant » par le biais d'un mouvement pour la renaissance de la politique et/ou pour la promotion d'un nouvel impératif moral. C'est qu'elle est au contraire le produit des stratégies organisatrices de la « main visible » des classes managériales des sociétés de croissance (A. Chandler) qui forment les « propriétaires de la société » comme aimait à les appeler Max Weber. Quand bien même ils ne sont, eux aussi, que les sujets automates de la forme-valeur. L'archéologie de la spatialité différentielle mondialisée, dénature donc la « mondialisation » comme phénomène présenté comme naturel, évident, allant de soi et irréversible, c'est-à-dire dans le cours « normal » du processus dit de « développement ». Ce que M. Foucault appelle « l'extension du contrôle social » des populations, correspond bien à une « nouvelle distribution spatiale et sociale de la richesse industrielle et agricole » ²⁸.

²⁷ Quand toutes les relations sociales sont déterminées par les relations machiniques d'achat/vente, embaucheurs/embauchés, travailleurs/vacanciers, employés/chômeurs, assistants/assistés, donneurs de tampon/demandeurs de tampon, etc.

²⁸ M. Foucault, « La vérité et les formes juridiques », conférences à l'université de Rio de Janeiro, mai 1973, repris in *Dits et Ecrits*, vol. 2, texte n° 139.

Le grec *kubernèsis* signifie, au sens propre, « action de piloter un vaisseau » et, au sens figuré, « action de diriger, de gouverner ». Il donnera les mots « gouvernail » et « gouvernement » (ou gouvernance) dans lesquels nous avons toujours l'idée de « pilotage », c'est-à-dire l'idée de gestion et d'abord gestion d'un contrôle économique sur toutes les activités de la vie. Des porte-conteneurs à l'économie, en passant par la gouvernance politique et la technocratie, *on ne voit plus où le pilotage généralisé de la vie pourrait encore croître, puisqu'il est désormais partout*. L'économie achevée se transforme alors en *la cybernétique de l'existence* ; existence qui n'existe plus que dans un underground où la vie s'est oubliée elle-même. Car même le « sujet automate » reste marqué quelque part au fond de lui, du sceau de cette auto-affection immanente et transcendante qui fait de la vie, *notre Vie*. Mais ce qui circule pourtant dans cette existence économique, n'est désormais que la gestion administrée de notre existence comme simple « vie économique », et d'où toute vie réelle comme un « s'éprouver soi-même » dans le feu d'une auto-affection à chaque fois singulière, individuelle, autonomisante et inobjectivable²⁹, s'est partout retirée dans l'underground *de ce qui nous reste, quand plus aucun ici et maintenant collectif, en première personne, n'existe que de manière interstitielle et momentanée*.

Sur le mont Caucase, Prométhée s'est libéré de ses chaînes et nous sommes désormais à sa propre place, pieds et poings liés. C'est *le foi repoussant sans cesse de la Vie que l'aigle économique nous dévore inlassablement de son puissant bec de fer*. *L'aigle, c'est le pilote*.

Juin 2007.

Morceaux choisis.

Article paru dans *Le Monde* du 24 Janvier 2007.

Les conteneurs du cargo échoué livrent leurs trésors sur la plage.

Voitures, motos BMW, flacons de parfum... Les amateurs d'épaves se pressent à Branscombe (Devon) pour récupérer les marchandises transportées par le « MSC-Napoli ».

La rumeur s'est répandue très vite : les conteneurs du cargo MSC-Napoli, naufragé face aux côtes de Branscombe, près de Sidmouth (Devon), ne contiennent pas que des « matières dangereuses ». En s'échouant sur la plage, ces boîtes en ferraille grosses comme des wagons de train ont commencé à livrer leurs trésors. Une vraie caverne d'Ali Baba.

A la nuit tombée, dès dimanche 21 janvier, les apprentis pirates prêts à s'aventurer sur la plage la torche à la main n'ont pas été déçus. Un conteneur éventré offrait un spectacle des plus émouvants : seize énormes motos BMW 1300, flambant neuves ! L'employé de l'auberge voisine a choisi la bleue et n'en revient toujours pas. « Une moto à 16 000 livres (25 000 euros) ! Et vous ne me croirez pas : il y avait les papiers dessus, de l'essence dans le réservoir, la clef de contact prête. Je suis parti avec ! »

Débordés par l'excitation générale, des policiers ont vite renoncé à mettre en garde les pillards contre les risques de toxicité dus aux produits dangereux présents dans certains conteneurs. Se contentant de

²⁹ Michel Henry, *Phénoménologie matérielle*, Puf, 1991.

distribuer des formulaires destinés à déclarer chaque marchandise emportée à l'agence gouvernementale des gardes-côtes (service des épaves).

Dès la première heure, lundi matin, le petit village de Branscombe est en proie à une agitation comme il n'en a jamais connu. Les policiers doivent intervenir pour régler dans les rues trop étroites et interdire aux voitures l'accès près de la plage. Sur plusieurs kilomètres, une fourmilière de piétons armés de sacs divers envahit la petite route menant à la mer. Ceux qui parviennent à franchir les barrages policiers avec leurs pick-up emportent des grappes d'auto-stoppeurs.

Ils sont des centaines sur l'immense plage de sable de Branscombe dominée par les falaises au milieu des débris et des conteneurs éventrés. Un conducteur de camion a pris deux jours de congé pour l'occasion. Une retraitée a fait plus de 100 kilomètres pour « ne pas rater ça ». Plus personne ne se laisse attrister par le danger de la marée noire. Les sourires sont sur toutes les lèvres. Rien ne compte que les trouvailles et les combines imaginées pour les revendre.

Et on trouve de tout. Des produits de beauté, des 4x4 Toyota, des tracteurs, des tonneaux, des flacons de parfum, des miroirs, des pare-chocs, des couches, et même des affaires personnelles : parti d'Anvers, le navire était en route pour l'Afrique du Sud et transportait aussi des malles de particuliers. Les badauds piochent sans états d'âme parmi les caisses rejetées pour trouver tapis, tableaux, vaisselle, livres, vêtements, photos de famille.

A qui appartiennent les biens échappés d'une épave ? Traditionnellement, explique Peter Pritchard de l'agence des gardes-côtes, on trace une ligne médiane de la marée. Au-dessus de la ligne, ces biens sont la propriété de la reine. Sous la ligne, côté mer, ils sont sous la responsabilité des gardes-côtes. « Evidemment, ça ne marche jamais comme ça, s'amuse-t-il. Quant à la loi, elle est complexe : celui qui trouve les biens échappés a le droit de les emporter [à condition de les déclarer] , mais ils appartiennent au propriétaire d'origine... qui a le droit de les réclamer, après discussion avec le service des épaves et l'assureur ! »

Sur la plage, un navigateur contemple ses trophées de chasse, une dizaine de boîtes de vitesses BMW « revendables 7 000 euros pièce ». En vieux routier des tempêtes et des chasses au trésor, la loi ne l'inquiète pas. « L'assureur paie et les biens ne sont jamais réclamés. Comme moi, ceux qui ont emporté les BMW ou les 4x4 Toyota peuvent dormir tranquilles ! » On en oublierait presque l'énorme porte-conteneurs et sa silhouette penchée, inclinée à 35° à un kilomètre et demi de la plage. Les sauveteurs luttent pourtant jour et nuit pour éviter la marée noire. Lundi, ils chauffaient les cuves pour fluidifier les quelque 3 000 tonnes de carburant, avant de commencer leur pompage, qui durera quelques jours. La mer est d'huile, le beau revenu. « Le risque de pollution majeure semble écarté », note M. Pritchard.

Marion Von Renterghem.



Echouage du MSC Napoli à Lyme Bay (Grande-Bretagne) en janvier 2007.

Le pillage du « MSC-Napoli » a servi d'exutoire dans une région frappée par la précarité.

GRANDE-BRETAGNE LA POLICE A BLOQUÉ L'ACCÈS À L'ÉPAVE ÉCHOUÉE.

Qui sont ces gens ? La Grande-Bretagne interloquée s'interroge après les folles journées de pillage collectif des conteneurs du MSC-Napoli, échoué sur la plage de Branscombe, sur la côte du Devon, au sud-ouest de l'Angleterre. « Un comportement abject », s'est insurgé Robin Middleton, responsable des opérations de secours, à propos des scènes de vandalisme et de cupidité retransmises en boucle par la télévision.

Une fois passée l'euphorie des premières découvertes, les habitants de Branscombe sont dégoûtés par l'ampleur des pillages. Ils se demandent pourquoi il a fallu tant de temps aux autorités pour remettre de l'ordre. « Au début il n'y avait que les locaux, raconte Keith Clayton. Après sont arrivés des gangs de Manchester et Liverpool. De vrais voyous. Il y a une différence entre prendre des tubes de mousse à raser et des sacs de nourriture pour chiens, ce que j'ai fait, et aller fracasser des conteneurs pour y prendre des boîtes de vitesse. »

Comme le reconnaît ce jardinier de profession, âgé de 63ans, une partie des vandales, dans un premier temps du moins, était bel et bien des locaux. Village ravissant de la côte jurassique, dans le Devon, au milieu du bocage qui débouche sur des plages, site naturel placé au patrimoine de l'Unesco, Branscombe est un rêve pour les riches retraités et les résidences secondaires des cadres de la City.

Mais, à moins de vivre chez leurs parents, les jeunes du coin ont du mal à suivre et sont contraints de louer des pavillons dans les environs de Sidmouth, la ville la plus proche, ou dans la banlieue d'Exeter, le chef-lieu. Il s'agit de « petits blancs » aux emplois saisonniers précaires, essentiellement dans l'industrie touristique, la pêche ou l'agroalimentaire.

Au clivage économique nord-sud de l'Angleterre se juxtapose, en effet, un autre clivage moins médiatisé, entre l'est et l'ouest du pays. Après Londres et le couloir de la haute technologie qui va jusqu'à Bristol, au-delà de la vieille ville universitaire d'Exeter, s'étend une région rurale en difficulté. Ici, en 2005, le revenu hebdomadaire s'est élevé à 370,60 livres contre 475,80 livres au niveau national.

Désavantagé par les lacunes du réseau de transport, la dispersion de la population, l'absence de centres du savoir, le comté du Devon et des Cornouailles est à la traîne des indicateurs en matière de croissance et d'emploi.

L'accès principal à la plage de Branscombe est maintenant fermé par une grille. La police a reçu l'ordre de suivre les instructions des gardes-côtes, lesquels font valoir leurs droits d'empêcher les passants de s'emparer des marchandises. Le Merchant Shipping Act, adaptée d'une loi du XVIIIe siècle contre les naufrageurs qui piégeaient les cargos à l'aide de faux phares, permet de récupérer un objet échoué mais pas de forcer un conteneur. Ceux qui s'emparent d'un bien n'en deviennent propriétaire que s'il n'est pas réclamé au bout d'un an. Ils ont vingt-huit jours pour le déclarer à l'agence des gardes-côtes, qui a annoncé que les contrevenants seront poursuivis en justice.

L'appel des autorités a été partiellement entendu. Pris de remords, des pillards ont remis quelques tableaux, photos et tapis provenant d'une malle pleine d'effets personnels à destination de l'Afrique du sud. Le pompage du fioul s'est poursuivi sur le cargo immatriculé au Royaume-Uni qui a déjà répandu 63 tonnes de carburant dans la mer et deux tonnes et demies de fioul lourd sur les 3 500 tonnes qui

étaient contenues dans les réservoirs. La marée noire qui s'en échappe s'attaque à la faune - plus de mille oiseaux ont été mazoutés - la flore et menace in fine des centaines d'emplois. Sur les 2 400 conteneurs transportés sur le bateau, 103 se sont échappés, dont trois contiennent des matières dangereuses.

L'histoire du MSC-Napoli, mis en activité en 1991, ressemble malheureusement à beaucoup d'autres, à l'instar de l'Erika, en 1999, ou du Prestige, en 2002. Avec les mêmes images et la même question : comment est-ce encore possible ? L'armateur, Maritime Shipping Company, a été accusé par le syndicat britannique des transports Nautilus d'employer des équipages hétéroclites, peu qualifiés et sous-payés, recrutés dans des pays du Tiers Monde. Pas moins de huit nationalités différentes étaient représentées à bord, enchevêtrement qui ne facilite pas la communication en cas de catastrophe.

« A plusieurs reprises, la compagnie a été en rupture des normes de la fédération internationale du Transport », souligne Nautilus. Quant à l'opérateur du porte-conteneurs, Zodiac Maritime, il est expert dans la maintenance des vieux bateaux avec tous les risques en matière de sécurité que cela comporte.

Marc Roche à Londres, Marion Van Renterghem à Sidmouth



Septembre 2007.

Lancement mondial du trimestriel,

Les Cahiers de l'Auto-Organisation.
*Bulletin de réfutation de l'économie, de critique anti-industrielle
et de dégagement des alternatives
(CAO-BRECAIDA).*

Directeurs de publication :

Deun & Clément Homs
de l'Unité de Recherche des Conditions de Possibilité
du Centre National de Répression du Scientisme et de l'Economisme (URCP / CNRS-E)

Contact :
les-cahiers-de-l-auto-organisation@orange.fr

Copirate : juin 2007.