

# The box

Stéphane Bortzmeyer

<stephane+blog@bortzmeyer.org>

Première rédaction de cet article le 16 décembre 2019

<https://www.bortzmeyer.org/the-box.html>

Auteur(s) : Marc Levinson

ISBN n°9782315002986

Éditeur : Max Milo

Publié en 2011

---

C'est une banalité que de choisir le conteneur comme symbole de la mondialisation. Mais comment en est-on arrivé là? Qui a inventé le conteneur et pourquoi? Comment s'est-il imposé? Je trouve que Marc Levinson a fait un excellent travail d'histoire de la conteneurisation dans ce gros livre.

Donc, le conteneur, c'est la grosse boîte en acier qu'on voit déborder sur le pont des navires. Permettant d'abaisser le coût de transport international jusqu'au point qu'il devient souvent négligeable, le conteneur a permis aux baskets fabriquées au Viêt Nam, aux T-shirts du Bangladesh et aux téléphones montés en Chine d'arriver partout dans le monde. Plus besoin de mettre les usines près des futurs clients, on peut les installer là où les travailleurs ne sont pas syndiqués et donc pas chers. Mais malgré son rôle économique crucial, le conteneur ne fait pas rêver. On écrit plein de livres sur les avions, sur les bateaux, sur de nombreuses machines, mais pas sur cette grosse boîte disgracieuse, peinte de couleurs vulgaires, qu'est le conteneur. C'est là que Marc Levinson est intervenu pour écrire ce livre touffu et très détaillé. (L'original est en anglais mais j'ai lu la traduction en français.)

Levinson retrace l'histoire du conteneur, en insistant sur le rôle de Malcom McLean, qui n'est pas « l'inventeur » du conteneur (comme beaucoup d'inventions, le conteneur a de nombreux pères), mais celui qui l'a promu et développé depuis le début. L'histoire de l'homme seul luttant contre les conservatismes pour révolutionner le transport de marchandises aurait pu être fait en style « légende étatsunienne » classique, avec le courageux entrepreneur qui, parti de rien, devient riche par son travail personnel, mais, heureusement, Levinson ne donne pas dans ce travers. Il explique bien le rôle de McLean, mais aussi ses erreurs et ses défauts, et le rôle de nombreuses autres personnes.

C'est que le conteneur a eu une histoire difficile. Il n'y a que dans les légendes que l'inventeur conçoit un objet et qu'après de courtes difficultés initiales, l'objet conquiert le monde par la seule force de ses qualités intrinsèques. En fait, le conteneur ne s'est pas imposé tout de suite. Il a rencontré de nombreuses difficultés, du conservatisme des acteurs déjà installés aux problèmes politiques et légaux, en passant par

la difficulté d'adapter toute la chaîne du transport. Sans oublier des problèmes techniques bien concrets, pour faire une boîte solide, mais pas chère et facile à manipuler.

Levinson ne cache pas que l'effondrement des coûts du transport international n'est pas uniquement dû au conteneur, objet magique. Il a fallu refaire toute la logistique, et cela a pris de nombreuses années. En cela, ce livre est un excellent modèle d'analyse d'un système socio-technique. Contrairement à beaucoup d'études sur un objet technique, celle-ci ne considère pas le conteneur comme isolé, mais bien comme un des maillons d'un système complexe. Avec le recul, on dit que c'est le conteneur, par la baisse des coûts qu'il a engendrée, qui a permis l'actuelle mondialisation. Mais pendant de nombreuses années, il fallait vraiment avoir la foi, le conteneur coûtait aussi cher, voire plus cher que les systèmes qu'il voulait remplacer. Et il fallait remplir cette grosse boîte, pour qu'elle ne voyage pas à moitié vide et cela au retour comme à l'aller. C'est seulement quand tout le système socio-technique du transport s'est adapté à ces exigences que les coûts ont réellement baissé. En attendant, il a fallu financer l'adaptation des bateaux et des ports à ce nouvel objet et, contrairement à la légende des entrepreneurs privés qui risquent leur argent et, si ça marche, en retirent des bénéfices bien mérités, ici, une bonne partie des ports et même des navires ont été financés pendant des années par l'argent public, McLean ayant réussi à convaincre beaucoup de monde que l'avenir était au conteneur. C'est d'ailleurs la guerre du Viêt Nam qui a marqué le vrai décollage du conteneur, vu les énormes besoins en matériel de l'armée étatsunienne et l'argent dont elle disposait.

Comme tous les changements socio-techniques, le conteneur a fait des gagnants et des perdants. Levinson ne joue pas la partition de la « mondialisation heureuse » et analyse qui a gagné et qui a perdu. Parmi les perdants, les marins : la rapidité de chargement et de déchargement, un des buts de la conteneurisation, a réduit à quelques heures la durée des escales. On ne voit plus du pays quand on est marin, seulement les gigantesques terminaux à conteneurs, toujours situés, vu leur taille, très loin de la ville, contrairement au port traditionnel. Toujours parmi les perdants, les dockers, le but du conteneur étant entre autres de nécessiter moins de personnel pour charger et décharger les bateaux. Les pages consacrées aux questions sociales sont très intéressantes, mais le livre est évidemment très centré sur les États-Unis et ce pays présente quelques particularités, comme les liens de certains syndicats avec le crime organisé (même si l'auteur note que le film *Sur les quais* n'est pas toujours réaliste), ou comme la concurrence entre syndicats (celui des dockers et celui des camionneurs qui s'allient chacun avec son patronat, contre l'autre syndicat...)

Mais les principaux perdants n'ont pas forcément été du côté des professionnels du transport maritime : ce sont tous les travailleurs qui se trouvent désormais en compétition avec des pays sans lois sociales, sans syndicats, sans droit du travail.

La normalisation est un sujet peu abordé dans les analyses des systèmes socio-techniques mais, ici, elle a la place qu'elle mérite. Le conteneur n'est en effet intéressant que si n'importe quel navire, train ou camion peut l'embarquer. Cela nécessite une normalisation de la taille, des caractéristiques physiques (résistance à l'écrasement) et du système de verrouillage des conteneurs. C'est un des meilleurs chapitres du livre, introduisant le lecteur à ce monde feutré des négociations autour de la normalisation, sachant que des détails apparemment sans importance, comme la largeur exacte du conteneur, peuvent faire perdre beaucoup d'argent aux premiers investisseurs, qui risquent de devoir refaire leurs ports et leurs navires, si la taille initialement retenue n'est pas celle choisie par ces premiers arrivés. Et les décisions de normalisation ne sont pas purement arbitraires, la technique a son mot à dire, par exemple sur le système de verrouillage (sinon, on perd des conteneurs en mer <<https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/securite-en-mer/ofni/collisions-en-mer-ces-ofni-auxquels-on-ne-pense->

Pour résumer, c'est un très bon exemple d'analyse socio-technique, à lire même si vous ne travaillez pas dans le domaine du transport de marchandises. On voudrait que tous les systèmes socio-techniques complexes fassent l'objet d'aussi bonnes synthèses.

Et de jolies photos de conteneurs, prises à l'exposition Playmobil à Calais : (Version en taille originale </images/playmobil-conteneurs-2.jpg>.) (Version en taille originale </images/playmobil-conteneurs.jpg>.)