

2

LA BATAILLE DES PORTS

I. LA COULEUR DE L'EVP

II. A LA RECHERCHE DU FLUX TENDU

III. DE NOUVEAUX PAYSAGES PORTUAIRES

IV. AUTOMATISATION ET LOGISTIQUE :

DÈS LES ANNÉES 80-90, LE MOUVEMENT DE CONTENEURISATION S'ACCÉLÈRE ET SE COMPLEXIFIE. DEPUIS 1970, LE GABARIT DES NAVIRES PORTE-CONTENEURS NE CESSE D'AUGMENTER POUR RÉPONDRE À L'AUGMENTATION DES FLUX DE PRODUITS MANUFACTURÉS. L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME PERMET UNE MOBILITÉ DES MARCHANDISES À L'ÉCHELLE DU MONDE. LES BIENS MANUFACTURÉS D'EXTRÊME-ORIENT REMPLISSENT DÉSORMAIS LES RAYONS DE LA GRANDE DISTRIBUTION D'EUROPE ET D'AMÉRIQUE. C'EST UNE COMPÉTITION FÉROCE QUE SE LIVRENT LES SITES PORTUAIRES, LES CORPS DE MÉTIERS ET LES ZONES ÉCONOMIQUES POUR SE FAIRE UNE PLACE DANS UN SYSTÈME DÉSORMAIS GLOBALISÉ. CELUI QUI NE S'ADAPTE PAS EST VOUÉ À DISPARAÎTRE À PLUS OU MOINS LONG TERME. LES CARTES SONT SANS CESSER REBATTUES. LES LEADERS D'AUTREFOIS S'ÉVANOUISSENT POUR LAISSER LA PLACE À CEUX QUI ONT SU PRENDRE LA VAGUE. CE NOUVEAU MONDE EST IMPITOYABLE.

I. LA COULEUR DE L'EVP

Reportage photographique de Gildas Hémon

Pour qui fréquente les ports de commerce, le conteneur est devenu un objet tellement familier qu'il n'est pas immédiat d'en faire un vrai thème de photographie sauf à le retrouver dans des situations intéressantes.

La contrainte créative, on devrait plutôt dire la chance, de se voir proposer de participer à une exposition consacrée à ce thème a été une formidable occasion de découvertes et de rencontres.

Le conteneur est en fait un objet très graphique car il peut être multiple ou isolé, être marqué de sigles et de couleurs très différentes et en final il marque toujours de façon particulière les endroits qu'il fréquente.

Les photographes adorent décliner ce genre de gimmick graphique. Objet de l'exposition The Box, le sujet devient alors enthousiasmant, le port étant par ailleurs pour moi un objet de prédilection naturel...

En quelques mois, j'ai donc photographié des « boîtes » à Brest et Montoir mais aussi à Douarnenez et Pouldreuzic, et surtout au Havre, ce dernier endroit étant le plus dense en matière de trafic conteneur.

L'accueil chaleureux des équipages de remorqueurs tout autant que celui des dockers m'en ont ouvert toutes les portes afin de pouvoir montrer et témoigner d'une petite partie de ce que recouvre le monde gigantesque de la manutention portuaire.







Rouen, février 2014

Bien qu'à 80 km de l'embouchure, le port de Grand Couronne, en aval immédiat de Rouen, accueille aussi de gros porte-conteneurs.

En ce matin d'hiver, la place est visiblement libre sous les portiques car le navire est parti à 2 heures du matin vers l'océan. Des noria de péniches et de camions vont bientôt se nourrir de sa cargaison.

L'empreinte du conteneur marque dorénavant de façon visible le paysage industriel du très ancien port normand, aujourd'hui premier port céréalier français...

Montoir-de-Bretagne, janvier 2014

L'ajout de 350m de quai dans la zone conteneurs va permettre d'accueillir des porte-conteneurs de 8000 evp à partir de 2016 soit deux fois plus de contenance qu'aujourd'hui. Le remorqueur vient aujourd'hui appuyer l'évitage du navire pour lui mettre la proue vers l'aval mais celui-ci peut aussi accoster par ses propres moyens si le quai est dégagé.





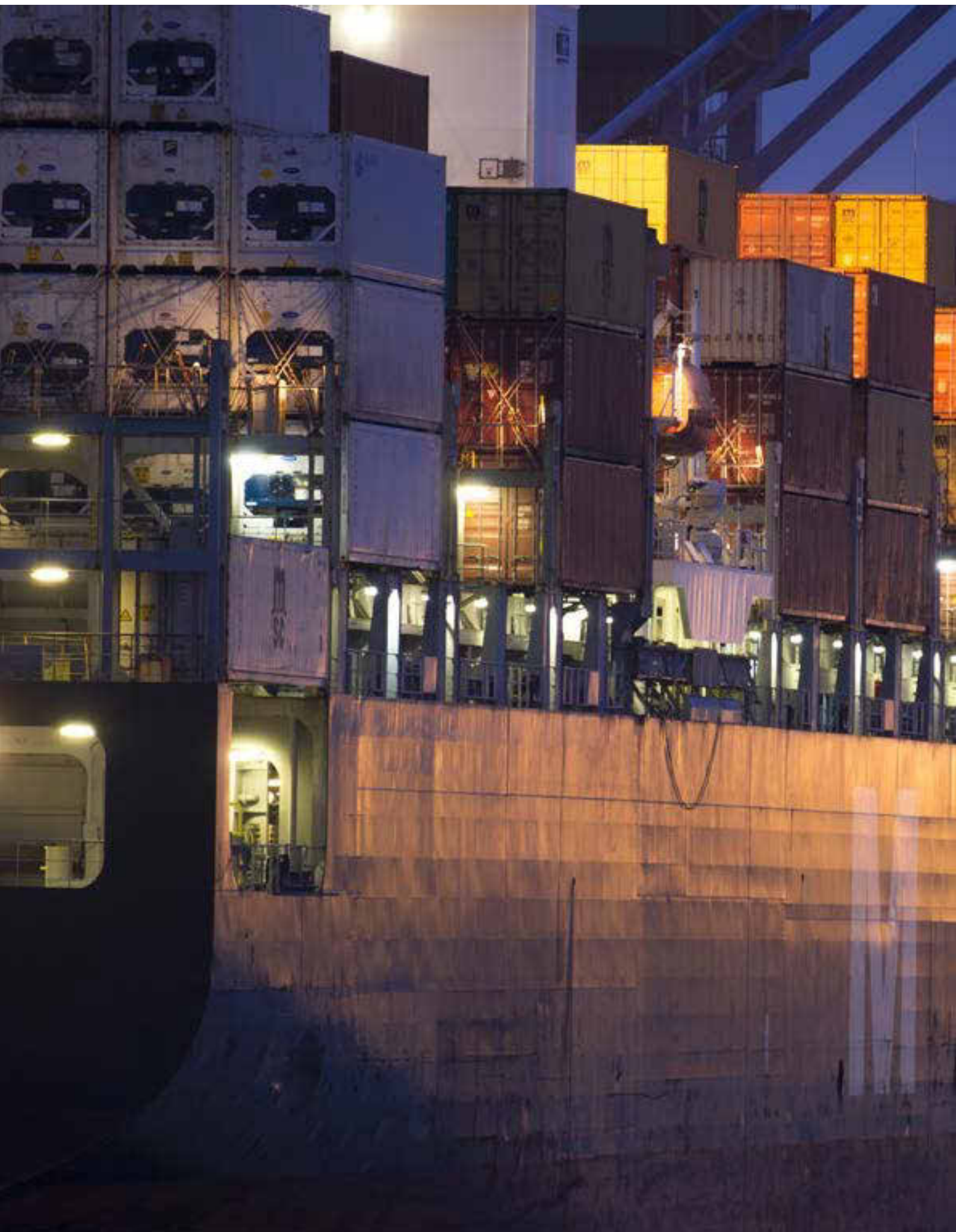




Port 2000, Le Havre, février 2014

Entre tirant d'eau et tirant d'air, l'évolution de la taille des supers porte-conteneurs est aussi contrainte par la profondeur réduite de certains détroits d'Extrême-Orient tout autant que par la profondeur disponible des chenaux d'accès aux ports et des passages comme Suez.

Ici la drague *Daniel Laval* est au travail à Port 2000, le plus gros terminal havrais avec ses 3,5km de quai et sa vingtaine de portiques. Ceux-ci induisent aussi maintenant une contrainte car les navires de 18 000 evp sont parfois trop hauts et il faut d'abord « shifter » la couche de conteneurs supérieure à marée basse.





Terminal de Normandie

Le Havre, décembre 2013

Le Havre n'est qu'un maillon de la chaîne que constituent les routes maritimes des conteneurs dans le nord-ouest de l'Atlantique. Tout le nord de l'Europe est irrigué par un intense trafic et ses ramifications. De jour comme de nuit la manutention et les manoeuvres ne cessent pour que le navire soit au rendez-vous à l'escale suivante. Seul le vrai mauvais temps et les aléas techniques arrivent à perturber ce mouvement perpétuel.

Terminal Nord, Le Havre, décembre 2013
Ce terminal est le plus proche de l'extrémité du canal du Havre à Tancarville qui voit barges et péniches remonter vers la Seine chargées de boîtes. A l'extrémité du bassin, un portique plus petit est d'ailleurs dédié à cette manutention. La passerelle au premier plan est en fait celle d'un petit pétrolier mais les navires navigant au commerce obéissent à la même logique commerciale et l'activité est intense, même au petit matin.



