

**SUD
OUEST**
www.sudouest.fr
COMMUNICATION

La Rochelle

un grand port qui rayonne

Supplément gratuit au journal du jeudi 5 juin 2014. Ne peut être vendu séparément



Transports et logistique

SARRION

Groupe



Nouvelle plateforme
aux portes du port autonome !

500 collaborateurs • 10 sites
40 000 m² de stockage

Transports France et Europe • Logistique • Stockage • Brouettage portuaire
Transports exceptionnels • Matières dangereuses • Location avec chauffeur
www.sarrion-transports.fr





Photo Xavier Léoty

Photo Xavier Léoty

Éditorial

L'idée du large touche au cœur

Il y a de l'horlogerie de haute précision dans l'accueil d'un cargo déplaçant plusieurs milliers de tonnes, lorsqu'au port s'ébranle la chaîne des services aux navires. Le trait d'écume que trace dans le pertuis d'Antioche la petite embarcation qui mène le pilote à sa manœuvre, est la première empreinte de cette effervescence qui, ensuite, gagne les quais. Les remorqueurs en soutien, les officiers de port délégués au placement du navire, les lamaneurs qui l'accouplent ferme à la terre, et, bien sûr, les manutentionnaires en action, exécutent une chorégraphie rodée. Ce sont ces rouages, ainsi que tous les soutiens financiers que reçoit l'infrastructure, qui installent le Grand Port maritime de La Rochelle dans son rôle de place forte de l'économie régionale.

C'est ici, entre bassin à flot et môle d'escale, que les richesses arrivent d'Europe du Nord, d'Amérique ou d'Inde, ou qu'elles sont embarquées à destination de l'Afrique ou de l'Asie. Une porte ouverte sur le monde, dont la Chambre de commerce de La Rochelle, la première, puis l'État ne cessent de graisser les gonds, pour faciliter depuis plus d'un siècle la circulation des marchandises que dépotent des entreprises portuaires dynamiques.

Donner au public à voir et à comprendre cet ensemble est, depuis quatre éditions à présent, l'objectif que poursuit le Grand Port maritime de La Rochelle. Le deuxième dimanche de juin, sa Journée port ouvert est désormais inscrite dans le paysage.

Un environnement au cœur duquel le port a étoffé son offre, vu croître ses trafics. Il a accru son rôle jusqu'à devenir cet incontournable pivot du libre-échange adossé à la Pallice, ce quartier qui a grandi dans son ombre.

Pour être libre d'accès aux gens de mer, le port n'en est pas moins replié depuis 2010 derrière les grilles qui referment son périmètre terrestre, et les accréditations qui en filtrent l'accès. Les Rochelais qui aimaient pêcher sur le bord des quais n'ont eu d'autre choix que celui de s'adapter. Coupés du port, la mort dans l'âme. Voilà pourquoi, malgré ce resserrement des normes internationales, l'autorité portuaire rétablit le lien, chaque fois que possible, entre gens de mer et gens de terre. C'est tout l'esprit de cette journée qui, le 8 juin, viendra amarrer l'idée du large au cœur de chacun. ■

Philippe Baroux

Supplément gratuit au journal « Sud Ouest »
du 5 juin 2014

Président-directeur général : Olivier Gerolami
**Directeur général délégué et directeur
de la publication :** Patrick Venries

Réalisation : Agence de développement
Directeur : Francis Dupuy
Rédactrice en chef adjointe : Marie-Luce Ribot
Chef de service : Pierre-Emmanuel Cherpentier
Impression de la couverture : Litografia

Conception graphique et mise en page :
Service technique « Sud Ouest »
Régie « Sud Ouest » Publicité : 05 35 31 27 06
Illustration de une : Xavier Léoty
Numéro de commission paritaire : 0410 C 86 415



Avec un tirant d'eau de 10,50 mètres, le port dispose d'un formidable atout comme celui d'accueillir l'Aquitania G, gigantesque céréalier capable d'embarquer 90 000 tonnes de blé. Photo X. Léoty

L'échelle est humaine,

Deuxième port céréalier de France, La Rochelle poursuit sa croissance. Il investit pour conforter sa place de pivot majeur de l'économie régionale

Textes : Philippe Baroux

C'est un géant de 255 mètres. Deux remorqueurs l'assistent dans sa lente manœuvre d'accostage. L'« Aquitania G » bat pavillon italien. Ce jour de juillet 2012, le cargo vient prendre livraison au Grand Port maritime de La Rochelle de 97 000 tonnes d'orge fourragère, de l'alimentation pour le bétail destinée à l'Arabie saoudite. Une dizaine de jours seront nécessaires à son chargement. Par comparaison, ici, le volume moyen chargé ces deux dernières années sur les céréaliers est de 15 000 tonnes par bateau. Qu'ils acheminent de la pâte à papier depuis l'Amérique du Sud, des hydrocarbures des États-Unis, des grumes de bois exotiques d'Afrique occidentale, qu'ils débarquent des

croisiéristes d'Europe du Nord ou qu'ils chargent des céréales pour le Proche-Orient, un bon millier de navires escalent chaque année à la Pallice. Tous n'ont pas les mensurations de l'« Aquitania G ». Mais, au-delà du record qu'il pose (jamais égalé depuis), le mouvement du navire céréalier rassemble toutes les clés du développement d'un port de commerce creusé au XIX^e dans un marais de l'Ouest rochelais, et il témoigne d'une dynamique mesurée et constante.

Un atout incomparable

L'histoire a débuté sous la III^e République par la vision éclairée d'un hydrographe que le ministre des Travaux publics avait missionné pour étudier le meilleur site d'implantation d'un nouveau bassin à

La Rochelle. Bouquet de la Grye relève des fonds de 6 à 12 mètres au cœur d'une rade protégée par les îles de Ré et d'Oléron. Bathymétrie favorable. Cent vingt-quatre ans après l'inauguration du refuge rochelais, la qualité des accès nautiques reste son socle, quand, sur la façade ouest, Nantes ou Bordeaux, repliés dans des estuaires, ont dû reléguer certains de leurs terminaux à plusieurs dizaines de kilomètres de la haute mer. « Ici, le tirant d'eau est de 10,50 m dans l'avant-port, plus la hauteur de marée. Il passe à 13 mètres au môle d'escale, à Chef-de-Baie, au quai Lombard et à l'anse Saint-Marc, les principaux terminaux du port », se réjouit Pierre-Jean Huré, de l'Agence maritime Thomas, l'un des représentants des armements sur

la place portuaire. « Les navires peuvent donc accoster et appareiller pratiquement à toute heure de la marée, sans devoir attendre la pleine mer. » Un atout incomparable – l'immobilisation de quelques heures d'un cargo se chiffrant vite en milliers de dollars vertigineux – que la direction du Grand Port vient de renforcer, commandant l'année dernière de recréer des accès nautiques et des souilles au pied de plusieurs quais. Avec cette opération de déroctage, La Rochelle est ainsi prête à affronter l'évolution de la capacité des flottes de commerce mondiales. L'escale du cargo italien renseigne sur un autre atout rochelais : l'échelle du port de commerce. Cette dimension « humaine », encensée par les acteurs de la filière,



En 2013, le port de La Rochelle a enregistré la plus forte progression parmi les 7 ports d'état français. Photo Pascal Couillaud

la profondeur stratégique

fluidifie les rouages, simplifie les organisations. Elle favorise la réactivité pour préparer des escales aussi exceptionnelles que celle-ci. Des pilotes à l'agent maritime, en passant par le chargeur, les remorqueurs, les lamaneurs et la capitainerie, tous, métiers de services au navire, autorité portuaire et manutentionnaires, avancent en rangs serrés. Le grain est de qualité, et il est travaillé avec soin, si bien que les clients sont prêts à payer 4 à 5 euros de plus la tonne à la Pallice ! Pour être garantis d'une qualité de prestation.

Hausse de 16%

Les résultats sont au bout de cette logique volontariste. Avec 9,7 millions de tonnes manutentionnées l'année dernière, La Rochelle a inscrit la plus forte progression parmi les sept ports d'État de métropole. Une hausse de 16 %. Elle est aussi le fruit de lourds investissements de l'État, soutenus par l'Europe et les collectivités territoriales, pour renforcer le potentiel du port à travers la

modernisation de ses infrastructures. Dans le contrat de projet État-Région 2007-2013, puis à travers le plan de relance portuaire qui accompagnait la réforme de 2008, ce sont près de 80 millions d'argent public qui ont été injectés dans des opérations structurantes : aménagement du quai de l'anse Saint-Marc, révision et sécurisation des 45 kilomètres de voies ferrées du port pour améliorer cette desserte, refonte du quai nord du bassin à flot, etc.

« L'exportation des céréales tire

et les produits forestiers, a connu une progression remarquable de 32 %, l'année dernière, à 4,3 millions de tonnes. La Rochelle est le deuxième port céréalier de France derrière Rouen. Mais, avec ses 9,7 millions de tonnes au total, il reste une place modeste face aux 80 millions de tonnes de Marseille, un nain au pied de la première place européenne, Rotterdam (441 millions de tonnes), et un Petit Poucet lorsqu'il se compare au géant mondial, Shanghai (736 mil-

rentes. Pour focaliser sur cet exemple céréalier, l'étude la plus récente consacrée aux retombées du Grand Port posait en 2011 les nombres suivants : 70 emplois directs dans les silos portuaires, 1 200 emplois indirects dans les coopératives et chez les négociants agricoles, et 5 600 emplois induits, ceux des agriculteurs cultivant les 540 000 hectares qui correspondent au volume exporté. La même étude précise que le Grand Port génère, toutes activités et produits confondus, 16 000 emplois directs, indirects et induits.

« Ces performances ne sont pas le fruit du hasard. » Expert maritime rochelais et président national de la Fédération des Unions maritimes, le groupement des entreprises portuaires, Philippe Joussemet sait combien la Chambre de commerce, quand elle en avait la tutelle (de la naissance du port jusqu'en décembre 2006), a misé sur cette poule aux œufs d'or, portée par le dynamisme d'entrepreneurs maritimes d'envergure, tels que la famille Del-

*Cent vingt-quatre ans après
l'inauguration du refuge rochelais,
la qualité des accès nautiques
reste son socle*

l'évolution », souligne le président du directoire du Grand Port, Michel Puyrazat. La filière, qui représente à elle seule 45 % du trafic total du port, devant les produits pétroliers

lions de tonnes). Pourtant, il constitue un pivot majeur de l'économie du territoire qui lui est adossé. 80 % des céréales qu'il exporte proviennent du grenier de Poitou-Cha-



80 % des céréales exportées proviennent de la région Poitou-Charentes.
En dessous, manutention d'une grue géante. Photos Pascal Couillaud et Xavier Léoty



Le chargement et le déchargement des navires s'effectue aussi bien de jour que de nuit.
Photo Xavier Léoty

Trois espèces d'oiseaux à protéger

Sollicitée par le Grand Port maritime pour effectuer des observations de l'avifaune, la Ligue pour la protection des oiseaux a réalisé en 2011 un diagnostic ornithologique sur les quais et terre-pleins. 34 espèces nicheuses et 65 espèces migratrices ont été dénombrées, dont trois nicheuses qui sont considérées en déclin au plan national, donc à protéger. Il s'agit de la fauvette grise, du traquet motteux et de la linotte mélodieuse.

Ce constat établi, le service environnemental du Grand Port et la LPO ont engagé une réflexion pour préserver ces espèces et réduire leurs dérangements. Les pratiques d'entretien, par exemple, ont été modifiées. On laisse volontairement des friches se développer sur des terrains délaissés, avec une seule fauche annuelle, pour favoriser l'alimentation de ces oiseaux. De même, l'emploi de pesticides est interdit dans les zones d'écoulement, et il est prévu d'installer des nichoirs spéciaux réservés au traquet motteux.

mas. Parce que des armateurs locaux ont voulu leur port. Mais aussi parce qu'il était source de profit (ce qu'il demeure), le bassin à flot original a essaimé en plusieurs terminaux, au fil des décennies.

Réflexion collective

Lorsque l'État a pris les commandes et transformé La Rochelle en port autonome, puis, avec la réforme de juillet 2008, en Grand Port maritime, la poussée s'est accentuée, avec la même logique d'ex-

mais cerné par l'habitat résidentiel. Mais elle a atteint ses limites, comme l'exprime le président du directoire, à l'heure de définir les ambitions d'un nouveau projet stratégique. Le port continuera de construire ce qui peut l'être, par exemple un second quai dans l'anse Saint-Marc. Il va aussi rationaliser ses terminaux pour libérer des mètres carrés sur les aires existantes. De même incitera-t-il les opérateurs à pousser la réflexion collective, pour tendre vers un coût

limitera pas à poser le développement à cinq ans. Il inscrira la perspective d'un « travail sur la vision du Grand Port, à l'horizon 2030-2040. Un port n'est qu'un lieu de passage de marchandises. Un changement culturel doit s'opérer pour tendre vers un schéma logistique », projette Michel Puyrazat. La clé de demain ? Il la voit notamment dans l'opérateur ferroviaire portuaire : la capacité pour le Grand Port, avec ses propres moyens roulants, d'aller capter par rail des trafics dans son rayon d'influence, ou à desservir ce même hinterland par le rail. Une des options serait d'installer une base avancée dans les terres, où les volumes seraient concentrés, où ils éclateraient en étoile sur le territoire, repoussant d'autant la limite d'influence de la Pallice.

Concertation

Une autre ligne de force est tracée. La redéfinition du développement fera résonner le terme d'accepta-

Il constitue un pivot majeur de l'économie du territoire qui lui est adossé

tension. Laquelle consiste à gagner des surfaces sur la mer. Les 35 hectares en cours de comblement sur le site de La Repentie participent de ce raisonnement posé par l'enclavement d'un port désor-

de passage portuaire plus incitatif pour les armateurs. 12 millions de tonnes sont envisagés pour 2019. Ce schéma directeur défini jusqu'à cette échéance (et qui sera adopté avant la fin de cette année) ne se



Un porte-container et son remorqueur. En dessous, grumes de bois sur les quais. Photos Pascal Couillaud et Xavier Léoty

Les manœuvres portuaires exigent toujours beaucoup de rigueur. Photo Xavier Léoty

tion. Les tensions de ces dernières années avec les résidents du quartier de la Pallice et les Rétais interdisent désormais au port de se développer en escamotant ce niveau de proximité sensible. Les enseignements de l'implantation de nouvelles cuves d'hydrocarbures aux franges du port et du quartier, l'élévation récente des tours d'Holcim dans l'enceinte portuaire, les grinements provoqués par l'élaboration du plan de prévention des

sance qui doit s'inscrire dans un projet sociétal. Pas de performance économique sans concertation. Le projet stratégique qui se bâtit en lien avec les acteurs portuaires et la société civile, qui passe aussi par l'évaluation environnementale, traduit cette exigence. La Maison du port, qui sera achevée fin 2014 à l'extrémité ouest du boulevard Émile-Delmas, la symbolise. À travers son essence même, qui est d'offrir au siège du port et à sa ca-

Ce schéma directeur inscrira la perspective d'un travail sur la vision du Grand Port, à l'horizon 2030-2040

risques technologiques ont-ils été tirés ? On ne saurait l'affirmer, dans un secteur où quatre établissements sont classés Seveso seuil haut, avec les risques associés. Mais on ne saurait ignorer davantage que circule l'idée d'une crois-

pitainerie un espace de travail confortable, tout en envoyant un signal fort d'ouverture au public. Une terrasse accessible à tous donnera à contempler l'environnement portuaire, en toute liberté, pour voir revenir, qui sait, l'« Aquitania G ».

Les opérateurs privés dans la dynamique

Le dynamisme du Grand Port maritime de La Rochelle tient aussi au montant des investissements des opérateurs privés du port. Ils s'ajoutent aux fonds publics et participent de la même logique de modernisation des équipements, et de création et d'adaptation à de nouveaux trafics. Holcim vient ainsi d'engager 61 millions d'euros pour créer une unité de fabrication de ciment sur le terminal de l'anse Saint-Marc.

De son côté, le groupe Sica Atlantique, le plus gros exportateur de céréales rochelais, a investi 16,5 millions d'euros ces trois dernières années, notamment dans l'achat d'un portique de chargement de grain à forte capacité.

De son côté, le Groupe maritime Kuhn, qui mise aussi sur le terminal vraquier de Saint-Marc, engage un programme d'investissement sur la période 2008-2018. Cela va de l'acquisition de deux bulldozers et d'un chargeur pour les trafics de vrac, à la construction d'un réseau de bandes transporteuses, en passant, entre autres, par l'achat d'une grue de manutention.

Le Grand Port maritime, au fil

En un coup d'œil, ce qu'il faut savoir sur l'extension et les trafics du port de La Rochelle

Les métiers du port

8 pilotes

(station de pilotage de la Rochelle-Charente)

16 agents du remorquage

18 lamaneurs

18 agents maritimes

126 manutentionnaires

26 douaniers

5 éclusiers

2 hydrographes

7 marins

à bord de la drague du port

1 chaudronnier

6 agents au pôle de réparation navale

6 ingénieurs

13 officiers et lieutenants de port

Port de service

Pour les navires d'assistance : remorqueurs, vedettes de lamanage, pilotines, douanes, affaires maritimes, hydrographie.

La Repentie

Projet de développement

Surface de terre-plein : 35 ha

2011 : Anse Saint-Marc

Terminal vraquier

Surface de terre-plein : 10 ha

1931 à 1939 : Môle d'escale

Adapté aux trafics à sécuriser et au développement.

Surface de hangars : 3 600 m²

Surface de terre-plein : 61 000 m²

1970 : Appontement pétrolier

Permet d'accueillir 2 navires simultanément

Quai Lombard (Terminal céréalier)

*Surface totale : 543 ha
Espace terrestre : 233 ha
Espace maritime : 310 ha*

Les différents trafics

● Céréales / oléagineux

4,3 millions de tonnes

en 2013, soit + 32,3%
de plus qu'en 2012

● Vrac agricoles

702 189 tonnes

en 2013, soit - 10,28%
de moins qu'en 2012

● Sables

658 596 tonnes

en 2013, soit - 0,66%
de moins qu'en 2012

● Produits pétroliers

2,8 millions de tonnes

en 2013, soit + 8,39%
de plus qu'en 2012

● Produits forestiers

860 391 tonnes

en 2013, soit + 10,01%
de moins qu'en 2012

● Autres*

272 910 tonnes

en 2013, soit + 38,47%
de plus qu'en 2012

● Croisières

20 à 30 paquebots/an
30 000 passagers

*vracs industriels

du temps et des activités

1890 : bassin à flot

8 postes à quai dont 1 poste roulier
Accès par un sas de 21,3 m de largeur
Surface de hangars : 60 000 m²
Surface de terre-plein : 103 000 m²

1943 : base sous-marine

Pôle de réparation navale

2 radoub (107 m et 176 m de longueur)
1 aire de carénage de réparation à sec de 6 000 m²
2 quais de réparation à flot

1983 : terminal de produits forestiers

Surface de hangars : 28 000 m²
Surface de terre-plein : 246 000 m²

Chiffres clés

Marchandises traitées
en 2013
9,7 millions de tonnes
soit + 16,25 % de plus qu'en 2012

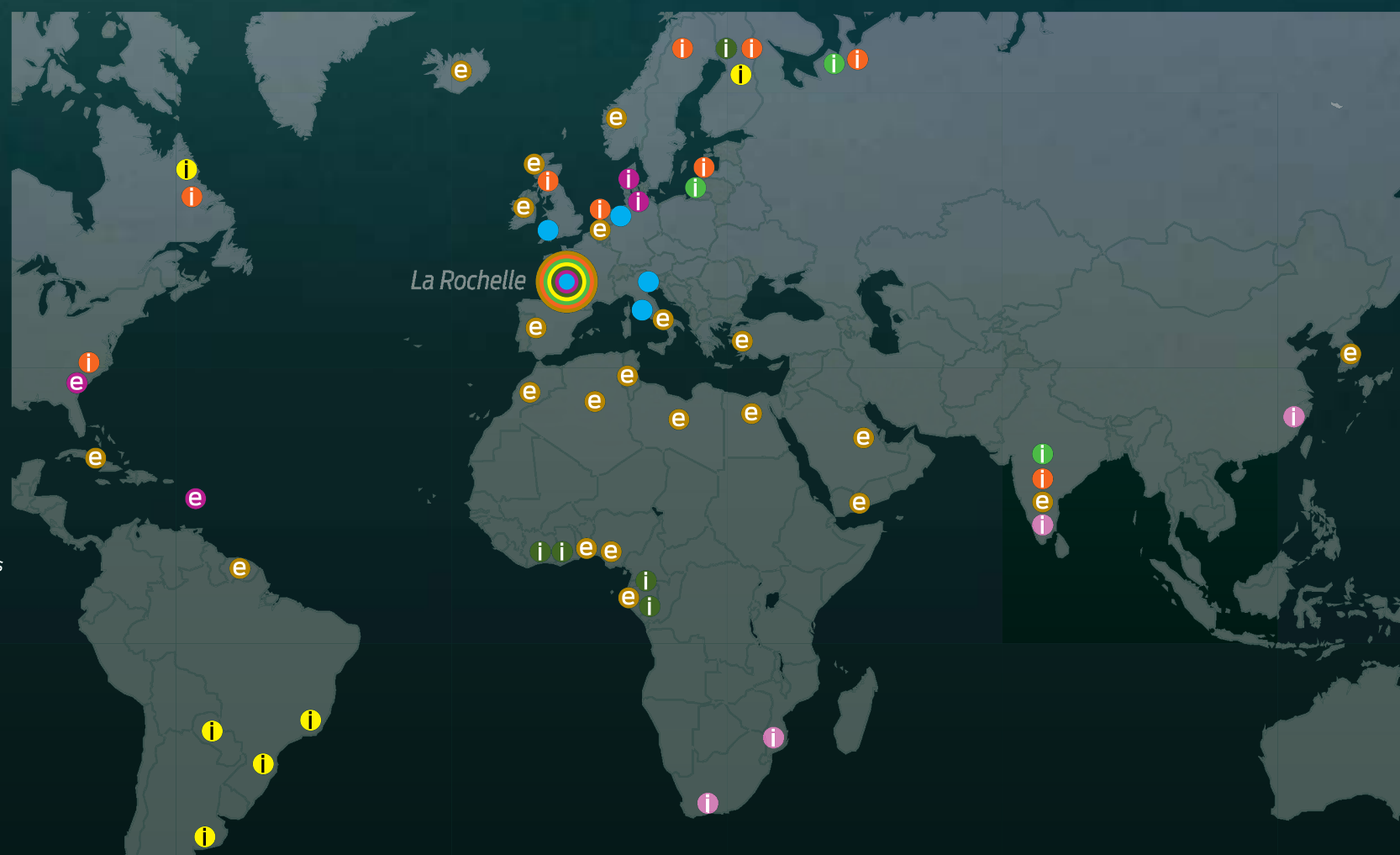
Import
5,16 millions de tonnes
soit + 4,9% par rapport à 2012

Export
4,53 millions de tonnes
soit + 32,43% par rapport à 2012

Chiffre d'affaires en 2013
25,5 millions d'euros

Emplois (directs, indirects, induits)
16 300

Perspectives
d'accroissement du trafic
10 millions de tonnes en 2015
12 millions en 2020



Des métiers et des hommes

Pilotes, scaphandriers, éclusiers ou encore chaudronniers, voici quelques-uns des hommes indispensables au bon fonctionnement du site de La Pallice

Textes : Amélia Blanchot



Photo Xavier Léoty

Yannick Giquel Opérateur ferroviaire

Vigie des wagons

330 000 tonnes de marchandises mises sur les rails en 2013. L'Opérateur ferroviaire portuaire (OFP) Atlantique, qui a pour actionnaires les ports de La Rochelle, Nantes et Euro Cargo Rail, a augmenté son trafic de 34 % par rapport à 2012. Son effectif a également bondi. « Il y a trois ans et demi, nous n'étions que deux, aujourd'hui nous sommes 20 », retrace Yannick Giquel, ancien pompier de Paris. En jargon ferroviaire, l'intitulé exact de son poste est « agent de formation reconnaissseur ». En d'autres termes, il est chargé de former les trains – c'est-à-dire d'accrocher et de décrocher des wagons pour qu'ils deviennent une rame –, d'exécuter les manœuvres et vérifier l'aptitude à la circulation du convoi en fonction de la masse du chargement, du type de marchandises. « Je travaille en binôme avec le conducteur du train, je fais les trajets avec lui dans la cabine. Nous sommes donc très souvent en déplacement », ajoute-t-il. Vitesse de croisière : en général, 80 km/h. Pour un maximum autorisé de 100 km/h.



Photo Xavier Léoty

Martial Desrus Lieutenant de port

Sentinelle du trafic

Sept écrans à droite, trois à gauche, l'entrée du chenal droit devant. Indéniable vigie du port, le vaste bureau de la capitainerie fourmille d'informations sur le trafic maritime, les marées, la force du vent, du courant, etc. 13 personnes se relaient dans cette interface centrale, qui fonctionne 365 jours par an, 24 heures sur 24. Parmi eux, Martial Desrus, l'un des dix lieutenants de port. « Notre rôle est de gérer le trafic, de surveiller tous les mouvements. Comme la tour de contrôle d'un aéroport », expose cet ancien de la Marine nationale. « Avant l'entrée d'un navire, nous vérifions que sa documentation est bien à jour. Nous sommes en relation avec l'agent maritime et nous allons également prévenir, si besoin, les pilotes, les remorqueurs et les lamaneurs. » Le lieutenant est souvent amené à se déplacer sur le quai, entre autres « pour positionner un navire, vérifier qu'il n'y a pas de pollution ou d'ouvrages abîmés. Nous sommes assermentés pour dresser des procès-verbaux si nécessaire », signale-t-il.



Photo Pascal Couillaud



Photo Xavier Léoty

Nathalie Crépain Douanier

Mise sous contrôle

Point d'uniforme pour Nathalie Crépain. La responsable du pôle contrôle, service composé de six personnes, arbore un gilet orange ou un brassard – estampillé « douanes » – lorsqu'elle se rend au port. Cette Rochelaise ne traque pas la drogue camouflée dans les cargos, c'est le rôle de la brigade de surveillance. « Nous nous intéressons uniquement à l'import-export des marchandises. Nous effectuons un contrôle, documentaire ou physique, pour vérifier si les quantités déclarées sont bien conformes, si les droits de douanes et les taxes ont été payés, si des marchandises ont été exportées ou importées légalement, si les normes sont respectées pour le consommateur, etc. ». Si une infraction est constatée, une procédure contradictoire de redressement est mise en œuvre, procès-verbal à l'appui, avec un délai imposé pour la régularisation de la situation.

Laurent Chognot Hydrographe

Recenseur des profondeurs

C'est une petite vedette de 7,50 m, habitée par de multiples appareils. « Elle nous permet notamment de mesurer les profondeurs. Sous la coque, un transducteur émet des ultrasons qui rebondissent sur le sol. Nous connaissons la vitesse du son dans l'eau et, par effet d'écho, nous pouvons savoir quelle est la profondeur. Un GPS centimétrique, très précis, nous permet également de mesurer notre position », souligne Laurent Chognot, l'un des deux hydrographes du port. Les données sont enregistrées par un ordinateur, en vue de produire des cartes marines. « Les fonds varient régulièrement à cause des sédiments. Nous collaborons beaucoup avec les marins de la drague, nous leur disons où il faut aller, ils nous disent où ils sont passés. Mais notre "client" principal est la capitainerie, qui retransmet les informations aux pilotes, aux remorqueurs, etc. »

Photo Xavier Léoty



Franck Souchay Dragueur

Nettoyeur des fonds

Il l'appelle affectueusement « la vieille dame ». Ce surnom bienveillant revient à « Cap d'Aunis », drague aspiratrice en marche ouvrière, 24 ans d'âge, toute d'acier vêtue. Mensurations : 65 mètres de longueur, 12 mètres de largeur, 1 000 mètres cubes de capacité. À bord, six marins au minimum pour mener cette embarcation à prélever les sédiments – la vase, notamment – dans les chenaux du port, sur les postes à quai, mais aussi parfois dans le chenal de La Rochelle ou à fort Boyard. L'objectif étant de maintenir une certaine profondeur, afin d'assurer la bonne circulation et le stationnement des navires. « Grâce à un gros suçon, une sorte d'aspirateur, nous puisons des sédiments jusqu'à 21 mètres de profondeur. Ils sont stockés, puis la drague s'ouvre en deux pour les relâcher dans des hauts-fonds au Lavardin, ce qu'on appelle une zone de clapage, située à 3 milles (NDLR : environ 5,5 kilomètres) au large », raconte Franck Souchay, maître d'équipage. Et ce, aux ordres de la capitainerie, qui détermine les zones à draguer suivant les conseils des hydrographes.

Photo Xavier Léoty



Damien Cabaret Agent de réparation et de construction navale

A l'assaut des avaries

Imaginez un vaste garage aux dimensions généreuses, spécialement pensé pour accueillir des bateaux colossaux. Bienvenue au Pôle de réparation et de construction navale (PRCN), avec son aire de carénage de 6 000 mètres carrés, ses deux formes de radoub – 107 et 176 mètres de long –, ses deux quais de réparation à flot. Cinq agents y interviennent, sous la houlette de Damien Cabaret, le chef d'équipe. « Nous avons en charge les manutentions de navires jusqu'à 300 tonnes et 35 mètres de longueur dans l'élévateur à bateaux, pour les placer sur l'aire de carénage. Nous nous occupons aussi du premier niveau de la maintenance, mais également des formes de radoub, installations que nous louons aux clients. Nous enlevons les bateaux-portes pour faire entrer le navire, nous les refermons, puis des pompes aspirent l'eau pour mettre la cale à sec. »

Gwenaël Le Pennuic Scaphandrier

Ouvrier de l'ombre

Le rituel est hebdomadaire. Un jour par semaine au minimum, trois hommes d'Atlantique Scaphandre montent à bord de leur navire équipé pour les travaux sous-marins. Soit sur « Plonplon », 16 mètres de long, soit sur « Mini-plon », un 22 mètres paré pour les opérations en haute mer. Ce mardi matin, « Plonplon » est de service, direction les portes de l'écluse du bassin à flot. « Nous les nettoyons systématiquement et vérifions si les joints sont en bon état ou s'il n'y a pas un caillou coincé dedans », explique Gwenaël Le Pennuic, chef d'équipe. Casque de 12 kilos sur la tête, gilet de 25 kilos sur le dos, notre homme plonge de 10 à 12 mètres dans les obscures eaux du port. « 80 % du temps, nous travaillons dans le noir », souligne-t-il. Un tube tricolore, le narguilé, le relie à son navire : « Le bleu nous amène de l'air, le rouge est un câble électrique pour communiquer, le jaune sert à mesurer notre profondeur. » Ses journées sont périlleuses et diversifiées. « Il n'y a pas de routine ! On peut faire du marteau-piqueur dans l'eau, comme aller enlever un bout engagé dans une hélice », conclut-il.

Photo Pascal Couillaud



Pascal Duveau Éclusier

Rythmé par les marées

Son activité est régie par le trafic, rythmée par les marées. « Il y a des jours où l'on peut faire 12 ou 13 sasements, d'autres aucun. C'est très variable », raconte Pascal Duveau, l'un des huit éclusiers. Le sasement est le passage d'un navire dans le sas de l'écluse – 168 mètres de long pour 21 mètres de large –, obligatoire pour toute entrée ou sortie du bassin à flot. Cette opération prend entre vingt minutes et une heure. Depuis la tour de contrôle, Pascal Duveau actionne l'ouverture et la fermeture des deux portes de l'écluse, ainsi que la rotation du pont qui l'enjambe, sur ordre de la capitainerie. « Nous nous occupons aussi de surveiller la hauteur d'eau, de vérifier qu'il n'y ait pas d'objets flottants charriés par l'Océan, ou encore de veiller à la sécurité des scaphandriers lorsqu'ils travaillent sur notre ouvrage. »



Photo Xavier Léoty

Jean-Claude Méchin Chaudronnier

Dépanneur à bon port

L'homme est paré d'un gilet de sauvetage argenté, résistant aux étincelles. Jean-Claude Méchin, chaudronnier, intervient ce jeudi matin sur une défense de 10 tonnes, immense pièce cylindrique chargée de protéger le quai. « Elle a été abîmée par les coups de vent de cet hiver. Nous la sortons de l'eau, nous récupérons ses chaînes que nous allons ensuite placer sur une nouvelle défense », décrit cet agent rattaché au Service accès maritimes et infrastructures terrestres (Samit). Au-delà de la maîtrise du chalumeau, du lapidaire et du poste à souder, Jean-Claude Méchin est également mécanicien. Il intervient lors de diverses opérations de maintenance. « S'il y a une panne, il faut trouver une solution. Par exemple, lors de la tempête Xynthia, l'une des portes de l'écluse ne fermait pas. Nous avons donc utilisé un remorqueur, le temps d'effectuer la réparation », se souvient-il.



Photo Xavier Léoty



Photo Xavier Léoty

Nicolas Ménard Ingénieur

Tête pensante

Hormis les bâtiments, toutes les infrastructures portuaires sont conçues, construites et suivies par le service ingénierie. Qu'elles soient terrestres (ponts, terre-pleins), maritimes (digues, quais) ou ferroviaires (rails). Nicolas Ménard est à la tête de ce service de huit personnes. « Nous avons quatre missions principales : nous sommes le maître d'œuvre du port, nous participons aux réflexions sur l'aménagement, sur la recherche de financements, et nous surveillons et réparons le génie civil. Par ailleurs, nous assurons aussi la cartographie, nous avons un rôle de SIG [NDLR : Système d'information géographique] », indique l'ingénieur. « Nous devons nous développer en tenant compte de la protection de l'environnement, en faisant en sorte que le chantier soit "propre", qu'il y ait le moins de nuisances possible pour la faune et la flore », poursuit-il.

Benjamin Vezin Pilote maritime

Expert de la manœuvre

« Pilot on board ! », crie le capitaine philippin de « Sea Bonanza », amarré quai Lombard. L'arrivée de Benjamin Vezin sur ce céréalier de 180 mètres est annoncée avec allégresse. Sans lui, impossible d'appareiller : « À la Pallice, notre intervention est obligatoire pour toute entrée ou sortie de navire de plus de 55 mètres, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Nous donnons les instructions au capitaine pour manœuvrer, car nous connaissons parfaitement les conditions nautiques de la zone : les courants, les hauteurs d'eau, etc. Nous coordonnons également les moyens, nous sommes en liaison avec les remorqueurs, les lamaneurs et la capitainerie. » Tout se fait à la parole. « La manœuvre, c'est de l'observation », précise le pilote. Sous ses ordres, le mastodonte de 48 000 tonnes s'éloigne du quai pour arriver dans le chenal, cap vers le Sénégal. La mission de Benjamin Vezin s'arrête là. Retour au port à bord de la pilotine, vedette mise à couple du cargo, accessible grâce à une échelle. 2 300 opérations de ce type ont été réalisées par la station de pilotage La Rochelle-Charente en 2013.



Photo Philippe Baroux



Photo Pascal Couillaud

Albino Costa Remorqueur

Précieux assistant

En cette matinée brumeuse, « Carabin Herald », roulier de 151 mètres, est prêt à appareiller. Pour l'assister, huit hommes de chez Boluda sont mobilisés sur deux remorqueurs. Aux manettes du « Pornichet », Albino Costa, responsable de l'agence. « Nous intervenons en fonction des caractéristiques du navire et de la météo. À un, deux ou trois navires en fonction des besoins, à toute heure du jour et de la nuit », annonce-t-il. Ce lundi matin, il approche son embarcation de 31 mètres devant l'imposante coque du cargo, suivant les instructions du pilote. L'équipage envoie une touline – un bout spécifique - aux remorqueurs, qu'ils amarrent ensuite à une remorque. « Elle fait environ 130 mètres de long, sa charge de rupture est à 120 tonnes. Nous avons une capacité de traction de 38 tonnes », indique Albino Costa. Une fois relié au cargo, le bateau de Boluda « tire » le roulier sur le côté pour l'écarter du quai, puis se met dans son axe. Soit devant, soit derrière, soit les deux, avant de « larguer » et laisser le cargo poursuivre sa route.

Hervé Petel Agent maritime

Chef d'orchestre

« Dans ce métier, il y a toujours des surprises », sourit Hervé Petel. Responsable du service de consignation chez FAST, il est agent maritime. Autrement dit, il représente l'armateur du navire pendant son escale au port. « Notre mission commence avant l'arrivée du bateau. L'armateur doit accepter une "pro forma", un devis où nous estimons le coût de l'escale. S'il l'accepte, nous sommes nommés agent. À partir de là, nous devons tout orchestrer. Un mois à l'avance, quinze jours ou parfois... en vingt-quatre heures », indique-t-il. Hervé Petel commande les opérations maritimes avec les intervenants portuaires – capitainerie, pilotage, remorquage, lamanage –, coordonne l'ensemble des intervenants – embauche des dockers, experts, transitaires, chargeurs, réceptionnaires –, fait le lien avec les autorités portuaires – douanes, affaires maritimes, etc. L'agent maritime est aussi en charge des services techniques et humains, par exemple gérer des formalités de visa ou trouver une pièce de rechange pour le navire. « Nous devenons presque un membre de l'équipage à quai », assure-t-il.



Photo Pascal Couillaud

Philippe Joussemet Inspecteur navire

Expert maritime

« Prenons un vraquier chargé de blé destiné à la consommation humaine pour l'Algérie. Nous inspectons le navire, nous descendons inspecter les cales, voir s'il n'y a pas de résidus, de moustiques, etc. Nous faisons un état des lieux poussé et donnons un avis pour dire s'il est apte à charger ou pas », détaille Philippe Joussemet, expert maritime à la Pallice. C'est la partie « contrôle » de sa profession. Le conseil en est une autre. « Pour des transports de marchandises spécifiques, comme un train, c'est à nous de concevoir puis de valider le process de manutention », précise-t-il. La dernière facette de la profession, « c'est l'avarie. Dans des cas de panne, mais aussi, par exemple, quand une grue d'une entreprise de manutention abîme un navire ». Enfin, la dernière étape de ce métier consiste à rédiger les rapports : « 99,9 % du temps, en anglais ».



Photo Xavier Léoty

Émilien Maffeïs Directeur exploitation

Mission : manutention

« Une partie importante de notre travail est de faire des cotations. Un client nous demande combien ça lui coûterait de décharger, par exemple, des maisons en kit », dit Émilien Maffeïs, directeur exploitation chez BLP-SGMT. Une fois la cotation validée, l'agent maritime transmet l'heure estimée d'arrivée du navire à l'entreprise de manutention concernée. « À partir de là, nous devons gérer toute la chaîne logistique : déterminer où placer le bateau en fonction de ses marchandises, faire appel aux dockers, aux électriciens ou au personnel de maintenance si besoin est, organiser le stockage », continue Émilien Maffeïs. Son entreprise traite en moyenne une à cinq opérations par jour, qui peuvent durer « de quatre heures à dix jours. C'est rare que cela soit si long, mais c'est arrivé en janvier dernier : 40 000 tonnes d'engrais à décharger ».



Photo Xavier Léoty

Philippe Menanteau Lamineur

Maître des amarres

Pas un seul n'échappe à la règle. Le moindre mouvement de navire – entrée, sortie, déplacement interne – nécessite de faire appel aux compétences des lamineurs. Leur rôle est d'amarrer et de désamarrer les bateaux. Parfois en coordination avec le pilote et/ou le(s) remorqueur(s). « Sur l'une de nos vedettes, nous avons une équipe en mer pour attraper les haussières, cordages de gros calibre. Elles sont ensuite transmises aux hommes qui sont à terre, qui les fixent sur les bollards, les points d'accroche. En moyenne, il y a 6 à 12 amarres par bateau », note Philippe Menanteau, responsable exploitation chez Lamanage La Rochelle-Charente. Ce mercredi après-midi, l'opération consiste à amarrer « Florence B », petit pétrolier de 89 mètres. Alors que le cargo se rapproche de l'apponement, la vedette de lamanage doit se faufiler entre le navire et le quai. « Nous sommes le dernier maillon, dans la partie la plus dangereuse de la manœuvre. Mais nous faisons en sorte que la sécurité prime, il n'y a pas beaucoup d'accidents », commente-t-il.



Photo Xavier Léoty



Kamel Sassi, un des permanents du lieu avec un marin indien qui lui montre son « port d'attache ».

Un refuge entre deux

Depuis vingt ans, 120 nationalités de navigateurs se côtoient dans les locaux de l'association Marin'Escale. Les pieds ancrés dans cet ailleurs, les marins retrouvent leurs racines, le temps d'un appel à leurs proches

Textes : Amélia Blanchot. Photos : Xavier Léoty

« **E**xcuse me, sir. One more, please ! », demande Obeerson en dodelinant de la tête, large sourire aux lèvres. Accoudé au comptoir de Marin'Escale, cet Indien de 38 ans tend son argent à Kamel Sassi, l'un des permanents du lieu. De quoi acheter une recharge téléphonique. Une de plus. Une poignée de dollars pour entendre la voix de sa femme. Ici, ce petit morceau de plastique prend une valeur inestimable. Passerelle vers le lointain, elle matérialise quelques minutes de bonheur. Ce lundi soir, Obeerson rayonne. Il vient de discuter pendant une heure avec sa moitié, qu'il a quittée quarante-cinq jours plus tôt. « J'ai deux enfants, de 1 et 2 ans. Ils me manquent énormément », confie-t-il, collection de photos à l'appui.

Ce marin reverra sa famille dans huit mois, à la fin de son contrat avec un armement italien. Il retournera chez lui en décembre à Chennai, l'ancienne Madras, en Inde du Sud, à 10 000 kilomètres de là.

« Ni repos ni congé »

À chacune de ses escales, ce matelot transfère de l'argent à son épouse et ses parents. À la Pallice, elle aura duré un peu plus d'une journée. Vingt-six heures exactement pour décharger le pétrole du « Valle Azzura », puis de charger en gazole. « Pour des raisons financières, les escales sont de plus en plus courtes. Ce n'est pas toujours évident pour les marins d'arriver à appeler leurs proches », souligne Jean Munier, président de l'association.

Vingt-six heures, le temps d'une balade en ville pour notre interlocuteur

indien ? Non. Juste une visite express chez Western Union, à deux pas de l'enceinte portuaire. Le coup de fil familial restera son unique moment de détente, la Pallice son seul souvenir rochelais. « L'escale n'est ni du repos, ni un congé », rappelle Kamel Sassi. Les marins continuent de travailler huit heures par jour. Ils sont nombreux à ne pas aller au-delà des locaux de Marin'Escale – appelé également Seamen's Club.

Jamais de plainte

Atablés dans la salle principale du foyer, deux Philippins d'une trentaine d'années, Nomer et Jorge, sirotent du jus de pomme en mangeant des cacahuètes. Ce sont des habitués des lieux. Sous contrat avec une compagnie coréenne, ils travaillent à bord du « Modern Link », un mastodonte jaune et bleu

battant pavillon panaméen. Ce roulier a la particularité d'être un « liner », c'est-à-dire qu'il effectue des liaisons régulières, en l'occurrence entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. D'où ses escales à la Pallice. Les 22 personnes de l'équipage ont accosté à Chef-de-Baie la nuit précédente, à 4 heures. Jorge est matelot, Nomer mécanicien. Tous deux célibataires. « Mes parents rêvaient que je sois marin, ils m'ont toujours soutenu. Maintenant j'ai de longs contrats, j'ai pu envoyer suffisamment d'argent pour financer les études de ma sœur », explique le premier. « Moi, c'est un de mes professeurs à l'école qui m'a encouragé à faire ce métier. On voyage beaucoup, c'est cool », ajoute le second. Questionnés sur la pénibilité de la profession, aucun des deux n'a exprimé la moindre récrimination. Même son de cloche



À Marin'Escale, les marins profitent des ordinateurs pour correspondre avec leurs familles.



Moment de détente entre deux voyages (en haut à droite). L'acteur rochelais Bernard Giraudeau avait réalisé ce dessin pour le foyer (au centre). Originaire de Madras, ce marin indien téléphone aux siens après s'être procuré une nouvelle batterie pour son portable.



mondes

chez Obeerson. « Un marin ne se plaint jamais », affirme Kamel Sassi en connaissance de cause.

Patience d'exception

L'ordinateur portable de Nomer « a décidé de ne pas fonctionner ». En temps normal, le jeune homme aurait utilisé la Wi-Fi de Marin'Escale pour se servir de son PC. « On n'a

canicien. « Les marins ont une capacité d'attente et de patience exceptionnelle. Parfois, ils doivent rester deux jours à un endroit, mais parfois cela peut se transformer en une semaine, voire plus », relève le permanent.

Jorge a également profité de ce temps libre pour parler avec ses « six frères et sœurs ». « Quand ils

Coupés de leur famille pendant de longs mois, les marins ont une capacité d'attente et de patience exceptionnelle

pas Internet sur le bateau, alors j'en profite quand je suis à terre », précise-t-il. Nomer s'est donc rendu dans la salle informatique pour faire un Skype avec sa mère. « C'est bien de pouvoir la voir, car je ne sais pas exactement quand je vais retourner à Manille. La fin de mon contrat est censée être en septembre... Je l'espère ! La durée ne peut pas excéder un an, mais je peux être prolongé », assure le mé-

franchissent notre porte, leur besoin premier est de prendre des nouvelles de leurs proches. L'évolution des moyens de communication a apporté beaucoup de stabilité dans leur vie. Avant, cela coûtait très cher, ils appelaient moins souvent, ils étaient plus stressés. Aujourd'hui, avec Facebook et Skype, le marin a changé de statut, il est moins absent, il vit plus avec sa famille », analyse Kamel Sassi.

« On est de leur côté »

Derrière le bar, un présentoir de cartes postales semble d'un autre temps. Les nouvelles technologies ont congédié timbres et stylos à bille. Mais le besoin d'être écouté, lui, n'a pas pris une ride. « Dès qu'ils ont fini leurs appels, ils se tournent vers nous, permanents et bénévoles, pour entamer une discussion. Enfin des gens qui n'ont rien à voir avec leur boîte de sardines ! Et puis ils ont besoin de changer d'environnement, de se détendre », poursuit Kamel Sassi. Les uns se laissent tenter par un karaoké, un ping-pong ou un billard, d'autres achètent une canne à pêche ou une tour Eiffel en plastique.

Au-delà de l'écoute, certains viennent chercher de l'aide. « Ils savent qu'on est de leur côté, on les dirige vers les services compétents en cas de difficulté », continue le salarié. Problèmes de salaires, d'hygiène à bord, de sécurité sur le bateau... Les désagréments ne manquent pas dans l'univers de ces routiers des mers. Marin'Escalpe milite avant tout pour leur bien-être.

De 487 à 8 870 visiteurs

Nous sommes en 1992, deux humanistes ont un projet à faire germer. Joseph Le Quillec, commandant de port, et Joseph Fonteneau, prêtre-ouvrier, constatent que le port est dépourvu de tout lieu d'accueil pour les travailleurs de la mer. La Maison du marin, édifiée en 1907 sur le quai Nord, est fermée depuis 1947. En parallèle, l'abandon du « Rio Sul » par son armateur en 1993 déclenche une situation d'urgence sociale. Le cargo est abandonné quai Lombard, l'équipage est délaissé. En 1994, ces marins seront les premiers bénéficiaires de Marin'Escale, alors installé en haut du boulevard Émile-Delmas, avant de migrer en juin 1995 au sein de l'ancien débarcadère du bac de l'île de Ré. Jean Munier, l'actuel président de l'association, était à l'époque le correspondant d'ITF (syndicat qui défend les intérêts des marins) : « Il fallait qu'on intervienne. Pour le "Rio Sul", mais aussi pour tous les autres armateurs sans scrupule, qui, souvent, battaient pavillon de complaisance, comme Panama ou Malte », se souvient-il.

Les fondateurs se sont inspirés des foyers d'accueil – les Seamen's Clubs – installés dans la plupart des grands ports mondiaux. Sans subventions à ses débuts, armés d'une équipe de 15 personnes, l'association peut se vanter aujourd'hui d'employer trois salariés et de compter une centaine d'adhérents dans ses rangs. En vingt ans, l'unique poste téléphonique s'est démultiplié en huit lignes, sans oublier les six postes informatiques. En 1994, 487 visiteurs étaient recensés, contre 8 870 en 2013. « Avant c'était ouvert une ou deux heures par jour, aujourd'hui plus de soixante-quinze heures », fait remarquer Bryan Parrish, le vice-président. Et l'agrandissement des locaux fait partie des projets à venir.

Ces bateaux qui nous

Paquebots, tankers, vraquiers, céréaliers, vedettes de pilotage, le port est un monde à part où le rêve n'est jamais très loin. Voici quelques-uns de ces navires et des extraordinaires machines.

Illustrations : Sandrine Revel

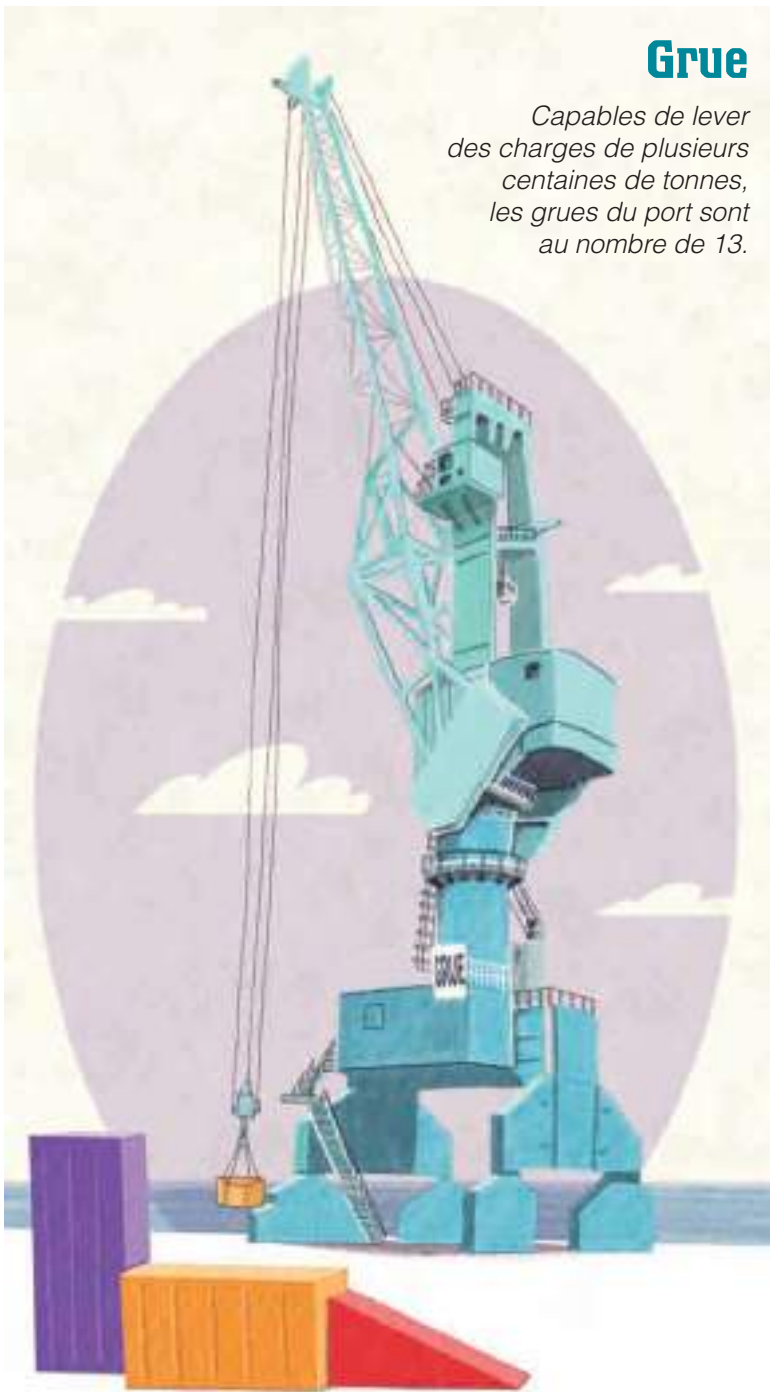
Céréalier

Visiteurs réguliers du port, les céréaliers sont des vraquiers disposant de grandes cales dans lesquelles est stocké le grain. Avec 3 303 000 tonnes, le commerce des céréales est de loin l'activité la plus importante du port.



Grue

Capables de lever des charges de plusieurs centaines de tonnes, les grues du port sont au nombre de 13.



Vraquier

Destiné à embarquer des marchandises solides les vraquiers sont en général des navires de grande taille. Ils peuvent transporter des céréales mais aussi du sable ou des matériaux. Ils représentent environ 20 % de la flotte de commerce mondiale.

font rêver



Pilotine

Il s'agit d'un bateau à moteur, de petite taille, mais rapide et puissant, destiné à transporter les pilotes jusqu'aux bateaux qui arrivent ou quittent le port. Une fois à bord, c'est le pilote qui dirige les manœuvres.

Lift

Ce sont des appareils de levage d'une grande capacité et d'une grande maniabilité. Certains d'entre eux peuvent supporter plusieurs dizaines de tonnes. Dans des ports à eaux profondes ils peuvent charger et décharger à bord.



Drague

C'est le jardinier du port. Ce navire qui drague le fond des bassins, et surtout le chenal d'accès tout au long de l'année, permet à ces derniers de conserver leur tirant d'eau. La drague aspire les sédiments et la vase qui sont stockés dans une gigantesque cuve puis déversés au large.



Paquebot

Spécialisés dans le transport des passagers, les paquebots sont aujourd'hui pour la plupart des navires de croisière. En 2011, 22 d'entre eux ont fait escale au port de La Rochelle et constitue une activité en fort développement. Un hall, spécialement dédié aux passagers a été inauguré en 2012 au mole d'escale. Cette année, 31 000 passagers sont attendus.



Elévateur

Equipement indispensable dans un port, l'élévateur est une sorte de grand portique avec des sangles. Il peut ainsi sortir des bateaux hors de l'eau lorsque ces derniers ont besoin de subir des réparations. Certains élévateurs peuvent supporter des charges de plusieurs centaines de tonnes.



Remorqueur

Si son service n'est pas obligatoire, le remorqueur est en réalité indispensable dans un port maritime où pratiquement aucun navire ne peut accoster ou quitter le quai sans l'assistance de ces bateaux. Le port de La Rochelle en dispose de 3 : le Pornichet, le VB Oléron et l'Attentif. Les deux premiers ont une traction de 38 tonnes, le troisième de 30 tonnes.

Navires

Tous les types de navire accostent régulièrement sur les quais rochelais. Pétroliers, vraquiers, cargos, paquebots, méthaniers, porte containers, etc. La taille de ces bateaux est variable mais certains comme l'Aquitania G, céréalier de 255 mètres ou le paquebot Grand Princess, près de 300 mètres, sont gigantesques.





Photo Pascal Couillaud

Les énergies cachées du port secret

A minima, ces lieux secrets du port accrochent le regard et ne laissent pas de chatouiller l'imaginaire. Ils fascinent autant qu'ils interrogent

Philippe Baroux

Quelles énergies canalisent les silos à grains qui, du haut de leurs 59 mètres, sont l'un des points culminants de la Pallice ? Exploitées depuis le 18 juin 1975 par la Société d'intérêt collectif agricole (Sica), les 34 cellules des silos Bertrand 1 sont l'outil d'exportation de centaines d'agriculteurs, des céréaliers qui tracent leur sillon en Poitou-Charentes et en Vendée, pour l'essentiel, sur 20 % de la surface cultivée du territoire français. Avec Bertrand 2 mis en service en 1988, la capacité de stockage atteint 250 000 tonnes. Nous voici dans le central des opérations. Derrière son pupitre, l'opérateur visionne une batterie d'écrans de contrôle, en même temps qu'il observe l'affichage synoptique sur lequel une palette de feux verts et rouges règle le transfert du grain entre les cellules, puis des cellules jusqu'au quai de chargement contre lequel accostent 150 à 200 cargos chaque année. Le trafic, intense et fluide, est soutenu par 14 kilomètres de bandes transporteuses. Elles charrient blé, maïs, orge et colza, au rythme de 1 000 à 2 000 tonnes à l'heure, ce qui équivaut à 40 à 80 semi-remorques. Cela claque et vrombit, dans un parfum sucré

d'après-récolte ; il embaume, ce décor de béton et de grilles d'acier où des pas de pigeon sur la poussière jouent leur note poétique. Ventre du silo, cœur de la France agricole qui s'exporte aux quatre coins du monde.

Un monde en soi

Ce lien avec l'horizon, une machine de cargo le noue. Autre décor, autres odeurs, énergie démultipliée. Il est amarré à Chef-de-Baie et tire ses aussières en attente du départ. Cela sent l'huile chaude à fond de cale. Au plus bas de ses 10 ponts, des marins prennent leurs quarts dans la touffeur, pour que jamais ne stoppe le ronronnement des générateurs. Ils produisent l'électricité dont le bord a besoin. Officiers mécaniciens, graisseurs, électriciens, 9 hommes parmi 21 membres d'équipage, travaillent au pont machine. Tous philippins, à l'exception de leur chef ingénieur (un Coréen). Le soleil ne s'y lève jamais. 95 décibels sont l'unique mesure du temps. Palpitation des 10 010 kilowatts du moteur principal peint en jaune fade. Le casque de protection acoustique est obligatoire, le bleu de chauffe, fût-il blanc sale, ou orange graisseux, est l'uniforme.

Pendant que le cargo consomme ses 36 tonnes de combustible, et ses 112 tonnes d'huile toutes les vingt-quatre heures de mer, les hommes, dans cette chaleur épaisse, boivent jusqu'à 6 litres d'eau par jour.

Visite exceptionnelle

Au bassin à flot, c'est l'énergie de 5 000 bras qu'a réclamée la construction de la base sous-marine, entre avril 1941 et juillet 1943. Ses 10 alvéoles ont abrité jusqu'à 13 « loups gris », les U-Boot de la 3.U. flottille de la marine allemande. Une forteresse de 511 000 mètres cubes de béton qu'a ensuite occupée l'armée française. À l'abandon depuis des années. Sa position inspire les idées les plus inattendues de réemploi : discothèque, cave à vin, projet architectural... D'aucuns l'imaginent hébergeant demain un restaurant panoramique, au sommet de ses 19 mètres de hauteur, ou abritant des activités de maintenance de yachts. Pourquoi pas ? Le temps passe, la base sous-marine reste. Visite exceptionnelle. Chaussures de sécurité, chasuble fluo et lampe torche obligatoires. L'escalier aux nez de marches oxydées plonge dans l'obscurité. Le faisceau de la frontale

balaie d'anciens bureaux, des lieux de vie des équipages, et bien d'autres salles aux fonctions indéterminées. Nous progressons en file indienne, en prenant garde à ne pas trébucher sur des nez de marches mordus par la rouille, à ne pas choir dans des trous inondés ou recouverts de tôles oxydées dont nul ne saisit la destination. Pied mal assuré, et doigts caressant la main courante déroulée du haut en bas du bunker. Promenade sinistre entre fenêtres cassées, tableaux électriques arrachés, étagères vidées. Le vent de l'Histoire a balayé ce dédale. Cela ne ressemble à rien de déjà vu, sauf peut-être la température et l'hygrométrie qui évoquent l'atmosphère fraîche et stable d'une cave. Bien qu'au dehors le temps soit beau, l'humidité s'infiltre et tombe avec obstination du plafond aux dimensions de nef de cathédrale. Les ateliers où étaient réglés torpilles et périscopes, exécutés des travaux de petite mécanique comme de grosse réparation navale, ne conservent aucun témoignage du passé. Les pigeons ont pris possession des lieux, l'acre remugle de leur fiente empuantissant l'air. Tout est noir, gris et sale, nul ne se fait prier pour retrouver le soleil.



Au-delà du boulevard Delmas, le quartier de La Pallice entouré par les cuves d'hydrocarbures, les silos et les quais du port. Photo Pascal Couillaud



On peut encore voir les bâtiments dans lesquels siégeaient des sociétés aujourd'hui disparues ou parties. Photos Xavier Léoty

Le port a soudé les

Pendant des décennies, les habitants de La Pallice ont vécu avec le port. Si le lien n'est plus le même, ils entendent bien être associés aux projets d'aménagement

Philippe Baroux

Qui s'émeut aujourd'hui de la mise en vente de ce bel immeuble d'inspiration Art nouveau, en bordure de l'avenue Émile-Delmas ? À sa construction, en 1892, le Bureau des Télégraphies et des Postes est le bâtiment le plus remarquable du quartier naissant de la Pallice. Cela fait un an que le chantier du nouveau port de commerce a livré son bassin à flot, un an aussi que le raccordement ferroviaire avec la gare de La Rochelle est réalisé. La Pallice babille, lorsqu'en 1901 s'implante une fabrique de toiles et de cordages : le Comptoir Linier, qui dénombrera 400 ouvriers trente ans plus tard. Une cité ouvrière de 42 maisons et une crèche sont bâties au même moment. L'amorce du développement. Les usines ouvrent les unes après les autres. Une haute cheminée en briques de 40 mètres érigée au cœur du quartier témoigne aujourd'hui de cette

époque. Elle s'élève tel l'amer d'un temps où les destins du port de commerce, du quartier populaire, et des ouvriers ne faisaient qu'un. Le travail était à la porte de chacun. Au bout de Denfert-Rochereau, Phospho Guano produit superphosphate et acide sulfurique, exportés depuis le port. L'entreprise importe aussi du guano du Pérou. Rue Alphonse-de-Saintonge, les Ateliers de construction mécanique. Sur le port, les Chantiers navals. À la Repentie, l'usine Vandier & Despret s'est spécialisée dans la fabrication de mélinite, un explosif, et d'acide picrique qui... détone quand il est brusquement chauffé. Le 1^{er} mai 1916, c'est l'accident. Un incendie, suivi d'une explosion entendue à 30 kilomètres à la ronde. On déplore 176 morts et 138 blessés.

Tous solidaires

Janny Grimaud, 76 ans, est une enfant de ce quartier. Fille de docker,

nièce de docker, épouse de docker, elle a travaillé après-guerre « chez Linier ». « Nous avons vécu une bonne période. Tous solidaires. Les nuisances des industries ? Nous vivions avec. Il y avait beaucoup d'odeurs, mais nous ne faisons pas attention... Maintenant, ce qui devient difficile, c'est tout ce trafic de camions. »

« L'emploi, le syndicalisme, la vie associative nourrissent le lien », précise Jean-Jacques Huger, retraité de chez Rhodia. Il a connu la fermeture du chantier naval des ACRP, en 1987, les bagarres aux boulons, la séquestration du patron. La désindustrialisation des années 90 est un traumatisme ; les équilibres enracinés sont bouleversés. « C'est à cette époque que nous avons monté les premiers chantiers d'insertion à la Frat'. En 1988 très exactement, notamment pour les anciens des chantiers victimes du chômage. Je venais d'arriver », té-

moigne Bryan Parrish, pasteur et animateur social du quartier. « Le chômage ici était alors à 25 %. »

Repenser l'aménagement

Les années 90 voient le paysage commencer sa mue. Les bars du « boulevard de la soif » (l'avenue Delmas) s'assèchent de toute vie nocturne. De jeunes couples s'installent, sans lien avec le port et son histoire. Repoussés à la Pallice par la flambée de l'immobilier rochelais. En 2004, la zone franche est tracée, drainant avantages fiscaux et activités tertiaires. Amorces d'une mutation sociologique, et émergence d'une nouvelle sensibilité vis-à-vis du port et des industries. Puis, ce point de rupture, désigné de tous : la fermeture au public du port en 2010, contrainte par l'application des nouvelles normes internationales de sécurité qui commandent de maîtriser l'accès aux navires et aux installations. Les parties de



La haute cheminée en briques de 40 mètres, aujourd'hui au cœur d'une zone commerciale témoigne de l'ancienne prospérité industrielle. Photo Xavier Léoty

Palliçois

pêche sur le môle d'escale, les promenades dominicales sur les quais ne sont plus que souvenirs. Presque simultanément, la voix du quartier gronde par-dessus les grilles portuaires. « Le port est devenu alors un étranger », résume Raymond Bozier, le président de l'association Respire. Elle s'est constituée alors, portée par les

des produits transformés. On bétonne, et on se moque des habitants ; il faut aussi repenser l'aménagement du quartier. » La colère déferle dans la rue, des recours judiciaires sont formés. L'autorité portuaire réagit, tente l'ouverture, et engage le dialogue avec les Palliçois. L'exercice est délicat.

Le plan de prévention des risques

Les parties de pêche sur le môle d'escale et les promenades dominicales sur les quais ne sont plus que souvenirs

odeurs persistantes d'hydrocarbures et le permis tacite accordé pour la construction de quatre cuves de stockage supplémentaires. Holcim, Envirocat atlantique, tout projet attise la contestation. « L'association est favorable au développement industriel du port, mais le tonnage pour le tonnage n'est pas la solution, poursuit Raymond Bozier. Qu'on arrête de se tourner vers les vracs, pour préférer

technologiques des cuves d'hydrocarbures signé par l'État fin 2013 n'apaise rien. « L'histoire humaine prouve que l'accident est toujours possible. » 300 maisons sont exposées. Comme Respire, le Comité de quartier demande le recul des sept cuves les plus proches des habitations. Mais l'association Laleu-la Pallice-la Rossignollette prend ses distances avec la forme de l'action de Respire, modulant davan-

PAROLES DE RIVERAINS...

Jean-Jacques Huger, arrivé à la Pallice en 1979

« Le premier été que j'ai passé boulevard Delmas, en 1979, il y avait la queue pour embarquer sur le bac de l'île de Ré – chaque été d'ailleurs. J'ai distribué alors un tract dans lequel j'évoquais tous les conflits sociaux du secteur et le chômage qui se profilait. Je disais aux conducteurs que, du haut du boulevard jusqu'à l'embarcadère du bac, ils avaient deux heures et demie d'attente, et que, plutôt que de ronger leur frein, il valait mieux qu'ils aillent faire un tour, en attendant le milieu d'après-midi, que ça commence à se résorber. »

Bryan Parrish, arrivé à la Pallice en 1987

« J'ai un peu de nostalgie. La solidarité, la convivialité, le respect qu'il y avait dans ce quartier me manquent. Combien de personnes qui travaillent au Grand Port vivent aujourd'hui dans le quartier ? Cela a modifié le seuil de tolérance vis-à-vis de l'activité portuaire et de ses industries. Ce qui est intéressant d'observer, c'est que l'association Respire a, d'une certaine manière, recréé des liens. Souvent, un mouvement de solidarité naît contre quelque chose. »



Janny Grimaud, 76 ans, née à la Pallice

« Tous les métiers du port étaient représentés dans le quartier. Le soir, à la sortie des chantiers, des usines, il fallait voir le défilé des bus, des vélos, des Solex. Mon père pêchait des moules le long des piliers du port, il allait aussi à la pibale. Et, une fois par an, le 14 juillet, il y avait la course Laleu-la Pallice-La Rossignollette. Tout le monde sortait les chaises sur le trottoir. »



Xavier Bonnaud, arrivé à la Pallice depuis trois ans

« Notre choix d'installation dans le quartier est économique. L'achat d'une maison n'est pas au même tarif qu'à la Genette. La famille lambda qui dispose d'un budget de 220 000 € ne trouve rien en ville, alors qu'ici, en fouinant un peu, elle accède à un T3 ou T4. Je n'étais pas conscient du problème des risques industriels jusqu'au moment de la signature chez le notaire. J'avais vu les cuves d'hydrocarbures, mais elles me semblaient assez loin pour ne pas m'inquiéter. En fait, nous avons acheté à la limite de la zone d'exposition au risque. »

Raymond Brives, arrivé à Laleu il y a quinze ans

Le vice-président du comité de quartier La Pallice-Laleu-La Rossignollette a retrouvé dans les archives cet intéressant courrier de Gustave Perreau. Le maire de La Rochelle écrit au préfet : « À diverses reprises, la population s'est plainte de ce que les gaz des usines de la Pallice nuisaient à la population, brûlant le linge étendu dans les cours, obligeant à tout fermer chez soi pour ne pas voir tout détérioré. Depuis plus d'un mois, les écoles ne peuvent ouvrir leurs fenêtres. Je suis décidé, si vous ne prenez pas cette affaire en main, à en saisir le gouvernement (...). La santé publique doit passer avant les influences d'argent. » Une lettre datée du 31 janvier... 1928.

tage sa relation avec les services de l'État. « C'est vrai que la méconnaissance engendre la peur », considère son vice-président, Raymond Brives, mais « lorsque je me place en technicien, j'ose dire que nous bénéficions d'une meilleure sécurité aujourd'hui qu'il y a dix ans. Cependant, ce que nous voulons, ce n'est pas la minoration, mais la

suppression du risque ». Aux industriels de régler le coût de cette protection des habitants exposés, dit le quartier.

La nature profonde du lien avec le port, tissée hier sur l'emploi ouvrier, est aujourd'hui remaniée, sur fond d'inquiétude pour la santé et l'environnement. Mais le port reste bien au cœur de la vie du quartier.

« Sous les seuils réglementaires »

L'activité portuaire génère des poussières. C'est l'un des points sensibles de la relation avec le quartier de la Pallice. Après une première étude sur la qualité de l'air (2009), il a été décidé d'implanter il y a deux ans une station de mesure permanente de cette qualité, au cœur du quartier. Le Grand Port joue la transparence, avec le concours de la ville, de la Communauté d'agglomération, d'industriels et de l'association Atmo, qui sont partenaires de cette opération. Les mesures sont faites en temps réel, et consultables sur le site Atmo. Poussières et composés des hydrocarbures sont mesurés.

Au niveau des poussières, « le niveau moyen est le même que place de Verdun, en centre-ville, évoque Bernard Plisson, Monsieur Environnement au Grand Port. Et lorsqu'il n'y a pas d'activité de manutention, nous sommes meilleurs que place de Verdun. La source est identifiée : les chargements de céréales et certains déchargements ponctuels de produits en vrac. Dans tous les cas, nous sommes sous le seuil réglementaire ».

Au niveau des hydrocarbures, seul le niveau de benzène est réglementé. Le seuil réglementaire est dépassé à la sortie des dépôts pétroliers. Pour les autres composés des hydrocarbures, qui ne sont pas réglementés, « nous sommes proches d'un bruit de fond, même s'il peut se produire des pics, notamment les matins. Au final, le phénomène n'est que très ponctuel ».

Quelle parade l'autorité portuaire a-t-elle pour améliorer les situations, fussent-elles sous les niveaux réglementaires ? « Nous ne pouvons pas contraindre les opérateurs privés, précise Bernard Plisson, mais nous sommes parvenus à déplacer au loin certains trafics, comme par exemple les carbonates de calcium, qui ne sont plus déchargés au bassin à flot, mais au môle d'escale. »



L'histoire d'un port écrite en eau profonde



Lancement d'un navire
aux chantiers navals de La Pallice
dans les années 1950. Photo DR

Il y a 124 ans, Sadi Carnot inaugurerait le port de La Pallice dont l'emplacement était loin de faire l'unanimité et qui aujourd'hui est un de ses atouts majeurs

Philippe Baroux

Ce lundi 18 août, le mercure grimpe à plus de 30 degrés. Les orages menacent depuis trois jours. Sur le quai, les autorités alignées en grande pompe sont plongées dans la touffeur. C'est alors qu'au loin, le ciel avale un léger panache de fumée grise. Le sifflement du train dans lequel Sadi Carnot a pris place va retentir d'une minute à l'autre. 18 heures. Le président de la République descend en gare de La Rochelle. C'est moins à l'héritage maternel charentais du chef de l'État qu'à ses lauriers de major de la promo-

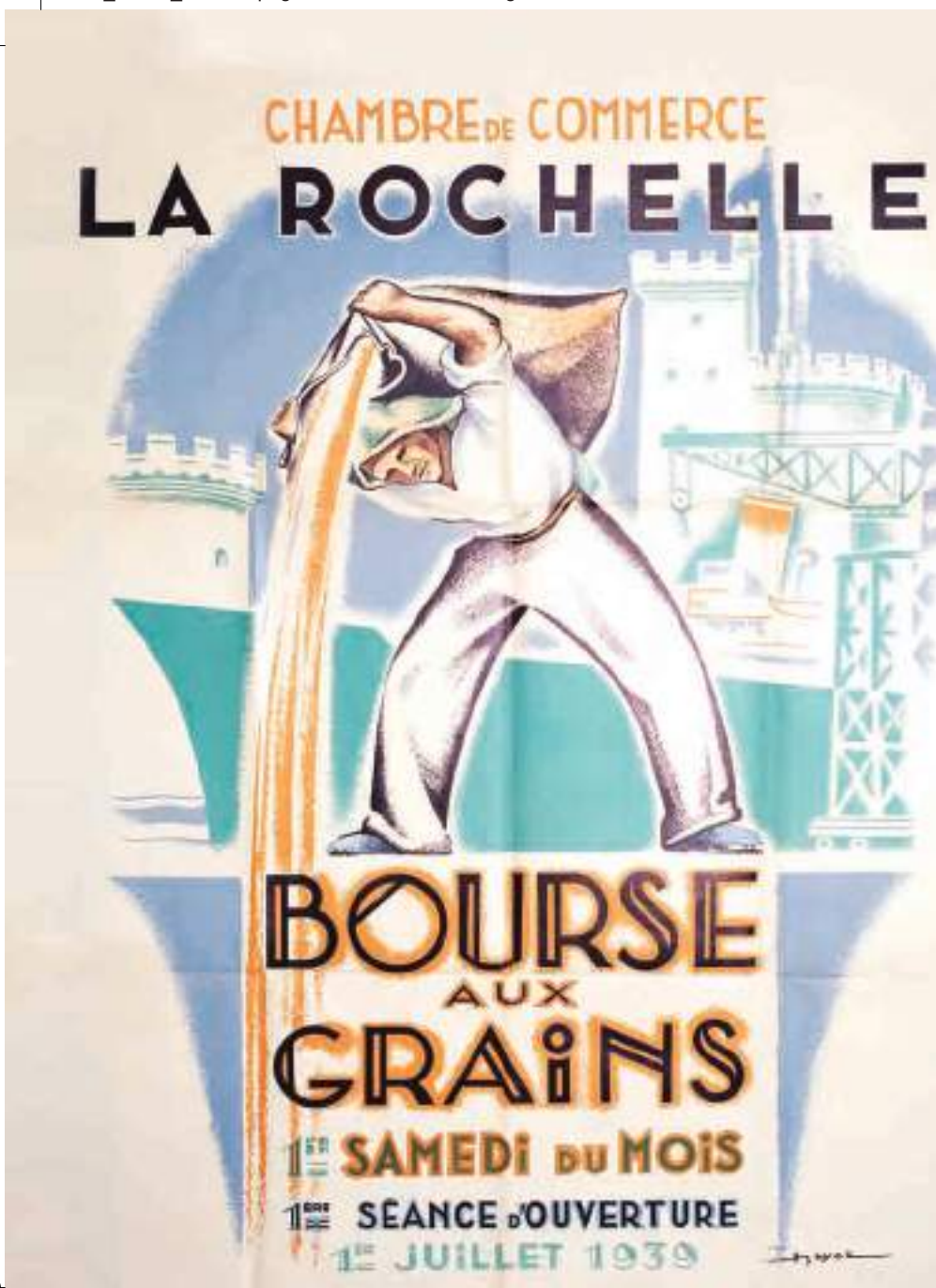
qui colle à son époque, la fin d'un XIX^e siècle où les échanges commerciaux réclament d'aller plus loin, plus vite.

Le lendemain, à 5 kilomètres du centre-ville, le port est pavoisé. 380 mâts ont été plantés, ornés de drapeaux. Des milliers de personnes se massent autour du sas du bassin à flot. L'emphase est convoquée par le président de la Chambre de commerce de La Rochelle lorsqu'il accueille le président de la République. Wladimir Mörch remercie Sadi Carnot « d'avoir bien voulu rehausser d'un nouveau prix par leur présence le don que le gouverne-

Les édiles rochelais ont dû se démultiplier pour faire entendre leur ambition à l'Etat

tion 1863 de l'École des ponts-et-chaussées que la Charente-Inférieure doit cette visite officielle. Sadi Carnot l'ingénieur est sensible à ce nouveau port de commerce creusé dans une vaste lande, chantier dont l'écho est parvenu jusqu'à Paris. Sadi Carnot, le président de la République, goûte cette infrastructure

ment de la République a fait à la France et à La Rochelle, du port de la Pallice ». Réplique compassée du chef de l'État : « La vaillante cité qui a supporté sans découragement les plus rudes épreuves [...] saura trouver dans le port de la Pallice une source nouvelle de prospérité pour elle et pour le pays entier. »



En 1939, une affiche pour la bourse aux grains.
La Rochelle a toujours été un grand port céréalier. Photo DR



La construction d'un des deux radoub (en haut).
Ouvriers affectés au déchargement des navires (en dessous). Photos DR

Vent de modernité

Ce mardi 19 août 1890, le port est né. Le faste fait presque oublier combien les membres de la Chambre de commerce, appuyés par les édiles rochelais, ont dû se démultiplier pour faire entendre leur ambition à l'État. Jusqu'alors, le trafic marchand s'amarrait aux quais du Vieux-Port. Ses deux bassins, créés à une époque où la marine hissait les voiles, ne sont plus en rapport avec les exigences de la navigation à vapeur. Observant « l'encombrement presque journalier du bassin », Gabriel Admyrault, le premier, avait suggéré vingt ans plus tôt le creusement d'un troisième bassin. L'armateur et vice-président de la Chambre de commerce l'imaginait en direction des Minimes. Alcide d'Orbigny et Franck Delmas l'imiteront. En vain. Fin de non-recevoir du ministre des Travaux publics.

Le vent de modernité souffle cependant si fort que la Compagnie ferroviaire des Charentes jauge le projet à l'aune du développement de ses propres trafics. Le soutien du Conseil général est aussi posé, qui vient en renfort d'une pétition

que signent 150 capitaines au long cours, des négociants, des constructeurs de navires. En 1875, le service des Ponts et Chaussées va admettre l'intérêt d'un nouveau bassin. Le ministre des Travaux propose – enfin – « une étude générale et complète du trait de côte ».

La réflexion sur un troisième bassin en centre-ville fait long feu, pour cause de profondeur insuffisante de la baie de La Rochelle. Quant à

quet de La Grye, en charge de l'étude ministérielle, désigne la Mare à la Besse, à la Pallice. Au nord de la pointe de Chef-de-Baie, ce marais appelle cette appréciation qui pose l'acte fondateur : « Un port ne saurait être mieux placé qu'à proximité d'une rade de refuge, et celle de la Pallice doit être réclamée par les Rochelais comme le vrai mouillage de leur ville [...] ». L'ingénieur relève des fonds de 6 à 12 mètres. Son analyse était si

Un port ne saurait être mieux placé qu'à proximité d'une rade de refuge

l'hypothèse, un temps avancée, d'un port de commerce devant l'île d'Aix, elle n'ira pas au-delà du tracé sur un plan oublié. Non, les regards se portent ailleurs, au loin. Dans l'ouest de la ville, au cœur d'une rade de 45 000 hectares, naturellement protégée par les îles de Ré et d'Oléron. L'hydrographe Bou-

juste qu'aujourd'hui encore, la profondeur des accès nautiques constitue l'atout majeur du Grand Port maritime de La Rochelle.

Dix années de débat

Le sujet de la localisation sera définitivement tranché en juillet 1879, après une enquête publique. Elle

donnera 635 voix pour l'implantation à la Mare à la Besse, contre 554 au projet de troisième bassin dans le Marais-Perdu, proche de la ville. Quatre-vingt-une voix d'écart.

La loi du 2 avril 1880 autorise la création du port de commerce à la Mare à la Besse.

Dix années de débat, donc, avant le premier coup de pioche donné en 1881. Et près de dix années de travaux pour que le bassin à flot soit creusé, et les jetées nord et sud étirées vers le pertuis. Deux cales sèches seront construites dans la foulée. Tous les déblais seront déposés sur les sites marécageux proches de la Repentie et de Vaugouin.

Le succès vient vite. À l'aube du XX^e, le port a doublé son activité, 662 000 tonnes y transitent. En 1907, le mouvement de marchandises à la Pallice dépasse pour la première fois celui des deux bassins du Vieux-Port. Bois d'Europe du Nord et céréales dans les cales, tandis que les escales de l'« Oriana », de l'« Ortega », et de l'« Orita » rapprochent des émigrés de l'Europe de l'Est du



Dans les années 1960, files d'attente pour le bac vers l'île de Ré. Photo DR



L'inauguration du port en 1890 (en haut).
Transatlantique en escale à La Rochelle (en dessous). Photos DR



rêve sud-américain qu'ils caressent. La Chambre de commerce a prospecté très tôt vers le trafic de passagers qui, tout au long des décennies suivantes, sera l'une des spécificités de l'escale rochelaise. Le port veut déjà s'agrandir. Des études sont lancées, que la Première Guerre mondiale interrompt.

De juillet 1941 à août 1944, le port qui abrite une vingtaine de U-Boot subit 14 bombardements

Le fil de l'augmentation des trafics est renoué dès 1919 et le projet de créer le môle d'escale au large est acté. Cette forme de base avancée de la Pallice ouverte sur le large donne accès à une plus grande profondeur d'eau. Elle est envisagée pour les navires à passagers qui font route vers le Portugal, le Maroc, le Chili, l'Argentine, l'Uruguay, la Côte d'Ivoire, le Congo. Lorsque le môle est livré, la Se-

conde Guerre mondiale est imminente. L'heure n'est plus aux réjouissances. La Pallice fait partie des sites retenus par les Allemands pour construire une base sous-marine. La Pallice fait donc aussi partie des sites retenus par les alliés pour pilonner l'occupant. De juillet 1941 à août 1944, le port qui abrite une vingtaine de U-Boot subit 14

bombardements. Plus de 1 500 tonnes au total de bombes et d'explosifs y seront larguées. Les dégâts sont évidemment considérables.

Le port est exsangue au pied de son outillage anéanti, de ses hangars effondrés, lorsque le général de Gaulle vient le 23 juillet 1945 constater la reprise de l'activité. Mais, ironie de l'histoire, l'État se fait à nouveau tirer l'oreille pour

contribuer à l'essor de la place portuaire, tandis que les élus locaux mettent les bouchées doubles. Aux charbons anglais, engrais naturels, phosphates et nitrates chiliens, qui ont alimenté le trafic autour d'un million de tonnes par an dans la première moitié du XX^e siècle viennent s'ajouter désormais les exportations de céréales, et les importations de bois tropicaux. C'est aussi la période où le trafic d'hydrocarbures augmente.

Port d'intérêt national

L'histoire contemporaine est reliée à une progressive montée en puissance de l'activité. Le silo de la Société d'intérêt collectif agricole (Sica) entre en service en 1975. Il offre aux céréaliers de l'arrière-pays un outil logistique moderne d'exportation, et au port un équipement stratégique. 1978 est une année charnière : l'État finalise un schéma directeur à long terme, lequel intègre le programme d'extension du port. C'est un socle. Tous les terminaux pensés au fil des trois décennies suivantes figurent peu ou prou dans ce document : l'apponnement pétrolier (1979), les pro-

grammes Chef-de-Baie 1 et 2 (1983 et 1999) qui vont asseoir la place comme leader national des importations de bois exotiques, jusqu'à la construction des terminaux de l'anse Saint-Marc (2010), et l'opération actuellement en cours à la Repentie.

Au seuil des années 2000, le trafic a atteint 7 millions de tonnes, La Rochelle est le premier des ports dits « d'intérêt national ». Les échanges ont encore progressé de 2 millions de tonnes depuis lors, notamment sous l'impulsion des forts investissements que l'État a engagés à partir du 1^{er} janvier 2006. C'est à cette date qu'il quitte le giron consulaire pour devenir un équipement régalién et intégrer le premier cercle des sept ports d'État. Un port rentable qui dégage alors 2 millions de bénéfices. Un Grand Port maritime qui s'est fixé le cap des 12 millions de tonnes pour la fin de cette décennie. Loin, bien loin des 343 000 tonnes de trafic de sa première année d'exploitation.

*Remerciements à Christophe Bertaud
et Thierry Praud.*

« La porte du large, la porte de l'étranger »

Hervé Hamon évoque ce que l'imaginaire d'un port suscite comme rêves, pensées et fantasmes. Une impression que le monde contemporain altère

Propos recueillis par Julie Devilder



Hervé Hamon, écrivain de la Marine.
Photo © Anne Bergogne

Lieu d'arrivée, de départ, de brassage culturel et de métissage, dernière digue avant la pleine mer et ses éléments déchaînés, synonymes de danger imminent, le port suscite fantasmes et rêveries. Ecrivain de Marine, navigant à Lézardrieux dans sa Bretagne natale, Hervé Hamon qui a réalisé en 2012 un documentaire Port de nuit sur les grands porte-conteneurs au Havre, nous parle de sa vision de ces endroits si particuliers qui longent nos côtes.

De quoi se nourrit l'imaginaire d'un port dans l'inconscient collectif?

Sur les ports, on est très encombré par des représentations qui viennent des années 30. C'est tout un imaginaire qui vient de l'époque où les ports étaient au centre des villes, à Marseille, à Brest ou à La Rochelle.

C'était des lieux vivants avec une animation formidable, c'était l'univers des goulantes, l'endroit où les marins allaient dans les bistrots, se battaient quand ils avaient trop bu, et où les femmes venaient pour les distraire. Cette image du port qui a été juste ne l'est plus du tout.

Ce qui est vrai dans la définition profonde, c'est qu'un port est une porte. C'est la porte du large. Il y a un dehors, un dedans, c'est d'abord un refuge, un abri où on se protège de la nature sauvage. C'est aussi la porte de l'étranger, du lointain, c'est par là que surgissent l'étrange et l'étranger. Les ports ont toujours été des lieux importants dans le développement des villes, à la fois commercial et ethnique, avec de multiples échanges. Le plus spectaculaire de ce côté-là c'est le port de Marseille. Et tout cela reste profondément vrai. Mais globalement l'imaginaire du port est complètement périmé aujourd'hui.

Pourquoi?

Parce qu'on a désormais des ports bouclés, fermés. Le public ne peut plus y



Un bateau amarré dans le port de La Rochelle. Photo Pascal Couillaud

accéder, c'est un désastre pour notre culture maritime commune. Le meilleur exemple est le port de Brest avec à gauche le port de commerce derrière des grilles et à droite le port militaire où on ne peut pas entrer. Les ports ne sont plus des lieux de vie pour d'autres personnes que les professionnels, marins ou dockers, pour des raisons de sécurité et de sûreté. Après le 11 septembre 2001, les Américains ont imposé leurs normes de sûreté à l'ensemble du monde pour y faire accoster leurs bateaux. Aujourd'hui le port est un espace confiné où le public n'a plus de visibilité. Au Havre, avant, les bassins des navires étaient dans le centre de la ville. Pour des raisons d'espace aussi, on a construit Port 2000 à plusieurs kilomètres du centre, et donc les Havrais n'ont jamais accès à ce qui fait leur commune raison d'être économique. Je plaide pour qu'on rouvre les ports et qu'on ouvre l'industrie.

Les ports sont en quelque sorte déshumanisés?

Les ports sont déportés. A Rotterdam, le port est un terminal, c'est un monde totalement industriel. Il faut prendre un taxi pour aller prendre une bière! Le port a aussi complètement changé de nature technique. Quand, avant, les bateaux chargeaient et déchargeaient leurs cargaisons par leurs propres moyens, ils restaient une semaine à quai. Maintenant où la manutention se fait par les moyens du port, avec des grues de 50 mètres de haut, on charge et on décharge en même temps et les bateaux s'arrêtent six ou sept heures, on fonctionne en flux tendu. Le port n'est plus pour les marins un moment de répit mais le moment de stress optimal avec de grosses responsabilités techniques. Désormais on se repose après, en mer. La mer devient le refuge et le port le lieu de stress et de préoccupation maximale, il y a une sorte d'inversion.

Les ports de plaisance continuent-ils, eux, à faire rêver ?

Ce qu'il nous reste à nous, public ou amateur de la mer, ce sont les ports de plaisance. Mais ils sont trop souvent conçus comme de grands parkings à bateaux... Mis à part notamment la Rochelle qui est un lieu assez formidable, le vieux port de Marseille – une merveille –, ou la réussite du port du château à Brest, les ports ne font plus rêver en France. Souvent ils ne sont pas beaux et la plupart des bateaux ne sortent pas ou peu, on n'est pas dans la culture maritime. Mais je pense qu'il n'est pas interdit d'être plus intelligent. Au lieu de faire des pontons, on peut faire des mouillages à l'anglaise, réfléchir plus à la nature alors qu'on a fait jusqu'ici des constructions très dans l'esprit des années 70. C'est une représentation de l'aménagement du territoire qui date et je suis convaincu qu'on reviendra là-dessus.

Dans l'imaginaire des ports, on pense aussi aux départs des grandes traversées des Colomb et Vasco de Gama, ou aujourd'hui aux tours du monde sur multicoques...

Avec la révolution du GPS, nous n'avons plus le même inconnu, nous n'avons pas devant nous ce territoire du vide qui existait dans les aventures d'autrefois. Le développement des courses transocéaniques et la recherche de la performance véhiculent un imaginaire dont je me méfie. Ce sont de très grands marins mais pour moi, la notion de record n'a pas de sens maritime car les conditions ne sont jamais les mêmes. Je m'en vais justement en mer pour fuir ce monde de compétition dans lequel on vit...

Avec toujours un sentiment particulier au moment de quitter le port?

Le voyage en bateau apporte quelque chose d'unique, on apprend que le paysage qu'on croyait familier, finalement on le connaît pas. La façon dont la côte s'en va quand on quitte un port, c'est toujours quelque chose de troublant. On perd la terre et on se la réapproprie, c'est une expérience qui n'est pas vaine. On gagnerait d'ailleurs à retrouver des voyages qui ne soient pas trop rapides, et des lignes maritimes pour traverser l'Atlantique. Les ports peuvent encore nous offrir ça. On s'apercevra à un moment que la vitesse est dépassée, ce qui est déjà vrai dans les échanges commerciaux. Notre quête de vitesse au sens de l'immédiateté, on a assimilé ça au progrès mais c'est une image désuète. Pourquoi ne serait-il pas pertinent de prendre le bateau pour rejoindre New York ?



PREMIER OPÉRATEUR DU PORT DE LA ROCHELLE-PALLICE

*logistique
entre terre
et mer*



Implanté sur le port de La Rochelle-Pallice et sur le site de Tonnay-Charente, le Groupe Sica Atlantique, par son offre de services complète sur l'ensemble des métiers de la logistique portuaire, par sa capacité d'accueil sur mesure, du panamax aux caboteurs, procure à toute une région le rayonnement national et international d'un pôle économique

et industriel incontournable de la façade atlantique. Créateur d'emplois, le Groupe poursuit son développement dans un engagement durable, par une augmentation de ses capacités et de ses performances sur la filière céréalière, tout en intensifiant la diversification de son territoire d'intervention à l'ensemble des activités industrielles.



Vracs solides et divers | Engrais solides | Vracs liquides | Céréales | Affrètement maritime | Consignation | Manutention portuaire | Transports routiers

Port Atlantique
La Rochelle



DIMANCHE
8 JUIN
10H-19H



**TOUT
UN MONDE
A DECOUVRIR!**

> Découverte du Port
par la mer

> Visites des navires

> Parade nautique à 14h

www.larochelle.port.fr

ACCÈS PAR LA RUE DU CONGO (PROLONGATION DE LA RUE MONTCALM), AU BOUT DU BOULEVARD DELMAS

Restauration sur place

