Conteneurs d'histoires

Alain Deneault

Volume 54, numéro 2 (298), hiver 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/68091ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Deneault, A. (2013). Conteneurs d'histoires. *Liberté*, 54(2), 26–27.

CONTENEURS D'HISTOIRES

Comment un symbole de l'industrie
du transport de marchandises est devenu
la boîte noire de l'économie clandestine.

ALAIN DENEAULT

LES CONTENEURS RENFERMENT, on le sait, les biens et babioles que fabriquent les bagnards d'Orient pour les titulaires d'un pouvoir d'achat en Occident, mais aussi la cocaïne colombienne transitant par les circuits discrets de Trinité-et-Tobago en direction de New York, ou les armes convoyées depuis l'ancienne URSS vers l'Angola, quand ils ne deviennent pas la caisse de résonance macabre des râles d'immigrants clandestins voyageant depuis le Maroc, via le Portugal, sur les eaux du Saint-Laurent. Ces conteneurs sont une manifestation visible de réalités crues qu'ils couvrent en même temps d'obscurité. Ils sont le symptôme sourd de tout ce qu'on tait à propos des industries qui exploitent la force de travail comme si on était encore au dix-neuvième siècle, à propos de sociétés de transport remplissant, faisant circuler et vidant quotidiennement les conteneurs de leurs secrets, à propos des firmes d'import-export jouant sur les artifices d'une comptabilité internationale pour blanchir des fonds occultes et métriser des économies hétérogènes et criminogènes...

C'est aussi un nouvel ordre de la souveraineté politique que traduisent les conteneurs. Ils sont le trait d'union entre les économies de marché, que prétendent encadrer les États traditionnels pour leur conférer une légitimité, et tous ces États obscurs de production et de gestion du transport qui sont sollicités pour développer au loin un appareil de production mondialement délocalisé. Ce sont donc les entreprises établies dans des zones franches où toute réglementation professionnelle tombe que vont rejoindre les conteneurs lorsqu'ils quittent les ports des grands marchés de consommation. À Kingston et à Montego Bay, en Jamaïque, deux zones franches ont été établies directement sur les sites portuaires par le gouvernement, afin de faciliter l'entrée au pays de matières premières qui seront transformées en usine pour être aussitôt exportées vers les marchés extérieurs. Les entreprises qui s'y établissent ne paient pratiquement aucun impôt, tandis que les ouvrières et les ouvriers y travaillent au salaire minimum

local. Les syndicats y sont évidemment interdits. Quiconque ose militer pour l'amélioration de ses conditions de travail se trouve banni. Des zones franches de cette nature, il y en a des milliers dans le monde. Les sociétés qui y délocalisent leurs activités y créent des ateliers de misère qui provoquent ici du chômage de masse... jusqu'au jour où nos gouvernements créeront à leur tour des zones franches au Nord, en France ou au Québec, notamment dans la région de Mirabel, pour attirer de nouveau ces entreprises.

Ces zones franches, dispersées partout dans le monde, ne seraient d'aucun intérêt s'il n'existait pas un système mondial de transport de marchandises à bon marché. Interviennent alors les ports francs. Cette expression désigne les pays – le Panama, le Liberia ou la république de Malte, par exemple – qui permettent l'immatriculation de navires à des armateurs qui n'y enverront jamais leur flotte. Seuls comptent les jeux d'écriture comptable et les esquives légales qu'ils permettent. Les ports francs garantissent de fait l'impunité aux gestionnaires mondiaux du transport maritime, puisqu'en droit international, les armateurs de navires sont strictement tenus de respecter la loi en vigueur dans le pays d'immatriculation de leurs bâtiments. Ancien marin lui-même, l'économiste François Lille écrira : « Les navires étant portés au compte des pays où ils sont immatriculés, on a fini par en arriver à la situation actuelle, où les pavillons de complaisance ont en apparence le pouvoir de "faire la loi", ou plus exactement de la bloquer à loisir. » Du point de vue du droit du travail, ces ports offrent sur les eaux les mêmes avantages que les zones franches aux industries : on y embauche par exemple des marins ukrainiens à un dollar par jour tout en négligeant l'entretien des navires et le traitement des déchets toxiques. Ce sont dans ces États du laisser-faire qu'ont été administrés formellement les déplacements de bateaux et l'activité des plateformes d'exploitation pétrolière ayant provoqué d'importants désastres environnementaux ces dernières années : l'*Erika*, le *Kristal*, le *Probo Koala* ou encore la plateforme de British Petroleum dans le golfe du Mexique.

Les zones franches, les ports francs et les paradis fiscaux où sont gérées toutes ces entreprises expliquent à eux seuls que virevoltent ainsi à longueur d'année des millions de conteneurs dans le monde. On écoule auprès des consommateurs nantis d'Occident des biens produits vilement dans des régions désespérées et administrées par des entités créées dans les législations *offshore*. Paul Martin, cet ancien ministre des Finances canadien devenu premier ministre, a longtemps incarné à lui seul les contradictions de ce régime : du fait de ses fonctions, il était à la fois garant du sérieux de l'État de droit et détenteur, à titre d'unique actionnaire de la Canada Steamship Lines, d'une flotte basée dans des ports francs.

C'est à de telles réalités que se rapportent les récits contenus dans ces boîtes noires d'une économie azimutée. Mais qui veut et peut encore les entendre ? Et comment les faire entendre ? On le sait, l'économie financiarisée prolifère du fait d'activités criminelles d'envergure. « On évalue actuellement le *Produit criminel brut* entre huit cents milliards et mille cinq cents milliards de dollars, soit une fourchette allant du PIB (Produit intérieur brut) espagnol au PIB français », écrit Pierre Conesa,

jadis haut fonctionnaire au ministère français de la Défense. Mais par nature, cette économie résiste à l'administration de la preuve au sens légaliste. Le «secret bancaire» qui prévaut dans la plupart des législations de complaisance que constituent zones franches, ports francs et paradis fiscaux empêche la connaissance empirique et exhaustive des activités problématiques et criminelles qui s'y trament. On ne s'empêche pas pour autant d'en penser la réalité. Il faut toutefois passer par d'autres moyens que le droit pour considérer politiquement le problème, si tant est qu'on ne nous censure pas au nom d'une rectitude méthodologique que les juristes tendent parfois à ériger en monopole.

C'est donc plutôt dans le domaine de l'art qu'on a fait grand cas des conteneurs ces dernières années. Parce qu'ils taisent

titre «containers 2.0» par le site Architechnophilia, des récupérations si efficaces qu'on en oublie le caractère ténébreux de l'économie qu'elles subvertissent.

L'artiste étatsunien Mitch Mitchell offre un point de vue particulièrement significatif sur cette vaste industrie du transport de marchandises. Il ne s'agit surtout pas pour lui de défendre *son* point de vue, mais le point de vue qui rend abstraite cette vaste entreprise mondiale, au point de la faire passer pour rationnelle et supportable. L'amoncellement de conteneurs miniatures, qu'il reproduit par centaines et étale aux quatre coins de la salle d'exposition Sporobole de Sherbrooke, rappelle trois étapes importantes de la vie d'un conteneur. On nous montre d'abord l'entreposage de conteneurs imbriqués à l'infini dans un vaste agencement aléatoire. On

Les conteneurs sont le symptôme sourd de tout ce qu'on tait à propos des industries qui exploitent la force de travail comme si on était encore au XIX^e siècle.

ce qu'ils trahissent, ceux-ci choquent. Ils impressionnent. Les photographes nous les présentent souvent selon des perspectives imprenables. C'est le souffle coupé qu'on les voit occuper par dizaines de milliers des champs industriels monotones, dans les banlieues des centres où se déploie la marchandise fétichisée. C'est dans ce paysage qu'Andreas Gursky les photographie. Edward Burtynsky, pour sa part, en suggère la lourde froideur avec des clichés pris dans les ports industriels nordiques. Le festival de théâtre Politik im Freien Theater en a fait son illustration en Allemagne en 2005. Le photographe Chris Jordan, lui, donne à voir les conteneurs relégués dans de banals dépotoirs de la côte ouest des États-Unis, non sans susciter la stupéfaction.

En 2005, on comptait plus d'un million de conteneurs laissés à l'abandon aux abords des ports américains. Des investisseurs y ont évidemment vu une occasion d'affaires et les ont transformés en autant de modules tenant lieu de maisons, voire de prisons. Ce potentiel de récupération a vite fait d'inspirer d'autres artistes qui ont cherché soudainement à les humaniser dans mille cas de recyclage insolite. L'architecte nippon Shigeru Ban a poussé la récupération jusqu'à concevoir un complexe immobilier à partir de conteneurs, d'un intérêt esthétique certain. Un autre service se spécialise dans leur emploi scénographique. D'autres exemples ont été recensés sous le

reproduit ensuite le moment de leur chargement dans divers véhicules de transport. Le dernier pôle, finalement, présente la retraite de conteneurs massivement entassés dans un tout informe. Cette installation nous place de fait – tels des géants au milieu de ce qui paraît soudainement comme de petites boîtes risquant toujours de se faire écraser au passage – à la hauteur abstraite à laquelle se hisse fictivement le gestionnaire ne voyant plus en un tel déploiement qu'un effet de sa comptabilité. Pour accentuer le caractère soudainement dérisoire de sa maquette, Mitchell choisit de la produire en un simple carton et offre au visiteur, à sa sortie, un patron à partir duquel construire son propre exemplaire.

Mitchell surmonte l'opposition classique entre esthétique et affaires, en utilisant la première pour signifier la *Weltanschauung* en vigueur dans le monde de la seconde. C'est, en effet, cette esthétique comptable qui permet aux acteurs de ces milieux et aux populations qu'elle abuse de faire l'économie de la réflexion sur un enjeu aussi criant mondialement. **L**

Alain Deneault est auteur d'essais critiques sur la finance et les politiques économiques. Son dernier essai, *Paradis sous terre*, en collaboration avec William Sacher, est paru en septembre 2012 chez Écosociété.