

LA MER EST MON ROYAUME

UN FILM DE MARC PICAVEZ

LES FILMS DU
BALIBARI

les films du balibari - Estelle Robin You

06 86 65 65 08 - balibari@balibari.com

www.balibari.com

Durée : 83 minutes

WWW.SEAISMYCOUNTRY.COM

PRODUCTRICE : ESTELLE ROBIN YOU - IMAGE : RÉMI MAZET - MONTAGE : CATHERINE RASCON - MONTAGE SON : JÉRÉMIE HALBERT - MUSIQUE : ANTOINE BELLANGER
MIXAGE SON : STÉPHANE LARRAT - TRANSMEDIA : ONCE UPON, MÉLINE ENGERBEAU



LES FILMS DU
BALIBARI



PROCIREP
Société des Producteurs
de Cinéma et de Télévision



arte

Synopsis

Ramil, 20 ans, a choisi de devenir marin de commerce. En tant qu'élève officier, il embarque pour la première fois sur un immense cargo qui transporte du bois et diverses marchandises entre l'Afrique et l'Europe.

Pendant près d'un an, il va travailler et vivre parmi un équipage cosmopolite, originaire comme lui des Philippines, mais aussi d'Indonésie, d'Ukraine, d'Égypte et d'Allemagne. Tous se sont laissés séduire par les slogans d'écoles leur promettant de découvrir le monde, et par la promesse d'un salaire meilleur.

Au contact d'Andrei, un jeune officier ukrainien, il va apprendre le métier et la vie qui va avec. Une vie où le temps suspendu de la mer alterne avec celui, accéléré, de l'escale. À chaque arrêt, tous se recroquevillent sur leurs smartphones et sur Internet - leur "antidote à la solitude" - pour se reconnecter avec leur vie lointaine, celle qui se déroule sans eux.

En les accompagnant au Nord comme au Sud, Sea is my country dresse le portrait intime de cette nouvelle génération de marins, jeunes et globalisés. Il rend compte de « leur » monde, ces espaces invisibles qui véhiculent la matière de « notre » monde. Il explore leur expérience intime de l'éloignement, qui se traduit par la création d'une vie parallèle. Embarqués au cœur du commerce mondial, comment parviennent-ils à garder les pieds sur terre ?

Trailer

<https://vimeo.com/126478565>

Note du réalisateur

Si aujourd'hui la voie maritime représente 80% du transport de marchandises, c'est au prix de profonds changements ayant fait de ce secteur l'un des plus radicalement mondialisés.

Dès les années 1970, l'apparition des pavillons de complaisance a bouleversé le secteur dans son ensemble. Les navires battent pavillon maltais, panaméen ou libérien. Ils sont affrétés par des agences néerlandaises, hongkongaises, situées dans les plus grands ports mondiaux. Leurs armateurs sont pourtant grecs, français ou estoniens. Ils emploient librement des marins de toutes nationalités, principalement russes ou philippins, quel que soit le littoral visité.

Sur terre, il est loin le temps où l'on allait se promener en famille sur les docks le dimanche après-midi, le temps des petits vendeurs, des prostituées qui visitaient les navires en escale.

Les ports n'ont cessé de se déshumaniser. Les terminaux commerciaux se sont d'abord éloignés des villes : le long des estuaires, à Bordeaux, au Havre ou à Saint-Nazaire ; ou sur des plateformes gagnées sur l'océan, comme à Rotterdam. Puis ils se sont refermés sur eux-mêmes, derrière de lourdes grilles, jalonnées de portiques ne s'ouvrant qu'à l'aide de badges électroniques. Après le 11 septembre 2001, les règles d'accès se sont intensément durcies.

Les grues surpuissantes et les camions pilotés informatiquement créent un décor de science-fiction, où la mécanique de grande taille efface la présence humaine.

Au milieu de ce décor parfois irréel, on trouve des marins en errance. Les temps passés à terre sont devenus brefs. Le romantisme des escales du XX^e siècle est dépassé. La vie des marins a changé. Le temps d'un film, je tente de nous la dévoiler avec pudeur et empathie. Plus que l'esthétique rugueuse des cargos et des terminaux qui les entourent, c'est la vie quotidienne de ces hommes qui me touche.

Marc Picavez



Entretien avec le réalisateur, Marc Picavez

“ Loin des idées reçues, la figure du marin moderne se dessine dans des lieux impersonnels ”

Quel a été votre premier vrai contact avec les marins ?

Au départ, en longeant les grilles du port de Saint-Nazaire, j'ai vu ces silhouettes lointaines qui déambulaient sur le pont des navires hauts comme des immeubles. Ces hommes me paraissaient intouchables, à côté du monde, sans prises sur le territoire. C'étaient de jeunes philippins au style urbain, engagés pendant 10 mois, arrivant et repartant par avion. Pris en étau, ils erraient sur les docks, sans parler la langue, en serrant les dents. Il y avait pour moi comme une frontière à passer.

Or, quand les marins parviennent à s'échapper quelques heures durant de l'enceinte étanche et sécurisée du port, c'est pour rejoindre un centre commercial, comme on en trouve partout dans le monde. Loin des idées reçues, la figure du marin moderne se dessine dans ce type de lieux impersonnels.

Et puis, j'ai découvert l'existence du Seamen's club, ces foyers discrets installés dans de nombreuses villes portuaires et qui accueillent les marins de toutes les nationalités. Contrairement aux quais, c'est un lieu et un temps où il est possible de rencontrer les marins. Tout est fait là pour eux. Il y a un bar, des postes avec un accès Internet et des bénévoles au service des marins. En escale, les marins ne s'arrêtent parfois qu'une poignée d'heures durant. Ce sont des expériences fragmentées. Il est difficile de suivre un marin ou l'équipage d'un bateau qui peut changer de route. C'était une véritable difficulté pour la production du film.

L'ensemble de votre projet artistique autour de la marine marchande décrit un monde clos, étroitement surveillé et à l'écart du reste de la population. Comment dans ses conditions le tournage a-t-il été possible ?

En tournant les images liées à l'exposition, j'ai rencontré au port de Nantes-Cheviré, un armateur allemand : BOCS (Bremen Overseas Charting Shipping), dont on m'avait déjà parlé au seamen's club de La Rochelle. Un de ses trois bateaux, l'African River, était à quai. Dans un premier temps, cet armateur a donné son accord pour un tournage dans le cadre de l'exposition au LiFE à Saint-Nazaire. Pour le long-métrage, le projet était plus engageant pour eux. Leur réponse a demandé du temps et nécessité plusieurs rencontres.

Dans La mer est mon royaume, dans quel bateau les marins, et le spectateur à leur suite, embarquent-ils ?

Il s'agit de l'African Forest. Comme la plupart des navires, ce bateau navigue sous pavillon de complaisance : Antigua-et-Barbuda. Son parcours le conduit jusqu'à des pôles assez fixes. Il charge le bois dans la région de Douala et l'achemine jusqu'à Anvers. Ce n'est pas officiellement une ligne régulière, ça aurait été d'ailleurs moins intéressant à traiter, et ce n'est ni du tramping

(navigation à la demande), ce qui aurait rendu le trajet imprévisible et il aurait été pratiquement impossible d'obtenir les diverses autorisations et les visas dans des délais aussi courts. Les trajets auxquels nous avons pris part se situent donc un peu un entre les deux.

Comment est constitué cet équipage ?

Il y a différentes manières de constituer un équipage. Soit par une agence d'interim, soit en fidélisant les marins, c'est cette dernière option qui a été choisie sur l'African Forest. La composition de l'équipage de ce bateau est pensée, notamment en fonction d'affinités nouées lors de précédents voyages. C'est un monde très codé où la hiérarchie est très importante, proche d'une hiérarchie militaire.

“ Toutes ces fragilités tapissent le film ”

Vous avez abordé le thème de la marine marchande à travers différentes formes narratives, quel point vous intéressait-il particulièrement de travailler sur le temps long d'un documentaire ?

L'idée du film était de donner à voir la réalité et la normalité de la vie des marins qui sont embarqués de 6 à 8 mois, voire un an pour les plus jeunes. La question centrale est : comment vivent-ils, loin de chez eux, au sein de cette économie globalisée ?

Leur quotidien est un mélange de solitude et de convivialité, d'ennui et de suractivité. Mais à y regarder de plus près, beaucoup de choses

paraissent surprenantes. Ainsi Ramil, le jeune marin philippin, ne situait pas l'Afrique sur le globe... Toutes ces fragilités tapissent le film. Il s'agissait de les traiter davantage avec poésie qu'avec douleur et grand fracas. Tout le film repose sur des détails. On n'y révèle pas un nouveau scandale de la mondialisation.

Quel lien ce film entretient-il avec vos précédents films ?

Je m'intéresse à des profils étrangers. J'ai été attiré par les travailleurs migrants. Ce que vivent les jeunes marins, ça reste à mes yeux une migration économique. Cinq à sept nationalités composent l'équipage. La moitié de l'équipage est constituée de Philippins. Ces marins travaillent ainsi 10 ans avant d'ouvrir une boutique aux Philippines. Ils choisissent la mer car il y a aussi une attirance vers l'océan, le grand vide.

Ramil ou Andrei, le chief officer ukrainien, sont aussi des émigrés de travail. Séduits par une promesse alléchante, "see the world for free", ces jeunes hommes ont quitté leurs familles pour une vie itinérante bien plus complexe qu'elle n'y paraît. S'ils s'engagent des mois durant pour une vie de labeur à l'autre bout de la planète, c'est pour connaître une évolution sociale dans leur pays, grâce à un salaire supérieur à celui qu'ils pourraient toucher à terre. Pour tous, chaque contrat est un engagement fort et de longue durée (de 6 à 14 mois).

Comment toutes ces trajectoires individuelles rencontrent-elles le contexte global du transport maritime des marchandises ?

Ces ouvriers de la mondialisation sont des jeunes hommes débrouillards, originaires d'Ukraine, des Philippines, du Ghana et de Trinidad et Tobago. Ils sont formés par des écoles maritimes internationales et recrutés en masse ces dernières années pour permettre le développement exponentiel des échanges en provenance de Chine et d'Asie. Depuis l'an 2000, le nombre de

navires a doublé. Il a donc fallut recruter cette nouvelle génération de marins.

Comment construire une histoire avec des hommes en transit permanent ?

L'enjeu du film est d'essayer de bâtir le récit à partir des personnages. Au montage, on s'est dit que ce n'était pas forcément une bonne idée de ne suivre qu'un seul personnage et qu'il serait plus intéressant de suivre le collectif. Il s'agissait de ne jamais perdre de vue l'ensemble et de voir comment la temporalité du voyage et l'éloignement trouvaient un écho chez les autres membres de cet équipage qui compte en tout 21 personnes.

La narration se situe entre l'arrivée d'Andrei et le départ de Ramil. Ce sont deux personnalités très différentes Avec Ramil et sa frêle silhouette, on comprend vite l'ampleur du défi à relever dans ce monde masculin. En tant que chief officer, Andrei est lui d'emblée à sa place sur le bateau. Il a l'amour de son métier, de son bateau et est attaché à la fraternité à bord. C'est un pivot, un mentor pour l'ensemble des marins.

“ C'est peut-être la langue de demain ”

À bord, quelle est la teneur des échanges de ces hommes aux horizons si différents ?

À eux tous, ils forment une véritable tour de Babel et communiquent entre eux grâce au Globish. Cet anglais fragile leur sert de langue véhiculaire, bien au-delà des termes techniques de leur métier. C'est la langue d'un monde global, interconnecté. C'est peut-être la langue du monde de demain, à en croire le modèle économique qui la fonde et les

repères culturels qui vont avec.

La communication est une nécessité pour les marins. Il y a une stratégie qui est celle du collectif. Il est plus facile de partager joie et soucis que de rester dans sa cabine. Mais il y a aussi une stratégie plus personnelle : celle de rester connecté à son monde. La communication à distance avec les familles, les femmes et les enfants a toujours été un élément important dans la vie d'un marin.

Dans ce film, il s'agit de voir comment Internet a révolutionné leur métier. C'est la question du réseau, de la possibilité de capter le réseau. Elle constitue la problématique principale des marins du 21^e siècle et, à ce titre, circule tout au long du film.



SEA IS MY COUNTRY

SHIP IS MY HOME / DUTY IS MY LIFE / WHO IS MY WIFE ?

YOU'RE ABOUT TO ENTER A SECURE PORT FACILITY IN SPATIAL SOUND



ENTER



AN INTERACTIVE DOCUMENTARY BY MARC PICAVEZ

PRODUCERS ONCE UPON LES FILMS DU BALIBARI PARTNERS Simone racontr FUNDINGS RÉGION AQUITAINE Communauté d'Agglomération La Rochelle

Le projet transmédia comme prolongement

Le documentaire s'inscrit dans un projet transmedia plus large de Marc Picavez, comportant 3 volets: le film documentaire, une exposition composée d'installations video monumentales, et un webdocumentaire. Ces trois volets construisent une vision nouvelle d'un univers clos et mystérieux, très peu souvent offert au regard des caméras. Celui des ports et des marins d'aujourd'hui, bien loin du folklore du « Port d'Amsterdam »... et pourtant tout aussi fascinant.

LE FILM

Dans le film documentaire Marc Picavez est embarqué sur l'African Forest, un cargo reliant l'Afrique à l'Europe, plus particulièrement auprès de Ramil, jeune cadet philippin. Séduit par la promesse alléchante, "see the world for free" de son école, il vit là son premier contrat: 10 mois d'apprentissage sur une tour de babel ambulante, dans un autre espace-temps, où la longueur interminable du voyage en mer alterne avec la fugacité de l'escale. Coproduit par Arte France, le film sera diffusé sur Arte en 2015.

L'EXPOSITION

L'exposition « Seamen's club » nous emmène de New York à Anvers, de Douala à La Rochelle, à la rencontre des histoires et des hommes qui se réfugient au seamen's club le temps d'une escale. Créée au Life de Saint-Nazaire en 2013, elle cherche son lieu d'installation pour un événement de lancement conjoint des 3 volets.

Teaser de l'exposition :
<https://vimeo.com/71255386>

LE WEB-DOCUMENTAIRE

Dans une interface visuelle et sonore pensée comme un patchwork poétique, nous nous connectons avec la vie des marins au moment d'une furtive connexion internet avec leurs familles, dans l'étréouitessse pixellisée d'une fenêtre de messagerie.

En prenant le large dans l'espace à explorer, par glissement vers le haut et les côtés de l'écran, nous découvrons les portraits de ces hommes, puis autour d'eux les seamen's club, ces foyers connectés, agités, où les marins se croisent pour quelques heures. Plus au large encore c'est le port, que l'on peut parcourir longuement, où les hommes se font rares, les machines monstrueuses, les espaces immenses, les lumières métalliques. Au détour de notre exploration, intégrées au paysage, nous découvrons les données - clés de la marine marchande, rassemblées et expliquées dans un profond pied de page que l'on consultera à l'envie. Arrivés à quai, au pied du cargo, oserons-nous, le temps d'un voyage, nous embarquer avec ces hommes ? Passer les quelques minutes qui sont pour eux quelques mois sur ces monstres flottants ? Oserons-nous nous déconnecter nous aussi ? Fermer les autres fenêtres de notre navigateur, passer en plein écran, couper les notifications ? L'aventure réservera trois voyages aux visiteurs sous contrat.

**SHIP IS MY HOME
DUTY IS MY LIFE
WHO IS MY WIFE ?***

*« Sea is my country, ship is my home, duty is my life, then who is my wife? » est un dicton bien connu des marins de commerce, mais dont l'origine s'est perdue... sans doute un bon mot de Seamen's club, qui a rapidement fait le tour du monde !

La marine marchande

Un enjeu économique géant

Plus de 80% du trafic mondial de marchandises, et 70% de sa valeur globale, transite par voie maritime.

Une flotte mondialisée

Des représentants de 150 nations se côtoient sur les mers et sur les quais car ce sont plus d'1,3 millions de marins de commerce qui naviguent autour du globe. La majorité de ces hommes, 550 000, sont originaires d'Asie. 170 000 européens et près de 40 000 marins venus des Amériques composent également cette flotte apatriote.

Une flotte mondiale en accroissement constant

Depuis 2000, la flotte mondiale a doublé. En 2012, 46 901 navires de commerce naviguaient dans le monde.

Libre immatriculation : la règle, s'affranchir des règles

Chaque navire de commerce doit être immatriculé, ce qui lui procure une nationalité. L'armateur, propriétaire du navire, peut choisir de l'immatriculer soit dans son propre pays, soit dans un pays plus souple en matière fiscale, sociale, environnemental et réglementaire.

Dans ce deuxième cas - économiquement avantageux car l'exploitant du navire à moins de règles à observer - on dit que le navire est sous pavillon de libre immatriculation ou **pavillon de complaisance**, soit aujourd'hui **63% de la flotte mondiale**.

La rationalisation des équipages

Aujourd'hui, seulement 16 hommes suffisent au transport de 16.000 conteneurs d'Europe en Chine en 22 jours. Chaque équipage fait appel à des compétences très variées. Il est embauché par l'armateur ou par une société du ship management.

Le pilote : spécialiste local chargé d'assister le capitaine de navire pour les manœuvres d'entrée et de sortie d'un port. Sa présence à bord est obligatoire.

Le capitaine (ou commandant) : responsable de toute l'activité du navire, il en assure la conduite, la sécurité, la vie à bord, le choix des manœuvres et des itinéraires. Il a également sous sa responsabilité l'équipage, le voyage, la cargaison, les passagers. On ne devient capitaine qu'après une dizaine d'années passées en mer.

Le second capitaine : bras-droit du capitaine pour le service au pont, c'est-à-dire la navigation, et responsable de la sécurité du navire. Il dirige les opérations commerciales, le chargement et le déchargement de la cargaison.

Personnel d'exécution (matelots) : Le matelot peut être employé soit au pont soit à la machine. Au pont, il participe aux manœuvres, aux quarts, à l'entretien du navire et à toutes les tâches à réaliser. Il peut être cuisinier. À la machine, il participe à l'entretien et à la réparation des moteurs.



NO SMOKING

NMF

Biographie

Auteur réalisateur, Marc Picavez vit et travaille à Nantes.

Né en 1981, il étudie l'anthropologie et la sociologie. Il s'est toujours intéressé à des thématiques sociales qui l'ont conduit vers le lointain, au Sénégal ou en Bolivie.

Dans ses films, nul exotisme. Marc Picavez réalise son premier long-métrage de fiction, *Bul déconné !* en collaboration avec Massaër Dieng, à l'âge de 22 ans. Tourné dans les banlieues de Dakar, la fiction croise les parcours sinueux et les accommodements fragiles de la jeunesse contemporaine à Dakar. Dans cette œuvre d'apprentissage, il est déjà question de travail et de mondialisation. Il sera sélectionné dans une trentaine de festivals à travers le monde et primé à Dakar, Montréal, Ouidah et San Francisco.

Un road-movie en side-car entre Nantes et la frontière espagnole lui permet d'explorer une nouvelle fois la matière du travail. Ce sera *Agosto*, court-métrage sur l'identité, les liens et la communication, qui obtient le Prix Qualité du CNC en 2010.

Au travers de trajectoires individuelles, le cinéaste ausculte nos contradictions. Une coupe du monde de football adossée au durcissement des lois sur l'immigration donnera *France-Brésil et autres histoires...* en 2007, un geste quasiment instinctif.

À partir de 2009, il entre de plain-pied dans l'univers de la marine marchande. Il décline cette thématique riche à travers de nombreuses formes narratives. Le projet global est composé par un court-métrage, *Le monde est derrière nous*, un documentaire, *La mer est mon royaume*, une exposition, Seamen's Club, au LiFE de Saint-Nazaire, ainsi qu'un projet multimédia, *Sea is my country*.

Marc Picavez vient de terminer *Yaadikoone*, un court métrage de fiction en compétition au festival de Clermont Ferrand 2016, et poursuit le développement de deux longs métrages, *Championné* et *Dakar en attendant la pluie*.

www.marcpicavez.com

Filmographie

2015

La mer est mon royaume

(les films du balibari - Arte France)

2015

Yaadikoone

(Les Films Sauvages / Cinekap)

En compétition aux festival de Clermont-Ferrand,

Travelling, Ciné en Herbe 2016

Préachat France 3

2013

Seamen's Club - exposition personnelle

(Le LIFE - Lieu International des Formes Emergentes)

2011

Le Monde est derrière nous

(Centre de Culture Populaire, Saint-Nazaire)

Coup de cœur du jury - Festival Point Doc 2013

Grand Prix du jury - Festival de Lanton 2013

2009

Agosto

(Makiz'Art / les films du balibari / Films d'Alice)

Mention Spéciale du Jury « jeunes espoirs » - Festival

Jean Carmet -Moulins

2007

France-Brésil et autres histoires...

(Tobina Film / Makiz' Art)

Ébène de la Meilleure Fiction - Festival de Dakar

Prix des Cinéastes - Le Mans

2005

Bul Déconné !, coréalisé avec Massaër Dieng

(Makiz'art / Les films djoliba)

Prix Henri Duparc - Ouidah (Bénin)

Mention spéciale du jury - Montréal

Ébène de la Meilleure Fiction - Festival de Dakar

Fiche Technique

Réalisation **Marc Picavez**

Productrice **Estelle Robin You**

Image **Rémi Mazet**

Montage **Catherine Rascon**

Montage son **Jérémy Halbert**

Musique **Antoine Bellanger**

Mixage son **Stéphane Larrat**

Transmedia **Once Upon, Méline Engerbeau**

www.seaismycountry.com

