

marc picavez

À PROPOS DE SEAMEN'S CLUB

Exposition 24 mai > 8 septembre 2013
LiFE - Saint-Nazaire

Propos recueillis par Cédric Mal - Mai 2013

Comment vous est venue l'idée de vous intéresser aux Seamen's Club ? Qu'est-ce qui vous a intéressé chez ces marins au long cours ?

J'ai effectué une résidence à Saint-Nazaire en 2008 grâce au Centre de Culture Populaire, et quand j'ai commencé à arpenter le port, j'ai été frappé par les silhouettes de jeunes hommes sur les ponts d'immenses bateaux. Je ne pouvais pas y accéder, je ne pouvais pas franchir les grilles qui me séparaient d'eux, et cette étrange sensation d'apercevoir des marins du même âge que moi sans pouvoir leur parler m'a troublé.

Eux ne parlent pas un mot de français, ne disposent d'aucune liberté sur ce territoire parce qu'ils sont enfermés dans un environnement clos. J'ai vraiment eu envie d'en savoir plus sur eux. D'où viennent-ils ? Quel est leur univers, professionnel mais aussi intime ? Qu'est-ce qui les amène ici ? Je me suis interrogé sur leurs destins.

En effectuant des recherches sur Internet, le mot « Seamen's Club » est apparu. J'ai trouvé une adresse à Donges et je m'y suis rendu.

Entre temps, j'ai rencontré l'aumônier du port, un prêtre jésuite qui visite les bateaux sans le support des seamen's club. Il offre notamment son ordinateur et sa connexion Internet aux marins et leur propose de communiquer avec leurs familles. Il m'a conseillé d'aller à La Rochelle, dans les seamen's

club là aussi situé sur les docks. Là-bas, en discutant avec les marins, je me suis rendu compte qu'il fallait que je vive le temps de la mer. J'ai donc cherché à embarquer, et cela a donné un premier film, *Le monde est derrière nous*.

Au retour à Saint-Nazaire après ce premier voyage, qui donnera donc un film, l'objectif reste de produire quelque chose sur les seamen's club ?

En parallèle à la réalisation de ce documentaire, j'ai suivi l'atelier documentaire de La Fémis sur ce projet *Seamen's Club*. J'ai pu y trouver des solutions aux problèmes que je rencontrais ; à savoir : l'absence de personnages récurrents (mis à part les salariés des seamen's club). Or, je voulais avant tout faire un film sur les marins, et non sur les salariés ou bénévoles de clubs. Je me suis alors dit que le meilleur moyen d'aborder ces seamen's club, était de me plonger dans ce temps de l'escale et dans ces non-lieux que l'on retrouve de pays en pays, c'était de suivre un équipage sur un bateau qui dispose de temps d'escales plus long.

C'est à ce moment là que m'a été proposé le projet d'exposition.

L'EXPOSITION

Vous ne partez plus alors en quête d'une histoire singulière à raconter. Il ne s'agit plus de construire un documentaire linéaire, mais de créer ex nihilo un parcours qui ne s'adresse plus à un spectateur, mais à un visiteur. Comment pense t-on alors ce changement de dimensions ?

J'éprouvais des difficultés à réaliser une histoire linéaire. Les personnages étaient assez insaisissables, et il était donc très délicat de les suivre et de travailler avec eux sur la durée. Le projet d'exposition permettait en revanche d'esquisser des portraits dans des formats très courts, d'organiser des rencontres d'une demi-journée, de mélanger des situations de marins en mer, à terre, ou devant un ordinateur dans un seamen's club. Je n'avais plus ce souci de la linéarité, ou alors d'une autre manière : tous ces éléments devaient former quelque chose d'autre, et un tout cohérent.

La promesse de l'exposition vous a donc libéré...

Absolument. Elle m'a libéré d'une contrainte. J'ajoute que la rencontre de l'équipage de l'*African River* a été un déclencheur tout aussi important. Avec ce cargo, j'ai trouvé la situation de tournage qui me permettait de traiter ce que je cherchais – et il y aura sans doute un film à ce sujet après l'exposition.

La marine marchande constitue un monde tellement éclaté et insaisissable qu'il m'est finalement apparu plus évident de le traiter sous forme d'installations déliées les unes des autres.

Cela étant, il s'agissait bien sûr un travail d'écriture. Nous avons surtout réfléchi à la manière de présenter et d'élaborer les éléments que je formulais dans la perspective d'une exposition, pour un visiteur et non pas uniquement pour un spectateur.

« Dès mes premières rencontres avec des marins philippins à Saint-Nazaire, ils m'ont dit : « Internet is the medicine for loneliness »

Nous avons écrit un scénario en amont. Il y avait déjà *Le monde est derrière nous* et Je disposais aussi d'un nombre assez important d'images non intégrées dans ce film, ou alors tournées pour l'atelier que j'ai suivi à la Fémis dans les seamen's clubs de La Rochelle et de Saint-Nazaire. Il existait donc une base d'éléments déjà filmés.

Le fait de disposer de ces images a beaucoup aidé ce travail collectif d'écriture.

Nous avons placé le seamen's club au centre de l'exposition. C'est un point de passage, un lieu que l'on quitte et vers lequel on revient, exactement comme le font les marins. Nous nous sommes parallèlement défaits de l'idée de le reproduire physiquement.

Comment le cinéaste pense t'il au montage de l'exposition ? Comment conceptualiser cela pendant le tournage des films ? Il faut à la fois penser à la mise en scène dans le documentaire, à la scénographie de l'exposition et à la structure narrative du film en train de se tourner ?

Je n'ai pas trouvé cela très difficile parce que je vais sans doute aussi souvent dans des expositions d'art contemporain que dans les salles de cinéma. J'ai été marqué par plusieurs installations vidéo notamment au Jeu de Paume à Paris ou à New York. L'installation de Rineke Dijkstra par exemple, réalisée dans des boîtes de nuit en Grande-Bretagne, est assez saisissante. C'est très éloigné de ce que je peux faire, mais ces jeunes personnages qui dansent en plan séquence m'ont beaucoup plu. Le travail d'Agnès Varda sur les veuves de Noirmoutier est aussi très inspirant pour moi.

Pour revenir au fond de votre sujet, qui pose aussi des questions de forme, deux phrases résumant la vie de ces marins au long cours ; deux déclarations que les marins ont adoptées : « See the world for free » et « I sacrifice myself for my family ». Qu'est-ce qui se joue entre ces deux affirmations ? Comment l'opposition entre « voir le monde gratuitement » et « se sacrifier pour sa famille » se résout-elle, notamment sur le plan formel ?

Ce qui me trouble dans ces deux phrases, c'est évidemment la contradiction qu'elles créent quand on les dispose l'une à la suite de l'autre. « See the world for free » est un slogan largement utilisé par les écoles de recrutement aux Philippines. Les marins se l'approprient, et je l'ai enregistré à

plusieurs reprises dans leurs dialogues. Mais une fois passées les premières années de découvertes et de voyages, la routine s'installe et on comprend qu'ils basculent dans ce qui résume le mieux leur métier : non pas voir le monde gratuitement, mais gagner de l'argent pour soutenir sa famille en passant 10 mois de l'année sur un cargo.

Ces deux phrases synthétisent les évolutions de la marine marchande et ce que produit le système sur les personnes qu'il engage. C'est-à-dire qu'on fait miroiter aux marins des voyages gratuits, mais ils sont en fait pris dans un cercle presque vicieux. La formation coûte cher, et les futurs hommes de la mer s'endettent souvent pour la payer. Dès lors, il faut rembourser. Ce qu'ils visitent, ce sont des centres commerciaux et des docks. Ils ont rarement l'occasion de s'excentrer et de faire du tourisme. Quand bien même ils y parviennent, ils visitent au pas de course, appareil photo autour du cou.

Vous parlez même de « la forme la plus aboutie du libéralisme » ?

La réduction du coût du transport a facilité la mondialisation des échanges. Ceci explique notamment l'apparition des pavillons de complaisance, qui sont finalement des paradis fiscaux flottants sans contraintes légales en termes de salaires, de droit du travail ou de droit social.

Ces évolutions ont été rendues possibles grâce aux mutations des métiers de la mer. C'est une politique libérale assez tranchée : on met de côté les lois pour faciliter le commerce. On normalise les processus, avec l'apparition du conteneur. On a aussi créé des espaces excentrés des villes, où on multiplie les capacités de chargement et de déchargement. Tout cela est très mécanisé, très moderne, avec beaucoup d'innovations techniques. En conséquence, les cargos deviennent de plus en plus gros, avec de plus en plus de capacité d'emport. On informatise et on électronise également tout le système de navigation, ce qui induit une baisse du nombre de marins à bord des cargos. Les escales sont les plus courtes possibles. C'est aussi la raison pour laquelle je veux insister dans la forme sur ces décors portuaires largement déshumanisés et très mécanisés, avec par exemple des camions sans pilote. Les temps de mer sont des instants de répit finalement, et les marins sont très peu nombreux à bord au regard de la taille des bateaux.

La plupart des bateaux, aussi, font ce que l'on appelle du « tramping », une sorte de vagabondage. Ils sont commandés à la course. S'ils chargent du blé à La Rochelle par exemple, ils ne savent pas s'ils vont

aller le décharger en Amérique du Nord ou au Brésil. Tout dépend de la bourse de Chicago. Ce sont les courtiers qui changent les itinéraires.

On est vraiment au cœur des mécanismes du monde marchand.

Ajoutons à cela que les contrats sont longs car il est plus rentable d'embaucher les mêmes marins pendant dix mois plutôt que de devoir changer les équipes (et donc éventuellement payer des billets d'avions si les contrats sont plus courts).

Ce n'est pas un stade ultime du libéralisme, mais il est en tout cas ici bien avancé. Tout l'environnement de ces marins au long cours peut se lire dans cette optique. C'est en tout cas de cette manière que je le perçois. Et, comme le dit très bien Guillaume dans le film sur La Rochelle, il a rencontré il y a dix ans une génération de marins qui avait envie de découvrir le monde ; aujourd'hui, ils ne pensent qu'à retourner chez eux. Ils ont compris que cette promesse, voir le monde gratuitement, était fautive. Ils deviennent des autobus planétaires, résignés.

« S'ils chargent du blé à La Rochelle par exemple, ils ne savent pas s'ils vont aller le décharger en Amérique du Nord ou au Brésil. Tout dépend de la bourse de Chicago. Ce sont les courtiers qui changent les itinéraires. »

LES SIRENES.....

Un mot d'abord sur le titre polysémique de l'installation : les sirènes. On y entend à la fois la sirène des pompiers et le chant des femmes à queue de poisson. Les sirènes renferment d'ailleurs à la fois l'appel du large et le risque de naufrage...

J'ai tout de suite été frappé par la communication numérique qu'entretiennent les marins avec leurs

femmes. Dès mes premières rencontres avec des marins philippins à Saint-Nazaire, ils m'ont dit : « Internet is the medicine for loneliness » [« Internet est le remède contre la solitude »]. C'est l'une des phrases qui m'a accrochée, et qui revient de manière récurrente dans le « globish ». Le seul moyen de se raccrocher à leur vie intime est de construire quelque chose de familial via Internet. Je n'ai jamais rencontré de marin « apatride » : tous ont la ferme volonté de construire un foyer dans leur pays. Leurs racines sont des éléments puissants de leur équilibre.

D'escaliers en escaliers, tous les mois ou tous les deux mois, reviennent devant leurs yeux les visages de leurs femmes ou de leurs fiancées. En discutant avec eux, j'ai réalisé combien ces images étaient fortes et importantes pour eux. L'idée des *Sirènes* vient de cette sensation. C'est l'image qui les amarre à la vie, et qu'ils attendent lorsqu'ils ont l'occasion de se rendre dans un seamen's club pendant le temps de l'escale. J'imagine aussi que c'est une image qui leur reste en tête pendant le temps passé en mer. J'ai réalisé ce parallèle avec des sirènes contemporaines pour traduire cette attirance pour des visages qui restent à l'esprit, qui s'impriment.

En plaçant cette installation au début de l'exposition, vous signifiez clairement que ces images sont centrales dans la vie des marins... mais ces images permettent-elles d'éteindre effectivement un feu qui les ronge de l'intérieur ?

Absolument. Le premier marin que j'ai filmé pendant une conversation Skype se disait « homesick ». Il a le mal du pays. Les images de Skype lui permettent de se raccrocher à quelque chose et de parvenir à surpasser ce temps interminable du contrat.

On peut continuer à creuser la polysémie du terme en pensant à la première chose que les marins entendent en pénétrant dans un port : les sirènes des grues et des camions. Tous ces sons, les seuls à être diffusés dans l'ensemble de l'exposition, sont au cœur de l'installation *Nowhere*. Les images de la famille ou de la femme tant attendue, se mêlent à l'univers sonore très particulier des ports.

Les images sont volontairement dégradées, pixellisées, les couleurs sont saturées... Avez-vous voulu traduire un sentiment d'irréalité en travaillant ainsi la matière filmique ? Avez-vous voulu signifier que ces relations n'existent pas, en dépit de la communication ? Ou qu'elles existent seulement de manière virtuelle ?

Tout cela est effectivement virtuel et le travail sur les images peut accentuer cette sensation. Je me suis beaucoup interrogé sur les limites de cette démarche, et sur le sens dans lequel je devais la travailler. J'ai aussi réalisé de nombreux tests sur la picturalité des images, en jouant sur la colorimétrie. En ce qui concerne les pixels, j'avais réalisé un essai de « reshoot » des images vidéo dégradées en Super 8. Le résultat était intéressant, et j'ai donc répété l'opération en 16 mm. Le procédé ajoute une douceur et un grain aux pixels, qui s'en trouvent un peu lissés. Nous sommes donc parvenus à une image des visages plus atténuée, et un peu dégradée, mais aux couleurs denses. L'ensemble de ces procédés tend effectivement à déréaliser ces visages.

Ce qui est également frappant, c'est le choix que vous avez fait pour représenter ces conversations numériques. Le dispositif va évoluer tout au long de l'exposition, et dans cette installation précise, vous refusez tout contre-champ. Le visiteur est mis à la place des marins, confronté à une seule image...

Cette entrée dans l'exposition correspond à la tonalité que j'ai voulu lui donner. Ces figures de jeunes marins contemporains qui se reconnectent au monde par Internet m'intéressent beaucoup.

Ici, nous ne voyons effectivement que les visages féminins. Et quand l'idée des sirènes s'est imposée à moi, j'ai petit à petit exclu du cadre tous les éléments de contextualisation. Les hommes ne se manifestent que par le son, dans les trois dernières vidéos de l'installation. On entend donc un hors-champ, en différentes langues au fur et à mesure que l'on approche physiquement du seamen's club.

« Je n'ai jamais rencontré de marin apatride : tous ont la ferme volonté de construire un foyer dans leur pays. Leurs racines sont des éléments puissants de leur équilibre. »

SEAMEN'S CLUB

Le visiteur est effectivement incité à se diriger vers le seamen's club. En pénétrant dans cet espace, il fait alors face à un arbre de vidéos. Les plus grands écrans diffusent quatre portraits de marins, où l'on retrouve des images de Skype, cette fois-ci avec le contre-champ des *Sirènes*. Les plus petits écrans montrent des images de marins, qui posent devant la caméra. On a là toute la diversité humaine qui traverse de manière très éphémère ces seamen's club. Pourquoi avoir choisi des plans américains ? Pourquoi aussi un fond de couleur bleue ?

L'inspiration initiale découle sans doute d'un travail qui m'a plu : les screen tests d'Andy Warhol, en noir et blanc. Ils sont beaucoup plus longs que ce que j'ai réalisé, mais cela correspondait assez bien à mon intuition de départ.

L'idée d'un fond uni correspondait à la volonté de représenter un seamen's club de manière générique. Non pas celui de Dunkerque ou de Hambourg, mais une sorte de « modèle » de seamen's club, sans référence géographique précise. La neutralité du fond me permet de mélanger les marins rencontrés dans différents endroits pour les faire habiter ce lieu unique de l'installation. Ce décor identique pour tous traduit cette idée de « non lieu ». C'est une manière de signifier que les seamen's clubs, au-delà de leurs spécificités respectives, représentent avant tout pour les marins une connexion et un pied à terre, où qu'ils soient.

Je n'ai pas effectué de direction d'acteur pour ces tournages. Je demandais simplement aux marins de regarder le plus possible l'objectif de la caméra. Certains marins parlaient, même si je leur expliquais que le son n'était pas enregistré. Certains exprimaient certaines choses sur leur vie, dans leur propre langue. Certains s'amusaient à prendre des poses. D'autres restaient figés.

On a vraiment l'impression de voir un monde défiler devant nous. On tente alors de percevoir leurs âmes derrière leurs regards, de deviner quelques traits de leur personnalité en fonction de leurs vêtements... et le fait de les distinguer ainsi confère cette sensation assez puissante : en les individualisant, vous les faites exister en tant qu'êtres humains. Cela résonne très fortement avec ce que l'on entend dans l'un des films : une fois que les marins mettent le pied à terre dans

un seamen's club, ils ne sont plus uniquement un élément du bateau...

Oui, c'est exactement cela. Le fait d'imprimer ainsi leurs regards installe un rapport « d'homme à homme » si l'on peut dire. La hiérarchie présente sur le pont du bateau n'existe plus. La tenue de travail a également disparu (pour la majorité d'entre eux). Plus de combinaisons orange, de grades et de talkies-walkies. On peut plus facilement comprendre que ce sont pour la plupart de jeunes asiatiques sortis de l'école depuis peu de temps. Le dispositif permet de voir qui navigue sur les mers du monde. C'est un instantané qui résonne effectivement avec ce que lan à Hambourg et Guillaume à La Rochelle expliquent : sur le bateau, l'usage veut que l'on s'interpelle par le grade ; à terre, les marins retrouvent finalement leur identité. C'est important pour eux de retrouver leurs propres vêtements, et c'était important pour moi de les filmer tels qu'ils sont.

Ils sont marins, et leur métier présente une forte part de communication. Ils doivent s'entendre sur les bateaux avec des collègues qu'ils ne connaissent pas forcément et qui ne parlent pas la même langue. Sur terre, ils communiquent avec leurs familles grâce à Internet. C'est ce que nous voyons notamment dans les quatre portraits de marins. Et là, nouvelles solutions figuratives pour représenter ces conversations via Skype : le marin et l'image de sa femme réunis dans le même plan ou, plus significatif sans doute, la réunion du marin, de sa femme et de l'équipe de tournage dans le même plan. Pourquoi avoir conservé cette composition au montage ?

C'est le cas de Noël, que vous évoquez. J'ai conservé la scène où nous apparaissions dans le cadre pour plusieurs raisons. D'abord, la situation s'est répétée à plusieurs reprises, et je trouvais intéressant de la raconter au moins dans un portrait. Je filme une relation entre le marin et sa famille, mais aussi la relation entre le marin et moi. Et puis, il y a ce rapport plus difficile avec la locutrice (locutrice qui devient le centre des images dans *Les Sirènes*). C'est une relation difficile et complexe car elle passe par un intermédiaire.

Dans l'une des *Sirènes* d'ailleurs, une femme ukrainienne avec ses enfants fait signe à la caméra, et c'est effectivement l'équipe du tournage qu'elle signale ainsi car le marin avait tourné son ordinateur pour qu'elle nous voie.

Il s'agit aussi d'une question troublante pour un

documentariste. Ces images de femmes entrent dans le cadre de l'image, forment parfois même le centre de mon travail alors que je ne les connais pas – et elles ne me connaissent pas non plus. Cette relation est en ce sens problématique. Il me semblait donc important de disposer d'une référence au moins à ce rapport.

Comment avez-vous travaillé pendant les tournages dans ces différents seamen's clubs. On imagine que vous avez dû « improviser » de petits court-métrages, et donc trouver assez rapidement une dramaturgie, une ou plusieurs histoires à raconter. Le temps de tournage était compté, et les repérages difficiles à New York, Hambourg ou Dakar...

Plusieurs marins m'avaient déjà parlé du Club de Hambourg et de Ian en particulier. J'avais donc l'intuition que c'était vers lui qu'il fallait que je me dirige une fois sur place. C'est vraiment quelqu'un qui a été séduit par cet appel du large. Il a cherché à rencontrer le monde qui venait à lui dans ce lieu. Nous sommes ici clairement face à un élan très humaniste vers l'autre, doublé d'une approche religieuse. Ian est comme un missionnaire protestant. Il nomme d'ailleurs le foyer « The mission ». Même s'il dispose justement d'une salle de culte qui intègre les différentes religions du monde, c'est d'abord un lieu protestant.

« Sur le bateau, l'usage veut que l'on s'interpelle par le grade ; à terre, les marins retrouvent finalement leur identité. C'est important pour eux de retrouver leurs propres vêtements, et c'était important pour moi de les filmer tels qu'ils sont. »

Ce seamen's club se distingue aussi des autres parce qu'il est rempli d'objets ramenés par les marins. Le lieu est vraiment habité par leurs histoires et leurs voyages. C'est aussi lié, je pense, à la personnalité de Ian. La carte qui montre les points de provenance de tous les marins qui visitent le club illustre cet esprit d'ouverture. À Hambourg, on a vraiment la sensation d'un voyage immobile dans un seamen's club.

À La Rochelle, il y a surtout un humanisme intellectuel fort. Il s'agit d'un club laïc au sens où il n'y a pas de religieux dans son organisation. Le lieu a été créé par des militants.

Guillaume est un salarié qui a intégré l'histoire du lieu. Contrairement à d'autres, lui travaille dans le club depuis longtemps. À Hambourg par exemple, on compte de nombreux volontaires qui ne s'inscrivent pas dans une démarche à long terme. Même chose à La Rochelle. Guillaume, lui, est présent dans la structure depuis 10 ans, et il est en contact quotidien avec des marins. S'il persiste ainsi, c'est qu'il est intéressé par ces rapports avec des marins qui viennent de loin. La preuve en est sa maîtrise du tagalog, qui reste une langue aux antipodes de la notre.

Aux États-Unis, les seamen's clubs ont des fondements religieux, qu'il s'agisse de foyers protestants ou catholiques. Je trouvais intéressant de faire référence à cette histoire, même si elle s'est diversifiée ensuite. Visiter un bateau aux États-Unis, c'est comme visiter une prison. Il y a de nombreux contrôles et portiques de sécurité. Je n'ai d'ailleurs pas eu d'autorisation de tournage sur le port, malgré des demandes officielles. Le port américain rend les navires et les marins davantage prisonniers qu'à Saint-Nazaire où les marins sont plus libres.

À Newark par exemple, j'ai pu monter sur un bateau, mais le capitaine m'a interdit de filmer. Il s'y passait pourtant des choses intéressantes, mais je n'avais même pas l'autorisation d'enregistrer le son.

Je me suis donc concentré sur ce moment où les responsables du seamen's club préparent des petits colis pour les marins à l'occasion de Noël. Quand on regarde les cadeaux qu'elles offrent aux marins pour Noël (un bonnet et une écharpe), on sent que l'on s'inscrit là dans l'ordre de la charité. Ce sont des bons samaritains. Il y a un service donné, un engagement envers les autres, envers les pauvres. C'est l'impression qui se dégage, en tout cas.

Ce sont aussi tous de formidables personnages de cinéma. Dernière escale : Dakar. Le film s'ouvre et se clôt sur la plage, et pour cause : nous sommes dans un seamen's club sans mur, un lieu

à ciel ouvert avec un personnage troublant qui s'est échoué au Sénégal. Ne sommes-nous pas ici davantage dans le militantisme syndical que religieux ?

Clairement. Ce personnage porte une double casquette, à la fois professionnel sur le port travaillant pour une agence maritime (il est l'interlocuteur entre l'armateur du bateau et le port) et engagé volontaire auprès du syndicat ITF. Cet organisme basé à Londres est présent dans de nombreux pays et dispose de conventions signées avec les armateurs pour inspecter des navires et vérifier que les règles (sociales, juridiques, sanitaires, etc.) sont respectées. La carte ITF donne accès à toutes les parties d'un bateau, de l'infirmier à la salle des machines en passant par les cuisines. Ces agents peuvent aussi vérifier les contrats de tous les marins, parfois même leur rémunération dans certains cas. J'ai rencontré Sergueï grâce à Geoffroy, son homologue dans l'Ouest de la France. Ce sont d'ailleurs deux anciens militaires. Deux hommes assez intimidants. Sergueï est effectivement assez déroutant.

À Dakar, il n'existe pas de seamen's club à proprement parler, et c'est la raison pour laquelle le documentaire débute sur la plage. C'est un espace très agité en fin d'après-midi : on s'y retrouve, on y fait du sport, on s'y promène, etc. C'est un lieu de sociabilité qui marque la ville.

Il a tout de même fallu trouver un autre lieu de tournage. Les ports sénégalais sont assez difficiles d'accès quand on refuse de payer des bakchichs, et je ne disposais pas d'autorisation spécifique. J'avais repéré, lors de précédents passages à Dakar, que certains restaurants sur le port étaient fréquentés par des marins. Je me suis donc naturellement dirigé vers ces commerces avec Sergueï, dans l'espoir d'y rencontrer des hommes de la mer.

L'ESCALE : NOWHERE.....

L'escale : nulle part

Sortons du seamen's club pour nous diriger vers l'installation nommée *Nowhere*.

J'ai voulu tracer le contexte de l'escale dans cette installation. Terminaux sécurisés, mécanisés, paysages périurbains ou industriels... Les marins naviguent dans un univers loin de tout quand ils sont en mer. Mais ils sont également dans un monde

à part lorsqu'ils mettent un pied à terre. Ce sont des lieux fermés et éloignés du centre des villes. L'écran central traduit cet univers.

Le son est très important dans cette installation pour immerger le visiteur dans ces sonorités industrielles. Une enceinte de fréquence très basse permet aussi au spectateur de ressentir physiquement dans son corps cette charge industrielle et ces sonorités très rauques.

Sur les côtés, deux écrans plus petits diffusent d'autres images. Nous sommes ici davantage dans un regard au plus près des marins qui transitent entre ces lieux, docks, seamen's club, hypermarchés. L'installation commence par l'arrivée dans le port d'Amsterdam, et l'amarrage du bateau. On visite ensuite les cales, les docks, puis les trajets avec les voitures des seamen's clubs jusqu'aux hypermarchés où les marins achètent souvenirs pour leurs familles et agréments pour la vie à bord.

Comment gère t-on, au montage, la circulation des images et du sens entre les trois écrans ? Comment travaille t-on sur les collusions ou les correspondances qui peuvent s'établir entre les images ?

C'est l'installation la moins écrite de l'exposition. Je me suis appuyé sur l'atmosphère et c'est ce qui fait tenir le dispositif. Je souhaitais deux petits tableaux pris dans un espace plus large et dans une ambiance très marquée. J'ai essayé de jouer les correspondances de cette manière. Au début, nous arrivons au port de nuit sur le grand écran cependant que nous sommes à bord des bateaux sur les petits écrans. Ce sont des contre-champs en quelque sorte, mais tout est inclus dans le même environnement sonore (et visuel). J'ai reconduit ce principe à plusieurs endroits de l'installation (en voiture, au supermarché ou sur les quais). Je voulais dépeindre ce monde visité par les marins en escale. Ce n'est pas vraiment un monde de petits bars, de prostitution et de bière qui coule à flot. C'est plutôt un monde de machines et de produits de la mondialisation.

Cette installation est finalement très impressionniste. Par petites scènes, par petites touches qui ne forment pas nécessairement une narration classique, on ressent cette atmosphère particulière. Le visiteur, lui, est libre de regarder ce qui lui importe parce qu'il peut tout embrasser du regard ou se focaliser sur l'un des écrans. Mais vous parliez des trajets en voiture et

« Je mélange volontairement des images de Hambourg, Amsterdam, Rotterdam, Dunkerque, La Rochelle, Nantes, Saint Nazaire... Les marins se mélangent de la même façon : philippins, russes, estoniens, chinois... C'est une manière de signifier qu'on ne s'accroche pas spécialement à eux, et ils ne s'accrochent pas à nous en retour. Chacun essaie de vivre au mieux ce transit forcé dans ces lieux excentrés. »

du supermarché. Ce sont deux endroits où se produisent de nouvelles adresses directes à la caméra, avec des marins chinois qui vous interpellent sur votre liberté de filmer. Pourquoi les avez-vous là encore conservées au montage ?

Ce sont des sensations de tournage qui me sont restées et qui se trouvent restituées sous cette forme. La situation était assez délicate avec les marins chinois. J'en avais rencontré deux au supermarché de Saint-Nazaire où les responsables du seamen's club « volant » les avaient emmenés. Les échanges étaient communs : ils acceptaient d'être filmés sans trop savoir pourquoi. Je suis rapidement devenu leur guide pour choisir du vin ou du parfum. La relation s'est établie ainsi petit à petit et donnant-donnant. Je voulais monter sur leur bateau le lendemain et ils étaient d'accord, mais un membre de l'équipage m'a interdit l'accès au navire. C'était un « security manager » à l'allure militaire – un poste que l'on retrouve uniquement sur des bateaux chinois. Malgré cette péripétie, les marins nous ont demandé de les conduire à nouveau au supermarché, ce que nous avons accepté. C'est lors de ce second trajet que se sont produites ces scènes d'adresse à la caméra. Les marins parlaient entre eux, en chinois donc, et je ne comprenais pas ce qu'ils disaient. Après coup, j'ai été très surpris de découvrir la teneur

de leurs propos. Évidemment ils me craignaient car ils ne savaient pas ce que j'allais faire des images. Ils expliquent par exemple qu'ils ne parleront pas de politique. On sent toute leur appréhension, et le fossé entre leur identité et ce lieu d'escale français où ils n'ont aucun repère.

C'est encore un rapport très particulier aux figures que vous filmez car vous ne les comprenez pas au moment du tournage. Il se tisse alors une relation instinctive entre vous, presque animale ?

C'est la difficulté permanente de ce travail et la contrainte fondamentale de ce projet constitué de rencontres vouées à rester éphémères. Cela explique les ingrédients et la composition de l'installation *Nowhere*. Je mélange volontairement des images de Hambourg, Amsterdam, Rotterdam, Dunkerque, La Rochelle, Nantes, Saint Nazaire... Les marins se mélangent de la même façon : philippins, russes, estoniens, chinois... Manière de signifier qu'on ne s'accroche pas spécialement à eux, et ils ne s'accrochent pas à nous en retour. Chacun essaie de vivre au mieux ce transit forcé dans ces lieux excentrés.

**SEA IS MY COUNTRY, SHIP IS MY HOME.....
La mer est mon pays, le navire est ma maison**

Sea is my country, Ship is my home, est-il, physiquement dans l'espace de l'exposition et formellement dans le film, le contre-champ de Nowhere ?

C'est une sorte de scansion qui fait partie de ces phrases que les marins répètent assez souvent. Il y a quatre vers au total : « Sea is my country, Ship is my home, Duty is my life, where is my wife ? ».

Cette installation a été davantage conçue comme un film à part entière fonctionnant sur trois écrans simultanés. Je voulais entrer en immersion sur un cargo avec un équipage de marine marchande (en l'occurrence, deux équipages sont présents dans cette installation).

L'action principale passe tour à tour d'un écran à un autre, notamment les entretiens. J'ai travaillé sur le temps, la monotonie et la lenteur du voyage. Au début du film par exemple, une séquence nous permet de respirer l'air à bord. Quant aux rencontres avec les marins, elles s'opèrent généralement en

images fixes. J'ai procédé par enregistrement audio et photographies prises dans leurs cabines. C'était alors un temps à part, indéfini, une pause sur ce que les marins vivent à bord, sur ce qu'ils pensent de leur destin... Ces scènes s'intercalent avec des séquences de vie ou de travail sur le cargo. Partout, aussi, la présence de l'océan domine.

Il y a là un vrai plaisir plastique du voyage, plus présent que sur le premier triptyque, en même temps qu'une plongée dans un univers étranger, de la salle des machines à la cuisine du cargo. On découvre la vie à bord et, plus que dans *Nowhere*, nous sommes confrontés à deux montages : l'un horizontal et classique qui fait tenir chaque film ; l'autre, vertical en quelque sorte, qui se joue entre les trois films. On a l'impression que les connexions et les effets de sens qui s'opèrent ainsi sont plus forts que sur le premier triptyque. On imagine que ça a du être très jubilatoire à construire ?

Des liens de sens et des correspondances se créent et soutiennent les discours en les renforçant. Existe aussi la possibilité de dupliquer l'image qui, tout à coup, créé un enfermement plus fort encore.

Il y a donc effectivement un travail horizontal au cours duquel je continue de raisonner en termes de séquences. Par exemple, quand on passe dans la salle des machines, ce sont les trois écrans qui sont mobilisés pour représenter cette scène. Pouvoir alors voir un marin expliquer qu'il a l'impression de devenir un animal en cage tout en le représentant sur un autre écran, dans une attitude immobile et prostrée, créé des reflets très intéressants.

Il faut aussi que la succession de ces instants nous permette d'avancer. Il y a donc un travail peut-être plus rythmique que narratif à effectuer pour formuler un film qui se joue sur ces deux plans, horizontal et vertical.

Vous jouez aussi avec les formes audiovisuelles : images fixes et mouvantes, en numérique et en pellicule ?

J'ai effectivement utilisé un peu de Super 8. Après chaque entretien avec un marin capté par la photographie dans sa cabine, je voulais initialement qu'il me conduise dans un endroit du bateau où il affectionnait se retrouver, se ressourcer ou réfléchir. Je souhaitais filmer ces « endroits fétiches » en Super 8, ce que j'ai réalisé sur deux exemples. Cette utilisation du Super 8 irrigue régulièrement

mon travail. Cela provient sans doute de mes débuts « bricolés », mais aussi de mon attrait pour des cinéastes comme Chris Marker qui utilisent indistinctement images fixes et mouvantes, ou qui s'intéressent à creuser les images. C'est d'ailleurs ce que j'ai réalisé sur les Sirènes. Ces images de Skype pourraient passer inaperçues, mais quand on les travaille pour s'en approcher un peu plus, quand on cherche à pénétrer leur cœur, on y trouve une nouvelle résonance. C'est ce qui m'intéresse dans le mélange des formats et des textures.

**I SACRIFICE MYSELF
TO SEE THE WORLD FOR FREE.....
Je me sacrifie pour voir le monde gratuitement**

Nous sommes dans un endroit fermé où défilent de plus en plus rapidement des portraits de marins.

J'ai eu l'intuition de cette installation en suivant les membres philippins de l'équipage du *Niki C* à La Rochelle. Ils ont visité toute la ville à un rythme effréné, photographiant très vite tout ce qu'ils rencontraient.

Le film retrace la carrière d'un marin depuis l'école de marine. Je formule ce parcours en utilisant quasiment de manière exclusive des photos prises par les marins. Comme pour prouver qu'ils visitent effectivement le monde, ils ont tous l'habitude de photographier les endroits qu'ils traversent. Ces clichés amateurs constituent le matériau de base de cette installation.

Je me suis ici quelque peu inspiré de certains travaux de Jean-Gabriel Périot, par exemple *We are winning, don't forget*. Il s'agit d'utiliser de nombreuses photos pour les raccorder entre elles par des cadrages homologues. J'ai opté pour un défilement très rapide, quasiment hypnotique.

Je montre ainsi différents établissements d'écoles maritimes dans différents endroits du monde, les remises de diplômes, les premiers embarquements et les premières escales... Puis, la routine qui s'installe à mesure qu'ils découvrent le monde. J'incorpore également des images de bourses, puisque les cours des matières premières ont parfois une incidence sur le parcours des cargos. Apparaissent aussi bien sûr les Seamen's Clubs et les communications via Internet.

« L'utilisation de Skype à terre et du « globish » en mer – qui est la langue de l'exposition – sont clairement des ressorts du langage spécifique des marins. Tout tourne finalement autour de cette notion de (non-) communication. »

Au final, au-delà d'une exposition sur la vie des marins, *Seamen's Club* ne formulerait-elle pas un essai sur la communication des temps modernes ?

C'est très juste et la dernière installation est d'ailleurs réalisée à partir de photos qui servent aussi, et peut-être surtout, de liens de communication entre les marins et leurs familles. Elles n'ont d'autre fonction que de transmettre à leurs proches ce qu'ils découvrent en escale. Les marins ne visitent pas un lieu en prenant le temps de discuter avec la population locale. Ils ne communiquent pas ; ils prennent simplement des photos comme preuve de leur passage.

On en revient à ce libéralisme qui explique le mélange de nationalités très différentes sur un même bateau. On retrouve souvent des philippins sur le pont car ce sont des professionnels bien formés et peu chers. Pour les moteurs, on choisit de préférence des électriciens russes. Tous ces marins n'ont pas les mêmes contrats : longs de 9 ou 10 mois pour les philippins, ils ne durent que 4 mois pour les russes qui jouissent encore du prestige passé de la marine soviétique. Mais tous ces marins doivent vivre en communauté pendant plusieurs mois. Se crée alors une communication nouvelle, en « globish » – une forme simplifiée et globalisée de l'anglais.

L'utilisation de Skype à terre et du « globish » en mer – qui est la langue de l'exposition – sont clairement des ressorts du langage spécifique des marins. Tout tourne finalement autour de cette notion de (non-) communication. La première image qui m'a attrapé

sur ce projet d'ailleurs, ce sont ces jeunes marins sur le port avec lesquels je ne pouvais pas communiquer parce qu'ils étaient dans l'enceinte du port, ou sur le pont de leur bateau. Surtout, ils ne semblaient pas pouvoir beaucoup communiquer avec la population locale dont ils ne partagent ni la culture ni la langue. Ce déficit de communication que j'ai entrevu en regardant au loin ces jeunes marins a certainement pesé dans la conduite de mon travail.

L'exposition raconte également le rapport de ces marins au monde. Ils auront parcouru beaucoup de kilomètres et vu certainement plus de pays que nous, et pourtant on a la sensation qu'ils n'ont aucune prise sur cet univers, et sur le cours des choses. On a l'impression qu'ils flottent à la surface du globe, au sens propre comme au sens figuré. Ce ne sont pas les acteurs de leur propre vie finalement.

Tout à fait. Ils sont avalés par le système économique dans lequel ils s'inscrivent, et par leurs employeurs. La plupart des bateaux fonctionnent sur le système du tramping : ils sont affrétés pour transporter du grain d'Argentine vers la France mais, une fois arrivés à bon port, ils peuvent charger de la ferraille pour l'emmener à Chypre. Ils se font balader d'un pays à l'autre par les cours de la bourse, et ils ont finalement peu de temps pour prendre du (bon) temps lors d'une escale. Ils doivent être « efficaces » durant ce court temps à terre, et c'est le seamen's club ou le centre commercial qui leur sert de repère, partout ou presque. Ces marins naviguent dans un monde qui leur échappe, en transit permanent.