

art press

JUILLET-AOÛT 2021 BILINGUAL ENGLISH/FRENCH

DOSSIER BEYOND THE SEA

ASHLEY BICKERTON INTERVIEW

JON FOSSE, SÉBASTIEN THIÉRY

DAMIEN HIRST VINCENT CORPET

MICHAEL SCHMIDT AU JEU DE PAUME

LA GALERIE GAILLARD AU TREMBLAY

LEOS CARAX AMOS GITAI À LA BNF

J. GENET A. DREYFUS B.-H. LÉVY Y. M.

490

CAN 13,60 \$CA - USA 13,99 \$US
DOM 9,20€ - PORT CONT 0,20€

M 08242 - 490 - F - 7,10 € - RD



SÉBASTIEN THIÉRY, un navire de sauvetage

interview par Christophe Catsaros

■ Et si le Centre Pompidou-Metz possédait une extension maritime ? Un navire de sauvetage, sous l'égide de l'Unesco et sous pavillon européen, à bord duquel serait conservé, par la perpétuation de l'acte même, ce patrimoine mondial de l'humanité que sont les gestes des marins sauveteurs ? L'hypothèse est, comme tout ce qu'élabore Sébastien Thiéry, coordinateur des actions du PEROU (Pôle d'exploration des ressources urbaines), d'une grande pertinence, tant esthétique que politique. Construire un véritable navire de sauvetage et le faire naviguer en lui octroyant le statut d'œuvre d'art pour inscrire le sauvetage en mer et l'accueil migratoire au plus profond de l'ADN européen. En lui faisant prendre la mer, Sébastien Thiéry arrache le monde de l'art de sa torpeur nombriliste ou de son insignifiance spéculative et restitue au design une véritable signification politique. **CC**

Le projet part du principe que, pour faire acte d'hospitalité, il est indispensable de reprendre les choses à leur commencement. Dessiner un bateau pour repenser le sauvetage en mer serait une manière de placer le design au cœur de l'action politique. À la biennale d'architecture d'Orléans, à laquelle le PEROU avait participé en 2017, il avait été aussi question de gestes. Un catalogue d'actes d'hospitalité documentés à Calais en 2015, où s'ébauchait une certaine idée de l'habitat. Tous ces actes qui font habitat sont précieux et doivent être recueillis et transmis afin notamment d'anticiper les difficultés migratoires qui se profilent à l'horizon. Les générations à venir connaîtront des flux migratoires au centuple. Le travail de recherche et de création autour de ces gestes est une façon de s'y préparer.

Le navire sera équipé d'un radier qui permettra de tracter les embarcations sur le navire sans que les mouvements instables des rescapés au moment du sauvetage les fassent chavirer. Depuis six mois, nous observons de près les gestes des marins sauveteurs afin de proposer un navire approprié. Ceux utilisés aujourd'hui ne sont pas conçus pour du sauvetage de masse. On est donc en train de dessiner un outil qui permettra d'amplifier certains gestes à partir d'expériences vécues. Ce navire, qui sera un catamaran, disposera d'un double radier. Ce type de plateforme est notamment utilisé dans la marine

militaire pour récupérer rapidement une embarcation. Mais ce n'est pas la seule innovation que nous proposons. Le navire sera, sous tous ses aspects, un outil d'intervention pionnier. Nous tenons également compte de la vie à bord, et notamment du fait que les rescapés passent parfois beaucoup de temps en mer. Le navire sera donc aussi pensé comme un lieu de vie.

EXTENSION MARITIME

Comment l'architecte Shigeru Ban intervient-il dans ce projet ? Le point de départ

est une invitation que m'a faite le Centre Pompidou-Metz de proposer une pièce à l'occasion de la célébration de ses dix ans. À ce moment-là, j'étais pensionnaire de la Villa Médicis à Rome et je travaillais à l'inscription des actes d'hospitalité au patrimoine culturel immatériel de l'humanité. Très rapidement, il est apparu que plutôt que de concevoir une œuvre de plus au sujet de la crise des migrants, il était préférable de produire une pièce qui soit agissante sur les fronts de l'hospitalité contemporaine. J'ai alors demandé à Shigeru Ban, concepteur du Centre Pompidou-Metz mais aussi d'architectures d'urgence mondialement connues, de réaliser une extension maritime du musée, en partant du principe que la fonction de celui-ci est de faire vivre ce qui a de la valeur. Le musée s'augmenterait alors d'une annexe flottante qui garderait vifs les gestes des marins sauveteurs.

Concrètement, le premier acte a été d'activer le PTS (Paper Tube Structure) qui avait été installé sur le toit de Beaubourg au moment de la construction du Centre Pompidou-Metz. Cette extension réalisée pour penser Metz (1) se trouve depuis juin dernier là-bas et nous permet de concevoir l'étape suivante, à savoir la construction d'un navire pour la Méditerranée. Shigeru Ban a ensuite préféré ne pas travailler sur le navire lui-même, considérant qu'il fallait à celui-ci un grand architecte naval. Nous avons alors sollicité Marc Van Peteghem qui, en plus d'avoir la carrière que l'on sait, a développé un programme d'architectures navales humanitaires avec son association Watever. C'était en septembre, et il mobilise depuis ses équipes et son enthousiasme dans le projet.

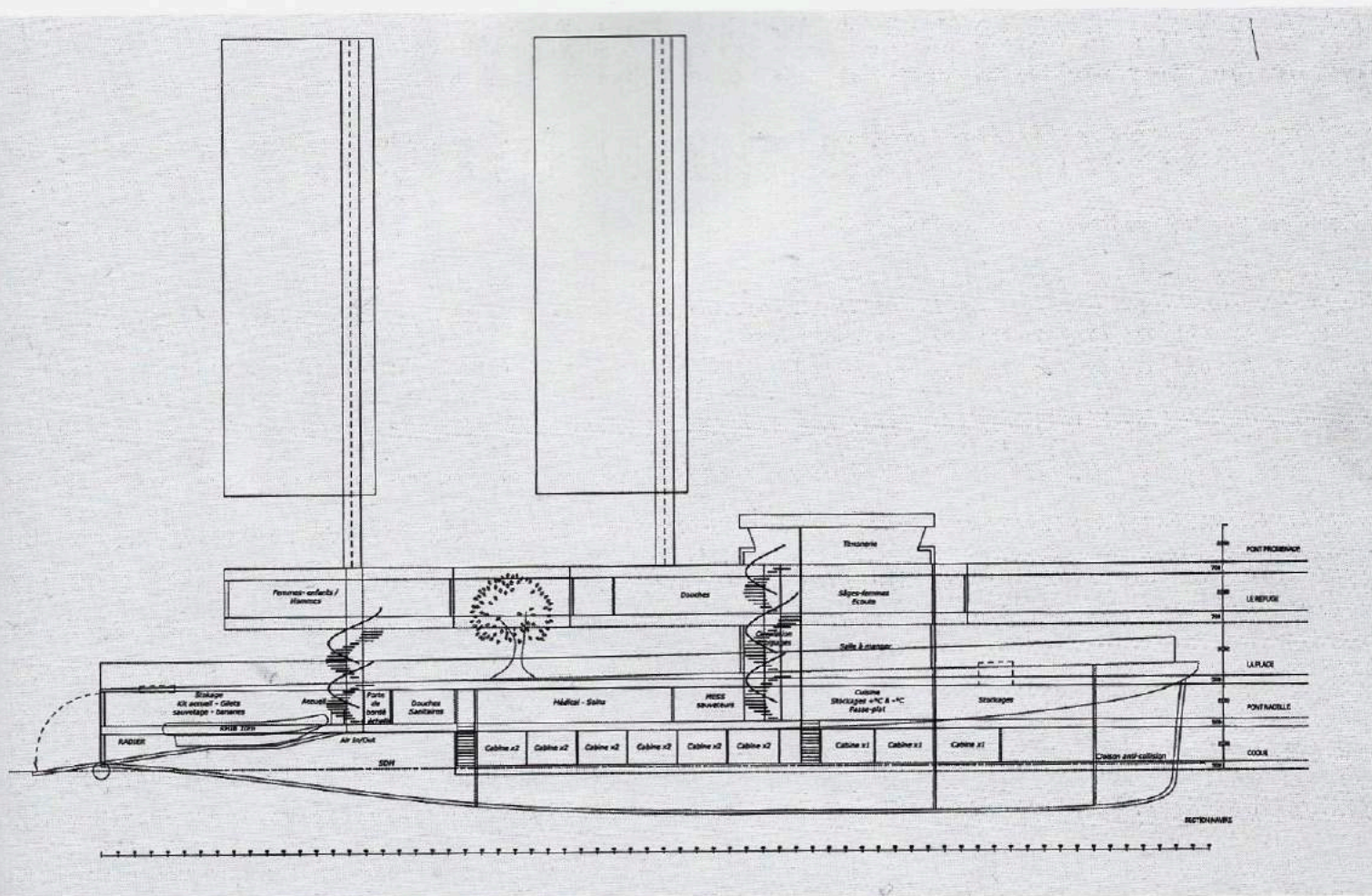
Une autre référence importante du projet est Barca Nostra, une épave exposée à la biennale de Venise en 2019. Ce navire avait fait naufrage en 2015 avec plus de 700 personnes à bord.

Barca Nostra est un ready-made qui s'inscrit dans la fonction critique de l'art, avec un horizon polémique assumé. La question que je me pose est celle de réussir à aller au-delà du ready-made et de concevoir un « really-made ». Un navire opérant en Méditerranée peut-il obtenir le statut d'œuvre, et agir mieux grâce à cela ? L'hypothèse est que ce statut puisse assurer au navire et aux personnes accueillies à bord une protection nouvelle de sorte qu'empêcher le navire de naviguer ou d'accoster deviendrait un acte de vandalisme.

Est-ce vraiment supposé voir le jour ? Il faut une conjonction d'acteurs pour que ça puisse avoir lieu. Une assemblée de concepteurs s'est constituée : le designer Marc Ferrand a rejoint le projet, comme aujourd'hui Ruedi et Vera Baur, et demain d'autres artistes, designers, architectes, étudiants qui feront du navire une œuvre commune. Une chose est sûre, c'est que la formidable équipe en train de se former autour de ce projet entend bien passer à l'acte.

GESTES DE MARINS

Vous demandez à une institution culturelle de se porter garante d'un travail qui devrait normalement émaner des États. Sauver puis acheminer des migrants, c'est une responsabilité énorme, et je me demande de quelle façon un acteur culturel peut remplir ce rôle. Il y a un autre aspect à considérer, qui concerne la représentation de ces gestes : comment les sortir du cadre restreint qui prévaut aujourd'hui et les rendre autrement présents au monde ? La question migratoire est immanquablement associée au spectre de la catastrophe et des débordements à venir, y compris aux yeux de celles et ceux qui défendent l'accueil. On parle trop souvent de devoir d'humanité, comme s'il pouvait en coûter d'accueillir. On prétend trop souvent que l'on peut accueillir les migrants parce qu'ils ne sont pas si nombreux, laissant entendre que leur grand nombre pourrait poser problème. L'enjeu est de produire une pensée affirmative sur ce qui reste à faire. Non pas une pensée triste ou résignée, mais une pensée qui irait au devant de ce qui nous attend : l'innombrable. Il y a là tout un imaginaire à recomposer. Il faut redessiner la pensée politique de ce qui a lieu et de ce qui pourrait avoir lieu. Bruno Latour l'a très bien montré : la réponse à un problème se trouve déjà dans sa représentation



« Un navire pour la Méditerranée ».
 Projet/project PEROU, Marc Van Peteghem et
 Marc Ferrand. Coupe/sectional drawing.
 (Ph. VPLPdesign)

et dans la façon de le poser. La responsabilité d'une institution culturelle telle que le Centre Pompidou-Metz se trouve effectivement là : contribuer au bouleversement de l'ordre des représentations et, par un coup de théâtre par exemple, ouvrir le champ à d'autres manières d'agir dans le monde.

Dans ce chantier, la recherche et la création sont intimement liées. Les gestes des marins sauveteurs sont d'une telle beauté, d'une telle portée, qu'ils nécessitent d'être bien décrits, protégés et transmis. Nous nous trouvons bien dans le champ d'action d'une institution culturelle, et je suis reconnaissant à la directrice du Centre Pompidou-Metz Chiara Parisi d'appuyer cette logique de production effective. Cette œuvre agissante a donc toutes les chances d'être réalisée.

Aujourd'hui, quand on sait que quatre mille personnes meurent en mer chaque année, ce n'est pas un, mais dix navires comme celui-ci qu'il faut produire. Le projet intègre alors la mise en réseau des institutions culturelles, mais aussi des établissements d'enseignement, des écoles d'art, de design et d'architecture, afin d'imaginer puis gérer collectivement la permanence de recherche qui sera

installée à bord. Ce navire sera l'extension maritime de plusieurs institutions. L'idée est que ce travail de conception se poursuive afin que les dix navires nécessaires soient effectivement construits, par extension encore, et par d'autres que nous.

Il arrive souvent que des navires soient bloqués pour des questions de pavillon. Comment comptez-vous résoudre ce problème ? L'hypothèse d'un pavillon de l'Unesco est stimulante mais insuffisante. Le PEROU n'est pas un État, et s'adresser directement à l'Unesco pour que cette organisation internationale place le navire sous sa protection est a priori peu pensable. Et quand bien même, le label de l'Unesco ne peut se substituer à l'immatriculation. C'est l'un des nombreux chantiers juridiques du projet, avec la question du droit maritime déterritorialisé et de l'obligation de se soumettre à une législation du travail spécifique.

Pour une fois, la dérégulation du capitalisme maritime pourrait jouer en faveur d'un progrès humanitaire. Le pavillon européen est une très belle hypothèse qui a été soulevée par des députés européens il y a dix ans. L'idée serait de faire en sorte que le port d'attache du navire ne soit pas un territoire national mais un continent. C'est à cette création juridique que nous allons aussi nous

employer. Il faut entendre que les migrants rêvent infiniment d'Europe et que le niveau d'espérance de ces nouveaux arrivants est une chance extraordinaire pour demain. L'Europe a construit des navires pour coloniser, exploiter, s'enrichir, et s'est fondée sur un geste de captation. Nous voulons envisager une Europe contemporaine fondée sur un geste d'hospitalité. L'enjeu est bien d'inscrire dans l'imaginaire politique un projet de survie de l'Europe. Ce navire pour la Méditerranée aura donc une double fonction d'outil et d'œuvre, à savoir : opérer en haute-mer et, simultanément, sur nos imaginaires. ■

1 La première installation du PTS sur la terrasse du Centre Pompidou de Paris préfigurait la conception de celui de Metz. Le même module est remonté à Metz afin, cette fois-ci, de préfigurer le navire.

Sébastien Thiéry est docteur en sciences politiques et maître assistant associé à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais. Membre du comité éditorial de la revue Multitudes, auteur de plusieurs livres et films, dont Des Actes. À Calais et tout autour (post-éditions, 2018), pensionnaire 2019/2020 de la Villa Médicis (Rome). En 2012, il fonde avec le paysagiste Gilles Clément le PEROU (Pôle d'exploration des ressources urbaines).

Christophe Catsaros est critique d'art et d'architecture. Il tient un blog sur la ville, l'art et la politique sur le site du quotidien le Temps.

Sébastien Thiéry, a Rescue Ship

interview by Christophe Catsaros

What if the Centre Pompidou-Metz had a maritime extension? A rescue ship, under the aegis of Unesco and under the European flag, on board which would be preserved, through the perpetuation of the act itself, the world heritage of humanity that consists of the gestures of the rescue sailors? The hypothesis is, like all the actions of Sébastien Thiéry, coordinator of the PEROU (Pôle d'Exploration des Ressources Urbaines), of great relevance, both aesthetically and politically. Building an actual rescue ship and making it sail by granting it the status of a work of art to inscribe rescue at sea and migratory reception deep in the European DNA. By putting it to sea, Thiéry wrenches the art world out of its navel-gazing and speculative insignificance, and restores a real political significance to design. CC

The project is based on the premise that, in order to show hospitality, it's essential to start from the beginning. Designing a boat to rethink sea rescue would be a way of placing design at the heart of political action. At the Orléans Architecture Biennial, in which the PEROU featured in 2017, it had also been a question of gestures: a catalogue of acts of hospitality documented in Calais in 2015, where a certain idea of habitat was sketched out. All these acts that make up habitat are precious and must be gathered and passed on in order to anticipate the migratory difficulties that are on the horizon. Future generations will experience migratory flows a hundredfold. The research and creation work around these gestures is a way to prepare for this.

The ship will be equipped with a device that will make it possible to pull the boats onto the ship without the unstable movements of the survivors at the time of rescue causing them to capsize. For the past six months we've been closely observing the actions of the rescue sailors in order to suggest a suitable vessel. The ones used today aren't designed for mass rescue. We're therefore in the process of designing a tool that will allow us to amplify certain actions based on real-life experiences. This vessel, which will be a catamaran, will have a double in-

vert. This type of platform is used in particular in the navy to quickly recover a boat. But this isn't the only innovation we're offering. The ship will be a pioneering intervention tool in every respect. We're also taking into account life on board, and in particular the fact that survivors sometimes spend a lot of time at sea. The ship will therefore also be designed as a place to live.

MARITIME EXTENSION

How is the architect Shigeru Ban taking part in this project? The starting point was an invitation from the Centre Pompidou-Metz to propose a piece for the celebration of its tenth anniversary. At the time I was a resident at the Villa Medici in Rome, and I was working on the registration of acts of hospitality as part of the intangible cultural heritage of humanity. Very quickly it became clear that rather than making yet another work about the migrant crisis, it was better to produce a piece that was active on the fronts of contemporary hospitality. I asked Shigeru Ban, designer of the Centre Pompidou-Metz and of world-famous emergency architecture, to create a maritime extension of the museum, based on the principle that the museum's function is to keep alive what's of value. The museum would then be extended with a floating annex that would keep the actions of the rescue sailors alive. Specifically, the first act was to activate the PTS (Paper Tube Structure) that had been installed on the roof of Beaubourg when the Centre Pompidou-Metz was built. This extension, which was made to reflect upon Metz, (1) has been there since last June and allowed us to design the next step, namely the construction of a ship for the Mediterranean. Shigeru then preferred not to work on the ship itself, considering that it needed a great naval architect. We then asked Marc Van Peteghem who, in addition to having the career we know, has developed a programme of humanitarian naval architecture with his association Watever. That was in September, and he's since mobilised his teams and his enthusiasm for the project.

Another important reference for the project is Barca Nostra, a shipwreck that was exhibited at the Venice Biennale in 2019. This ship

sank in 2015 with more than 700 people on board. Barca Nostra is a readymade that is part of the critical function of art, with an assumed polemical horizon. The question I ask myself is how to go beyond the ready-made and conceive a "really-made". Can a ship operating in the Mediterranean obtain the status of a work of art, and operate better because of it? The hypothesis is that this status could provide the ship and the people on board with a new kind of protection, so that preventing the ship from sailing or docking would become an act of vandalism.

Is it really supposed to see the light of day?

It will take a conjunction of players to make it happen. A group of designers has been formed: the designer Marc Ferrand has joined the project, as have Ruedi and Vera Baur today, and tomorrow other artists, designers, architects and students who will make the ship a joint project. One thing's certain: the amazing team that's forming around this project is determined to take action.

GESTURES OF SAILORS

You're asking a cultural institution to take on a job that should normally be done by states. Rescuing and transporting migrants is a huge responsibility, and I wonder how a cultural actor can fulfill this role. There's another aspect to consider, which concerns the representation of these gestures: how can we take them out of the restricted framework that prevails today and make them present in the world in a different way? The issue of migration is inevitably associated with the spectre of disaster and future excesses, even in the eyes of those who defend reception. Too often, we talk about the duty of humanity, as if the act of welcoming were onerous. It's too often claimed that we can welcome migrants if there aren't too many of them, implying that their large numbers could cause problems. The challenge is to produce affirmative thinking about what needs to be done. Not a sad or resigned mode of thought, but one that would precede what awaits us: the innumerable. There's a whole perspective to be re-composed here. We need to reconstruct the political consideration of what's taking place



and what might take place. Bruno Latour has shown it very well: the answer to a problem is already in its representation and in the way it's posed. This is where the responsibility of a cultural institution such as the Centre Pompidou-Metz lies: to contribute to the upheaval of the order of representations, and through a coup de théâtre for example, to open the field to other ways of acting in the world.

In this project, research and creation are closely linked. The gestures of the rescue sailors are of such beauty and significance that they need to be well described, protected and transmitted. We are indeed in the field of action of a cultural institution, and I'm grateful to the director of the Centre Pompidou-Metz Chiara Parisi for supporting this logic of effective production. This operative work of art therefore has every chance of being realised. Today, when we know that four thousand people die at sea every year, it's not one, but ten ships like this one that must be produced. The project therefore integrates the networking of cultural institutions, but also educational establishments, art, design and architecture schools, in order to imagine and then collectively manage the research centre that will be installed on board. This ship will be the maritime extension of several institutions. The idea is that this conceptual work be continued so that the ten ships needed

Projet/project « Un navire pour la Méditerranée ».
Maquette au 100°/model. VPLPdesign, Marc Ferrand,
Sébastien Thiéry. (Ph. Sébastien Thiéry)

are actually built, by extension again, and by others than ourselves.

DREAMS OF EUROPE

It often happens that ships are blocked because of flag issues. How do you intend to solve this problem? The hypothesis of a Unesco flag is stimulating but insufficient. The PEROU isn't a state, and it'd be unthinkable to apply directly to UNESCO to have that international organisation place the ship under its protection. Anyway, the Unesco label cannot replace registration. This is one of the project's many legal issues, along with the question of deterritorialized maritime law and the obligation to submit to specific labour legislation.

For once, the deregulation of maritime capitalism could work in favour of humanitarian progress. The European flag's a very nice hypothesis that was raised by MEPs ten years ago. The idea would be to ensure that the home port of the ship wouldn't be a national territory but a continent. This is the legal creation that we'll also work on. We must understand that migrants dream of Europe and that the level of hope of these new

arrivals is an extraordinary opportunity for tomorrow. Europe built ships to colonise, exploit and enrich itself, and was founded on a gesture of capture. We want to envisage a contemporary Europe based on a gesture of hospitality. The challenge is to inscribe in the political imagination a project for Europe's survival. This ship for the Mediterranean will therefore have a dual function as a tool and as a work of art: to operate on the high seas and simultaneously on our imaginations. ■

Translation: Chloé Baker

1 The first installation of the PTS on the terrace of the Centre Pompidou in Paris prefigured the design of the one in Metz. The same module was assembled in Metz, this time to prefigure the ship.

Sébastien Thiéry holds a Ph.D in Political Science and is an associate assistant professor at the École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Malaquais. He is a member of the editorial committee of the journal Multitudes and the author of several books and films, including Des Actes. À Calais et tout autour (Post-Éditions, 2018), resident 2019-20 at the Villa Medici (Rome). In 2012 he founded PEROU (Pôle d'exploration des ressources urbaines) with landscape architect Gilles Clément.

Christophe Catsaros is a critic of art and architecture. He writes a blog on the city, art and politics on the website of the daily newspaper LeTemps.