NAVIRE AVENIR

ÉTUDE DE PROGRAMMATION

20 198
nombre de personnes qui ont péri noyées en mer Méditerranée en tentant de rejoindre l'Europe depuis 2015

36 789
nombre de personnes secourues par SOS MÉDITERRANÉE en mer Méditerranée entre 2015 et 2022

Toute personne a le droit de circuler librement
Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, article 13

Les États Parties doivent s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer et ce indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée
Convention internationale sur la recherche et le sauvetage, 1979, chapitre 2.1.10

Le sauvetage des vies humaines en mer n'est pas optionnel
Ursula Von der Leyen, discours sur l'état de l'Union européenne, septembre 2020

100 millions
nombre de personnes qui seront jetées sur les routes et les mers d'ici 2050 dans le bassin Méditerranéen en raison des bouleversements climatiques

6,4 milliards
somme en euros allouée à Frontex dans le cadre financier pluriannuel de l'Union Européenne pour renforcer les frontières européennes (2021- 2027)

Quand donc comprendra-t-on que nous sommes sur le même navire, et que le naufrage est indivisible ?
Victor Hugo, Le Droit et la Loi, 1875

200 millions
en euros ce qu'il en coûterait à l'Europe pour se doter d'une flotte de 10 navires de sauvetage en haute mer du type du Navire Avenir

Le Navire Avenir répond à la question : que mettons-nous de beau entre nous ?
Marielle Macé, festival Agir pour le vivant, septembre 2021

Absence provisoire de l'Avenir sur le rivage marseillais, décembre 2021

préambule :
ce qu'exige l'avenir

1. frontières

Depuis 2003, les stratégies européennes de sécurité sont basées sur le modèle américain de *Homeland Security* constituant le phénomène migratoire comme une menace pour la sécurité intérieure. Ceci explique la militarisation depuis lors de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) de l'Union européenne. Les États membres de l'Union européenne et de l'espace Schenghen ont construit près de 1 000 kilomètres de murs [1]. Ces **murs physiques** ont été financés à hauteur de **900 millions d'euros** par les pays de l'UE, de **1,7 milliard d'euros** par le Fonds pour les frontières extérieures (2007-2013), et de **2,76 milliards d'euros** par le Fonds pour la sécurité intérieure (2014-2020) [2].

En complément de ces frontières physiques ont été déployés des **murs maritimes** à la force de 9 opérations : Mare Nostrum, Poseidon, Hera, Andale, Minerva, Hermes, Triton, Sophia, Irini. Aucune de ces opérations n'a eu de mandat exclusif de sauvetage, et seule l'opération Mare Nostrum incluait des organisations humanitaires au sein de sa flotte. L'opération Irini prévoit aujourd'hui une collaboration directe avec l'OTAN. Si toutes ces opérations se focalisent officiellement sur la persécution des crimes frontaliers, les études montrent combien les migrants font à travers celles-ci l'objet de mesures de police, en accord tacite avec une doctrine faisant de la migration une menace potentielle pour l'ordre intérieur. Ces opérations ont coûté **676,4 millions d'euros** entre 2006 et 2017. Les données sont partielles, et certains analystes indiquent qu'elles seraient supérieures si l'on incluait toutes les opérations des garde-côtes nationaux [3].

Des **murs virtuels** complètent ces dispositifs frontaliers. Ils sont composés de drones, caméras de surveillance, radars, systèmes de reconnaissance biométriques, etc. On estime qu'au moins **999,4 millions d'euros** ont été dépensés dans l'édification de ces murs virtuels entre 2000 et 2019. Les différents mécanismes de financement empêchent cependant d'établir ces montants avec certitude.

---

1. Ruiz Benedicto, A., Brunet, P. (2018). Building walls : fear and securitization in the European Union, p. 2.
2. Akkerman, M. (2019). Le business de l'édification des murs, p. 3.
3. *idem*.

2. frontex

Créée en 2004 par règlement de l'Union Européenne, l'agence Frontex a pour objectif de « promouvoir, coordonner et développer la gestion des frontières européennes, en ligne avec la charte des droits fondamentaux de l'UE, appliquée au concept de gestion intégrée des frontières »[4]. L'agence est dirigée par un « Management Board » composé des chefs des agences des frontières de 25 États membres, et de deux représentants de la Commission européenne. Ce sont **6,4 milliards d'euros** qui lui sont alloués dans le cadre financier pluriannuel de l'UE (2021-2027). L'organisation atteindra ainsi dans 5 ans une capacité de 10 000 garde-frontières[5]. En mer Méditerranée, les missions de l'agence sont complétées par les opérations militaires de l'UE dites EUNAVFOR MED visant à stopper l'immigration. L'opération Sophia, lancée en mai 2015 au nom de la politique de sécurité et de défense commune, laisse sa place en 2020 à l'opération Irini.

Dans le cadre de ses opérations, Frontex est accusée de « **violations répétées des droits, et notamment de refoulements aux frontières européennes,** d'entorses à ses obligations réglementaires, de dysfonctionnements voire même d'inefficacité »[6]. En 2020, elle est auditionnée publiquement par la Commission et le Parlement européen quant à ses activités et sa gouvernance. Elle connaît depuis lors de multiples scandales et procédures, tant en raison des politiques conduites qu'en raison du management de sa structure.

3. flux

Selon les chiffres recueillis par Frontex, le nombre total d'entrées illégales en Europe est légèrement inférieur à 200 000 en 2021, soit le chiffre le plus élevé depuis 2017. Les Syriens demeurent la nationalité la plus fréquemment signalée parmi les personnes détectées lors du passage de frontières, suivis des Tunisiens, des Marocains, des Algériens et des Afghans. La mer Méditerranée enregistre toujours le nombre de passages le plus élevé. **Depuis 2014, c'est environ 1,9 millions de personnes** (soit l'équivalent de la ville de Vienne, capitale autrichienne) qui ont rejoint l'Europe par cette mer. En 2021, près de 104 000 personnes empruntèrent l'une des trois routes qui la composent : la route méditerranéenne occidentale, la route méditerranéenne orientale et la route méditerranéenne centrale. Cette même année, pas moins de

---

4. Leggeri, F. (s.d). Who we are [blog post]. Frontex. Récupéré le 22 février 2022 sur le site www.frontext.europa.eu
5. Commission européenne (2021, 11 novembre). Financement de l'UE en faveur de la gestion des frontières et des infrastructures frontalières. Récupéré le 23 février 2022 sur le site : lien
6. Gamez, C., Borrás, M. (2021, 8 juin). Le manque d'efficacité de Frontex pointé du doigt par la Cour des comptes européenne [blog post]. Euractiv. Récupéré le 23 février 2022 du site : lien

65 362 personnes empruntèrent la route centrale, faisant de cette voie le point névralgique de la question migratoire européenne : elle compte à elle seule près d'un tiers de tous les franchissements signalés aux frontières.

Le missing migrants projects a permis de dénombrer **20 198 pertes humaines sur ces trois routes depuis 2015**, chiffre par définition sous-estimé [7,8]. Fin juillet 2021, seuls trois navires de sauvetage étaient opérationnels en Méditerranée centrale : l'Ocean Viking de SOS Méditerranée, le navire humanitaire allemand Sea-Watch 3, et le Nadir d'une autre ONG allemande Resqship, un voilier qui ne peut pas procéder au sauvetage mais qui peut signaler et stabiliser une embarcation en détresse jusqu'à l'arrivée des secours. Depuis le début de ses opérations en février 2016, **SOS MEDITERRANEE a procédé à 340 opérations et sauvetage et secouru 36 789 personnes** (chiffres au 12 septembre 2022). Près du quart d'entre ces personnes étaient mineures.

4. futurs

Créée au printemps 2015, SOS Méditerranée opère depuis lors en mer Méditerranée centrale en poursuivant trois missions : sauver, protéger, témoigner. Les équipes de l'ONG suivent les procédures édictées dans la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (Convention SAR), et s'efforcent ainsi de répondre à la lettre aux exigences du **droit maritime** impliquant l'assistance sans délai à toute personne en détresse en mer [9], indépendamment de la nationalité, du statut et des circonstantes [10], en assurant à bord des conditions dignes de vie et la satisfaction de leurs besoins immédiats [11], en s'efforçant de les débarquer aussi rapidement que possible en un lieu où leur sécurité n'est plus menacée [12].

Le respect du droit maritime est aujourd'hui particulièrement fragilisé faute notamment d'outils d'intervention spécifiques. Les opérations relèvent de ce que les marins-sauveteurs nomment le «sauvetage de masse», désignant ainsi un nombre de personnes en détresse extrêmement élevé et une intensité nouvelle des interventions. En termes de précision de recherche, de rapidité d'intervention, de capacité de soin à bord, de réponses adaptées en volume et en qualité aux besoins (nourriture, sommeil, informations, etc) les navires existants ne sont pas adaptés à ce qui a lieu. **La création de nouveaux outils est nécessaire pour aujourd'hui garantir le respect du droit maritime et, ainsi, la survie d'une tradition juridique séculaire**.

SOS Méditerranée a été notamment distinguée au niveau national (Prix de la Grande Cause nationale attribué par le Premier ministre en 2017), au niveau européen (Prix du citoyen européen, remis par le Parlement européen en 2016), au niveau international (Prix Houphouët Boigny pour la recherche de la paix, remis par l'UNESCO en 2017) pour des opérations de sauvetage en mer soutenu en outre, explicitement, par la présidente de la Commission européenne, Ursula Von der Leyen. En septembre 2020, lors de son discours sur l'état de l'Union, celle-ci déclare en effet que « le sauvetage des vies humaines en mer n'est pas optionnel». Cependant, seuls les outils techniques de surveillance et de police en mer sont aujourd'hui développés au niveau européen, outils aggravant la situation : les «push-back» augmentent évidemment le péril, la militarisation des frontières maritimes augmente les prises de risque de celles et ceux qui tentent la traversée, les multiplication des murs contribue à la multiplication des réseaux de passeurs. **Doter les marins-sauveteurs des outils nécessaires à leurs actions s'impose donc eu égard aux fondamentaux réaffirmés par les plus hautes autorités nationales comme internationales, et piétinés par les politiques encore en vigueur.**

Il faut aujourd'hui même, en urgence, des navires de sauvetage adaptés à ce qui a lieu aujourd'hui en haute-mer. L'avenir l'exige plus encore. L'ONU évalue les mouvements migratoires induits par les bouleversements climatiques à 1 milliard de personnes d'ici 2050. **Le bassin méditerranéen étant l'espace densément peuplé le plus touché par ces bouleversements, il connaitra demain des mouvements migratoires extraordinaires estimés entre 80 et 100 millions de personnes.** Ces personnes seront contraintes de quitter leur région en raison des conséquences directes des bouleversements climatiques (stress hydrique, baisse des rendements agricoles, innondations, vagues de chaleur, sécheresses, cyclones, etc.), mais aussi des conflits qui en découleront. Il manque aujourd'hui, en urgence, un outil adapté à la crise que connaît la Méditerranée, mais celui-ci ne peut qu'être le premier d'une flotte permettant de répondre à ce qui vient, à la nécessité de fuir demain par delà les mers, de bénéficier de soins par delà les frontières, de trouver des refuges hospitaliers et la promesse d'une vie meilleure.

Il est insensé qu'en 2022, au regard de ce qui a lieu comme de ce qui s'annonce, aucun navire adapté au sauvetage de masse n'existe encore. C'est la raison pour laquelle nous créons l'Avenir, premier navire d'une flotte européenne de sauvetage en haute mer, création que nous plaçons sous l'égide de l'UNESCO : les gestes de sauvetage et de soin à bord, que va permettre de faire se perpétuer l'Avenir, constituent de toute évidence un patrimoine culturel immatériel de notre humanité présente et à venir.

---

7. Conseil européen (2022, 14 février). Infographie : vies sauvées lors des opérations de l'UE en Méditérranée (2015-2022) [blog post]. Récupéré le 23 février du site : lien
8. Voir aussi : OIM, HCR (2021, 24 avril). Communiqué : il est urgent d'agir face au nombre croissant de décès en Méditerranée centrale [blog post]. Récupéré le 24 février du site : lien
9. UNCLOS Art. 98, SOLAS, Chapitre V, Reg.33-1, Directive IMO MSC.167(78), Convention internationale sur l'assistance, Art. 10(1).
10. SOLAS, Chapitre V, Rég. 33.
11. Règlement de l'UE n° 656/2014, Art. 6. et Directive IMO MSC.167(78), 5.1.2.
12. Directive IMO MSC.167(78), 5.1.6, Convention SAR 1.3.2., SOLAS, Chapitre V, Rég. 33-4., Directive IMO MSC.167(78), 2.4, SOLAS, Chapitre V, Rég. 33. et Annexe de la Convention SAR, 1.3.2.

Plaque d'inauguration à installer sur le rivage marseillais fin 2024

SOMMAIRE

introduction
un programme élaboré deux années durant
à l'écoute de marins sauveteurs et de rescapés **p. 8**

I. NAVIGUER SAUVER : un outil pionnier de sauvetage en haute mer **p. 11**
1. approches p. 11
2. programme (navigation ; intervention ; premier accueil) p. 12
3. surfaces affectées p. 13
4. recherches et créations associées p. 15
5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces p. 17

II. ABRITER HABITER : un refuge médicalisé **p. 18**
1. approches p. 18
2. programme (soins ; repos ; circulations) p. 19
3. surfaces affectées p. 22
4. recherches et créations associées p. 23
5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces p. 25

III. PARTAGER RACONTER : une place publique méditerranéenne **p. 26**
1. approches p. 26
2. programme (communs ; repères ; enfants) p. 27
3. surfaces affectées p. 28
4. recherches et créations associées p. 29
5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces p. 31

IV. RELIER ARRIVER : un laboratoire de recherche sur des avenirs désirables **p. 32**
1. approches p. 33
2. programme (accostage ; liens ; avenirs) p. 33
3. surfaces affectées p. 33
4. recherches et créations associées p. 34
5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces p. 36

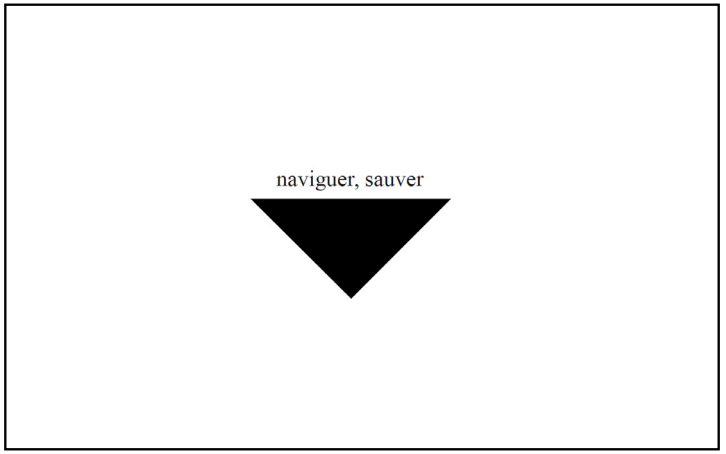
introduction

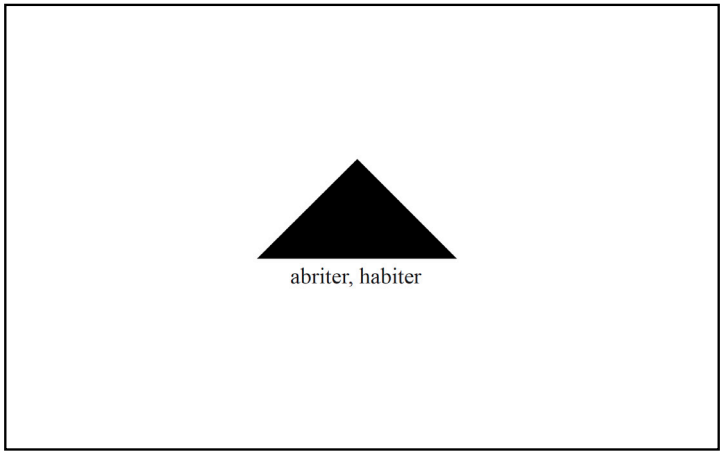
un programme élaboré deux années durant
à l'écoute de marins sauveteurs et de rescapés

Le 22 juin 2020, Sébastien Thiéry, coordinateur des actions du PEROU, et Chiara Parisi, directrice du Centre Pompidou-Metz, rencontrent les équipes de SOS Méditerranée afin de leur soumettre l'hypothèse de la création d'un premier navire spécifiquement dédié aux interventions de sauvetage en haute mer : le *Navire Avenir*. Quelques semaines plus tard, Sébastien Thiéry rencontre Marc Van Peteghem, architecte naval et directeur de l'agence VPLP, et Marc Ferrand, designer et directeur de l'Atelier Marc Ferrand, et leur propose d'engager une réflexion sur ce projet soutenu par le Centre Pompidou-Metz. S'ensuit, de septembre à novembre 2020, une série d'entretiens avec une vingtaine de marins sauveteurs, coordinateurs d'opérations en mer, humanitaires, entretiens au cours desquels sont posés les premiers éléments de définition de ce navire manquant. Parallèlement, des ateliers sont conduits par visioconférence ainsi qu'au siège de SOS Méditerranée, des visites des navires existants sont organisées, des questionnaires sont soumis aux équipes de l'ONG. Ces échanges révèlent la nécessité impérieuse de créer un outil adapté à ce que ces opérateurs nomment le « sauvetage de masse », et en posent les premiers jalons.

Le 20 novembre 2020, les équipes de VPLP présentent aux membres de SOS Méditerranée un premier document intitulé *Un bateau pour la Méditerranée. Première approche*. Plusieurs scenarii y sont dessinés, un certain nombre de questions y sont posées. Sur cette base, le processus de travail se prolonge jusqu'en janvier 2021 permettant de réunir les éléments nécessaires à une première esquisse du navire. Le 8 février 2021 à Marseille, Marc Van Peteghem, Marc Ferrand et Sébastien Thiéry formulent le concept général du projet nourri de six mois d'échanges. Ce concept est constitué de quatre couples de verbes d'action : naviguer, sauver ; abriter, habiter ; partager, raconter ; relier, arriver.

Le 8 mars 2021, les trois concepteurs construisent, en carton, la première maquette au 100e du bâtiment. Le 8 avril 2021, cette maquette est présentée au siège de SOS Méditerranée ainsi que des plans esquissant les contours et le contenu de ce qui se révèle être un catamaran d'environ 65 mètres de long et 25 mètres de large. Les bases du projet architectural sont alors posées et validées.





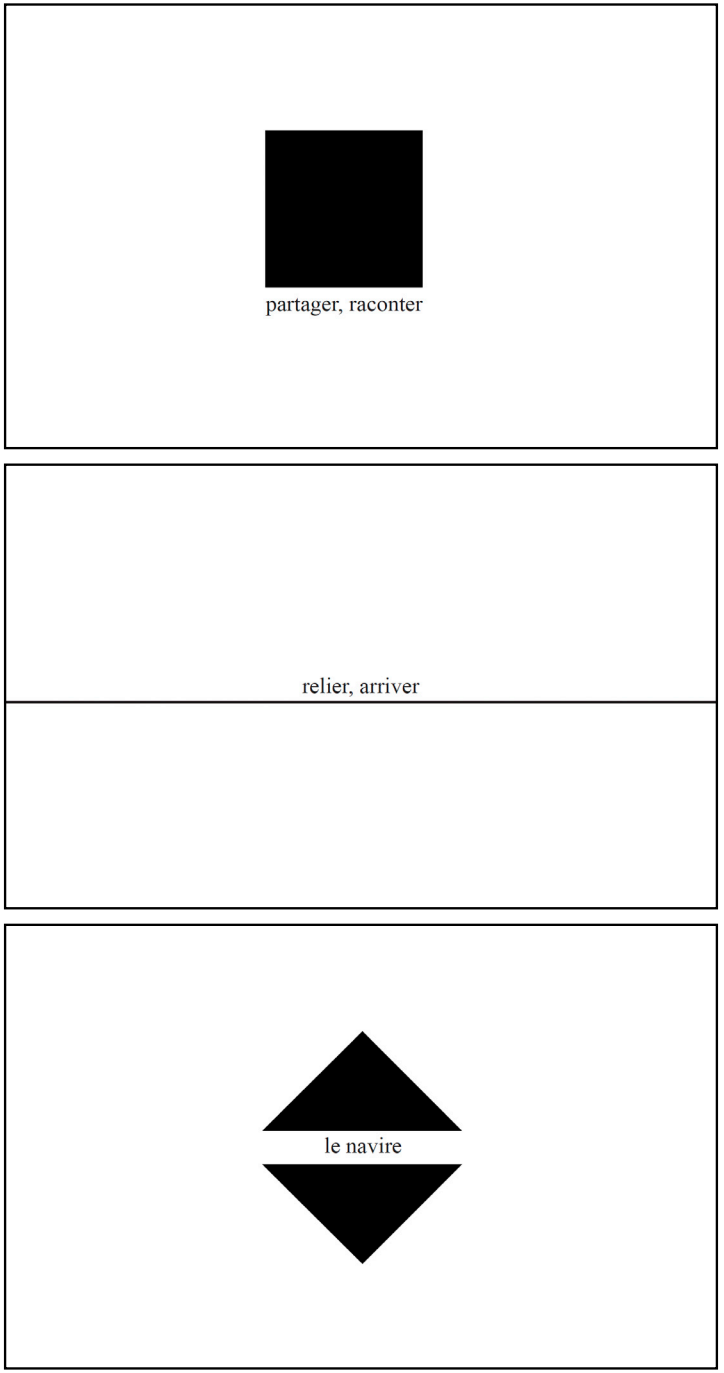
Le 30 juin 2021 est lancé un appel à contributions au chantier de recherche et de création qui s'ouvre alors. *Construire l'Avenir* est adressé à des créateurs qui souhaiteraient se saisir de certains sujets relatifs à la conception de ce premier navire européen de sauvetage en haute mer. Une cinquantaine d'écoles et de groupes de recherche d'Europe et d'Amérique du Sud y répondent.

En septembre 2021, quatre groupes d'experts rejoignent le projet et, en complément des équipes de SOS Méditerranée, aident à l'accompagnement des recherches qui s'amorcent :

- des soignants, rassemblés par François Crémieux, directeur des hôpitaux de Marseille, et Émilie Garrido Pradalie, directrice de la recherche à l'AP-HM ;
- des cuisiniers, en les personnes d'Emmanuel Perrodin, Marie José Ordener et Fabrice Lexrait, co-fondateurs du restaurant Les Grandes Tables à Marseille ;
- des pilotes spécialistes de la recherche d'embarcations en péril de l'association Pilotes Volontaires en les personnes de José Benavente, Gaëlle Henkens et Maïa le Bras ;
- des rescapés réunis au sein de l'association des usagers de la PADA présidée par Alieu Jalloh.

Les 18 et 19 septembre 2021, un premier atelier public de conception est organisé au Centre Pompidou-Metz. Plusieurs ateliers sont les mois suivants organisés à la Friche Transfert à Nantes, à Lafayette Anticipations à Paris, au Centre chorégraphique de Montpellier, à Coco Velten à Marseille. D'avril à juin 2022, le projet est accueilli en résidence à Palerme, dans le cadre de Kultur ensemble, programme porté par l'Institut Français et le Goethe Institut. S'élabore alors un programme de travail au long cours avec l'Académie des beaux-arts de Palerme et l'Université de droit de Palerme. En juin 2022, le projet Navire Avenir reçoit le soutien de Mondes Nouveaux, programme de soutien à la création contemporaine lancé par l'État français. Ce soutien porte notamment sur la mise en œuvre d'une procession à Marseille.

Le 26 juin 2022 a lieu *Vers l'Avenir*, procession dans les rues de Marseille à l'occasion de laquelle les personnes engagées dans le projet portent dans leurs bras les plans et la maquette au 100e du navire. Ces éléments sont présentés en fin de journée au Mucem, place d'Armes, avec l'horizon maritime en ligne de mire. Deux ans après les premiers échanges, ces documents dressés sur le rivage traduisent un programme architectural et de design élaboré à de multiples mains et à l'écoute de multiples voix, notamment de celles de marins sauveteurs et de rescapés. Nombre de ces derniers s'expriment ce 26 juin 2022 sur les toits du Mucem, affirmant combien ils tiennent à la réalisation de l'Avenir. Afin, clament-ils, d'accueillir le mieux possible celles et ceux qui demain, comme ils l'ont fait il y a quelques mois, risqueront leur vie pour rejoindre une Europe à laquelle ils ne cessent de croire et de rêver.



I. NAVIGUER SAUVER : un outil pionnier de sauvetage en haute mer

1. approches

- enjeux :
optimiser l'intervention des marins sauveteurs ; garantir la sécurité maximale des rescapés dans toutes les phases des interventions de sauvetage

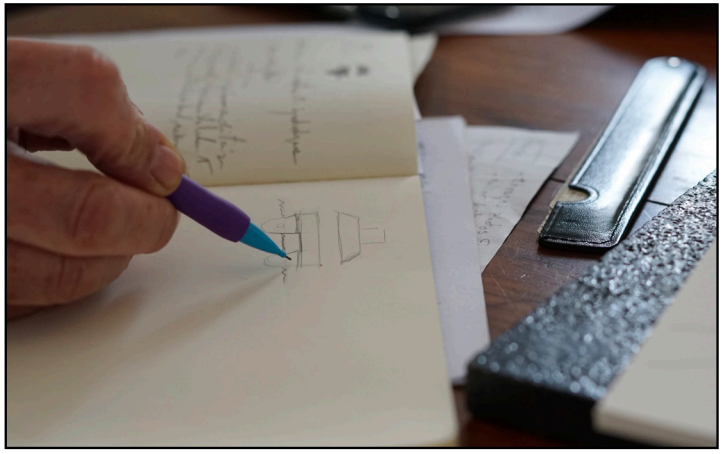
- temps concernés :
du lancement d'une mission, à la recherche des embarcations en péril, à l'intervention de sauvetage, jusqu'à l'accueil des rescapés à bord

- espaces concernés :
salle des machines (coques), lieux de captation de l'énergie éolienne et et de l'énergie solaire (pont-promenade), timonerie (pont-refuge), lieux de vie et de travail des membres d'équipage (pont-nacelle), espace de premier accueil (pont-nacelle)

- actions :
se déplacer, patrouiller, observer, économiser, veiller, repérer, s'approcher, rassurer, intervenir, secourir, ramener, embarquer, sécuriser, protéger

- mots-clés :
propulsion, énergie, sobriété, visibilité, annexes, outils, vitesse, maniabilité, communication, fiabilité, robustesse, stabilité, logistique, stockages, accès, seuils, accueil, hygiène

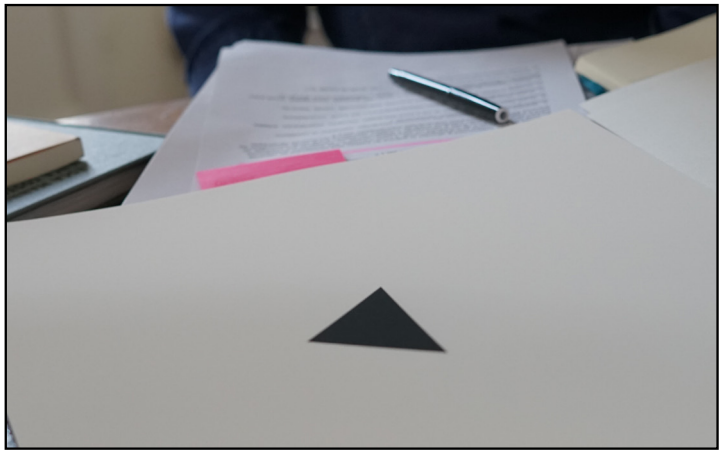
- définitions :
pour les membres d'équipage : un outil adapté aux gestes du «sauvetage de masse»
pour les rescapés : un bâtiment signifiant la fin du calvaire
pour la société civile européenne : un équipement pour faire face aux bouleversements de ce siècle



2. programme

a. navigation :
- une structure architecturale assurant une grande stabilité du navire (moindres roulis pour l'accès au navire et pour la vie à bord)
- un système de propulsion hybride associant énergie éolienne (ailes solides) et solaire (panneaux photovoltaïques), permettant une vitesse élevée (15 à 20 nœuds), et une autonomie de navigation de 3 mois
- deux ancres en fonte de 300 kilos
- des mâts permettant d'accueillir le pavillon maritime ainsi que les pavillons des collectivités européennes portant le projet
- une capacité de stockage pour 2 mois de navigation (matériel et gilets de sauvetage, kits d'accueil, nourriture, eau, matériel médical, eaux usées, déchets triés et compressés avec 4 compartiments, les 3 classiques ainsi qu'un compartiment dédié aux déchets médicaux)
- une grue embarquée pour stockages et destockages
- une capacité d'accueil de 40 membres d'équipage
- une zone équipage, séparée de la zone habitée par les rescapés, comprenant une salle de réunion et de formation ; un mess sauveteurs ; un mess équipage
- des espaces équipage pour activités sportives, lectures, projections, notamment lors des quarantaines
- des cabines pour les membres d'équipage simples ou doubles avec lumière naturelle, équipées de sacs de couchages et de linges de toilette (serviettes)
- des tenues pour les membres d'équipage
- des circulations simples et rapides des équipes sur l'ensemble du navire (verticales et horizontales)

b. intervention :
- de multiples modes de recherche d'embarcations en péril : une plateforme abritée sur le pont le plus élevé pour une veille à la jumelle à 360° ; un ballon à l'hélium avec caméra nocturne et thermique ; un aéronef de type Colibri dont l'agent de liaison est embarqué à bord ; accès aux données satellitaires publiques
- deux types d'annexes : deux annexes de taille moyenne (6-7 mètres) sur bossoir permettant l'accès rapide aux embarcations en péril pour sécuriser une situation ; deux annexes de grande taille (10-12 mètres) pour faire monter à bord 40 personnes ; des bouées de type « bananes » pour aider à la sécurisation d'une situation de péril ; 1 000 gilets de sauvetage
- un habillage graphique et lumineux permettant d'être reconnu comme bâtiment ami
- un bon éclairage pour interventions avec des mats téléscopiques embarqués
- deux rampes avec treuils situées à l'arrière du navire permettant l'accès direct à bord des annexes avec les rescapés
- en cas de très mauvais temps, un accès par une porte de bordée et une échelle qui se déploie



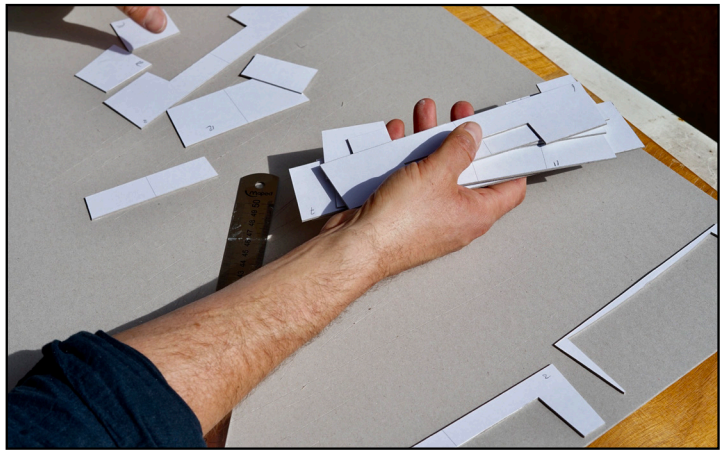
c. premier accueil :
- une zone de premier accueil et de premier examen de 150m2 environ
- un espace de stockage d'affaires propres et de 1000 kits d'accueil à proximité de la zone du premier accueil
- une zone de stockage pour toutes les civières portables et les sacs et équipements d'urgence à emporter (ils doivent être faciles à saisir et à emporter en cas d'urgence ailleurs sur le navire)
- un petit bureau et une armoire de rangement intégrée qui doit contenir des articles tels que de l'eau, des sels de réhydratation orale, des couvertures d'urgence, des poches de chaleur, des sacs à vomi, de la gaze ou des pansements compressifs, etc., prêts à être utilisés immédiatement après un sauvetage
- des bancs disponibles si quelqu'un a besoin d'être vu par le médecin, de s'asseoir, de se reposer dès l'accès au navire, ou pour toute personne souhaitant être examinée hors temps de sauvetage, bancs qui doivent être mobiles (non fixes) en cas de réadaptation de l'espace, en cas d'urgence, en cas d'accident collectif

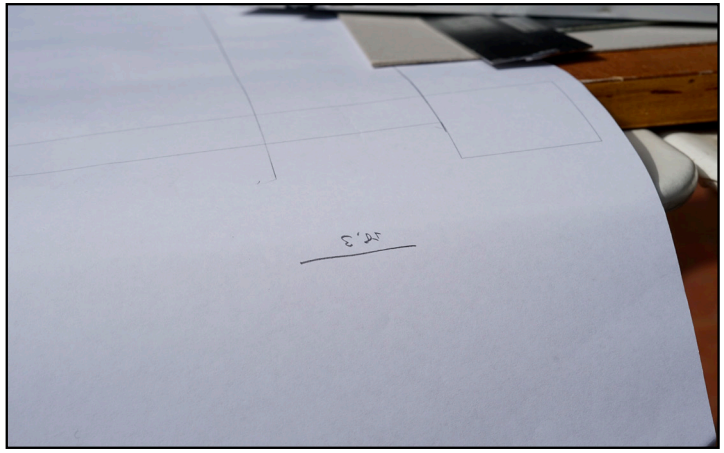
3. surfaces affectées

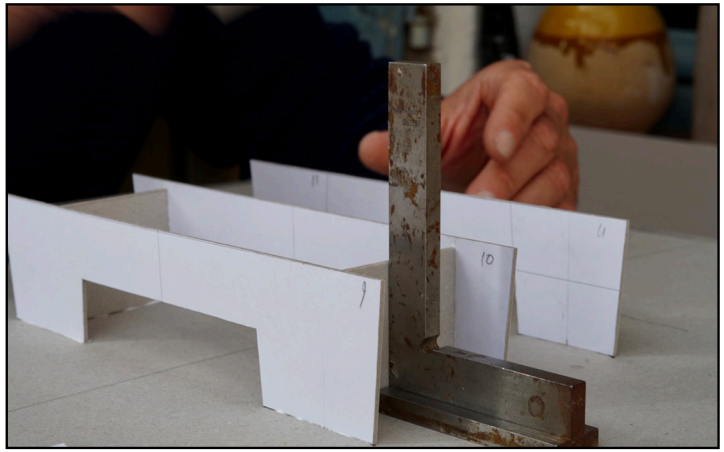
coques -1 (desk A) :
- salles des machines (x2) : 72 m2
- salles de contrôle (x2) : 19 m2
- atelier : 20 m2
- local incendie : 10m2
- HV Air climatisé (x2) : 28 m2 + 43 m2
- espace de traitement des eaux usées : 43 m2
- puit aux chaînes (x2) : 7,7 m2

coques 0 (desk B) :
- salles des machines (x2) : 20 m2
- 8 cabines doubles pour sauveteurs avec salle de douche et toilettes : 80 m2
- 4 cabines simples pour sauveteurs avec salle de douche et toilettes : 38 m2
- 2 cabines doubles pour marins avec salle de douche et toilettes : 21 m2
- 6 cabines simples pour marins avec salle de douche et toilettes : 58 m2
- 3 cabines simples pour marins officiers avec salle de douche et toilettes : 30 m2
- 1 cabine simple pour le chef ingénieur avec salle de douche et toilettes : 13 m2
- espaces de stockage : 10 m2

pont-nacelle (desk C) :
- cabine du capitaine du navire avec salle de douche et toilettes : 21 m2
- 4 cabines simples sauveteurs avec salle de douche et toilettes : 41 m2
- salle de réunion : 20 m2



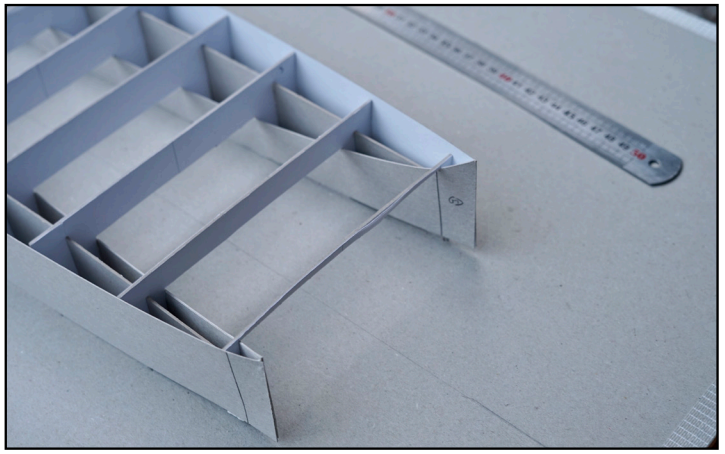


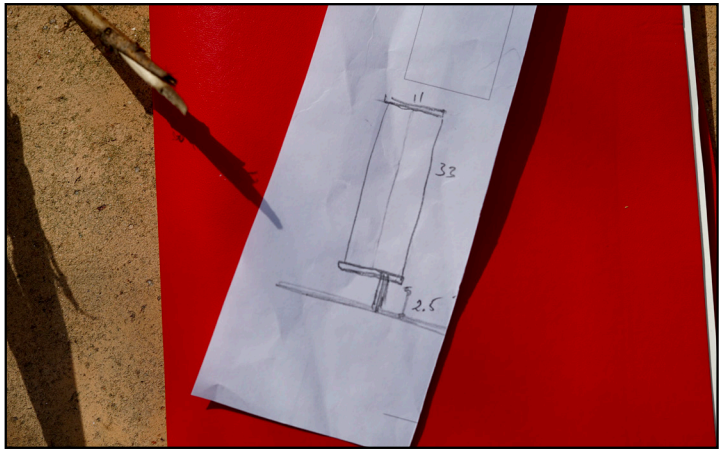


- mess sauveteurs : 38 m2
- mess équipages : 44 m2
- 2 toilettes : 4 m2
- stockage zone avant (faible hauteur) : 60 m2
- zone de compactage d'ordures : 15 m2
- rampe d'accès des deux annexes de 10m (x2) : 80 m2
- espace de premier accueil et premiers examens : 123 m2
- 6 salles de douche et toilettes pour rescapés :
- stockage kits d'accueil, gilets de sauvetage, bananes : 56 m2
- stockage civières et équipements d'urgence :
- atelier : 20 m2
- morgue pour 6 corps : 8 m2

pont-place (desk D) :
- aire héli-treuillage : 170 m2
- davit (portant 2 annexes de 6,5 m) : 26 m2

pont-promenade (desk E) :
- timonerie : 79 m2
- bureau de l'agent de liaison avec l'aeronef :
- plateforme (nid d'aigle) pour observation à la jumelle : 2,7 m2
- panneaux photovoltaïques : 371 m2 (dont 42m2 à haureur du nid d'aigle)
- ailes solides : 35 m de haut

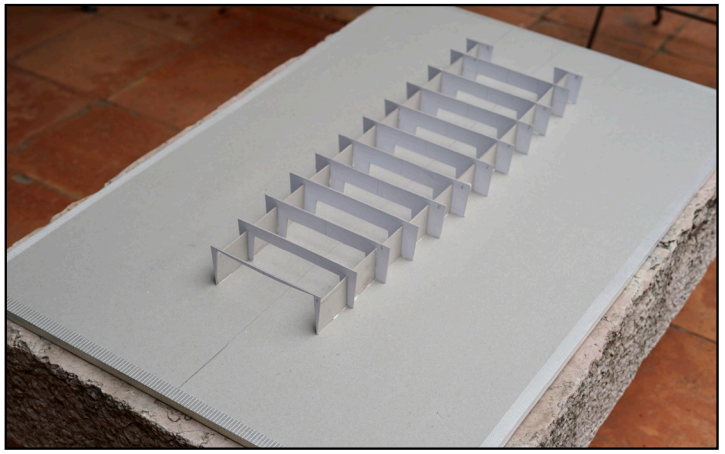




4. recherches et créations associées

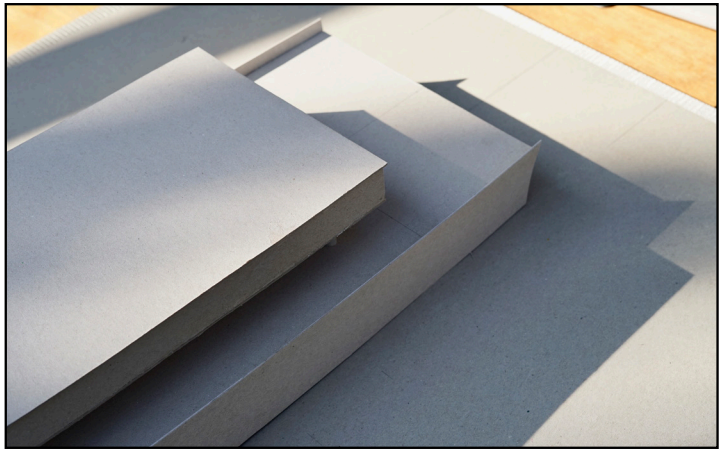
a. structures / technologies / équipements :
- ***sur la structure*** : besoin d'une structure architecturale, développée avec un chantier naval dans sa phase d'Avant-projet détaillé, dont une part centrale (la coque ?) doit être rendue possible par un mode de financement citoyen.
- ***sur l'énergie*** : besoin d'un système de propulsion hybride (moteur électrique ; ailes solides de la société Ayro, partenaire de projets de VPLPdesign ; plaques photovoltaïques) à déployer en s'appuyant sur des programmes de recherche, des fonds de soutien pour le développement durable et les énergies renouvelables ainsi que sur du mécénat industriel.
- ***sur la veille*** : besoin de technologies de recherche et de repérage d'embarcations en péril (système de recueil de données satellitaires ; caméras thermiques montées sur ballon à l'hellium) à mobiliser en s'appuyant sur des programmes de financement et de mécénat.
- ***sur l'aéronef*** : besoin d'un avion de type Colibri, modèle utilisé par Pilotes Volontaires, relié au navire par l'entremise d'un bureau d'agent de liaison situé dans la timonerie.
- ***sur le sauvetage*** : besoin d'équipements de sauvetage (4 annexes, 1 000 gilets, 4 bananes, etc), considérant l'achat par le Mucem des premiers gilets de sauvetage et la possible mobilisation d'institutions culturelles pour l'acquisition de ces éléments vitaux.
- ***sur les rampes*** : besoin dans chacune des coques du catamaran d'un système d'acheminement des annexes (rhibs) par treuil pour sécuriser ce moment sensible de l'accès au navire, en l'occurrence dans le pont-nacelle, technique à développer avec un partenaire industriel spécialisé.
- ***sur les habitacles*** : besoin d'aménagements et d'équipements des lieux de vie de l'équipage (cabines, lieux de vie collective et de travail, etc.) à développer avec un partenaire en design d'espace.
- ***sur les eaux*** : besoin d'aménagements sanitaires (douches, toilettes, lave-mains, fontaines à eau) à développer avec un partenaire technique et industriel en travaillant de manière ambitieuse la question de la production d'eau potable, de la gestion de celle-ci et de la récupération des eaux grises.

b. objets / design / textiles :
- ***sur les tenues*** : besoin de vêtements techniques pour les membres d'équipage dessinés par le collectif wecamefrom, en partenariat avec l'Académie des beaux-arts de Palerme, à développer avec un partenaire industriel spécialisé.
- ***sur le linge*** : besoin de linges de toilette pour les membres d'équipage qui soient brodés et transmettent ainsi, dans cet espace d'intimité, des messages de gratitude de celles et ceux qui ont traversé, ainsi que de celles et ceux qui, sur le rivage, les remercient d'agir, projet porté par le collectif wecamefrom, en partenariat avec des collectifs palermitains.
- ***sur les garde-corps*** : besoin d'environ 400 mètres linéaires de garde-corps, éléments de sécurité, réglementés, mais aussi de narration, tels qu'esquissés par les collectifs École zéro et Calypso.



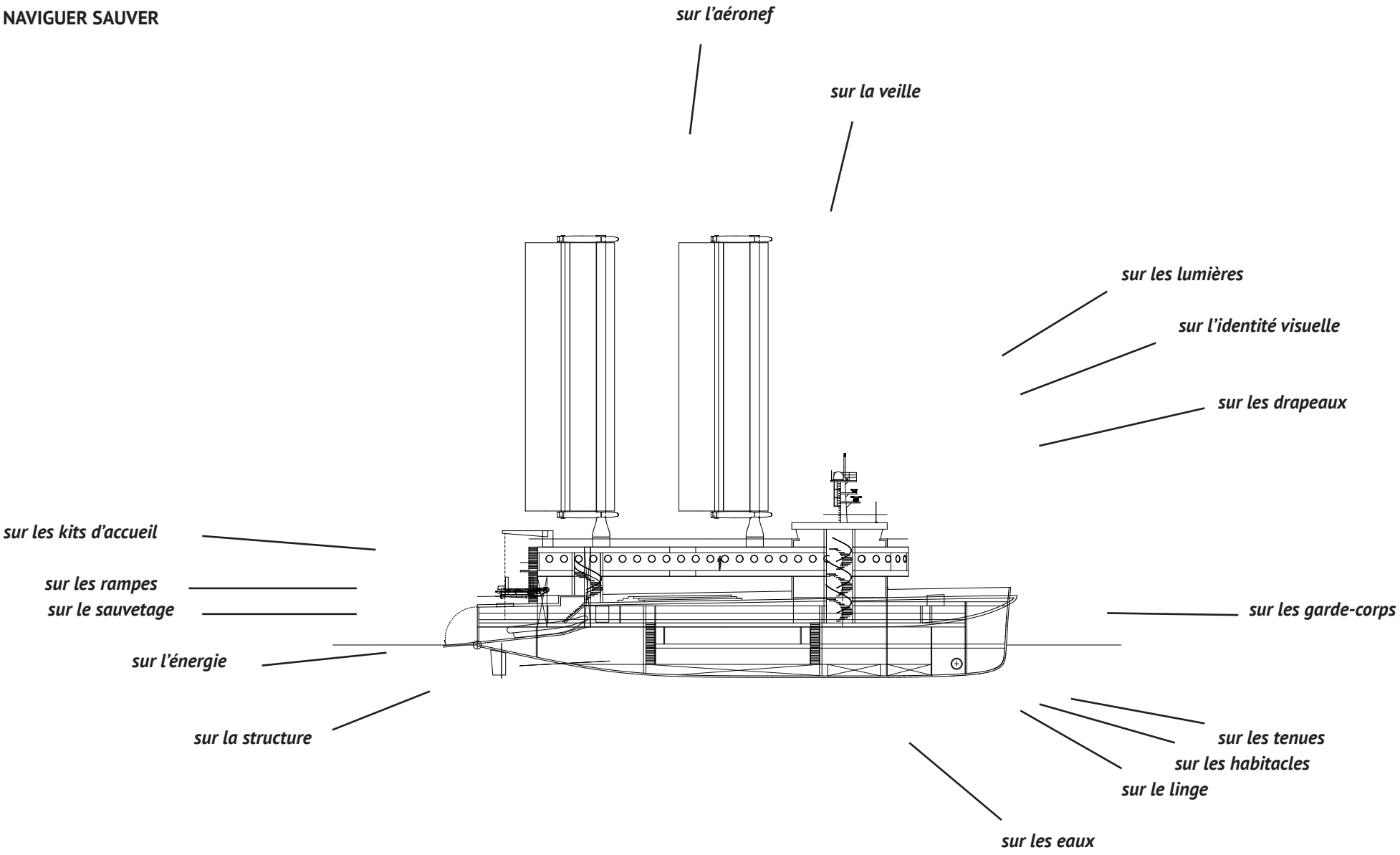
- ***sur les kits d'accueil*** : besoin d'un kit à offrir aux rescapés lors de leur arrivée dans le navire contenant des éléments nécessaires à la vie quotidienne à bord (vêtements sec, gourde, brosse à dent, savon, plan du navire, éléments d'informations, etc), tel qu'esquissé par les étudiants des écoles d'art et de design de Varsovie et Berlin.

c. signes / écritures / gestes :
- ***sur l'identité visuelle*** : besoin d'un projet ambitieux d'identité visuelle répondant à la nécessité pour le navire de faire signe sur l'horizon maritime et d'inspirer, par l'écriture graphique, bienveillance et réconfort aux yeux des personnes en péril. C'est un sujet spécifique qui sera à l'ordre du jour de la permanence de création installée au sein de l'Association des usagers de la PADA à Marseille, sujet à travailler avec une équipe de graphistes à constituer. Ce sujet a fait l'objet de diverses expérimentations à prendre en compte : lors des résidences au Centre Pompidou-Metz et au Centre chorégraphique de Montpellier, lors d'un atelier avec les CE2 de l'Ecole Ferry Montaigne à Lyon. C'est un sujet à articuler avec le travail de création typographique développé avec l'Agence nationale de recherche typographique (Ensba Nancy), et Aman Mohamadsaid et Babak Inanlou (INALCO), ainsi qu'avec les propositions de signalétiques développées par les étudiants de l'Université de Bordeaux ainsi que la graphiste Lucile Pinçon. C'est un sujet qui doit être produit de manière autonome : comme projet de création graphique, avec des partenaires à constituer et notamment comme projet d'expérimentation graphique à échelle 1 dans divers espaces publics (hypothèse de la Friche la Belle de mai en mai 2023) voire muséaux (hypothèse du Luxembourg en 2024 à l'occasion d'un programme d'expositions sur le multilinguisme).
- ***sur les drapeaux*** : besoin de penser la question des signes flottants du navire. Outre la question légale du pavillon maritime (voir plus bas), plusieurs drapeaux - signaux ont été évoqués et travaillés : avec des couvertures de survie lors de la procession du 26 juin, une identité s'est peut-être esquissée et peut être à développer pour habiter le navire lui-même ; en reprenant les signes et signaux du langage maritime ancestral, les étudiants des Beaux-Arts de Valenciennes ont imaginé reprendre l'usage de ces signes à tirer en drapeaux peut-être. Un sujet de recherche est donc à prolonger sur les signes flottants sur le navire, en lien avec les enjeux de l'identité visuelle du navire.
- ***sur les lumières*** : besoin de doter le navire d'éléments lumineux qui, outre les questions légales auxquelles répondent ces éléments, concourrent à la définition du navire comme signal, à la manière dont le navire au loin apparaît manifestement ami, réflexion levée par le collectif de la graphiste et designeuse Perrine Rousselet. Sujet important à développer également en lien avec le projet sur l'identité visuelle.



5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces

NAVIGUER SAUVER



II. ABRITER HABITER : un refuge médicalisé

1. approches

- enjeux :
faire de l'Avenir un équipement médicalisé d'urgence permettant le soin, l'écoute, le repos, lui permettant alors, dans une seconde vie, d'être mobilisé sur des situations de crises et de catastrophe naturelle en tant qu'unité de prise en charge augmentant les capacités d'un territoire

- temps concernés :
des premiers soins d'urgence, lors du premier accueil, au repos, considérant que des situations de crise peuvent naître durant la traversée ; hors temps de mission de sauvetage : intervention sur sites de catastrophes sanitaires ou naturelles

- espaces concernés :
espaces de soins et hôpital de bord dans le pont-nacelle, espace repos du pont-refuge

- actions :
être soigné, se poser, se reposer, se laver, s'isoler, se soigner, être écouté, accoucher, veiller, accompagner, réanimer, déployer, déplier, adapter

- mots-clés :
silence, douceur, intimité, sanitaires, miroirs, proximité, observation, oxygène, intervention, respirateurs, air, revêtements, stockage, déchets, modularité, souplesse, réversibilité

- définitions :
pour les membres d'équipage : un lieu de veille
pour les rescapés : un havre où retrouver le sommeil
pour la société civile européenne : une extension maritime du soin et de l'accueil

2. programme

a. soins :

 # zone d'urgence
- de larges portes pour accéder le plus rapidement et facilement possible de la zone de débarcadère à la zone médicale, notamment pour permettre aux brancards de passer facilement (en particulier dans les situations d'urgence ou d'accident)
- 2 lits séparés par des rideaux et disposant d'un espace libre autour pour travailler librement en cas d'urgence, dans une zone d'urgence et de consultation en open space, permettant une polyvalence certaine (en l'absence d'urgence, les lits peuvent être utilisés pour examiner les patients et mener des consultations de santé primaire)
- des matelas pouvant être déployés dans cette zone d'urgence et de consultation en cas d'accident collectif ; quelques chaises et un bureau supplémentaire si pas de crise, pour les besoins de consultations quotidiennes
- des rails au plafond et cloisons mobiles pour augmenter les capacités de modularité de cette zone d'urgence et de consultation
- des lampes d'examen et des tiges à perfusion issues du plafond, permettant un maximum d'espace libre au sol
- des étagères intégrées à la tête des lits des patients comprenant : un appareil de surveillance des signes vitaux, un défibrillateur, de l'oxygène (intégré ou des concentrateurs d'oxygène de 10 litres minimum), une aspiration, un équipement pour les voies respiratoires, du matériel de traumatologie, des médicaments d'urgence, etc.
- un deuxième lit d'urgence pour les procédures mineures (en cas de volume élevé et de besoin de pansements (par exemple, de nombreuses brûlures graves dues au carburant), rendre le poste mobile (sur roues) pour le déplacer vers d'autres endroits si nécessaire)

 # zone de soin
- un espace de soin, à proximité de la zone du premier accueil et de la zone d'urgence, avec quatre lits de soin, un bloc opératoire mobile, un espace d'observation doté de 6 lits (avec respirateurs), le tout accessible par un brancard
- dans cet espace de soin, une salle d'isolement avec sanitaire et douche, un espace d'accueil pour les femmes, une salle d'écoute, un espace pour les enfants, un local technique, une pharmacie, un espace laboratoire, une chambre de garde avec sanitaires et douche, une cabine de consultations générales en télémédecine
- un poste de pansement désigné où tous les articles stériles, le matériel de petite chirurgie et les articles de suture sont stockés et facilement accessibles

 # zone d'observation
- une zone de traitement et d'observation avec 4 lits qui peuvent être séparés par des rideaux, où les personnes peuvent recevoir des traitements courts, et 2 cabines supplémentaires (hommes et femmes) avec 2 lits d'observation chacune.

- des perches à perfusion et des équipements de surveillance des signes vitaux doivent être disponibles dans tous les espaces
- ces cabines pourraient être utilisées comme espaces d'isolement pour les maladies infectieuses si nécessaire

 # pharmacie
- doit disposer d'un grand espace de stockage supplémentaire pour un stock additionnel de fournitures médicales
- doit être une pièce verrouillable

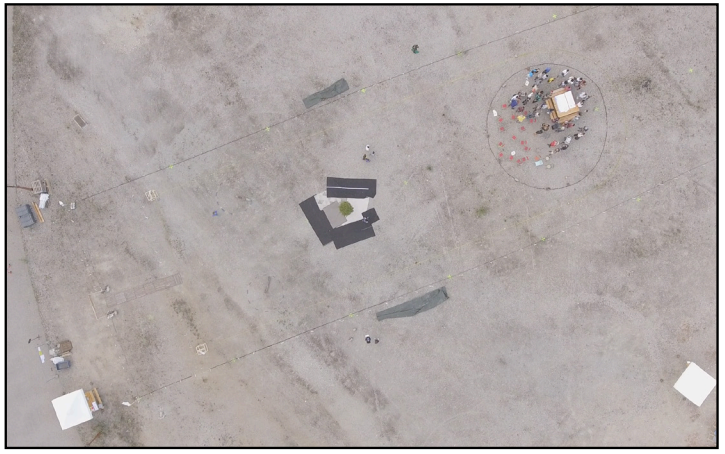
 # laboratoire
- dispose de tous les tests de point de service et du matériel de diagnostic simple (par exemple : hémoglobine, électrolytes, etc.)

 # salle des utilitaires sales
- pour conserver les fournitures de nettoyage et de désinfection
- doit disposer d'un stérilisateur pour les instruments chirurgicaux utilisés en petite chirurgie
- poubelles pour les déchets médicaux (il serait bien d'avoir une sortie pour transférer les déchets médicaux dans des poubelles plus grandes)

 # toilettes
- 1 homme et 1 femme, chacune avec douches
- conçues pour être accessibles aux personnes handicapées (fauteuils roulants, rampes, etc.) et équipées d'une commode pour fauteuil roulant
- une douche sera disponible pour les brûlures par combustible urgentes (patients qui auront besoin de pansements et devront être évalués par un médecin)
- pour tous les autres survivants qui ont pu être en contact avec du carburant, ils peuvent se rendre directement aux douches du pont supérieur (priorité aux douches du pont supérieur)

 # salle d'écoute
- doit disposer d'une fenêtre
- à utiliser pour les conversations sensibles et pour les consultations psychosociales et de santé mentale

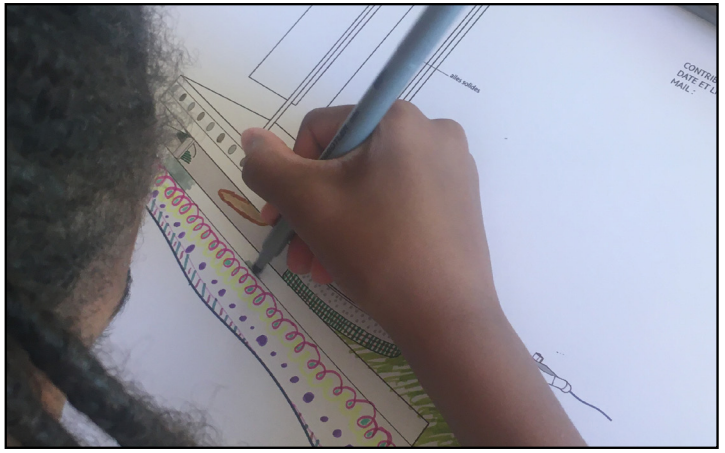
 # cabine de télémédecine
- toilettes pour le personnel
- la nuit, cette cabine sera utilisée pour le médecin de garde, avec un petit lit, une radio de garde, etc.
- pendant la journée, la cabine peut être utilisée pour des tâches administratives, il y a donc un bureau avec un ordinateur, ainsi qu'une installation de télémédecine (facilement utilisable pendant la journée, si nécessaire la nuit, le médecin de garde l'utilisera)

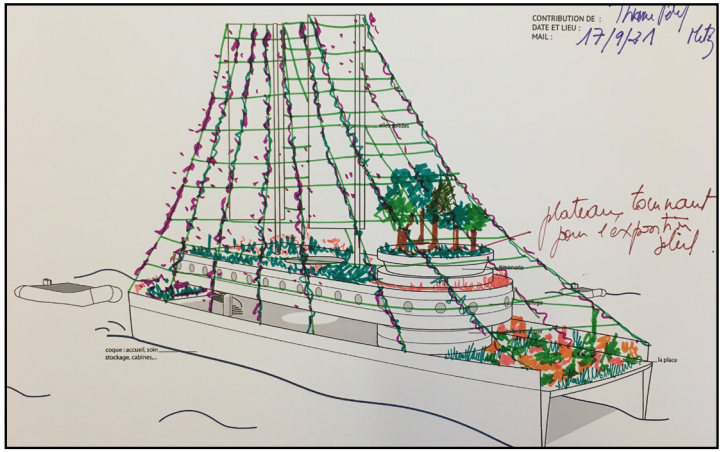


 # cabine de santé pour les femmes
- avec toilettes pour les femmes, utilisables pour les tests de grossesse
- espace pour les consultations de santé des femmes (visites prénatales/postnatales, dépistage des violences sexuelles, etc.)
- un lit d'examen gynécologique.
- espace de rangement nécessaire pour les articles féminins (spéculums, serviettes hygiéniques, etc.)
- équipement de surveillance du bébé, etc.
- kit d'hygiène pour les femmes

 # cabine d'isolement
- avec fenêtre et toilettes pour la personne isolée
- pour le patient nécessitant un isolement (par exemple, suspicion de tuberculose)
- pour les maladies transmises par l'air, la chambre doit avoir une ventilation distincte de la ventilation principale du navire (l'idéal serait une pression négative)
- la chambre sera également verrouillable en cas d'urgence psychiatrique et pour les patients nécessitant une surveillance étroite et un espace sûr

général
- l'idéal est que l'espace de soin soit très ouvert et qu'il soit possible de l'organiser selon les besoins. Par exemple, un bureau ou des tables qui peuvent être retirés du mur ou rangés, des lits peuvent être isolés
- les lits ne sont pas soudés au sol mais peuvent être déplacés et verrouillés selon les besoins, ou des matelas supplémentaires pourront être disposés en cas de volume plus important, etc.
- de l'oxygène doit être disponible dans les principaux espaces médicaux. Quelques réservoirs portables devraient également être disponibles en cas d'urgence ailleurs sur le navire
- bonne ventilation et filtres HEPA dans les principaux espaces médicaux
- système de ventilation séparé du navire si possible (surtout pour les cas d'isolement).
- mise en place d'un système de surveillance centralisé, si possible. Ainsi, tous les appareils de mesure des signes vitaux et de surveillance de chaque lit sont renvoyés au personnel médical de la salle de garde, par exemple
- faire monter et descendre les personnes à mobilité réduite ou ayant besoin d'une civière dans les escaliers de la clinique peut être très difficile. Il serait très utile d'envisager l'installation d'un ascenseur afin de faciliter leur transport vers les ponts supérieurs et surtout vers la zone du treuil pour l'évacuation médicale.
- matériaux de toutes les zones habitées aisément nettoyables
- une morgue pour 6 corps





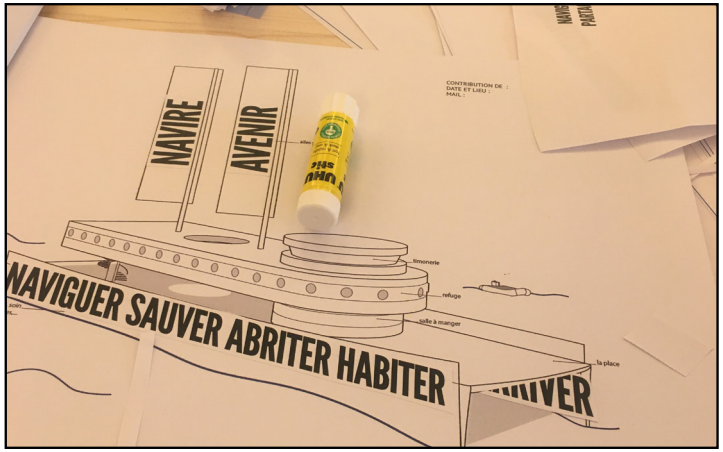
b. repos :
- un espace pour les hommes d'une part, un espace pour les femmes et les enfants de l'autre, idéalement à géométrie variable, pour une capacité d'environ 400 personnes
- souplesse et appropriation aisée : le lieu d'une « renaissance »
- aménagé afin d'assurer confort mais de ne pas créer d'inégalités
- soin particulier du sommeil : déployer des hamacs, des tissages, des dispositifs légers, lumière, calme, matériaux, des voiles d'intimité, des couvertures
- des doudous pour les enfants
- en prévision du surnombre : capacité à déployer, déplier, augmenter l'espace, et ce sur le pont-place si besoin
- douches, toilettes, miroirs à proximité des lieux de vie

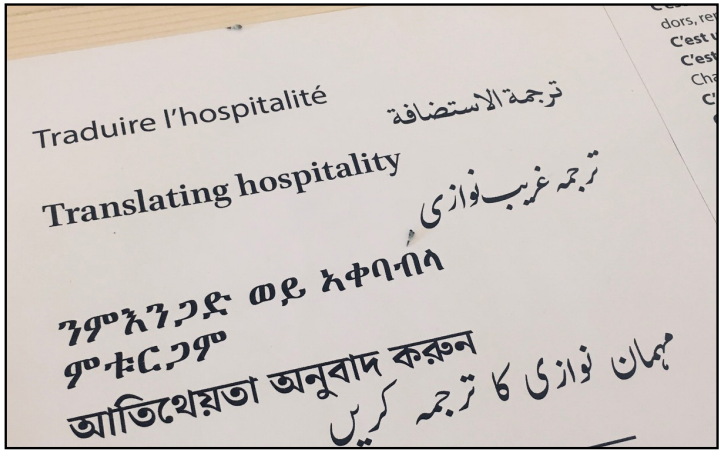
c. circulations :
- possibilité de veiller sur les personnes, de se déplacer auprès d'elles rapidement
- circulations aisées en cas d'urgence médicale pour, de tous les ponts, rejoindre rapidement l'espace soin du pont-nacelle (dimensions d'un brancard)
- circulations latérales aisées pour rassemblements en cas de péril (Muster station)
- informations directionnelles et orientations générales : privilégier signes, logotypes, pictos

3. surfaces affectées

pont-nacelle (desk C) :
- zone d'urgence avec 4 lits médicalisés : 77 m2
- pharmacie : 7 m2
- laboratoire : 10 m2
- salle d'accueil des femmes : 14 m2
- cabine consultations générales télémédecine : 10,5 m2
- zone de premier soin avec bancs et banquettes : 63 m2
- cabine d'observation avec 4 lits : 10 m2
- salle d'apaisement / isolement : 10 m2
- cabine d'écoute : 8 m2
- chambre de garde avec salle de douche et toilettes : 8,5 m2
- stockage :

pont-refuge (desk D) :
- zone couchage : 460 m2
- sanitaires (14 douches + 18 toilettes + 40 lave-mains) : 96 m2
- stockage : 8 m2 + 8 m2



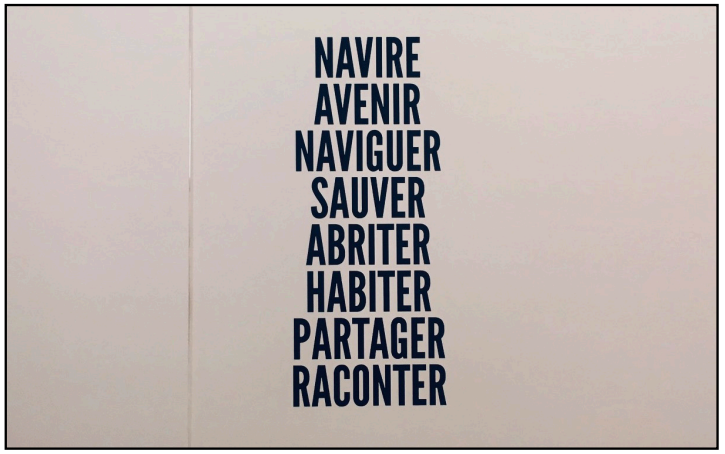


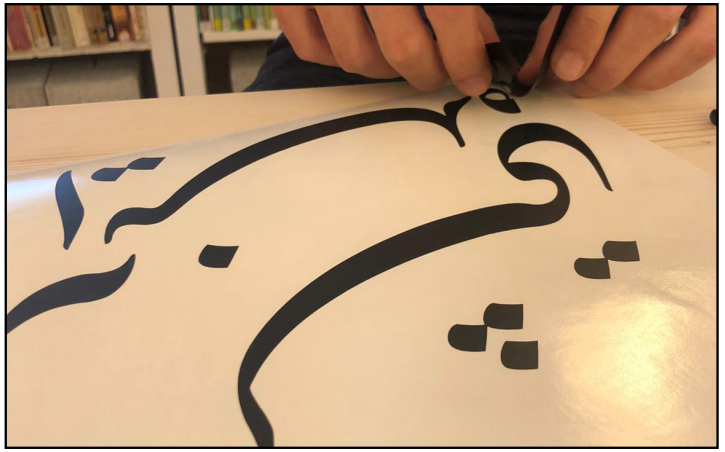
4. recherches et créations associées

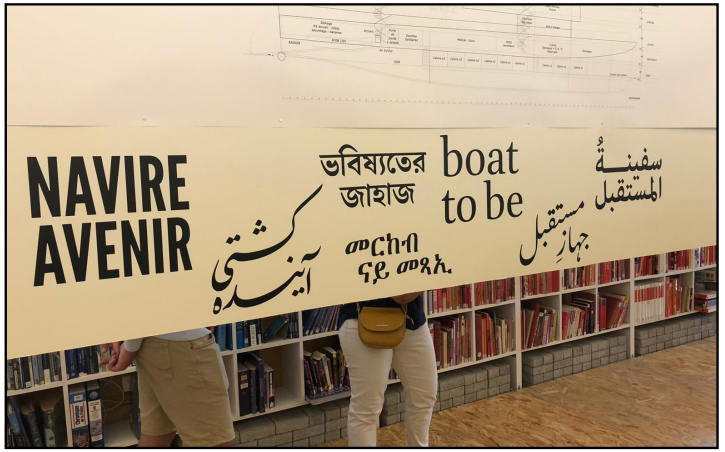
a. structures / technologies / équipements :
- ***sur l'hôpital*** : besoin d'équipements spécialisés permettant au Navire Avenir de s'avancer en haute mer, ainsi que vers des rivages, en tant qu'unité médicalisée, éléments lui permettant une adaptation à diverses situations de crise, pandémique notamment. En particulier, la question de l'oxygène est cruciale, et peut nous conduire à faire de ce navire le premier en capacité de produire de l'oxygène, ce qui lui permettrait de proposer une véritable valeur ajoutée en situation de crise sanitaire sur un rivage. Ce chapitre est au centre de la collaboration avec l'Assistance Publique - Hôpitaux de Marseille et nécessite des partenariats industriels spécifiques.

b. objets / design / textiles :
- ***sur le dortoir*** : besoin de structures légères permettant d'occuper l'espace du pont-refuge et de le structurer tel un dortoir en capacité d'accueillir environ 400 personnes, et ce à géométrie variable, dessinant des compartiments (de 6 personnes), et des espaces distincts pour hommes d'un côté, femmes et enfants de l'autre.
- ***sur les couchettes*** : besoin de toiles tendues dessinées, tissées, imprimées, permettant chacune d'accueillir un corps au repos (400 toiles pour le dortoir) et portant inscriptions d'éléments plurilingues, d'informations, de récits, venant se loger dans l'espace intime de la quête d'un repos, éléments esquissés par les étudiants de Bagnolet avec les graphistes Eddy Terki et Silvia Dore.
- ***sur les couvertures*** : besoin de couvertures disponibles dans le pont-refuge permettant à chacune et chacun de trouver la chaleur nécessaire au repos, couvertures qui peuvent être conçues à partir d'une laine de mouton, tel qu'envisagé à l'école des beaux-arts de Besançon.
- ***sur les doudous*** : besoin de doudous pour les enfants les accompagnant dans la quête du sommeil, petits éléments de toile et chiffon tels que dessinés par un collégien avec deux entreprises de Besançon et Dolle.

c. signes / écritures / gestes :
- ***sur les gestes*** : besoin de concevoir des modalités de constitution d'une compétence collective des gestes de secours et de soin, de savoir-faire et savoir-être en situation de crise, qui puisse être transmis à bord du navire, appris par des rescapés susceptibles alors d'intervenir à leur tour en situation de péril. Le Navire Avenir comme lieu de prolifération des gestes vitaux gagne ainsi pleinement sa fonction de «conservatoire» de ces gestes. Ce projet d'inventaire et de transmission peut être déployé sur le territoire en amont (hypothèse pour la Friche la belle de Mai en mai, mais aussi dans différents festivals et situations collectives), et faire l'objet d'un travail de recherche et de création à l'articulation entre santé et arts de la scène (théâtre, danse). Projet esquissé avec

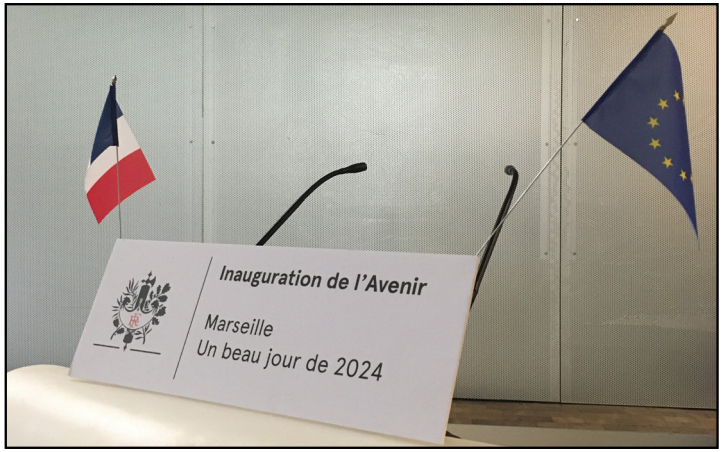






divers partenaires jusqu'alors : Croix-Rouge, Centre Primo Levi, Centre national de danse contemporaine d'Angers. Projet qui doit pouvoir être développé de manière ambitieuse, avec un double partenariat scientifique et artistique, afin de tester en 2023 divers protocoles de transmission. Aussi un enjeu de mobilisation possible des collectivités locales : celles-ci peuvent soutenir le projet de création du navire en cela qu'une part de ce navire, à savoir la prolifération des gestes de secours et de soin, peut être activée sous forme performative sur les territoires, et d'ores et déjà, avant même que le navire s'élance en mer. Ces gestes prennent ainsi la qualité de part terrestre du navire.

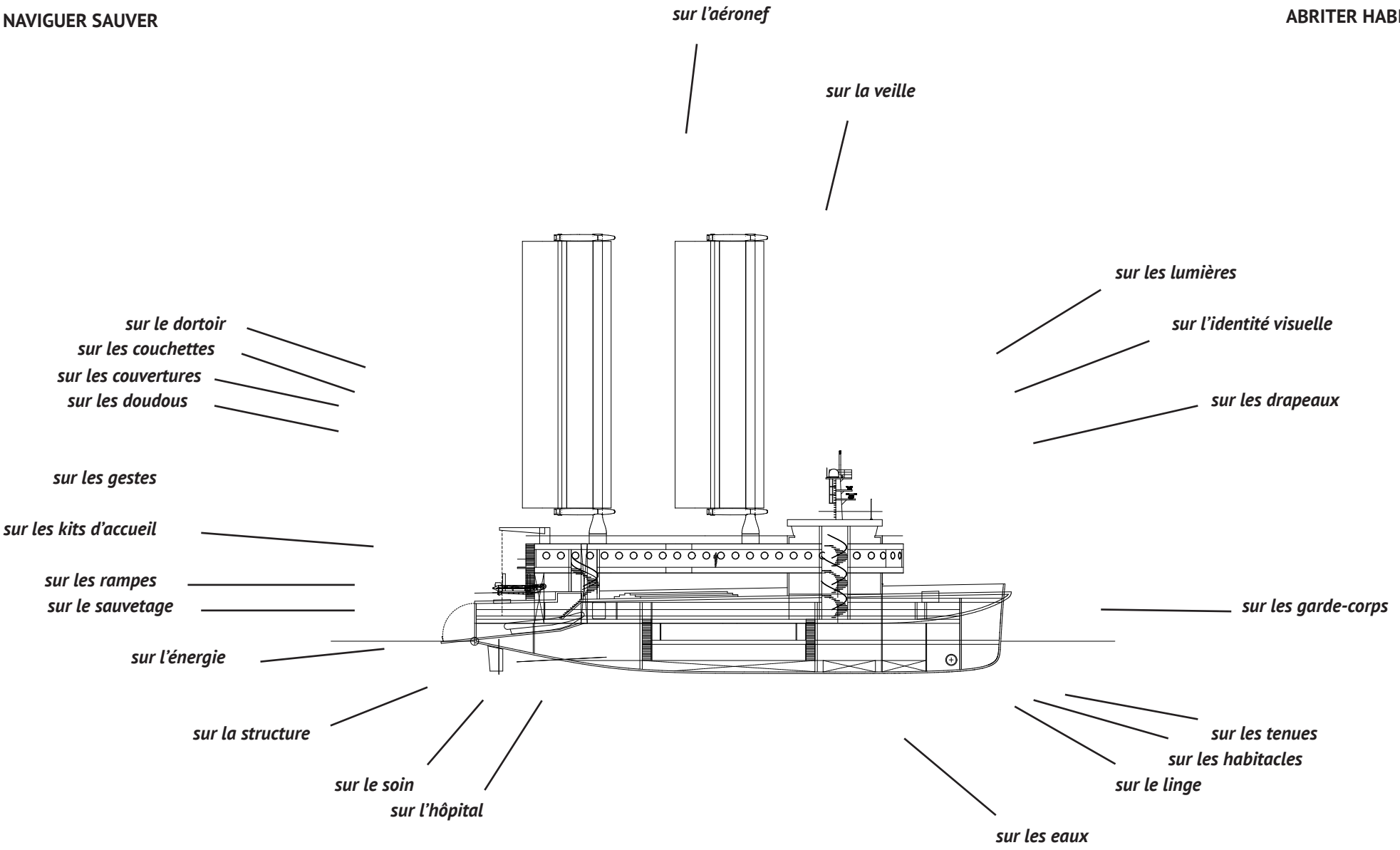
- ***sur le soin*** : besoin d'activer à bord des soins psycho-somatiques post-traumatiques, ce pour les rescapés comme pour les membres d'équipage. Travail spécifiquement développé par les thérapeutes Elsa Ricq Amour et Agnès Afnaim (Fasciathérapie/ Somato-psychopédagogie), sur le point d'être expérimenté à Lviv en Ukraine, qui peut être tissé avec les recherches développées par Aurélie Tinland (APHM / CHU de Lausanne), et Raphaël Pitty (urgentiste). C'est l'une des «pièces» du Navire Avenir qui peut être activée aussitôt que possible à bord de l'Ocean Viking.



5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces

NAVIGUER SAUVER

ABRITER HABITER



III. PARTAGER RACONTER : une place publique méditerranéenne

1. approches

- enjeux :
faire du navire le premier lieu de vie collective sur la route de l'exil, territoire avancé de l'hospitalité vive, espace où s'invente l'Europe bienveillante de demain

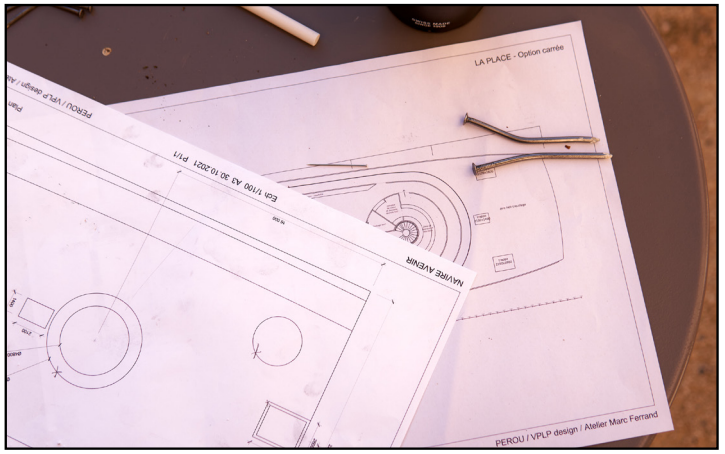
-temps concernés :
des premières interactions à bord jusqu'à l'approche d'un port sûr

- espaces concernés :
pont-nacelle, pont-place, pont-refuge

- actions :
se nourrir, se rencontrer, se rassembler, s'informer, échanger, témoigner, raconter, jouer, cohabiter

- mots-clés :
langues, multitude, échanges, commun, nourriture, générosité, horizons, traces, signes, écrits, sons, mémoire

- définitions :
pour les membres d'équipage : un lieu apaisé
pour les rescapés : un haut-lieu de l'accueil
pour la société civile européenne : un espace public d'avant garde



2. programme

a. communs :
- un vaste pont-place qui doit accueillir librement de multiples pratiques collectives offrant une vue le plus déployée possible sur les horizons, permettant notamment de fixer les rivages, avec un espace central renvoyant à la terre (jardin, lame de terre, etc)
- des sanitaires sur tous les ponts
- un système de rideaux ou de cloisons pour fermer le pont-refuge en cas d'intempéries
- un systèmes de fils pour tendre le linge, pour servir de main courante
- une cuisine équipée dans le pont-nacelle
- un espaces de stockage produits frais
- un espace de stockage réfrigéré
- un espace de distribution de la nourriture
- des assises sur le pont-place permettant notamment de partager la nourriture
- une capacité de production d'eau potable et des fontaines multiples à disposition
- un lave-mains non loin de la zone de prise de repas

b. repères :
- une signalétique multilingue en arabe littéral, persan, ourdou, farsi, bengali, tigrinya, somali, anglais, français
- une signalétique à diverses intensités : une part fixe, une part amovible, une part accessible par un système de réseau interne au navire peut-être
- des éléments d'information (plans) sur le navire et ses espaces
- un espace cartographique au sol
- des espaces d'écriture interactifs
- un monument aux vivants, mémoire de celles et ceux qui auront vécu ici
- des carnets d'écriture
- des prises électriques pour recharger les téléphones
- un lieu de culte ou des éléments permettant au culte d'avoir lieu (signes, lumières, tapis)
- des signes dans l'espace du premier accueil manifestant que le navire est un lieu habité, non seulement technique
- des boussoles fixées sur les garde-corps
- des jeux de cartes
- une possibilité de projection d'images (films) sur le pont-place

c. enfants :
- un espace dédié à l'accueil des enfants
- du mobilier pour les enfants
- des livres pour les enfants
- des jeux pour les enfants : jeux de construction, cerfs volants, etc.
- des tapis de sol pour les enfants

3. surfaces affectées

pont-nacelle (desk C):
- cuisine : 72 m2
- deux passe-plats : 1,2 m2 (600 x 600 cm)
- zone de lavage : 21 m2
- stockage sec : 23 m2
- stockage 1°C : 23 m2
- stockage -21°C : 7 m2
- compacteur ordures stockage 0°C :
- stockage hsb réduite :

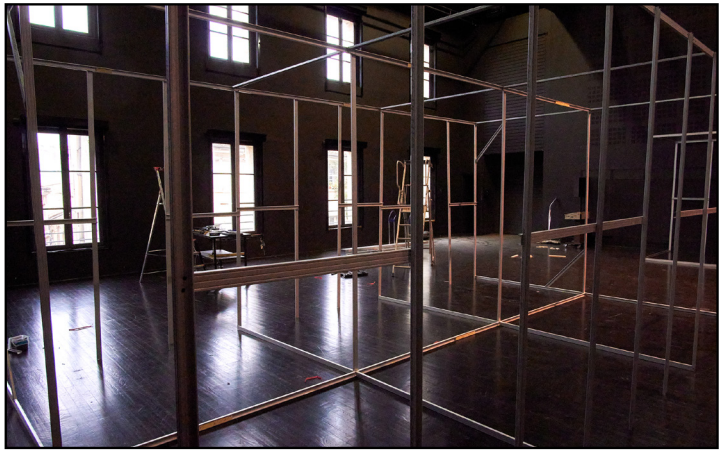
pont-place (desk D) :
- surface accessible aux rescapés : 550 m2
- assises - forum : 114 m2
- zone de distribution des repas : 40 m2
- monte-plats / stockage :
- comptoir de retour et de descente des déchets : 7 m2
- stockages : 7 m2
- local nettoyage : 8 m2
- générateur de secours : 12 m2
- lave-mains :
- sanitaire (hommes / femmes-enfants) : 4 m2 + 4 m2

pont-refuge (desk E) :
- espace d'accueil des enfants : 28 m2

4. recherches et créations corrélées

a. structures / technologies / équipements :
- ***sur la cuisine*** : besoin des éléments nécessaires à la préparation de la nourriture à bord (machines, ustensils, appareils), à développer avec un partenaire industriel.
- ***sur les déchets*** : besoin d'un système performant de gestion des déchets permettant la récupération sans perte (notamment des embarcations), le tri, le compactage, le stockage.

b. objets / design / textiles :
- ***sur le pont*** : besoin d'une assise ample susceptible de structurer l'espace de vie collective sur le pont-place, d'accueillir en position assise la plupart des rescapés (notamment pour se nourrir), voire en position couchée une centaine de personnes en cas de surnombre à bord. Espace d'ores et déjà esquissé avec l'école de design de Nice, avec le collectif d'étudiants « sur le pont » à Nantes (Sabryn Daiki, Anouck Degorce, Elisa Rey, Joanne Cuny, Alexandra Boursier, Nicolas Gayant, Elise Richard, Jeanne Portejoie). Projet qui peut être l'objet d'une expérimentation à échelle 1 à la Friche la Belle de Mai le week-end des 6 et 7 mai avec l'équipe de l'architecte Kristell Filotico.
- ***sur les toiles*** : besoin sur le pont-place de toiles d'ombrage, de rideaux pour abriter l'espace des intempéries, de textiles faisant usage de main courante et de système pour étendre le linge, autant de projets esquissés par les étudiants de La Cambre Bruxelles, par des étudiants de l'Université de Bordeaux, par l'architecte Maëlle Berthoumieu. Projets de design textile à développer sans doute en lien avec les éléments d'identité visuelle.
- ***sur les bols*** : besoin de 500 bols et couverts, en bois d'olivier peut-être, à développer avec une institution développant des projets de design, en collaboration avec les cuisiniers des Grandes Tables et Emmanuel Perrodin.
- ***sur les tapis*** : besoin de tapis de sol, de prière, de démarcation d'un espace à soi dans le contexte d'une vie collective très intense, permettant un certain isolement, tapis léger, individualisé, pensé comme surface de narration, de démarcation, de construction d'un temps pour soi.
- ***sur les boussoles*** : besoin de boussoles sur le pont principal, peut-être jalonnant les linéaires de garde-corps, permettant d'inscrire le Navire Avenir dans le monde, de constituer des repères et un système d'orientation pour les rescapés.
- ***sur la projection*** : besoin d'un dispositif de projection d'images sur le pont-place permettant de diffuser des films, des éléments d'information, etc.
- ***sur les carnets*** : besoin de carnets individuels permettant de prendre des notes, d'écrire, de garder pour soi dans le temps long un élément de la traversée, carnet qui peut être mis à disposition dans le kit d'accueil, qui peut comporter des informations sur le navire, sur le rivage, en diverses langues, etc. Projet éditorial ambitieux à développer autant avec des graphistes qu'avec les membres de l'Association des usagers de la PADA.
- ***sur l'espace-enfants*** : besoin de tous les équipements et aménagements spécifiques à l'espace d'accueil des enfants (mobilier, tapis de sol, etc.), projet à développer avec une



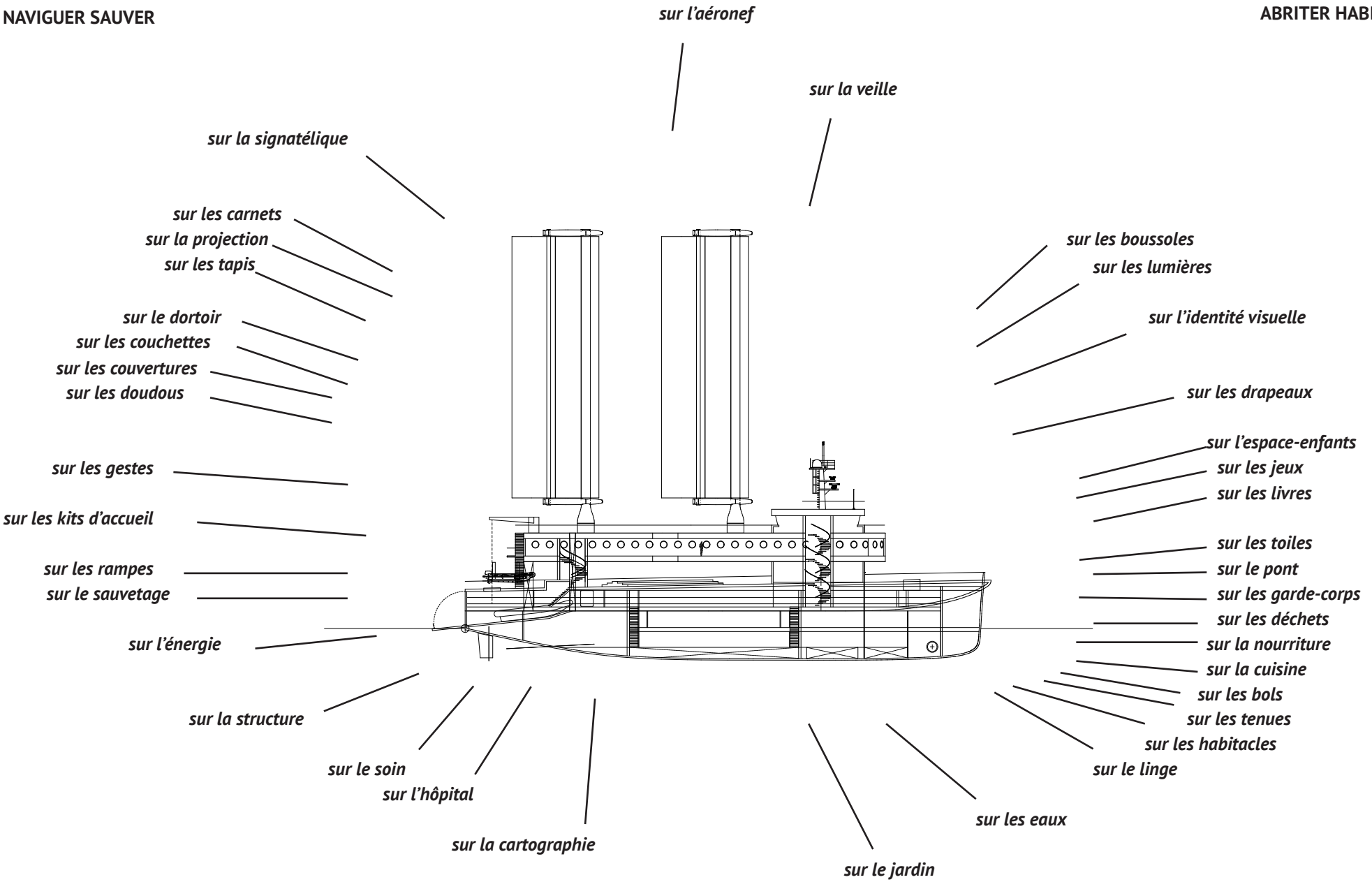
équipe de design et possiblement avec une institutuion spécialisée (crèche, école, etc).
- ***sur les jeux*** : besoin de jeux pour les enfants, comme des jeux de construction d'un Navire Avenir miniature tel que développés par les étudiants des beaux-arts de Valenciennes.
- ***sur les livres*** : besoin de livres notamment pour les enfants, comme des livres de coloriage invitant les enfants à donner des couleurs à différents rivages, à différents lieux rêvés, approchés, qui font l'horizon de la traversée.

c. signes / écritures / gestes :
- ***sur la nourriture*** : besoin d'une nourriture à bord qui en termes gustatifs comme nutritifs convienne à ces personnes traumatisées. Tel est le programme de recherche et de création que conduisent les cuisiniers des Grandes Tables et Emmanuel Perrodin, ce en partenariat avec les Hôpitaux de Marseille et en collaboration avec l'École hôtelière de Marseille-Bonneveine et l'École hôtelière de Palerme. Dans la perspective de créer un module pédagogique pour toutes les écoles hôtelières, de constituer un réseau de cuisiniers méditerranéens à même de faire fonctionner les cuisines du Navire Avenir, et de faire se déployer cette cuisine d'urgence sur l'étendue des rivages, les besoins étant collossaux à bord comme sur les multiples territoires environnants. Projet susceptible d'être déployé à bord de l'Ocean Viking rapidement.
- ***sur la signatélique*** : besoin d'une signalétique plurilingue de trois niveaux : permanente, incrite dans les espaces du navire permettant de les bien nommer et de s'y repérer ; temporaire, sur divers supports susceptibles d'être modifiés en fonction des langues parlées à bord et des situations ; en réseau, sur une application partageable à bord, permettant d'entrer dans l'épaisseur de chaque langue, dans une compréhension plus profonde du navire. Projet développé en collaboration avec l'ANRT (3e cycle des Beaux-Arts de Nancy) et les traducteurs de l'INALCO (Aman Mohamadsaid et Babak Inanlou) qui va se prolonger en collaboration avec l'Académie des beaux-arts de Palerme, qui implique la création de caractères plurilingues open source (le Palermu, créé par Sina Fakour), pouvant être déployés à échelle 1 dans divers contextes événementiels et d'exposition (Friche la Belle de Mai, musées, etc), qui implique de nombreux approfondissements sur les sujets de la toponymie (sortir la description des espaces d'un biais technique, viser la constitution notamment d'un environnement visuel et sémantique à même d'inspirer fraternité, tendresse, sacralité), du plurilinguisme (faire se déployer le système à l'ensemble des langues méditerranéennes), du graphisme (en relation avec les projets visuels, lumineux, plastiques, relatifs à l'identité visuelle du navire).
- ***sur la cartographie*** : besoin d'une ou de reproductions géographiques à bord sur divers supports : individuel, dans le carnet installé dans le kit d'accueil par exemple ; collectif, à même l'espace du navire, peut-être sur le pont-place sur le sol ; collaboratif, dans certains espaces permettant l'intervention des personnes par le dessin et l'écriture.
- ***sur le jardin*** : besoin au beau milieu de l'espace du pont-place d'un lieu circulaire de 6 mètres de diamètre, renvoyant à la terre, peut-être littéralement comme lame terrestre composé de fragments de multiples terres environnantes, peut-être comme lieu d'émergence de formes de vie végétales entre les deux rives.

5. visualisation intermédiaire de l'assemblage des pièces

NAVIGUER SAUVER

ABRITER HABITER



PARTAGER RACONTER

IV. RELIER ARRIVER: un laboratoire de recherche sur des avenirs désirables

1. approches

- enjeux :
faire du Navire Avenir le témoin et le levier d'une invention proliférante, le lieu à partir duquel doivent s'inventer d'autres navires à venir, le lieu à partir duquel doit être reconnue l'hospitalité vive sur le rivage, le lieu à partir duquel doit être imaginé le déploiement d'une Europe hospitalière au devant du 21e siècle

- temps concernés :
du débarquement à l'avenir

- espaces concernés :
le rivage et l'Europe entière

-actions :
co-fonder, co-concevoir, co-produire, mobiliser, tisser, accoster, débarquer, se projeter, ressourcer, réparer, repartir, anticiper, inventer, créer, innover, recommencer

- mots-clés :
citoyens, collectivités, institutions, mobilisation, attachements, territoires, base arrière, ports, quais, pavillons, Europe, patrimoine, humanité, avenir, à venir, manifeste

- définitions :
pour les marins-sauveteurs : un lieu de reconnaissance
pour les rescapés : un seuil vers une vie nouvelle
pour la société civile européenne : un espace en avance sur son temps

2. programme

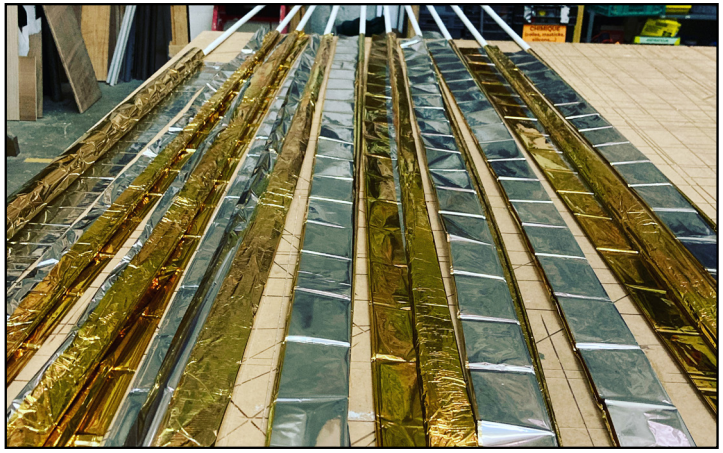
a. accostage :
- une passerelle, zone sensible du débarquement : seuil, promesses, angoisses
- une base arrière, permanence sur terre, port d'attache, à Marseille et Palerme ?
- une organisation logistique pour stockage, destockage : grue(s), accessibilité, réseaux

b. liens :
- une corne de brume à voix humaine retentissant aux départs et aux arrivées du navire
- un lieu d'écoute et d'accompagnement de personnes
- des éléments d'informations et de formations pour l'avenir (langues, droits, etc.)
- des formes de représentation à bord de l'hospitalité vive européenne
- un réseau d'institutions culturelles, juristes, professionnels de l'art reconnaissant le Navire Avenir comme une œuvre et lui permettant d'obtenir protection renforcée
- une protection par l'UNESCO (pavillons, signes, emblèmes, plaque d'inauguration)
- une protection de citoyennes et citoyens européens notamment mobilisés pour le financement de la construction du navire
- une protection de l'Europe par le biais d'un pavillon européen en droit et en tissu
- une protection de multiples territoires (collectivités européennes) se déclarant *ports sûrs*
- un repertoire d'éléments de langage pour défendre le projet sur la scène publique
- le témoignage en temps réel de la progression du navire en haute mer (son, vibration, textes, images) permettant de s'assurer collectivement de sa libre circulation
- une maquette conservée en haut lieu

d. avenirs :
- un studio de travail pour deux chercheurs, artistes, architectes fonctionnant comme permanence de recherche et de création à même de prolonger le travail de conception et de faire se développer la flotte de 10 navires
- un projet de documentation et de transmission permettant de raconter le projet aux générations à venir, notamment dans les écoles (son, films, pédagogie)
- une structure associative Navire Avenir, à même de porter le projet sur le long terme
- un carton d'invitation à l'inauguration du Navire Avenir
- un discours d'inauguration que prononcera fin 2024 un ou une Ministre de la Culture sur le rivage marseillais

3. surfaces affectées

pont-nacelle (desk C):
- deux studios de recherche et de création : 12 m2 + 17 m2



4. recherches et créations corrélées

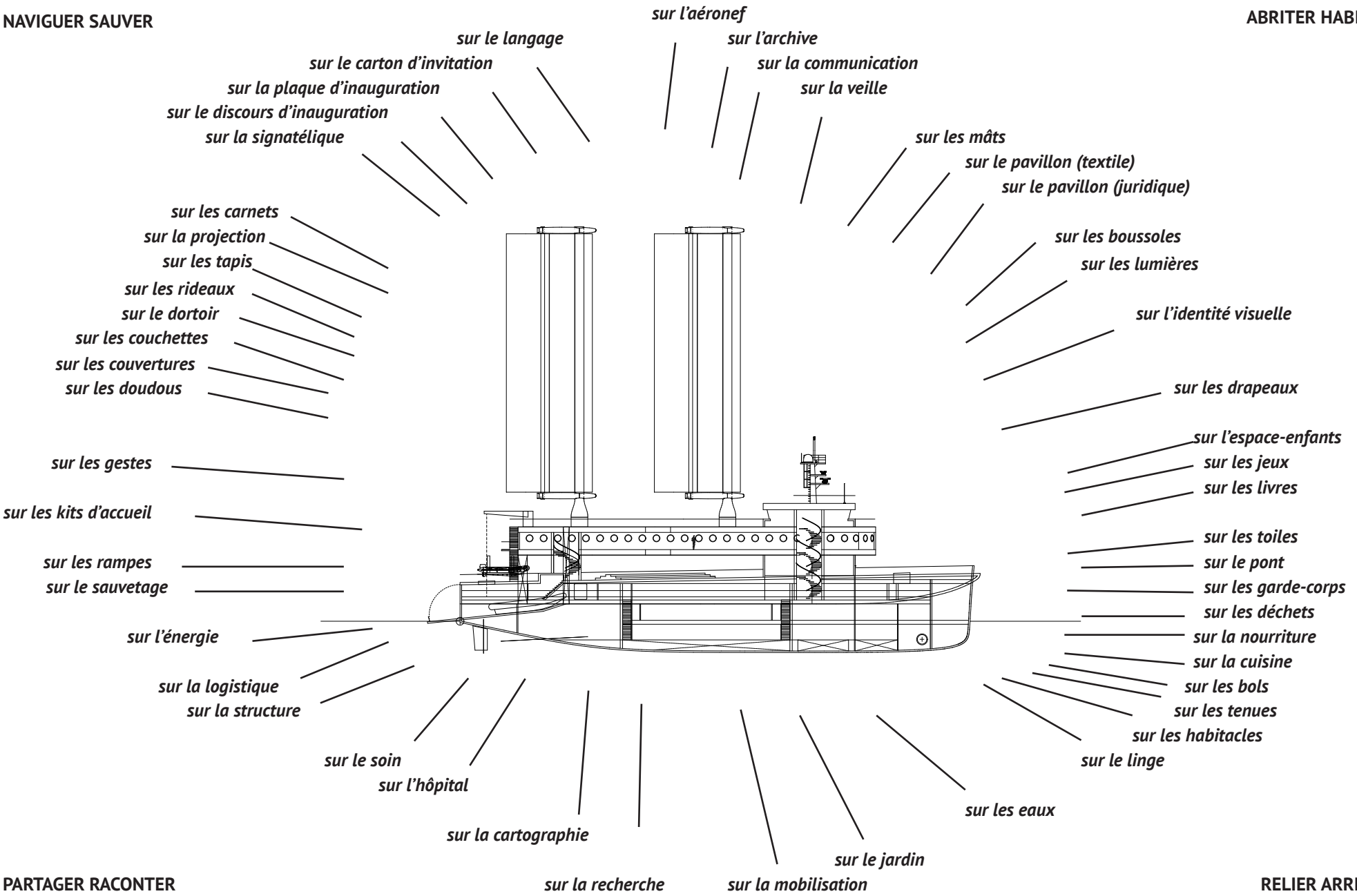
a. structures / technologies / équipements :
- ***sur la logistique*** : besoin d'une organisation des flux de matières nécessaires à la vie du navire, d'un système de relations aux multiples acteurs concourrant matériellement (denrées, objets, etc) au quotidien du navire, organisation dessinant une carte de ce qui fait tenir le navire, de ses relations multiples aux territoires.
- ***sur la recherche*** : besoin de penser l'aménagement et le fonctionnement du studio de recherche, avec une université, un réseau d'écoles, etc., permettant d'inscrire dans l'espace du navire la fonction d'invention d'autres navires à venir.

b. objets / design / textiles :
- ***sur les rideaux*** : besoin de rideaux à installer dans le pont-refuge pour obturer les hublots, rideaux pouvant porter représentation du lointain, de celles et ceux qui accueillent sur le rivage, projet esquissé avec la photographe Elisa Larvego qui va conduire un travail de représentation de l'hospitalité vive à Marseille notamment.
- ***sur les mâts*** : besoin de mâts pour porter le pavillon maritime (voir plus bas) et les drapeaux que des collectivités européennes confient au Navire Avenir dans une stratégie de soutien et de communication. Un projet à développer avec les collectivités dans la perspective de faire du Navire Avenir un outil de communication des collectivités se déclarant « ports sûrs », à même de financer l'investissement (achat collectif du mât, avec ticket d'entrée conséquent) et le fonctionnement du navire au titre de leurs politiques de communication.
- ***sur le pavillon (textile)*** : besoin d'un drapeau européen hissé sur l'Avenir, drapeau conçu au long cours sur le rivage avec notamment des rescapés, futurs européens, accompagnés par le collectif wecamefrom dans un travail de broderie dans l'étoffe du pavillon, bleu sur bleu, or sur or, à l'occasion de conversations portant sur l'avenir et le désir d'Europe. Projet engagé aux Beaux-Arts de Saint-Etienne en octobre 2022, avec la chercheuse Karolina Borkowska, le réseau Singa, et l'étudiant en art Thomas Goumarre.

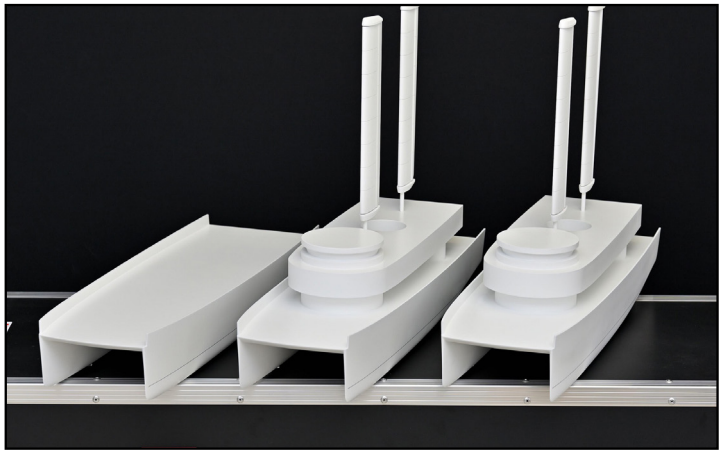
c. signes / écritures / gestes :
- ***sur le pavillon (juridique)*** : besoin d'un pavillon maritime européen engageant l'Union européenne dans le soutien aux opérations de sauvetage. Travail de création juridique développé entre l'Université d'Angers et l'Université de Palerme, sous la direction de Jean-Michel Rachet et Françoise Blum, anciens hauts-fonctionnaires européens. Travail qui pourrait faire l'objet d'une présentation à Palerme en juin 2023, et de débats au Parlement européen avec le soutien d'un certain nombre de députés, en résonnance avec les paroles d'Ursula Von der Leyen considérant non négociable le sauvetage en mer.
- ***sur le langage*** : besoin d'un répertoire de réponses à apporter à tous les vents contraires qui pourraient se lever contre la création d'un tel navire de sauvetage européen. Projet éditorial à bâtir en collaboration notamment avec les étudiants de Sciences Po Lyon, ce en amont de toute levée de fonds pour outiller celle-ci à la rencontre d'un grand public.

- ***sur la mobilisation*** : besoin de créer les conditions d'une mobilisation citoyenne suivant un principe viral permettant une levée de fonds de proche en proche, et non de manière abstraite et impersonnelle. Penser ce processus comme une performance consistant à faire se lever une première part du financement, peut-être pour la construction de la coque du navire. Besoin pour cela d'un travail préalable de représentation du navire comme assemblage de pièces multiples, dont cette pièce structurelle qu'est la coque, sur une plateforme Internet par exemple, permettant de visualiser la part de contribution de chacune et chacun.
- ***sur le discours d'inauguration*** : besoin d'un discours d'inauguration qui sera prononcé par un ou une Ministre de la culture. Travail d'écriture collective lancé à Lafayette Anticipations en septembre 2021, prolongé au Livre à Metz, au Transfestival de Metz, puis bientôt au Théâtre Paris Villette. Projet qui doit se développer dans les mois à venir avec diverses institutions théâtrales, à Marseille notamment, permettant d'accueillir le travail d'écriture et d'expérimenter, par la performance, la portée de ce discours public en devenir. Projet à inscrire d'emblée comme projet éditorial, avec une maison d'édition s'engageant à publier ce(s) discours en 2024 et à l'adresser alors à la ou au Ministre de la culture.
- ***sur la plaque d'inauguration*** : besoin d'une plaque d'inauguration portant les logos de l'UNESCO et du Patrimoine culturel immatériel de l'humanité, plaque décrivant notamment le navire dans sa dimension de «conservatoire de gestes de sauvetage et de soin», plaque à installer sur les rivages méditerranéens en 2024 (à Marseille, à Palerme, etc.). Projet à développer avec l'UNESCO dans le cadre de l'instruction conduite par le PEROU et de la candidature, à laquelle le Navire Avenir est associé, des villes de Lampedusa et Agrigente à la capitale culturelle italienne 2025.
- ***sur le carton d'invitation*** : besoin d'un carton conviant d'ores et déjà les personnes à l'inauguration du navire un beau jour de 2024, carton enracinant donc dans le présent la nécessité que l'Avenir advienne. Projet développé avec la graphiste Fanny Demier, distribué dans divers lieux en 2022 (Mucem de Marseille, Festival Sole Luna de Palerme, Festival ZAT de Montpellier, etc). Carton dont la circulation, et la transmission notamment à des élus nationaux et/ou européens, peut faire l'objet d'une action à part entière.
- ***sur l'archive*** : besoin d'une ressource narrative à même de mettre en partage le projet dans les années à venir, de le faire proliférer sous la forme d'autres navires, de le faire s'entendre et s'étendre jusqu'à construire une tout autre pensée de l'hospitalité vive en Europe. Projet sonore développé avec la journaliste Caroline Gillet qui archive les voix de celles et ceux qui contribuent à l'Avenir et en désirent la réalisation. Archive photographique développée par Elsa Ricq Amour, Jeanne Ricq-Levilly, Elisa Larvego, qui peut s'articuler au travail sonore pour constituer une narration du chantier, un ou plusieurs films tel que celui déjà réalisé suite à la procession du 26 juin 2022 à Marseille.
- ***sur la communication*** : besoin d'un dispositif plastique, visuel, sonore, permettant de créer un lien permanent entre le navire en haute mer et le rivage et, de manière sensible, de s'assurer collectivement de sa libre circulation. Projet esquissé avec Jean-Baptiste Lévêque, Laurent Neumann, Jérôme Hoffmann. Hypothèse d'un objet vibrant installé dans divers lieux culturels, voire espaces publics. Travail sur l'expérience sensible d'un d'attachement au navire et sur la relation au lointain de son action à partir du rivage.

5. visualisation finale de l'assemblage des pièces



BISTRO ROMAIN
L'ARLEQUIN



NAVIRE AVENIR étude de programmation en date du 17 novembre 2022

PEROU contact@perou-paris.org
VPLPdesign hospitalite@vplp.fr
Atelier Marc Ferrand info@ateliermarcferrand.fr