

Marseille dessine un "Avenir"

Imaginé grâce à des partenariats aux quatre coins de l'Europe, le navire "Avenir", premier bateau conçu pour le sauvetage de réfugiés en haute mer, s'élabore à Marseille. Il doit être mis à l'eau en 2025 et être affrété par SOS Méditerranée

Le temps de l'alerte est passé. Le 26 février dernier, le naufrage d'une embarcation de fortune coûtait la vie à 65 hommes, femmes et enfants au large de l'Italie. Ils tentaient, comme d'autres avant et après eux, de faire de l'Europe un refuge et transformait une fois de plus la Méditerranée en immense chambre funéraire. Face à cette situation horriblement familière, l'heure est donc désormais à la réponse. À imaginer un *Avenir*: un bateau de 69 m de long et 22,5 m de large qui doit être le premier navire conçu spécialement pour le sauvetage des réfugiés, élaboré et réfléchi depuis Marseille. Né il y a trois ans à la Villa Médicis de Rome, le projet parti des disciplines artistiques est construit comme une "œuvre agissante" qui mêle des acteurs des sciences humaines, du design, de l'architecture navale, de la gastronomie ou de la médecine.

"Lors de ma résidence à la Villa Médicis, j'ai travaillé sur une instruction pour faire entrer l'acte d'hospitalité au patrimoine mondial immatériel de l'humanité", raconte Sébastien Thiéry, coordinateur de l'association Perou (Pôle d'exploration des ressources urbaines) et initiateur de l'*Avenir*. Dans l'argumentaire de cette instruction, j'ai développé la création d'une flotte de navires européens, permettant de protéger les gestes de l'hospitalité et du sauvetage, pour les transmettre aux générations futures. Le navire est donc d'abord conçu comme un conservatoire de gestes. L'idée prend corps avec la création du premier navire de cette flotte, sous l'impulsion du centre Pompidou de Metz, en 2020, et avec l'arrivée d'un architecte naval (lire ci-dessous) autour de la table.

"Petit à petit, nous avons mis en place un collectif à géométrie variable qui réunit des personnes venues de champs disciplinaires variés (artistes, sociologues, géographes, designers...) pour



"Avenir" sera le premier navire conçu pour le sauvetage de réfugiés en haute mer. Il s'élabore à Marseille. /DR

créer un outil adapté à un phénomène très contemporain: le sauvetage de masse, expose le coordinateur. Rien n'interdit qu'une œuvre soit un navire de sauvetage et cette pièce agissante interroge sur ce que peut aussi être une œuvre aujourd'hui."

Depuis, de nombreuses institutions culturelles ont accueilli le projet en résidence dans toute l'Europe: à Barcelone, à Palerme et donc à Marseille où l'équipe du Perou a déjà fait escale au Mucem et à Coco Velten. Au fil des travaux, l'*Avenir* prend forme. Il pourra accueillir plus de 370 rescapés à bord, une quarantaine de membres d'équipage mais aussi un hôpital de bord, un dortoir, une cuisine, un espace de vie

collective, des cellules psychologiques, sur les trois ponts d'un bâtiment capable de résister à la haute mer et aux conditions les plus difficiles.

"Les équipes de SOS Méditerranée ont pris part au projet, comme des experts du sauvetage, explique Sébastien Thiéry. Ils ont défini les besoins et les priorités. La vitesse d'intervention sur zone, permettre une vision large en mer, faciliter la montée à bord... tout cela a été pris en compte dès les premiers plans de l'*Avenir*."

Les dessins établis, il faut ensuite imaginer la vie à bord. Aux côtés des marins et des équipes du Perou, ce sont les rescapés ayant effectué la traversée qui sont consultés, notamment

dans l'immeuble autogéré par des demandeurs d'asile de la rue Saint-Bazile (1^{er}). "C'est un bateau sur lequel des dizaines de nationalités et de langues vont cohabiter. Élaborer les signes à bord a donc été un travail important pour la compréhension de tous à l'intérieur du navire, précise Malte Martin, graphiste-designer de l'*Avenir*. Mais il a aussi fallu penser le bateau comme un signe. Un signe d'hospitalité en mer, qui ne sera pas confondu par les naufragés avec une embarcation des garde-côtes ou de l'armée. Les rescapés nous ont donc permis de construire un langage commun et d'imaginer l'apparence rassurante du bateau."

Pour les équipes du Perou, l'*Avenir*

POUR SOS MÉDITERRANÉE, "UNE NÉCESSITÉ ABSOLUE"

FACE AU MANQUE DE BATEAUX

Pour SOS Méditerranée, le premier constat c'est le manque de bateaux qui opèrent pour le sauvetage en Méditerranée centrale. L'organisation a comptabilisé 20 000 morts avérés en mer depuis le début de la crise migratoire, nombre largement sous-évalué qui ne prend pas en compte les disparus ou ceux qui ont perdu la vie sur les rives africaines. "Il faut plus de moyens pour sauver plus de gens, fixe Louise Guillaumat, directrice adjointe des opérations de SOS Méditerranée. L'*Avenir* offre donc d'abord la perspective d'avoir un navire de plus. Pour l'Océan viking, nous opérons avec un ancien navire d'intervention sur les plateformes pétrolières, dont le pont arrière a été complètement adapté pour accueillir un hôpital de bord. Ici, nous avons pu participer de A à Z à la conception du bateau idéal et définir nos besoins à l'équipe du Perou qui a fait appel à nous comme experts du sauvetage. La stabilité du bateau, la vitesse d'intervention une fois sur zone, tout cela a pu être pris en compte dès l'esquisse des premiers plans." L'ONG qui a déjà secouru plus de 37 000 personnes estime que ce navire "va voir le jour car il est le fruit d'une nécessité absolue".

Pierre KOROBEINIK

À LA FRICHE, COMPOSER UNE NOURRITURE D'URGENCE

Cuisiner pour l'*Avenir* et le présent. Pour nourrir les rescapés, un collectif de cuisiniers marseillais s'est formé aux Grandes tables, à la Friche Belle-de-Mai (3^e), pour réfléchir à la nourriture proposée à bord et plus largement à la nutrition d'urgence. "Ce que l'on prône, c'est une cuisine faite au jour le jour, avec des choses assez simples mais saines, confie Marie-Josée Ordener, codirectrice des Grandes tables. Il a fallu d'abord se demander ce que signifiait cuisiner sur un bateau et se questionner sur l'état des rescapés, pour savoir ce qu'ils allaient être en mesure de manger. Le but premier est de nourrir des personnes très affaiblies et donc de leur redonner de l'énergie." Pour établir ces repas consistants, le collectif a dû identifier les meilleurs ingrédients. "Assez rapidement, le riz est arrivé comme un aliment de base, poursuit la cheffe. On a travaillé

avec des personnes qui ont effectué la traversée et leur premier retour a été de dire: on aimerait du riz chaud tous les jours. Notre volonté est de proposer des repas végétariens, avec l'apport de protéines végétales." Des professeurs de cuisine, une nutritionniste de l'AP-HM et les étudiants du lycée hôtelier de la Cadanelle ont rejoint le projet pour établir des menus largement composés avec des produits régionaux. "On veut mettre en place un travail vertueux, explique Marie-Josée Ordener. Conserver une quantité importante d'aliments, réduire les pertes et les déchets, cuisiner en utilisant le moins d'eau possible... Tout ça doit être pris en compte pour répondre aux contraintes de la cuisine à bord."

→ Les Grandes tables ouvriront le week-end consacré à l'*Avenir* à la Friche Belle-de-Mai, les 6 et 7 mai, avec un repas caritatif au profit de SOS Méditerranée, le vendredi 5 mai au soir.

DES SOIGNANTS DE L'AP-HM S'IMPLIQUENT

"L'hospitalité comme question centrale"

Si aucune convention n'existe entre l'*Avenir* et l'Assistance publique-hôpitaux de Marseille (AP-HM), plusieurs employés de la structure se sont impliqués dans le projet à titre personnel, pose François Crémieux, qui dirige l'AP-HM depuis 2021. Parmi eux, le directeur général qui a suivi le sujet avant même son arrivée à la tête de l'institution. "Le travail de Sébastien Thiéry sur l'entrée de l'hospitalité au patrimoine mondial de l'humanité m'a tout de suite intéressé. On est à un moment du siècle où le devenir des gestes d'hospitalité se transforme en enjeu crucial. Les décrire et les conserver est donc un travail d'utilité publique, politique et à forte valeur symbolique. L'hôpital public est bien sûr au cœur de ces questions-là. L'hôpital, c'est d'abord une question d'hospitalité. Et pour moi, comme pour certains personnels, il y a eu une connexion immédiate entre l'intérêt théorique et la réalité de notre activité. Ce projet vient résonner avec leur travail quotidien."

L'incarnation de cette hospitalité ultime dans un navire s'est donc formalisée avec l'engagement de certains soignants. "Il n'existe aucune convention ou lien institutionnel entre l'AP-HM et l'*Avenir*, répète le directeur. Mais des personnels ont embarqué dans cette histoire et ont créé une sorte de com-

pagnonnage sur ce projet. Des médecins urgentistes ont travaillé sur la prise en charge médicale dans les conditions particulières de la haute mer, en évitant les espaces, les équipements ou la typologie des blessures que l'on retrouve en mer. Des nutritionnistes ont travaillé sur les repas à bord, l'un des enjeux majeurs du sauvetage: des travaux très opérationnels mais aussi plus symboliques sur le signifiant de la nourriture dans le domaine de l'hospitalité. C'est un travail théorique, presque philosophique, mais avec l'envie permanente d'incarner et de concrétiser ces concepts."

À Marseille, au bord de la Méditerranée, la question de l'accueil se pose à tous. Sans doute de façon plus prégnante dans la structure hospitalière publique de la ville. "L'AP-HM est en première ligne dans la prise en charge des migrants, avec la permanence d'accès aux soins (Pas) dédiée aux malades étrangers. Nos maternités sont celles des femmes immigrantes récentes. Et la Maison des femmes accueille aussi celles qui ont subi des traumatismes durant leur parcours de migration, énumère François Crémieux. Pour les femmes, le seul parcours migratoire, marqué par les violences physiques, psychologiques et sexuelles, devrait ouvrir le droit à l'asile." P.K.

LES 3 QUESTIONS À MARC VAN PETEGHEM, ARCHITECTE NAVAL DE L'"AVENIR"

"Une première mondiale"



Marc Van Peteghem a dessiné l'"Avenir" en s'appuyant sur les expériences de rescapés. /DR



Comment êtes-vous arrivé sur ce projet ?

Avec mon associé, Vincent Lauriot-Prévoist, nous avons longtemps été spécialisés dans la conception de bateaux de course. Nous avons notamment conçu des navires qui ont remporté la Route du rhum plusieurs fois ou le trimaran américain victorieux de la Coupe de l'America en 2010. Mais à la fin des années 90, on s'est dit que le monde n'allait pas très bien et nous avons cherché des moyens d'agir à notre niveau. On a alors dédié une partie de notre activité à des projets humanitaires (comme la conception d'un bateau ambulance au Bangladesh) ou à participer à la décarbonation du transport maritime, en adaptant les innovations de la course à cette industrie avec, notamment, le déploiement d'ailes permettant la propulsion vélique de ces bateaux. Quand le projet *Avenir* s'est présenté, il collait parfaitement à nos valeurs.

Comment avez-vous travaillé sur ce dessin ?

Dès les premiers dessins, nous nous sommes tournés vers les équipes de SOS Méditerranée pour qu'ils nous apportent leur expertise du sauvetage de masse. Ils nous ont fait part de leurs besoins, des adaptations nécessaires à leur action. Nous avons aussi écouté la parole des rescapés pour qu'ils nous partagent leur expérience. Très vite, le maître mot du projet a été l'accueil. On voulait faire un bateau qui accueille et qui prenne en compte tous les aspects du

Quelles sont les spécificités d'un navire dédié au sauvetage de masse ?

Il fallait un bateau qui puisse accueillir beaucoup de monde à bord. On a donc un navire de près de 70 m de long, qui pourra abriter quelque 370 rescapés, sur trois ponts. Le premier est dédié à l'accueil et aux premiers soins: des ouvertures à l'arrière des flotteurs vont permettre de libérer des annexes pouvant se rendre rapidement au plus près des embarcations en difficultés et de faciliter la montée à bord. Le deuxième niveau est un pont où s'organise la vie collective, notamment la restauration. Le dernier pont sera réservé au couchage, au plus loin de l'eau et donc de l'élément du traumatisme. On avait besoin d'un navire stable, d'où le choix du catamaran, qui a également l'avantage de tirer moins d'eau qu'un monocoque. On sait que le prochain choc migratoire sera dû au bouleversement climatique et on voulait concevoir un outil économe en énergie qui contribue le moins possible au problème qu'il est censé traiter. C'est aussi ce qui explique l'option d'un moteur électrique et des ailes qui vont permettre d'offrir une propulsion vélique à l'*Avenir*. Ces ailes pourront prendre en charge 30 % de la propulsion lors des trajets de transit, à environ 12 nœuds, et près de 100 % lors de l'arrivée sur zone. Les appels d'offres auprès de plusieurs chantiers navals européens ont été lancés pour donner vie à ce que je pense être une première mondiale.

Recueilli par P.K.