

Entre les mailles du Net et la Grande Bleue (repenser le trafic des photos)

Première partie: Cher Bill

Ce sous-titre renvoie à un essai écrit il y a une vingtaine d'années où j'essaie de comprendre une croyance longtemps répandue: la photographie serait un «langage universel», un langage lisible «à la cour civilisée comme dans la hutte sauvage¹», selon la phrase d'un enthousiaste américain du daguerréotype. Même pour son époque, cette formulation était un peu vieillotte, alors que la république des colons blancs poursuivait sa marche implacable vers l'Ouest, indifférente aux sentiments d'un Séminole solitaire, tapi dans les marécages de la Floride, affronté au daguerréotype sévère d'Andrew Jackson, «Indian-fighter». Avec l'avènement du néocolonialisme, le langage sera moins archaïque mais l'optimisme naïf persistera sans vergogne. Edward Steichen se rappellera la «profonde attention» que des paysans guatémaltèques portèrent à son exposition itinérante *The Family of Man*, peu de temps après le coup d'État fomenté par la CIA en 1954 qui avait renversé le gouvernement démocratiquement élu de Jacobo Arbenz. «Chaque spectateur regardait les gens sur les images et ceux-ci les regardaient à leur tour. Ils se reconnaissaient.²»

Cette fiction, à savoir que l'archive picturale mondialisée enrôle ses sujets comme autant de membres d'une métaphorique «famille humaine», a vieilli à son tour. Il est difficile aujourd'hui (pour beaucoup d'États-Uniens en tout cas) de revoir *The Family of Man* sans une pointe de nostalgie pour ce libéralisme politique aujourd'hui épuisé. Et pourtant, cette idée de reconnaissance mutuelle, d'un monde branché et lisible pour tous, n'est-elle pas au cœur de la promesse de l'Internet? Promesse qui confère à un archivage démographique un vernis humaniste. C'est essentiellement la démarche du poète Carl Sandburg lorsqu'il décrit *The Family of Man* comme une «table de multiplication de visages humains qui vivent et qui respirent³». Les technologies de la communication – reproduction photographique, ordinateurs en ligne – fournissent des outils commodes pour la canalisation instrumentale du désir humain. Il est à la fois possible et nécessaire de déguiser cette manipulation en élargissement bénin du champ de l'intimité humaine. Et pour les technologies de la communication encore plus que pour d'autres forces techniques, cela va de soi: passé le stade prénatal, tout contact entre êtres humains se fait par échange de signes.

À l'âge de l'Internet, l'esprit libéral du credo humaniste d'un Steichen – si imparfait, si compromis fût-il – est rayé de la carte. Mais la vieille idée survit dans une version socialement atomisée. Au milieu des années 1960, des adolescents pouvaient se prélasser en buvant leur piquette à même la cruche et en écoutant un disque de Joan Baez, tandis qu'ils feuilletaient des images d'amoureux, de femmes en couches ou de paysans dans le livre de photos le mieux vendu de tous les temps; aujourd'hui le/la jeune se retire dans sa chambre, généralement seul(e), et se branche sur le World Wide Web ou autre microcosme virtuel qui excite sa curiosité.

Voilà qui me ramène à mon titre. Dernièrement, j'ai écrit à un homme qui incarne un nouveau paradigme d'archiviste global, accoucheur d'une nouvelle «famille humaine», virtuelle et désincarnée. Il n'a rien d'un Steichen: il refuse le rôle paternaliste de commissaire d'exposition, préférant gérer de façon plus discrète l'archivage et la collecte globale d'informations, à partir desquels pourront se construire toutes sortes d'énoncés photographiques. En effet, c'est à ses clients que cet homme donne le moyen de jouer, chez eux, les mini-Steichen, faisant défiler des images du monde entier, se servant librement – mais contre paiement –, amassant les données comme d'autres accumulent les capitaux.

J'ai pris soin de taper la lettre sur une vieille machine à écrire mécanique et de l'envoyer sans signature. Ce sont deux gestes de résistance, à la manière des Luddites⁴. Le premier renvoie à un monde de communication plus lente. *Dans l'ancien temps*, les messages avaient affaire à la météorologie, à «la pluie, la neige et la chaleur», selon un vieux slogan de l'US Post Office. Et à ma lettre vieillotte, j'ai joint la preuve d'un acte qui porte à son extrême limite la notion d'une résistance météorologique à la communication:

30 novembre 1999

Cher Bill Gates,

L'autre jour, je suis passé à la nage devant votre maison de rêve, mais je n'ai pas frappé à la porte. Pour tout dire, j'avais un peu peur de vos détecteurs sous-marins. Mais j'aurais bien voulu jeter un œil sur ce tableau de Winslow Homer, *Perdus sur le Grand-Banc*. C'est une belle œuvre, mais entre amis et d'un citoyen à l'autre, trente millions de dollars, c'est trop!

JAMAIS LA VENTE D'UN TABLEAU AMÉRICAIN N'AVAIT RAPPORTÉ AUTANT!

Alors, pourquoi tant d'intérêt pour ce tableau de deux pauvres pêcheurs perdus, leur doris suspendu sur la crête d'une vague, scrutant le brouillard impénétrable? Jamais ils n'iront plus haut, sauf si la mer se démonte encore. Ils vont mourir, vous savez, et ce ne sera pas une jolie mort.

Et vous, Bill, quand vous êtes sur la Toile, êtes-vous perdu ou retrouvé?

Et nous autres – perdus ou retrouvés –, sommes-nous sur la Toile ou bien dedans?

Votre ami,

La date de cette lettre, contestable peut-être à la lumière d'indices relevés plus loin, souligne le caractère néo-luddite du recours à la machine à écrire, puisque cette date est celle des protestations spectaculaires contre l'OMC à Seattle, ville dont M. Bill Gates est originaire et où il réside.

Le *New York Times*, dans un article confus et légèrement hystérique, cherchera à minimiser ce mouvement de résistance à la mondialisation capitaliste, en laissant entendre que les discussions de l'OMC étaient elles-mêmes sans conséquence. Le titre est révélateur, «Naufrage à Seattle»:

En choisissant un tel moment pour se lancer dans ce combat, l'administration aura été spectaculairement mal inspirée. À l'exception de l'agroalimentaire, peu d'industries américaines ont des objectifs clairs dans les pourparlers en cours sur les échanges internationaux, et nombreux sont ceux qui ne croient pas que ces interminables «rounds» soient encore utiles. Ils rassemblent trop de pays, riches et pauvres, aux intérêts radicalement différents. À l'époque de l'e-mail, ils avancent à l'allure d'un vieux rafiot. Bill Gates, coprésident du comité d'accueil de la conférence, ne fera qu'une seule apparition fugitive – alors que son bureau n'est qu'à dix-huit kilomètres [c'est moi qui souligne, AS].⁵

Autrement dit, les gens intelligents, qui se trouvent être aussi les gens riches du pays le plus riche, étaient penauds: ils croisaient au large pour ainsi dire, juste en dehors des eaux territoriales, nullement dérangés par le «vieux rafiot» qui avait fait une intrusion violente et inattendue dans le port de Seattle.

Tout au long de la semaine, parmi la foule d'insoumis qui vont se laisser aller à ce naïf théâtre de



Figure 3
Allan Sekula, extrait de
Waiting for Tear Gas, projection
de diapositives, 1999-2000.
Original en couleurs

l'anachronisme maritime, on verra beaucoup de lunettes de baignade comme celles du nageur anonyme de la photo: elles protègent les yeux contre les lacrymogènes. Quelqu'un a fait la remarque que c'était un véritable défilé de mode, une parade de vêtements de pluie, un cirque liquide.

Dans une époque qui nie l'existence même de la société, dénoncer le scandale d'une «connexité» du monde de plus en plus grotesque, dénoncer le broyage sans pitié qui se poursuit inlassablement sous la surface lisse et liquide des marchés, c'est se mettre dans la position du nageur océanique, accordant ses mouvements à la houle, oreille submergée à chaque inspiration, écoutant le grondement des pierres qui roulent au fond de l'eau. Insister sur la pratique sociale, c'est simplement s'immerger avec une idée en tête.

Les gaz lacrymogènes n'ont pas seulement pour but de «contrôler une foule», c'est-à-dire empêcher une redéfinition de la valeur d'usage des rues de la ville, mais aussi celui de produire, par des moyens chimiques, une version exagérée des symptômes liquides du chagrin et de la compassion humaine. Cette parodie chimiquement provoquée de l'émotion est en elle-même l'affirmation d'un pouvoir robotique.

La discipline brutale des larmes, des mucus, de la crise d'asthme subite, rappelle les citoyens au régime aride de leur quotidienneté. Seuls les marchés ont le droit d'être tranquillement fluides.

Entre-temps, *tandis que tout cela se passe*, le «citoyen et ami», sur le point de se noyer ou de se lancer pour un débarquement commando, fait du surplace à coups de pied vigoureux à cent mètres du rivage gardé dans la fraîcheur du crépuscule: il attend la réponse du chevalier d'une industrie dématérialisée. Bref autoportrait du nageur: un Kilroy glacé cligne de l'œil en direction de l'œil clignant de l'objectif, lui-même à moitié sous l'eau⁶.

À l'intérieur de la gigantesque Big House sur le rivage, tout est sec, *étanche*, comme il sied à un environnement hautement informatisé, où des robots invisibles assurent une hospitalité efficace. Nul besoin d'accueillir ses hôtes à la porte. Aujourd'hui, le majordome est logé dans une banque de données; programmé selon les goûts du visiteur en matière de boissons, de musique, il éteint les lumières dans son sillage, comme les grands-mères gardiennes de quelque moite musée roumain. Le maître de maison, l'Industriel désincarné, attend dans les coulisses, misanthrope ou reclus, retardant son entrée en scène, savamment ou névrotiquement, à l'image du capitaine Nemo.

Mais laissons Jules Verne à ses reliures de cuir sur les rayonnages de l'industrialisme, il ne s'agit plus du sous-marin comme refuge confortable pour une bande de rebelles proscrits, mais de l'hôtel particulier comme sous-marin: la *Villa-Nautilus*. Verne l'imaginait en vaisseau hors-la-loi, mais aujourd'hui le sous-marin s'offre comme palais de conférences pour les puissants comploteurs chassés des villes par les citoyens des rivages en colère. Les mécréants rôdent comme des pirates juste derrière l'horizon. Quelle distance entre eux et la *polis* sera jugée suffisamment sûre par ces personnages officiels des pays riches? Vingt mille lieues? Une orbite lointaine? Peut-être choisiront-ils des solutions moins dramatiques, se réunissant sur un paquebot de luxe ancré dans un bassin assiégé, comme ils y furent effectivement contraints à Gênes, protégés des regards et des cris des citoyennes et des citoyens par une muraille de conteneurs, érigée à la hâte. Quoi

de plus suggestif que cette barrière métallique improvisée, car ce sont ces boîtes-là, banales, omniprésentes, qui rendent possible l'usine globale. Les logos ésotériques peints à même l'acier ondulé témoignent d'une réalité cachée, une histoire de propriétaires *offshore*, de sociétés-écran et de souverainetés nationales bidon, en somme le prototype du capitalisme contemporain. Derrière le rideau métallique, des hommes-grenouilles scrutent la coque à la recherche d'improbables mines-ventouses, des agents provocateurs préparent leurs costumes. Ces arrangements scéniques ouvrent la voie au drame de la répression : emploi d'armes meurtrières contre des manifestants, fouilles et confiscations illégales, brutalités. Ici, Jules Verne cède le pas à Joseph Conrad : c'est *L'Agent secret* que nous serions en train de lire.

Le pouvoir se définit à présent comme l'aptitude à contenir une terreur réelle ou imaginée⁷. Même les défis discursifs lancés au pouvoir sont susceptibles d'amalgame avec le terrorisme. Le caractère furtif du sous-marin a pu servir les militaires, il peut servir aussi la police, surtout depuis que s'estompe la distinction entre les deux institutions. Expert ès terreurs, Nemo vogue hors réseau, il ne communique avec le monde que par de violents abordages. Le sous-marin sophistiqué des temps modernes, lui, entend sans cesse des signaux en basse fréquence émis par des postes de commandement souterrains, il voit par les yeux lointains des satellites et des drones, il est toujours prêt à lancer des missiles Cruise sur telle ville voyou, pan ! dans la bouche d'une cheminée d'usine, au beau milieu du hall d'un palace. *Invisible, mais au contact et au courant* : le modèle même de l'agent secret. *Intelligent*, et non le simple équivalent mécanique d'une baleine vengeresse. Mais nonobstant cette différence essentielle, le vieux sous-marin rebelle et la nouvelle *Villa-Nautilus* sont deux refuges loin de la surface de la mer, si souvent agitée.

Les passagers aisés d'une croisière au large de Hawaï restent en contemplation devant le fonctionnement silencieux de la machine qu'ils voient sous l'eau. Émerveillés par ce déploiement impressionnant de *leurs impôts au travail*, ils seront ensuite choqués par la violence de l'éruption du submersible à l'air libre,

par la soudaine, brutale rencontre avec des bateaux, des nageurs, habitués de la surface et de la plage. La société – *la famille de l'homme* – existe soudain à nouveau, sur *le dernier rivage*. Le commandant angoissé reconnaît sa défaillance derrière le périscope : « Mon Dieu, on est rentré dans des mômes ! » Il adresse ses excuses, circonstanciées, consciencieuses et très senties, *surtout à l'intention de nos amis et alliés*, le tout sans préjuger de la fonction dispensant des investigations officielles⁸.

Les accidents sont le prix que nous payons pour notre défense. En compensation, nos amis, *qui furent naguère nos ennemis*, recevront des invitations spéciales pour le prochain film à grand spectacle militaire, lequel brode un triangle d'amours insipides autour de leur lointaine attaque-surprise contre notre flotte. Quelques mois plus tard, en guise de compensation supplémentaire, la même entreprise de spectacles ouvrira un second parc d'attractions dans leur pays, consacré celui-ci au roman de la mer.

*Le Japon, amoureux de longue date de la culture américaine et de Hollywood, est « ground zero » pour la mondialisation de l'industrie des parcs à thème [c'est moi qui souligne, AS]. Disney a décidé d'y construire son premier parc à thème maritime en raison de l'affinité des Japonais pour l'océan et la vie maritime, sur un site entouré d'eau.*⁹

Ceux qui se rappellent la dernière scène du film de Shohei Imamura, *Docteur Akagi*, comprendront autrement ce parallèle irréflecti entre « ground zero¹⁰ » et une « affinité avec l'océan ». *J'aurai la politesse de taire les détails.*

Pendant ce temps, au large de Pearl Harbor, les familles des victimes sont amenées sur les lieux du naufrage par les soins des Américains, pleins de sollicitude. Elles scrutent l'eau bleue des Tropiques, inconsolables, leur chagrin photographié à une distance « respectueuse », au téléobjectif. Tous ces égards officiels servent un but géopolitique – il s'agit de faire sauter les barrières constitutionnelles qui limitent l'emploi de la machine de guerre de l'ancien ennemi, discrète mais puissante. Tout en présentant des excuses, ne pas manquer de rappeler aux Japonais que pour l'instant, *leur sécurité est entre nos mains*. Mais que, à terme, le Japon renaîtra comme puissance militaire dans le Pacifique, dressé contre

l'immense Chine, l'ancien-nouvel ennemi de l'Est. L'une des clés de cette diplomatie-pas-très-secrète est qu'aucun des deux alliés n'éprouve le besoin de présenter des excuses pour les atrocités commises au cours de la dernière guerre, ni à Nanjing ni à Hiroshima.

Et les sous-marins de cet autre pays tout récemment ennemi, *rodent-ils encore*? (Le dernier modèle russe s'est révélé désastreusement défaillant. Là aussi, on photographie les parents affligés scrutant les vagues, celles d'une mer arctique plus froide et plus sombre, les photographes les serrent de près, *comme s'ils étaient de la famille*.) La plupart de «leurs» sous-marins sont-ils des épaves radioactives mangées par la rouille, que les officiers impécunieux loueraient de temps en temps pour des tournages pornos? Ou, encore plus effrayante pour les Étasuniens, l'idée que des architectes de marine russes au chômage, secrètement employés par les cartels du crime, construiraient une flotte destinée à la contrebande sous-marine de la drogue, idée suggérée par une étrange découverte faite dans un entrepôt de la banlieue de Bogota. Fuyant toutes ces questions «top secret» (*les réponses risqueraient de remettre en cause les financements militaires du Congrès*), un spécialiste étasunien du sonar se lamente: «J'adorais la guerre froide. Je ne voulais pas qu'elle se termine.»

Loin de la mer, sous la terre, les documents s'accumulent. Le désir irrésistible de fuir l'humidité sous toutes ses formes s'étend à la récente acquisition par notre Industriel désincarné d'une mine de sel en Pennsylvanie pour y loger toutes les *photographies importantes* du monde, catégorie qui inclut, pendant quelques mois au moins, les images des familles pleurant leurs morts en mer. Là, au cœur d'une montagne, se trouve aussi la nouvelle tombe des photographies plus anciennes et moins populaires, images de citoyens anonymes des deux derniers siècles, jugées indignes d'être arrachées numériquement à la matérialité cassante ou moisie du papier, et donc non proposées à la vente en ligne. Le tri avance lentement, parcimonieusement, selon une logique de célébrité, de scandale et de «*best of*». Certaines images se vendent, d'autres non. Une image estimée suffisamment importante pour être conservée ne sera pas nécessairement vue.

Mais des images que l'on peut convoquer d'un clic – 2,1 millions sur les 65 millions que comptent les archives inertes – on peut dire ceci: beaucoup sont des photos de sous-marins et d'activités sous-marines, y compris un nombre surprenant de navires torpillés pris à travers un périscope. Mais dans l'ensemble, l'archive sous-marine est faible en matière d'Histoire; il y a bien la reproduction d'un dessin de Leonardo (attribué à «da Vinci»), quelques images de prototypes du dix-neuvième siècle et des premiers «U-Boots». Mais le plus gros du stock est prélevé dans les fichiers copieux de la photographie militaire et industrielle. Sous «transports», la sous-catégorie «les plus demandés» offre une vue aérienne à faible altitude d'un sous-marin nucléaire américain surgissant des profondeurs, proue devant. On peut acheter cette photo «pour usage personnel» et l'envoyer à ses amis en guise de carte de vœux, geste qui évoque l'économie morale du keynésienisme militaire¹¹. Les images de baleines sont très prisées elles aussi. L'antithèse n'est peut-être qu'*apparente* puisque l'archive est, par sa nature même, non dialectique. Ainsi que la page Web vous le conseille, faisant preuve d'un optimisme techno-économique de bon aloi, «*jump start your creativity with pictures*»¹².

Les commandes déferlent sur le site, faisant revivre à l'infini les sous-marins espiègles qui sautillent comme des poissons heureux ou l'image scannée du grand frappeur Babe Ruth qui vient de renvoyer la balle pour l'un de ses innombrables *home runs*. D'autres gestes, ceux de tous les jours accomplis par des gens moins célèbres, l'histoire anonyme du temps, conservée par le sel dans des classeurs le long d'une galerie de mine mal éclairée, l'entretien confié à une équipe squelettique. Des images qui attendent, comme de la morue séchée, l'eau revivifiante du regard, le rayon laser du scanner. Mais leur redécouverte est peu probable. Ces archives sont interdites aux chercheurs, et les spécialistes de la conservation applaudissent aux soins méticuleusement observés.

Et pourtant, au cours d'une longue période de sécheresse dans le Nord-Ouest, région habituellement pluvieuse, on peut espérer que l'Industriel désincarné et ses domestiques furent gênés de lire dans la presse

locale que leur consommation d'eau dépassait celle de toutes les autres maisons de l'État de Washington. Il n'est pas facile d'échapper aux exigences liquides du corps humain. Il est également difficile, dans la ville de Seattle, lorsque l'on prend un taxi à l'aéroport, par exemple, d'échapper à l'histoire de ce chauffeur qui a jadis joué son va-tout sur la pêche au flétan ou les chalutiers géants de la mer de Béring. Dans le répit d'un embouteillage, il désigne avec une feinte indifférence la cicatrice d'un hameçon au creux de la paume.

Des bribes de souvenir de ce monde de tous les jours, du *Seattle salé*, du *bon vieux temps* quand il prenait des taxis, remontent-elles à la surface lorsque l'Industriel désincarné est en train de communiquer avec ses conservateurs dans les salle de ventes?

Deuxième partie: Une exubérance irrationnelle

Dans le contexte du paysage et de la peinture marine d'il y a un siècle, Winslow Homer manifeste un tournant de la nation vers la mer, en accord avec le projet impérial naissant, avec la bougeotte et l'idéalisme étasuniens aussi, dont des exemples littéraires plus anciens sont Herman Melville et Richard Henry Dana¹³. En 1923, D. H. Lawrence se livre à une réflexion sur ces deux auteurs-marins de la «renaissance américaine» des années 1840. Pour lui, la littérature américaine, n'étant dotée d'aucune tradition de sang et de sol, avait échappé au pesant héritage féodal des droits de propriété terriens et au borbier du nationalisme européen. (Choissant des auteurs dont les principales œuvres datent d'avant les massacres de la guerre de Sécession, Lawrence évite les exemples qui contredisent son propos, quoique celui-ci laisse implicitement la place à une Amérique capable de faire la guerre au nom d'un principe intangible.) L'intuition de Lawrence concernant le lien entre la littérature étasunienne et la mer trouvera un écho plus tard chez Guattari et Deleuze, pour qui la mer offre une *ligne de fuite* vers Melville, tout comme pour Lawrence, auteur d'un romantisme tardif, la passion de la mer exprime l'idéalisme démocratique, l'aspiration utopique à un monde parfait¹⁴. Cet aristocrate honteux se gausse de l'indignation de Dana devant la punition

corporelle infligée aux matelots. Il appartiendra à un autre auteur américain, le poète Charles Olson, de formuler une contre-lecture du rapport de la mer à la culture des affaires étasunienne, et de voir en Melville le prophète critique de ce lien :

*Si on veut savoir pourquoi Melville a pu nous croquer dans Moby Dick, il suffit de songer à la pêche à la baleine. La pêche à la baleine en tant que FRONTIÈRE et INDUSTRIE. Un produit désiré que les hommes se procurent : une affaire de gros sous. L'océan Pacifique comme «sweatshop».*¹⁵

En voulant ainsi ressusciter en 1947 la radicalité de Melville, Olson manifestait lui-même une semblable prescience puisque la trajectoire du capitalisme n'avait pas encore relié l'exploitation des baleiniers, des plantations de copra, aux chaînes de fabrication d'ordinateurs, de vêtements et de jouets, ou au quasi-esclavage moderne pratiqué sur les porte-conteneurs géants qui emmènent ces produits sur le marché.

Cependant ce tableau de Winslow Homer, moderne mais non encore moderniste, que peut-il signifier pour Mister Bill Gates de Microsoft et pour ce pouvoir sans visage dont il est le chantre? Toute la raison d'être des *autoroutes de l'information* est que l'on ne s'y perd jamais. Le contrôle technique exige de pouvoir sans cesse s'orienter dans la matrice globale des flux de données. Par le biais de son agence Corbis, créée en 1989, Gates veut collecter, en les reproduisant, toutes les images du monde. C'est une ambition à la fois de propriétaire et de profiteur, c'est la circulation des images qu'il veut contrôler, et pour cela les droits de reproduction lui suffisent. Mais il veut posséder aussi certains originaux. Quel est le statut de ces images privilégiées, nimbées de l'aura de leur unicité et de leur rapport organique à la main de l'artiste, en regard des immenses archives de cet omnivore cyber-iconographique?

Lors d'une visite récente au site Corbis, une recherche «Winslow Homer» a donné les résultats que voici : 53 images «à usage personnel» et 97 «à usage professionnel» sous licence. Pour 3,95 \$, l'acheteur peut télécharger une aquarelle intitulée *West Indian Divers* et en faire une carte de vœux, une image, par exemple, à offrir à un ami en partance pour une croisière aux

Caraïbes. En effet, dans toute la partie du site consacrée à l'acquisition personnelle d'images, les activités d'achat et de téléchargement sont présentées sous l'aspect de vacances au bord de la mer, d'expéditions de pêche ou d'excursions en bateau :

Choisissez le yacht de vos rêves et vous connaîtrez les joies de la navigation en toute saison... Ramenez à la ligne une de nos photos de pêche préférées... Transportez-vous ailleurs grâce à l'image haute en couleur et apaisante d'un de nos paysages lacustres.¹⁶

Ces archives, où l'on suppose étanches les cloisons entre catégories iconiques, sont offertes comme un espace d'immersion, une thalassothérapie à pied sec et en deux dimensions.

Quoi qu'il en soit, *Lost on the Grand Banks* reste introuvable. Malgré les promesses communautaires de la Toile – *les archives de tout pour tous* –, c'est le caractère inaliénable de la propriété privée qui l'emporte. L'appel révolutionnaire de Rodtchenko : « Citoyens soviétiques, photographiez et soyez photographiés ! » peut être mis au goût du jour : « Chacun cherche ses images, mais les pelouses sont interdites ! »

Pourtant, le chauffeur de Seattle à la main marquée par un hameçon n'est jamais loin. Et des brèches s'ouvrent dans les cloisons sémantiques, des brèches considérables, surtout si l'on ne prend pas soin de fixer des limites à sa recherche. Un clic sur « Jackson Pollock » dans les archives professionnelles donne plus de 5 000 résultats. Il y a plus de 200 images d'Andrew Jackson, y compris le daguerréotype de Matthew Brady par lequel nous avons commencé notre histoire (IH0 24498). Et l'enchaînement des images conduit une fois de plus à un sous-marin nucléaire, le *USS Andrew Jackson*, et aux techniciens qui président à son lancement, penchés sur leurs commandes (RK 001223). Il y a 744 photos de Michael Jackson, avant et après l'étonnante modification de son visage, et toute une flopée d'autres Jackson, du sport, du spectacle et de la politique. Malgré leurs prétentions planétaires, ces archives ont des relents du provincialisme nord-américain, elles ressemblent plus ou moins à un recueil d'images découpées dans des manuels d'histoire

scolaires et le journal *People*. Sous « Pollock », à peine douze images montrent des tableaux ou les préparatifs d'une exposition ; sur six autres, figure l'acteur Ed Harris, qui a tenu le rôle du peintre dans un film récent, deux photos sont celles de deux poissons différents – *Pollachius pollachius* et *Gadus pollachius* – et quarante-neuf autres composent un reportage tonique consacré à la pêche, par chalutier-conserverie, de l'un des deux, communément appelé *pollack* (lieu), matière première pas-si-secrète-que-ça servant à fabriquer le *surimi*, ou simili-crabe. Les archivistes numériques de Corbis prennent soin d'assurer le visiteur que ces anciens camarades du chauffeur de Seattle, vêtus de leur surôit orange – qui permet de les repérer dans les eaux glacées s'ils sont emportés par une lame –, ont tous signé une décharge qui autorise à les reproduire dans les brochures d'entreprises ou les publicités se rapportant à diverses marchandises susceptibles d'être associées aux rigueurs de la pêche en haute mer.

Chaque image apparaît à l'écran avec en surimpression la protection antivol du « filigrane » Corbis, lequel ne ressemble à rien tant qu'à un ouragan vu par satellite. Ici nous pénétrons sur le territoire du délire bourgeois, et ce n'est que l'étroite instrumentalisation du chercheur, réglé comme un missile Cruise pour telle ou telle catégorie, qui fait échec à un plongeon dans l'œil de l'orage, droit dans l'abysse, « *Full Fathom Five*¹⁷ ».

Winslow Homer travaillait à une suite spécifique d'images de la pêche dans l'Atlantique Nord à la fin du dix-neuvième siècle. C'étaient des peintures sur le travail. Pour une exposition destinée à l'origine à la National Art Gallery de Washington DC, Nikolai Cikovsky et Franklin Kelly ont reconstitué une séquence narrative, qui va de la flottille côtière des harenguiers à la pêche au flétan, puis à la morue, sur le dangereux Grand-Banc de Terre-Neuve – des eaux tranquilles et propices au désastre qui se dessine en haute mer¹⁸.

Les trois tableaux, *The Herring Net* (« le filet au hareng »), *The Fog Warning* (« alerte au brouillard ») et *Lost on the Grand Banks* (« perdus sur le Grand-Banc »), peints en 1885, ont tous le même format et furent exposés ensemble à Chicago en 1893 lors de l'Exposition universelle qui marquera le quatrième centenaire du voyage de Colomb.



Figure 4
Winslow Homer, *Lost on the
Grand Banks*, 1885.
Collection Bill et Melinda Gates.

Si la disposition des doris sur la houle varie d'un tableau à l'autre, le volume qu'ils occupent sur la toile est le même. Implicitement un triptyque, cette série a une fonction taxinomique – la sérialité omnivore et agréable du marché aux poissons, harengs par-ci, soles par-là et, sur l'étal à côté, d'énormes morues vertes, mâchoires béantes, en attente du four: pseudo-révélation naturelle du marché public. Mais c'est en même temps une séquence narrative où se révèle la brutalité cachée du travail qui s'effectue sur et contre la mer. Ce récit du travail voué au malheur l'est tragiquement l'élan productiviste et illustratif de la série.

Être perdu dans un doris sur le Grand-Banc était une conséquence dangereuse de l'organisation spécifique

de l'industrie de pêche sur ces eaux hasardeuses. Mais «être perdu» prend un sens purement métaphysique quand le tableau passe en la possession de Gates. En se l'appropriant, celui-ci lui fait perdre sa spécificité, «être perdu» figure à présent l'antithèse du programme instrumental gatesien de totale connexité planétaire. C'est cette altérité, cette non-identité, qui fait du tableau un objet esthétique privilégié entre les mains de Gates, qui en fait une propriété réellement *privée*. Établissant un lien plus général avec l'image-de-soi des élites contemporaines, je serais tenté de dire que dénicher une peinture d'hommes perdus afin de trancher esthétiquement entre le sentiment d'être perdu et l'obligance tyrannique de la connexité va de pair avec le retour de la mer sous différentes formes, tantôt romantiques, tantôt «gothiques», à notre époque de modernité tardive. La promotion des croisières, la production de films comme *Waterworld* ou *Titanic*,

l'achat par Bill Gates de *Lost on the Grand Banks*, tout cela est lié. On nous invite tous à *nous perdre* en mer. Pour la plupart d'entre nous, ce ne sera que le toc qu'on trouve au supermarché des dangers imaginaires. Mais je soupçonne les membres de l'élite financière, ceux surtout qui investissent dans les impondérables de la «nouvelle économie», de s'imaginer d'une certaine façon en train de s'aventurer sur une mer démontée, portés haut par l'*exubérance irrationnelle* de la houle, mais au risque de chavirer désastreusement et d'être engloutis par les vagues. Dans l'isolement de bunker où ils vivent, loin de nous autres, l'image du navigateur solitaire est souveraine. Et dans la mesure où il est maintenant demandé à de larges secteurs des couches moyennes et ouvrières du monde développé de courir eux aussi les mêmes risques (notamment par le développement des fonds de pension¹⁹), cette image de l'*isolato* est paradoxalement distillée au compte-gouttes pour la consommation de masse. L'idéologie du marché veut que chacun navigue seul.

De ce que voit un nageur ou un rameur au niveau de l'océan, on peut dire ceci : quand la mer est forte, on est soit au creux de la vague, soit au pic de la lame. Sur cette surface mouvante, ondulante, les conditions de la vision changent sans cesse, on est porté à des hauteurs vertigineuses puis enfoui, enfermé par un mur d'eau mobile, glissant. C'est ce point de vue que nous donne Winslow Homer : non pas omniscient, au-dessus des vagues, mais perché sur la houle, comme assis dans un doris semblable à celui du premier plan, mieux à même de voir donc ce que les pêcheurs dans les embarcations cherchent désespérément à voir, le havre mouvant d'une lointaine goélette sous un linceul de brumes. Mais nous voyons aisément, dans un état de suspension temporelle, ce qu'eux ne peuvent voir que furtivement et qui disparaîtra d'un moment à l'autre. Nous voyons le danger qu'ils courent. Et c'est le leur, non le nôtre, puisque eux sont en mer alors que nous regardons la peinture sur la terre ferme. Le lien de sympathie entre nous est un souci civique, un trouble moral qui perturbe d'une vague nausée nos automatismes gustatifs.

Un fil rouge relie donc la peinture de Homer aux documents sociaux du photographe Lewis Hines vingt ans plus tard et jusqu'aux écrivains documentaristes

de notre époque comme Sebastian Junger, dont *En pleine tempête* raconte la vie des travailleurs d'un port de pêche de la Nouvelle-Angleterre et la perte corps et biens de l'*Andrea Gael*, alors qu'il pêchait l'espadon sur le Grand-Banc en 1991. Junger eut la bonne idée de commencer son histoire par une citation de Walter Scott : «Ce ne sont pas des poissons que tu achètes, ce sont des vies d'hommes.»

Quand j'ai écrit ce qui précède, le livre de Junger n'avait pas encore été traduit au cinéma en parabole ampoulée sur la crise actuelle de l'identité masculine, réalisée par l'*Ubootmeister* Wolfgang Petersen. Pour comprendre un peu comment la mer «revient» en tant que pure simulation médiatique, écoutons ce souvenir de John Seale, responsable des prises de vues du film :

Mon idée était qu'on irait probablement au Cap, en Afrique du Sud, trouver un couple de chalutiers ligneurs qui se ressemblent, envelopper nos caméras dans des sacs en plastique et nous jeter à l'eau. Ils m'ont regardé comme si j'étais drogué et ils m'ont dit : «Non, fiston – pense juste à une chose : studio Warner, plateau numéro 16.»²⁰

Donc, au lieu de louer l'un des bateaux de pêcheurs chinois d'une décrépitude effrayante que l'on peut voir embarquer des provisions tout près de ce front de mer perversément embourgeoisé, on allait devoir creuser dans le sol d'un plateau de Burbank l'une des plus grandes piscines de tournage de tous les temps. Au-dessus de la piscine, un fond bleu était suspendu pour recevoir l'incrustation d'un orage virtuel. Ce rideau d'un *bleu numérique intense* était plus grand qu'un terrain de football. Si notre chef op' pleure l'occasion perdue de faire des économies budgétaires dans les eaux dangereuses du cap de Bonne-Espérance, les journaux corporatifs parlent de ces artifices coûteux comme d'un triomphe autochtone du sublime technologique, sans rapport avec la nature en tant que telle. Le chef op' nous le dit, cela n'intéresse pas Hollywood de relever le défi qui consiste à tourner des films de fiction sur une mer démontée, à la manière de ce lamento de l'impérialisme français, *Le Crabe-Tambour* de Pierre Schoendoerffer, filmé par Raoul Coutard. Non que des films remarquables sur la mer n'aient pas été tournés entièrement en studio : il n'est que de songer à *Lifeboat* de Hitchcock. Mais l'approche franchement artificielle

et claustrophobe d'un Hitchcock est tout aussi éloignée de la compréhension des méga-réalisateurs à la mode.

En pleine tempête est un film symptomatique à plus d'un titre, et à l'instar du malade imaginaire, il emprunte ses symptômes à d'autres films. Le schéma directeur de ce coûteux simulacre maritime se présente tel un énième remake de l'histoire du *Titanic* par James Cameron, film au récit trivial et froidement malhonnête, mais porté par une image de la consommation somptuaire édouardienne d'une authenticité de salle des ventes jusque dans les moindres détails, et par cette héroïque *descente à l'épave* effectuée par le réalisateur dans un sous-marin russe de location. Le point de vue du film est en fin de compte celui d'une chasse au trésor, habilement désavouée par le geste final consistant à renvoyer au fond des mers le plus gros diamant du monde. Ainsi, *Titanic* ne parle de rien d'autre que de la discipline tonifiante du *box-office*, ce qui témoigne du narcissisme institutionnel d'une industrie du spectacle aux abois, incapable de parler d'autre chose que des conditions économiques de sa propre existence, cela n'étant finalement qu'une parodie inconsciente de l'autoréflexivité moderniste. L'amour, la révolte, la mer, ce ne sont que des prétextes. Une mer vidée de sens? Voire.

Troisième partie: TITANIC's wake²¹

Au début de 1997, j'ai photographié les décors de *Titanic* au Mexique, dans le cadre d'un projet antérieur appelé *Dead Letter Office* («Lettres en souffrance»), titre suggéré par le roman de Herman Melville, *Bartleby*: chez celui-ci, le refus de travailler remonte peut-être à l'époque où, postier, il triait les lettres tombées au rebut.

Relisant ce roman, je visualise la difficulté et même le défi spirituel que cela représente d'expédier une lettre de Tijuana à San Diego, séparés par quelques kilomètres à peine, alors que, dans l'autre sens, cette frontière est si facile à franchir pour Hollywood, qui paie beaucoup plus cher l'envoi de ses messages.

Afin de profiter des bas salaires mexicains, la Fox a construit son décor près d'un village de pêcheurs

pauvres, Poptla, sur la côte de Baja California, à une soixantaine de kilomètres de la frontière. Ce qui explique la longue liste de noms mexicains en petits caractères qui défile à toute vitesse au générique de fin. L'installation comportait le plus grand bassin de tournage en eau fraîche jamais construit, plus grand encore que celui postérieur de *En pleine tempête* à Burbank. L'hiver, il fait froid sur cette côte et les figurants mexicains flottaient des heures durant, passagers anonymes voués à une tombe glaciale. Juste au sud des murailles et des miradors qui protègent les décors, le village n'a pas l'eau courante. Les fuites des bassins de tournage ont fait baisser le taux salin des mares côtières, ce qui a nui à la récolte des moules, gagne-pain traditionnel des villageois, suscitant les protestations bruyantes et prolongées des pêcheurs et de leurs familles. Une partie du décor est aujourd'hui devenue un parc à thèmes consacré au tournage du film. Je ne l'ai pas visité mais je suppose que le mur qui sépare le décor du village est toujours garni de tessons en verre.

La lugubre arrogance de *Titanic* m'intrigue. Serait-ce là le symptôme d'un phénomène plus vaste? Nous scrutons avec une avidité morbide le tourbillon où l'un des premiers prodiges de l'industrie moderne a plongé dans l'abîme. Le film nous dispense de nous souvenir de tous les autres désastres intervenus depuis. En un clin d'œil, comme dans un dessin animé, broyé l'ange de l'Histoire, entre un mur d'acier et un mur de glace. Deuil facile et prématuré d'un siècle sanglant.

Ou peut-être, plus innocemment, le film ne serait-il qu'un signe avant-coureur de la bonté néolibérale étasunienne. Au moment de recevoir le premier d'une kyrielle d'oscar qui vont couronner son film, James Cameron brandit la statuette dans l'air surchauffé du podium et hurle une réplique du film: «*King of the world!*». (Plus tard, un peu penaud, apparemment après que sa femme l'a foudroyé du regard, il demandera une minute de silence à la mémoire de l'équipage et des passagers, morts il y a longtemps.) Curieusement, Cameron avait emprunté sa réplique triomphale à l'opéra que Benjamin Britten tira en 1951 d'un autre récit de Melville, *Billy Budd*. L'innocent matelot exulte, alors même qu'il est embarqué de force pour un voyage qui finira au bout d'une vergue.

Cameron aurait-il secrètement voulu tourner *Billy Budd*? Se voit-il dans le rôle du «beau matelot» encore plus qu'il ne s'identifie à ce jeune artiste sûr de lui, campé par Leonardo DiCaprio? C'est une pensée étrange que cette morne parabole de Melville (et de Britten) – sans femmes et subrepticement homoérotique –, ce conte de la bonté fêlée, du mal intraitable et d'un capitaine torturé par le sentiment de sa propre culpabilité, le tout revu à l'intention d'un nouveau public de jeunes filles prépubères.

Il y a cinq ou dix ans, j'étais persuadé que la mer avait disparu de l'horizon imaginaire des élites contemporaines²². Aujourd'hui, je n'en suis plus si sûr. La mer fait retour, souvent sous forme de mélodrame noir, remémorée et oubliée à la fois, toujours liée à la mort mais d'une façon étrangement désincarnée. On ne peut plus avoir la franchise de Michelet qui, au début de *La Mer*, reconnaît sans ambages l'hostilité de l'océan, dont l'essence pour les êtres humains est d'être «l'élément de l'asphyxie». Et pourtant Bill Gates va déboursier, pour le tableau de Winslow Homer, *Perdus sur le Grand-Banc*, une somme sans précédent pour un tableau américain. Et Frank Gehry va construire un musée en titane rutilant, à la fois navire et poisson, sur les ruines de l'ancien chantier naval de Bilbao acculé à la faillite par le néolibéralisme du gouvernement espagnol, ouvrant un nouvel avenir touristique pour la capitale d'une des cultures maritimes les plus anciennes du monde. Ce sont les Basques après tout qui ont sans doute «découvert» l'Amérique mais ils ont préféré garder le secret pour pouvoir retourner sans concurrents dans les eaux de l'Atlantique Nord, riches en morue.

Le musée Guggenheim de Frank Gehry à Bilbao est un produit d'exportation *made in* Los Angeles, Léviathan de la postmodernité californienne échoué sur la rive abandonnée du fleuve qui traverse la capitale industrielle et maritime du pays des Basques. En tant que tel, il marque le premier pas d'une campagne de «revitalisation» économique, liée comme on pouvait s'y attendre à la spéculation immobilière et la promotion du tourisme. Kurt Forster, l'un des champions les plus vigoureux de l'architecte, et qui a souligné le caractère protéiforme, vitaliste de ses bâtiments-poissons, s'est donné du mal pour dégager le projet de Gehry de connotations économiques aussi vulgaires et désolantes :

[À partir de] ses constructions des années 80, Frank Gehry revient à une architecture dotée de qualités puissamment corporelles. Il ne conçoit plus les volumes dans les confins de l'espace abstrait (qui est aussi l'espace de la pensée économique); plutôt, il implique ses volumes dans des rapports intimes les uns avec les autres.²³

Les mauvais objets abondent ici : l'abstraction, la pensée économique et, implicitement, la bureaucratie et le modernisme. La promesse crypto-baroque d'incarnation rédemptrice – «qualités corporelles», «rapports intimes» – ne diffère guère de celle qu'est censé offrir le monde virtuel de l'Internet.

On peut, bien sûr, franchir les quelques mètres qui séparent ce musée du marché municipal aux poissons, où s'étale à l'envi les signes de l'énorme appétit espagnol pour les créatures de la mer. Ici, les qualités corporelles de ces poissons dont Gehry s'inspire sont tristement liées à l'espace abstrait de l'économie : la *merluza* dans ces caisses, naguère pêchée en grandes quantités au large des côtes ibériques, vient désormais de Namibie.

Mais de même que James Cameron prend soin de balancer le diamant à la flotte, Forster veut désavouer l'économique tout en l'affirmant : Gehry «et ses collaborateurs se sont servis de programmes développés au départ pour dessiner des carlingues d'avion²⁴». Le poisson est un avion aussi ; en témoignent, dans la littérature récente sur Gehry, les nombreuses allusions au titane comme «matériau aérospatial». L'association implicite entre le revêtement en titane du musée et celui d'un avion dernier cri est quelque peu mal informée puisque le titane s'emploie généralement à l'intérieur de l'appareil, en alliage avec l'acier des lames du turbo-réacteur, qui doivent être à la fois légères et capables de résister à des températures élevées. En réalité, les innovations les plus radicales dans la conception du revêtement des avions passent par des composés de plastiques et de polymères, essentiels à la technologie dite «furtive». Le titane est devenu, en fait, un *méta-métal*, un métal qui *fait référence* à la métallurgie de haute technologie, surtout pour les produits de consommation de luxe, tels les appareils de photo allemands haut de gamme avec mise au point automatique.



Figure 6
Allan Sekula, *Bilbao*, extrait de
TITANIC's wake, 1998-2000.
Original en couleurs.

Pour Forster, comme pour Gehry, la principale avancée dans la pratique architecturale est la disparition des laborieuses médiations entre le premier dessin et le projet définitif. Sur ce point, Forster a des enthousiasmes d'utopiste: «La vieille distinction entre la main qui dessine et les instruments qui exécutent est enfin dépassée.²⁵» Cela m'amuserait de voir la tête qu'il ferait en exposant cet argument devant les ingénieurs et les métallurgistes qui ont traduit minutieusement le projet en une carcasse à la géométrie oblique, destinée à être cachée sous la surface éclatante et convolutive. Pour conclure, Forster célèbre dans le Guggenheim de Bilbao «un monument aux capacités productives dont nous disposons aujourd'hui²⁶». Autrement dit, un monument à l'hégémonie absolue du travail intellectuel grâce à la fabrication informatisée.

Après avoir photographié le bâtiment de Gehry, je veux proposer une autre lecture. On a beaucoup célébré son «vitalisme», ce lien primitif à une carpe promise à la mort nageant dans la baignoire de sa grand-mère à Toronto, mais le Guggenheim de Bilbao ressemble plus précisément à un immense modulateur de lumière. Il introduit un nouveau degré de réflexivité spéculaire dans un paysage urbain plutôt gris ou bistre, sa palette ayant été limitée jusque-là aux couleurs tertiaires.



En réalité, l'enjeu de ce musée à Bilbao est une version esthétiquement contrôlée, concentrée comme par un prisme, de la specularité intense qui caractérise le paysage urbain de Los Angeles: omniprésence aléatoire de surfaces brillantes, en verre et métal, renvoyant la lumière de façon inhumaine, à donner la migraine. Devant cette version bénigne, sobre, de l'*Aufklärung* de l'aérospatial étasunien, à la fois tour de contrôle et phare loin de la mer, les Basques, qui règlent toutes les factures du musée, ont de quoi être reconnaissants. Jusqu'ici, aucun Guggenheim n'est prévu à Hanoi, Belgrade, Bagdad ou Basra. Pour une version moins sobre des «lumières» de l'aérospatial US, le lecteur est prié de se reporter au nouveau film de Hartmut Bitomsky, *B52*, qui scrute sous tous les angles ce vénérable et grisonnant cheval de labour du Pentagone.

Par coïncidence, on observe à Bilbao un certain potentiel corrosif. En aval du musée et à côté de lui, parmi les conteneurs stockés sur le tarmac d'un terminal, il y a de gros cylindres remplis d'acide fluorhydrique, méchant corrosif qui sert à graver sur le titane et ses alliages ou à les dissoudre. Ce puissant oxydant est toujours utile dans l'industrie aérospatiale, car il ronge les métaux sans dégager la chaleur génératrice de fatigue et propre aux techniques d'usinage traditionnelles. La carte postale est quelque peu entachée par ce rappel d'un lien de parenté avec Seveso et Bhopal qui subsiste encore à Bilbao. Mais nul besoin d'imaginer des scénarios d'apocalypse:

exposé à l'implacable air marin de la baie de Biscaye, le revêtement en titane du Guggenheim perd de son lustre et montre des taches, au grand dam de l'architecte. De près, le bâtiment commence à ressembler à l'épave d'un vieux bombardier, maculé par les résidus gras du kérosène brûlé.

Au vu de cette litanie protéiforme de ressemblances, nous pouvons réviser un autre vieux slogan, qui remonte à une série radiophonique du début des années 1940: «*It's a bird, it's a plane, it's ... Supermuseum!*²⁷»

Quatrième partie: Renflouer *The Family of Man*

Tournons-nous vers un autre projet d'Edward Steichen, antérieur à *The Family of Man*, *Power in the Pacific*, réalisé pour l'US Navy et centré sur la cacophonie du pont d'envol d'un porte-avions. Compte tenu des tendances militaro-keynésiennes des archives Corbis déjà signalées, voilà une nouvelle correspondance. Un rappel sérieux de ce travail de temps de guerre va à l'encontre aussi de la récente tendance à ressusciter Steichen sous l'aspect du photographe mondain (célébrités, haute couture), ce qui subordonne son humanisme global et sa propagande patriotique à l'idée plus actuelle, plus «mode», d'une vocation qui convienne mieux aux ambitions artistiques du photographe. Cette idée de mode imprègne l'*art-world* tout entier, elle peut englober sans sourciller les manifestations les plus meurtrières et les plus sournaises de l'expertise militaire, ainsi des *performances* récentes de Vanessa Beechcroft où des commandos de la marine de guerre se tiennent au garde-à-vous dans leurs uniformes blancs de parade.

The Family of Man est néanmoins plus pertinent ici, puisque son humanisme fournit le prototype de la nouvelle rationalité post-guerre-froide et droits-de-l'homme pour les interventions militaires. Cette exposition – ses prétentions à la globalité, son humanisme libéral, ses aspirations utopiques à une paix mondiale – peut aujourd'hui être relue dans le contexte du discours contemporain sur la

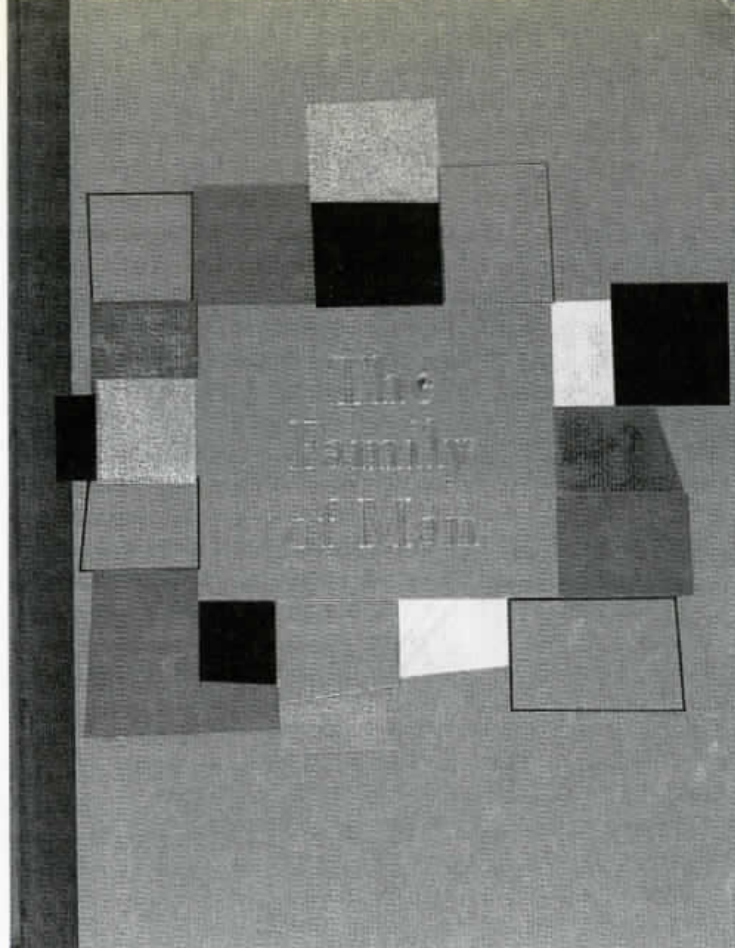


Figure 7
Couverture de Leo Lionni
pour *The Family of Man*.

«mondialisation» proposé par les zélotes d'un système capitaliste planétairement intégré. Le point de vue officiel des États-Unis sur ce système est qu'il requiert une vigilance et un contrôle permanents exercés par une unique superpuissance politico-militaire, laquelle, agissant toujours au nom des intérêts supérieurs du système dans son ensemble, est plus ou moins exemptée des contraintes d'un quelconque droit international. En effet, le gouvernement des États-Unis revendique la même liberté opérationnelle dans les affaires du monde que celle réclamée par les entreprises multinationales. Discours d'une instabilité et même d'un illogisme intrinsèques. Par exemple, la vieille doctrine de la

«liberté des mers», inventée par les entrepreneurs hollandais, si essentielle au développement du capitalisme mercantiliste, est vite invoquée par les planificateurs du Département d'État et du Pentagone lorsqu'il s'agit de contrer la prétendue menace de la marine chinoise. Alors que l'économie chinoise, avec ses bas salaires, est un élément clé du système mondial de manufacture, et qu'une part importante de la production chinoise est capitalisée à Taiwan, pourtant censé être la cible principale de la menace venant de la Chine! Ce scénario, où les escadrons d'un porte-avions US protégeraient des porte-conteneurs chargés de produits *made in China* contre les torpilles des sous-marins chinois – reprise perverse de la bataille de l'Atlantique Nord –, mettrait l'imagination d'un Tom Clancy lui-même à l'épreuve, mais il est vrai que je ne connais pas les dernières productions de ce prolifique auteur de romans géopolitiques pour kiosques d'aéroport.

Pour s'en tenir au seul niveau du discours, il est évident que les questions économiques occupent aujourd'hui le premier rang, alors que dans les années 1950, c'étaient les questions politiques. L'article que j'ai consacré il y a vingt ans à *The Family of Man* avait pour objectif général de montrer comment l'attribution à la photographie d'un statut de langage universel s'était toujours rapportée à un contexte d'universalisation des échanges de marchandises. L'homologie entre la fonction de la photographie en tant qu'«équivalence abstraite» de son référent dans le monde et la fonction circulatoire de l'argent-papier avait été perçue dès les années 1850 par le médecin-essayiste nord-américain Oliver Wendell Holmes père. Aujourd'hui, le régime omnivore du marché, l'empire global du *morne savoir*, semble encore plus pertinent pour toute discussion de l'archivage et de la culture. Selon la phrase cynique et triomphale de Margaret Thatcher, «*There's no alternative.*»

En repensant à *The Family of Man*, je me rappelle que j'avais déjà observé et noté mais pas encore tout à fait saisi le fait que cette exposition abondait en images de l'immersion aquatique: «La photographie qui clôt le livre est, au propre, une image de l'état océanique, du ressac bouillonnant.» Mais, en même temps, l'image

offerte est celle d'un monde segmenté et exploité selon les critères de la terre ferme. C'est une vision terre-à-terre du monde de tous les jours que nous donne *The Family of Man*: les pêcheurs eux-mêmes sont dépeints non comme des voyageurs sur les mers mais comme des paysans flottants, jamais loin des espaces littoraux du rivage. À noter, par exemple, l'absence frappante du travail pourtant remarquable de la photographe française Anita Conti, absence aussi frappante que sa redécouverte récente par des chercheurs africains. Il n'y a aucune commune mesure entre la rigueur, l'intimité et la sensibilité à la violence que contiennent ses photos de Sénégalais pêchant le requin, ou de Français pêchant la morue au large de Terre-Neuve, et le cliché facile de bateliers ghanéens signé Alfred Eisenstaedt et choisi par Steichen. La clé des meilleurs œuvres de Conti est sa découverte d'un point de vue plus proche des poissons que des pêcheurs²⁸. Par contraste, *The Family of Man* réserve ses images d'immersion à l'*Homo ludens* et à l'ultime *telos* utopique de l'histoire de l'humanité.

Réalisée en 1955, l'exposition fera le tour du monde au cours des années cinquante et soixante, grâce au réseau de la US Information Agency et au sponsoring de firmes comme Coca-Cola. Mais toute globe-trotter qu'elle fût, *The Family of Man* ne rend aucun compte des diasporas réelles de vastes populations – généralement entassées sur des navires – survenues dans les dix ans qui suivirent la Deuxième Guerre mondiale. Il n'est que de songer aux anciens sujets coloniaux de l'Inde et des Caraïbes émigrant en masse vers le Royaume-Uni pour gagner leur vie. L'invisibilité de ces migrants est d'autant plus frappante à la lumière de l'océan d'humanité représenté sur les pages de garde de l'édition cartonnée de luxe. Il s'agit d'une foule, composée apparemment d'Anglais blancs, en train d'assister au couronnement d'Elisabeth II, rituel dont on ne saurait dire qu'il évoque spécialement le progrès humain ou les concepts associés à la citoyenneté. Mais il s'agit de la *famille de l'homme* et non des *droits de l'homme*. Les personnages invisibles dans cette foule en raison de leur petite taille pourraient être des enfants d'immigrés. Mais comment le savoir? Nous ne voyons d'eux que leurs périscopes bricolés, cherchant de la jeune reine une vue sous-marine.



Le dessin abstrait que Leo Lionni a fait pour le tissu de reliure de la même édition atteste une adhésion encore plus programmatique à la fixité des frontières terrestres et raciales : un arrangement pseudo cartographique, plus ou moins constructiviste, d'échantillons en relief de pigments métallisés, allant du noir au blanc argenté dans une gamme de nuances, cuivres, ors, gris, le tout baignant dans le bleu de la mer, comme si le monde n'était qu'une seule masse continentale sans discontinuité où chaque race aurait sa nation, se lancerait avec sa propre monnaie sur le marché global du néocolonialisme. Lionni nous donne le prototype du logo post-langagier, universellement lisible, adopté vingt ans plus tard par les transnationales. Ce n'est pas par hasard que Lionni fut le principal responsable du graphisme pour le magazine *Fortune* dans les années 1950, où cette fusion particulière d'un constructivisme dépolitisé avec les impératifs des milieux d'affaires avait déjà une longue tradition, remontant aux années 1930. Son tableau de rectangles et de trapèzes communique aussi une vision abstraite du mode d'installation de l'exposition elle-même, de l'ensemble comparatif et contigu dérivé d'un processus de sélection d'archiviste. Implicitement, les archives elles-mêmes sont traitées en ressource terrienne, minérale, dont il convient d'extraire du sens, posant des jalons vers la mine de sel de Corbis dans les montagnes de Pennsylvanie.

Le *telos* secret de *The Family of Man* est d'échapper à la compartimentation aride de l'archivage, d'imaginer un retour érotique et utopique à la mer, quête solitaire conduite au nom de l'humanité tout entière. Le modèle de cette démarche se trouve dans une remarque rétrospective d'Alfred Stieglitz à propos de sa photo *The Steerage*, monument devenu plus que toute autre image la photo *anti-archivale* par excellence. Mélangeant les tropes du modernisme, du pastoral, de l'extase océanique et de la mauvaise conscience bourgeoise, Stieglitz parle de sa « nouvelle vision... des gens, les gens ordinaires, le sentiment du navire, de l'océan et le ciel, le sentiment de libération que j'éprouvais d'avoir échappé à cette racaille qu'on appelle les riches²⁹ ».

Figure 8
Détail de la photo
de frontispice de Pat English
pour *The Family of Man*.



Figure 9
Réinstallation de
The Family of Man, château
de Clervaux, Luxembourg.
Photo: Allan Sekula.

Dans *The Family of Man*, une petite flottille d'images se détache des classeurs sur le rivage. Garry Winogrand expose aux regards un couple d'amoureux batifolant parmi les baigneurs, Steichen lui-même offre une vue plongeante sur un enfant nu faisant un plat dans une gerbe d'eau joyeuse, et Ewing Kainin montre une naïade blonde faisant surface, sourire extatique et yeux fermés, à peine visible derrière le voile liquide qui tombe en cascade. Et puis, il y a la grande photo par Nell Dorr de Vénus émergeant de l'onde, ornée d'une

guirlande d'hibiscus. La nostalgie régressive de l'immersion revient sans cesse au fil de l'exposition. Elle va sans doute de pair avec la religiosité panconfessionnelle de *The Family of Man*, renforcée par le goût de la préposée aux textes, Dorothy Norman, pour les épigrammes d'éternelle sagesse empruntées à une grande variété de textes sacrés. Ou, comme Steichen lui-même l'a souligné, «des photos attentives au religieux plutôt qu'à la religion».

La «sensation océanique» – celui d'un moi indifférencié, ayant retrouvé la sensation primitive de fusion avec le monde – est une notion qui entre dans le discours psychanalytique à la fin des années 1920,



Figure 10
Photographie de Garry
Winogrand publiée dans
The Family of Man.

dans un échange de lettres entre Romain Rolland et Sigmund Freud. Celui-ci résume leur correspondance dans *Malaise dans la civilisation*, attribuant à Rolland une idée à laquelle, lui, était réfractaire, à savoir que la *sensation océanique* était à l'origine de tout sentiment religieux. Ayant étudié de près le saint mystique indien du dix-neuvième siècle Ramakrishna, Rolland connaissait certainement un large éventail de métaphores de l'immersion et de la dissolution de soi, spécialement celles centrées sur la déesse Kali, qui crée et détruit la vie. Le préjugé monothéiste conduira chez Freud à une autre idée des origines du religieux : la foi découlerait de la rencontre entre le moi et le monde hostile, la religion étant la recherche d'un père protecteur «énormément exalté». On peut apercevoir cet enfant qui plonge nu sur la photo de Steichen comme posé en équilibre entre deux vues contraires de la religion : l'une monothéiste, l'autre polythéiste et «océanique». Le photographe-commissaire est le «père exalté», mais qui voudrait ardemment redevenir cet enfant immergé dans l'élément liquide. (En termes lacaniens, le «sentiment océanique» correspond au domaine de l'imaginaire, tandis que le «père exalté» se tient du côté du symbolique³⁰.)

Les prédilections terre-à-terre de Freud le font douter de l'importance de l'immersion océanique. Il conclut

le premier chapitre de *Malaise dans la civilisation* par un vers tiré d'un poème de jeunesse de Schiller, *Der Taucher* («Le Plongeur»). Le poème se rapporte à la fable de ce roi de Sicile qui ordonne à un jeune homme de plonger une seconde fois dans les abysses, avec sa propre fille en récompense. Ayant triomphé des périls des profondeurs une première fois, le plongeur se lamente avant son second et fatal plongeon : «Qu'il se réjouisse, celui qui respire dans la lumière.³¹» Freud, comme Jules Michelet, comprenait que la mer, avant toute chose, était «l'élément d'asphyxie», l'archétype de l'hostilité du monde (mais Michelet était plus sensible que lui à la dimension nourricière de la mer). Sa réflexion sur le sentiment océanique ramènera Freud, une fois de plus, à la pulsion de mort, déjà explorée dans *Au-delà du principe de plaisir*.

Mais ce terrain avait déjà été défriché par un disciple de Freud, Sándor Ferenczi, dans un livre remarquable, *Thalassa : psychanalyse des origines de la vie sexuelle*, publié en 1924 mais qui remonte à des spéculations développées puis momentanément interrompues pendant la Grande Guerre, alors qu'il était médecin militaire, et qui étaient connues de Freud.

L'argument principal de Ferenczi dérive surtout de la théorie erronée du biologiste Ernst Haeckel pour qui l'ontogénie (développement de l'organisme individuel à partir d'une cellule) reproduisait la phylogénie (évolution de l'espèce). À la thermodynamique, Ferenczi emprunte, comme Freud lui-même, le concept d'entropie. Fort de ces idées-souches, le psychanalyste part à la recherche du secret de la formation des pulsions génitales et aboutit à l'intuition que *l'expérience* intra-utérine des mammifères terrestres récapitule effectivement la préhistoire aquatique de leur évolution. Pour les mammifères mâles, le coït serait l'expression du désir régressif d'un retour entropique non seulement à la passivité de la condition prénatale, mais aux origines liquides de l'espèce humaine. La dernière phrase du livre résume sa thèse, même si, en passant, sa propre logique aura contraint Ferenczi à admettre que la sexualité féminine est plus complexe, moins «primitive» que celle de l'homme :

Il apparaît que le membre viril et sa fonction sont le symbole organique de la restauration – fût-il partiel – de l'union fœtale-infantile avec la mère, et en même temps avec ce qui en est le modèle géologique, l'existence au fond des mers [souligné par Ferenczi].³²

Ainsi découvre-t-on une clé de la « béatitude enfantine » schillérienne au cœur de *The Family of Man*. Comme je l'ai écrit il y a longtemps mais sans développer l'argument, « l'exposition va de la célébration de l'autorité patriarcale – dont l'incarnation suprême est les Nations unies – à la construction finale d'une utopie imaginaire qui ne ressemble à rien tant qu'à un état de béatitude infantile, précédipienne ». Or, cet infantilisme va de pair avec le décès du sujet politique au sens classique des Lumières, et avec l'émergence du nouveau sujet consommateur. C'est pourquoi les publicitaires de Madison Avenue vont s'intéresser beaucoup à *The Family of Man*. Si le consumérisme fordiste est à peu près invisible dans le monde qu'il dépeint, ses baigneurs extatiques seront recrutés pour fourguer des marques de bière ou des cigarettes mentholées.

Cinquante ans plus tard, le chemin ainsi ouvert mènera à corbis.com et au *fun* de faire du *shopping d'images* sans les juger, de *partir en croisière* avec un « père énormément exalté » pour nous montrer le chemin.

Cinquième partie: Anti-Titanic

Titanic, *Waterworld* et *En pleine tempête* racontent la même vieille histoire: les hommes se sacrifient en mer pour que les femmes puissent cultiver les valeurs civilisées, voire ranimer la civilisation elle-même. Alors que, pour la théorie psychanalytique, les instincts ne sont ni féminins ni masculins, ces films les subordonnent à la division traditionnelle du travail entre les sexes. (Traditionalisme qui pèse bien plus lourd que le féminisme superficiel de *Titanic* et *En pleine tempête* grâce auquel une bourgeoise peut chercher librement l'amour et se faire porte-parole et prophète de l'avant-garde, ou une ouvrière commander un bateau de pêche.) Ces mélodrames nous feraient croire que l'instinct de mort « masculin » nourrit l'instinct de vie « féminin », comme pour réfuter la conclusion pessimiste de *Malaise dans la civilisation*. Il va presque sans dire que

cette vision traditionnelle, qui ne peut jamais admettre que sa « moralité » instrumentalise le niveau instinctuel du psychisme, a été l'une des principales excuses des guerres et autres agressions à grande échelle. Voyez la bande hétéroclite des « fumeurs » dans *Waterworld*, galériens et pirates post-apocalyptiques installés à bord de l'épave rongée de l'*Exxon Valdez*, commandés par un Dennis Hopper fou. D'un côté, il s'agit certainement d'une projection autoparodique sur le *lumpen-prolétariat* des habitudes de consommation d'essence qui sont en fait celles d'un scénariste hollywoodien moyennement prospère qui roule en 4x4. Mais ces fumeurs incarnent aussi les mauvaises habitudes qui peuvent valoir à une nation un statut d'« État voyou » et son inscription sur la liste des cibles du prochain barrage de missiles de croisière. Dans le film, le « mauvais » instinct de mort chez les fumeurs ne peut être contrecarré (gratifié plutôt) que grâce au « bon » instinct de mort de l'homme-poisson mutant, Kevin Kostner, dont les capacités de nageur ont été génétiquement accrues pour faire de lui une sorte de torpille humaine. Il serait absurde de prétendre que ce sont des films « militaristes », mais leur façon thérapeutique et homéostatique d'aborder le problème des énergies destructrices humaines est dans le droit-fil de la nouvelle rhétorique de la violence d'État, toujours exercée dans l'intérêt de droits humains abstraits ou, plus concrètement, *pour l'avenir de nos enfants*.

Il y a peu, j'eus l'occasion de voir la version itinérante récemment restaurée de *The Family of Man*, là où elle a trouvé demeure, au Luxembourg, dans le château de Clervaux, non loin du théâtre de la bataille des Ardennes. Un vieux char d'assaut Sherman, relique de la bataille sans doute, accueille le visiteur à la grille du château. Cette reconstitution méticuleuse au pays natal du photographe est surtout frappante en ce qu'elle fait voir à quel point le spectacle de la culture de cette époque était *lent* et *modeste* au vu de nos blockbusters hollywoodiens, méga-expositions et autres flux d'images numériques. Si *The Family of Man* ouvre d'innombrables possibilités, ne serait-ce pas précisément en raison de son caractère obsolète ?

Imaginons un instant cette restauration installée sur un navire, lequel aurait fait le tour du monde, avec escale

dans tous les ports qui avaient accueilli l'exposition à l'époque, de New York au Cap et à Djakarta, et dans quelques autres peut-être ne figurant pas sur l'itinéraire d'origine. Dans certaines villes, la fréquentation serait modeste en raison de la concurrence culturelle pléthorique et de l'habituelle indifférence des citoyens envers les zones portuaires; pas plus de 50 visiteurs à New York, malgré l'entrée gratuite. Mais dans d'autres villes, le navire serait pris d'assaut, donnerait de la bande, manquerait de chavirer à quai: 30 000 visiteurs par jour. Dans les pays plus ou moins riches, on vendrait des casquettes et des T-shirts; dans les pays pauvres, on distribuerait des souvenirs. Ce serait un cargo tout simple, sans apprêts, afin d'écarter toute connotation de luxe protégé, comme un château ou comme ce paquebot de croisière réquisitionné par les dirigeants apeurés des pays riches à Gênes. Dans beaucoup de villes, les groupes dissidents et les défenseurs des droits de la personne seraient invités à animer des forums publics dans la salle de conférences aménagée dans l'une des soutes. Ces mêmes groupes offriraient l'hospitalité aux membres de l'équipage. On suivrait le progrès du vaisseau grâce à un site sur la Toile. Il battrait pavillon luxembourgeois, pays sans littoral, ou celui des Nations unies peut-être, ou encore un pavillon inconnu, sans lien avec aucun pays existant, marqué peut-être d'un portrait de la mère de Steichen tenant dans la main une tarte aux pommes tout juste sortie du four. Il ne battrait pas pavillon des États-Unis, n'arborerait pas le logo du MoMA, n'aurait pas de chars d'assaut arrimés aux écouteilles.

Ce serait le navire fantôme imaginé par le *New York Times*: le cargo vieillissant à l'ère du courrier électronique. Ce que je décris ici, avec quelques menues libertés, c'est le voyage autour du monde effectué en 1998-2000 par le *Global Mariner*, cargo polyvalent de 18 000 tonnes charge en lourd avec, dans ses soutes aménagées, une exposition remarquable sur les conditions du travail en mer et – dans un sens plus large – sur les coûts sociaux cachés et conséquences probables de la mondialisation capitaliste. Financé par l'International Transport Workers Federation (ITF), organisme basé à Londres qui chapeaute plus de 450 syndicats maritimes de par le monde, l'idée du navire vient d'un groupe de marins militants,

anciens de *Greenpeace*. Leur préoccupation première était le système du *pavillon de complaisance*, cette ruse d'avocat inventée par des transporteurs étasuniens qui permet aux riches armateurs d'enregistrer leurs navires auprès de nations offrant ce que l'on appelle une *souveraineté de papier*, un drapeau contre de l'argent. Le système engendre tous les abus, et son but est bien d'abuser: il permet de masquer des conditions d'exploitation épouvantables au moyen d'un labyrinthe juridique ahurissant. L'ITF fait campagne contre ce système depuis cinquante ans, cherchant à imposer un salaire décent et un minimum de sécurité pour les marins.

La solution trouvée par les militants de l'ITF a été de rattacher ce combat, vénérable mais pas toujours très fructueux, à la campagne plus large contre la mondialisation capitaliste. Notons que depuis 1995, les stratégies néolibérales – réduction des indemnités de chômage, intermittence de l'emploi sous prétexte de «flexibilité», destruction des syndicats et privatisation des infrastructures publiques – ont rencontré des résistances ouvrières décisives venant du secteur des transports: cheminots français, dockers australiens, chiliens et brésiliens, conducteurs d'autobus et équipages d'avion mexicains, chauffeurs-livreurs aux États-Unis. Tous ces combats contre le marché incontrôlé datent d'avant Seattle.

Le *Global Mariner* sera conçu comme une version flottante de l'*agit-train*³³, repensée dans le contexte d'une politique de gauche éclectique et décidément post-bolchévique. (Née de la solidarité entre dockers et marins hollandais et britanniques à la fin du dix-neuvième siècle, l'ITF restera proche, pendant une grande partie de son histoire, des traditions de la vieille II^e Internationale). Et pourtant, cet *agit-navire* a une dette envers l'art productiviste de gauche de la jeune URSS, ainsi qu'envers les photomontages de John Heartfield et du théâtre ouvrier d'Erwin Piscator, deux communistes de Weimar. Souvenons-nous que pour ses expositions photographiques des années 1940 et 1950, Steichen avait déjà emprunté aux techniques de présentation à grande échelle du design et de la photo russes des années 1920: le spectre d'El Lissitzky et de Rodtchenko semble

planer sur *The Family of Man*. Témoins de la récupération de ces procédés jadis radicaux pour la boîte à outils du libéralisme ordinaire et de la publicité, les concepteurs du *Global Mariner* semblent avoir voulu se réapproprier cette tradition pour se forger une nouvelle-ancienne arme contre le néolibéralisme du vingt-et-unième siècle.

Mais indépendamment de l'exposition, de ces grandes images murales générées par ordinateur et cette étrange musique à la Stockhausen, il y a la réalité du *navire et du voyage* en et pour eux-mêmes, semblables aux ready-made par la subtilité de leur statut ambigu d'objet et de contexte *préexistants mais en fait déjà transformés*.

Le *Lady Rebecca* (ainsi qu'on l'avait baptisé vingt ans plus tôt sur les rives britanniques de la mer du Nord) avait changé de nom quatre fois, une série de réinscriptions à l'avant et à l'arrière, les noms précédents devenant chaque fois moins lisibles sous la couche brillante de peinture blanche annonçant le nouveau. L'amnésie calculée du monde des transports maritimes offre une leçon à ceux qui célèbrent le flux postmoderne des identités. À propos de cette pratique très répandue du *renaming*, une anecdote singulière: un commandant reçoit un télex à mi-parcours lui signalant la vente du navire et l'obligation de changer de nom. Au commandant qui s'enquiert respectueusement du nouveau nom, on répond de faire descendre un marin du bastingage – manœuvre dangereuse en mer – qui devra noircir une lettre sur deux de l'ancien nom. Qu'en dirait Mallarmé? Poésie concrète du monde maritime contemporain, magie nominative entre clavier du télex et armoire à peintures: nous voici revenus à *Benito Cereno* de Melville, mais confrontés non aux ambiguïtés de l'insurrection ou de la mutinerie mais à une domination qui se cache. À qui le navire? Et quel navire? Un véritable palimpseste de déguisements et de leurres, des eaux rendues troubles à dessein.

Le terme de sa vie de labeur approchant, le cargo jadis nommé *Lady Rebecca* était entré dans un état dangereux de décrépitude. Propriété d'une compagnie de Hong Kong, battant pavillon panaméen, je crois, servi par un équipage philippin, il sera finalement ancré au large

de Pusan, port animé sur la côte sud-est coréenne, en attente. De quoi? D'un repreneur louche, disposé à extraire quelques dernières gouttes de profit des voyages lents, laborieux, dangereux, d'un cargo vieillissant, un *navire de la mort* en puissance? Ou alors, c'est le propriétaire qui prendra sans état d'âme la décision finale, semblable par sa franche brutalité à celle d'un fermier, mais moins intime que si elle était basée sur un examen vétérinaire puisque prise à distance – à Hong Kong, ou à Londres, ou à Zurich – sans avoir touché du doigt la rouille qui recouvre les échelles et les hiloires d'écoutille, tâté les fissures de la coque, lu le journal de bord de la salle des machines, ritournelle déprimante de défaillances de soupapes et de pompes. Alors, le navire quitte le pré du mouillage et commence le long voyage vers la casse – vers les plages indiennes en pente douce où un équipage réduit au minimum le fera échouer à marée haute: en avant toute vers le sable huileux, pour être cassé à la masse et découpé au chalumeau par de vastes équipes de travailleurs décharnés; c'est l'abattoir du monde maritime, le navire est remis à son dernier équipage, composé des dernières victimes du cycle d'exploitation maritime.

Et puis, miracle – bien que d'autres métaphores, comme celles de sauvetage ou de rédemption, pourraient servir, s'agissant d'une fiction. À l'été 1998, le cargo est acheté par l'International Transport Workers Federation. Replacé sous pavillon britannique, remis en état avec ardeur aux chantiers Hyundai à Mipo, au nord de Pusan, amené ensuite par un équipage croate au port allemand de Bremerhaven, pour l'aménagement de l'exposition et puis, quelques mois à peine après l'acquisition – tout cela étant fait en grande hâte –, il repart avec son nouveau nom pour un tour du monde de vingt mois, avec escales prévues dans 83 ports. L'équipage est un mélange polyglotte: Anglais, Philippins, Birmans, Écossais, Croates, Néo-Zélandais, Ukrainiens, Russes, Japonais, Néerlandais, Irlandais.

Selon la situation politique des syndicats d'accueil, les escales ont pu être militantes et combatives. Par exemple, l'équipage s'est joint aux dockers de Valparaíso dans leur combat contre les projets de privatisation du port par le gouvernement chilien; il a manifesté avec des marins birmans exilés et d'autres

militants pour la démocratie devant l'ambassade à Bangkok de leur pays (rebaptisé Myanmar par la dictature militaire); il a apporté son soutien aux grévistes américains d'un chantier naval de La Nouvelle-Orléans. Deux vedettes arrimées au couvercle de l'écouille arrière permettent des actions rapides, à la manière de *Greenpeace*. Dans d'autres cas, le navire sera soustrait à la curiosité du public par des gouvernements hostiles, comme à Hong Kong, où le chef de l'exécutif, crypto-«stalinien de marché», se trouve être l'ancien PDG d'une société internationale de transports de conteneurs. Une escale grecque, prévue pour le dernier jour du millénaire, sera annulée in extremis, le syndicat des marins répugnant à défier les puissants armateurs grecs. De lointaines conjonctures politiques pourront changer la qualité de l'accueil du cargo, comme à Istanbul, quelques semaines après les manifestations contre l'OMC à Seattle où, pour la première fois, le navire est accueilli par des banderoles dénonçant spécifiquement la mondialisation. D'ailleurs, l'escale à Seattle au printemps de 1999 aura eu lieu sur fond d'événements locaux ayant conduit aux manifestations de novembre³⁴.

Si Michel Foucault eut raison de penser que le navire est le type même de l'hétérotopie (espaces réels qui mettent en question d'autres espaces), alors le *Global Mariner* était l'hétérotopie des hétérotopies. Ou, si l'on veut, c'était un méta-navire, représentant tous les autres navires du monde, invisibles, inconnus, silencieux, les incarnant en son sein grâce à l'exposition, qui était sa seule cargaison. Il fallait que le *Global Mariner* soit un véritable cargo au fonctionnement exemplaire, le Bon Navire qu'en toute justice sociale chaque navire devrait et pourrait être; mais, en même temps, c'était un *cargo vide* ne transportant que du lest et un message. C'est peut-être ce «vide» qui a provoqué l'hostilité du commandant d'un vaisseau non conforme qui était dans le collimateur de l'ITF, et qui a traité le *Global Mariner* de *bateau-jouet*, néantisé en quelque sorte par l'absence de cargaison. Et pourtant, voilà un cargo doté des qualités autarciques d'antan, avec ses propres grues pour le chargement-déchargement aux escales sans équipement, le type de navire que l'on voit souvent dans les ports les plus reculés du tiers-monde. Le fonctionnement du *Global Mariner* contrastait nettement

avec celui des porte-conteneurs et des vraquiers spécialisés d'aujourd'hui qui ne peuvent fonctionner qu'intégrés à un ensemble mécanique plus vaste de grues et de transporteurs sur les quais. C'est précisément son autonomie fonctionnelle et ses facilités d'adaptation qui ont permis au *Global Mariner* de devenir un grand espace artistique itinérant et efficace, capable d'installer, de transporter et de faire visiter sa propre exposition.

Il est impossible de ne pas voir aussi dans l'odyssée du *Global Mariner* la contre-représentation ironique d'un projet plus ancien, remontant aux origines mêmes de la domination impériale moderne, à savoir le premier tour du monde effectué par Magellan. Ici, c'était *Magellan à l'envers*. Effectivement, on ne saurait sous-estimer la signification rituelle de cette première circumnavigation. Inaugurés à la grande époque de l'impérialisme, ces voyages épiques sont l'affirmation théâtrale qu'une puissance navale émerge sur la scène internationale, comme lors du tour du monde de la «Flotte blanche» de l'amiral Dewey après la victoire décisive des États-Unis sur l'Espagne dans la baie de Manille en 1898. Dans ce cas, la grande parade navale autour du monde, «*showing the flag*» dans le langage de la marine de guerre, mettait du muscle derrière l'ambition géostratégique formulée par le théoricien naval Alfred Thayer Mahan³⁵.

À la fin du vingtième siècle, le tour du monde à la voile en solitaire sert de rituel pour revitaliser les soubassements individualistes de l'esprit d'aventure capitaliste, tout en estompant – derrière le drame de l'effort solitaire et de l'autarcie extrême – les dimensions sociales et industrielles du projet mondialiste. La fascination qu'exercent ces voyages, manifestée dans l'œuvre de Bas Jan Ader, au destin tragique³⁶, ou plus récemment dans la série de projets intrigants de la cinéaste aventurière d'avant-garde Tacita Dean, correspond tout à fait au retour vers un romantisme apparemment épuisé et aux efforts accomplis aujourd'hui pour séparer «l'aventure» de ses connotations historiques de pillage et de conquête. Que le romantisme ne puisse chercher à survivre que par l'immersion, l'hypersolitude et l'extraterritorialité du «plein océan» donne la mesure du caractère désespéré du sauvetage qui l'a soustrait à la dévaluation généralisée de la culture. Aujourd'hui, ce «retour» à la mer postmoderne, quasi romantique,

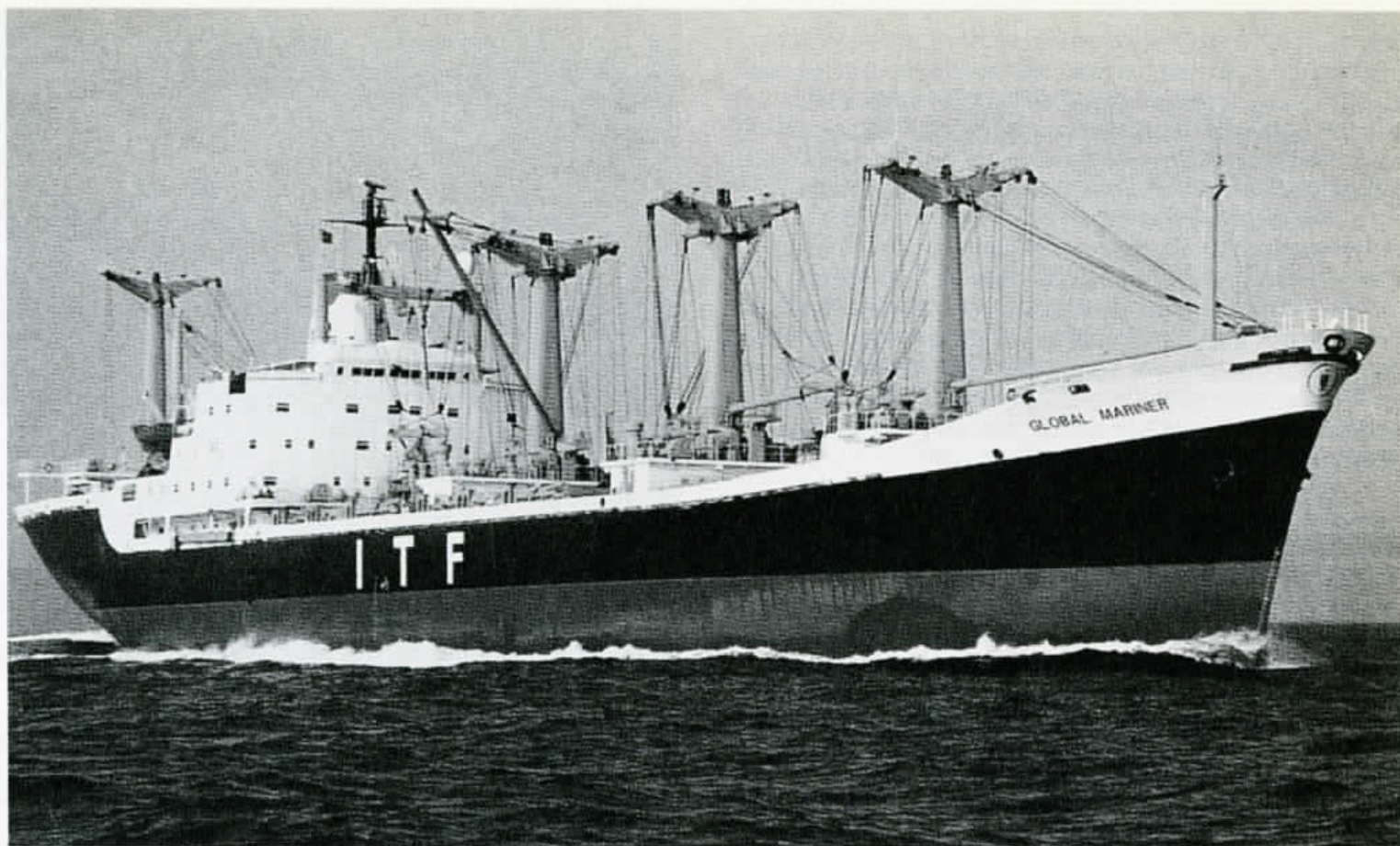


Figure 11
Carte postale du *Global Mariner*:

diffère fondamentalement du modèle byronien; nous avons affaire à une mer dont les ressources sont en voie d'épuisement et dont la sublime menace a pris une nouvelle forme en raison du réchauffement de la planète, une mer tueuse que nous sommes en train de tuer, une mer qui se prête aussi – dans le monde développé – à une variété innombrable de représentations hyperréalistes, du parc à thème aquatique à l'aquarium aux mille espèces, devenus le *must* du moindre complexe de loisirs sur front de mer urbain.

Le *Global Mariner*, en revanche, insistait, à sa manière lourde, lente, *ordinaire*, sur un retour aux questions sociales. S'exprimant avec toute la prudence d'un libéral de la guerre froide, Steichen avait prétendu que

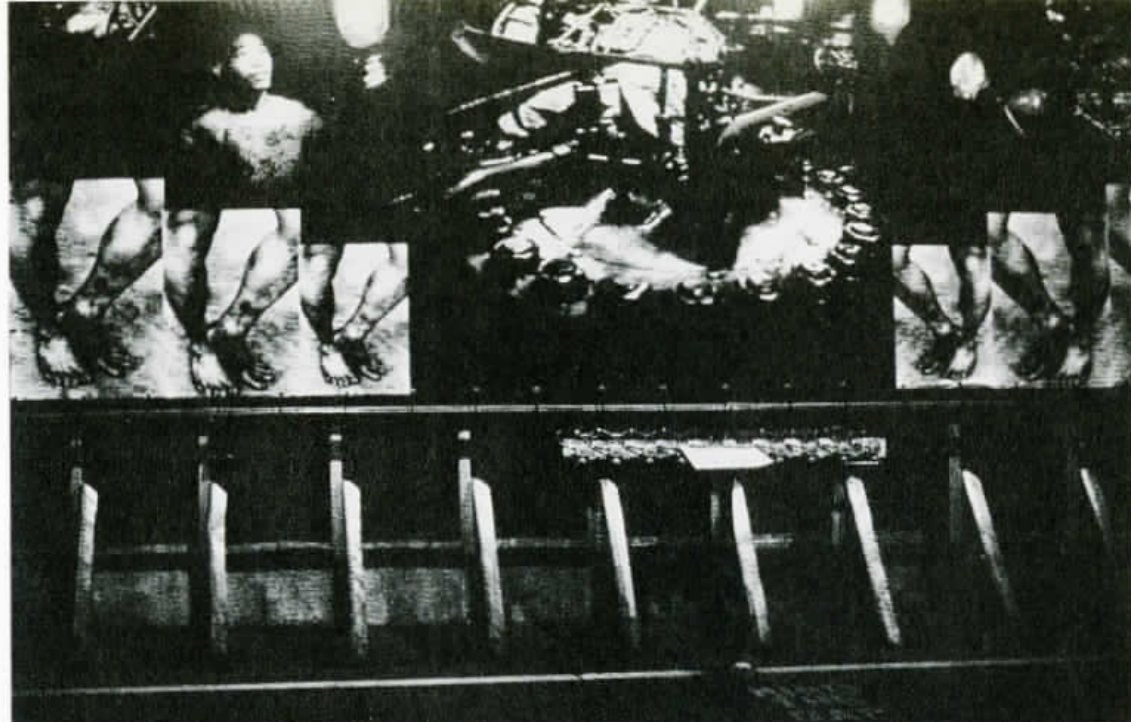
The Family of Man parle de «la conscience humaine, non de la conscience sociale³⁷». La grande force de l'expérience du *Global Mariner* est d'avoir posé la question de la société à partir de cet espace que l'on imagine au-delà de la société. Rien de spécial: un cargo comme tant d'autres, si ordinaire qu'un habitant de Seattle, à la vue des honneurs que lui réservaient les bateaux-pompes de cette ville fortement syndiquée, se demandait pourquoi tout ce tintouin. C'est en effet le genre d'accueil auquel on s'attendrait pour un porte-avions ou pour le *Queen Elizabeth II*, non pour un vieux cargo, chargé sans doute de café ou de pâte à papier, ou de quelque autre marchandise en vrac.

La portée de la démarche est d'autant plus grande qu'il s'agit avec ce navire de mettre en scène le fonctionnement impérial à une époque où l'économie globale est supposée

entièrement virtuelle dans sa connexité, libérée comme par magie du lent mouvement maritime de tout ce qui est lourd. La prétention arrogante de la cyber-économie, comme d'ailleurs de l'idée d'une ère *post-industrielle*, vise à désavouer la conscience vague mais tenace qui est la nôtre que pratiquement toute notre énergie – qu'elle soit convertie en électricité ou dérivée directement de la combustion – vient du pétrole ou d'autres carburants fossiles, ou alors de l'uranium fissionable raffiné à partir du minerai: des solides, des liquides, des gaz transportés en vrac. La lenteur même du *Global Mariner*, les vingt mois de son tour du monde, nous rappelle la durée des premiers voyages maritimes modernes à la voile, ainsi que la persistance de nos jours des transports lourds et lents.

Un anti-*Titanic*. Le maître de manœuvres à bord du *Global Mariner*, Jimmy McCauley, marin expérimenté de Glasgow, maigre et nerveux, l'a souligné succinctement en rappelant le nombre total de vies perdues en mer, des équipages entiers de vingt hommes, lorsqu'un porte-minerais se brise mystérieusement en deux, par mer calme parfois, ou encore les innombrables Philippins entassés sur un ferry décrépit qui se retourne et brûle sur la mer de Sulu: «Il y a un *Titanic* chaque année, mais personne n'en entend jamais parler.» Et l'exposition elle-même le dit à sa façon avec un long parcours narratif conduisant le visiteur d'une vision heureuse et optimiste de l'activité marine – mélange de propagande d'armateur et de fantasme touristique – vers des images de plus en plus sombres et sinistres des périls et calamités de la mer, le tout culminant avec le spectacle d'une maquette fidèle du ferry suédois l'*Estonia*, gisant par le fond d'un grand aquarium – morbide plaisanterie de marin sur les techniques d'exhibition des musées maritimes. Au fur et à mesure que l'on descendait vers les soutes inférieures et qu'on allait vers l'avant du cargo, les images d'archives – marins blessés, conditions de vie atroces, naufrages, incendies, déversements de pétrole – devenaient de plus en plus insistantes, jusqu'à la remontée à la soute supérieure pour discussions et débats publics. Beaucoup

Figures 12 et 13
Installation dans les soutes
inférieures du *Global Mariner*.
Photos: Allan Sekula.



des photos exposées étaient prises par des inspecteurs de l'ITF aux quatre coins du monde, eux-mêmes dockers et marins de formation. C'est cet impératif documentaire qui éclaire la réalité d'une industrie où le secret a toujours régné. D'ailleurs, la tendance actuelle à étendre les investigations policières aux naufrages autres que militaires, si besoin à l'aide d'engins submersibles, est en grande partie le fruit des précédents établis par l'ITF.

Miren del Olmo, officier en second du *Global Mariner*, m'a raconté une histoire. Originaire d'un modeste village de pêcheurs basques, fille d'un ouvrier retraité des chantiers navals, elle s'est souvenue de ce samedi à la fin des années 1980 quand elle traversa le Niervión pour se rendre à son cours d'anglais, *lingua franca* d'une vie en mer. Ayant entendu un lointain vacarme, elle s'était retournée vers le pont situé tout près du chantier dont la mort était proche et qui fournirait dix ans plus tard le site du Guggenheim de Gehry. Soudain, elle vit disparaître le tablier et les piles d'acier dans un nuage de gaz lacrymogènes. Des soudeurs et des charpentiers licenciés – les camarades de son père – affrontaient la brigade anti-émeutes de la police nationale. Elle m'a raconté cette histoire, alors qu'elle était de quart et que le *Global Mariner* filait cap à l'ouest sur la mer Noire. Il m'était venu à l'esprit que nous pouvions très bien croiser la route empruntée un siècle plus tôt par le cuirassé mutiné *Prince Potemkine*, zigzaguant d'Odessa à Constanze pour se mettre à l'abri de la flotte tsariste.

Le navire tremblait sur la houle hivernale, semblait faire du sur-place. Après un long silence, rompu uniquement par le grésillement intermittent des voix de la radio, s'exprimant laconiquement dans cet anglais aux accents divers pratiqué le long des voies de navigation, Miren observa qu'elle n'avait pas encore pu séjourner assez longtemps chez elle pour visiter le nouveau musée. Mais de son point de vue de non-spécialiste, et pour être franche avec un Américain, elle pensait qu'il avait été construit avec «toutes les boîtes de Coca-Cola bues à Bilbao».

À son patron qui lui demande pourquoi il refuse de travailler, le Bartleby de Melville répond: «J'aime mieux pas.» De même, le 3 août 2000, ayant terminé sa

mission de brave navire, de navire exemplaire, de navire représentant tous les autres navires invisibles du monde, le *Global Mariner*, chargé d'une cargaison de filins d'acier, éperonné à l'embouchure de l'Orénoque au Venezuela, coule à pic, non loin du refuge fictif de Robinson Crusoë, cet autre *isolato* d'une ère mercantile plus ancienne. Grâce à Bill Gates et à ses acolytes, j'apprends la nouvelle par courriel, mais non par écrit. Sans préavis, une image étonnante se déroule de haut en bas de mon écran: un cargo que je connais bien en train de couler, photographié depuis un canot de sauvetage par un membre de l'équipage.

TITANIC's wake¹

Au début de 1997, j'ai photographié les décors de *Titanic* au Mexique, dans le cadre d'un projet antérieur appelé *Dead Letter Office* («Lettres en souffrance»), titre suggéré par le roman de Herman Melville, *Bartleby*: chez celui-ci, le refus de travailler remonte peut-être à l'époque où, postier, il triait les lettres tombées au rebut.

Relisant ce roman, je visualise la difficulté et même le défi spirituel que cela représente d'expédier une lettre de Tijuana à San Diego, séparés par quelques kilomètres à peine, alors que, dans l'autre sens, cette frontière est si facile à franchir pour Hollywood, qui paie beaucoup plus cher l'envoi de ses messages.

Afin de profiter des bas salaires mexicains, la Fox a construit son décor près d'un village de pêcheurs pauvres, Popotla, sur la côte de Baja California, à une soixantaine de kilomètres de la frontière. Ce qui explique la longue liste de noms mexicains en petits caractères qui défile à toute vitesse au générique de fin. L'installation comportait le plus grand bassin de tournage en eau fraîche jamais construit, plus grand encore que celui construit à Malte pour le film *Popeye*. L'hiver, il fait froid sur cette côte et les figurants mexicains flottaient des heures durant,

passagers anonymes voués à une tombe glaciale. Juste au sud des murailles et des miradors qui protègent les décors, le village n'a pas l'eau courante. Les fuites des bassins de tournage ont fait baisser le taux salin des mares côtières, ce qui a nui à la récolte des moules, gagne-pain traditionnel des villageois.

La lugubre arrogance de *Titanic* m'intrigue. Serait-ce là le symptôme d'un phénomène plus vaste? Nous scrutons avec une avidité morbide le tourbillon où l'un des premiers prodiges de l'industrie moderne a plongé dans l'abîme. Le film nous dispense de nous souvenir de tous les autres désastres intervenus depuis. En un clin d'œil, comme dans un dessin animé, broyé l'ange de l'Histoire, entre un mur d'acier et un mur de glace. Deuil facile et prématuré d'un siècle sanglant.

Ou peut-être, plus innocemment, le film ne serait-il qu'un signe avant-coureur de la bonté néolibérale étasunienne. Au moment de recevoir le premier d'une kyrielle d'oscar qui vont couronner son film, James Cameron brandit la statuette dans l'air surchauffé du podium et hurle une réplique du film: «*King of the world!*». (Plus tard, un peu penaud, il demandera une minute de silence à la

mémoire de l'équipage et des passagers, morts il y a longtemps). Curieusement, Cameron avait emprunté sa réplique triomphale à l'opéra que Benjamin Britten tira en 1951 d'un autre récit de Melville, *Billy Budd*. L'innocent matelot exulte, alors même qu'il est embarqué de force pour un voyage qui finira au bout d'une vergue. Cameron aurait-il secrètement voulu tourner *Billy Budd*? Se voit-il dans le rôle du «beau matelot» encore plus qu'il ne s'identifie à ce jeune artiste sûr de lui, campé par Leonardo DiCaprio? C'est une pensée étrange que cette morne parabole de Melville (et de Britten) – sans femmes et subrepticement homoérotique –, ce conte de la bonté fêlée, du mal intraitable et d'un capitaine torturé par le sentiment de sa propre culpabilité, le tout revu à l'intention d'un nouveau public de jeunes filles prépubères.

Il y a cinq ou dix ans, j'étais persuadé que la mer avait disparu de l'horizon imaginatif des élites contemporaines. Aujourd'hui, je n'en suis plus si sûr. La mer fait retour, souvent sous forme de mélodrame noir, remémorée et oubliée à la fois, toujours liée à la mort mais d'une façon étrangement désincarnée. On ne peut plus avoir la franchise de Michelet qui, au début de *La Mer*, reconnaît sans ambages l'hostilité de l'océan, dont l'essence pour les êtres humains est d'être «l'élément de l'asphyxie». Et pourtant, Bill Gates va déboursier, pour le tableau de Winslow Homer, *Perdus sur le Grand-Banc*, une somme sans précédent pour un tableau américain. Et Frank Gerhy va construire un musée en titane rutilant, à la fois navire et poisson, sur les ruines de l'ancien chantier naval de Bilbao acculé à la faillite par le néolibéralisme du gouvernement espagnol, ouvrant un nouvel avenir touristique pour la capitale d'une des cultures maritimes les plus anciennes du monde. Ce sont les Basques après tout qui ont sans doute «découvert» l'Amérique, mais ils ont préféré garder le secret pour pouvoir retourner sans concurrents dans les eaux de l'Atlantique nord, riches en morue.

En dépit du «vitalisme» tant vanté de ce projet et des liens primitifs avec une carpe vouée à la mort dans la baignoire de la grand-mère de l'architecte à Toronto, le Guggenheim de Bilbao ressemble plus précisément à une version immense de l'un des *light modulators* de Moholy Nagy: il introduit dans la palette si douce

de la capitale désindustrialisée du Pays basque l'éclat inhumain, les rehauts spéculaires du paysage urbain de Los Angeles. Par coïncidence, on remarque un potentiel corrosif: la présence, sur le flanc ouest du musée, dans le terminal de transbordement des conteneurs, de grands cylindres d'acide fluorhydrique, ce produit dangereux qui sert précisément à dissoudre le titane.

Ces clichés ont été pris entre le début du printemps 1998 et le dernier jour de 1999. Certains l'ont été au cours d'une résidence à l'atelier Calder à Saché (Maine-et-Loire). Alexandre Calder, marin dans sa jeunesse, et dont l'adolescence coïncide avec les dernières années de la navigation à voile, traduira la logique motrice du vent, de la toile et des cordages, simple mais profonde, dans les plaques d'acier découpé de la modernité. Ses mobiles tournent en rond comme les navires mais non comme les musées, même ceux qui veulent ressembler à des navires... ou à des sculptures.

Saché est relié à la mer par l'un des affluents de la Loire, dont l'enchâssement verdoyant ainsi que les liens impériaux furent racontés par Balzac, s'abreuvant de café en quantités dangereuses, composant tard dans la nuit ses romans du désir insatisfait et de l'émergence capitaliste, juste en face de l'endroit où, sur l'autre rive, Calder construira un atelier pour bricoler ses bouts de métal.

D'autres photos sont prises à Seattle, et à Novorossiysk sur la mer Noire, dernier port russe à ne pas être fermé par les glaces en hiver. On va dire que je cours beaucoup de lièvres à la fois, mais le fait est que j'ai passé une bonne partie de 1999 à suivre un vieux cargo ravaudé, le *Global Mariner*, dans une étrange circumnavigation à vitesse d'escargot, transportant dans ses soutes vides de marchandises une remarquable exposition sur les conditions de travail en mer. Comme le dit le quartier-maître écossais, Jimmy McCauley: «Chaque année, il y a autant de morts en mer qu'à bord du *Titanic*, mais personne n'en parle.» Le cargo a fait escale dans 78 ports à travers le monde, du Cap à Vladivostok, résumant en avance la critique de la mondialisation qui allait faire irruption dans les rues de Seattle en novembre dernier. D'où la pertinence de cette métaphore inquiète à la une du *New York Times*: «Naufrage à Seattle».

Le fil qui relie toutes ces images s'enroule autour d'un souvenir évoqué par Miren del Olmo, militante syndicale, officier en second du *Global Mariner*. Originaire d'un modeste village de pêcheurs basques, fille d'un ouvrier retraité des chantiers navals, elle s'est souvenue de ce samedi à la fin des années 1980 quand elle traversa le Niervión pour se rendre à son cours d'anglais, *lingua franca* d'une vie en mer. Ayant entendu un lointain vacarme, elle s'était retournée vers le pont situé tout près du chantier dont la mort était proche et qui fournirait dix ans plus tard le site du Guggenheim de Gehry. Soudain, elle vit disparaître le tablier et les piles d'acier dans un nuage de gaz lacrymogènes. Des soudeurs et des charpentiers licenciés – les camarades de son père – affrontaient la brigade anti-émeutes de la police nationale. Me racontant cette histoire, alors qu'elle était de quart sur une autre sorte de pont et que le *Global Mariner* fendait la houle hivernale de la mer Noire, suivant la ligne de fuite empruntée il y a près d'un siècle par le cuirassé rebelle *Prince Potemkine*, elle observa qu'elle n'avait pas encore pu passer assez de temps chez elle pour visiter le nouveau musée. Mais de son point de vue de non-spécialiste, et pour être franche avec un Américain, elle pensait qu'il avait été construit avec «toutes les boîtes de Coca-Cola bues à Bilbao».

À son patron qui lui demande pourquoi il refuse de travailler, le Bartleby de Melville répond : «J'aime mieux pas.» De même, le 3 août 2000, ayant terminé sa mission de brave navire, de navire exemplaire, de navire représentant tous les autres navires invisibles du monde, le *Global Mariner*, chargé d'une cargaison de filins d'acier, éperonné à l'embouchure de l'Orénoque au Venezuela, coule à pic, non loin du refuge fictif de Robinson Crusoë, cet autre *isolato* d'une ère mercantile plus ancienne.

Los Angeles, juillet-septembre 2000

En attendant les gaz lacrymogènes (d'un globe blanc à un globe noir)

Au départ, il s'agissait de se laisser porter par le mouvement de révolte, de l'aube à trois heures du matin s'il le fallait, captant les accalmies, les attentes, les à-côtés de l'événement. Règles de base pour ce genre de reportage : pas de flash, pas de zoom, pas de masque à gaz, pas de carte de presse et pas d'envie de prendre à tout prix la photo poignante qui résumerait tout.

Plus tard, à la table lumineuse, et tout en lisant les descriptions de plus en plus stéréotypées de ce nouveau visage de la résistance, je comprenais d'autant mieux qu'une physionomie descriptive ne pouvait pas suffire. L'alliance des rues était plus bizarre, plus bigarrée que ne pouvaient le dire des jeux de mots faciles sur « teamsters » et « turtles »¹.

Décrire l'attitude de ceux qui, sans armes, parfois délibérément nus dans le froid de l'hiver, attendent les gaz, les balles en caoutchouc et les grenades assourdissantes. Il y eut des moments de solennité civique, des moments de peur urbaine, des moments de pur carnaval.

La notion que tout cela est le produit du cyber-espace passe à côté de quelque chose de très simple : dans les rues de cette ville, c'est le corps humain qui s'impose, contre l'abstraction du capital mondialisé.

Ce témoignage comporte une importante dimension féministe, et une autre fondée sur l'expérience du travail. Les hommes et les femmes qui travaillent sur les docks ont coupé le flot des boîtes métalliques de l'Asie, sachant qu'au-delà des mers il y a toujours d'autres corps qui font le même travail et que le commerce mondial ne se ramène pas à un clic de souris.

Il y eut une hallucination fugace que mon appareil ne put saisir. Tandis que les éclats des grenades retentirent entre les gratte-ciel du centre-ville, un quidam muni d'un *boom-box* nous gratifia d'un accompagnement musical : l'interprétation pseudo-hystérique par Jimi Hendrix de l'hymne national américain. En cet instant, Hendrix est redescendu dans les rues de Seattle pour se moquer, à sa façon, de l'hégémonie surgonflée de la seule superpuissance qui reste au monde.

Rotterdam, septembre 2000

Nageant dans un funèbre sillage¹

Troisième tentative: Contre le futur régressif

Si *TITANIC's wake* devait être un roman historique, les personnages auraient pour noms Bill Gates, James Cameron, Frank Gehry, Herman Melville, Alexander Calder, Winslow Homer et Honoré de Balzac. Plus une foule de silhouettes moins connues: Lioubov Khoudyakova, une vieille peintre russe, Kaela Economou, une jeune activiste de l'altermondialisme, Michel Boireau, un ouvrier métallurgiste français.

Hypothèse aussi grandiose qu'impossible: je suis sans doute écrivain mais non romancier, et je n'ai ni le goût ni le don des caractérisations fictives. Pourtant, l'aveu de ce fantasme romanesque fournit peut-être une clé. *TITANIC's wake* montre, j'ose l'espérer, qu'un simple journal intime en images, portant sur les dernières années du vingtième siècle, peut suggérer l'envergure épique et avoir la résonance d'un roman historique, sans nullement chercher à être un roman historique et sans se départir des moyens picturaux d'une photographie scrupuleusement documentaire. Cela, à une condition au moins: avoir conscience qu'un paysage ou une ville peut être photographié et verbalement décrit en tenant

compte de ses représentations antérieures, dans le roman traditionnel ou dans des formes culturelles plus récentes mais toujours redevables au réalisme littéraire, comme l'épopée hollywoodienne. Dans ce sens, la pratique documentaire doit avoir ses lettres.

Deux conditions pour travailler de cette manière: la représentation de la personne ou du lieu doit être visuellement éloquente et, en même temps, des textes doivent établir, entre les images, des liens parfois inattendus mais plausibles. Face à des journalistes en quête d'anarchistes en chair et en os mais visiblement incrédules, Kaela Economou décrit avec de grands gestes la raclée qu'elle a reçue des policiers de Seattle. Bizarrement juchée sur une chaise d'enfant, Lioubov Khoudyakova pose pour moi dans un atelier minuscule parmi ses tableaux du paysage industriel et des tombes des morts de la guerre à Novorossiysk, ville portuaire de la mer Noire. Pour la cent-millième fois, Michel Boireau tend le bras pour saisir le levier de commande de son portique roulant. Ici, nul besoin de fiction, d'acteurs, de modèles, de mise en scène. Ni non plus d'une relation entre les images qui soit franchement «archivistique» (ou sérielle), comme pour *Antlitz der Zeit* d'August Sander.



Figure 1
Dear Bill Gates, vue de
 l'exposition, Centre de Création
 Contemporaine, Tours.
 Photo: André Morin.

Des liens autres que ceux que j'évoque ici peuvent exister entre ces photos, mais il y a en tout cas l'idée que les trois individus – si différents soient-ils à bien des égards – habitent le même domaine existentiel, hors des paramètres de la réussite dans un monde et une vie «globalisés»: l'activiste révoltée contre le futur que l'on nous réserve, le peintre accroché à un langage réaliste et à des motifs régionaux, l'ouvrier qui travaille sur le même poste depuis plus de vingt ans, ne sont pas des travailleurs «flexibles» selon la mode postmoderne des théories de gouvernance.

Parfois, il suffit d'évoquer un personnage, par le biais de son œuvre ou de ses habitudes, à travers une image ou quelques phrases: Frank Gehry, par un cadrage inusité de son musée Guggenheim à Bilbao; Balzac, par une remarque en passant sur sa prodigieuse consommation de café, ou par une photographie qui met en évidence le contraste entre l'érotisation des paysages de la Loire du *Lys dans la vallée* au dix-neuvième siècle, et les placards publicitaires qui défigurent cette même vallée à la fin du vingtième. Plus généralement, j'avais en tête un jeu d'oppositions entre gestes grandioses et gestes plus modestes, plus intimes, plus quotidiens, entre célébrité et anonymat, entre l'«art éléphant blanc²» et l'«art termite», selon la terminologie du peintre et critique de

cinéma Manny Farber. C'était l'un de mes professeurs et nous nous disputions sans cesse avec âpreté. Je suis donc d'autant plus frappé aujourd'hui par la pertinence de ses mises en garde contre un art qui prétend « rompre avec la tradition tout en adhérant, irrationnellement, aux formes carrées et confinées, à l'inertie de pierre précieuse propre au chef-d'œuvre européen finement ciselé ». Ces propos résonnent plus fort aujourd'hui qu'il y a quarante ans quand il formula cette critique à l'encontre et du pop-art de Warhol et de l'expressionnisme abstrait de Motherwell. Son contre-modèle, l'art de termite, prenait pour exemple un film, *Vivre*, de Kurosawa, « une immersion d'insecte dans une petite zone, sans raison et sans but ; avant tout, se focaliser sur la saisie d'un moment sans l'idéaliser, et oublier ce mince exploit dès qu'il est accompli ; le sentiment que tout est remplaçable, peut être haché menu et disposé tout autrement sans catastrophe.³ »

Naufrage et sillage m'intéressent comme métaphores d'une pensée historique du genre « éléphant blanc », et même du genre « baleine blanche ». Cela signifie quoi au juste de pleurer à répétition tel désastre particulier à l'exclusion de tant d'autres ? Le remake hollywoodien de l'histoire du paquebot *Titanic* nous ramène au début du siècle, à l'orgueil technologique d'un âge d'or âpre au gain qui ne s'était pas encore noyé dans le sang. Le film partage cet orgueil, tout en feignant de rejeter la nostalgie matérialiste au bénéfice de l'amour romantique. L'amour triomphe de tout. Même les lycéens japonais dont les maîtres et les camarades furent envoyés au fond par un sous-marin américain gambadeur et insouciant rejouent le geste triomphant de Leonardo DiCaprio. Je n'invente rien.

Cette posture d'exultation à la proue du *Titanic* n'est-elle pas la réponse innocente et éternellement optimiste de Hollywood à l'ange de l'Histoire de Walter Benjamin qui, tourné vers le passé, « ne voit, lui, qu'une seule et unique catastrophe, qui sans cesse amoncelle ruines sur ruines⁴ » ? Nous pouvons assurément parler d'un « effet *Titanic* » au même titre que nous avons appris à parler d'un « effet Bilbao ». Deux manifestations de l'exubérance irrationnelle de la bulle financière. Aucune rouille lente dans les profondeurs, nulle collision soudaine sous nos yeux, pas d'asphyxie, pas d'épave, rien que le vent par notre vitesse soulevé, nous propulsant droit vers le tripot de l'avenir. Notre véhicule est un navire fantôme, épave arrachée aux

profondeurs et rénovée, arche truffée d'antiquités dont la valeur augmente à chaque tour d'hélice.

La « rédemption » postmoderniste en forme de poisson conçue par Frank Gehry pour le port fluvial de Bilbao participe de cet orgueil du naufrage transcendant. Le secret de polichinelle de son musée n'est-il pas de ramener tout ce qu'il contient, combinaisons de Rauschenberg ou motos Harley-Davidson, au statut de meuble ancien ? L'avenir pour Gehry n'est-il pas un remballage perpétuel des dernières antiquités, poliment contenues par les circonvolutions baroques des tristes décombres de la modernité ?

Et quand Bill Gates achète la toile de Winslow Homer, le risque n'est-il pas de voir les valeurs « termites » méconnues de cette toile – sa modernité documentaire – écrasées sous le poids éléphantin des « collections de gens célèbres ». Ce nouveau record aux enchères pour l'héritage culturel américain ne diffère guère, ni par sa nature ni par sa logique profonde, de celui établi par la vente des robes de Jacky Kennedy. Et pourtant, la bizarrerie biographique du choix de Gates sollicite parfois les violons plaintifs d'un documentaire historique à la Ken Burns⁵. Le célèbre propagandiste de la nouvelle économie de la bulle technologique se tourne vers la mer avec nostalgie. La « route du futur⁶ » qu'il nous pointe n'est en rien une route, même pas un sillage, mais une petite embarcation perdue, dansant sur l'immensité de l'océan. Ici le sentimentalisme genre « Grand-Homme-dans-l'Histoire » à la Ken Burns devra céder le pas au psychodrame halluciné d'un Orson Welles : encore un nabab des médias languissant après les jouets de son enfance.

Certes, les écarts esthétiques sont considérables entre le goût chez un Gates pour le réalisme américain du dix-neuvième siècle, le blockbuster signé Cameron qui met en scène l'amour noyé et pétrifié, et la version du baroque due à Gehry, postmoderne et chatoyante. Mais ce que le musée, le film et l'achat du tableau ont en commun est leur vision élitiste d'un « retour » du symbolique maritime dans le contexte culturel postmoderniste qui a, dans une large mesure, tourné le dos à l'anachronisme de la mer. Cette perspective altière manifeste une sorte de condescendance populiste : la mer devient prétexte à se vautrer dans une nostalgie

prétendument collective, invitation à porter le deuil de ce qui n'est pas vraiment mort.

Entre-temps, porte-conteneurs et bateaux de réfugiés charrient des corps et des boîtes, la marine de guerre étasunienne règne sur et sous les mers, et les glaciers s'effritent. Ce réchauffé du romantisme est hanté, en dernière analyse, par la vague compréhension que nous sommes tous dans le même bateau.

Le même bateau? Mais lequel? Cherchant à refaire ce que j'avais tenté à Lisbonne l'année précédente, je suis tombé sur ce passage, dans la traduction anglaise qui venait de paraître, du roman d'António Lobo Antunes, *Le Retour des caravelles*:

... nous nous sommes trouvés nez à nez avec la Tour, au fond, au milieu du fleuve, entourée de pétroliers irakiens qui défendaient notre pays contre les invasions castillanes et plus près de nous sur les eaux ondoyantes de la rive, rattachées aux algues du fond par des racines de fer, attendant les colons, des amiraux aux poignets de dentelle appuyés sur la rambarde du pont et des mousses perchés sur les mâts occupés à appareiller les voiles avant de livrer le bâtiment à la merci de la mer qui sentait le cauchemar et le gardénia, nous avons trouvé, prête à nous recevoir, au milieu de bateaux à rames et d'une foule de canots affairés, la caravelle des découvertes.⁷

Le roman d'Antunes abonde en passages asynchrones comme celui-ci, où le seizième siècle avec son expansion impériale se télescope avec le milieu des années 1970 et l'effondrement du pouvoir colonial portugais (sans parler de la crise du pétrole suggérée par ces pétroliers irakiens). Évoqués ainsi, par surimpression temporelle, les symptômes pathologiques semblent avoir existé depuis le début: une téléologie de la violence, de la mort et de la putréfaction déjà présente dans les aventures originelles, vouées à l'échec et à la ruine. *Le Retour des caravelles* nous offre la fin de partie de l'impérialisme, reformulant de manière explicite la morbidité proto-romantique d'un Quichotte, retraçant la dégénérescence finale de ce que Michael Nerlich a nommé «l'idéologie de l'aventure» capitaliste⁸. C'est une lecture appropriée à ces temps de néo-impérialisme, quand le président des États-Unis nous rappelle dans son style bon enfant que nous sommes embarqués dans une «nouvelle croisade». Ces Américains tapageurs feraient bien d'écouter les vétérans ibériques d'un empire plus ancien.

Deuxième tentative: Notes sur les espaces photographiques et d'exposition

Je dois avouer aussi une attirance de longue date pour le potentiel structurant du chiffre trois. La sainte Trinité, le triangle œdipien, la sémiotique de Peirce, les fondements de la trigonométrie (et donc de l'arpentage, la topographie et la navigation), la dialectique hégélienne: que demander de plus? C'est à partir du chiffre trois que le calcul rencontre l'histoire et la géographie, les drames de conquête et de révolte. Soit que le troisième terme clôtüre le système, l'enferme hermétiquement et jette la clé, soit qu'il ouvre une possibilité imprévue. Pour s'en tenir encore à des questions purement picturales, un diptyque réussi suggère déjà l'existence d'un troisième terme, une image non encore visible.

La photographie: toujours positionnée dans un triangle formé par la peinture, la littérature et le cinéma. Trois espaces: la galerie, la salle de lecture et la salle de projection.

TITANIC's wake est l'articulation de trois projets distincts mais interconnectés. On peut le définir comme une série de méditations sur la crise du néolibéralisme et de la mondialisation à la fin du vingtième siècle.

La série *TITANIC's wake* qui donne son titre au livre est un journal intime à caractère documentaire qui couvre les deux dernières années du siècle, ancré dans deux lieux précis sur la planète, la vallée de la Loire en France et la ville de Seattle aux États-Unis. Entre l'été 1998 et l'hiver 1999, j'ai passé du temps dans ces deux endroits, accueilli en résidence à Saché dans l'ancien atelier du sculpteur étasunien Alexander Calder, installant quelques mois plus tard une version développée de mon projet *Fish Story* à la Henry Art Gallery à Seattle, l'un des deux musées de cette ville consacrés à l'art contemporain. Dans la fiction de *TITANIC's wake*, je suis «chez moi» dans ce petit coin du pays de Loire. Seattle représente un lieu plus public, moins isolé, le «chez moi» des autres, les uns très désabusés, les autres riches, d'autres encore très pauvres et loin de leur vrai «chez eux», comme ces pêcheurs russes séquestrés à bord d'un chalutier-conserverie dans la baie d'Elliot, heureux sans doute de n'être pas ballottés par gros temps sur la mer de Béring.

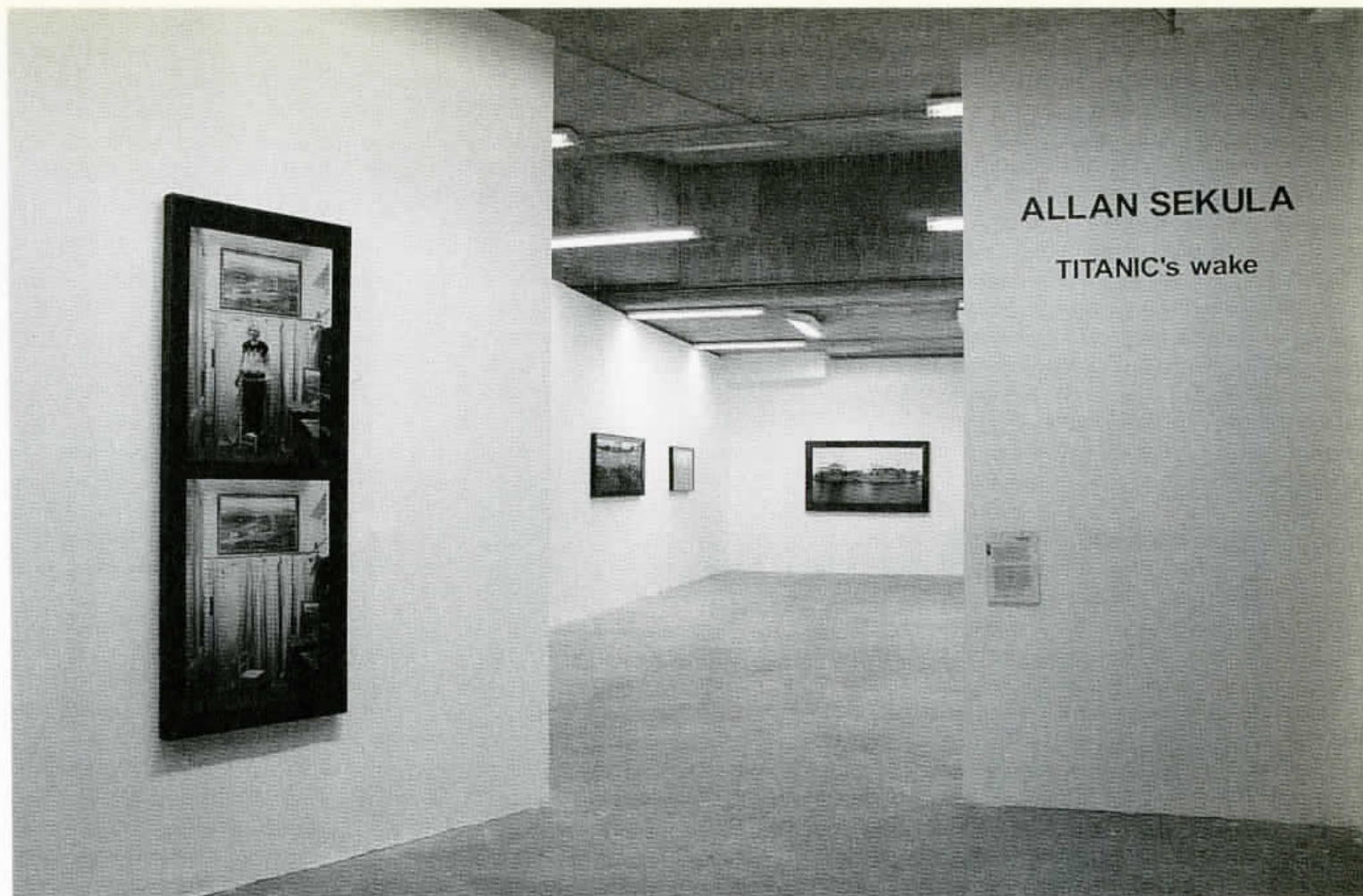


Figure 2
TITANIC's wake, vue de
 l'exposition, Centre de Création
 Contemporaine, Tours.
 Photo: André Morin.

Mais la règle de trois introduit un troisième lieu, moins stable puisque situé sur la mer, dans le Pacifique Nord, à l'extrême sud de l'océan Indien, à l'est de la Méditerranée et jusqu'à la mer Noire, où j'ai documenté de temps à autre, quand je le pouvais, le tour du monde d'un cargo reconverti pour mener campagne contre quelques-uns des abus les plus pernicioeux et les plus anciens de ce que l'on appelle aujourd'hui la «mondialisation». Ces voyages m'ont permis d'avoir une pensée anachronique pour le Val-de-Loire et de le

percevoir, comme Balzac au dix-neuvième siècle, comme un «gobelet vert» suspendu entre l'autosuffisance verdoyante et la brutalité traumatique et sans fard de la nouvelle économie capitaliste mondiale – dont témoignent ces deux «Scènes de la vie de province» que sont *Le Lys dans la vallée* et *Eugénie Grandet*. Pensée d'autant plus évocatrice que dans le port chypriote de Limassol j'allais découvrir, sur un fourgon de marchandises, une réclame situant la Loire au cœur de la logistique du système global. La Loire pourra figurer dès lors le point de départ d'une incarnation plus ancienne du capitalisme (la Loire des négriers), de même que Seattle représentera une forme plus tardive, le capitalisme des industries cybernétiques (le Seattle de Microsoft). Le navire contestataire – lui-même relique supposée anachronique de l'économie «ancienne»,

celle du mouvement lourd et lent des marchandises matérielles – allait fournir une plate-forme pour questionner le « progrès » capitaliste, à l'instar des manifestations de masse, fin novembre 1999.

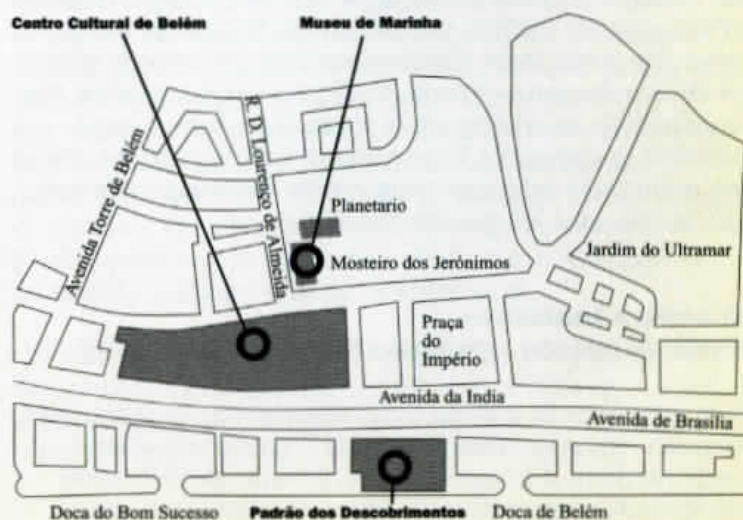
Et donc la série *TITANIC's wake*, elle-même ainsi formée par ces trois espaces séparés, sera articulée à son tour, de manière triangulaire, à deux autres projets, lesquels feront avancer le côté Seattle de cette histoire. Ce sont la projection de diapositives *Waiting for Tear Gas* et le triptyque accompagné d'une lettre dactylographiée, *Dear Bill Gates*. Ces deux projets font suite à ma participation à une série d'événements organisés à Seattle autour d'une exposition de *Fish Story*. Celle-ci avait été commanditée à la fois par le Centre d'études sur le mouvement ouvrier de l'université de l'État de Washington et par le syndicat des dockers de la côte Ouest. Puisque, aux Etats-Unis, le mécénat des musées dépend presque entièrement du bon vouloir des grandes sociétés, c'était un événement quasiment sans précédent, et les divers forums sur la mondialisation et la mer organisés autour de mon exposition constitueront autant de vigoureux préparatifs pour les protestations anti-OMC quelques mois plus tard. Les dockers, censés tirer profit du volume accru des échanges mondiaux, s'inquiétaient suffisamment des conséquences sociales de la mondialisation pour paralyser tous les ports, de la côte Ouest à Hawaï, au moment où s'ouvrit la réunion de l'OMC.

À Lisbonne, cette première triade sera encore superposée à trois sites, déterminant une promenade triangulaire autour de la place Impériale. Si les organisateurs de la réunion de Seattle l'avaient imaginée comme rampe de lancement temporaire d'une nouvelle étape du capitalisme, Belém pourrait bien être le lieu de la monumentalisation nostalgique d'un empire effondré.

Première étape, les espaces déjà titanesques du Centre culturel de Belém, où il semblait approprié de déborder des limites officielles de la « salle des projets » et d'envahir les vastes couloirs et halls supérieurs, espaces normalement destinés à infuser au visiteur l'esprit de sérieux requis pour sa rencontre avec l'Art et à empêcher la confusion des thèmes et des juridictions muséographiques. Réalisé par l'architecte Marco

Corrales, l'admirable prolongement des cimaises de la salle des projets dans le couloir évoque l'aménagement d'une jetée provisoire, un nouveau mouillage pour des images vagabondes. Espace expérimental menaçant de réquisitionner toujours plus de territoire, jusqu'à ce que tout l'espace soit consacré à l'expérimentation. Il y avait là une certaine ironie, puisque l'avenir de cette salle des projets était loin d'être assuré.

Deuxième étape, juste de l'autre côté des rails du tram, les salles qui abritent, dans les pavillons des galères royales du Musée maritime, les canots de sauvetage et autres matériaux de secours. Ici, la juxtaposition muette des barges royales ornées et des modestes embarcations de sauvetage est déjà du Brecht. Dans une immense salle consacrée aux grands vaisseaux, il suffisait d'introduire, encadrées, une image et une petite lettre, brève méditation, en gestes et en paroles, sur l'achat par Bill Gates d'un célèbre tableau du peintre étasunien Winslow Homer où l'on voit deux pêcheurs voués à la mort. Et ici, au Musée maritime, j'ai découvert une autre piste qui me ramènera au Centre culturel de Belém. Parmi les artefacts de la collection, il y a une bouée culotte et un appareil à soufflet pour ressusciter les noyés datant du dix-huitième siècle, objets à la fois effrayants et rassurants, et donc troublants, «surréalistes». Ces objets m'ont fait penser à deux



autres toiles héroïques de Winslow Homer, *The Lifeline* («la corde de sauvetage») et *The Undertow* («le courant sous-marin»), qui toutes deux érotisent le drame d'un sauvetage en mer. Je les ai pris en photo tous deux et ils sont venus se joindre aux 21 photos qui composaient déjà *TITANIC's wake*. Le caractère littéral de ce geste m'amusait, au regard du titre de l'œuvre: trop peu, trop tard. La photo de la bouée culotte fut accrochée dans le hall d'entrée du centre culturel, comme une bouée de sauvetage fixée à la cloison d'une coursive de paquebot, alors que l'original était suspendu par un filin de secours tout près de l'intrus photographié nageant dans les eaux devant la villa de Bill Gates à Seattle. Il y avait donc là un échange implicite d'images entre deux musées qui n'avaient en principe rien à voir l'un avec l'autre.

Troisième arrêt, le Monument des découvertes, un grotesque monolithe datant de l'époque fasciste de Salazar, avançant dans le Tage comme la proue d'un navire et administré aujourd'hui par la municipalité socialiste de Lisbonne avec une évidente gêne esthétique. Dans un tel décor, dans l'Europe d'aujourd'hui, on n'a aucune peine à imaginer le retour en force des admirateurs du dictateur lors des prochaines élections, quelles que soient les indications des sondages. À l'intérieur de la tour, au quatrième étage, nous découvrons un espace voûté, désaffecté, digne de Piranèse sinon de Tatline, vingt mètres de haut et ceint de colonnes réunies en arche au sommet. Voilà l'occasion d'une salle de cinéma secrète, cavité humide et froide pour des projections clandestines sous la forme la plus primitive du proto-cinéma, le diaporama. Le visiteur non conformiste en route vers le sommet de la tour pour admirer la vue sur le Tage pourrait faire une pause, sortir du minuscule ascenseur pour rendre hommage aux rues de Seattle sous les gaz lacrymogènes.

Première tentative:

Rater le bateau, quelques histoires de Seattle

Les membres du conseil d'administration, bronzés, tirés à quatre épingles, font le tour de l'exposition. Parmi cette pléthore d'images et cette irritante prolifération de légendes, une petite séquence de photos les attire,

les fascine. Leur prescience est remarquable. Ce sont des gens pressés, ils ne font aucun effort pour démêler les pièces du puzzle, mais se dirigent instinctivement vers la seule histoire dont on peut dire qu'elle *coupe la route* au récit plus vaste. Au milieu de l'océan, un porte-conteneurs tente de secourir un voilier à la dérive. Amarré au navire, le bateau accidenté, déserté, cogne contre la coque d'acier. L'officier en second descend l'échelle de corde qui se balance, pénètre dans la cabine et découvre, dans la pénombre détrempée, le cadavre d'un homme. Les photos ne montrent rien de cette scène, uniquement le navire, le voilier et le visage anxieux de l'officier accroché à l'échelle, descendant vers la découverte en bas, ou remontant choqué par l'horreur. Les administrateurs, de jeunes entrepreneurs de l'Internet et de l'informatique ayant suffisamment réussi en affaires pour prendre leur retraite à quarante ans, se montrent intrigués, curieux. Voici une image du danger et du risque, surtout pour les plaisanciers parmi eux. «Qu'est-ce qui a pu se passer?», demandent-ils, en écho à la question qui revenait sans cesse sur les lèvres de l'équipage du porte-conteneurs, six ans plus tôt.

Plus tard, un conservateur de musée américain, habitué à faire la cour à des gens comme ceux-là, reprendra tout naturellement le langage policier, décrivant les événements de Seattle comme des «émeutes».

Des dockers, hommes et femmes solides en jeans, blouson imperméable et casquette au logo distinctif, visitent les mêmes salles et parlent des images. Leur syndicat a coorganisé l'exposition: quelques-uns de leurs camarades plus âgés se sont portés volontaires pour guider les visiteurs parmi toutes ces représentations de navires et de machines, de ports et du travail maritime d'aujourd'hui. Pour ces ouvriers, le danger et le risque surgissent d'autres images: un camion-robot déplace un conteneur, des charges immenses passent au-dessus des têtes, les corps se contorsionnent pour effectuer des tâches malcommodes et répétitives, des chômeurs font la queue pour pointer dans un corridor sombre et moite. Eux s'intéressent aux grandes lignes du récit, et non à l'exception mélodramatique à la règle. Pourtant, quand on les écoute, leurs histoires elles aussi sont hantées par le bizarre. Le voilier à la dérive n'est qu'un malheureux incident parmi bien d'autres, et il sera jugé à cette aune.



Figure 4
Waiting for Tear Gas, vue de
l'installation, Monument des
découvertes, Lisbonne.
Photo: Mário Valente.

Comment expliquer la distance phénoménologique entre ces deux perceptions du danger et du risque, l'une fondée sur le contingent, l'inattendu, le surprenant, l'autre sur l'expérience constante, sans répit, d'une menace omniprésente et quotidienne? Ce sont deux mondes-vies incommensurables. Un film comme *Titanic* est fondé sur la nostalgie d'un monde où ces mondes-vies se croisaient encore, où élites adeptes du Grand Tour, marins et immigrants prolétaires pouvaient connaître accidentellement le même destin. Jadis et maintenant, on peut dire que la sécurité au quotidien de la bourgeoisie exige l'insécurité de tous les jours des travailleurs: mais ce que présente *Titanic* est une allégorie cauchemardesque de la ruine mutuelle des classes sociales, compensée uniquement (une fois de plus) par le pouvoir transcendant de l'amour romantique. La mer, matrice fluide de l'industrie des assurances, nous offre deux modèles du risque, l'un allégorique, l'autre concret, effectif.

On nous invite tous à *nous perdre* en mer. Pour la plupart d'entre nous, ce ne sera que le toc qu'on trouve au supermarché des dangers imaginaires. Mais je soupçonne

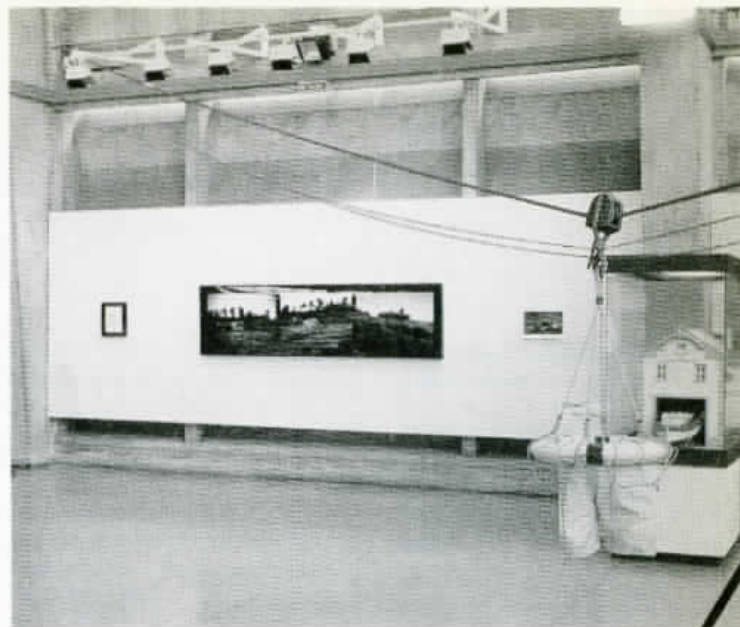


Figure 5
Dear Bill Gates, vue de
l'exposition, Musée maritime,
Lisbonne.
Photo: Mário Valente.

les membres de l'élite financière, ceux surtout qui investissent dans les impondérables de la «nouvelle économie», de s'imaginer en train de s'aventurer sur une mer démontée, portés haut par l'exubérance *irrationnelle* de la houle, mais au risque de chavirer désastreusement et d'être engloutis par les vagues. Dans l'isolement de bunker où ils vivent, loin de nous autres, l'image du navigateur solitaire est souveraine. Et dans la mesure où il est maintenant demandé à de larges secteurs des couches moyennes et ouvrières du monde développé de courir eux aussi les mêmes risques (notamment par le développement des fonds de pension⁹), cette image de l'*isolato* est paradoxalement distillée au compte-gouttes pour la consommation de masse. L'idéologie du marché veut que chacun navigue seul.

Un docker à un photographe, alors que l'explosion des grenades assourdissantes annonce l'arrivée d'une colonne de véhicules anti-émeute:
«Vas-y, fais des photos: je couvre tes arrières.»