

DOSSIER

LYCÉENS
ET APPRENTIS
AU CINÉMA

SEA IS MY COUNTRY

UN FILM DE MARC PICAVEZ

LES FILMS DU
BALIBARI



WWW.SEAISMYCOUNTRY.COM

PRODUCTRICE : ESTELLE ROBIN YOU - IMAGE : RÉMI MAZET - MONTAGE : CATHERINE RASCON - MONTAGE SON : JÉRÉMIE HALBERT - MUSIQUE : ANTOINE BELLANGER
MIXAGE SON : STÉPHANE LARRAT - TRANSMEDIA : ONCE UPON, MÉLINE ENGERBEAU



LES FILMS DU
BALIBARI



PROCIREP
Société des Producteurs
de Cinéma et de Télévision



arte

SOMMAIRE

Directeur de publication :
Christophe Caudéran

Auteure du dossier :
Mathilde Fleury-Mohler

Crédit photos :
Les films du balibari

Conception graphique :
Lauriane Celton

Remerciements :
Estelle Robin You (les films du balibari), Marc Picavez, Catherine Rascon, Rémi Mazet, Stéphane Larrat, Antoine Bellanger, Guy Fillion, Antoine Bourg, Emmanuelle Jacq, Antoine Ledroit

Publication : Juin 2018

Les textes sont la propriété de Premiers Plans – Lycéens et apprentis au cinéma.

SYNOPSIS	3	PISTES DE TRAVAIL AUTOUR DE LA MONDIALISATION	27-31
Fiche technique		Commerce mondialisé, prolétariat globalisé	
MARC PICAVEZ, VOYAGEUR LOIN DE TOUT EXOTISME	4	Sea is my country : les marins, les migrants	
GENÈSE : UN SUJET, QUATRE FORMES NARRATIVES	5-8	Les femmes, un miroir en creux	
Note du réalisateur : contexte		CE QUE NOUS DISENT LES LIEUX :	32-35
Naissance d'un projet		ÉTUDES DE CAS	
Des formes narratives multiples		Le port africain	
Un long métrage, deux versions (2016)		Le port européen	
DÉCOUPAGE NARRATIF	9-10	COLLABORATEURS	36-44
QUELQUES NOTIONS THÉORIQUES SUR LE CINÉMA DOCUMENTAIRE	11-12	Estelle Robin-You, productrice	
Un peu d'histoire		Marc Picavez, réalisateur	
Écriture documentaire		Rémi Mazet, chef-opérateur	
Documentaire et fiction		Catherine Rascon, monteuse	
ANALYSE DE SÉQUENCE : L'OUVERTURE DU FILM	13-14	Antoine Bellanger, compositeur	
AU CŒUR DU FILM, LES HOMMES	15-17	Stéphane Larrat, mixeur	
La place des hommes		PROLONGEMENTS	45-49
Un regard poétique		Cinéma de fiction : un cadre commun – Fidelio, l'odyssée d'Alice (Lucie Borleteau, FRA, 2014)	
MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE	18-23	Peinture : éléments pour une étude comparative	
Un temps en suspension		Littérature : le roman d'apprentissage	
L'échelle du marin		BIBLIOGRAPHIE ET FILMOGRAPHIE	50
Where is my wife? : communication virtuelle		À lire	
RÉCIT : UN PERSONNAGE POUR FIL D'ARIANE	24-26	À voir	
Le montage ou la fabrication du personnage		Resources autour du film	
Ship is my home : nouvelle maison, nouvelle famille			
Duty is my life : roman d'apprentissage			

SYNOPSIS

FICHE TECHNIQUE

France, documentaire, 2016, 1h23, couleur

Réalisation : Marc Picavez

Production : Estelle Robin You

Image : Rémi Mazet

Montage : Catherine Rascon

Montage son : Jérémie Halbert

Musique originale : Antoine Bellanger

Musique additionnelle : Carla Pallone

Mixage son : Stéphane Larrat

Transmedia : Once Upon, Méline Engerbeau

Avec le soutien du Centre national du cinéma et de l'image animée et du Fonds d'aide à l'innovation audiovisuelle du CNC.

Avec l'aide de la PROCIREP société des Producteurs et de l'ANGO.A.

Avec le soutien de la Région des Pays de la Loire, du Département de la Loire-Atlantique.

Ramil, 20 ans, a choisi de devenir marin dans la marine marchande. En tant qu'élève officier, il embarque pour la première fois sur un immense cargo qui transporte diverses marchandises entre l'Afrique et l'Europe. Pendant dix mois, il va travailler et vivre parmi un équipage venu des quatre coins du monde, originaire comme lui des Philippines, mais aussi d'Indonésie, d'Ukraine, d'Égypte et d'Allemagne. Tous se sont laissé séduire par les slogans d'écoles leur promettant

de découvrir le monde, et par la promesse d'un salaire meilleur qu'en restant à terre.

Au contact d'Andrey, un jeune officier ukrainien, il va apprendre le métier et la vie qui va avec. Une vie où le temps suspendu de la mer alterne avec celui, accéléré, de l'escale. À chaque arrêt, tous se recroquevillent sur Skype, espace virtuel qui leur permet de se reconnecter avec une vie lointaine, qui est d'une certaine manière aussi leur vie, et dont ils sont momentanément

exclus. Le spectateur est invité à partager leur ennui, leur fraternité, leur complicité d'hommes, leur solidarité dans le travail, leurs moments de doute ou d'espoir.

En les accompagnant du Nord au Sud, au rythme de leur quotidien et au cœur de leur promiscuité, *Sea Is My Country* dresse le portrait intime de cette nouvelle génération de marins, jeunes et globalisés. Il rend compte de leur monde, espace invisible qui véhicule la matière de notre monde.



MARC PICAVEZ, VOYAGEUR LOIN DE TOUT EXOTISME

Auteur réalisateur, Marc Picavez vit et travaille à Nantes. Né en 1981, il a étudié l'anthropologie et la sociologie. Il s'est toujours intéressé à des thématiques sociales qui l'ont conduit vers le lointain, au Sénégal ou en Bolivie.

À 22 ans, il réalise son premier long métrage de fiction, *Bul déconné !*, en collaboration avec Massaër Dieng. Tournée dans les banlieues de Dakar, cette fiction croise les parcours sinueux et les accommodements fragiles de la jeunesse contemporaine à Dakar. Dans cette œuvre d'apprentissage, il est déjà question de travail et de mondialisation. Il sera sélectionné dans une trentaine de festivals à travers le monde et primé à Dakar, Montréal, Ouidah et San Francisco.

Un road-movie en side-car entre Nantes et la frontière espagnole lui permet d'explorer une nouvelle fois la matière du travail. Ce sera *Agosto*, court métrage sur le lien fort et intergénérationnel entre deux femmes qui se soutiennent, chacune ayant ses failles et ses rêves. Il obtient le Prix Qualité du CNC en 2010.

Au travers de trajectoires individuelles, le cinéaste ausculte nos contradictions. Une coupe du monde de football adossée au durcissement des lois sur l'immigration donnera en 2007 *France-Brésil et autres histoires...*, un geste quasiment instinctif.

À partir de 2009, il entre de plain-pied dans l'univers de la marine marchande. Il décline cette thématique riche à travers de nombreuses formes narratives : un court métrage (*Le Monde est derrière nous*), un documentaire qui lui-même connaît deux versions (une version pour la télévision : *La Mer est mon royaume*, et une version pour le cinéma : *Sea Is My Country*), une exposition au LiFE de Saint-Nazaire (*Seamen's Club*), ainsi qu'un web-documentaire (*Sea Is My Country*).

Marc Picavez a réalisé *Yaadikoone*, un court métrage de fiction en compétition au festival de Clermont Ferrand 2016, et poursuit le développement de deux longs métrages, *Les Flamboyants* et *Dakar en attendant la pluie*.



GENÈSE :

UN SUJET, QUATRE FORMES NARRATIVES

NOTE DU RÉALISATEUR : CONTEXTE

Si aujourd'hui la voie maritime représente 80% du transport de marchandises, c'est au prix de profonds changements qui ont fait de ce secteur l'un des plus radicalement mondialisés.

Dès les années 1970, l'apparition des pavillons de complaisance a bouleversé le secteur dans son ensemble. Les navires battent pavillon maltais, panaméen ou libérien. Ils sont affrétés par des agences néerlandaises, hongkongaises, situées dans les plus grands ports mondiaux. Leurs armateurs sont pourtant grecs, français ou estoniens. Ils emploient librement des marins de toutes nationalités, principalement russes ou philippins, quel que soit le littoral visité.

Sur terre, il est loin le temps où l'on allait se promener en famille sur les docks le dimanche après-midi, le temps des petits vendeurs, des prostituées qui visitaient les navires en escale. Les ports n'ont cessé de se déshumaniser. Les terminaux commerciaux se sont d'abord éloignés des villes : le long des estuaires, à Bordeaux, au Havre ou à Saint-Nazaire ; ou sur des plateformes gagnées sur l'océan, comme à Rotterdam. Puis ils se sont refermés sur eux-mêmes, derrière les lourdes

grilles qui maintenant délimitent les ports : après le 11 septembre 2001 et le Patriot Act, les règles d'accès se sont durcies, les ports se sont bunkerisés derrière des grilles équipées de portiques ne s'ouvrant qu'à l'aide de badges électroniques.

Au milieu d'un décor parfois irréel, on trouve des marins en errance. Les temps passés à terre sont devenus brefs. Le romantisme des escales du XX^e siècle est dépassé. La vie des marins a changé. Le temps d'un film, je tente de nous la dévoiler avec pudeur et empathie. Plus que l'esthétique rugueuse des cargos et des terminaux qui les entourent, c'est la vie quotidienne de ces hommes qui me touche.

NAISSANCE D'UN PROJET

Le projet est né en 2008, alors que Marc Picavez effectuait une résidence à Saint-Nazaire grâce au Centre de Culture Populaire. Cette année-là, il n'a pas encore trente ans. En se promenant sur les quais, il est frappé par les silhouettes de tout jeunes hommes sur les ponts d'immenses bateaux. Cette proximité d'âge, notamment, lui donne envie de les approcher, d'en savoir plus sur leurs vies. Mais,

comme on le voit dans la séquence qui se déroule à La Rochelle, les marins ne peuvent pas facilement descendre des bateaux et encore moins franchir les portiques de sécurité. Marc Picavez découvre l'existence des Seamen's Club : ces associations, souvent tenues par d'anciens marins, accueillent les marins pendant les escales. Dans ces lieux, ils peuvent contacter leurs familles par téléphone ou Skype, et ainsi ouvrir une fenêtre vers la vie qu'ils ont laissée derrière eux, comme entre parenthèse, le temps du contrat. Ces Seamen's Club ont permis au réalisateur d'entrer en contact avec les marins. Cependant, il se rend compte que pour approcher leurs vies de manière plus intime, il doit embarquer en mer avec eux.

DES FORMES NARRATIVES MULTIPLES

Le long métrage *Sea Is My Country* a pour origine un même sujet qui a donné naissance à quatre projets aux formats différents : un court métrage, une exposition, un long métrage (qui lui-même connaît deux versions) et un web-documentaire. Chaque nouveau support de narration amène une nouvelle écriture.

GENÈSE :

UN SUJET, QUATRE FORMES NARRATIVES

COURT MÉTRAGE :

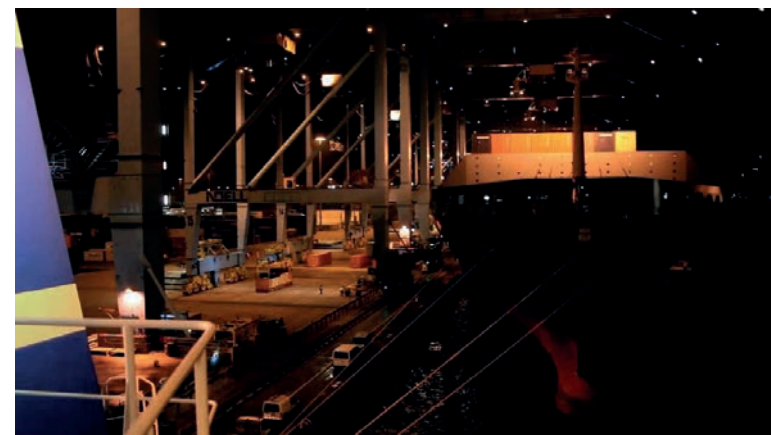
LE MONDE EST DERRIÈRE NOUS (2013)

Dans ce premier film sur les marins de la marine marchande, Marc Pica-vez pose les premières pierres d'une recherche qu'il développera dans son long métrage. Il explore le sentiment de solitude et d'enfermement des

marins – à terre comme en mer –, leurs conditions de travail et les raisons qui ont motivé ce choix de métier. Il fait émerger quelques personnages parmi l'équipage. Il travaille sur l'alternance entre scènes à bord et scènes dans les ports.

C'est cependant le format du long métrage qui lui permettra de développer un travail sur la différence

de perception des différentes temporalités. Dans le court métrage, le réalisateur filme les ports occidentaux, robotisés et mécanisés, qui évoquent un paysage de science-fiction – une « ville du futur » qui fait penser à un cimetière inachevé. Dans le long métrage, il filme davantage, et au plus près des hommes, les ports africains, bien moins mécanisés.



Dans *Le Monde est derrière nous*, le réalisateur a intégré des témoignages de marins en voix-off et face caméra : ce qui est dit dans le court métrage par ces témoignages, c'est l'image qui l'exprimera dans le long métrage car le réalisateur disposera de tout son temps. De plus, l'absence d'entretiens favorise l'impression, chez le spectateur, qu'on lui livre des images brutes du réel.

GENÈSE :

UN SUJET, QUATRE FORMES NARRATIVES

EXPOSITION : SEAMEN'S CLUB (2013)

Alors que Marc Picavez travaille sur son court métrage, on lui propose un projet d'exposition au LiFE de Saint-Nazaire. Elle prend la forme de cinq installations sonores, photographiques et vidéos : *Les Sirènes*, *Le Seamen's Club*, *L'Escale : Nowhere*, *Sea Is My Country - Ship is my home* et *I sacrifice myself to see the world for free*. Ce format constitue une sorte de libération car il lui permet d'incarner l'éclatement qui domine la vie des marins et le secteur de la marine marchande (législation, trajets, contrats, équipages, *tramping*¹...) : portraits

courts, juxtapositions de lieux et de nationalités, multiplication des écrans. Arrêtons-nous sur *Sea Is My Country - Ship is my home* qui a davantage que les autres été conçue comme un film à part entière. Cette installation fonctionne sur trois écrans simultanés, aussi la comparaison avec le format film est intéressante : par exemple, juxtaposer, accumuler des plans de l'océan, parfois différents, parfois identiques, renforce la sensation d'isolement, d'enfermement, d'étouffement. La mer est partout, démultipliée.

La forme du triptyque a été inspirée à Marc Picavez lors de la visite d'une

exposition de l'artiste norvégienne Eija-Liisa Ahtila, précisément par un film de fiction sur trois écrans, chacun contribuant à l'histoire sans se répéter. Il reprend cette forme qui fait écho à la multitude des marins, des langues, des tâches... et au motif de la circulation. Assez vite, le réalisateur rencontre une limite, celle du son : il est difficile de faire coexister plusieurs écrans avec de la parole sans perdre de sens. Il fait alors cohabiter les temps de parole avec des plans atmosphériques ou des plans de machines, créant de surcroît un rythme nouveau.



Quant aux rencontres avec les marins, elles s'opèrent généralement en images fixes : « *J'ai procédé par enregistrements audio et par photographies prises dans les cabines pour identifier un temps à part, indéfini, une pause sur ce que les marins vivent à bord* » explique Marc Picavez. La photographie comme *temps mort* ?

¹ Sorte de vagabondage en mer commandé par les cours des bourses internationales.

GENÈSE :

UN SUJET, QUATRE FORMES NARRATIVES

WEB-DOCUMENTAIRE : *SEA IS MY COUNTRY* (2018)

Ce nouveau support de narration s'est imposé à Marc Picavez car il lui permet d'être en phase avec les usages des marins, principalement de deux manières. D'abord parce que la diffusion d'un web-documentaire se fait sur Internet, or Internet a une importance fondamentale dans la vie des marins. Ensuite parce qu'il permet une expérience immersive au spectateur, rappelant l'immersion en mer du marin : « *Le web documentaire propose d'embarquer et ainsi de s'attacher à un équipage, à des personnages dont certains sont communs au documentaire Sea Is My Country, et de suivre leurs trajectoires durant leur contrat de travail.* »

Ce web-documentaire est disponible à l'adresse www.seaismycountry.com.

UN LONG MÉTRAGE, DEUX VERSIONS (2016)

Le film a d'abord été monté dans une version courte destinée à être diffusée sur Arte – les chaînes de télévi-

sion exigent des durées standard. Cette version de 56 minutes s'intitule *La Mer est mon royaume*. Cette première version a été montée par la monteuse Catherine Rascon et Marc Picavez. Quelques mois plus tard, il a retravaillé seul cette version pour en monter une plus longue destinée à la salle de cinéma. Quels ont été les axes de son travail ?

« *La version courte était très dense : le rythme laissait peu de place à la durée, à la dilatation du temps. J'ai donc commencé par étirer les scènes où cela me semblait nécessaire. Par exemple, dans la version courte, lorsque les marins se baignent, il n'y a qu'un seul plan alors que dans la version longue, cela devient une scène entière : j'ai fait d'une virgule une scène. Autre exemple : à la demande d'Arte, j'avais réduit la scène qui se déroule dans la cale après la tempête ; dans la version longue, j'ai pu lui donner la durée que je souhaitais, étant donné que je n'avais pas de limite de durée pour cette nouvelle version.*

Le second axe de travail a été de donner plus de place, plus d'épaisseur

aux personnages d'Andrey et de Ramil. J'ai commencé par rajouter des scènes entre eux. Des scènes qui se faisaient concurrence dans la version courte ont pu exister ensemble dans la version longue, en leur donnant des tonalités différentes. Par exemple, la scène qui précède le départ du cargo, dans laquelle ils boivent un café, et celle où ils déjeunent : dans les deux scènes, les marins se moquent gentiment de Ramil. Dans la version courte, j'ai dû choisir ; dans la version longue, j'ai pu garder les deux et ainsi densifier la place du personnage au sein de l'équipage. Enfin, un dernier exemple : dans la version courte, le personnage de Louis, le chef docker de Douala, n'existe pas, car nous avons constaté qu'il était difficile d'installer d'autres personnages que les marins.

Nous avons commencé à monter la version courte alors que je revenais tout juste du dernier tournage, c'était un enchaînement difficile. C'est aussi pour cette raison que j'ai voulu faire une version longue : après dix mois de pause, j'avais un recul que je n'avais pas lors du montage avec Catherine Rascon. »²

² À ce sujet, lire l'entretien avec Catherine Rascon.

DÉCOUPAGE

NARRATIF

Le découpage qui suit n'est pas un découpage par séquence mais par unités narratives, de manière à faire écho à certains des thèmes étudiés dans ce dossier. À titre d'exemple cependant, nous proposons le découpage par séquence des parties 2 et 7.



NOUS INDIQUONS ÉGALEMENT QUELQUES SOUS-PARTIES CLÉS ET LEURS TIME-CODES.

1 Prologue :

00:00:00 > 00:01:38

En 3 séquences, le film annonce les thèmes du film : la séquence 1 annonce la vie à bord, la promiscuité, la vie en groupe, la question des migrants clandestins (00:00:00 > 00:01:11) ; la séquence 2, la solitude, l'isolement, la place des marins, acteurs sans prise sur – ni conscience de – la mondialisation (00:01:11 > 00:01:24) ; la 3, l'environnement quotidien des marins, l'étirement du temps en mer, l'ennui (00:01:25 > 00:01:38).

2 Départ de Rouen :

00:01:39 > 00:07:45

L'équipage arrive en navette (00:01:39 > 00:02:42), s'installe à bord (00:02:43 > 00:03:45), procède au chargement de la cargaison pour l'Afrique (00:03:46 > 00:04:35), attend l'annonce par le capitaine du départ du cargo (00:04:36 > 00:06:06), qui emprunte la Seine pour rejoindre l'océan (00:06:07 > 00:07:45).

3 Apprentissage phase 1 :

00:07:46 > 00:26:08

Ramil découvre son nouvel environnement et apprend le métier de marin sous les ordres d'Andrey, qui occupe la fonction de Second. Il s'intègre à l'équipe pendant les heures de travail, les repas, les temps de pause. Une amitié naît avec Wendel, qui n'a que quelques années de plus que lui. Suite à une tempête, les cales sont sécurisées et la cargaison est remise en place. Les marins discutent entre eux des complications familiales que provoquent d'aussi longues absences. L'équipage se prépare à l'arrivée en Afrique : Ramil est chargé d'astiquer la cuisine. Lors d'un repas, il est gentiment moqué parce qu'il est gringalet. Pourtant, il fréquente la salle de musculation pour gagner un corps de marin. Isaïan et lui, les deux plus jeunes marins du bateau, vont être soumis au rite du passage de l'équateur, qui sera suivi par une soirée de karaoké bien arrosée.



NAISSANCE D'UNE AMITIÉ (00:09:55 > 00:11:53), RITE DE PASSAGE (00:20:18 > 00:23:50).

4 Ports africains :

00:26:09 > 00:52:37

Le cargo mouille au large de Port-Genil. Immédiatement, des vendeurs arrivent à bord d'un petit bateau pour proposer des marchandises. Le cargo doit attendre plusieurs jours l'autorisation d'entrer dans le port. Le temps est long. Enfin accosté au port, le capitaine doit accomplir des formalités auprès de la douane. Dès qu'elles sont réglées, les dockers commencent à décharger la cargaison. Pendant ce temps, des marins partent en boîte de nuit, d'autres sont consignés à bord ou encore appellent leurs femmes. Durant les jours qui suivent, le déchargement se poursuit. Louis, le chef d'équipe des dockers, briefe ses hommes sur les dangers qu'ils courent puis négocie le rythme du déchargement. Les conditions de travail sont dures, des dockers épuisés font une sieste à même le sol. Avant de repartir, les marins fouillent le bateau pour débusquer d'éventuels clandestins ; ils discutent entre eux de ce qu'ils savent sur la question. Avant de quitter l'Afrique, ils se baignent et jouent dans l'océan.



PREMIÈRE ESCALE, PREMIER TEMPS LIBRE (00:33:23 > 00:37:40), MIGRANTS CLANDESTINS (00:44:42 > 00:49:34).

DÉCOUPAGE

NARRATIF

5 Apprentissage phase 2 : 00:52:38 > 01:02:05

De nouveau en mer, le temps passe lentement pour les marins. Leurs journées alternent entre travail et attente, que les marins meublent par différentes activités : Ramil rédige son journal, s'entraîne à la salle de sport, participe aux soirées de karaoké. Il a progressé : il sait maintenant lire une carte et retenir une corde fermement. Le capitaine valide ses acquis, Andrey peut dès lors lui confier les mythes sur les marins.



ENTRETIEN AVEC LE CAPITAINE (00:54:54 > 00:56:24), MYTHE DES DAUPHINS (01:01:25 > 01:02:05).

6 Ports européens : 01:02:06 > 01:14:57

L'African Forest arrive au port de La Rochelle. La caméra montre les profonds contrastes entre ports africains et ports européens : automatisation, conditions de travail, cargaison déchargée (bois). Andrey explique à Wendel quels doivent être les trois objectifs de la vie d'un homme. Ramil enseigne les premiers rudiments du métier à une nouvelle recrue. Quelques marins vont visiter La Rochelle après avoir franchi le portique de sécurité. Le soir, d'autres rejoignent le Seamen's Club grâce à la navette affrétée pour eux : karaoké toujours, billard et ping-pong, mais surtout Internet les y attendent. Même par Skype, la communication reste limitée et les marins demeurent très seuls.



RAMIL FORME UN NOUVEL ARRIVANT (01:04:47 > 01:05:50), SEAMEN'S CLUB ET SOLITUDE (01:09:10 > 01:14:57).

7 Arrivée à Anvers : 01:14:58 > 01:22:00

Andrey donne ses derniers conseils à Ramil (01:16:51 > 01:17:44), Ramil se prépare (1:17:45 > 01:18:17), l'équipage se dit au revoir (01:18:18 > 01:18:32), prend la navette (01:18:33 > 01:19:47). Le générique défile sur fond des plans précédents, ici floutés, de l'arrivée dans le port d'Anvers (01:19:48 > 01:22:00).

QUELQUES NOTIONS THÉORIQUES SUR LE CINÉMA DOCUMENTAIRE

UN PEU D'HISTOIRE

Commençons par quelques rappels historiques : le cinéma est né sous la forme du documentaire avec les premières *Vues* des frères Lumière. Le cinéma documentaire s'affirme très tôt à travers l'œuvre de cinéastes tels Dziga Vertov, Robert Flaherty, Jean Vigo, Joris Ivens... Dans les années soixante, il prend un nouvel essor et de nouvelles formes grâce à des progrès techniques tels que l'allègement des caméras et le son synchrone. Naît le « cinéma vérité » puis le « cinéma direct » qui veut restituer le réel. Laissons ici les débats suscités par ces terminologies et les pratiques qui leur sont associées ; il est évident que l'acte même de filmer transforme la matière enregistrée et que le montage est une manipulation productrice de sens. Le cinéma direct implique pour le réalisateur un travail d'immersion dans un lieu, le refus d'un regard vertical sur le sujet filmé, la suppression du médium entre la personne filmée et lui, la transparence de l'équipe de tournage.

Sea Is My Country se rattache à la tradition cinématographique du cinéma direct. Le film saisit sur le vif le réel,

il ne comporte ni commentaires, ni interviews, ni intervention directe du réalisateur. L'équipe de tournage est en immersion au sein de l'équipage, dont elle sait se faire oublier. Le spectateur ne surprend aucun regard caméra. Seule la présence de la musique constitue une exception à l'orthodoxie du cinéma direct.

ÉCRITURE DOCUMENTAIRE

Il faut distinguer la masse des productions télévisuelles qui prennent le réel comme objet (reportages, reality show, télé-réalité, docufiction...) des documentaires dits *de création*, que la profession s'accorde pour définir comme le résultat d'une démarche artistique qui structure une représentation du réel. En général, on retient également le critère d'œuvre patrimoniale, c'est-à-dire vouée à figurer sur des catalogues et à être montrée à des publics différents au fil du temps. Le documentaire de création implique un regard subjectif, une préoccupation de la forme. Dans son film, Marc Picavez propose un regard, le sien, mais ne livre pas de réponse. Il ne s'agit pas d'un travail d'enquête.



QUELLES QUESTIONS LE FILM PERMET-IL DE POSER (SUR L'AVENIR DE RAMIL PAR EXEMPLE) ? LE FILM PERMET-IL DE DÉCRIRE PRÉCISÉMENT EN QUOI CONSISTE LE TRAVAIL D'UN MARIN AU QUOTIDIEN ?

Un auteur de documentaire n'écrit pas de scénario. « *Je n'écris pas de scénario*, explique Frederick Wiseman. *Je présente mon projet par écrit : cela tient en quelques pages. Je décris l'institution où je veux travailler, j'explique ce qui m'intéresse, ce qui est susceptible de se produire devant la caméra, je rappelle ma méthode de travail, c'est à peu près tout.* »³ Qu'est-ce alors qu'une écriture documentaire ? Ce sont les moyens d'expression cinématographique choisis, les choix narratifs et esthétiques. L'organisation des champs sonores (voix off, commentaires, sons directs...) par exemple. C'est aussi faire le choix, dans *Sea Is My Country*, de ne pas tout filmer, d'esquiver certains sujets, ici pour une question de loyauté.⁴



RÉÉCRIRE CERTAINES SCÈNES EN IMAGINANT DES CHOIX CINÉMATOGRAPHIQUES DIFFÉRENTS (AVEC UNE VOIX OFF, DES INTERVIEWS...).

³ Frederick Wiseman in: Philippe Pilard, *Frederick Wiseman, chroniqueur du monde occidental*, Éd. Le Cerf, 2006

⁴ À ce sujet, lire la partie « *La place des hommes* ».

QUELQUES NOTIONS THÉORIQUES SUR LE CINÉMA DOCUMENTAIRE

DOCUMENTAIRE ET FICTION

Le documentaire est loin de n'être qu'un reflet symétrique de la réalité. « *Dans un documentaire, il y a toujours distorsion : d'une certaine manière, le film documentaire reste une fiction du réel...* »⁵ Le débat sur la frontière entre documentaire et fiction, voire sur l'existence même de cette frontière, reste ouvert. Pour simplifier, nous retiendrons que le film documentaire accepte des personnages mais pas d'acteurs, des décors mais pas de décors de studios ou de décors naturels détournés, une trame narrative mais pas d'intrigue romanesque.

Nous verrons dans cette étude que l'équipe du film a fait des choix de montage qui ne correspondaient pas à la chronologie du tournage et que le réalisateur a demandé à Ramil de rejouer quelques scènes. Cela ne fait pas de *Sea Is My Country* une fiction.

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que cette étude n'est pas exhaustive. Elle propose des pistes d'analyse et d'interprétation à questionner, s'approprier, creuser.

⁵ Frederick Wiseman in: Philippe Pilard, « Rencontre avec Frederick Wiseman », *Revue du cinéma*, mars 1979, n° 337.

ANALYSE DE SÉQUENCE : L'OUVERTURE DU FILM

L'ouverture du film se divise en deux parties : un prologue qui annonce les principaux thèmes (00:00:00 > 00:01:38) puis un générique pendant lequel se met en place le cadre et la forme du récit : personnages, lieux, action, rythme, ambiance visuelle, choix formels, design sonore... (00:01:39 > 00:03:45).

00:00:00 > 00:00:16

Dans le premier plan, le visage d'un homme, flou, apparaît derrière la fumée de sa cigarette. L'écran de fumée et ce flou renvoient-ils à l'invisibilité de ces marins pour nous ? À leur interchangeabilité ? Peu à peu, la caméra fait le point sur le visage : le film va faire émerger l'existence corporelle de ces hommes qui nous sont inconnus. La fumée de cigarette renvoie également au temps qui part en fumée : ces hommes s'ennuient et font passer le temps.

00:00:17 > 00:01:11

Pour cela, ils jouent à des jeux vidéo, l'un des soft power de la mondialisation. En réseau, en vase clos. Par un travelling latéral, la caméra avance dans le couloir qui dessert les cabines

ANALYSE DE SÉQUENCE :

L'OUVERTURE DU FILM

des marins. Depuis chacune d'elles, occupées par deux hommes qui vivent dans la promiscuité, les marins se hèlent : « *C'est dur, d'autres personnes peuvent s'infiltrer* », « *Mets-toi en bas, pour que personne ne s'infiltrer* », « *Ça revient toujours* ». Cette séquence introduit deux thèmes centraux : la digestion du temps et les migrants clandestins africains, que les marins ont la responsabilité de débuser et de livrer à la police. Tirons le fil et demandons-nous : quel est ce « ça » qui « *revient toujours* » ? Pour nous, Européens, dont l'inconscient est encore plein d'une Afrique sauvage, pulsionnelle, désordonnée dont il faudrait se préserver, les migrants africains ne seraient-ils pas le « ça »⁶ de l'humanité ?

Parmi eux se détache un marin, Joel. Une certaine sagesse se dégage de son attitude. Il boit une bière dans le couloir. Il est avec eux, mais un peu à l'écart. Il regarde sa montre. Le temps déjà, le temps toujours. Alors se glisse une musique aigüe, acide, accompagnée du bruit du vent, comme des cordes dissonantes qui n'arriveraient pas à s'accorder. On pense au froid,

au tranchant, au fil d'un outil.

00:01:12 > 00:01:23

Pas de rupture dans la bande-son, un cut à l'image : la caméra est passée à l'extérieur. Pour autant, pas d'océan, seulement les hautes parois du bateau. Pas de contrechamp non plus. Cadre dans le cadre : tour à tour apparaissent deux marins dans l'encadrement des hublots de leurs cabines. Ne sont-ils pas des spectateurs passifs du processus de production et de la mondialisation, alors même qu'ils y participent par leur travail ?

00:01:23 > 00:01:38

Toujours pas de rupture dans la bande-son, qui matérialise la continuité du décor ; un cut à l'image : nous sommes en pleine mer. Au centre du cadre, le bateau, désert. Les conteneurs et les camions, masses lourdes et froides, forment des lignes parallèles à l'horizon, lui-même morcelé par les grues et la passerelle de navigation. D'ailleurs, la couleur de l'océan se rapproche des tons froids des conteneurs. Rémi Mazet, le chef-opérateur, joue avec ces formes

géométriques qui composent le principal cadre de vie des marins : des matériaux durs, lourds, industriels. Le plan s'étire, s'étire, sans que rien ne se passe. Fin du prologue.

00:01:39 > 00:01:47

Début une séquence qui constitue l'incipit du film, pendant laquelle défile le générique. Il y a à la fois continuité et rupture ; continuité dans l'univers visuel et le design sonore, cut à l'image et au son, continuité dans le cadre maritime des décors, rupture car ici seulement débute le récit.

D'abord, un port européen. Il représente l'un des espaces concrets dans lesquels vont travailler les personnages. Filmé de nuit, son éclairage le rend beau et fascinant. Pourtant il semble inhospitalier : où les hommes trouvent-ils leur place dans ce décor ? La musique, accordée aux images modernes, reprend quelques notes du prologue, pour basculer vers une couleur plus claire, qui sera reprise de manière plus lumineuse encore lors du passage de l'équateur. S'ajoutent, en son hors-champ, les sirènes des machines.

⁶ Sigmund Freud, *Le Moi et le ça*, 1923

ANALYSE DE SÉQUENCE :

L'OUVERTURE DU FILM

00:01:48 > 00:02:19

C'est le début de l'aventure. L'équipe du film est embarquée avec les marins dans la navette, en immersion, et le chef-opérateur filme caméra à l'épaule. Seuls deux personnages apparaissent dans cette première séquence : Ramil puis Andrey, principaux personnages du film. Leurs visages, filmés en gros plans, s'opposent aux décors démesurés des grues et autres machines. Un long travelling latéral filme le port qui défile sous les yeux des personnages, nous faisant adopter leur point de vue et nous mettant dès le début en empathie avec eux.

00:02:20 > 00:02:33

La caméra est maintenant placée à côté du conducteur. Cela permet

d'amener le dernier plan de la séquence avec davantage de fluidité : l'équipage et le spectateur tombent nez à nez avec un immense cargo qui occupe tout l'écran. Il sera dorénavant l'unique lieu de vie des marins : « ship is my home ».

00:02:34 > 00:03:04

La continuité avec la séquence précédente est assurée par la musique. La caméra a devancé les nouveaux arrivants : elle est désormais aux côtés de l'homme qui accueille les marins sur le bateau. Elle filme en plongée l'équipage en train de monter à bord, et ce n'est que lorsqu'Andrey arrive à bord que la caméra panote pour filmer le couloir où les marins s'avancent. En suivant Andrey, elle insiste une seconde fois sur l'importance du personnage.

00:03:05 > 00:03:45

Malgré la pluie, les retrouvailles sont chaleureuses. Des hommes se connaissent, d'autres pas. Tout d'un coup naît un hors-champ dans l'imaginaire du spectateur, celui de tous les voyages que ces marins ont effectués ensemble. Devant nous, des visages différents, des accents, et autant de nationalités. Ils sont filmés en plans poitrine ou en gros plans, montrant l'exiguïté des espaces, la proximité affectueuse des corps, les distances courtoises. La caméra s'attarde sur le visage d'un homme plus jeune que les autres et qui semble un peu perdu. Enfin, Ramil apparaît : il cherche sa cabine. L'équipage est installé : la musique s'arrête, pour faire place aux seuls sons des machines.

AU CŒUR DU FILM, LES HOMMES

Sea Is My Country est sans conteste un film politique, dans le sens où il rend compte d'un certain ordre du monde. Ce n'est pourtant pas un film militant, il n'est pas dans une posture de dénonciation. Son univers poétique contribue à desserrer l'étouffement que représente le contexte pour les personnages.

LA PLACE DES HOMMES

Le regard du réalisateur sur ses personnages est extrêmement respectueux et pudique. Il y a comme un contrat moral avec les personnes filmées. Si certains moments ne sont pas montrés, ce n'est ni un oubli ni une erreur mais un choix du réalisateur qui correspond au regard qu'il porte sur elles : il ne veut pas les piéger ou les trahir.

Avant toute autre chose, c'est l'homme qui est au centre du film. Ici, la mécanique des marchés n'est pas intéressante en elle-même mais parce qu'elle affecte la vie des hommes. Souvent, la caméra filme les visages en gros plans : ainsi le spectateur est au plus près des émotions, du grain de peau, du regard, fameux « *miroir de l'âme* ». C'est une manière d'approcher l'être intime et de ne pas faire de ces marins des figures, des symboles.

Des scènes entières sont enveloppées par une sorte de douceur, comme la conversation entre Ramil et Wendel, assis sur le pont. Il y a quelque chose de tendre dans cette amitié naissante, dans le crépuscule, dans la douceur de l'air que l'on devine aux vêtements portés par les deux garçons. Si ce ne sont les sons du cargo, assourdis

mais bien présents, qui rappellent l'environnement, ils semblent seuls au monde. Et leur solitude, dans ce paysage qui se balance lentement au rythme du branle du bateau, est presque magnétique. La scène s'étire jusqu'à ce que la nuit tombe doucement sur leurs confidences.

Le film est attentif aux émotions. À la nostalgie par exemple lorsque les hommes discutent entre eux de leur vie de famille. Pour rendre toute sa puissance émotionnelle et nostalgique à la conversation, au montage ont été entrecroisées des scènes qui se déroulent dans le même lieu, mais pas le même jour : les marins en train de discuter et un karaoké à la tonalité mélancolique due à la fois à la mélodie et à l'expression sur le visage du chanteur.



⁷ À ce sujet, nous renvoyons à l'entretien avec le réalisateur.

AU CŒUR DU FILM, LES HOMMES

UN REGARD POÉTIQUE⁸

C'est aussi le cas, de manière plus furtive, quand Ramil fait défiler des photos sur son téléphone portable. Ce n'est pas un hasard si cette séquence est précédée par celle peut-être la plus intrinsèquement poétique, dans laquelle des grains de poussière dansent dans le vent. Bien sûr, on peut y voir une représentation de la place de l'homme dans la société capitaliste, des *gens qui ne sont rien*, baladés au gré des besoins. Malgré tout, cette image évocatrice possède une force poétique et offre à l'esprit une liberté de convocation et d'imagination. D'aucuns penseront à la scène d'*American Beauty* dans laquelle un sac plastique danse devant la caméra : « *c'est la chose la plus belle que j'aie jamais filmée* », dit le personnage, pour qui « *il y a parfois tellement de beauté dans le monde que c'en est insoutenable* ». D'autres à ce vers de Saint-John Perse : « *Le monde est comme une pirogue qui, tournant et tournant, ne sait plus si le vent voulait rire ou pleurer.* »⁹ D'autres encore...

Prenons un dernier exemple de séquence dans laquelle se manifeste ce regard poétique. Alors qu'Andrey et

Ramil travaillent dans la salle de commandement, ils aperçoivent des dauphins. Andrey raconte alors à Ramil la légende qui entoure ces animaux : « *quand un marin meurt, son âme migre vers le dauphin* ». Un montage et un mouvement de caméra virtuoses rapprochent les hommes de l'animal : tout à coup, on pourrait presque croire que tous nagent ensemble dans un même mouvement.

Ce regard poétique habite tout le film et crée une atmosphère sensible. On le retrouve dans les plans sur la Seine embrumée, l'océan et les reflets que lui donne la lune, les ports et leurs lumières la nuit, la coque du bateau

fendant l'eau, les lumières sur la peau dans la boîte de nuit.

Enfin, le temps, l'ennui et la mort font partie des motifs poétiques par excellence. Il y a dans le film un immense champ lexical du temps que les parties suivantes permettent d'étudier.

Les bruitages et la musique participent de la poésie du film. Le son du vent est poétique parce qu'il déborde le bruit du vent et devient symbolique. Les bruits de chaînes que l'on entend lorsque les marins rangent la cale résonnent de plus en plus fort : ils font exister un espace que le spectateur ne peut distinguer dans l'obscurité mais aussi déborde le son d'une



⁸ À ce sujet, nous renvoyons à l'entretien avec la monteuse et à ses explications au sujet de la scène du poème [01:13:35 >01:14:58].

⁹ Saint-John Perse, *Chant pour un équinoxe*, Gallimard, 1971.

AU CŒUR DU FILM, LES HOMMES



chaîne pour renvoyer à la notion de ventre et symboliser la captivité, la violence peut-être. Pour dessiner le bateau, le travail, l'océan, le mixeur a utilisé des sons seuls, enregistrés puis modifiés parfois jusqu'à la métamorphose. Ces sons transforment le réel et symbolisent l'écho du monde qui parvient jusqu'au bateau.¹⁰

La musique n'appartient pas au réel ni ne le traite de manière littérale. Quand par exemple elle accompagne les images des ports la nuit, elle stimule l'imaginaire et renforce la di-

mension fictionnelle du film. Elle n'a pas pour fonction, comme souvent au cinéma, de soutenir l'action mais plutôt de faire respirer le film. Sa rareté la rend plus intense, intensité renforcée par le mélange, parfois, d'une tonalité chaude et d'un timbre froid. Elle peut se charger de lumière comme lors du passage de l'équateur (00:20:20) ou renvoyer un reflet plus sombre, plus inquiétant, comme pendant la fouille des cales (00:45:42). Elle appuie parfois des effets visuels.

Ainsi que l'a demandé Marc Picavez

au compositeur, la musique n'est ni triste ni mélancolique. Planante, hypnotique, elle semble réverbérée par l'océan et met le spectateur dans un état propice à la contemplation. Elle renvoie à l'intériorité des personnages. Peut-être rend-elle la sensation des marins qui des semaines durant font face à un océan qui ici fait figure de vide. Car ces plages de musique atmosphérique font perdre la notion de temps et invitent à la rêverie, au voyage. En ce sens, la musique nuance la représentation de l'océan comme espace enfermant.

¹⁰ Pour approfondir le travail sur ce sujet, on peut notamment se référer au travail de Pierre Schaeffer.

MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE

UN TEMPS EN SUSPENSION

Pour un marin au long cours, le temps se ressent différemment que pour nous qui restons à terre. Son contrat est très long : selon son grade et sa nationalité, il peut rester jusqu'à deux ans à bord. Pendant ces périodes, il est séparé de ses proches, et la majeure partie du temps isolé en mer ; alors le temps s'étire, s'allonge, s'immobilise. Comment le film met-il en relief cette suspension ?

Après la fin du générique et jusqu'à la sixième minute, alors que le navire est encore amarré à Rouen, les marins se préparent au départ : ils embarquent, s'installent, chargent les marchandises, se retrouvent ou

font connaissance. Les plans, relativement courts, s'enchaînent. Et s'ils sont un peu longs, soit la caméra est en mouvement pour accompagner un camion qui s'élève dans les airs, le geste d'une main, les pas d'un marin, soit des personnages en action dynamisent le cadre. Tout d'un coup, à la sixième minute du film, le départ est annoncé : la caméra s'arrête sur le visage de Wendel, saisissant son regard perdu vers l'horizon encore lointain de l'océan mais dont tout en lui se souvient et auquel il semble se résigner. Ce plan annonce les suivants : une dizaine de longs plans fixes sur la Seine, qui eux-mêmes annoncent la sensation, en mer, d'un temps immobile.

Lors des escales, tout s'accélère.

Comment rendre cette opposition entre le temps passé en mer et celui passé à terre ? En mer, les plans sont fixes et longs. Lors des escales, pendant lesquelles la mécanique de l'économie mondiale s'actionne, le découpage devient plus vif. Cette alternance rythme l'ensemble du film. Prenons un exemple. À l'approche de Port-Gentil, les hommes manœuvrent pour mouiller au large. Plus tard, ils feront escale deux jours pour décharger et charger. Ces deux séquences sont rythmées. Entre-temps, l'équipage doit patienter une durée indéterminée qu'un quai se libère. Ce figement du temps est représenté par des plans quasi photographiques, dans lesquels d'autres cargos semblent paralysés.



MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE



Ces plans alternent avec d'autres plans : les marins pianotent sur leurs téléphones, regardent la télévision, fument, boivent des cafés. Deux passages retiennent l'attention. Dans le premier, un jeune homme joue au basket. Il enchaîne les paniers, qu'il réussit presque tous. Personne pour jouer avec lui, personne pour le voir. Dans le second, un autre pêche ; la caméra s'attarde sur trois poissons en train de mourir, asphyxiés. Autour d'eux, « *des dizaines de navires qui patientent : des charbonniers chinois, du pétrole libyen et les porte-conteneurs du groupe Bolloré* »¹¹. Enfin, on aperçoit le bateau des autorités maritimes : l'African Forest va pouvoir entrer dans le port. La musique reprend, lentement, comme si elle émergeait d'une torpeur moite.

Remontons un instant le cours du film. Au tout début, les berges de la Seine défilent sous nos yeux ; de nuit, d'abord, puis de jour. Ce repère temporel, dont la fonction est ici de mon-

trer la lenteur du cargo, va s'effacer au cours du film : les marins travailleront parfois de jour, parfois de nuit, souvent dans des espaces éclairés par une lumière artificielle. La lumière et la nuit seront bientôt distribuées de manière aléatoire, sans régularité, sans lien avec le rythme biologique. Le film détricote également le cadre spatial : l'océan est un espace aux repères flous. Le spectateur saisit au vol quelques noms de villes sur une carte ou lors d'un échange au talkie-walkie. Mais la sensation qui prédomine est celle d'un long continuum – on pense aux témoignages de prisonniers sur le mitard. Ce brouillage des repères spatio-temporels a pour but de faire sentir au spectateur le dérèglement du temps en mer.

En creux s'inscrit une histoire plus longue, celle d'un pays, Les Philippines, où la corruption et la pauvreté sont telles que les populations ont été figées dans des situations sociales héritées de génération en génération.

Ramil et Wendel discutent, assis sur le bord du pont du bateau : « *Ma famille élève des cochons. On en a une centaine* », explique Ramil. « *Moi aussi j'élevais des cochons. C'est mon père qui a commencé* », répond Wendel. Ramil poursuit : « *Mon père, il a toujours fait ça. Élever des cochons.* » À l'écran, l'océan, en gros plan : une allégorie d'un horizon vide pour une société tout entière, dont cette jeunesse, assise au bord du monde.¹²

Le film est rythmé par quatre scènes de karaoké. Ce divertissement fait partie intégrante de la culture philippine, c'est là-bas un passe-temps de la vie quotidienne. Sur le bateau, ces moments permettent de se rapatrier l'espace d'un instant et de rompre leur solitude. Ces chants sont aussi un moyen pour les marins philippins d'exprimer leur peine plus facilement et d'une manière plus neutre qu'en se confiant.

¹¹ Marc Picavez, note d'intention pour Arte.

¹² Les études qu'ont faites Ramil et Wendel coûtent chères. Les familles se sont endettées pour qu'ils puissent les suivre. Leurs salaires sont en grande partie reversés directement à l'école de marine.

MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE

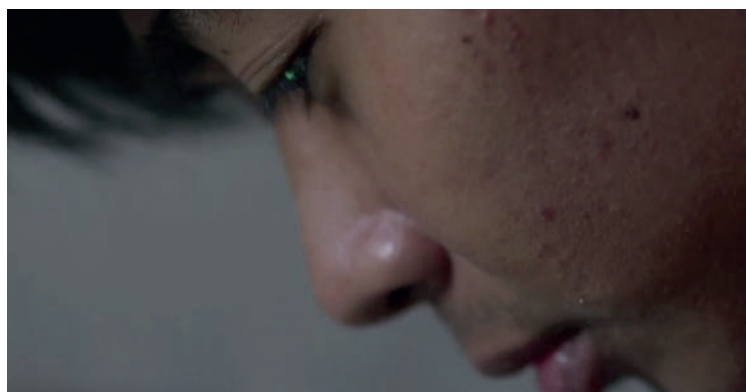
L'ÉCHELLE DU MARIN

Régulièrement, l'océan envahit le cadre, qu'il déborde pour envahir le hors-champ, submergeant presque le spectateur. Aucune terre à l'horizon pour annoncer une présence humaine, une arrivée prochaine. Ce grand espace ne régénère pas ni n'invite à l'aventure comme dans un western. Quand enfin les marins peuvent se baigner, c'est dans « 90% d'eau et 10% d'huile ». Si l'océan nous parle

de l'infini et de la place de l'homme dans le monde, il est ici également synonyme d'enfermement. L'horizon est une limite de plus. À l'exception du passage de l'équateur, l'océan est coupé à l'écran par les lignes du bateau, filmé à travers une fenêtre ou même des barreaux, derrière lesquels ces hommes séparés de leur famille parlent de la fin de leur contrat comme des prisonniers évoqueraient la fin de leur peine. Une fois de plus

l'univers carcéral transparaît.

En extérieur, les marins sont dans des espaces fermés : le pont du bateau, le port sécurisé. À l'intérieur, cabines, couloirs, encadrements de portes, hublots... dessinent une multitude d'obstacles, de limites. Les plans sur l'océan sont souvent suivis par des gros plans sur des personnages, peut-être pour signifier qu'au milieu de cette immensité, il faut savoir se recentrer sur soi.



MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE



Les espaces dans lesquels évoluent les marins semblent avoir des proportions de l'ordre du fantastique : un univers gulliverien où les hommes sont les lilliputiens. Mais on est loin du romanesque de *Moby Dick*, dans lequel le Capitaine Achab poursuit à travers les océans un cachalot grand comme un cargo.

Les grues surpuissantes et les camions pilotés à distance créent un

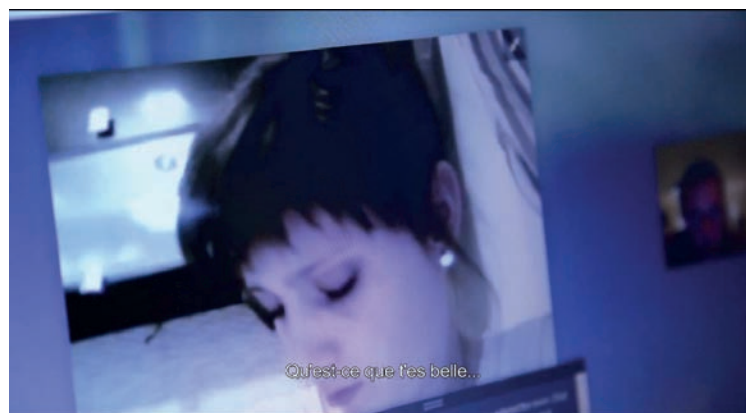
décor de science-fiction où la mécanique de grande taille et l'automatisation des machines effacent la présence humaine. Ces vues laissent le spectateur entre sidération et fascination. Les matériaux sont lourds, durs, dangereux, comme ces élingues qui se balancent, menaçantes, ces colis qui tuent régulièrement les dockers de Douala, ou simplement ces cordes trop grosses pour les mains du jeune

Ramil : « *C'est moi qui tire mais c'est moi qui me fait emporter !* » Cette échelle symbolise leur place dans un système de production qui les écrase et qu'ils sont incapables d'appréhender dans sa globalité. La solitude et le déracinement des personnages contrastent avec leur intégration au cœur de l'économie mondiale, sans que leur humanité en soit défaite.

MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE

WHERE IS MY WIFE? : COMMUNICATION VIRTUELLE

Un dicton sous-tend le film : « *Sea Is My Country, ship is my home, duty is my life, where is my wife?* » « *Where is my wife?* » en est l'unique interrogation. Les épouses sont en effet les grandes absentes. Rareté de leurs images, virtualité de leur présence réduite à des ondes, conversations récurrentes à leur propos instaurent les femmes en hors-champ.

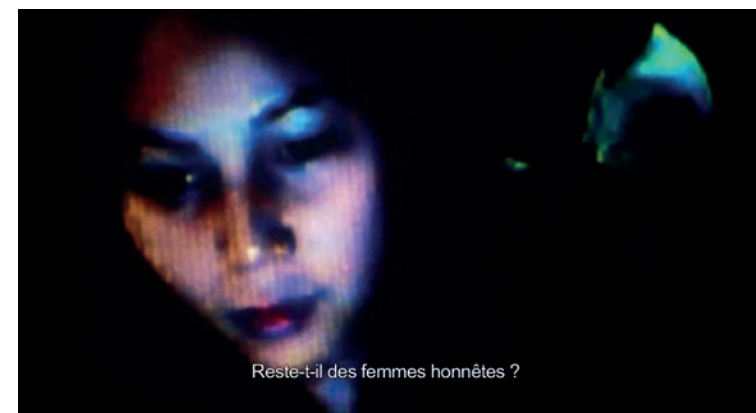


Ce procédé, renforcé par la tonalité numérique de leurs voix, virtualise les relations et fragilise leur intimité. Les modalités de ces échanges ne sont pas sans rappeler le principe du parler.

Internet a révolutionné la vie des marins. Dès lors qu'ils accèdent à un ré-

Leurs visages sont de toute façon pixellisés par le simple fait d'être filmés sur des écrans, mais les images fixes insérées dans la séquence du poème, extraites de la partie *Les Sirenes* de l'exposition (ici le second visuel), ont subi un traitement particulier : le réalisateur a zoomé sur les écrans, puis retravaillé les images, qu'il a ensuite projetées pour les filmer en 16 mm. Puis il a développé la pellicule dans des bains particuliers pour densifier l'image. Enfin, il a projeté ces images en 16 mm pour les filmer de

nouveau en vidéo. « *J'ai d'abord cherché le pixel, puis j'y ai ajouté le grain, explique-t-il. Cela a permis d'obtenir des images plastiques au caractère très pictural.* » Iconisées, presque irréelles, leurs apparitions font penser à l'étoile polaire qui permettait aux marins de s'orienter en mer : ces visages les guident de port en port, jusqu'à s'en retourner, « *plein d'usage et raison, vivre entre ses parents le reste de son âge !* »¹³ Du moins est-ce ce qu'ils disent espérer.

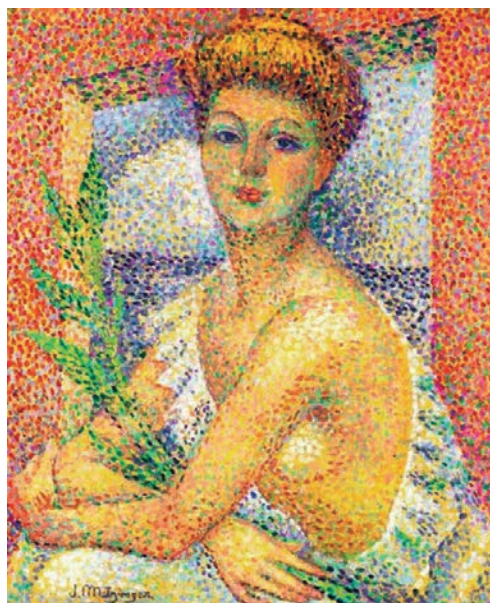


seau dans les ports, ils peuvent être en contact avec le monde entier. Mais cela les sort-il vraiment de leur isolement ? Internet fait une irruption violente au sein de ces longues absences. Les nouvelles reçues les excluent d'une vie qui se déroule sans eux : les progrès des enfants, la guerre parfois,

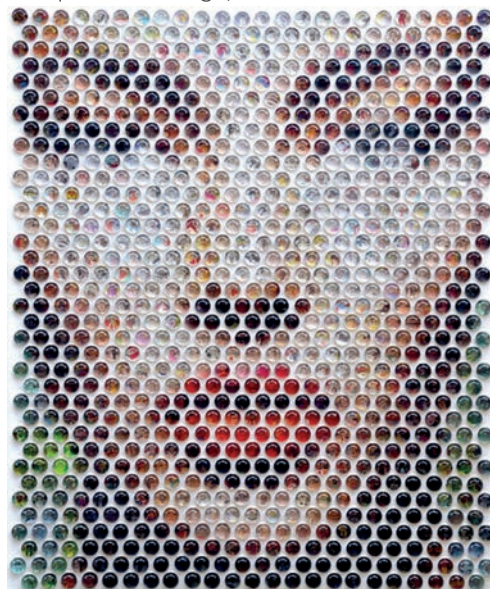
l'ennui tout simplement. Quelquefois figées par la mauvaise qualité de la connexion, ces images manifestent la distance à laquelle le marin se trouve de ceux qu'il voit déformés à l'écran, hors d'atteinte même de l'imagination : il se passe quelque chose d'incompréhensible, là-bas.

¹³ Joachim du Bellay, « Heureux qui comme Ulysse », *Les Regrets*, 1558.

MISE EN SCÈNE DE LA SOLITUDE



Jean Metzinger, Femme assise au bouquet de feuillage, 1905



Nemo Jantzen, Portrait, 2017

Ces moments de contact restent rares et éphémères. Marc Picavez rend leur urgence, la bulle vitale qu'ils représentent, par des plans resserrés sur les couples, voire sur l'écran d'ordinateur et donc le visage de la femme aimée. Ces conversations rythment le film comme elles rythment la vie des marins d'aujourd'hui : en fait, deux fois seulement dans le film, c'est dire ! Si Andrey pense que l'absence offre un manque salutaire et qu'à son retour le marin est « *tout puissant* », il n'est pas imperméable à toute inquiétude : « *C'est qui les mecs que j'entends ?* », « *Je vais bientôt rentrer chez vous. En janvier, attendez-moi.* » Car « *quand on est en plein océan, un autre homme la courtise. [...] Certains reviennent en pleurs* », écrit un marin. « *Les marins font de mauvais maris. / Mais les marins font de bons amants ! / Marins, amis, amants ou maris, les marins sont toujours absents* » chante-t-on dans *Les Demoiselles de Rochefort* (Jacques Demy, FRA, 1967). La seconde séquence de conversations par Skype rappelle que l'absence peut abîmer les relations : à Port-Gentil, on sent l'impatience avec laquelle la fiancée de Ramil l'attend ; quelques mois plus tard, elle n'a toujours « *pas de travail et [s]'ennuie* », dit-elle en détournant le regard. L'attente est longue là-bas aussi. Dans quinze ans, réagira-t-elle comme cette femme qui, réveillée en pleine nuit, n'a pas un mot pour son mari ? Plusieurs regards fuyants posent la

question d'une trop longue absence et, plus avant, de la confiance et de la fidélité.

Autre aspect virtuel de la communication : le Globish, cet anglais approximatif dont le nom est constitué par un mixte de « *global* » et de « *English* ». On retrouve dans le Globish les mêmes saccades que dans les images des conversations par Skype. Les êtres humains parlent, mais également pensent et ressentent dans leur langue : « *La pluralité des langues est loin de se réduire à une pluralité de désignations d'une chose ; elles sont différentes perspectives de cette même chose.* »¹⁴ La fonction uniquement véhiculaire du Globish participe à la constituer comme langue virtuelle ; elle ne peut servir à exprimer la complexité du ressenti et ainsi renforce le sentiment de solitude.

¹⁴ W. Von Humboldt, « Fragment de monographie sur les Basques » (1822), traduit dans P. Caussat, D. Adamski, M. Crépon, *La Langue, source de la nation*, Mardaga, 1996.

RÉCIT :

UN PERSONNAGE POUR FIL D'ARIANE

LE MONTAGE OU LA FABRICATION DU PERSONNAGE¹⁵

Marc Picavez veut raconter les effets de la mondialisation et de la globalisation dans le milieu de la marine marchande. Pour cela, il lui faut une histoire, des personnages. Condenser leurs parcours et en choisir les motifs essentiels et significatifs. Il témoigne : « J'ai jusque-là réalisé principalement des films de fiction. Ces expériences m'amènent à construire des scènes, des moments, à travailler l'ellipse et à me projeter sans cesse dans une structure dramaturgique plus large. » Il choisit de focaliser son récit sur un unique cargo, l'African Forest, et son équipage. Le vocabulaire cinématographique est parfaitement adapté pour comprendre la manière dont le réalisateur fait émerger ses personnages : en plan général, le bateau et son équipage ; en plans rapprochés, quelques marins parmi l'équipage : Andrey, Wendel, Joel... ; en gros plan, Ramil. Si le film tire les fils narratifs qui se présentent à lui – le gros temps à affronter, les migrants à débusquer, les marchandises à débarquer... –, c'est le garçon qui sert de fil conducteur au récit. Malgré cela, le film ne brosse pas le portrait du jeune homme.

L'idée du personnage de Ramil existe dès l'écriture du film, mais Marc Picavez ne peut prévoir ni organiser la matière filmée : entre l'idée de départ et la réalité du tournage, il peut y avoir des surprises. C'est au montage que le personnage de Ramil se structure, se densifie. La monteuse organise les événements qui jalonnent son parcours non pas selon la chronologie du tournage mais de façon à lui donner toute sa puissance narrative et émotionnelle.

Prenons un exemple : lors de la séquence du rite de passage, le spectateur peut s'étonner de l'absence d'Andrey, formateur patient et guide bienveillant pourtant toujours présent aux côtés de Ramil. Dès la séquence suivante, d'ailleurs, Andrey, de nouveau auprès de Ramil, lui apprend à lire une carte. Et il sera là jusqu'à la toute fin du film. Or dans les faits, le contrat d'Andrey était plus court que celui de Ramil qui a continué son apprentissage sous les ordres d'un autre second.

« C'est un choix de montage. Je suis longtemps resté fidèle à la chronologie réelle. Mais structurellement, plusieurs choses ne fonctionnaient pas : le baptême de l'équipeur, qui consti-

tue un point d'entrée dans le métier et fait évoluer Ramil au sein de l'équipage, arrivait trop tard dans le film ; Andrey partait aux deux tiers du film puis revenait. On a donc décidé de garder Andrey tout au long du film.

Il aurait fallu faire un autre tournage, partir trois mois à bord du bateau, faire la rotation complète avec eux, et construire un film avec ce matériau. Mais nous n'avions pas les moyens de faire un tournage en continu. Par exemple, Arte, pour accepter de financer le film, voulait des images, nous sommes donc partis une première fois sans financement, sans les capacités économiques pour tourner longtemps. Tout cela a occasionné des découpes dans le temps. »



QU'EST-CE QU'UN PERSONNAGE ? COMMENT CONSTRUIT-ON UN PERSONNAGE ? QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ENTRE UN PERSONNAGE DE FICTION ET UN PERSONNAGE DOCUMENTAIRE ? QU'EST-CE QUI FAIT DE RAMIL UN PERSONNAGE ? QU'EST-CE QUI FAIT DE RAMIL LE PERSONNAGE PRINCIPAL ?

¹⁵ À ce sujet, lire les entretiens avec Marc Picavez et Catherine Rascon.

RÉCIT : UN PERSONNAGE POUR FIL D'ARIANE

SHIP IS MY HOME : NOUVELLE MAISON, NOUVELLE FAMILLE

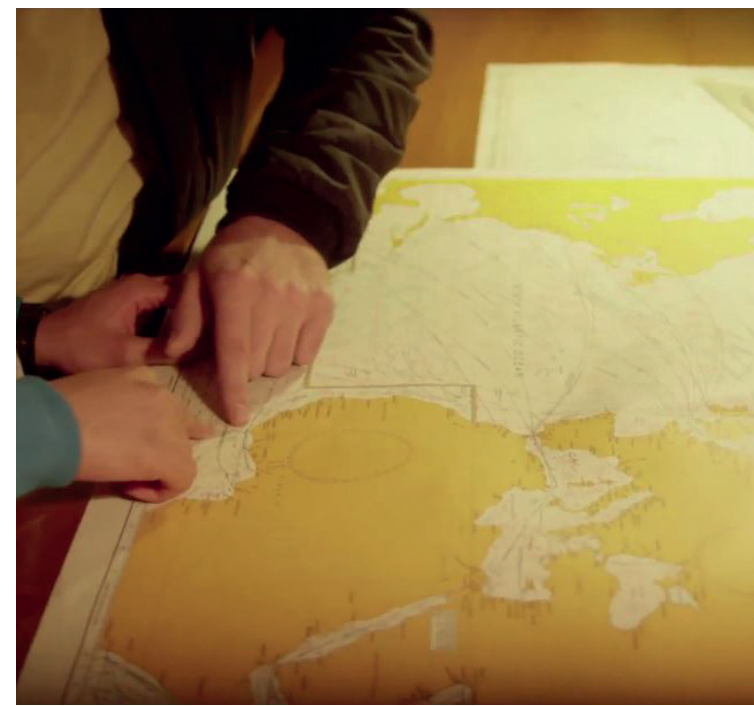
Les marins sont dans un temps qu'ils ne peuvent partager avec personne, ni avec leur femme dont le regard fuit régulièrement vers un hors-champ qui leur est inaccessible, ni avec les habitants des villes dans lesquelles ils font escale.

Dans ce monde parallèle au sein duquel Ramil évolue, le bateau va devenir sa nouvelle maison. L'exiguïté des espaces impose une forte promiscuité. Malgré la masculinité et la sym-

bolique virile de cet environnement – équipes, matériaux, travail physique –, les relations entre hommes sont affectueuses, presque tendres : dans de nombreux plans, les marins se prennent dans les bras, dansent à deux, se confient les uns aux autres. Ramil reconstitue un semblant de famille dans les relations qu'il va nouer avec certains membres de l'équipage. Dès son arrivée sur le navire, Ramil trouve en Wendel un ami, un confident. L'année précédente, Wendel était cadet comme Ramil et tous deux parlent tagalog. Dans le personnage de Wendel, on perçoit l'avenir de Ra-

mil, celui d'un tout jeune marin venant d'un pays du tiers-monde.

Andrey incarne une figure de grand frère pour Ramil. Il ne se contente pas de le former professionnellement : s'il l'exhorte à « *embrasser la vie de marin* » et l'initie aux mythes qui nourrissent l'imaginaire de la profession, il le conseille aussi au sujet de sa future vie conjugale, comme il le fait avec Wendel à qui il explique comment offrir son alliance. Il guide Ramil dans son apprentissage, à l'image de son index qui guide patiemment celui de Ramil sur la carte de l'Afrique.



RÉCIT :

UN PERSONNAGE POUR FIL D'ARIANE

DUTY IS MY LIFE : ROMAN D'APPRENTISSAGE

Le récit utilise l'épanadiplose narrative, c'est-à-dire que la scène initiale est rejouée à la fin du film : dans une navette, l'équipage rejoint le navire au début, le quitte à la fin. Ce procédé a pour résultat de clore le récit de cette traversée qui aura été une étape dans la vie de Ramil : apprendre un métier, et à devenir un homme adulte, grâce à l'expérience et sous la férule amicale d'Andrey. D'autres éléments renforcent cette figure de style, certains de manière ténue, comme ce « bouton d'amour » dont se moquent gentiment les nouveaux collègues de Ramil à son arrivée, qui réapparaît sur sa joue et figure au centre de l'écran dans le dernier plan sur son visage endormi : à l'aube de sa vie d'adulte, Ramil reste un tout jeune homme. C'est d'ailleurs à Wendel, et non pas à Ramil, qu'Andrey explique ce qu'un homme doit faire dans une vie. « *Wendel a lui aussi dû batailler pour apprendre le Globish et comprendre les ordres transmis au talkie-walkie. Comme Ramil, il a fréquenté chaque jour la salle de musculation pour faire évoluer son corps vers celui d'un marin au long cours, à l'image d'Andrey.* »¹⁶

Le slogan des écoles de recrutement aux Philippines (« *See the world for free* ») se dissout très vite dans les conditions de vie et de travail (« *I sacrificed myself for my family* »). Par son

évolution, Ramil constitue la meilleure mesure du temps. Attardons-nous sur la scène du rite de passage. Le premier passage de l'équateur est un événement important dans la vie d'un marin, il est ritualisé par une mise en scène ancestrale faisant appel aux dieux de la mer. Les rites de passage, qui marquent souvent un changement de statut social, ont, en plus des fonctions sociologiques et psychologiques, une fonction structurante. Dès cet instant, Ramil est baptisé et devient un marin au long cours. Cette séquence fait écho à l'entretien avec le capitaine qui valide ses acquis d'une façon plus officielle. Vers la fin, Ramil explique à un jeune homme quelques règles et gestes élémentaires, et conclut « *C'est tout pour l'instant* » : il a déjà assimilé le rythme pédagogique. Ces différentes étapes jalonnent le film comme témoins de son apprentissage.

Un article de Catherine Berger décrit une situation générale qui correspond précisément à celle de Ramil et fait écho au témoignage de Joel cité page 29.

Le monde contemporain est de plus en plus défini comme celui de l'hypermobilité, un monde où la circulation des hommes, des marchandises, de l'information, des productions culturelles ne cesse de s'amplifier. Si de moins en moins d'individus se trouvent à l'écart des diverses formes de mouvement, la vie de certains est complètement transformée par la mobilité. C'est le cas des migrants, et surtout de ceux qui multiplient les allers-retours en travaillant à l'étranger des mois ou années afin d'envoyer la majeure partie de leur salaire à leur famille restée au pays. Certains pays pauvres encouragent officiellement cette migration temporaire qui réduit le chômage, nourrit une partie de la population et fait entrer des devises. Les Philippines « exportent » des travailleurs dans le monde entier et en particulier un grand nombre de marins. Ces jeunes, souvent issus de familles pauvres et rurales, se trouvent confrontés à un mode de vie radicalement nouveau auquel ils ont peu été préparés. Comment les jeunes marins parviennent-ils à s'adapter à une mobilité extrême qui se traduit par d'incessants passages d'un univers à un autre, la frustration d'être toujours loin des leurs, l'absence de territoire d'accueil, la cohabitation imposée avec des collègues d'autres nationalités ?¹⁷

¹⁶ Marc Picavez, note d'intention pour Arte.

¹⁷ Catherine Berger, « Stratégies d'adaptation à l'hypermobilité : expériences de migrants sans territoires » in: Geneviève Zarate, Danielle Lévy, Claire Kramsch (dir.), *Précis du plurilinguisme et du pluriculturalisme*, 2008, éd. Archives contemporaines.

PISTES DE TRAVAIL

AUTOUR DE LA MONDIALISATION

Il est l'ouvrier globalisé d'un monde que les marins alimentent en marchandises mais dont ils sont le plus souvent à l'écart. Seuls les cargos du même type empruntent ces routes, car les bateaux de croisière longent les côtes et n'ont de toute façon pas l'Afrique noire pour destination. Les nombreux plans d'un horizon sans aucune trace de vie humaine montrent combien ces hommes sont invisibilisés – il est intéressant, ici, de faire le parallèle avec l'absence sur les écrans de cinéma et médiatiques de certaines catégories de la population.

Le film montre la situation d'affronte-

ment dans laquelle est placé le prolétariat mondial, dont le statut de travailleur détaché est un autre exemple. Le réalisateur filme l'équipage en train d'exécuter des tâches de police : « *Fouillez à fond [...] Jouez pas au héros ! [...] Prévenez-moi, ces types peuvent être agressifs.* »

Les marins verrouillent la porte sur d'éventuels migrants cachés dans les cales, comme celle d'une prison ou d'un tombeau, après avoir déposé une bouteille d'eau : si l'une d'elles disparaît, c'est qu'il y a un passager clandestin à bord¹⁹. Dans un premier plan, la porte se referme sur la caméra ; on

dit que la caméra est subjective : elle a pour but de faire adopter au spectateur le point de vue du potentiel migrant clandestin, de le faire s'identifier afin qu'il ressente autant que faire se peut l'enfermement, l'étouffement²⁰. Pendant deux secondes, l'écran reste noir – une durée qui peut paraître infime, mais trop longue pour constituer un simple fondu au noir. Puis la caméra passe à l'extérieur et filme la fermeture du cadenas en gros plan. La musique s'arrête net pour laisser place à un son mat, accentuant le caractère irrémédiable de l'acte.



¹⁹ Marc Picavez explique que près d'un voyage sur trois, des clandestins se glissent à bord de l'African Forest. Le capitaine est contraint de les trouver avant de toucher l'Europe, sans quoi les policiers des frontières facturent leurs « services » de rapatriement à la compagnie.

²⁰ À ce sujet, lire l'entretien avec Antoine Bellanger.

PISTES DE TRAVAIL

AUTOUR DE LA MONDIALISATION

SEA IS MY COUNTRY : LES MARINS, LES MIGRANTS

La coupure horizontale que présente le titre dans le générique et sur l'affiche annonce la scission, le déracinement que le film va mettre en relief : pendant la durée du contrat, ils n'ont que la mer pour pays, qui ne peut en fait en être un.

Le réalisateur met en regard deux conditions : celle des migrants clandestins et celle de ces marins. Pour des raisons similaires mais dans des conditions différentes, tous traversent les mers. Reviennent en tête ces vers de Victor Hugo :

Oh ! Combien de marins, combien de capitaines
 Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
 Dans ce morne horizon se sont évanouis ! [...]
 Nul ne sait votre sort, pauvres têtes perdues !
 Vous roulez à travers les sombres étendues,
 Heurtant de vos fronts morts des écueils inconnus.
 Oh ! Que de vieux parents, qui n'avaient plus qu'un rêve,
 Sont morts en attendant tous les jours sur la grève
 Ceux qui ne sont pas revenus !²¹

Pour confronter les deux conditions, le réalisateur recourt au montage. Dans une première séquence, des marins racontent des anecdotes au sujet des migrants clandestins. Isaïan témoigne : « *Le Capitaine lui a demandé ce qu'il comptait faire en France. Il a dit qu'il travaillait sur les quais en Afrique. Il repeignait les bateaux. Il pensait pouvoir faire la même chose en France.* » Dans la séquence suivante, les marins de l'African Forest repeignent le bateau à quai dans un port africain. En voix off, on entend Joel expliquer pourquoi il s'est exilé sur les mers : « *À mon avis, les marins font tous ce métier pour l'argent. Si j'avais pu faire des études, je ne serais pas parti en mer. Moi non plus je n'ai*

pas eu le choix. En tant que père de famille, je dois faire tout ce que je peux pour que ma femme et mes enfants puissent vivre.»



quand on trouvait un clandestin,
 on l'attrapait et on le jetait à la mer.

²¹ Victor Hugo, « *Oceano Nox* », *Les Rayons et les ombres*, 1840.

PISTES DE TRAVAIL

AUTOUR DE LA MONDIALISATION

Le réalisateur tresse le montage image et le montage son pour un travail de surimpression : dans l'imaginaire du spectateur se superpose l'image de ce migrant africain qui a peut-être fait les mêmes gestes sur ce même quai. Et peut-être ce migrant africain a-t-il lui aussi, un jour, dit que s'« *il avait pu faire des études, etc.* ». À travers ces deux séquences sont convoquées et mises en relation les différentes périodes de l'histoire de l'immigration : celle que raconte Yamina Benguigui dans *Mémoires d'immigrés* (FRA, 1997), celle dont rend compte Gianfranco Rosi dans *Fuocoammare, par-delà Lampedusa* (ITA • FRA, 2016), celle des ou-

vriers globalisés de *Sea Is My Country*.

Cette métaphore est filée tout au long du film. Assis sur un trottoir à La Rochelle, sacs à dos à leurs pieds, Ramil et ses collègues pourraient passer pour des migrants clandestins. Puis une nouvelle comparaison est déployée comme une fulgurance : alors qu'ils prennent des photos de la vitrine d'une pâtisserie, on pourrait les prendre pour des touristes. Marc Picavez raconte²² : « *Comme pour prouver qu'ils visitent effectivement le monde, ils ont tous l'habitude de photographier les endroits qu'ils traversent.* » Cela fait écho à cette conversation entre un marin philippin

et sa mère : « *Où êtes-vous ?* » « *Du-baï* », s'amuse-t-il d'abord. « *Non, en France.* » N'oublions pas que le slogan « *See the world for free* » des écoles maritimes illusionnent les jeunes marins et leurs familles.

Grâce à ces deux plans, le réalisateur ouvre une réflexion sur la globalisation : marin philippin, migrant érythréen, touriste chinois, tous ont le même jean, le même sac à dos, le même smartphone. On remarquera, à la toute fin du film, la valise presque vide de Ramil, semblable à ces maigres baluchons qu'emportent avec eux les exilés du continent africain.



²² Entretien sur l'exposition avec Cédric Mal, mai 2013.

PISTES DE TRAVAIL

AUTOUR DE LA MONDIALISATION

LES FEMMES, UN MIROIR EN CREUX

Les personnages féminins illustrant les clips sont dotés de grands yeux de poupée « *plus grands que leurs poignets* »²³. On reconnaît ces figures qui, déferlant sur les écrans du monde entier, ont contribué à constituer les stéréotypes féminins modernes.

Toujours par le montage, le film argumente. À l'image, trois plans : Joel et Wendel en train de converser, un marin en train de chanter un karaoké, les visuels du clip du karaoké. Au son : d'abord le karaoké en hors champ et la conversation en son in : « *Mais ta femme, elle est contente, du fait que tu aies un travail, non ?* » « *Justement, elle n'aime pas que l'on soit loin l'un de l'autre.* » Puis le montage s'inverse : la conversation passe en

hors-champ et à l'écran apparaissent les personnages animés féminins ; en son hors-champ, Joel conseille à Wendel de dire à sa femme : « *Si tu peux me faire vivre, prends-moi en charge* ». Wendel éclate de rire à cette idée. Plus tard, Andrey demande à son fils de six ans si « *[s]a mère est obéissante* ». Ces figures de poupées ne représentent-elles pas une certaine idée que les marins se font des femmes ? Une seconde séquence, toujours de karaoké, file la démonstration : alors que l'équipage pousse la chansonnette sur *No Woman No Cry* défilent des photos de femmes issues de réseaux internationaux de prostitution, ou assimilés.

Le propos est renforcé par une très courte scène dans une boîte de nuit

en Afrique – le contexte peut laisser supposer que c'est un lieu de prostitution. Sur scène, une femme mime des larmes. C'est une chanteuse. Pourtant le spectateur n'entend pas sa voix mais la musique du film. Cette femme, ces femmes n'ont pas droit à la parole ; un homme, des hommes chantent à leur place « *no woman no cry* ». Mais, elles, continuent de pleurer, en silence.

Un raccord, après la troisième séquence de karaoké évoquée ci-dessus, entre un gros plan sur l'un de ces visages et une énorme corde, presque démesurée dans les mains de Ramil, met en miroir la situation de ces travailleuses du sexe et de ces marins : chacun à sa place est une victime du capitalisme et de la globalisation. Leurs visages ont la même juvénilité.



²³ Philip Cohen, « "Help, My Eyeball is Bigger than My Wrist!" : Gender Dimorphism in Frozen », mise à jour le 17 décembre 2013, in: The Society Pages.

CE QUE NOUS DISENT LES LIEUX : ÉTUDES DE CAS

LE PORT AFRICAIN

Port-Gentil, jour. Deux vendeurs ambulants s'approchent de l'African Forest : ils sont filmés à travers une petite ouverture du bastingage et ap-



paraissent en miniature, fragiles sur leur esquif ; c'est aussi une manière de les mettre à distance. Plus tard, les Africains suivent un match de foot depuis le quai, à travers un hublot : ils re-

gardent le monde par la fenêtre. Entre eux et le reste du monde, un obstacle ; ils sont comme exclus du monde, toujours de l'autre côté, du mauvais côté semble-t-il.

paraissent en miniature, fragiles sur leur esquif ; c'est aussi une manière de les mettre à distance. Plus tard, les Africains suivent un match de foot depuis le quai, à travers un hublot : ils re-



Les marins de l'African Forest, accoudés à la fenêtre de leur cabine, ne regardent-ils pas aussi le monde « *par la fenêtre* » ?



Sea Is My Country montre les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Afrique. Les biens déchargés puis chargés portent en eux l'Histoire et les relations économiques des deux continents : biens d'équipement contre matières premières – de quoi pérenniser le déficit de la balance commerciale de l'Afrique !

quai, ils apparaissent minuscules, manière de montrer qui détient le pouvoir. L'homme continue : « *Ils font une pause ?* » « *Non* », répond une voix, « *sinon on perd du temps.* » « *Faut qu'ils fassent la pause quand ils auront fini* ». On n'entend pas davantage les dockers que la chanteuse²⁵ : eux non plus n'ont pas voix au chapitre.

Cette inégalité se reflète dans les conditions et les rapports de travail. Dans la première scène qui se déroule en Afrique, un Blanc²⁴ réprimande les dockers camerounais : « *C'est quoi ça ? [...] Vous avez fait quoi ? C'est pas bon !* » La caméra filme en plongée les dockers depuis le bateau : sur le

²⁴ Sa fonction est « *supercargo* ». Le supercargo, engagé par l'armateur, supervise les opérations de chargement et déchargement. Celui-ci est spécialisé dans la manutention des pipelines modernes, très onéreux, qui se connectent entre eux sans soudure, par magnétisme.

²⁵ À ce sujet, lire la partie « *Les femmes, un miroir en creux* »

CE QUE NOUS DISENT LES LIEUX : ÉTUDES DE CAS

Si la charge se coupe, ça va te tuer toi, le calier et le chauffeur. On n'a pas de radio. Il faudra attendre peut-être jusqu'en 2035 pour qu'on travaille avec les radios. Pour l'instant on va jongler comme on jongle souvent. » Jongler... le mot questionne, dans un tel contexte : jongler avec des bus et d'immenses troncs d'arbres ? La caméra, alors, s'attarde sur les visages graves de ces hommes qui parce qu'ils sont né[s] quelque part²⁶ ne bénéficient ni d'un outillage moderne ni des mesures de sécurité élémentaires, et pourtant doivent suivre le rythme

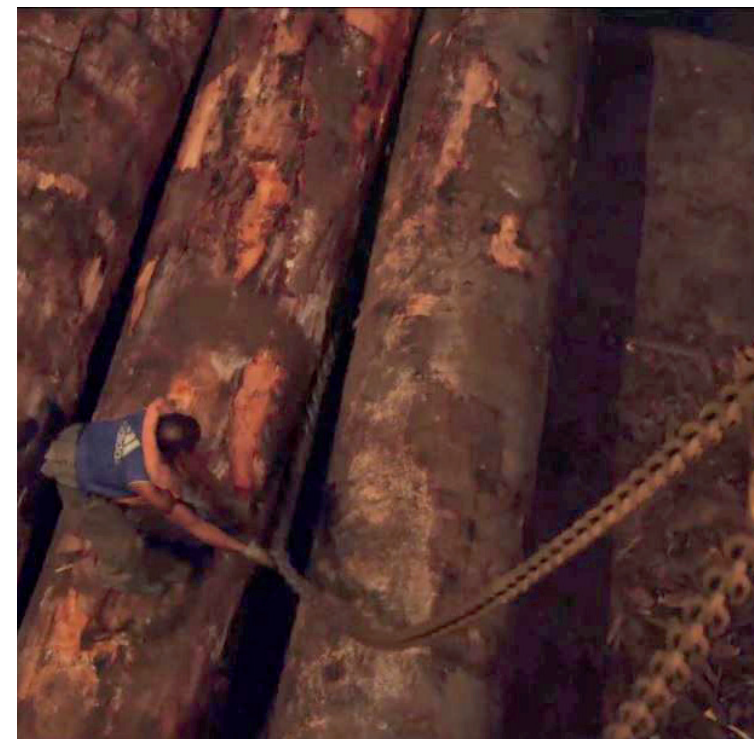
de la mondialisation. « *Ils veulent charger une cale en une journée, dit Louis. Nous, on veut seulement travailler [...] et rentrer le matin.* » Louis et son équipe tentent de faire bloc, d'imposer leur cadence, celle qui leur permettra de « *rentrer le matin* ». Mais le « *nous* » du Noir a peu de poids face au « *ils* » du Blanc. Alors que Louis prononce les mots « *rentrer le matin* », la caméra a déjà regagné le pont du bateau et filme Andrey pour qui souhaiter « *rentrer le matin* » fait également sens, mais sûrement différemment. Le film continue ainsi de

montrer l'imbrication, l'interdépendance, des conditions de travail.

Au cours de cette même séquence à Douala, une autre scène prolonge le thème de la domination blanche. Le supercargo qui négocie avec Louis le délai de chargement des cargaisons mentionne la récompense qui l'attend une fois le travail achevé seulement : un soda. À la vue du travail abattu par les dockers dans les plans précédents et suivants, le déséquilibre est saisissant.



Ton Fanta sera au réfrigérateur.



²⁶ Maxime Le Forestier, *Né quelque part*, 1988

CE QUE NOUS DISENT LES LIEUX : ÉTUDES DE CAS

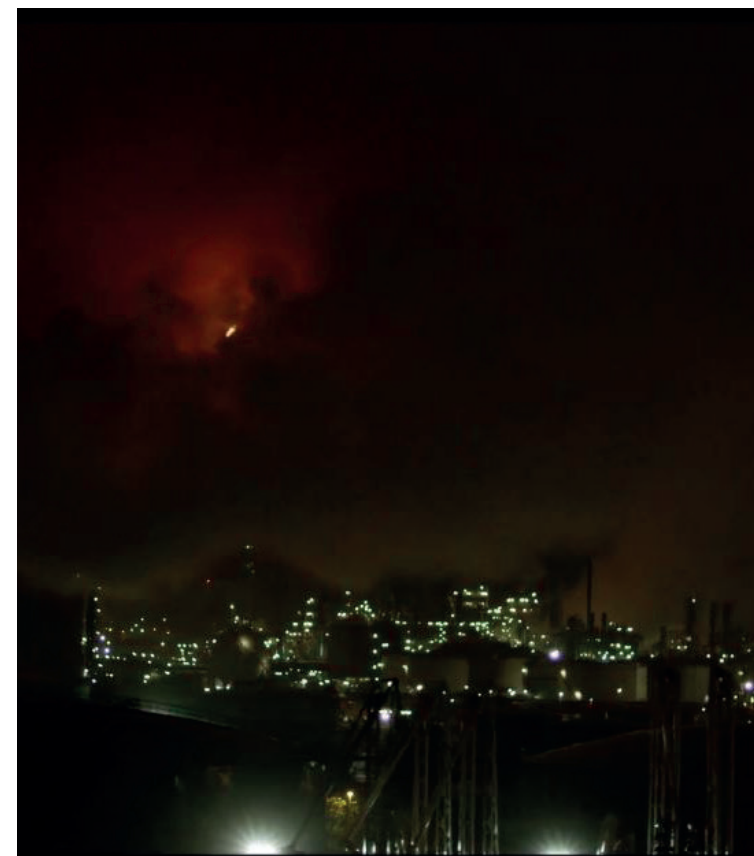
LE PORT EUROPÉEN

La Rochelle, nuit. À l'écran, un ballet de ponts-roulants qui tracent des lignes mystérieuses dans les airs, dans une rythmique horizontale et verticale. On aperçoit à peine les câbles qui les relient aux rails, aussi les trajets qu'ils suivent semblent encore plus énigmatiques. Personne en vue. Personne en vie ? Les machines semblent avoir dé-

voré les hommes ; en tout cas elles les ont remplacés. On devine qu'ils sont pourtant là, invisibles au milieu de cette forêt métallique, commandant le mouvement des machines.

Anvers, nuit. Des lumières blanches à perte de vue, mais qui ne permettent pas au spectateur de se représenter le lieu, de déterminer des espaces, une géographie. Est-ce à l'échelle d'une ville ou d'une carte électro-

nique ? Dans un ciel gris de fumées, une lumière rouge perce les nuages. Le monde a-t-il sombré dans la nuit ? La lune est-elle devenue rouge sang ? D'un plan à l'autre se dessine un espace où les lumières blanches évoquent les films de science-fiction les plus sombres. Ce paysage paraît si inhospitalier, si éloigné du corps humain, qu'on peine à croire que des hommes puissent y survivre.



CE QUE NOUS DISENT LES LIEUX : ÉTUDES DE CAS

Si c'est bien à l'échelle d'une ville que s'étalent ces ports, ils n'ont de commun avec la ville que la taille, et leurs territoires ne se croisent pas : la frontière champ / hors-champ des marins vient parfaitement épouser, de manière inverse, la frontière champ / hors-champ du reste de la

population. La ville habitée et leurs pays d'origine se confondent dans un même hors-champ des marins.

Ces paysages industriels, leurs lumières fascinantes, les conteneurs également – leurs couleurs, leurs formes – ont une actualité politique et

morale qui fait passer le plaisir esthétique à l'arrière-plan. La question de la beauté intrinsèque des images se pose ; on pense par exemple à celle des photographies de Sebastião Salgado : mines à ciel ouvert au Brésil, champs de pétrole au Koweït...



COLLABORATEURS

ESTELLE ROBIN-YOU, PRODUCTRICE

Je suis productrice, principalement de films dits documentaires, qui sont des films dans lesquels, 99,9% du temps, il n'y a ni dialogues pré-écrits, ni acteurs professionnels payés. Pourtant les documentaires sont des films : ils racontent des histoires, mettent en place des personnages principaux et secondaires, se déroulent dans des lieux que l'on utilise en tant que véritables décors... J'accompagne le réalisateur dès le stade de l'écriture : un réalisateur vient me présenter son désir de film, son intention, pourquoi et comment il imagine le faire, ce qu'il veut transmettre... Quand je me lance dans un projet, je sais qu'il va nécessiter d'être approfondi et que cela peut durer plusieurs années.

Au départ, en tant que productrice, je n'ai pas d'argent pour produire un film. Je dois aller chercher cet argent en présentant à des partenaires le projet, la stratégie de financement puis de diffusion (télévision, festival, cinéma), en composant une équipe artistique convaincante. Ensuite, j'accompagne le tournage avec toute une équipe de production : un directeur de production, un chargé de production, des assistants de production qui, une fois les financements trouvés, vont obtenir les autorisations de tournage, trouver le matériel, contacter les assurances, payer l'équipe, s'assurer que les gens sont d'accord pour être filmés, que les règles juridiques et administratives sont bien respectées, par exemple les

conventions collectives. Il y a des réalisateurs plus ou moins autonomes, des tournages plus ou moins compliqués. On dit parfois que les producteurs mettent la pression aux réalisateurs. Cela peut être ressenti comme tel, car notre rôle, tout en restant à l'écoute de nouvelles idées et pistes, consiste également en ce que le réalisateur ne se perde pas, qu'il ne parte pas trop loin de son idée de départ. Mais en général, ils nous en remercient plus tard. Puis j'organise la post-production : le travail sur l'image et le son après le tournage dure entre 5 à 15 semaines. Enfin vient le travail de diffusion.

Être productrice comporte donc à la fois un côté créatif, car je discute beaucoup de cet aspect-là avec le réalisateur et l'équipe artistique, et un côté logistique, juridique et administratif. Je suis également beaucoup sur les routes, car je vais rencontrer la profession dans des festivals et des marchés du film, je vais voir les films dans les salles de montage qui ne sont pas forcément à Nantes, où sont basés les films du balibari. Et tout cela est passionnant !

J'ai décidé de produire le film de Marc pour plusieurs raisons. D'abord artistiques : Marc avait déjà beaucoup de matière, puisqu'il avait déjà réalisé un court métrage et une exposition, et qu'il avait suivi l'Atelier documentaire de la Fémis, un atelier de neuf mois pour des professionnels qui souhaitent développer un projet de

documentaire de création. Le regard qu'il portait sur ce monde m'a intéressée : il ne s'agissait pas de montrer des gens au travail, ou des Philippins, ou la mécanique d'un cargo ; c'était une plongée dans un univers, et j'ai tout de suite senti que cet univers serait poétique, et se ferait dans une immersion pudique. Le film terminé, à aucun moment je ne me suis dit que les personnages du film n'étaient pas regardables, aimables ou touchants, que leur problématique m'était indifférente, ou que ce monde très masculin m'était trop éloigné. Car Marc est capable d'aller chercher une humanité qui transcende tout. Ensuite pour des raisons éditoriales : balibari avait déjà produit l'un de ses films et coproduit un autre. Or accompagner des talents en région fait partie de notre vocation. Nous travaillons aussi beaucoup avec des personnes vivant à Paris et à l'étranger (et ma collègue Clara est à Lyon où nous avons installé un établissement !), mais nous aimons travailler avec des talents proches de nous géographiquement. Marc fait partie des réalisateurs ligériens dont le travail est en phase avec le nôtre. J'ai très vite vu que c'était un projet ambitieux qui allait nécessiter des recherches de financement importantes, et que Marc était désireux de prendre ce temps du développement, même si cela n'a sûrement pas toujours été facile pour lui.

Marc a donc participé à l'Atelier documentaire pendant neuf mois. Puis nous avons travaillé une année de plus

COLLABORATEURS

sur l'écriture et la recherche de financements. C'est une stratégie qui s'est avérée payante, puisque nous avons obtenu l'aide du Conseil général, de la Région, de la Procirep, et le fonds d'aide à l'innovation audiovisuelle du CNC. Il fallait également, comme dans tout plan de financement, une chaîne de télévision. J'ai alors contacté Arte. Au début, il y avait un désaccord au sein de l'Unité documentaire de la chaîne, certains pensant que les marins n'étant pas des gens bavards, il ne se passerait pas grand-chose. En ce sens, ils n'avaient pas tort : ce n'est pas un film à rebondissements, à la dramaturgie folle, mais cela ne voulait pas dire que ce ne serait pas un film magique et magnifique – ce qu'il est ! En plus, plusieurs films venaient de sortir sur des thématiques un peu similaires, le film de Marc devait donc apporter quelque chose de nouveau. Arte a donc demandé des images et une réécriture, qui a notamment intégré, à leur demande, davantage d'éléments géopolitiques, qui ne sont d'ailleurs pas dans le film final, ou du moins se lisent entre les lignes. Nous sommes allés à Brême nous assurer auprès de l'armateur, que Marc avait

déjà rencontré pour l'exposition, que Marc et Rémi auraient accès au cargo et obtiendraient les autorisations de tournage nécessaires. Marc a dû se former au son, puis tous deux sont partis quinze jours pour revenir avec des images permettant de monter un trailer. À l'issue de ce tournage, c'était quitte ou double : nous allions faire ce trailer, réécrire une dernière fois le projet, puis le présenter à Arte. Et au bout de deux autres longs mois, cela a fonctionné !

Le projet de Marc pouvait suivre plusieurs pistes, il fallait se concentrer sur une seule, cerner l'arène du film. Dès le début des discussions, nous nous sommes entendus sur le fait que contrairement à l'exposition, le film devrait raconter l'histoire d'un seul cargo, d'un seul équipage : il fallait pouvoir s'attacher aux personnages. Nous avons décidé, pour donner une ligne dramaturgique au film, que le film rouge serait la première année d'un cadet. Nous avons aussi très vite décidé que le trajet se ferait entre l'Europe et l'Afrique, et pas ailleurs dans le monde. Nous avons également discuté de la durée du tournage, car

nous savions qu'il devrait se dérouler en trois ou quatre sessions, durant une année entière. Cela fait partie des contraintes qui influent sur l'écriture.

La version pour la télévision a été très peu sélectionnée en festival. Comme tout le film est basé sur la temporalité, le rythme de cette version 56' ne pouvait correspondre aux attentes des festivals... L'avant-première s'est faite à Nantes, pas à l'international. Puis nous avons fait une projection à la Fémis à Paris, qui a été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par le public présent. Or Marc et moi étions très frustrés, car nous sentions bien qu'il y avait un autre rythme à trouver. Il a eu envie de remettre les mains dans le moteur, et nous avons demandé à une partie de l'équipe de s'y remettre aussi, bénévolement ou très peu payée. C'est grâce à cette énergie que le film a pu avoir une seconde vie avec une durée plus longue, qui nous a bien plus comblés, au niveau des longueurs de plans, de la diversité de séquences, des relations entre les personnages, des connexions entre terre et mer, de sa complexité en général.

COLLABORATEURS

MARC PICAVEZ, RÉALISATEUR

Le court métrage contient des entretiens sonores avec certains personnages, ce qui n'est pas le cas dans le long métrage ; pourquoi ?

Dans le court métrage, j'ai utilisé des entretiens sonores, que j'ai montés sur d'autres plans. Par exemple, j'ai enregistré des entretiens dans les Seamen's Clubs, que j'ai montés sur des séquences de Skype. Pour le long métrage, j'ai fait quelques interviews filmées avec Ramil : c'était des possibilités narratives supplémentaires dans le cas où la narration que j'avais tissée, qui devait se baser sur des scènes vécues, en immersion, et qui se construisaient aussi avec les Skype, ne suffirait pas, ne fonctionnerait pas. Je ne les ai finalement pas utilisées. J'ai fait également des entretiens sonores avec Andrey, mais en interview ses réponses étaient très construites, composaient une sorte de parole officielle. Ce qui n'est plus le cas dès qu'il est parmi les autres.

D'un contrat à l'autre, les marins évoluent. Quand j'ai rencontré Wendel pour l'exposition, c'était une sorte de Ramil : c'était son premier voyage, il découvrait tout, il était complètement naïf, c'était un vrai personnage. Quand je suis revenu deux ans plus tard, c'était son troisième contrat, il était rentré dans le rang, dans une certaine routine du métier et n'avait plus d'appétit pour la découverte.

Quel travail particulier a demandé la prise de son dans cet environnement ?

C'est moi qui ai fait le travail d'ingénieur du son pendant le tournage. La prise de son a été compliquée pour deux raisons.

D'abord parce que je n'avais pas du bon matériel : le premier tournage a été pensé comme un repérage, donc l'économie dans laquelle nous étions ne nous a pas permis d'avoir du vrai matériel de prise de son. Finalement ce repérage a duré environ vingt jours, donc les images que nous avons rapportées ont servi pour le film. Pour être clair, un ingénieur du son n'aurait pas accepté de travailler avec ce matériel.

Parce que je ne suis pas ingénieur du son, j'ai cherché à éviter les risques de détimbrage sur les voix lors des conversations. J'ai alors choisi d'utiliser un micro stéréo sur la perche. L'autre contrainte a été le fond sonore permanent : le vent et la mer à l'extérieur, le bruit du moteur et l'air conditionné à l'intérieur, les appareils dans la salle de commandement et la salle des machines, les grues dans les ports. Il fallait jouer avec tous ces sons, d'autant plus que le micro stéréo sur la perche enregistrait un espace sonore plus large.

Il était nécessaire de rendre compte du décor bruyant. Mais il n'était pas non plus possible de faire passer au spectateur une heure et demie avec un son désagréable. Il fallait donc installer ce décor sonore, de manière à ce

qu'on puisse parfois l'oublier, tout en lui donnant une dimension physique. C'est surtout par le son que le bateau existe comme personnage : le son des grues du bateau ressemble parfois à celui que fait une baleine. Cela donne une dimension physique au bateau qui devient une sorte de bête sur le dos de laquelle tout le monde se nourrit. Il fallait faire exister cette dimension-là, et pour cela le son a été très utile. Les vrombissements, les vibrations ont été insérés dans le caisson de basse pour que dans la salle de cinéma le spectateur soit pris par cette dimension physique.

Nous avons enregistré beaucoup de sons seuls. Ces sons nous ont permis de faire des silences raccords dans toutes les pièces, et des sons d'ambiance dans plusieurs emplacements : dans les cales, sous les grues, à différents endroits du pont, dans la salle des machines. Le monteur son a, soit nettoyé le son, soit l'a supprimé pour le recréer complètement avec des sons de qualité, en a introduit de nouveaux pour avoir une gamme plus étendue. Puis le mixeur en a apporté d'autres - il a rapporté beaucoup de sons de ses nombreux voyages. Par exemple, il a intégré un vent qui souffle sur de la pierre pour le fondu au noir sur le visage de Ramil qui introduit le générique de fin. Ou encore, pour ne pas avoir toujours la même ambiance de mer, et montrer l'évolution de la mer au fil du trajet, nous avons teinté différemment les sons.

COLLABORATEURS

Quelle est la part de fiction dans le film ?

Pour organiser le tournage, cela n'a pas été simple : mon seul contact à bord était Andrey, or c'était très difficile de le joindre puisqu'il n'avait qu'un portable, éteint pendant qu'il était en mer, c'est-à-dire la majeure partie du temps. Il devait partir sur l'African River, et nous avec. Un jour il m'a envoyé un message pour me dire qu'il embarquait le soir même à bord de l'African Forest, un autre cargo du même armateur. Pour une équipe de film, même réduite, ce sont des conditions compliquées.

J'ai donc loupé sa montée à bord, scène que j'ai rattrapée plus tard lors de sa montée sur le troisième bateau de la compagnie, l'African Wind. J'ai recomposé la séquence du générique avec des moments différents : par exemple la montée à bord d'Andrey est filmée sur l'African Wind, et le plan de Ramil en navette a été rejoué. Ce travail fait partie du documentaire : on essaie de capter des situations qui forment un récit, mais certaines fois on n'est pas à la bonne place au bon moment, et on fait ensuite quelques raccords. On est dans un degré de fiction très modeste par rapport à d'autres documentaires ; en quelque sorte, on rattrape des moments perdus. Mais il s'agit bien de fiction puisque si je n'avais pas demandé à Ramil de le faire il ne l'aurait pas fait.

Une autre scène contient une part fictionnelle : lorsque Ramil écrit son

journal de bord. J'en avais enregistré des lectures, mais ce qu'il y écrivait n'était pas très intéressant. On en avait alors parlé ensemble, et il avait réécrit des parties. Mais finalement, on ne l'a pas utilisé : cela faisait concurrence au Skype, et nous arrivions à montrer ce qui nous semblait important sans utiliser ce journal. Sans compter que c'est un procédé déjà vu.

Il y a plein d'outils au cinéma, qu'on peut orienter vers la fiction : écrire un scénario et des dialogues, choisir des comédiens et des décors, etc. Dans *Sea Is My Country*, on n'est pas loin du tout documentaire : l'équipe est là mais les marins nous ont oubliés. Par exemple lorsqu'ils déchargent les bus, et c'est vrai pour plein de scènes. La frontière est de toute façon perméable, car peut-être agiraient-ils différemment s'ils n'étaient pas filmés. Moi, c'est comme ça que j'aime le documentaire : arriver à me faire oublier, pénétrer les situations, les tisser ensuite en récit.

Bien sûr, le montage participe de la fiction puisqu'on va assembler des moments complètement déliés dans le temps, donc il y a bien récréation. C'est le cas dans la première scène de karaoké, lorsqu'un marin chante pendant que deux marins discutent : ce sont deux scènes tournées dans le même lieu mais à deux moments différents.

Pourquoi le personnage du capitaine est-il si effacé ?

Les contrats des capitaines sont assez courts. Durant le tournage, il y a eu quatre capitaines. Si nous avions présenté un capitaine puis l'avions changé par un autre, le spectateur se serait perdu. Ne pas montrer de capitaine, c'était prendre le risque que le spectateur prenne Andrey pour le capitaine. Quant à montrer tous les changements d'équipage, cela revenait à devenir dépendant de la narration du bateau. Donc au montage, nous avons choisi un seul capitaine. Le premier ne souhaitait ni parler ni être filmé, le troisième, que j'avais pas mal filmé, a été débarqué du bateau à la demande des marins car pendant une période où j'étais absent il est devenu alcoolique, le quatrième était très bien mais il est arrivé trop tard dans le tournage pour que je puisse construire quelque chose avec lui.

Les marins ont-ils un regard politique sur la mondialisation, et sur leur place dans son mécanisme ?

Je suis venu au documentaire par la sociologie. Ce que j'aimais dans cette discipline, c'était les méthodes ethnographiques, en particulier l'observation directe ou participante. Quand je porte un projet documentaire, je pars d'une thématique humaine, sociale ; ici, les marins, plongés au milieu des échanges mondiaux dont ils ne comprennent pas les enjeux. On est donc presque dans une étude sociologique. Je ne voulais pas plaquer un sens qui aurait été le mien, mais plutôt choisir un angle d'approche puis laisser faire mes

COLLABORATEURS

personnages. J'essaie donc de faire en sorte qu'ils oublient le plus possible la caméra. Pour cela, il faut du temps.

À l'origine, j'imaginai un prologue qui aurait d'emblée posé la problématique des rapports Nord / Sud : le film aurait démarré dans la forêt, puis nous aurions suivi le cheminement du bois, jusqu'à son arrivée à bord après avoir transité par le port. Mais les marins, qui portent le récit, sont concentrés sur la gestion logistique et n'ont pas de regard politique, en tout cas dans leur majorité, sur les chargements qu'ils transportent. Nous avons malgré tout filmé quelques plans depuis la voiture, car nous n'avions pas l'autorisation de tourner, mais ils étaient trop mouvants et ne correspondaient pas à l'esthétique du film. Ces forêts se situent au Congo, au Cameroun et en Centrafrique ; Vincent Bolloré a créé une ligne de chemin de fer spéciale pour relier la forêt au port de Douala, qui n'est pas seulement le port du Cameroun mais de toute une partie de l'Afrique. Des trains chargés de grumes y circulent toute la journée.

On imagine que la sexualité est une vraie question pendant ces longs mois de contrat, or cette question est à peine suggérée dans le film ; pourquoi ?

Pour deux raisons : d'abord parce qu'à partir du moment où je filmais les échanges par Skype entre les marins et leurs femmes, je ne pouvais pas en même temps les suivre dans les bor-



dels, cela serait revenu à les trahir. Aussi pour une question de narration : ayant fait le choix de prendre le lien qu'ils ont au pays comme fil conducteur, cela aurait été maladroit. Je me suis contenté de le suggérer dans une scène. En plus, les lieux de prostitution en Afrique sont des lieux très mafieux. À Abidjan, l'équipe du film, c'est-à-dire Rémi Mazet et moi, n'avions pas l'autorisation de sortir du bateau, car le départ a été tel-

lement précipité que nous n'avons pas pu faire les demandes d'autorisation de tournage nécessaires ; cela nous aurait mis doublement en danger d'enfreindre l'interdiction et d'aller dans ces lieux peu sûrs. À Douala, je n'ai pas eu l'occasion de les suivre tout simplement parce qu'ils n'y sont pas allés. Pour le reste, les questions de sexualités n'ont pas été abordées dans les conversations, en tout cas pas devant moi.

COLLABORATEURS

RÉMI MAZET, CHEF-OPÉRATEUR

J'avais déjà eu l'occasion de croiser Marc car je travaille beaucoup en Afrique, et lui aussi. Pour ce film, nous avons été mis en contact par un producteur avec lequel nous travaillions tous les deux. Je suis un peu spécialisé dans le film fauché à l'autre bout du monde, c'est peut-être pour cela qu'il a fait appel à moi. J'aime bien l'aventure, trouver des solutions, et c'est un peu autour de cette nécessité, et du plaisir qu'on y trouvait, qu'on s'est rencontrés Marc et moi.

Il m'a annoncé d'emblée que le tournage, en immersion sur le cargo, ne serait pas facile. Nous avons effectué plusieurs traversées. Au départ, le film n'était pas financé ; nous sommes partis sur le bateau pour un trajet entre Rouen et Abidjan, pour nous tester techniquement et réaliser un teaser qui a permis d'obtenir un financement d'Arte. Nous avons retrouvé plus tard le bateau pour un trajet entre le Cameroun et le Gabon. A suivi un voyage en Europe entre La Rochelle et Rouen, puis d'autres encore. Bref, nous avons fait pas mal de trajets entre une et trois semaines, étalés sur un an.

Je travaille la plupart du temps avec ma propre caméra, une Red, qui est plutôt du matériel de fiction, mais que j'ai bricolée pour l'adapter au documentaire, par exemple pour la porter plus facilement sur l'épaule. Travailler avec ce type de caméra permet d'avoir un gros potentiel au niveau de la postproduction. Ceci dit, c'est

assez compliqué car je dois souvent recharger les batteries, sauvegarder les cartes mémoires. Je dois être autonome avec un sac à dos qui me permette d'avoir les batteries nécessaires.

Au début, je pensais tourner avec des zooms, puis je me suis dit que ce serait plus intéressant avec des focales fixes. Ce sont des choix artistiques qui deviennent parfois des contraintes techniques et auxquelles il faut pouvoir s'adapter, c'est-à-dire adapter le matériel. Par exemple, un jour où nous filmions une scène d'entretien avec Ramil et Andrey sur la salle de commandement, un marin a tout d'un coup vu des dauphins. Si j'avais dû installer un pied, changer de focale, c'est-à-dire d'objectif, les dauphins auraient peut-être été déjà loin ; grâce au matériel avec lequel je filme, j'ai pu saisir cet instant.

Il y a toute une partie des images qui, dans ce film, constituent un défi à la fois technique et artistique. Par exemple dans la scène où ils remettent en ordre le matériel après la tempête : la cale est un gros trou noir, donc comment faire pour qu'à l'image, ce soit beau et intéressant à voir ? J'avais amené plein de petites torches alimentées par batteries que j'ai disposées un peu partout dans la cale, et j'ai suréquipé l'équipage avec des lampes torches, ce qui a permis d'avoir ces faisceaux qui balaient l'espace de la cale. Il ne s'agit pas d'être trop interventionniste, mais on peut l'être un peu.

Je connaissais un peu l'univers de

Marc qui fonctionne, comme tout réalisateur, avec des références. Il m'a envoyé des films à voir – je ne me rappelle pas quoi, si ce n'est son exposition *Seamen's Club* – sur lesquels on a ensuite échangé. Dans la fiction c'est différent, mais dans le documentaire en immersion, on a très peu d'influence sur la lumière, aussi je ne travaille pas avec des références picturales. C'est beau et intéressant d'être alerte sur les lumières ; ça veut dire, par exemple, se lever à 4h du matin pour filmer un lever de soleil, ou être interpellé par une gloire dans le ciel et essayer de la capter, même si ce n'est pas prévu. Être ouvert à l'imprévu, au hasard, est essentiel.

C'est en restant longtemps avec l'équipage et en se faisant apprivoiser qu'on parvient à se faire oublier de l'équipage. On serait allé sur le bateau une journée par-ci, une journée par-là, cela n'aurait pas fonctionné. Même si nous avons ramené beaucoup de rushes, il y a des longs moments pendant lesquels nous n'avons pas filmé, où nous étions simplement présents et partageons la vie de l'équipage.

En tant que chef-opérateur, mais pas seulement, il y a une chose que j'aimerais dire aux jeunes gens d'aujourd'hui : il est essentiel de prendre le temps de s'arrêter et de regarder. Le flux incessant des images, la boulimie que provoquent les écrans, le réflexe de tout filmer et de tout photographier, me semble dangereux, en tout cas dommage. Il est essentiel de s'arrêter pour réfléchir à ce qu'on regarde.

COLLABORATEURS

CATHERINE RASCON, MONTEUSE

Catherine Rascon a monté La Mer est mon royaume, c'est-à-dire la version pour la télévision. Marc Picavez a monté, un an plus tard, la seconde version, plus longue, destinée à la salle de cinéma.

C'est la productrice Estelle Robin-You qui m'a proposé de rencontrer Marc pour monter son film, j'ai tout de suite été emballée : j'adore la mer, j'adore les bateaux et j'étais libre... toutes les conditions étaient réunies.

Quand nous avons commencé à travailler avec Marc, certaines images qu'il avait tournées étaient déjà incorporées en lui, parce qu'il les avait tournées mais aussi parce qu'il avait auparavant réalisé, sur le même thème, le court métrage *Le Monde est derrière nous* et l'exposition *Seamen's Club*. Ces images lui avaient déjà servi, donc elles avaient déjà une place presque déterminée pour lui. Moi je ne voulais pas voir ses précédents travaux car ce qui m'intéresse, c'est de recevoir la matière brute et de découvrir l'effet qu'elle a sur moi. Dans mon souvenir, les rushes étaient à la fois très beaux et très fouillis. Il y avait énormément de petits moments de vie, mais Marc avait un désir d'écriture très fort : il avait pensé à des scènes précises et il existait, dans cette matière, de nombreuses scènes avec son personnage principal. Je pense qu'un film documentaire doit ressembler à son réalisateur, son aventure de tournage doit

dialoguer avec celle du personnage qu'il a choisi pour représenter ce dont il a envie de parler. Or Marc avait envie de parler de la vie des marins en mer autant que dans les ports.

C'est au terme du travail de dérushage que nous avons commencé à échafauder une histoire, surtout pas avant. Et à partir de ce que je sentais des personnages, en discutant des points forts et des faiblesses du tournage, nous avons bâti un canevas, que nous avons mis à l'épreuve. Pour construire la colonne vertébrale du film, nous avons travaillé avec un mur de post-it : des couleurs différentes pour les éléments essentiels, les scènes moins importantes, les respirations, etc... que nous réordonnions suivant nos discussions. C'est de cette manière que l'on travaille sur un film qui a beaucoup de rushes – ici, plus d'une centaine d'heures, pour essayer de créer un récit clair pour un spectateur. Nous avons monté des choses

que nous avons abandonnées parce qu'elles ne fonctionnaient pas, mais cela n'a été un conflit ni de choix, ni de matière, c'est-à-dire que la matière n'a pas résisté : c'était une matière assez malléable, vraiment belle. Ce qui est fondamental, c'est de toujours garder en tête que l'on travaille pour un spectateur qui, lui, ne sait rien du film.

Il a donc fallu choisir une chronologie, et des événements à l'intérieur de cette chronologie, pour évoquer la vie d'un marin : principalement le travail et l'attente. Nous avons vite déterminé quelles étaient les scènes importantes, structurantes : le passage de l'équateur, le karaoké, les moments de communication, les chargements et déchargements. Il fallait aussi faire ressentir l'attache des marins à une femme, une famille, un pays, faire exister des aspects qui ne sont pas visibles, créer un hors-champ très fort.



Je suis le roi des mers !

COLLABORATEURS

Le cinéma documentaire est lui aussi mis en forme, donc mis en scène, comme la fiction. Ce qui est vraiment différent, c'est que ce sont des corps documentaires qui vivent réellement ce qu'ils vous montrent. Bien sûr, il y avait plusieurs ports, plusieurs voyages, mais il fallait créer un récit linéaire pour que le spectateur ne soit pas perdu. Le film ne veut pas montrer cinquante arrivées dans un port, mais justement qu'à chaque arrivée, c'est le même processus qui s'actionne : la douane, le déchargement, le respect des délais... Le principal n'est pas de montrer tous les détails de ce que les personnages ont vécu, mais quelque chose qui les représente au plus juste. Ce n'est pas en montrant un condensé de tout ce qui a été tourné que l'on restitue les personnages au mieux. Par exemple, le spectateur ne voit qu'un seul capitaine du bateau, alors qu'il y en a eu quatre. Nous avons choisi ce capitaine plutôt qu'un autre pour les scènes qui existaient avec lui, mais aussi pour l'alchimie visuelle : il faut que la scène, le cadre vaillent le coup, et que ce qui les attache au

reste du film soit signifiant. Sinon ce sont des preuves, mais pas des personnages de cinéma. Ce capitaine est devenu une image, car en plus de son rôle réel, il endosse une responsabilité symbolique.

Ce qui est important, également, c'est d'arriver à faire fonctionner ce qu'il y a en parallèle de l'histoire du personnage principal, c'est-à-dire à la fois ce qui est plus grand que lui, le décor, le contexte économique mais aussi les indispensables personnages secondaires. C'est vrai aussi dans le cinéma de fiction et dans tous les récits. Il fallait que Ramil, le personnage principal, n'emporte pas tout avec lui, que les autres puissent exister. Dans *Sea Is My Country*, c'était relativement facile car il y avait de très beaux personnages secondaires : Andrey, Wendel, Joel principalement.

Les principaux problèmes que j'ai rencontrés ont été surtout liés à la prise de son : en mer, sur un bateau, dans les ports, il y a beaucoup de bruits de moteurs, de vent. Il a donc fallu se battre un peu avec tous ces sons. Il y avait également un problème de du-

rée des plans, toujours un peu courts, auquel je suis souvent confrontée dans les documentaires : pendant le tournage, l'équipe est souvent tendue, le temps passe très vite. Or un monteur est à l'image près : il essaie de récupérer un temps qui est hors de la tension de l'action. Il manque donc souvent quelques secondes pour faire respirer les plans. Le passage le plus délicat à monter a été le poème, pour une question de rythme : pour que la séquence devienne flottante, il faut que sa respiration soit fluide, qu'elle reste une rêverie, sans que l'on oublie le poème, trouver les temps justes et les bonnes images. Et puis il a fallu parfois monter sans être véritablement sûr de ce que les personnages disaient. Avant de verrouiller le montage, un traducteur est venu pour vérifier que nous n'avions pas commis d'erreur car ni Marc, ni moi ne parlions tagalog.

Ce qui est important dans le montage ? Ne jamais donner le plan attendu, mais toujours travailler la surprise pour le plaisir du spectateur et la beauté du cinéma.

COLLABORATEURS

ANTOINE BELLANGER, COMPOSITEUR

J'ai collaboré avec Marc à plusieurs occasions. Il travaille toujours selon le même processus : il fait un pré-montage avec des musiques de son choix pour que j'aie quelque chose sur quoi m'appuyer, puis m'envoie le film en m'indiquant les times codes des séquences sur lesquelles il veut de la musique. Dans les films de Marc, la musique n'est pas une illustration sonore, et correspond souvent à une ponctuation : par exemple un point-virgule, une respiration, qui ouvre vers la scène d'après. Cela peut aussi être comme une petite tape dans le dos pour continuer. On la sent, mais on ne l'entend pas.

Marc parle beaucoup en émotions ou en sensations. Ce que j'aime bien, mais il m'a fallu beaucoup d'expérience pour comprendre ce qu'il voulait dire, car un autre réalisateur pourrait employer les mêmes termes en pensant à quelque chose de complètement différent. La musique qu'il met en pré-montage, justement, permet de mieux comprendre ce qu'il cherche. Il me donne des indications très précises sur ce qu'il veut ; pour *Sea Is My Country*, je me souviens de trois indications : pas de mélodie, pas

de rythme, pas de tristesse. C'était un peu un défi, mais c'était très intéressant.

En regardant les scènes des dizaines de fois, je m'imprègne de l'idée du film. Mais pour ne pas être dans quelque chose de trop littéral, ou redondant, je compose sans être devant l'image. Cela permet aussi de vérifier que la musique tient la route toute seule, sans l'image. Ceci dit, il faut faire attention aux sons du film, pour qu'une belle note de piano ne tombe pas en même temps qu'un gros bruit. C'est pour ça que je demande toujours le son du film dès que possible. Et puis il faut travailler à partir des sons du film, mais également à partir des silences. Dans ma musique, l'instrument le plus important c'est le silence. Dans un film encore plus. Je travaille avec plusieurs dynamiques de sons, certains très forts, d'autres très doux. Il faut ensuite fabriquer quelque chose d'intéressant avec le silence du film et celui de la musique.

Dans la scène où les marins fouillent les cales pour y débusquer d'éventuels migrants, la musique doit porter une sensation d'étouffement, sans trop insister car ce n'est pas un film de fiction. On ne le reconnaît pas, mais j'ai utilisé un accordéon pour obtenir

un son proche du souffle, de la respiration, un peu suffocant. Dans cette scène, tout est affaire de dosage : cela ne donne pas du tout le même effet selon que le mixeur intègre la musique avec un volume fort ou faible. Ce qui m'a facilité les choses, c'est d'avoir déjà collaboré avec Stéphane Larrat, donc j'ai pu composer en anticipant son travail.

Je travaille beaucoup avec de la matière, c'est ma base. Puis je me sers du synthé comme d'un filtre ; par exemple, je vais enregistrer un son à partir d'un grattement sur du bois, que je vais rentrer dans mon synthé, et sur ce son jouer des notes. Or sur ce tournage Marc avait fait un gros travail de prise de son sur le bateau, il avait beaucoup de matière sonore. Marc me l'a transmise, mais je ne l'ai pas utilisée dans ma composition, car il fallait laisser de la place à cette matière et aux dialogues, donc trouver la place de la musique entre les deux, juste venir épaissir l'idée du film. Je me fabrique une boîte à outils, une palette de sons, à partir de laquelle je compose plusieurs pièces qui fonctionnent ensemble et que j'assemble devant le film monté. C'est à ce moment que Marc change le montage (*rires*) !

COLLABORATEURS

STÉPHANE LARRAT, MIXEUR

Mon métier consiste en un travail de mélange : je mélange les sources sonores issues d'un film pour en faire un tout cohérent et choisi. Le monteur, le plus souvent la monteuse, m'envoie un montage dans lequel ont été intégrés les sons directs, quelques sons additionnels et éventuellement la musique, tout au moins une ébauche de la musique. C'est en visionnant cette version que le réalisateur, le monteur et moi-même déterminons l'univers dans lequel va baigner le film.

Je ne pense pas que la matière sonore soit un vecteur de la narration, qu'elle puisse être régie par une grammaire comme peut l'être le montage ; elle est là, en résonance avec l'image afin de faire jaillir des émotions, des sensations, des souvenirs, qui passent par l'oreille mais flattent aussi l'odorat, le toucher... On parle d'ailleurs d'un son granuleux, âpre ou caressant. Il faut inventer, surligner, ou parfois aller contre, un univers de sensations. C'est un travail instinctif, et non pas cérébral.

J'ai rencontré Marc par le biais de la monteuse Catherine Rascon qui m'a présenté à la production. Je ne connaissais pas le travail de Marc. Nous avons commencé par parler de l'histoire qu'il voulait raconter ; c'est cette histoire que j'ai ensuite essayé de traduire en termes de sensations.

J'aime bien ne pas travailler tout de suite dans le détail, mais plutôt voir comment se présente le bébé – c'est le cas de le dire ! Il y a dans ce film une belle situation profane ; ce jeune homme a un maître, son Pangloss, qui l'initie à tout, lui parle aussi bien des relations aux femmes que de son travail.

Je me souviens très bien de ce que j'ai ressenti la première fois que j'ai visionné le film. Pour moi, c'était une gestation : un être en devenir, entre deux terres, sur un gros bateau, bien plus gros que lui, qui lui-même était sur un énorme océan, bien plus gros que lui aussi. Ces marins sont suspendus dans une bulle entre deux terres, sur et dans cette sorte de grosse bête. De temps en temps, la voix de Dieu parle au micro.

C'est dans ce sens que j'ai travaillé. Vous remarquerez que le son n'est pas véritablement naturel dans le film. C'est parce que j'en ai gommé, estompé l'atmosphère : les bruits du bateau – ce type de cargo fait énormément de bruit en se déplaçant –, le vent sur le pont, la présence des autres... J'ai remplacé le tout par un son très sourd, enveloppant, mais pas tapi, car le bateau ne représente pas de danger pour Ramil.

Nous avons bruité beaucoup de détails, afin de faire sentir, par contraste, leur isolement dans l'immensité du décor. Le bruit des vagues, par

exemple, n'est pas du tout réaliste, alors que sur un tel bateau, elles produisent une sorte de bruit blanc, plein, continu. Dans le film elles sont très dessinées, on entend presque les gouttes qui frappent la coque. Dans un autre plan, les mains sont par exemple bruitées alors qu'elles manipulent une corde.

Pour façonner cette ambiance organique, j'ai ajouté des sons de briseglace, des grincements de cordes, de portes en bois. Il y a aussi des blâtements de chameaux, des barrissements d'éléphants. Tous ces sons ont été extrêmement ralentis, et ne sont pas reconnaissables – et il n'y en a pas besoin ; Marc aurait peut-être mal pris qu'il y ait un chameau sur son cargo (*rires*) !

Juste avant le générique de fin, sur le visage de Ramil, il fallait faire partir le jeune homme. Dans cette naissance qui est la sienne, je trouvais qu'il y avait un aspect tellurique. Or dans le film, je n'avais pas encore entendu la terre. J'ai donc utilisé un son de vent sur les parois d'une falaise.

J'ai été très aidé par la musique, qui se prêtait bien à ce travail : elle ne s'impose jamais en tant que telle, elle est toujours au service du film, elle est parfois une sorte de nappe qui naît, qui meurt, avec des instruments éclatants qui ressortent, en relief. Car c'est un univers hors du temps qui est décrit.

PROLONGEMENTS

CINÉMA DE FICTION : UN CADRE COMMUN

FIDELIO, L'ODYSSÉE D'ALICE (LUCIE BORLETEAU, FRA, 2014)

SYNOPSIS

Alice (Ariane Laved), mécanicienne dans la marine marchande, embarque sur le *Fidelio*, un vieux cargo. Elle laisse à quai son compagnon Felix (Anders Danielsen Lie) et succombe au charme de Gaël (Melvil Poupaud), le commandant, qu'elle a aimé plus jeune...

CONVERGENCES ET DIVERGENCES

Au départ, le projet de Lucie Borleteau, réalisatrice et actrice nantaise qui a commencé ses études de cinéma à Ciné-Sup²⁷, est de réaliser deux portraits : celui d'une amie qui exerce ce métier et celui de la marine marchande aujourd'hui. Elle réalise que « c'est un creuset formidable pour parler d'infidélité car tout est encore plus tendu quand [...] on doit par-

tir trois mois. » *Sea Is My Country* et *Fidelio*, l'odyssée d'Alice se déroule dans le même environnement : la réalisatrice raconte que « le bateau a été le début du casting, le premier personnage trouvé » et qu'elle a été intéressée par « l'étroitesse des décors, et en particulier des cabines, qui obligent à faire de la mise en scène, à découper ».

Mais *Fidelio* porte sur un aspect quasiment éludé dans *Sea Is My Country* : la sexualité à bord. « Le film transpose les récits d'aventures maritimes dans le champ de l'intime et des sentiments » (Olivier Père) : Alice est « une femme prête à affronter et à vivre ses désirs, et pour cela à se mettre en danger : une vraie héroïne », analyse Ariane Laved, qui a dû apprendre « comment se déplace un corps au milieu de ces machines qui font quatre fois [s]a taille. »



FOCUS

« L'équipage masculin tient des discours grivois sur les conquêtes internationales. Alice raconte avoir goûté elle aussi à l'homme aux quatre coins du monde, et ses compagnons ne bronchent pas. Mais, assis dans la salle de cinéma, le spectateur prend conscience, à la manière singulière dont ses mots sonnent, qu'il est encore peu habitué, hors des circuits légers de la comédie industrielle et de la série *Sex and the City*, à entendre les femmes parler ainsi. Rien ne serait plus faux que de croire qu'entre Félix et Gaël, son cœur balance. Ils y ont place tous deux, l'un sur la mer où passé et présent se brouillent, l'autre en point fixe, à l'horizon. « Tu es mon port d'attache », dit Alice à Félix. Mais, sur la terre ferme, les métaphores marines sonnent mal, et la liberté redevient une idée, peut-être rien de plus que la caresse d'un rêve. »

Noémie Luciani, *Le Monde*, « Une jeune femme dans la houle », mis à jour le 28.01.2015.

²⁷ La classe préparatoire artistique du lycée Guist'hau prépare en deux ans aux concours des grandes écoles de cinéma.

PROLONGEMENTS

PEINTURE : ÉLÉMENTS POUR UNE ÉTUDE COMPARATIVE

Peinture et cinéma dialoguent souvent, ne serait-ce que parce que d'un point de vue technique, ils ont des outils communs : le cadre, la perspective, la profondeur de champ, les couleurs, la lumière..., tout comme ils partagent le choix de la composition, l'organisation des éléments.

NICOLAS DE STAËL

Dans *Sea Is My Country*, les aplats de couleur du ciel, de la mer, des coques, des ponts, des conteneurs, des camions, etc., évoquent parfois la peinture de Nicolas de Staël, dont la recherche porte sur la couleur, la matière, et principalement sur l'espace :

« N'évaluez jamais l'espace trop rapidement. Il y a des petites pommes de pin toutes ratatinées dont l'odeur nous donne une telle impression d'immensité, alors que l'on se promène à Fontainebleau en étouffant dans cette forêt exactement comme en mansarde à nains. » (Lettre à Pierre Lecuire du 3/12/1949) Ces

préoccupations peuvent être mises en regard de plusieurs caractéristiques du film étudiées dans ce dossier : la construction d'un espace qui dit la solitude, la place du marin à l'échelle de la mondialisation, sa petitesse face à l'énormité de la cargaison et aux dangers multiples qui l'entourent.



PROLONGEMENTS

FERNAND LÉGER

On peut également penser à Fernand Léger – pour qui le cinéma était « *l'art de la modernité par excellence* » – en regardant ses œuvres monumentales, ses structures géométriques, ses formes et couleurs jusqu'à l'abstraction. Prenant exemple sur les objets industriels, il veut aboutir à un tableau où « *les formes lisses de l'industrie traduisent la mécanisation de la vie* »

moderne, qui transforme les êtres et les choses ». Dans *Les Constructeurs*, Fernand Léger compose un tableau proche de la photo, sans autre durée que celle de l'instantané, une narration fixée à l'instant T. Si cette analyse semble avoir des correspondances avec celle de Marc Picavez, il est clair que l'époque n'est plus la même. On retrouve des similitudes tant dans la forme (structuration de l'espace par les matériaux et les échafaudages)

que le fond (volonté de montrer l'ouvrier au travail, matériaux : la corde par exemple). Mais la représentation de l'ouvrier a changé : Fernand Léger valorise le travailleur (muscles, travail physique, force et équilibre, groupe positif, progrès technique comme progrès pour l'humanité..., effets renforcés par la taille même du tableau : 3 m x 2 m), alors que l'ouvrier de Marc Picavez semble noyé par la vague de la mondialisation.



Nus dans la forêt, 1910



Les Constructeurs, 1950

PROLONGEMENTS

LITTÉRATURE : LE ROMAN D'APPRENTISSAGE

« Le roman d'apprentissage désigne un type de récit où le personnage principal se « forme » et mûrit au contact du monde et par les expériences qu'il y vit. Il ne part pas de l'idée de l'homme « fait » qui aurait à se confronter à un ordre figé (épique) sous la forme d'une épreuve, mais in-

troduit la notion optimiste de devenir, tant pour l'individu que pour la société où il évolue : la vie est un champ d'expérience, une école qui modèle progressivement le héros et sa conception du monde. Sous divers aspects, le roman d'apprentissage décrit un itinéraire constant : « vocation » du héros qui vient de terminer son adolescence et doit développer ses possibilités (artistiques) d'abord par une rupture avec

son existence antérieure (univers clos de la cellule familiale, conflit de générations chez les romantiques), puis par un « voyage » (géographique, intérieur et initiatique), où les rencontres successives (le maître, l'amour) sont vécues comme un enrichissement, enfin, souvent par un retour aux lieux de départ qui permet de mesurer le chemin parcouru. » (Larousse, dictionnaire mondial des littératures).



Julien Sorel dans *Le Rouge et le noir* de Stendhal, gravure de Henri-Joseph Dubouchet, éditions Conquet, 1884, Paris



Lucien Chardon dans *Illusions perdues* d'Honoré de Balzac, éditions Houssiaux, 1974, Paris

Si Ramil, après le chemin parcouru pendant le film, ne devient pas un jeune homme accompli – il a encore son bouton d'amour à la fin –, il y a une parenté entre son parcours et celui d'un héros de roman d'apprentissage : arrivé sur le cargo à la fin de l'adolescence, il y apprend un métier et pense

à se marier avec sa fiancée. S'il n'est pas là par vocation, il apprend à développer ses possibilités (il apprend un métier) en rompant avec son existence antérieure (il quitte pour cela son pays et sa famille). Après un voyage de dix mois et la rencontre de marins venus des quatre coins du monde, il rentre-

ra chez lui différent. Il peut être intéressant de comparer le parcours d'un jeune héros du XVIII^e siècle à celle du jeune Ramil globalisé, et de voir comment les transformations du monde ont influencé la manière qu'ont les jeunes gens d'évoluer.

BIBLIOGRAPHIE ET FILMOGRAPHIE

À LIRE

Ouvrage collectif de Jean-Louis Andral, Michel Collot, Virginie Delcourt, Marie Du Bouchet, Renaud Ego, Federico Nicolao, Anne de Staël, Gustave de Staël, *Nicolas de Staël – Lumières du Nord / Lumières du Sud*, Éditions Gallimard et Association des Amis du musée d'art moderne André Malraux, Paris et Le Havre, 2014

Marc Augé, *Non-lieux – Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Le Seuil, Paris, 1992

Carlo Collodi, *Les Aventures de Pinocchio*, 1881

Michel Lussault, *Hyper-lieux – Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Le Seuil, Paris, 2017

Herman Melville, *Moby Dick*, 1851

À VOIR

Yamina Benguigui, *Mémoires d'immigrés*, FRA, 1997

Lucie Borleteau, *Fidelio, l'odyssée d'Alice*, FRA, 2014

Simone Cortezão, *Land Vessels (Navios de Terra)*, BRA • TWN, 2017

Sergei M. Eisenstein, *Le Cuirassé Potemkine*, URSS, 1925

Gahité Fofana, *Un matin bonne heure*, FRA • GIN, 2006

Mauro Herce, *Dead Slow Ahead*, FRA • ESP, 2015

Werner Herzog, *Leçons de ténèbres (Lektionen in Finsternis)*, FRA • GBR • DEU, 1992

Kristi Jacobson, *8m² de solitude (Solitary)*, USA, 2016

Ziad Kalthoum, *Taste of Cement*, DEU • LBN • SYR • ARE • QAT, 2017

Evangelia Kranioti, *Exotica, Erotica, Etc.*, FRA • GRC, 2015

Rafi Pitts, *Soy Nero*, GER • FRA • MEX • USA, 2016

Vincent Pouplard, *Pas comme des loups*, FRA, 2016

Gianfranco Rosi, *Fuocoammare, par-delà Lampedusa*, ITA • FRA, 2016

RESSOURCES AUTOUR DU FILM

Note d'intention du réalisateur pour ARTE : <http://lac.premiersplans.org/wp-content/uploads/SIMC-DossierARTE.pdf>

Entretien sur l'exposition avec Cédric Mal, mai 2013 :

http://lac.premiersplans.org/wp-content/uploads/SIMC-Entretien_MP-CM.pdf

Web-documentaire *Sea Is My Country* : <http://www.seaismycountry.com>

Court métrage *Le Monde est derrière nous* (FRA • 2013 • 23'17) : <https://vimeo.com/63665018>

SEA IS MY COUNTRY

UN FILM DE MARC PICA VEZ

LES FILMS DU
BALIBARI

