

EXPOSITION / EXHIBITION

SIGNE PORTUAIRE / HARBOUR SIGN

PALIMPSESTES DE MÉTAL

photographies de Roger Legrand



• ARGANA (Morocco / general cargo) 2004 / RENDBURG 1999 / RUTH BORCHARD 1997 / RENDBURG 1991

**“ ... On peut distinguer sous les lettres
et les peinture des coques de certains navires
le relief d'autres signes antérieurs,
d'autres alphabets...”**

Palimpseste (palimpsèstos : gratté de nouveau). Manuscrit sur parchemin dont la première écriture a été lavée ou grattée et sur lequel un nouveau texte a été écrit.

PALIMPSESTES DE MÉTAL



• JOAO PESSOA (Brasil) 2005

... Il y a le nom gravé répondant à cette tradition ancestrale de marquer la chair (le bois, le métal) du navire de façon indélébile, innéffaçable...

PALIMPSESTES DE MÉTAL



• DALMATIA [changing name to] (General Cargo Ship - Marshall Islands) 2004

**... et cet autre nom, le dernier en date,
peint dessus, à côté ou sur les traces
du premier. Voilà ce qui relève du nom,
disons ce qui peut être lu...**

PALIMPSESTES DE MÉTAL



• TRADEWIND UNION 2003 - (*General Cargo Ship - Panama*) / Ex.SOUTHERN LION 1997

**... À travers ces recouvrements,
ces palimpsestes donc, c'est l'histoire
du navire qui se donne à lire
depuis la trace de l'origine...**

PALIMPSESTES DE METAL



• ANJA (Netherland / general cargo) 1995 / THAMES STAR 1987 / JANNE WEHR 1987 / CONTAINER SHIP 1985 / ROXANNE KERSTEN 1981

... Et puis, le registre du navire,
la mémoire des ports et des quais
peuvent nous révéler d'autres noms disparus,
des entre-deux éphémères...

PALIMPSESTES DE METAL



• RA NAM (cargo - North Corea) 2011 / LONG FENG 2002 / EXPRESS SEMINOLE 2000 / L.L BRASIL 1995 / SAINT NECTARIO 2018

... Cette liste complète depuis l'origine s'appelle l'historique du navire et c'est un élément essentiel de son identité."

extrait de " à propos de signe portuaire" - entretien

PALIMPSESTES DE MÉTAL : entretien avec Roger Legrand

Le port, en tant que paysage, présente un double intérêt. Son étude nous renseigne d'abord d'un point de vue documentaire et fournit des données dans de multiples domaines : économie, technique, urbanisme, etc... Il est aussi une intarissable source d'inspiration dans le domaine des arts visuels. De Claude Lorrain à Alfred Stieglitz, la dimension mythique opère dans le traitement de ce sujet bien particulier, en ce qu'il nous suggère l'existence d'un ailleurs. Comment articules-tu ces deux dimensions (le réel et l'imaginaire) dans ton approche du paysage portuaire ?

- Evoquer l'imaginaire portuaire est pour moi un sujet forcément affectif, un peu comme les gens de Grenoble ou de Pau pensent "la montagne", une question d'ancrage... La dimension mythique est liée à mon histoire et aux souvenirs poétiques de mon enfance au Havre... Comme tu peux le constater j'évoque plus le bateau (le cargo) que le paysage... et si celui-ci est présent c'est par l'unité territoriale des quais où tous ces navires se sont postés. Le réel c'est ce cadre là, les navires à quai, les coques, le métal. L'imaginaire c'est la lettre, le recouvrement des noms et des attaches, cet entrechoquage de registres puisé aux 4 coins du monde... l'invitation au voyage. Parfois il faudrait mettre en avant comme de la poésie pure la liste des noms de navire entrant et sortant du port.

Il me semble que ton choix de cadrage serré sur le nom agit comme un principe métonymique équivalent au portrait : comme un visage, le nom du navire est la partie de son tout qui suffit à l'identifier. Cette lecture en gros plan nous livre également une multitude de détails. Quel rapport établis-tu entre nom et identité ?

Effectivement, en m'attachant à photographier cette particularité liée aux noms je cadre serré sur le corps et j'isole un détail dont l'intérêt est multiple : puissance graphique, typographie, relief de la lettre sur les aplats de couleurs, disons l'aspect plastique. La confrontation d'alphabets roman, arabe, chinois, cyrillique participe à la richesse et à la symbolique de tout cet univers autour du nom, de l'origine. Lorsque le Norway venait au Havre c'était le France que les gens voyaient. Il y a quelque chose de la perte et nous sommes dans une dimension très projective. Il y aurait donc le nom soudé répondant à cette tradition ancestrale de marquer la chair (le métal) du navire de façon indélébile, ineffaçable. Et cet autre nom, le dernier en date, peint dessus, à côté ou sur les traces et les bords dessoudés des lettres du premier. Voilà ce qui relève du nom, disons: "ce qui peut être lu". Et puis le registre du navire et la mémoire des ports peuvent nous révéler d'autres noms disparus de la coque, des entres deux éphémères. Cette liste complète depuis l'origine s'appelle l'historique du navire et c'est un élément essentiel de son identité.

Signe portuaire est une série, le début ou la partie d'une série ?

Je pense à Gisèle Freund qui répondait à ce propos: "mais je n'enfile pas des perles..."

La série fait partie de la culture photographique. Je me méfie de ce qu'elle porte en elle de tentations enfermantes ! Cette série donc prend place dans un corpus que je nomme "Signe Portuaire". Elle rejoint les portraits documentés de marins du "grand round" ainsi que les dessins laissés sur les visitors book des lieux qui les accueillent. L'inaccessibilité croissante des quais avait mis en sommeil cette sorte de "tourisme d'espionnage". Ce n'est que lors de voyages vers des pays plus lointains que j'ai pu l'enrichir et retrouver le plaisir de déambuler librement le long des quais.

Propos recueillis par Christophe Guérin