

Si la voiture est fétiche, l'accident ne l'est pas

Aurelia Ivan / Tsara



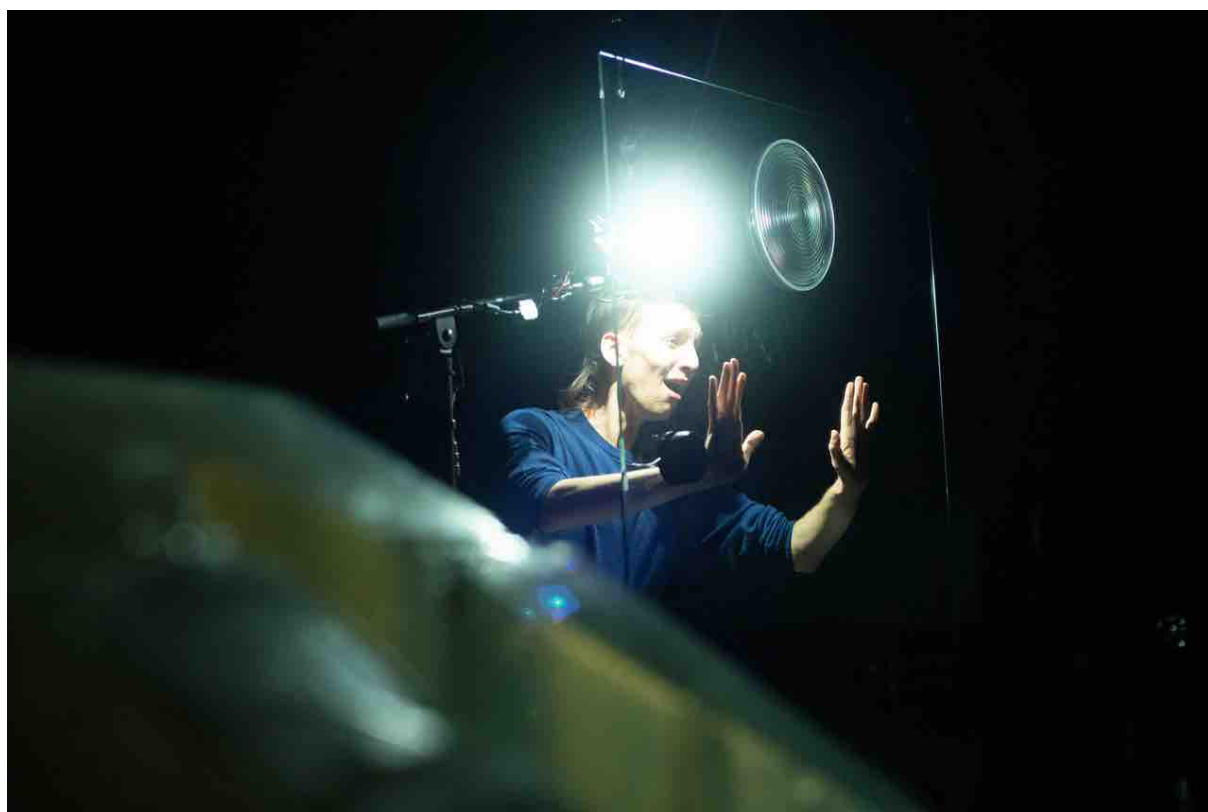
@ Gordon Spooner

Contact production / administration :
Le Grand Gardon Blanc / Antoine Blesson
Tél. : +33 (0)6 68 06 01 98
Email : legrandgardonblanc@yahoo.fr

www.aurelia-ivan.com

Table des matières

Générique	3
Calendrier de tournée.....	4
Note d'intention	5
Entretien réalisé avec Aurelia Ivan pour le Théâtre de la Cité Internationale	6
Extraits de textes	8
Biographie.....	9



@ Gordon Spooner

Générique

Seront interprétés au cours du spectacle des extraits de

L'Autoguide Rousseau, 2022

L'Idéologie sociale de la bagnole d'André Gorz, Écologie et Politique, Le Sauvage, 1974

Jeux de Jean Baudrillard, Cahiers de Médiologie, 2001

Sorge l'irato nembo, dans *Orlando Furioso*, RV 728, Antonio Vivaldi, 1727

Tranches de réel sonore *Carrefour Saint-Martin* de Nicolas Barillot et *La Briche Saint-Denis* d'Aurelia Ivan

Écriture musicale de *L'Autoguide Rousseau* par Virgile Pellerin et Aurelia Ivan

Conception & Mise en scène Aurelia Ivan

Avec Bogdan Hatisi, Aurelia Ivan et Virgile Pellerin

Sculptures Aurelia Ivan et Sallahdyn Khatir *avec la participation de* Loraine Mercier et Johnny Lebigot

Création espace & lumières Sallahdyn Khatir

Création sonore Nicolas Barillot

Régie son Nicolas Barillot ou Grégory Joubert

Laboratoires, travail vocal et musical Dalila Khatir

Collaboration chorégraphique Anna Chirescu

Regard extérieur Johnny Lebigot

Assistante artistique Maria Claudia Gamboa

Régie générale Edith Biscaro

Stagiaire scénographie et régie Anaëlle Rosich

Direction de production Antoine Blesson

Administration de production Jason Abajo

Attachée de production Flora Courouge

Production Tsara

Coproduction Le Quartz scène nationale de Brest, Théâtre de la Cité Internationale - Paris, Les Bords de Scènes – Théâtres et Cinémas – Juvisy-sur-Orge, Collectif 12 – Mantes-la-Jolie, Espace Lino Ventura – Garges-lès-Gonesse, Les Passerelles – Scène de Paris-Vallée de la Marne – Pontault-Combault, L'Onde Théâtre Centre d'art de Vélizy- Villacoublay, Théâtre de Vanves scène conventionnée d'intérêt national

Avec le soutien de la DRAC Île-de-France – ministère de la Culture, de la Région Île-de-France, du Conseil départemental du Val-de-Marne, du Conseil départemental de l'Essonne, de l'ADAMI, de la SPEDIDAM, d'Arcadi, du Collectif 12 – Mantes-la-Jolie, de la Ville de Lardy, de la Scène de recherche – ENS Paris-Saclay et de la Fileuse - Friche artistique de Reims
En partenariat avec l'ENS Paris-Saclay et le groupe Renault - Centre technique de Lardy

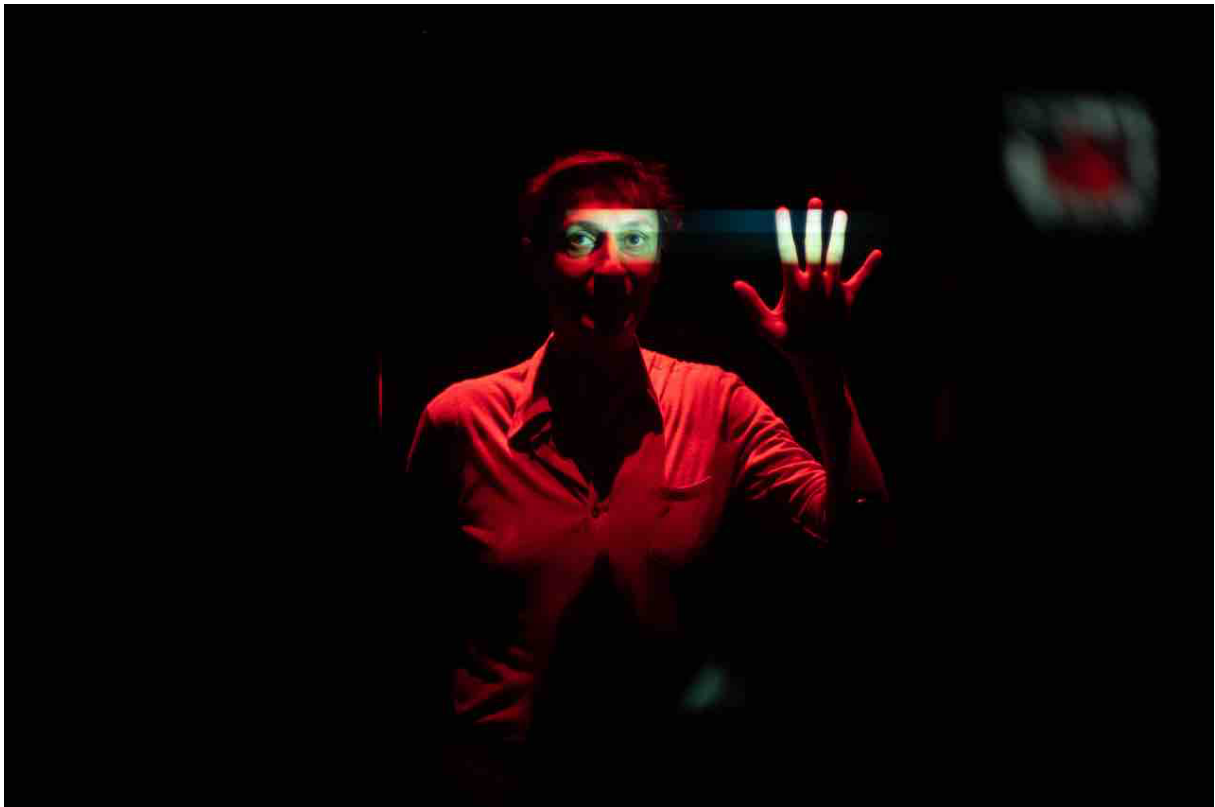
L'association Tsara est soutenue par la Région Île-de-France au titre de la Permanence Artistique et Culturelle.

Durée : 1h10

Calendrier de tournée

- Création le 18 novembre 2022 au Collectif 12 – Mantes-la-Jolie
- Du 5 au 17 décembre 2022 au Théâtre de la Cité Internationale – Paris
- Du 19 au 20 janvier 2023 à l'Onde Théâtre Centre d'art de Vélizy-Villacoublay
- Du 9 au 10 février 2023 aux Passerelles – Pontault-Combault
- Du 6 au 11 mars 2023 au Théâtre de l'Échangeur – Bagnolet
- Le 24 mars 2023 à l'Espace Culturel Alain-Poher – Ablon-sur-Seine
- Le 9 juin 2023 à l'Espace Lino-Ventura – Garges-lès-Gonesse

Une tournée est en préparation pour la saison 2023/2024.



@ Gordon Spooner

Note d'intention

Parce que l'automobile est un sujet et un objet relevant de multiples disciplines : sociologie, géographie, archéologie industrielle, histoire, urbanisme, science politique, elle est LE LIEU par excellence des confrontations pluridisciplinaires.

Parce que cela nous semble particulièrement pertinent de questionner l'écriture scénique en nous tournant vers d'autres horizons que la scène, la présente pièce est tournée vers l'industrie automobile.

*Cette pièce prend la forme d'une exploration audacieuse de la mythologie de l'automobile en s'appuyant concrètement sur le potentiel d'évocation poétique et dramatique des matériaux industriels - carrosseries, optiques, dispositifs de sécurité, environnements sonores et sensoriels. Les tensions entre esthétique et politique, entre matières en mouvement, sculptures et corps prennent ainsi sens dans l'équation : « **si la voiture est fétiche, l'accident ne l'est pas** ».*

La pièce n'est ni un hommage, ni une critique de l'automobile mais une pièce-composition, un agencement abordé par un prisme opératique dans le sens où toutes ces approches techniques, philosophiques, anthropologiques et sociétales du sujet automobile convergent vers une même esthétique. Elle peut être entendue comme un théâtre de matières dans le sens où toute présence se situant dans l'espace de la représentation et dont le statut de présence et d'incarnation oscille entre corps humains et sculptures, c'est-à-dire entre figures vivantes et non vivantes. Tout se transforme et évolue à vue, car en voyant la mécanique de faire c'est comme si l'on voyait le mécanisme de penser à l'œuvre. Ainsi une moitié de pièce se passe en actes, en choses à faire ; l'autre en choses à dire.

A partir de ces quelques principes structurants, plus que de raconter une histoire, nous traverserons cette composition des rapports entre corps et objets, corps et espace, espace et texte, texte et matières, matières et vide. Toujours dans une quête du théâtre et de la vérité.

Aurelia Ivan

Entretien réalisé avec Aurelia Ivan pour le Théâtre de la Cité Internationale – 18 octobre 2022

1) Si la voiture est fétiche, l'accident ne l'est pas aborde un sujet peu courant au théâtre, celui d'une "mythologie de l'automobile" et de la place qu'occupe cet objet dans nos vies. Comment avez-vous abordé cette question - sous l'angle industriel, notamment - à l'heure où les enjeux écologiques et environnementaux s'imposent ?

On ne peut pas, en effet, faire abstraction de l'urgence climatique et écologique, mais ce n'est pas la première raison pour laquelle j'ai choisi ce sujet. C'est lors de plusieurs visites au centre d'essais crash test du Groupe Renault à Lardy – où les mannequins soumis aux chocs étaient à l'origine de ma préoccupation – que je me suis intéressée à l'automobile. Ce moyen de locomotion m'est alors apparu comme un objet-monde à côté duquel je passais dans mon quotidien. C'est donc cette immersion dans le monde de l'industrie qui m'a permis de percevoir l'objet-automobile différemment et m'a donné l'envie de le faire découvrir sous un regard autre. Raison pour laquelle, par analogie, la scène de théâtre devient une sorte d'atelier d'essais, avec des acteurs au travail.

2) Ce spectacle est l'aboutissement d'un travail de recherche et de création au long cours au sein du laboratoire Noise Voice Harshness (NVH) du Groupe Renault basé à Lardy, puis à la Scène de recherche de l'ENS Paris-Saclay. De quelle manière se sont tissés les liens entre le domaine des arts (plastiques) et celui des sciences ? Pour quels apports ?

Rattaché au Centre technique Renault, le pôle NVH est une entité scientifique spécialisée dans le traitement vibratoire et acoustique des moteurs et des boîtes de vitesse. Cependant, mon projet n'est ni purement scientifique ni entièrement issu des arts plastiques. Cela est le résultat d'un mélange de techniques et du sensible, une forme de solidarité entre la science et les arts mais il s'agit surtout d'une pièce où le travail de recherche a consisté en la création d'un nouveau langage scénique, conçu comme une circulation entre textes, corps et objets. La dominante « arts plastiques » apparaît dans mon travail grâce à l'utilisation d'objets, matériaux et sculptures dans l'espace de la représentation. J'accorde une grande importance à la place des objets, à la façon dont ils font corps. Le spectateur s'invente une œuvre en regardant comment les objets et les interprètes s'ordonnent. On pourrait imaginer qu'ici l'humain est pris dans les structures comme le corps du conducteur dans l'habitacle de son automobile. Mais en fait, pour être plus précise, nous sommes placés d'emblée après l'accident, après la déflagration, ce qui donne un espace fragmenté, une sorte de structure déployée dans l'espace comprenant des parebrises, des phares, des lampes Xénon diffractées par du verre, une aile de voiture, un airbag géant, le capot d'une 4L...

3) L'élément central de votre spectacle est une Renault 4L, ou plutôt son empreinte en négatif obtenue suite à un moulage en glycérine végétale. Quel est le potentiel d'évocation poétique et dramatique de cet objet industriel, ici détourné ?

Le moulage en négatif de la Renault 4L en glycérine végétale n'est pas l'objet central de la pièce. Il est peut-être au centre de nos préoccupations par sa masse imposante (1300 Kg), mais il écrit la pièce à égalité avec les autres objets – plus infimes – mais tout aussi importants, tout aussi évocateurs. Le moulage a néanmoins un statut à part : c'est un négatif de l'objet,

comme une trace fossile, une empreinte. C'est donc ce qui reste d'une désincarcération, d'une extraction qui est toujours une violence, comme cela peut être ressenti pour une dent arrachée. Nous avons, avec cette masse rutilante, la trace d'une perte qui peut aussi être celle de l'automobile et de son imaginaire. Comme si la possible disparition de l'automobile était un accident survenu à un objet que nous pensions éternel.

4) Toute cette mise en espace est le fruit d'une collaboration avec le scénographe Sallahdyn Khatir. Comment avez-vous mis en valeur les différents matériaux industriels et pièces détachées présents sur le plateau ? Quel environnement sonore et sensoriel en découle-t-il ?

Sallahdyn Khatir et moi-même avons fait l'expérience d'une immersion dans le laboratoire NHV du Groupe Renault. Ensemble, nous partageons une pensée de l'objet, de la matière et de la notion « corps-espace ». Les matériaux sont pour nous des corps, peu importe leur échelle et leur poids. Ils rentrent dans la règle d'équivalence entre corps humains et objets hybrides. Cette écriture scénique devient ainsi une composition par agencement, telle une partition musicale. Qu'il soit verre vibrant, ventilateur, toile, sculpture, phare Xénon ou glycérine végétale, objets et matériaux s'articulent dans une composition où le mouvement et l'énergie se reconfigurent et se rééquilibrent. L'environnement sonore et sensoriel découle de cette composition-recomposition et de la capacité vibratoire et sonore des objets et des corps dans l'espace.

5) Sur scène, point de personnages mais des "porteurs de texte" qui transmettent au public des extraits issus d'un corpus hybride. De l'*Autoguide Rousseau* à *L'idéologie sociale de la bagnole* d'André Gorz, quel dialogue s'engage entre les mots et les objets présents sur scène ?

Dans la pièce, il n'y a pas des personnages mais des corps en présence, des corps rythmiques, poétiques et vibrants. Engager un dialogue entre eux n'est pas le point de départ. Les textes qui constituent le corpus de notre spectacle, ne sont pas récents – mais nous pouvons sentir le caractère d'anticipation de ces textes qui datent de la fin du XXe siècle comme celui d'André Gorz et pouvons ressentir une certaine dimension philosophique comme dans les textes de l'*Autoguide Rousseau* qui abordent également une pensée de la « bonne conduite ». Dans l'histoire de l'automobile, nous sommes passés d'une absence totale de règles à l'imposition d'une règle commune de plus en plus stricte, sécuritaire. La voiture a été longtemps vue comme un instrument de conquête et de liberté mais aussi à l'origine d'inconvénients qu'elle a générés, participant à une évolution anthropologique globale. L'habitacle a longtemps été perçu comme une bulle mais c'est en même temps un lieu à partir duquel il faut sans cesse penser à l'autre. L'hypersocialisation de cet objet personnel prépare sûrement sa disparition, et ce n'est peut-être pas qu'une question d'écologie.

Extraits de textes

Jean Baudrillard, Jeux – Les Cahiers de médiologie, 2001

« Moi, je suis vraiment un automobiliste. J'aime la vitesse, j'ai assez joué avec ça. J'aime l'espace et je suis en même temps frappé par la violence faite à l'espace, la violence faite à la ville par la voiture. Si l'automobile est un médium qui signifie quelque chose, on doit en payer le prix. Il y a une règle du jeu, une règle d'équivalence ; elle peut être meurtrière. D'ailleurs, s'il y a une violence faite à l'homme par la machine, il y en a une autre, qu'on sous-estime toujours : celle faite à la machine par l'homme. »

.....

« Effectivement, la voiture est un signe, elle est un mode d'expression de tas de choses, elle est une scène, elle est un théâtre. La voiture, on la joue comme telle, on fait de la figuration, de la représentation, il y a la dimension de l'agôn, celle du défi. Barthes écrivait dans la sociologie des pratiques de la voiture que c'était un défi, une question de prestige, mais on a l'impression que cet aspect est aujourd'hui atténué. Et il y a aussi une dimension de vertige, comme disait Caillois, c'est-à-dire le fait que dans toute technique existe la possibilité d'aller à la limite exponentielle d'un objet quelconque, d'un objet technique, et c'est vrai que la voiture telle qu'elle est, réclame, exige, en quelque sorte, qu'on aille à la limite de ses possibilités. »

André Gorz, L'idéologie sociale de la bagnole, 1973

« Avant tout, ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l'existence : un endroit pour travailler, un autre endroit pour habiter, un troisième pour s'approvisionner, un quatrième pour s'instruire, un cinquième pour se divertir. L'agencement de l'espace continue la désintégration de l'homme. Il coupe l'individu en rondelles, il coupe son temps, sa vie, en tranches bien séparées afin qu'en chacune vous soyez un consommateur passif livré sans défense aux marchands, afin que jamais il ne vous vienne à l'idée que travail, culture, communication, plaisir, satisfaction des besoins et vie personnelle peuvent et doivent être une seule et même chose. »

Biographie

Aurelia IVAN

Metteuse en scène, marionnettiste, dramaturge

Le travail de création d'Aurelia Ivan témoigne d'un parcours atypique et de choix artistiques très personnels. Après le Conservatoire National d'Art théâtral et cinématographique de Bucarest, elle décide de poursuivre sa formation en France à l'École Nationale Supérieure des Arts de la Marionnette de Charleville-Mézières, dans la perspective d'une recherche sur un langage scénique transversal et plastique, au plus près des enjeux de la pratique théâtrale d'aujourd'hui.

Elle consacre en 2009 sa première création à l'adaptation scénique du roman *La Chair de l'homme* de Valère Novarina. Dans un processus de création qui associe une démarche expérimentale et un savoir-faire exigeant, elle développe pour chaque création une esthétique maîtrisée, faisant parfois référence aux œuvres d'artistes contemporains, sculptures ou installations. Après Novarina, Beckett ou Nietzsche, Aurelia Ivan aborde des questionnements existentiels au cœur des préoccupations de notre société en se tournant vers la mise en scène de pièces-compositions minimales qui interrogent les mouvements et forces à l'œuvre.

Parmi ses créations :

- *La Chair de l'homme* de Valère Novarina (2009 – Festival Mondial des Théâtres de Marionnettes, Charleville-Mézières),
- *Au dieu inconnu* de Valère Novarina (2011 – Théâtre d'Arras),
- *L'Androïde HU#1* d'après Nietzsche (2013 – Festival Mondial des Théâtres de Marionnettes, Charleville-Mézières),
- [Soi/Moi/Je] #1 (2014 – Palais du Tau, Reims),
- *Cap au Pire* de S. Beckett (2016 – Théâtre Rutebeuf à Clichy la Garenne),
- ± Angle Mort [eR+Ai] = t/LAB [5.16] (2016 – Festival Extension, MAC – Créteil),
- *Aujourd'hui* (2018 – Théâtre de l'Échangeur à Bagnolet).

Aurelia Ivan a travaillé en tant que dramaturge avec le chorégraphe DeLaVallet Bidiefono pour la création de *Monstres / On ne danse pas pour rien* (2017).

Elle donne depuis 2018 des ateliers de pratique théâtrale approfondie sur la marionnette contemporaine à l'Université Paris III Sorbonne Nouvelle.