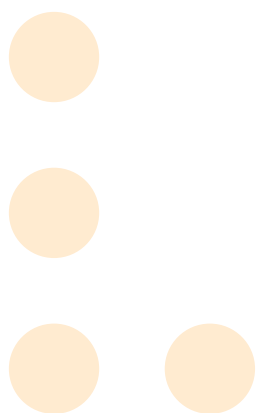


Laboratoires d'expérimentations théâtrales en milieux différents

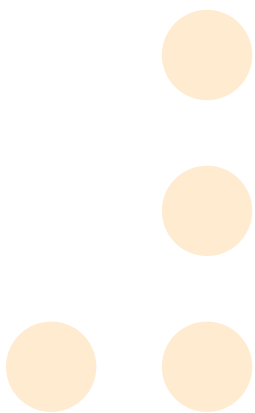
#4 Les transports



5 au 9 juillet 2021
Métropole Toulousaine
ktha compagnie / l'Usine

sommaire

Introduction	3
Labo#4 synthèse	4
Fiches d'expérimentation	12
Bouteille à la Terre.....	13
Danse et gestes dans le métro.....	15
Danse et gestes dans le métro.....	16
Transport de personne (s) par personne (s).....	18
La maison dans un wagon de métro.....	20
Le petit train.....	23
Parler aux avions.....	25
Perturbations des flux.....	27
Prises de mesures dans le métro	29
Voyage vertical	32



Introduction

Depuis bientôt 20 ans, la **ktha compagnie** cherche.

Où faire du théâtre ?

Comment ?

Quels sont les liens entre la forme, le fond, et l'endroit de la représentation ?

En quoi où l'on fait change ce que l'on y fait ?

Quoi dire, certes, mais où ? Et comment ?

Les laboratoires d'expérimentations théâtrales en milieux différents sont l'occasion de formaliser ce travail de recherche que nous menons au long cours. Il s'agit d'un cycle de recherche de deux ans autour du lieu et de la forme de la création artistique dans l'espace public.

Portés en étroite collaboration avec l'**Usine** – CNAREP à Tournefeuille, *les laboratoires d'expérimentations théâtrales en milieux différents* sont l'occasion d'explorer diverses typologies d'espaces, de s'y poser les questions de temporalités, de formes, de publics, de se confronter collectivement au réel, avec l'exigence de chercheur·es, sans la pression de la production.

À chaque session, on constitue un collectif de recherche composé de 4 membres de la **ktha compagnie** et de 6 autres personnes.

Ensemble, pendant une semaine, on étudie une problématique, fort·es des spécialités, des regards, des expériences de chacun·e tout en travaillant la question de l'organisation collective.

On renseigne des fiches d'expérimentations réalisées pendant la semaine.

On fait un compte-rendu public.

Et on essaie de synthétiser tout ce qui a été levé, soulevé, tout ce qui est apparu au cours des recherches.

Nous avons demandé à **Julie Lefèbvre** de porter un regard sur les expérimentations de nos différents labos et d'être le fil conducteur qui les relie.

Voici les résultats de notre quatrième objet de recherche : ***les transports***.



Labo#4 synthèse

D'où « je » parle – situer le point de vue

*« je » est une femme (cis, blanche) artiste-accompagnatrice-collaboratrice, venue plutôt de la danse, allant plutôt vers le théâtre, toujours dehors, formée aux arts de la rue, à la FAIAR (3^{ème} promotion), transfuge de classe comme on m'a dit. C'est en tant que stagiaire dans la formation « créer en collectif pour l'espace public » que j'ai rencontré les gent-es de la **ktha** et leur boulot. Je n'ai pas participé aux Labos, j'ai fait des entretiens avec des personnes de la **ktha** porteur-ses/participant-es des labos et consulté les fiches-expérimentation ainsi que les traces photos-vidéos issues de ces labos. C'est donc une tentative tout à fait sauvage, indisciplinée et buissonnière d'expliquer, d'extrapoler de faire des liens. Mais j'ai aussi tenté de faire de mon mieux en terme de respect du travail des laborantin-e-s et d'honnêteté vis-à-vis des mes savoirs bien plus chauds que froids : ni critique, ni chercheuse ; je parle en artiste.*

*Merci à la **ktha** et par conséquent aux laborantin-es de m'avoir donné entière liberté / fait confiance / rémunérée pour ce travail de point de vue.*

Julie Lefebvre



Labo#4 synthèse

Pour ce *Laboratoire #4*, le cadre de recherche est celui des « transports ». Le mot « transport » définit tout autant l'action de « déplacer d'un lieu à un autre » c'est-à-dire le fait de transporter, que le « moyen de transport » comme les « transports en commun » ou encore une émotion, dans le sens où on parle d'un « un transport amoureux ».

On peut « transporter » mais aussi « être transporté-e ». Dans la pratique urbaine, le transport suppose un trajet et un moyen (de transport), l'expérimentation s'est construite à partir de la variété des transports présents depuis les alentours de l'Usine à Tournefeuille jusqu'au centre-ville de Toulouse. Expérimenter autour de la notion de transports c'est questionner la mobilité, le déplacement, le mouvement et l'immobilité.

Dans quels lieux se placer pour expérimenter « sur », « avec » « à propos » des transports ? Quels points de vue proposer sur quelque chose dont la nature est de bouger ? Qu'est-ce qui ne bouge pas dans les transports ? Comment expérimenter avec les engins, les véhicules, les mouvements des transports ? Dans quels espaces ça se déploie, les transports ? Où commence le voyage ? Y-a-t-il une place pour créer dans les transports ? Est-ce qu'on peut créer avec les transports ?

Dans ce *Labo #4* les « moyens de transport » deviennent une fin en soi et les moyens de transport éprouvés dans ce labo : corps, chaise à porteurs, ascenseur, métro et couloirs de métro, avion.

1er fil : Les transports définis dans l'expérimentation

*** Qu'est-ce qui est transporté ?**

Lorsqu'on évoque les transports en milieu urbain, on songe aux transports des personnes dans les transports en commun, donc au transport des corps. Mais il est aussi possible de transporter un objet voire quelque chose qui se rapprocherait presque d'une image poétique, d'un rêve d'enfant, d'une tentative désespérée



Labo#4 synthèse

d'entrer en contact. C'est ce que propose l'expérimentation « Bouteille à la terre ». Ici, c'est un objet qui voyage parmi les voyageurs et les voyageuse, en attendant que la rencontre se fasse avec quelqu'un-e qui déciderait de lire le message captif de la bouteille. Que faire pour que cette rencontre se fasse, et qu'un-e passager-ère du métro ose s'emparer de la bouteille et du message ?

* Quel est le contraire de transporter ?

L'expérimentation « La maison dans un wagon de métro » propose d'explorer une façon d'être dans un lieu contraire au verbe transporter qui serait habiter.

L'enjeu est de « rénover » un moyen de transport « en commun », en l'occurrence un wagon de métro pour en faire un habitat qui sera forcément partagé puisqu'il ne s'agit pas de le « privatiser » ou d'en changer l'usage. Simplement d'en faire « une maison ».

A partir de cette expérience transparaissent les notions de convivialité et d'hospitalité mises en jeu dans un espace dont la destination est d'être un espace de transition, d'usage temporaire et limité. Nous investissons la rame de métro le temps de notre trajet, il nous vient rarement l'idée d'y rester davantage, encore moins celle d'y habiter. En creux, la démarche de vouloir faire habitat dans une rame de métro révèle tous les dispositifs, toute l'écriture destinés à la rendre inhabitable, inhospitalière, à la conforter dans cet usage limité et sans surprises qui lui confère son statut « d'équipement », de « moyen ».

* Quel serait le geste ou l'acte du transport « radical » ?

Être portée, être soulagée de son propre poids pourrait être la racine du transport. Je ne me transporte plus, je suis transportée. C'est le geste que propose l'expérimentation « Transport de personne(s) par personne(s) ». Il nous est proposé de voyager peu importe la distance, en faisant abstraction du temps, pour être transporté avec lenteur à bord d'un autre véhicule qui serait un autre corps. L'expérience réhabilite la beauté d'un geste d'entraide et de mobilité en corps à corps.



2ème fil : Jouer avec et se jouer des transports

* Effleurer le grandiose

S'adresser à un avion qui décolle en vue de – peut-être – produire un événement pour les passager·eres ?

Dans « Parler aux avions », la « réussite » effective de l'adresse aux passager·eres, aux pilotes, compte finalement beaucoup moins que l'image produite, la disproportion entre le corps qui s'adresse et le mastodonte que représente l'avion. En lisant la description de l'expérience, ce qui fait effet est la sensation d'impuissance des corps face à l'engin démesuré à tous points de vue (taille, bruit, nombre de personnes à bord, dépense énergétique). Et pourtant les humaines s'adressent à lui, lui parlent désespérément. Faire un spectacle « pour l'avion » avec les moyens du corps fait émerger une théâtralité, une relation au dépassement qui se révèle fructueuse d'un point de vue dramaturgique. Au final c'est aux autres spectateurs et aux spectatrices tout autour, à ceux et celles qui se trouvent placées au même niveau, à la même échelle que ce spectacle s'adresse.

* La possibilité du travelling

Se déplacer en groupe en parallèle du petit train touristique et ainsi venir altérer voire pirater le « travelling » vendu par le petit train en s'adressant à ses passager·eres est une idée enthousiasmante de par ses perspectives spectaculaires. Or, dans la réalité de l'expérimentation « le petit train », roule à une vitesse bien supérieure à celle de la marche ordinaire. Le jeu envisagé devient une performance sportive dans une course quasi constante et peut-être perdue d'avance. Le transport va au-delà des possibilités du corps, et c'est aussi cela qui le rend nécessaire. Il y a à bord du petit train la possibilité d'être transporté·e et de laisser les regards glisser sur les lieux-phares de la ville, dans une durée limitée, une brièveté à laquelle la marche à pied ne donne pas accès. Peut-être par d'autres biais



Labo#4 synthèse

c'est cette théâtralité de l'épuisement et de l'impuissance du corps face au désir de rapidité qui traverse cette expérience. Dans le même temps, c'est le fait que la vitesse du train reste commensurable avec celle de la marche rapide qui permet de rendre visible sur la durée ce décalage. Il y a peut-être aussi un potentiel comique dans cette difficulté des corps à se maintenir à hauteur d'un véhicule qui compte parmi les plus lents.

* Se jouer des flux

Intervenir dans des flux de voyageurs et des voyageuses, intervenir par le ralentissement, faire obstacle, générer des contournements, c'est interroger les circulations efficaces imposées à nos corps au moyen des espaces et des bâtiments.

Dans l'expérience « perturbation des flux » les corps se positionnent comme des dispositifs pour intervenir dans des espaces très fréquentés au point qu'ils sont traversés de « flux ». Perturber le flux c'est se jouer de la coercition, mais pas que... C'est aussi tenter une forme de contre-pouvoir par la résistance dans l'immobilité, la fixité, les effets d'impasse, de « tamis ». Faire des tentatives de désorganisation qui génèrent des « pas de côté » au sens propre ou bien des stations, des échanges imprévus. Il est intéressant de noter que c'est plutôt sur le spectre du ralentissement jusqu'à l'arrêt que la perturbation s'opère et vient désordonner, provoquer, générer de la rencontre et aussi révéler un état des relations humaines dans ces espaces ultra-contraints et déjà sujets à une surveillance massive.

3ème fil : Les expériences des spectateur·ices des expérimentations...

Ce sujet est transversal à tous les *Labos*, mais dans ce Labo-ci la question générique du « rapport au public » est formulée et questionnée plus explicitement par les laborantin·es.

Une grande attention est donnée dans l'analyse fournie à travers les fiches-expérimentation à la notion de public. Peut-être cela est-il lié à la condition particulière de « captivité » des personnes dans les transports.



* Le frottement expérimentation/environnement de travail

En situation d'expérimentation dans l'espace public, notre terrain de jeu est aussi le lieu de travail d'autres personnes. Dans les couloirs de métro, qui sont des espaces fortement soumis aux surveillances, on croise des agent-es de sécurité, agent-es d'entretien, conducteur et conductrices, agent-es de police et même d'autres artistes sur leurs lieux de travail. La présence de laborantin-es en expérimentation peut pour certain-es de ces travailleurs et travailleuses constituer une perturbation difficilement supportable. Il en va de même pour les comportements perçus comme étranges, parfois sources de conflits. La présence policière et celle de métiers liés à la sécurité dans ces espaces contribue à renforcer le climat de suspicion et à biaiser toute tentative de lecture « rassurée » des situations.

C'est une grande part du savoir-faire exercé dans le travail artistique dans l'espace public que d'identifier avec justesse et de désamorcer rapidement des tensions.

Et parfois, les travailleurs et travailleuses des lieux d'expérimentation deviennent des personnes ressources et se révèlent être des expert-es sur le sujet expérimenté comme dans « Prise de mesure dans le métro ». L'agent d'entretien et l'agent de sécurité s'invitent d'eux-même dans le jeu en position de « sachants » tandis que l'expérimentation joue visiblement à construire un savoir spécifique sur les lieux. Parfois l'expérimentation permet cela, de traverser les catégories spectateur-ices/acteur-ices avec fluidité.

* Quelle est le rôle des personnes/du public dans l'expérimentation ?

Or dans ce Labo les laborantin-es ré-ouvrent la possibilité d'expérimenter comme une fin en soi et à travers cet aspect de leur travail abordent la question de la relation au public « captif et non-convoqué ». Autrement dit des personnes assistent à des expérimentations et ne savent pas et ne sauront jamais à quoi elles ont assisté. Comment peut-on s'emparer de ce fait dans le travail de l'expérimentation ?



Labo#4 synthèse

L'expérimentation « danses et gestes dans le métro » soulève des questions extrêmement intéressantes à travers la notion de « rétroactivité du statut de spectateur·ice ».

Y a-t-il nécessité d'une médiation en situation d'expérimentation ? L'expérience peut-elle contenir en elle-même sa propre médiation ? Quelles informations donner et de quelle manière ? Est-il possible d'expérimenter le rôle de spectateur·ice « après-coup » (ce que les laborant·in·es appellent « la rétroactivité » ?

Le travail sur le « dispositif-cosmonaute » du voyage vertical en témoigne à sa manière. Face aux réactions générées par la présence de la cosmonaute dans l'ascenseur, le dispositif évolue. La caméra est débranchée et la présence, peut-être trop brute, « s'artificialise » avec une musique ; la comédienne est accompagnée d'une personne qui assure en filigrane une fonction de médiation ou un jeu d'assistant·e. Une observation intéressante renvoie à la solitude comme élément qui amènerait les personnes à accueillir la situation comme « de la folie ». Lors d'expérimentations en groupe, le décalage étant constaté chez plusieurs personnes simultanément, il serait plus difficile d'avoir recours au préjugé de folie.

Et comment convier à une expérimentation ?

Dans les gestes des Labos, c'est aussi le cadre « spectacle » qui est remis en question et cela reflète tout à fait la diversité des « arts de la rue » qui ne peuvent pas seulement être définis comme des spectacles posés dans la rue dans une dualité instituée, calquée sur le rapport scène/salle, telle qu'elle est vécue dans le bâtiment « théâtre ».

Les arts de la rue explorent et expérimentent la diversité de l'objet spectacle, s'offrent parfois des sorties de cadre au point que les formes montrées à un public et vécues par lui s'écartent de ce qui peut être attendu comme spectacle.

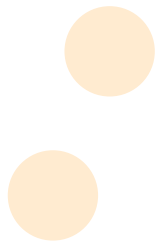
Ce détour me permet de revenir à l'expérimentation elle-même.

L'expérimentation se conçoit souvent à des fins d'utilité, « on » va expérimenter en



Labo#4 synthèse

vue de créer et ainsi déduire pour produire. Au fil des introductions rédigées pour les *Labos*, je me rends compte que certaines expérimentations sinon la totalité pourraient être revisitées « rétroactivement », prétendre à être présentées comme telles et ainsi permettre et partager un vertige collectif de l'expérimentation... Belles perspectives de jeu, de situations et de dispositifs à jouer et faire jouer pour la ville/la nuit, les trottoirs, la distance interprète-public et les transports.



Fiches d'expérimentation

Bouteille à la Terre

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Une bouteille mise dans le métro avec une lettre dedans.

CONTEXTE :

- **heure** : aux environ de 15h ;
- **lieu** : métro ligne A du terminus Basso Cambo à Balma puis de Balma à Jean-Jaurès

ÉQUIPE :

4 personnes.

PUBLICS VISÉS :

Usager·ères du métro.

PUBLICS EFFECTIFS :

Quelques usager·ères du métro.

MOYENS MOBILISÉS :

4 laborant·in·es + un bac transparent + une lettre + une bouteille + eau et sirop bleu.

TEMPS DE PRÉPARATION :

Environ 30 minutes préparation + temps écriture lettre.

DURÉE :

Environ 40 minutes.



DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Écriture de la lettre. On part de L'Usine en minibus direction Basso Cambo pour le métro et le centre commercial. Entrée dans le centre commercial, une des laborantines tient dans ses mains la bouteille avec la lettre à l'intérieur. Cela provoque une réaction de la part du vigile du magasin qui demande à la laborantine de déposer la bouteille à l'entrée du magasin en lui disant "la bouteille !". Cet ordre sans le "s'il vous plaît" provoque de l'agacement chez un des laborantins qui demande plus de respect. Cette demande est mal comprise par les vigiles, ce qui fait monter le ton de la discussion. Suite à cette "altercation", nous continuons vers notre objectif.

Achat d'un bac transparent et de sirop de couleur bleu. Nous partons vers le métro direction Balma-Gramont, déposer le bac rempli d'eau couleur bleu contenant la bouteille avec la lettre dans le premier wagon. On la dépose au fond du wagon sur le sol, 3 d'entre-nous partent dans le wagon voisin et 1 reste en observation dans le wagon de dépôt. Nous restons toute la ligne jusqu'au terminus Balma-Gramont. Sur le retour, de Balma à Jean-Jaurès, nous déplaçons le bac, toujours au fond du wagon mais en hauteur à côté des sièges, sur un "placard de métro". À notre départ, nous décidons de laisser la bouteille dans le métro.

Bouteille à la Terre

RÉSULTAT :

Lors de notre observation, personne n'a pris la bouteille. Plusieurs regards en direction de la bouteille, certaines personnes s'assoient puis en voyant le bac se déplacent.

Une personne pousse le bac avec son pied (la plaçant encore plus au fond du wagon).

D'autres personnes jettent un regard puis retournent à leurs occupations.
D'autres, jettent plusieurs fois des regards.

Une personne est au bord de son siège, on imagine qu'elle pourrait la prendre.

Lors de notre départ, la bouteille est toujours dans le bac.

CONCLUSIONS :

Idée de jeter une bouteille à la mer = ok, finalement elle est restée dedans en dehors de notre observation.

PERSPECTIVES :

Travailler sur "la scénographie", "la présentation" de la bouteille à la mer :

- autres contenants (ex. : pas une bouteille d'alcool) ;
- mettre un mot "servez-vous" ;
- ajouter des cailloux au fond du tupperware, ...

Métro = endroit déjà associé à la "saleté", peut être méfiance vis-à-vis de l'environnement "métro" contrairement à une bouteille laissée dans un parc par exemple.

Mettre le bac à un endroit plus gênant.

AUTRES OBSERVATIONS :

Le métro, contrairement aux trains, aux tram ou aux bus, est un endroit de fermeture et où nous sommes visibles de partout.



Danse et gestes dans le métro

CONTEXTE :

- **heure** : 15h30 à 16h20 ;
- **météo** : sous terre ;
- **lieu** : ligne A métro. Rame de tête et de queue et rame centrale

ÉQUIPE :

6 laborant·in·es participant·es.
2 laborant·in·es en observation.

PUBLICS VISÉS :

Les passager·ères et usager·ères du métro de la ligne A.

PUBLICS EFFECTIFS :

Les passager·ères et usager·ères du métro de cette ligne. Les usager·ères sur les quais d'en face, dans les rames opposées et les usager·ères sur les quais qui attendent.

MOYENS MOBILISÉS :

Nos corps, un vocabulaire chorégraphique de base à moduler.

TEMPS DE PRÉPARATION :

2h de réunion.

2h de repérage (même repérage que pour les mesures et les perturbations).

30 minutes de briefing répartis avant et au milieu.

DURÉE :

22 minutes d'expérimentation.

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Éprouver l'attention des usagers du métro, perturber les perceptions et les distordre à l'aide de mouvements ralentis, répétés, légèrement syncopés en trio ou en sextet, opérer des mouvements qui explorent des espaces non ou moins investis (lever les bras au dessus des têtes, ou les étendre sur les côtés.)



DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Départ à la station Basso Cambo, les interprètes et observateur·ice·s sont réparti·e·s sur deux rames : la première et la dernière avec des modules gestuels préparés.

En deux groupes séparés nous avons expérimenté deux modules :

Premier module assis avec des mouvements de têtes et de bras de la station Basso Cambo aux Arènes.

Deuxième module debout sur des "racks" ou dans la rame avec des mouvements de têtes et de bras plutôt vers le haut avec possibilité de se mettre dos aux passagers et face à la fenêtre.

Puis, nous avons regroupé les interprètes sur une seule rame au milieu du métro pour un troisième module : module qui regroupait toutes les possibilités de gestes précédemment cités.

Nous avons aussi, tout au long du processus, ouvert l'expérimentation à de l'écoute de groupe et à des reprises des mouvements de passagers qui pouvaient être repris par les interprètes, en travaillant sur des distorsions temporelles (ralentis, syncopes, répétitions, échos etc...).

Danse et gestes dans le métro

RÉSULTAT :

Sur les deux premiers modules, les interprètes ont rencontré différentes situations suivant les groupes. Dans la rame de tête de nombreuses situations inattendues et «réelles» de la part d'usager·ères ont décalé l'attention des possibles spectateur·ices.

Il y a eu moins de situations inattendues dans la rame de queue, ce qui a permis à quelques usager·ères de repérer qu'il se passait quelque chose.

Il est évident que le fait d'être en petit nombre et espacé·es dans la rame rend la lisibilité plus difficile et renvoie à des images de folie, d'étrangeté, d'ébriété...

Certaines configurations ont pu générer des micro-spectacles en face-à-face (avec un spectateur pour un interprète).

Sur la partie à 6, la proposition était plus lisible car elle comportait plus de signes regroupés dans l'espace.

Cependant, selon un observateur, le manque d'unité des regards des interprètes pouvait brouiller les intentions et perdre les spectateur·ices.

Tous les observateurs et les observatrices dans la rame ont généré une amorce de public à laquelle les usager·ères intéressé·es ou hésitant·es pouvaient se raccrocher et "s'autoriser" à regarder la proposition comme une proposition artistique.

Certain·es participant·es se sont retrouvé·es confronté·es aux regards fuyants, inquiets ou interrogateurs d certain·es usager·ères, ce qui les a questionné·es sur ce qu'ils et elles renvoyaient, et les a placé·es dans une situation d'inconfort.

Par ailleurs, certains mouvements pressentis se sont avérés difficiles à exécuter sans approfondir leurs techniques à cause des mouvements de la rame de métro.

CONCLUSIONS :

Certains mouvements demandent une solidité technique au niveau des appuis.

Cette expérimentation nous amène à des questions conclusives plutôt qu'à des conclusions fermées :

- Qu'est-ce qui crée un spectacle et des spectateur·ices ?
- Faut-il des signes forts dans les transports, car les passager·ères ne sont pas spécialement un public captif ni captivé par quelque chose ?
- A quel moment on passe du signe étrange à la chorégraphie et à un spectacle ? Faut-il passer d'un étrange ordinaire à un étrange déplacé pour faire un spectacle ?
- Quelle est la posture du/de la regardant·e ? Est-ce qu'il y a spectacle à partir du moment où il y a spectateur·ice ? Y a-t-il besoin de la conscience d'être spectateur·ice ou pas ?

Danse et gestes dans le métro

- La question des privilèges culturels : est-ce que les personnes qui ont regardé les propositions faites et ont "compris" qu'il s'agissait d'une proposition artistique étaient déjà sensibilisées à des formes artistiques ? Est-ce que la volonté de toucher plus de personnes que dans des espaces dédiés se réalise ?
- Le fait que ce soit un lieu de passage et que les usager·ères sont rarement amené·es à voir l'ensemble de la proposition empêche-t-il la compréhension de la proposition ?

PERSPECTIVES :

Ces questions ouvrent des perspectives pour des recherches ou des expérimentations :

- Approfondir et développer les propositions gestuelles.
- Commencer par tester différents moments de la journée (matin, midi, soirée), envisager un travail de plus grand groupe (de 6 à 15 personnes) sur une durée plus grande.
- Il nous est apparu intéressant de tester des crescendos sur une durée et d'aboutir à un climax en fin de trajet, notamment lorsque les rames sont en extérieur où les signes à voir sont plus développés.
- Envisager une communication dans les stations, une préparation des usager·ères à regarder et à être capté·es par ce type de proposition afin de développer une disponibilité. Ou si ils et elles le voient après, éprouver la question de la "rétroactivité du statut de spectateur·ice" en expliquant après.
- Question d'un théâtre sans spectateur·ice, en quoi ça joue ? Et dire ensuite : c'était un spectacle ? Est-ce qu'on peut être spectateur·ice rétroactivement. Peut-être une prise de conscience progressive, donc rétroactive ?
- Jouer avec les sons du métro afin de créer des chorégraphies.

Une proposition émane de ces constats et perspectives :

Celle de proposer aux passager·ères de divers moyens de transport, avant leur départ, de regarder autour d'eux et elles pour prêter attention à d'éventuelles propositions sur leur trajet. Ensuite faire ou ne pas faire de proposition pour tenter de répondre à la question : suffit-il de dire aux personnes qu'elles sont spectatrices pour qu'elles le deviennent ?



Transport de personne (s) par personne (s)

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Faire transporter des personnes par d'autres personnes, avec ou sans chaise à porteurs.

Emmener quelqu'un d'un point A à un point B.

CONTEXTE :

- **heure** : environ 18h ;
- **météo** : couvert puis pluie ;
- **lieu** : gare Matabiau et place St-Sernin (Toulouse).

ÉQUIPE :

Les 9 laborantin-es.

PUBLICS VISÉS :

Passant-es, voyageurs et voyageuses de la gare et passant-es sur la place St-Sernin.

PUBLICS EFFECTIFS :

Nous-même et une seule personne (ami d'un des laborantins).

MOYENS MOBILISÉS :

Les 9 laborantin-es + une chaise et 2 barres de fer (chaise à porteurs).

TEMPS DE PRÉPARATION :

1h.

DURÉE :

Environ 1h.

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Deux temps:

- Sortie de la gare avec chaise à porteurs ;
- Place St-Sernin (expérimentation de portés manuels, allègement).

Sortie de la gare: Test de la chaise à porteurs dans le couloir qui mène vers la sortie de la gare. Une seule personne est portée par 6 autres. Quelques changements de porteurs.

Arrivée jusqu'au feu devant la gare. Décision collective de rejoindre à pied (sans la chaise) la place St-Sernin.

Arrivée sur la place avec la navette : quelques divagations avant la mise au travail.

Premier essai : essaie de portés à 2 pour une seule personne.

Nombreuses questions autour de la sécurité, des porteurs et de la personne portée: comment on place nos bras, ne pas se faire mal.

Plusieurs tentatives avec différentes positions de bras, plus ou moins de personnes (au départ juste deux personnes portent puis trois).

Deuxième essai : proposition de porter quelqu'un simplement avec les doigts. La personne portée est assise sur une chaise. Quatre porteurs se placent autour. On place deux doigts sous les genoux et sous les aisselles. La personne portée doit gainer tout son corps et on soulève. Essais entre nous puis avec un passant (ami d'un des laborantins).

Troisième essai : allègement du corps pendant la marche. La personne portée débute debout. Elle place dans son entrejambe un pull, pour porter son pelvis, afin qu'un porteur puisse la soulever. Une autre personne se place derrière pour accompagner sa tête vers le haut (mains sur le plateau de l'atlas). Une autre personne prend sa cage thoracique, sur les côtés et opère aussi un accompagnement vers le haut, Deux autres personnes se placent au niveau des bras pour les alléger. La personne portée commence à marcher et chacun des porteurs soulève progressivement le corps en vue de produire une sensation "d'allègement". La marche devient plus légère car les parties du corps lourdes sont accompagnées vers le haut.

Transport de personne (s) par personne (s)



Premier essai de porté avec deux porteurs et une laborantine portée.



Porté à deux sur le dos.



Essai de porté avec les doigts à 4 porteurs.



Essai de technique de portage.

RÉSULTAT :

L'expérimentation reste entre nous (peu de passant-es et besoin d'expérimenter de tester d'abord avec nous-mêmes).

Un seul test sur une personne "passante".

CONCLUSIONS :

Il nous manque des connaissances, des techniques pour porter en sécurité.

Expérimentation faite en fin d'après-midi (après 3 autres expérimentations, fatigue du groupe), temps couvert puis pluie (fin forcée pour cause de pluie).

Peu de passant-es.

Pas assez préparé (juste défrichage), gens pas assez briefés.

PERSPECTIVES :

Expérimentation à refaire avec des personnes qui connaissent les techniques de portés. Se former le cas échéant.

Semble davantage être un premier test (défrichage).

Essayer à d'autres endroits.

Essayer avec l'intermédiaire d'un objet (selle de vélo, drap).

Se pose la question de toucher un-e inconnu-e.

AUTRES OBSERVATIONS :

Veut-on "porter" littéralement une personne et la transporter d'un point à un autre ou pourrait-on envisager que le fait d'alléger constitue une manière de transporter la personne, de l'alléger pour explorer sa sensation de marche, un peu comme si elle était sur la lune et ainsi se rapprocher d'une autre forme de "transport" ?

La maison dans un wagon de métro



OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Créer une maison dans une rame du métro toulousain, s'y installer et y vivre une journée entière.

Les usagers deviennent nos invités.

CONTEXTE :

- **heure** : l'après-midi ;
- **météo** : sous-terre ;
- **lieu** : ligne A du métro toulousain entre Basso Cambo et Balma Gramont (toute la ligne) ;
- **contexte** : début du mois de juillet, affluence importante même en heure creuse.

ÉQUIPE :

1 laborantin, 1 laborantine.

PUBLICS VISÉS :

Les usager·ères du métro.

PUBLICS EFFECTIFS :

Les usager·ères du métro.

MOYENS MOBILISÉS :

Un mètre ruban de 5m.

TEMPS DE PRÉPARATION :

1h.

DURÉE :

1h.

PRÉPARATION DE L'EXPÉRIMENTATION :

Nous avons d'abord évalué les temps de trajet des deux lignes de métro de Toulouse :

Ligne A : 22 min.

Ligne B : 27 min.

Bien que plus courte nous avons décidé de concentrer nos efforts sur la ligne A qui nous semblait plus facile d'accès et traversait des univers sociaux plus marqués.

Nous avons envisagé deux cas de figures :

Si impossibilité de rester dans la rame au terminus ou d'y laisser notre scénographie nous prévoyions d'emménager et de déménager à chaque terminus.

Ainsi, chaque voyage d'un bout à l'autre de la ligne était l'occasion d'une pendaison de crémaillère.

Sinon nous envisagions une maison pérenne dans laquelle développer nos activités au fil des heures, du matin jusqu'au soir.

Nous avons étudié ensuite sur photo le plan d'une rame afin d'anticiper les prises de mesure en ayant déjà à l'esprit quel type d'aménagement nous souhaitions mettre en œuvre.

Enfin, nous nous sommes posé la question du propos que nous souhaitions porter par cette action, de ce que nous voulions dire, signifier.

Voici les problématiques que cette expérience nous semblait porter :

- Repenser et personnaliser ces espaces aseptisés.
- S'approprier des espaces communs.
- Creuser l'accueil.
- Questionner l'hospitalité de cet endroit déshumanisé
- Briser l'hostilité anxigène par du quotidien, de l'intime.
- Faire lever les yeux des écrans, favoriser l'interaction sociale

La maison dans un wagon de métro

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Après avoir choisi une des rames du métro A, celle du fond, nous avons pris consciencieusement différentes mesures pour installer les éléments de mobilier et de décoration : un paillason, des rideaux, une table de salle à manger, une table de cuisine, un plan de travail, des banquettes, un lit.

Ainsi nous nous sommes retrouvés à mesurer la largeur des différents types de fenêtres, la longueur des banquettes, l'espace entre chaque élément, la largeur totale de la rame, sa longueur, la hauteur des assises, l'ouverture des portes...

Nous avons ensuite établi une liste des différents éléments de décoration à disposer dans cet espace pour le personnaliser, l'adoucir, le rendre intime et accueillant.

Liste d'accessoires nécessaires à l'expérience :

- Une poubelle ;
- Une TV et sa télécommande ;
- Un garage à trottinette ;
- Une plante verte ;
- Un tapis ;
- Des cintres ;
- Deux paillasons ;
- Deux plaids ;
- Des coussins ;
- Des photos ;
- Des tableaux ;
- Des gélamines pour tamiser la lumière ;
- De la vaisselle ;
- Un balai et sa pelle ;
- Un bac à compost ;
- De la nourriture ;
- Un poste de radio.

Nous procédions à ces mesures et ces réflexions préparatoires à haute voix, comme deux personnes visitant une maison vide et fantasmant, projetant les aménagements à effectuer après l'emménagement, faisant ainsi profiter les usager-ères du métro de nos réflexions, de nos envies, de nos désaccords parfois.

Cette phase de "repérage" était déjà en elle-même un moment d'une grande théâtralité, une forme spectaculaire absurde et intrigante, nous y reviendrons.



Enfin nous sommes arrivés au terminus et avons procédé au test de fin de ligne : savoir s'il était possible de rester dans la rame lors du changement de voie.

Il s'avère que c'est tout à fait possible. Le temps de changement de voie est court, personne ne monte dans le métro pour nous demander d'en descendre avant la manœuvre.

(En fait, ça n'est pas toujours le cas, nous avons pu le constater le lendemain, deux agents de sécurité passent parfois pour s'assurer que personne ne reste dans la rame au terminus. Nous ne savons pas à quels horaires ni à quelle fréquence).

Observations diverses :

L'endroit est très bruyant et les sons agressifs et stridents.

Impossible par exemple d'y écouter de la musique douce ou d'y regarder la télévision dans le salon sans mettre le son à fond.

Nous n'avons pas trouvé de moyen d'amoindrir ce vacarme, un peu comme si nous habitions au pied des pistes d'un aéroport, nous nous sommes résignés à faire avec.

Les couleurs sont criantes et très présentes dans la rame. Un gros effort de décoration serait nécessaire pour mettre un terme à cette agression visuelle.

La lumière elle non plus n'est pas adaptée à une vie douce et équilibrée. Il nous faudrait trouver une stratégie pour la tamiser. Nous avons pensé à coller des gélamines orangées

La maison dans un wagon de métro

sur les néons afin de rendre cette lumière plus supportable et des volets occultants pour la couvrir lorsque nous souhaiterions dormir.

L'affluence enfin est très (trop) importante. Malgré le fait que nous ayons procédé à ces tests en plein après-midi, en dehors des heures de pointe, nous avons toujours eu le sentiment qu'il y avait trop de monde, que construire un "chez nous" serait extrêmement difficile.

Occuper une rame entière est un travail pharaonique. Nous décidons de concentrer nos efforts et notre réflexion sur le tiers arrière du wagon, n'incluant qu'une porte dans notre "intérieur".

RÉSULTAT :

Au terme de cette première phase d'expérimentation, nous confirmons la pertinence de ré-humaniser l'intérieur du métro toulousain, d'interroger la notion "d'habiter le métro".

Les prises de mesures, les discussions autour de la décoration et de l'ameublement créent bel et bien le trouble chez les usagers qui nous voient faire, entre amusement et consternation.

Toutefois, une évidence s'impose à nous, il va être extrêmement difficile de mener à bien ce projet dans le contexte des laboratoires, nous n'aurons pas le temps ni l'argent suffisants pour aller au bout de nos envies et de nos projections.

CONCLUSION :

Il n'est pas possible de transformer une rame en maison sans déployer une scénographie importante et le temps de préparation et l'énergie pour mener cette expérience à bien sont énormes. Il faudrait pouvoir tapisser les murs, créer une lumière spécifique, apporter beaucoup d'éléments, etc...

Nous avons constaté que les usagers du métro sont peu attentifs à ce qui se passe autour d'eux, il faut des signes forts et quelques éléments disséminés ne suffiraient pas.

Nous avons envisagé de nous contenter de la préparation de l'aménagement de la maison, de la prise de mesure,

de l'élaboration d'un plan et de solliciter les usager·ères pour des conseils, mais l'obligation de devoir entraîner des gens dans une fiction nous posait problème et de nier leur présence tout autant...

Nous avons donc décidé de mettre un terme à l'expérimentation après cette seule phase 1, considérant que cette phase de mesure et de repérage suffisait à tirer nombre d'enseignements.

PERSPECTIVES :

Mener à bien le projet, aménager entièrement la rame sans se limiter à un tiers, y passer toutes les étapes d'une journée, l'emménagement le matin, les repas et leur préparation, la sieste, et le soir une fête pour la pendaison de crémaillère.

Le tout en accueillant "chez nous" les usager·ères du métro tout au long du jour.

Avec pour ce faire une équipe conséquente et préparée et l'aval de la régie de transport Tisséo pour avoir les coudées franches.

Le petit train

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Performer pour les voyageurs et les voyageuses du petit train.

CONTEXTE :

- **heure** : environ 18h, mardi 7 juillet ;
- **météo** : couvert ;
- **lieu** : de la place du Capitole à la place du Capitole, parcours 1 du petit train (environ 6.5km).

ÉQUIPE :

Les 9 laborantin-es.

PUBLICS VISÉS :

Les voyageurs et les voyageuses du petit train.

PUBLICS EFFECTIFS :

Trois groupes:

- Environ 25 voyageurs et voyageuses, réparti-es en 4 groupes, du monde sur chacun des wagons ;
- La conductrice et son assistant ;
- Les personnes qui nous voient de l'extérieur (plusieurs centaines de personnes, piéton-nes, cyclistes, automobilistes, depuis les espaces extérieurs, mais aussi depuis les habitations, les commerces...).

MOYENS MOBILISÉS :

Nos corps.

TEMPS DE PRÉPARATION :

Au débotté, après avoir fait un voyage en petit train pour se rendre compte de ce que l'on voit du dedans, pour profiter du départ imminent du petit train et initier une première expérimentation.

Juste le temps (environ 5mn) de se briefer rapidement.

DURÉE :

45mn.



DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Les 9 laborantin-es essaient de se maintenir au niveau du petit train qui fait son tour, en marchant/courant.

La vitesse est élevée (8km/h en moyenne), l'expérimentation prend vite une tournure de performance physique.

Les laborantin-es lâchent les un-es après les autres, quand ils/elles n'en peuvent plus.

4 laborantin-es parviennent (grâce à des raccourcis) à suivre le petit train jusqu'à la fin de sa boucle.

Pas de regard particulier porté en direction des "publics". Pas de texte, ni d'action particulière.

Le petit train

RÉSULTAT :

Nous sommes repéré-es quelques dizaines de mètres après le départ, au moment où l'accélération du petit train nous oblige à courir.

Du côté des conducteur.trices, la conductrice est ravie, son assistant passe son temps à râler contre nous et à nous dire que c'est interdit / dangereux.

Le public de voyageurs et de voyageuses est curieux, d'abord, mais un peu gêné. Les réactions individuelles vont de l'indifférence aux applaudissements finaux. Finalement très peu de réactions directes pendant l'expérience (qui dure 45mn) une question nous est posée : "Why are you running?". Nous n'y répondons pas. Fin des tentatives de communication directes.

Le public de l'extérieur nous remarque aussi et les commentaires sont nombreux. Les personnes cherchent à comprendre.

CONCLUSION :

La vitesse du petit train nous coupe énormément de possibilités d'interactions sur la longueur. C'est physiquement très difficile de suivre à pied.

Le public du petit train n'est pas venu pour ça et pas forcément heureux d'être pointé par la performance.

Le public du petit train est un public de touristes, la situation de voyageur est déjà un peu gênante en elle-même, les regards des personnes de la ville sur les voyageurs et les voyageuses du petit train ne sont pas toujours positifs, souvent un peu méprisants ou condescendants. Ce qui les place déjà dans une posture inconfortable. Ajouter à celle-ci une mise en lumière non souhaitée accentue la gêne et ne place pas dans une posture d'ouverture et de réception.

Le public extérieur est finalement plus réceptif et potentiellement une cible plus facile.

PERSPECTIVES :

- Essayer avec des vélos ? des scooters ?
 - Faire un relai, pour rester plus frais > un relai de texte ? > dire aux voyageurs.
 - Produire des récurrences chorégraphiques dans la ville.
 - Jouer avec le dispositif sonore, travailler sur la bande son qu'entendent les voyageur-ses.
 - La navette gratuite du centre ville est peut-être un moyen de transport comparable plus propice
-

AUTRES OBSERVATIONS :

Du point de vue intérieur, la posture du voyageur de petit train est très théâtrale. En se tournant de côté, le long traveling latéral est particulièrement intéressant...

Parler aux avions

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Est-ce qu'on peut parler aux avions ?

Est-ce qu'on peut faire un spectacle pour le public des avions ? Comment ? et d'où ?

CONTEXTE :

- **heure** : environ 18h30, le 8 juillet ;
- **météo** : ensoleillée, agréable ;
- **lieu** : aux abords de l'aéroport de Blagnac

Après étude, plus précisément dans le champ en contrebas du bout du chemin de la Sabatere, après le grand radar à droite.

ÉQUIPE :

D'abord 2 laborantins puis d'autres s'y ajoutent jusqu'à toute l'équipe

PUBLICS VISÉS :

Les avions (leurs pilotes ? passager·ères ?).

Les autres laborant·in·es.

PUBLICS EFFECTIFS :

Les autres laborant·in·es.

Les avions (leurs pilotes ? passager·ères ?) Si l'on accepte la symbolique. Dans le concret, il est très illusoire d'imaginer que quiconque ait pu percevoir notre action de l'intérieur des avions.

MOYENS MOBILISÉS :

Un texte, un apprentissage de texte, et se rendre sur place (lieu pas facilement accessible).

TEMPS DE PRÉPARATION :

1h d'écriture, 1h d'apprentissage, 1h de trajet.

DURÉE :

de 3 à 5mn par tentative.

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

EXPÉRIENCE 1 :

Sur une colline surplombant les pistes de l'aéroport, petite "clairière" tondue dans une prairie.

1 acteur, de dos, s'adresse à un avion qui décolle.

Il essaie de s'en faire entendre.

Le public constitué des autres laborant·in·es est disposé derrière l'acteur, à une dizaine de mètres.

L'acteur parle pendant toute la phase décollage, et jusqu'à disparition de l'avion au loin.

EXPÉRIENCE 2 :

Même endroit, même dispositif, mais c'est une actrice qui parle.

Elle "poursuit" l'avion dans la prairie.

EXPÉRIENCE 3 :

Même endroit, même dispositif, mais l'actrice s'assoit face au public, dos à la piste et lit un texte (en l'occurrence, le contenu du message laissé dans l'expérience "une bouteille à la terre")

EXPÉRIENCE 4 :

Même dispositif que l'expérience 1, mais elles sont 3 et "improvisent"

EXPÉRIENCE 5 :

Même dispositif, mais c'est tout le groupe qui improvise. Il n'y a plus de "public".

Parler aux avions

RÉSULTAT :

Le lieu est très spectaculaire, chaque petite tentative est très vite chargée, signifiante.

La situation théâtrale reconnaissable fonctionne et produit du spectacle immédiatement.

Le sens et l'émotion surgissent vite.

CONCLUSIONS :

La symbolique du lieu, son potentiel dramaturgique "chargent" très fort ce qu'on y fait.

Le lieu provoque de grandes contradictions chez les laborantin-es.

Un avion qui décolle, c'est magique, très beau, évocateur de voyages, d'ailleurs, de légèreté... mais en même temps, on ne peut s'empêcher de percevoir la violence du trafic aérien, de la dépense folle d'énergie, du kérosène cramé...

Ces contradictions sont un levier très fort pour faire spectacle.

Le moyen de transport est ici utilisé comme toile de fond.

Très difficile de ne pas regarder les avions qui décollent.

Le bruit couvre la voix des interprètes pendant quelques secondes.

Le regard des interprètes vers la piste et ses avions qui décollent nous déculpabilise de les regarder, sans pour autant perdre la conscience de la situation, de la présence des interprètes.

Regarder ensemble le même objet est très agréable et nous projette dans la subjectivité du "personnage", de l'interprète. Mais pas sûr que cet effet fonctionne avec une toile de fond moins forte.

PERSPECTIVES :

- Lieu magnifique pour un spectacle
- Transmettre à qui veut l'endroit, pour y faire spectacle ou juste pour regarder des avions
- Y-a-t-il des sites aussi intéressants autour d'autres / de tous les autres aéroports ?
- Faire un spectacle pour avions qui décollent ?
- Tenter d'autres dispositions du public ? (le public face aux interprètes, mais dos aux pistes ?).

AUTRES OBSERVATIONS :

Le repérage est essentiel.

Nous avons trouvé le site grâce aux indications d'un "spotter" (communauté des personnes qui observent, photographient les avions, présente autour de quasiment tous les aéroports du monde).

Les rapport avec les spotters ont été très cordiaux, agréables.

Suivi des décollages, vols et atterrissages possible sur le site www.flightradar24.com.

A Toulouse, les repérages en bout de piste sont moins propices à spectacle : en bout de piste de décollage, on est très loin des avions, se placer sous l'atterrissage est plus impressionnant, mais la présence des avions dans le champ de vision est très court (de l'ordre de 30 secondes).



Perturbations des flux

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

Réaliser des actions, évènements et autres changements de rythmes dans des lieux de circulations de flux de passager·ères usager·ères de transports et ainsi créer des déviations, des changements de directions, des réactions parmi les personnes en présence.

CONTEXTE :

- **heure** : 17h05 à 17h35 ;
- **météo** : sous-terre ;
- **lieu** : station métro vers la Gare de Toulouse Matabiau

ÉQUIPE :

Les 9 laborant·in·es : 3 qui observent, 6 qui participent à l'action.

PUBLICS VISÉS :

Les passant·es empruntant ces axes.

PUBLICS EFFECTIFS :

6 personnes qui se sont arrêtées, 4 fonctionnaires de police, et une centaine de personnes qui sont passées sans s'arrêter.

MOYENS MOBILISÉS :

Nos corps, une chaise, deux barres de fer.

TEMPS DE PRÉPARATION :

1h30.

DURÉE :

30 minutes.

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Nous sommes arrivé·es à la station Marengo SNCF depuis Balma Gramont. Dès la sortie du métro la plupart des participant·es se sont mis à marcher au ralenti jusqu'à développer un tableau fixe avant les tourniquets. Puis certain·es sont sorties des tourniquets, toujours au ralenti.

Plusieurs évènements se sont alors mis en place :

Un laborantin a posé sa chaise au milieu de l'espace d'entrée/sortie, créant un pôle de contournement, 2 autres laborantins l'ont ensuite rejoint. Ensuite 4 laborant·in·es sont allé·es s'asseoir devant trois écrans publicitaires, comme devant une télé en zappant les images avec leurs téléphones portables. Pendant ce temps, une laborantine, toujours en marche lente, a continué son parcours au milieu des flux de passagers, une autre laborantine lui a ensuite fait face et a marché vers elle.

Puis 4 laborant·in·es se sont posté·es au bout d'un axe en regardant les passagers arriver vers eux.

Un laborantin pendant tous ces évènements a continué à marcher au ralenti, tenant une des barres de fer destinées à créer une structure pour une autre action. Un autre laborant était plus loin avec la même barres de fer.

RÉSULTAT :

La première action (marche lente et tableau) a généré la curiosité du vigile et d'une spectatrice se demandant si c'était pour un film, elle a ensuite regardé presque toutes les propositions effectuées dans cet espace.

Les personnes traversant les tourniquets au ralenti ont généré des changements de direction des passant·es.

Les deux « pôles » à savoir le laborantin avec sa chaise et le groupe devant la télévision ont généré des contournements et, dans le second cas un regroupement de spectateur·ices.

Quelques personnes ont tenté des courses et des décélérations au milieu des flux de passagers sans grand succès.

Nous avons pu observer une arrivée de 4 fonctionnaires de police qui se sont inquiété·es, ont semblé être dérangé·es par l'action d'un des laborantins avec une barre de fer et se sont même arrêté·es. Nous étions en regards sur eux et lui afin de pouvoir éventuellement aller parler aux policiers et de le rassurer par notre présence.

Celleux-ci sont ensuite parti·es, et sont passé·es devant devant l'autre laborantin avec une barre de fer en faisant seulement un commentaire, sans s'arrêter.

Perturbations des flux



CONCLUSION :

L'entrée d'une gare est un lieu critique en termes de surveillance et de protocole de protection.

Par ailleurs, nous avons aussi observé que les flux constitués à chaque fois d'une centaine de personnes arrivant par vagues étaient plus difficiles à appréhender qu'un flux continu. Le temps imparti a aussi pu frustrer certain-es participant-es.

Malgré tout, il semble que c'est l'espace où les personnes à réagir à nos actions ont été les plus nombreuses.

Nous avons aussi été dans le même espace qu'un flûtiste faisant la manche, nous apercevant que lui aussi faisait une action et créait un évènement. Ce qui a généré un sentiment de malaise quant à notre position par rapport au réel de sa situation.

PERSPECTIVES :

Envisager de cibler sur un élément, une action et l'approfondir.

Changer de type de station.

Envisager une durée d'action plus grande.

AUTRES OBSERVATIONS :

La réaction des fonctionnaires de police face au laborantin qui tenait la barre de fer nous a beaucoup choqué, sachant qu'il a été le seul à en faire l'objet. Cette situation nous a confronté directement au regard raciste des forces de l'ordre. Nous rappelons ici que celui-ci est noir. Il avançait lentement, tel un hallebardier avec une barre de métal entre les mains et qu'un autre laborantin, posté plus loin avait la même barre entre les mains et qu'il n'a pas fait l'objet de cet arrêt insistant. Par ailleurs, le groupe de participant-es qui a observé cette scène s'est retrouvé en position d'envisager de "le sauver de la police..."

Prises de mesures dans le métro

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

À partir du constat que les espaces du métro sont très normés, et inspirés par une démarche similaire effectuée par la Cie *Sputnik*, nous avons décidé de prendre des mesures de différents éléments qui composent une station de métro, avec des parties de nos corps.

CONTEXTE :

- **heure** : De 16h20 à 17h ;
- **météo** : sous-terre ;
- **lieu** : Balma Gramont, station terminus de la ligne A.

ÉQUIPE :

Les 9 laborant·in·es.

Équipe 1 : 2 mesureuses + 4 observateur·ices.

Équipe 2 : 1 mesureur, 1 mesureuse + 1 observatrice.



PUBLICS VISÉS :

Les usager·es empruntant la ligne A.
Les personnes qui passent dans le passage souterrain.

PUBLICS EFFECTIFS :

Certain·es usager·ères curieux et curieuses, les passager·ères du métro.

L'agent de sécurité surveillant la station et l'agent d'entretien.

MOYENS MOBILISÉS :

Les corps des et les mesureurs et mesureuses, des carnets et des stylos pour recenser les prises de mesures.

TEMPS DE PRÉPARATION :

Deux heures de réunion et deux heures de repérage (même repérage que danse et perturbations).

DURÉE :

40 minutes.

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

À la station Balma Gramont, l'équipe 2 reste sur le quai.

L'équipe 2 expérimente différents moyens de mesurer le quai dans sa longueur et dans sa largeur. Les passant·es arrivent par vagues d'environ 50 personnes (montée et descente) et le temps passé est rapide.

Les mesureurs et les mesureuses notent au départ de manière individuelle puis, donnent à haute voix leurs mesures à l'observatrice, ce qui rend l'action plus spectaculaire.

L'équipe 1 monte et passe les portillons d'accès pour mesurer l'espace où se rejoignent les deux couloirs de sortie. L'espace se situe sous un rond-point. Il est composé d'un grand cercle cerné sur la moitié par des bancs de pierre surplombés de grandes fenêtres.

Les mesureuses mesurent le diamètre du cercle, la largeur et la hauteur des fenêtres, la largeur des couloirs, les valideurs, l'épaisseur des banquettes, la longueur d'un des couloirs, la largeur entre deux fenêtres.

Parties du corps : pieds et mains dans la longueur, la tête dans la largeur, les tibias, l'intégralité du corps, avant-bras, bras entier, largeur de doigts, bassin. Enjambées, sauts, rampage.

Les mesureuses sont munies d'un carnet et s'arrêtent régulièrement pour noter les mesures prises.

Prises de mesures dans le métro

RÉSULTAT :

Sur le quai : les voyageurs et les voyageuses traversent l'espace très rapidement et par vague. La compréhension des actions n'est pas toujours effective. Dès que les mesureur-ses ont communiqué avec l'observatrice, cela semble plus clair. Un passager a manifesté son incompréhension avec humour, une seule personne a demandé à un mesureur ce qu'il faisait.

En haut : Une femme est déjà installée sur les banquettes quand les mesureuses arrivent.

Elle observe les prises de mesure et ne semble pas être dérangée par l'action menée.

Au cours de l'expérimentation, d'autres personnes viendront s'asseoir sur les banquettes.

Les usager-ères montant dans le métro ou en sortant ne remarquent pas les prises de mesures lorsque celles-ci sont petites ou utilisent une méthode ordinaire de mesure (exemple: un pied devant l'autre). En revanche, quand il s'agit de mesures plus spectaculaires, comme une prise de mesure avec le corps entier allongé au sol, cela suscite des réactions.

Les différentes réactions que nous avons pu observer :

- Des passant-es s'arrêtent un instant sur leur chemin pour observer ce qu'il se passe
- Lorsqu'une mesureuse mesure les portillons d'accès avec sa tête, une femme s'arrête pour lui demander si elle va bien.
- Des passant-es s'arrêtent pour demander aux mesureuses ce qu'elles font. Lorsque les mesureuses répondent : "je mesure", les passant-es acquiescent et s'en vont. Une personne demande à une mesureuse si c'est son métier et lorsqu'elle lui répond oui elle semble la croire.

La réaction la plus forte reste toutefois celle de deux personnes travaillant dans le métro.

L'agent de sécurité qui surveille la station vient me demander d'arrêter de filmer. Cela mène à une conversation où il me demande ce que nous faisons. Je lui explique que nous menons des expérimentations dans le cadre d'une recherche. Il me dit : " mais c'est une expérimentation théâtrale, non ?".

Plus tard, l'agent d'entretien qui observe la scène vient se plaindre que la mesureuse salit les vitres des fenêtres en les mesurant avec ses mains. Il viendra ensuite lui demander directement d'arrêter.

L'agent d'entretien et l'agent de sécurité reviennent ensuite s'adresser à moi.

L'agent d'entretien m'explique qu'il travaille là depuis dix-sept ans et qu'il connaît la station par cœur, tant et si bien qu'il a compté le nombre de carreaux au sol : 98796. L'agent de sécurité renchérit en m'expliquant que les rames de métro mesurent 52 mètres de long, et qu'il y a en bas 750 volt.

Avec l'agent de sécurité, nous nous mettons à compter ce qu'il y a dans la station : 3 bornes d'achat, 8 portillons d'accès, 3 locaux de nettoyage.



Prises de mesures dans le métro

CONCLUSION :

Sur le quai : au regard de la rapidité des passages, la prise de mesure a pu intriguer mais n'a pas généré de réactions fortes ni retenu l'attention des passant·es au point qu'elles ratent un métro. Nous pouvons aussi envisager que le code des gestes de mesures peut jouer : s'il est proche d'un geste classique codé de mesures (enjambées, pied à pied), il est envisagé comme "normal", si la partie du corps utilisée est plus incongrue (avant-bras, tête), l'action est perçue différemment et plus ambiguë, elle peut se transformer en chorégraphie pour les spectateurs et les spectatrices. De même, l'interaction avec l'observatrice, la formulation et la notation visible des mesures a mieux retenu l'attention car cela a créé un événement plus spectaculaire. Aussi, la présence d'un élément qui rationalise la prise de mesure (carnet individuel ou personne à qui transmettre l'information) permet aux personnes de mieux comprendre l'action en cours.

En haut : La prise de mesures a généré une interaction sociale inattendue, avec des personnes que nous n'avions pas envisagé comme publics visés.

En effet, nous avons parlé de la présence d'un agent de sécurité en station, mais comme un potentiel obstacle à notre expérimentation.

Nous pensions viser les usager·ères du métro, mais c'est finalement deux travailleurs du métro qui se sont retrouvés les spectateurs les plus assidus et réactifs. Ils ne se sont d'ailleurs pas contenté du rôle de spectateur, puisqu'ils ont à leur tour pris part au jeu.

Sinon, l'impact de la prise de mesures est assez faible sur les usager·ères, lorsqu'il ne s'agit pas de méthodes "spectaculaires".

Nous remarquons que les méthodes ordinaires ou inhabituelles ne convoquent pas les mêmes images.

Les méthodes ordinaires renvoient à une action très sérieuse tandis que les actions inhabituelles amènent plus vers une forme de danse ou de performance.

MESURES :

- Hall de la station Balma Gramont :
- 10 enjambées jusqu'aux machines de tickets
- Largeur fenêtres : 1 corps + 10cm
- 5 avants-bras
- 1 panneau centre commercial : 12 têtes
- 25 pieds
- 12 avants bras
- Diamètre : 7 corps
- 26 têtes
- Fenêtres à l'entrée : 73 pieds
- 13 petits doigts
- 1 corps
- Poubelle : 1 tour de bras dans mains
- 13 doigts et demi
- Quai de Balma Gramont :
- 36 sauts à pieds joints + 1 pied et 4 doigts
- 488 largeurs de pieds

PERSPECTIVES :

Faire un plan à partir des mesures effectuées ?

Que faire de ce plan ? En faire un objet plastique sérigraphié.

Proposer aux passant·es de participer aux actions de mesure.

Compléter ce chantier avec des entretiens des usager·ères, créer une base vidéo ou sonore et faire de ces différents éléments une pièce chorégraphique/documentaire pour le métro (quais, stations, rames).

Envisager un quai plus spacieux comme celui d'Esquirol ou du Capitole.

Mesurer les rames de métro.

Comment on mesure : des mesures codées de géomètre ou faire danser les corps ?

Essayer de mesurer en plus grand groupe (à partir de 6).

Voyage vertical

OBJET DE L'EXPÉRIMENTATION :

une personne habillée en cosmonaute voyage dans un ascenseur. Expérimenter un moyen de transport vertical, contrairement à ceux expérimentés au préalable en direction horizontale (bus, métro, petit train...), éprouver des temps de trajets très courts, jouer sur l'absurde de la présence du cosmonaute.

CONTEXTE :

- **heure** : de 16h à 17h45 le jeudi 8 juillet 2021 ;
- **météo** : soleil et quelques nuages ;
- **lieu** : ascenseur du parking des Carmes, centre-ville, Toulouse

ÉQUIPE :

5 laborantin·es.

PUBLICS VISÉS :

Les usager·ères du parking des Carmes.

PUBLICS EFFECTIFS :

25 personnes environ.

MOYENS MOBILISÉS :

Un costume de cosmonaute, une Gopro et un iPhone.

TEMPS DE PRÉPARATION :

45 min de repérage ascenseurs.

30 min de réunion, défriching.

1h de préparation costume et déroulé de l'expérimentation.

DURÉE :

1h45min d'expérimentation.

DÉROULEMENT DE L'EXPÉRIMENTATION :

Arrivée au 7^{ème} étage du parking des Carmes en voiture. Une laborantine se costume et entame sa lente marche lunaire vers l'ascenseur qui se trouve au 6^{ème} étage par l'escalier. Arrivé au 6^{ème} étage, un laborantin installe la Gopro dans l'ascenseur, la cosmonaute y monte, et le reste de l'équipe se poste à différents étages du parking, devant l'entrée de l'ascenseur. Une laborantine est au 3^{ème} étage, une autre au 2^{ème} et 2 autres restent au 6^{ème}.

1^{ère} phase de l'expérimentation (16h20-16h45) : Arrivée de la cosmonaute en cosmonaute, seule dans l'ascenseur, immobile, elle monte et descend au gré des appels des usager·ères.

Exemples de rencontres marquantes :

Un premier couple (filmé par la Gopro) monte et ne réagit pas, choisit de ne pas regarder dans sa direction.

Un homme avec un colis, lui demande ce qu'elle fait là. Elle répond « je monte », « je vais sur la lune », il la prend pour une folle et essaye de la raisonner, lui explique qu'elle est dans un parking et qu'elle n'ira pas sur la lune. Il insiste longtemps, lui demande de sortir.

Un groupe d'enfants skateurs (8-10 ans). Ils ne veulent pas monter dans l'ascenseur avec la cosmonaute, appellent 3 fois l'ascenseur en espérant qu'elle n'y soit plus : 1^{ère} apparition : rigolent. 2^{ème} apparition : la prennent pour une folle, demandent à l'autre laborantine si elle la connaît. 3^{ème} apparition : prennent peur, ont peur de se faire agresser, l'imaginent avec un couteau, entretiennent mutuellement leur parano.

Finissent par monter dans l'ascenseur vide avec la laborantine pour les protéger, leurs skates pointés devant eux comme des armes.

Un homme d'une 50aine d'années, portant un gâteau, croise les enfants et leur dit qu'il n'ose pas monter non plus dans l'ascenseur seul avec elle, a peur, a l'impression d'avoir déjà vu cette dame.

2^{ème} phase de l'expérimentation (16h45-17h30) : on retire la Gopro, on installe un iPhone diffusant une musique ambiance spatiale dans le costume du cosmonaute et tour à tour les laborantins voyagent avec la cosmonaute voyagent avec une autre laborantine pour dédramatiser la scène

Tentative de jeu d'assistant cosmonaute par un laborantin ;

Voyage vertical

lui remet son costume, signes de communication gestuelle (pouce OK, au revoir capitaine bon voyage) et sort de l'ascenseur.

La cosmonaute n'est plus immobile dans l'ascenseur, sort de temps en temps, attend l'ascenseur, et croise des usagères, elle essaye donc de suivre le flux des usagères pour monter en même temps qu'eux, on remarque une baisse de la fréquentation.

2 femmes la prennent pour une folle.

Une femme avec des clubs de golf est totalement indifférente.

De manière générale, les gens ne montent pas dans cette phase.

3^{ème} phase d'expérimentation (17h30-17h45) : changement de cap vers l'ascenseur nord, en espérant qu'il soit plus fréquenté, ça n'est pas le cas, l'expérimentation prend donc fin.



RÉSULTAT :

Expérimentation très courte du fait des durées de trajets d'ascenseur rapides. Ce temps court rend difficile le développement d'un récit.

Une proposition très imposante, instaure une image sans actions.

Le costume a son importance et le cosmonaute n'est pas toujours identifié. Certain.es peuvent y voir une unité antibactérienne.

Le lieu du parking offre l'échappatoire de l'escalier sous prétexte que l'ascenseur est déjà occupé. Exiguïté du lieu.

CONCLUSIONS :

On se frotte aux mêmes problématiques que celles soulevées par la danse dans le métro ; c'est le nombre qui fait spectacle, la solitude qui crée l'étrange.

Anxiogénéité du parking + costume d'unité antibactérienne + contexte sanitaire ; ont favorisé la peur.

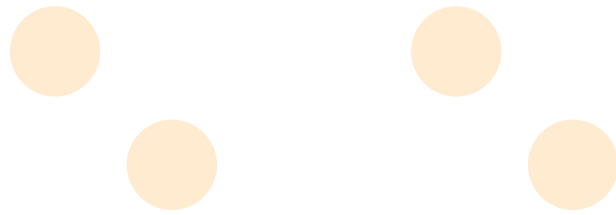
Importance des signes du costume ; le masque de soudeur n'est pas identifié comme un casque de cosmonaute dans le contexte du parking.

PERSPECTIVES :

Expérimenter l'ascenseur avec plusieurs cosmonautes.

Diffuser une musique avec des enceintes.

Développer un récit de l'extérieur : expérimentation non réalisée du récit à chaque étage.



Laboratoires d'expérimentations
théâtrales en milieux différents

#1 _ *La ville, la nuit* : 9 au 13 décembre 2019 ;

#2 _ *La distance entre l'interprète et le public* : 6 au 10 juillet 2020 ;

#3 _ *Le trottoir* : 14 au 18 décembre 2020 ;

#4 _ *Les transports* : 5 au 9 juillet 2021 ;

#5 _ *La forêt* : 11 au 15 octobre 2021.

Participant·es : #1 – Sigrid Bordier ; Marie Yvonne Capdeville ; Clara Di Benedetto ; Charlotte Perrin de Boussac ; Valérie Surdey ; Gabrielle Vinson ; Suzanne Gellée ; Laetitia Lafforgue ; Guillaume Lucas ; Nicolas Vercken. #2 – Soleïma Arabi ; Alice Bachy ; Juliette Dubreuil ; Simon Dusart ; Maud Jegard ; Lou Pennetier ; Marie-Julie Chalu ; Suzanne Gellée ; Yoli Qii ; Nicolas Vercken. #3 – Emilien Brin ; Roxane Chabbal ; Caroline Loze ; Samantha Maurin ; Clémence Rouzier ; Violette Vinel ; Solenne Keravis ; Brendan Le Delliou ; Laetitia Lafforgue ; Guillaume Lucas. #4 – Séverine Astel ; Béatrice Bienville ; Audrey Gary ; Juliette Grinberg ; Aline Prudhomme ; Cécile Bock ; Guillaume Lucas ; Nicolas Vercken ; Abdoulaye Seydi. #5 – Elvire Beugnot ; Matthias Claeys ; Pauline Cescau ; Justine Lou Dhouailly ; Emmanuelle Jacquemard ; Laetitia Lafforgue ; Thomas Laroppe ; Caroline Panzera ; Yoli Qii ; Nicolas Vercken.

Les laboratoires d'expérimentations théâtrales en milieux différents est un projet conçu et imaginé par l'Usine, Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public (Tournefeuille / Toulouse Métropole) et la ktha compagnie, avec le soutien de la DGCA, Ministère de la Culture.

ktha*
compagnie

ktha compagnie
40 rue des amandiers
75020 – paris
www.ktha.org