



© Chloé Bazaud

theatredelacite.com

THÉÂTRE DE LA CITÉ  
INTERNATIONALE

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

**Aurelia Ivan**

**5 → 17 DÉCEMBRE**

**THÉÂTRE /  
ARTS VISUELS**

SERVICE DE PRESSE  
Théâtre de la Cité internationale  
Philippe Boulet • 06 82 28 00 47  
philippe.boulet@theatredelacite.com

## Les à côtés

- **Judi 8 et judi 15 décembre** à l'issue du spectacle, rencontre avec l'équipe artistique.
- **visites scénó** · À l'issue de chaque représentation, il est possible de visiter le dispositif scénographique conçu par Aurelia Ivan et Sallahdyn Khatir.

### **Théâtre de la Cité internationale**

17, bd Jourdan 75014 Paris / administration • 01 43 13 50 60

### **Billetterie**

Pour réserver vos places, rendez-vous à la billetterie du théâtre, par téléphone au 01 85 53 53 85 ou sur [theatredelacite.com](http://theatredelacite.com)

### **Rejoignez-nous !**



### **Écoutez-nous !**

 /theatredelaciteinter

Le Théâtre de la Cité internationale est subventionné par le ministère de la Culture et de la Communication – direction régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France, la Cité internationale universitaire de Paris et la Ville de Paris. Avec le soutien du conseil régional d'Île-de-France pour les résidences d'artistes. Avec l'aide de l'Onda pour l'accueil de certains spectacles.

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

**Aurelia Ivan**

**THÉÂTRE /  
ARTS VISUELS**

**5 → 17 DÉCEMBRE**

lundi, mardi – **20h**  
jeudi, vendredi – **19h**  
samedi – **18h**  
relâche mercredi et dimanche

TARIF | **de 7 à 24€**  
SALLE | **Galerie**  
DURÉE ESTIMÉE | **1h20**

CONCEPTION & MISE EN SCÈNE **Aurelia Ivan**  
*Seront cités dans le spectacle des extraits de textes de*  
**Jean Baudrillard, André Gorz** et de *L'Autoguide Rousseau*

SCULPTURES & ESPACE **Aurelia Ivan** et **Sallahdyn Khatir**,  
*avec la participation de* **Loraine Mercier**  
CRÉÉ EN COLLABORATION AVEC **Bogdan Hatisi** et **Virgile Pellerin**  
PRÉPARATION ET LABORATOIRES **Dalila Khatir**  
LUMIÈRE **Sallahdyn Khatir**  
SON (en alternance) **Nicolas Barillot, Antoine Pinçon** et **Samuel Chabert**  
REGARD EXTÉRIEUR **Johnny Lebigot**  
REGARD CHORÉGRAPHIQUE **Anna Chirescu**  
ASSISTANTE ARTISTIQUE **Maria Gamboa**  
STAGIAIRE SCÉNOGRAPHIE ET RÉGIE **Anaëlle Rosich**

AVEC **Aurelia Ivan, Bogdan Hatisi** et **Virgile Pellerin**

*Si la voiture est fétiche, l'accident ne l'est pas* a été créé le 18 novembre 2022 au Collectif 12 à Mantes-la-Jolie

*régie générale* Philippe Jasko • *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, 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 la SPEDIDAM, d'Arcadi, de la Ville de Lardy, de la Scène de recherche - ENS Paris-Saclay  
et de la Fileuse - Friche artistique de Reims. • *en partenariat avec* le groupe Renault - Centre technique de Lardy et l'ENS Paris-Saclay  
L'association Tsara est soutenue par la Région Île-de-France au titre de la Permanence Artistique et Culturelle.

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

\* «**Que voulez-vous, les gens aiment la bagnole!**», avait lancé, il y a un demi-siècle déjà, un président de la République. Ils l'aiment, c'est vrai. Et à force de la regarder avec les yeux de l'amour, à force de faire corps avec elle, au quotidien, ils ne s'interrogent plus sur cet étrange objet, qui pourtant régit nos vies et résume notre époque. En mettant le sujet-voiture en scène, Aurelia Ivan brise cette familiarité acquise. Usinée et déconstruite sous nos yeux, la voiture retrouve son identité d'artefact industriel. Elle gagne une matérialité nouvelle, qui nous oblige à la considérer avec des yeux neufs. Décillés par le théâtre, et guidés par les textes de Jean Baudrillard ou André Gorz, nous pouvons enfin voir ce qu'est vraiment «la bagnole»: un mythe social, un totem; une violence faite aux corps, à la ville, à l'espace; le lieu d'un vertige dont nous sommes tous saisis.



© Chloé Bazaud

## ★ NOTE D'INTENTION

Parce que l'automobile est un sujet et un objet relevant et approchant 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 est l'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.

À 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.

**«Le pare-brise est comme un écran.  
Il voulait souligner le fait que ce monde  
de transport individuel transforme  
notre expérience existentielle du monde  
en une vision esthétique.»**

– JEAN BAUDRILLARD, *Le système des objets*, 1969

## ★ ENTRETIEN AVEC AURELIA IVAN

● **Si la voiture est fétiche... 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* – où les mannequins soumis aux chocs étaient à l'origine de ma préoccupation – que je me suis intéressée à l'automobile comme un objet-monde. 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.

● **Ce spectacle est l'aboutissement d'un travail de recherche et de création au long cours au sein du laboratoire *Noise Voice Harshness* 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. Les spectacles construisent avec la matière. 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 pare-brise, des phares, des lampes Xénon diffractées par du verre, une aile de voiture, un airbag géant, le capot d'une 4L...

● **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 extrac-



tion 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.

● **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'ils soient 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.

«**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.**»

● **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 xx<sup>e</sup> siècle, comme celui d'André Gorz, et pouvons ressentir une certaine dimension philosophique, y compris 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 elle est 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. ♦

**Propos recueillis par Aurélien Péroumal, juillet 2022**



© Chloé Bazaud

## \* EXTRAITS DE TEXTES

*Jean Baudrillard, Jeux – Les Cahiers de médiologie, 2001*

«...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.»



## ★ BIOGRAPHIES

▪ 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 Supérieure Nationale des Arts de la Marionnette de Charleville-Mézières, dans la perspective d'une recherche sur un langage scénique transversal et plastique.

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, Nietzsche ou Beckett, et l'univers de la marionnette, Aurelia Ivan aborde en 2016, à travers une théâtralité renouvelée, des questionnements situés 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.

Aurelia Ivan travaille 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.

### ▪ **SALLAHDYN KHATIR, scénographe**

Sallahdyn Khatir crée des objets et des espaces singuliers pour des installations, des performances et le spectacle vivant. Ce sont des espaces abstraits, des lieux qui évoquent ceux de l'inconscient ou alors, au contraire, des formes abruptes, charnelles et «matérielles» mais qui ont toujours à voir avec des espaces mentaux. Ses objets se concentrent sur des dynamiques, des lignes de fuites, des espaces vides, des lacérations, des tensions ainsi que sur les persistances rétinienne. Ils perturbent les notions d'espace et de temps. À partir de 2003, il signe les dispositifs de Claude Régy parmi lesquels *Comme un Chant de David* (2003), *Ode Maritime* (2009), *Brumede Dieu* (2010), *La Barque le Soir* (2012), *Intérieur* (2013) de Maurice Maeterlinck, créé au Japon à Shizuoka, et *Rêve et Folie* (2016). Il travaille également pour le cinéma en tant que constructeur de décors. Dernièrement, il a composé les espaces du film d'Alexandre Barry, *Seul avec mon cheval dans la neige* (2014). Il a aussi été pendant plusieurs années l'assistant de plusieurs plasticiens pour le Festival d'Automne à Paris, travaillant ainsi pour Bill Viola, Ernesto Neto, Alexandre Ponomarev, Gérard Garouste, Nan Goldin, Anish Kapoor, Douglas Gordon, Tadashi Kawamata, Christian Marclay, Martin Puryear, Anselm Kiefer et Ugo Rondinone.