

# Où est le ciel ?

La pratique de la danse permet-elle de mesurer une ville à l'échelle de son corps ?

Réponse avec la danseuse et chorégraphe

Régine Chopinot

Entretien Jean-Luc Terradillos

Photo Hervé Passamar



**R**égine Chopinot a adopté La Rochelle depuis 1986. Danseuse et chorégraphe, la directrice du Ballet atlantique y a trouvé un lieu propice au travail, à ses créations et à la marche... Ses spectacles l'ont conduite dans le monde entier, dans des villes de toute nature, avec lesquelles elle entretient une relation «organique».

## L'Actualité – Le fait d'être danseuse modifie-t-il votre perception des villes ?

**Régine Chopinot** – Cela change la façon de percevoir la vie, c'est évident, donc de la ville. Tout est lié à l'espace et au rythme. Comme je ne conduis pas, je marche beaucoup. Donc, je mesure les distances *a pedibus*. A Paris, j'habitais à République et j'avais construit toute ma vie professionnelle en cercles à partir de ce centre. En marchant, on connaît assez vite son rayon maximal et on découvre tous les raccourcis. A Lyon, où j'ai vécu aussi, on appelle cela «trabouler». On découvre des passages qui relient des pâtés de maisons ou des immeubles sans pratiquement rencontrer de voitures. Cela je l'ai retrouvé à La Rochelle. C'est une façon de pénétrer dans les entrailles d'une ville, d'aller dans des endroits peu fréquentés. On a l'impression d'échapper au plan de la ville. Quand on croise quelqu'un, on l'aborde différemment. Je suis toujours horrifiée quand je constate qu'un passage est subitement fermé, barricadé par des codes ou des barrières.

Avoir le sentiment de se faufiler dans des endroits un peu secrets, c'est finalement une relation assez organique avec la ville. Les passages permettent également de se cacher et d'aller plus vite. Ce qui compte aussi, c'est la relation à l'ombre et à la lumière. A La Rochelle, quand je marche dans une rue à arcades et que je débouche sur le port, quelle sensation d'expansion ! La luminosité est tellement extraordinaire ici. C'est très grand ! Ces émotions modifient la perception de l'espace, de l'autre, des couleurs. Dans certaines rues de La Rochelle, les perspectives sont telles que j'ai parfois l'impression de me trouver dans un décor de théâtre, d'opéra ou de film. Que fait un danseur ? Il essaie d'augmenter sa capacité sensorielle. Il essaie de toujours mieux entendre, de mieux toucher, de mieux humer. Je me souviens de la première journée sans voiture de Michel Crépeau. Un choc extraordinaire. Tout à coup, on voyait que les voitures occupaient tout l'espace. Ce jour-là, les petites rues ressemblaient à des artères alors que d'habitude le piéton a l'impression de pratiquer des ruelles. Parfois, j'ai vraiment envie de donner des coups de pied dans les bagnoles qui bloquent tout. Car généralement, dans une ville, c'est au piéton qu'on pense en dernier. Et puis, cette journée nous a fait découvrir le bonheur du silence et de la convivialité. Comme les sens étaient sollicités par des choses nouvelles, les gens souriaient, se parlaient. Je suis sûre qu'au moins mille histoires d'amour ont commencé ce jour-là.

## Quand vous voyagez, que recherchez-vous dans une ville ?

Quand je voyage, je recherche les villes qui sollicitent le plus l'odorat, l'ouïe, le toucher. Par exemple, dans une ville indienne saturée de voitures et de klaxons, suivre une femme dont la tresse est piquée de jasmin. Au milieu du bruit et des odeurs fortes – et même de la puanteur –, sentir un parfum aussi subtil et se laisser porter pour en suivre la trace, c'est une façon étonnante d'appréhender l'espace. En Syrie, je me suis perdue dans la médina d'Alep. J'étais vraiment dans l'instestin d'une ville, sans aucun repère. Quand vous faites une rencontre dans cet état-là, il se passe forcément quelque chose de fort. Cela n'a rien à voir avec nos villes où tout est policé, où tout le monde sent bon ou ne sent rien.

## Et dans les villes du nord de l'Europe ?

Nous avons la chance d'être invités dans des villes qui ont une activité culturelle. C'est important, même si ces villes ne sont pas très belles. Il y a toujours une association entre les couleurs de la ville – notamment les briques du Nord –, la température, les vêtements, la nourriture, la manière de vivre.

## Quant au Japon ?

Le Japon, c'est l'énergie, le flux permanent. Dans les grandes avenues, ça pulse et ça clignote partout. Mais dès que vous prenez les petites rues juste derrière, vous voyez les gens chez eux dans des espaces ouverts sur la rue. C'est le verso de l'image américanisée du Japon. Comme les espaces de vie sont très réduits, la relation au corps est très différente. On se déchausse, on marche à quatre pattes, on s'entasse autour d'une table minuscule pour manger des sushis. Il y a là quelque chose que nous avons perdu. Où que je sois, je regarde l'humain. Comment ça sourit dans les yeux, comment c'est fermé. Si la démarche est balancée ou non. Si les gens se tiennent par la main ou s'ils ne se touchent pas. Mais la première question que je me pose dans une ville, c'est : où est le ciel ? ■

# Le vent rythme la vie

Jean-Paul Bonnet est directeur du laboratoire d'études aérodynamiques (UMR CNRS 6609) de l'Université de Poitiers et de l'Ensm (lire *L'Actualité* « spécial 50 ans de l'Ensm », mai 1998). Il nous explique comment ses connaissances en mécanique des fluides, aéroacoustique et aérodynamique peuvent l'amener à percevoir différemment les villes.

## Quel est l'impact du vent dans les villes ?

Le vent rythme la vie des villes. D'un point de vue sensuel, il propage les odeurs. Par exemple, un torréfacteur va baigner de l'odeur de café tout ou partie d'une rue, selon les vents dominants. Le vent produit aussi des sensations de chaud ou de froid car il augmente toujours les transferts thermiques au niveau de la peau. Un vent chaud dessèche, un vent humide refroidit subitement. Si vous marchez dans une rue où le vent s'est chargé de chaleur en passant le long d'immeubles très ensoleillés, vous éprouverez une bouffée de chaleur. En revanche, dans certaines rues à l'ombre ou constamment balayées par le vent, vous sentirez la fraîcheur. Ainsi, en remontant la Grand-Rue à Poitiers, on a toujours une sensation de froid, qui est renforcée par un effet de Venturi : à mesure que la section de passage de l'air diminue, la vitesse du vent augmente.

D'autre part, le vent favorise la propagation du bruit, ou l'amortit quand il repousse les ondes acoustiques. Du fait de ses deux vallées, la topologie de Poitiers forme une sorte de cornet acoustique, de sorte qu'on peut, par exemple, entendre le train très loin de la voie ferrée ou, au contraire, ne rien entendre si le vent est dans l'autre sens. A cet effet passif, il faut ajouter l'effet actif : dès que le vent se lève, les portes et les volets claquent, il siffle dans les structures des bâtiments, en particulier dans les zones urbanisées à angle droit. Il s'agit parfois d'un bruit

subtil. Par exemple, dans certaines rues calmes et étroites de Poitiers, on perçoit le vent à travers le bruissement des feuilles mortes qui tourbillonnent sur la chaussée.

## Quel est l'effet du vent sur la pollution ?

Une ville sans vent serait terriblement polluée. C'est très net lorsque les villes situées dans une cuvette sont soumises à de fortes chaleurs sans vent. Donc le vent disperse les polluants. Il peut aussi les amener et les concentrer. Devant un monument complexe comme la façade d'une cathédrale, on observe que les salissures ne sont pas réparties de façon homogène. En effet, certains fûts de colonnes vont protéger des zones de « recirculation » où l'air stagne et contribue à former des concentrations importantes de suies et particules de diverses natures. Les constructeurs automobiles prennent en compte ces phénomènes, c'est pourquoi ils adaptent les formes des véhicules pour éviter que les salissures se fixent sur la poignée de porte. Ce type d'étude pourrait s'appliquer à l'urbanisme, afin de tenter de gérer les flux pour la dispersion des agents polluants en centre-ville. Mais c'est beaucoup plus ardu car il faut tenir compte de tout l'environnement urbain qui, du fait de sa complexité, est difficilement modélisable.

La micro-météorologie urbaine (domaine de la mécanique des fluides) étudie les micro-courants d'air pour prévenir les pollutions. Pour l'instant, cette discipline est appliquée à des cas simples de rues dont la topologie peut être définie. C'est complexe car il faut intégrer un nombre infini de paramètres qui interviennent sur les écoulements d'air (exposition des bâtiments, cheminées, protubérances des balcons...), les déséquilibres de pression (porte cochère...), les échanges thermiques, etc. Les outils dont nous disposons ne sont pas encore satisfaisants. Recueilli par J-L T