

CHEMIN DE FER

Cie les endimanchés

Conception Itto Mehdaoui, Alexis Forestier





CHEMIN DE FER

Notre grand récit du chemin de fer, de la transformation de l'homme, des territoires et des paysages s'organise en dehors de toute chronologie. Nous choisissons le vagabondage, les passerelles jetées entre les époques et les continents plutôt que la logique

d'un récit linéaire.

A partir d'un point de vue local inspiré d'une conférence de Alain Dorotte, l'implantation du chemin de fer à Venarey-Les Laumes, *une ville entièrement cheminote* qui traverse le temps, depuis l'assèchement des marais jusqu'à la disparition des postes de commandes manuelles, nous poursuivons avec un essai de Jean Paul Curnier « Il n'y a plus personne dans les gares » qui décrit la fin d'un monde, celui de la complicité des cheminots avec les machines jusqu'au passage à l'automatisation. Le désert d'Elio Vittorini est une vision brève de cette désolation du paysage corrélative souvent au développement industriel et urbain de notre monde - le désert qui subitement peut surgir au milieu de la ville et nous envahir.

Puis un détour par un monument de la littérature, *La Prose du transsibérien* de Blaise Cendrars exaltation du voyage, fracas et fureur du train,

métaphore *polyhallucinée* de la machine qui emporte tout, fissure le réel et déchaîne à son bord les sentiments les plus paradoxaux.

La scène des ingénieurs est une fantaisie sur l'apparition et le projet des cités chemi-notes, sur l'idéologie sourde de Raoul Dautry qui consistait à contenir les ouvriers du rail dans un milieu de vie forclos, à l'écart des visées politiques susceptibles de subvertir leur infaillible vocation... Les Chemins de fer de Louis-Gabriel Gauny permet un retour en arrière sulfureux, pamphlet de la fin du 19e siècle, charge sans filtre et sans ménagement contre les effets néfastes, l'aliénation et les destructions causées par le chemin de fer au commencement de son histoire...

Dans la deuxième partie du spectacle, nous embarquons dans un train fou en direction des Amériques ; Une figure étrange de bonimenteur

nous expose avec cynisme les contradictions internes au développement ferroviaire dans cette partie du monde, non dans un souci de contextualisation historique exacte, mais dans une fragmentation sauvage et perturbante avec à l'arrière plan l'histoire du Rock'n'roll,

les lignes de tension et les rêves des Hobos américains : la liberté folle de parcourir des distances infinies sans déboursier un centime

dont parle Jack London dans les vagabonds du rail. Se succèdent alors les odes de Walt Withman dédiant ses strophes à une locomotive

en hiver, un extrait des *inconférences* de EE Cummings à propos de ses parents dont la voiture est percutée par un train tuant son père sur le coup ou le rock cru de Captain Beefheart déclamant son railroadism - fièvre du rail où vie et fraude ne font plus qu'un ; déviance du voyage, tracés excentriques, sortie du cours marchand des flux et des trajets ferroviaires. Le bonimenteur cependant nous rappelle inexorablement

les devenir du train en tant qu'inlassable instrument de conquêtes : colonisation par le rail des territoires des peuples originaires, continuité troublante jusqu'à aujourd'hui, dans des projets ferroviaires, aussi nocif que le "train maya" détruisant les écosystèmes et profitant aux seules entreprises occidentales.

Nous parvient au terme de cette échappée ferroviaire, un chant extrait de *l'incroyable manuscrit retrouvé dans le Val de Suse*, écrit dans la langue de Dante et évoquant la lutte No Tav contre Le TGV Lyon Turin...

Le beau mot de « chemineau » désignait autrefois ceux qui cheminent à pied, vagabonds, col-porteurs, chiffonniers, couteliers, ouvriers terrassiers à la recherche d'un emploi, puis enfin les cantonniers employés à surveiller et à réparer les voies. (...). Simplifié en cheminots, le mot désigne aujourd'hui l'ensemble des salariés des sociétés de chemins de fer - et en particulier ceux dont le statut est défini entre 1909 et 1920 puis en 1937 par une convention collective arrachée de haute lutte (...)

Sortons à l'air libre, sur la route, le long des voies, dans les champs, occupons les boulevards, les forêts, les facs, les places, les plages. Avec les cheminots grévistes, traçons les voies nouvelles.

Déferlons hors de leurs frontières.

Chemin de fer est un projet que nous souhaitons articuler autour de la question du rail, des mondes et des luttes qui l'ont accompagné, et l'accompagnent encore.

Nous souhaitons mener une recherche sur le monde ferroviaire et la «révolution industrielle» en d'autres termes sur le basculement d'une société à dominante agraire et artisanale vers une société commerciale et industrielle et dont le boom ferroviaire des années 1840 est un des principaux agents.

Le XIXe siècle : le *Grand Siècle* des chemins de fer. Le chemin de fer : le grand genre du XIXe siècle, comme la tragédie fut celui du XVIIe.

A la place prise naguère par le train dans le monde matériel correspond une transformation profonde qui a affecté la vie humaine sous ses aspects les moins matériels. Le problème ainsi soulevé a sans doute, un jour ou l'autre, tourmenté ceux pour qui la civilisation ne saurait avoir pour seule fonction de faciliter l'accomplissement de certains gestes ou de certains actes indispensables à l'homme, tel le déplacement des personnes et des marchandises.

Le peuple des villes et des campagnes a non seulement vu le train, mais l'a aussitôt utilisé à ses propres fins et besoins. C'est ainsi que le chemin de fer a contribué à apporter à l'homme la sensation et la notion de vitesse et par voie de conséquence a induit une vision dynamique du monde ; la littérature a tenté de traduire avec un souci d'observation, de précision et de transmission sans limite cette vision nouvelle, donnant lieu à des œuvres poétiques ou littéraires foisonnantes.

Transformant la perception et le rythme de la vision, le train transformait non moins profondément ce qu'il donnait à voir. Dans les nombreux endroits où le chemin de fer s'est installé, la nature a cessé d'offrir le même spectacle et des lieux jusqu'à lors peu fréquentés sont subitement devenus objets du regard, objets de curiosité, parce que désormais plus faciles à atteindre ; ... Non content de marquer de son empreinte les paysages anciens, d'être l'avant-garde de l'architecture et de l'industrie modernes dans les campagnes, le train a créé des paysages à lui seul, et partant, a favorisé une certaine emprise du regard. A l'arrivée des lignes importantes, aux points de jonction, il a fallu établir des services d'entretien, des remises de matériel, des gares de triage et des stations de réparation, instituer ainsi des ensembles qui participent moins du paysage environnant que d'un nouveau monde.

L'influence économique du chemin de fer est évidente et correspond au but premier de son invention et de son exploitation. Cette fonction économique du train a eu pour conséquence un rôle politique incontestable. Le chemin de fer s'est révélé le meilleur instrument de centralisation qui puisse être. Aujourd'hui encore cette influence et son impact sur l'économie mondiale, sur les flux financiers, sur une certaine logistique à l'échelle planétaire, conditionne certains choix des gouvernements qui pourraient être rangés au rang des projets nuisibles pour ne pas dire qu'ils participent parfois d'un certain désastre environnemental ; ils suscitent dans certains cas des résistances et luttes territoriales de longue haleine, opposées à la destruction de paysages.

Devant la nécessité de prendre en considération l'existence du chemin de fer, la littérature, nous dit Marc Baroli a « ouvert vis à vis de celui-ci un procès ou plutôt un double procès qu'elle n'a jamais clôt ou du moins qu'aucun jugement définitif n'est venu clore sans appel. »



TERRITOIRES DU RAIL

Notre projet se met en place depuis la Quincaillerie de Venarey-Les Laumes qui est l'outil de fabrication et de réflexion de la compagnie au cœur d'une ville entièrement liée, de par son histoire et ses transformations au développement du rail et à l'implantation de la ligne qui fût inaugurée en 1851. Ce projet fera l'objet d'enquêtes de terrains auprès des habitants, de certains cheminots et se fera en lien également avec des historiens locaux étroitement liés à cette histoire. Nous souhaitons également nous rapporter ainsi au travail de Julian Mischi, sociologue à l'Institut national de la recherche agronomique à Dijon, spécialiste du monde ouvrier, et auteur du livre «Le bourg et l'atelier », où il prend appui sur les ateliers sncf de Venarey-les Laumes afin de mener une étude sur le syndicalisme ouvrier, les tentatives d'organisation collective face aux réorganisations managériales.

Le projet sera l'occasion de réaliser films et enregistrements sonores afin de construire un théâtre-document où se mêleront images d'archives, témoignages, paroles vives et textes historiques. Il sera question également de la relation qu'a entretenue l'histoire du rail à celle de la littérature qui lui fût contemporaine.

Le chemin de fer est-il la locomotive du capitalisme triomphant et de la destruction des paysages, ou celle du mouvement ouvrier et du lien entre les populations ? Nous nous intéresserons à cette histoire paradoxale du chemin de fer, aux passions et aux résistances suscitées par son développement, à ce « vaste procès » que la littérature aurait ouvert à son endroit, aux fantasmes provoqués par l'imaginaire du rail, à son rôle et aux traces inaltérables laissées par celui-ci dans les moments les plus tragiques de l'histoire. Mais aussi à la puissance de transformation dont il fût capable parfois à toute petite échelle sur des territoires pour ainsi dire nés avec lui ou prolongement de sa présence. Il sera question également d'évoquer le monde autonome qu'étaient les cités cheminotes jusque dans l'après-guerre, communautés vivant parfois pour ainsi dire en autarcie et que la logique d'entreprise a fait disparaître peu à peu.

Toutefois, les cheminots et autres ouvriers du rail semblent toujours être, dans un horizon des luttes présentes, une force vive et active. Si le chemin de fer permet la distribution des voyageurs et des marchandises, exerce une certaine centralité sur notre territoire, le pouvoir de grève et de blocage des flux des cheminots, est peut être un des derniers ressorts de la lutte ouvrière, bien mise à mal ces dernières années par le libéralisme effréné. Il est intéressant de voir à quel point le statut de cheminot a sans cesse été dénigré au cours de l'histoire du rail ; le cheminot profiteur, fainéant, privilégié, est bien décrié comme tel parce qu'il a toujours été une force d'opposition au capitalisme, et à l'état. La dignité de la force ouvrière, de vouloir faire corps avec son outil de travail. Loin d'une séparation taylorisée du travail.



Ce projet sera également l'occasion de nous intéresser à tout l'univers musical qui accompagne l'histoire du rail. Que ce soit le *train beat* exploré par les premiers skinheads Jamaïcains. « The charmers - skinhead train. » « Rude boy train - Desmond Dekker » Il s'agit souvent de monter dans le train, de prendre place, de se laisser bercer par ses cahots, de sauter dans le train de la liberté. Bien avant encore le *Blues du train* résonnait au États-unis avec des chansons à l'harmonica rivalisant avec les rythmes les plus endiablés de la locomotive, ralentissements compris. (Sonny Terry - train wisthle blues / 1935) Les chansons de travail telle que « le poseur du rail » de René Louis Lafforgues. Dans la longue histoire de cette relation privilégiée à la musique, le train a bien sur été l'objet des *Etudes aux chemins de fer*, de Pierre Schaeffer, oeuvre maîtresse de la musique concrète qui pose le problème et la perception de l'écoute «Y entend-on simplement un train ? Une image de vitesse et de mouvement ? Ou des valeurs musicales abstraites ? » Toutes ces explorations rythmiques et musicales de l'histoire du Blues à la musique contemporaine se répercutent naturellement dans des pièces de musique industrielle, noise, post-punk, répertoire familier de la compagnie les endimanchés.

**A PROPOS D'UNE CERTAINE CONTINUITÉ / DE
MODULES DADA À CHEMIN DE FER ;**

Le nouveau projet de création *Chemin de fer* ouvrira de nouvelles voies plus proches sans doute d'un théâtre-document puisqu'il sera élaboré à partir de documents d'archives, d'images, de textes mais aussi de collectes d'entretien, d'enquêtes, de parole vives recueillies sur le terrain... Il s'agira d'interroger l'histoire du monde cheminot depuis ses origines et jusqu'à aujourd'hui, d'en saisir les déplacements et les enjeux socio-économiques, les répercussions sur la transformation des campagnes et des villages concernés ; notamment bien sûr à partir du paysage qui nous est proche, Venarey- Les laumes et la gare Les Laumes-Alesia... Le projet est né de ce voisinage et de cette curiosité à l'égard d'un territoire, des questions qu'il porte en lui, dans son histoire, son tissu profond, son patrimoine.

Depuis *Modules dada*, en passant par *Volia Panic*, et en entamant la création de chemin de fer, nous interrogeons les liens qui existent entre notre présent et notre passé industriel. Il s'agit de questionner comment les évolutions techniques, l'essor industriel ont transformé radicalement nos manières d'être au monde. Les dadaïstes semblaient traversés par une certaine coupure, une angoisse vis-à-vis de l'automatisme grandissant, la brutalité des machines qui allaient bientôt se substituer à la présence des hommes. Hugo Ball écrivait en 1913 : « La machine confère à la matière inerte une sorte de vie factice. Elle anime la matière. Elle est un fantôme. Elle relie des matières entre elles et, ce faisant, elle manifeste une certaine raison. Elle est donc la mort, qui, par un travail systématique, simule la vie. » Cette prophétie devance d'un demi-siècle les écrits situationniste ou ceux d'Henri Lefebvre sur la vie aliénée par le travail, « la vie quotidienne téléguidée. » Dans *Volia Panic*, il s'agissait de dessiner le gouffre qui sépare un certain humanisme, celui des fondateurs du cosmisme, la volonté de comprendre philosophiquement la place de l'homme dans l'espace, et la prise de distance effective de l'homme avec son environnement par le biais de machines toujours plus complexes, au fur et à mesure que son désir de conquête spatiale se concrétise. Il s'agissait d'interroger cette différence entre les fins et les moyens, cette inadéquation. Le versant inexorable vers la militarisation de la conquête spatiale a accompagné le mouvement de l'envol sur la lune tandis que s'intensifiaient les conflits terrestres ; nous voulions interroger le désastre écologique à l'aune de l'espoir que représentait le fait de pouvoir quitter la terre, de même que la finitude de ses ressources.

Pour *Chemin de fer*, il s'agira d'établir une cartographie de l'avancée du rail. Nous tenterons d'évoquer la manière dont le chemin de fer, en France ou ailleurs, a induit un nouveau rapport à l'espace, au déplacement, à la possibilité du voyage. Si le rail a permis de rallier des territoires, il s'agit d'observer également les transformations et dommages consécutifs au développement de la sncf ; le fait que certaines petites lignes ferment au profit de projets de lignes à grande vitesse reliant toute l'Europe de part en part, quitte à dévaster les montagnes du Val de Suse, ou d'autres paysages.



ANNEXES:

EXTRAIT DE « LES CHEMINS DE FER » DE LOUIS GABRIEL GAUNY, NOTES ET MORCEAUX CHOISIS N°7 « LES CHEMINS DE FER OU LA LIBERTÉ? » EDITIONS LA LENTEUR

« Les chemins de fer essartent les forêts, épuisent les minières, volent du terrain à l'agriculture, rompent les routes, éventrent les collines, atrophient l'homme sous son régime étouffant et font du monde un casier de muettes douleurs au profit d'une circulation plus active. En ravageant l'âme ils ravagent aussi la nature de choses par la monotonie de leur célérité et la turbulence de leur système. Sur un chemin de fer, il faut deux voies principales de parcours, sans compter les voies de garage et celles qui servent aux mutations des locomotives. En ne comptant que les deux premières voies, elles emploient à chaque mètre de longueur deux décistères de traverses en chêne qui, enfouies dans le sol, ne résistent que six ans, quand ces mêmes bois useraient plusieurs siècles s'ils étaient placés dans les conditions de leur durée. Pour le fer, l'usure en est moins dommageable, puisque la fonte régénère ses débris, et que ses atomes en s'égarant rejoignent leurs affinités. La houille, ce combustible diluvien, qu'aucune puissance de vie ne renouvelle, est dévorée par la conflagration des locomotives avec une frénésie effroyable pour nos besoins futurs. L'excavation des houillères engloutit des forêts de charpentes pour étançonner ses voûtes; elle suspend des villages sur ses abîmes plafonnés; elle enterre des populations dans ses fouilles. C'est un combat de dangers sinistres; c'est une tâche horrible qui tient ses travailleurs en dehors de la vie. Le soleil, le grand air sont perdus pour eux; leur salaire ne représente que la stricte subsistance animale, et l'abominable de la question c'est qu'ils sont si trompés sur leurs droits, qu'ils se trouvent favorisés quand le travail donne du pain à leur famille. Ils ne demandent que la pâture et le sommeil; l'abrutissement et la fatigue, où les tient leur destinée odieuse ne les occupent que de ces deux besoins. Dans notre siècle savant et pervers, où l'organisation du travail est mise hors la loi, si ces malheureux n'étaient pas engouffrés dans leurs trous, ils ne pourraient trouver l'emploi de leur force; car avec nos séances de dix, douze et seize heures de travail, nos machines et la plèbe prolifique, les bras surabondent. Les chemins de fer perpétuent ces tortures et ces extravagances pour franchir en dix heures une distance qu'il serait charmant, si nous étions tous riches de la richesse commune, de parcourir en dix jours en se communicant le progrès! L'énorme surface d'arpents que ces voies ferrées prennent à l'agriculture, oblige les cultivateurs à harasser eux et leurs animaux afin d'atteindre les passages qui conduisent à leurs champs rompus par la ligne des rails; qu'ils doivent blasphémer contre cette invention qui serait même préjudiciable à des cultures nationales! Voir des blés à moissonner de l'autre côté de la voie sans pouvoir escalader les treillage qui les séparent du moissonneur, c'est un chef-oeuvre d'entraves qui surpasse en insolence tout ce que s'ingéra la propriété! Les adorables accidents des sites, comme ils sont pourfendus! Les vallons sont remblayés, les coteaux et leur couronnes d'arbres sont mis à mort; on profane les beautés de la terre et l'inspiration se défloré en face de la nature mutilée. »



CHANSON « LE POSEUR DE RAILS » DE RENÉ LOUIS LAFFORGUES / 1956

Re-hop, re-hop

Je suis un poseur de rails
Comme l'était mon père.
Je me suis mis au travail
Quand la mort lui dit "Vieux frère"
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

J'ai hérité du chemin
Que mon bonhomme de père
Avait suivi comme un chien
Jusqu'à son heure dernière.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

Au boulot vaille que vaille,
On creuse, on pioche et l'on taille,
Par les champs et la rocaille,
L'immense route du rail.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

On construit un éventail
Qui, par Rome ou par Nanterre,
Grandit comme la semaille
Sur tous les coins de la Terre.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

Dès que paraît le matin
Les sirènes nous rappellent.
On oublie le mal de reins,
On n'est pas des demoiselles.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

Chaque jour, maille après maille,
Grandit le chemin du rail.
Attachés à la ferraille,
En chœur tout le monde gouaille.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

Je vais le long du chemin
La musette en bandoulière.
Je repars toujours plus loin
Jusqu'à mon heure dernière.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

Quand trop vieux pour le turbin,
Je ne pourrai plus rien faire,
En voyant passer les trains,
Je viderai quand même quelques verres.
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop
Re-hop, re-hop

**EXTRAIT DE « OCCUPER LES LIEUX » TEXTE DE PASCALE FAUTRIER
DANS « LA BATAILLE DU RAIL - CHEMINOTS EN GRÈVE ÉCRIVAINS SOLI-
DAIRES »**

« S'est-on jamais interrogé sur le rapport si particulier des cantonniers et des roulants aux paysages arpentés ? Le beau mot de « chemineau » désignait autrefois ceux qui cheminent à pied, vagabonds, colporteurs, chiffonniers, couteliers, ouvriers terrassiers à la recherche d'un emploi, puis enfin les cantonniers employés à surveiller et à réparer les voies. (Que de monde sur les routes avant la guerre de 1914, passant les frontières sans le savoir et sans « carte d'identité », invention répressive périlleuse du XXe siècle). Simplifié en cheminots, le mot désigne aujourd'hui l'ensemble des salariés des sociétés de chemins de fer - et en particulier ceux dont le statut est défini entre 1909 et 1920 puis en 1937 par une convention collective arrachée de haute lutte, que la technocratie transnationale veut jeter à la poubelle en ce printemps 2018. L'histoire du mot a accompagné le mouvement d'appropriation des chemins de fer, culminant mais aussi stagnant avec une nationalisation aujourd'hui remise en cause.

Le mouvement ouvrier est devenu républicain, après le massacre de la Commune de Paris, par les élections communales. S'il est tant question de « communes libres » ces jours-ci, c'est que l'émancipation passe plus que jamais par une revendication de reterritorialisation et de réappropriation politique locale, donc planétaire. C'est parce que nous sommes tous transformés mondialement en chemineaux « immigrés », étrangers sur nos terres privatisées, que la dévalorisation de la compétence particulière des cheminots nous touche au vif de notre décorporation numérisée et programmée par d'autres. La politique de l'enracinement qu'il s'agit de défendre avec eux pour nous tous n'est pas un repli identitaire, mais la généreuse

« modification » dont, en 1957, Michel Butor avait fait un roman : celle que la rêverie au fil du paysage défilant derrière la vitre fait subir au voyageur. C'est la liberté de nous désaliéner des faux besoins virtuels, vampires de notre intimité sensible, inventés par ceux qui dégradent la beauté du monde en « produits d'investissement » et moyens d'enrichissement. C'est la liberté d'habiter charnellement et imaginativement le monde. C'est retrouver cette très spécifique capacité humaine universelle de transformer la biosphère en « milieu » de vie, paysage vécu, visages aimés, continuité vivante, mutante, historique, interactive, intersubjective, ouverte toujours sur l'imprenable horizon du désir et l'improbable rencontre. Le contraire de l'antipolitique des dominants du jour, dont toute la « technique » de gestion vise à nous transformer en mendiants errants sur la planète, hôtes indésirables de leurs feuilles de calculs. Mais qu'ils se méfient d'eux-mêmes : si nous perdons la bataille qui nous oppose à eux depuis deux siècles, ils pourraient bien finir par en crever comme nous, suffoquant ventres à l'air comme les poissons des rivières polluées d'avoir détruit l'eau commune où nous vivons.

Tous chemineaux, démasquons les autorités à la « légalité apparente », les faux discours, les trompe-couillons télévisés et les jeux de hasard privatisés, les élections truquées et les milices racistes prétendument populaires, les castes militaro-financières qui se font la guerre chimique sur notre dos. Sortons à l'air libre, sur la route, le long des voies, dans les champs, occupons les boulevards, les forêts, les facs, les places, les plages. Avec les cheminots grévistes, traçons les voies nouvelles.

Déferlons hors de leurs frontières. »

CIE LES ENDIMANCHÉS / ALEXIS FORESTIER

Après des études d'architecture Alexis Forestier participe en 1985 à la création d'un ensemble musical proche de la scène alternative, *les endimanchés*, groupe de percussions qui s'inspire à la fois de la musique industrielle bruitiste et de la chanson populaire. Après diverses expériences dans le prolongement de cette formation, il se questionne sur les mouvements d'avant-garde et la relation qu'ils entretiennent aux écritures scéniques ; un intérêt accru pour les formes hybrides et instables le conduit à créer en 1993 la compagnie les endimanchés. Le premier spectacle *Cabaret Voltaire*, est inspiré de l'émergence du mouvement Dada à Zürich; il s'agit d'une adaptation de *La Fuite hors du temps* - journal d'Hugo Ball (1913/1921). Ce premier travail oriente les recherches esthétiques de la compagnie qui reposeront sur la confrontation de composantes scéniques hétérogènes, sur des principes de superposition ou de simultanéité. Les travaux suivants se concentrent sur les écritures théâtrales retenues à la lisière d'œuvres poétiques comme celle de Henri Michaux dont il monte *Chaînes* (1994), puis *Le drame des constructeurs* (1997) ou René Char dont il monte *Claire* (1995) puis *Les Transparents* et *La fête des arbres et du chasseur* (1997). En 1998, la compagnie met en oeuvre le projet Quatre Terrains préparatoires et présente au cours d'une saison *La Fabrique du Pré* de Francis Ponge, *L'importance d'être d'accord* de Bertolt Brecht dans une forme opératique réduite à sa plus petite dimension, *L'Idylle* de Maurice Blanchot et *Quelque chose et l'eau* de Cécile Saint-Paul. En compagnie de Cécile Saint-Paul, Alexis Forestier poursuit un travail sur les écritures poétiques et les formes fragmentaires, sur la question de leur transposition théâtrale et musicale .

Suivront les spectacles *Une histoire vibrante* d'après les Récits et fragments narratifs de Franz Kafka, puis *Fragments complets Woyzeck* de Georg Büchner où les univers sonores construits sur le mode de la ritournelle, les mélodies répétitives et les motifs musicaux constituent un support à l'écoute du texte, conditionnent la scansion ou la ciselure de la parole. Pour *Faust ou la fête électrique* de Gertrude Stein, il compose une musique destinée à être interprétée par six comédiens et un soliste contre-ténor. Celle-ci, simple dans sa construction mélodique et harmonique, consiste en un travail sur la prosodie dans le souci de se tenir au plus près de l'écriture de Stein et des variations qu'elle propose.

En 2005, après avoir côtoyé la clinique de La Borde durant huit années en tant que stagiaire puis bénévole, il monte *l'Opéra de quat'sous* de Bertolt Brecht avec les patients et soignants de la clinique. Dans le prolongement de cette expérience, il mènera un long travail d'entretiens avec Jean Oury sur *La fonction du théâtre à la Borde*.

Les spectacles *Sunday clothes* (2005) puis *Inferno, Purgatory* et *Paradise party* qui deviendront *Divine Party* (2005/2010) occupent une place essentielle et charnière dans le cheminement de la compagnie ; ils s'appuient d'une part sur la mémoire musicale de celle-ci et interrogent en l'intégrant la présence de musiciens sur le plateau. Cette recherche voit un immédiat prolongement dans le spectacle *Elisaviéta Bam* de Daniil Harms où les comédiens produisent eux-mêmes la matière sonore sur laquelle prend appui le texte ; ce spectacle reçoit le prix de la critique pour la composition de la musique de scène. Cette même année le Festival d'Avignon propose à Alexis Forestier de reprendre son travail autour de l'œuvre de René Char ; cette invitation donne lieu à la reprise de la pièce *Claire*.

En 2008 Alexis Forestier rencontre André Robillard avec qui il monte le projet *Tuer la misère*. Cette complicité avec l'artiste se poursuit depuis lors et donne lieu à la pièce *Changer la vie* (2011) qui est encore jouée aujourd'hui puis à la formation des Cratères lunaires (2017).

En 2011 est créé le Projet du *Village de Cristal*, texte inédit de Fernand Deligny , puis en 2012, le mystères des mystères d'après l'œuvre de E.E. Cummings.

Depuis 2013, Alexis Forestier participe collectivement à l'ouverture de la Quincaillerie, lieu de vie, d'accueil et d'expérimentation situé dans un ancien moulin à Venarey-les-Laumes en Bourgogne. L'invention du lieu se fait en lien avec la présence ponctuelle de la compagnie qui depuis est implantée en Bourgogne.

Dans la lignée d'un questionnement sur l'œuvre de Heiner Müller (*Racloir, Le Dieu Bonheur*) s'ouvre en 2014 un nouveau cycle, celui d'un théâtre de textes, fragments littéraires, essais qui se situent dans une perspective d'exploration de contextes politiques ; ceci dans une dimension qui emprunte à la fois au Théâtre document (exposition et dévoilement des matériaux, brouillons, films, archives qui forment l'arrière plan des textes choisis) et à une dimension critique de l'histoire du théâtre (confrontation et/ou mise en présence de matériaux historiquement distincts, intertextualité) ou encore dans une perspective d'archéologie de l'histoire de l'art et des mouvements d'avant-garde (Modules dada, Volia panic...)

ITTO MEHDAOUI

Itto Mehdaoui est née en 1991 à Paris. Elle commence par fréquenter le théâtre de l'Echangeur à Bagnolet au début des années 2000 où elle suit des cours réguliers de théâtre amateur. En 2011, elle entre à l'école de la comédie de Saint-Etienne. Depuis sa sortie, elle entame un travail au long cours avec la compagnie les endimanchés : Elle jouera en 2017, dans le spectacle Module Dada d'Alexis Forestier, créé au théâtre de Vidy-Lausanne. Elle participe également, depuis 2014, à la création d'un lieu de vie, et de travail collectif 'La Quincaillerie' à Venarey-les-Laumes, en Bourgogne. En 2019, elle crée au Théâtre Dijon Bourgogne, la performance théâtre/concert Volia Panic sur le cosmisme russe avec Alexis Forestier. Avec le collectif Marthe, elle participe à la création du "Monde Renversé" en tant qu'actrice et metteuse en scène. Pour la nouvelle création du collectif, " Tiens ta garde" elle participe au projet en tant que metteuse en scène. Toujours avec le collectif, elle prépare pour le printemps 2022, une forme théâtrale autour de l'oeuvre de Carole Roussopoulos.

DISTRIBUTION

Conception : Alexis Forestier et Itto Mehdaoui

Mise en scène : Alexis Forestier

Interprétation : Jean-François Favreau, Alexis Forestier, Christophe Lenté, Itto Mehdaoui

Dispositif sonore, lumière, vidéo : Vincent Lengaigne

Écriture et montage des textes : Alexis Forestier, Itto Mehdaoui

Création musicale collective : Jean-François Favreau, Alexis Forestier, Christophe Lenté, Itto Mehdaoui, Vincent Lengaigne, et en compagnie sonore de Hache Tendre, Toys'r noise, France sauvage, Terrine, Osso el roto, Jiflure, Zga...

Création lumière : Johanna Thomas, avec l'aide d'Andrea Bozza

Régie son et vidéo : Camille-Nina Rouchon a Jean-Marc Bezou

Régie lumière : Andrea Bozza

Masque : Cécile Kretschmar

Construction : Matthieu Rouchon et les endimanchés

Administration : Antoine Lenoble

Diffusion : Charlotte Kaminski

Textes : Blaise Cendrars, Jean-Paul Curnier, Alain Dorotte, Louis-Gabriel Gauny, Franz Kafka, Jack London, Elio Vittorini, Walt Whitman, etc.

Production : Cie les endimanchés

Coproduction : Théâtre Dijon Bourgogne – CDN / Les 2 scènes – Scène nationale de Besançon

Avec l'aide à la production du conseil régional de la **région Bourgogne - Franche-Comté**.

Avec les **soutiens** du Château de Monthelon et de la Quincaillerie - Venarey-les-Laumes.

La cie les endimanchés est conventionnée par le **ministère de la culture - DRAC Bourgogne - Franche-Comté** et soutenu par le **département de la Côte d'Or**

CALENDRIER PREVISIONNEL DE CRÉATION

- Du 4 au 15 janvier 2021 : Résidence de recherche et d'écriture textuelle à La Quincaillerie / Venarey-Les Laumes
- Du 05 avril au 16 avril 2021 : Résidence de recherche sonore à La Quincaillerie/ Venarey-Les Laumes
- Du 8 au 19 juin 2021 : Résidence au plateau à la Quincaillerie-Les Laumes
- Du 4 au 24 octobre 2021: Résidence de création au Chateau de Monthelon
- Du 8 au 14 novembre 2021 : Résidence de création au Théâtre Dijon Bourgogne
- **Du 15 au 20 novembre 2021 : Création, premières représentation au TDB**

