

L'humidité du lieu est partout. Quand on reste un peu dans cet espace en instance de réhabilitation, ça remonte par le sol dans les pieds, dans le dos, dans les murs. Difficile d'imaginer qu'avec un taux d'humidité si fort, le bâtiment a pris feu. La charpente noire est pourtant là pour nous le rappeler.

Et que peut-on faire avec du charbon si ce n'est tailler un fusain ? Retrouver l'eau qui stagne ici et là dans les os et dans la pierre.

En 1826 J.B. Guimet éditait ses cahiers d'expériences. Il cherchait à formuler le bleu outremer artificiel. Celui-là même qui est utilisé dans les azurants optiques. Pour obtenir ce bleu d'au delà de l'Afghanistan de manière synthétique Mr Guimet indique qu'il faut chauffer du charbon, de l'argile, de soufre et de la soude à plus de 700°C. Ces essais lui permettent de conclure qu'en présence d'air et d'eau tout devient instable. La fluidité entraîne un équilibre précaire, celui là même qui condamne le « bel équilibre ».

Le dernier incendie est-il la trace d'un court-circuit, traduction de la dérive d'un courant dans un système?

En 1826 le premier transport en commun était inventé à Nantes. Des véhicules hippottractés nommés « omnibus », permettaient de passer d'île en île en suivant une ligne droite qui rejoignait le pont de la Poissonnerie à Pirmil. Nommée « ligne des ponts » elle porte aujourd'hui le nom de Chaussée de la Madeleine.

Omnibus viendrait de « omnes » (pour tous), du nom d'une boutique qui était située sur l'ancienne place du pot au vin aujourd'hui place de la république.

L'auteur de cette invention est selon les versions Mr Stanislas Baudry ou Mr Edme Fouquet. L'histoire serpente entre deux inventeurs et finissent par se rejoindre par la force des choses avec l'incendie en 1835 qui dévaste le foin stocké dans les écuries de la compagnie d'omnibus.

En 1826, la pièce de théâtre comique de Boëldieu « la dame blanche » triomphe à Nantes, la compagnie d'omnibus adopte ce nom.

Le pavage était continu entre les écuries et la chaussée pour permettre aux omnibus de circuler des écuries à la ligne de ponts.

Il paraissait que les voitures étaient blanches, les chevaux avec un harnais blanc et le conducteur en culotte blanche et chapeauté de cuir blanc, manipulant une boîte à musique au moyen de pédales.

A l'autre bout du passage à l'époque nommé « cour de la poule noire » se trouvait l'hôtel de la poule noire. Des gens de passage y séjournait et les commissionnaires ruraux venaient y chercher les clés des entrepôts et le paiement des livraisons. Le nom de l'hôtel viendrait d'une expression utilisée pour nommer les belles filles noires.

Echiquier à taille humaine, le local court-circuite le global. En 1827 était signé la deuxième loi française contre l'esclavage. Cependant l'abolition de la traite des esclaves n'empêche pas de continuer un trafic humain de manière illégale.

Un ami m'a dit que « écart » était le palindrome de « trace ». « Carte » en est l'anagramme. Ainsi qu'est ce qui relie les mots ? Le temps ? l'homme ? la vitesse de déplacement de l'homme durant le laps de temps qu'il faut pour que les yeux lisent de gauche à droite puis de droite à gauche ? Le palindrome serait-il alors le seul mot qu'il faille conserver dans notre langue pour voyager librement dans les deux sens ?

Pour rejoindre deux îles, l'écoulement humain est-il toujours perpendiculaire à celui de l'élément aqueux ? Le va-et-vient des marées sur les rives fait varier l'amplitude de l'eau à enjamber et accentue plus ou moins l'angle droit entre terre et homme.

Est-ce pour cela que le pont d'un navire devient un espace de valeur marchande ?

Une cour peut-elle alors s'apparenter au pont de navire, un sol dur pour le mouvement ?

Il y a dans l'humidité et son appétit pour dissoudre l'image, un courant porteur de retournement.

En effet si l'image s'enroule sur elle-même au point que le prologue et l'épilogue se retrouvent entrelacés, il y a une possibilité d'étendre le récit par le recto de l'image.

Mais il y a des plans aquarellés qui ne se délavent pas. Et le navire reprend son statut d'espace flottant de rentabilité économique. L'homme objet rangé pour optimiser l'espace.

La lecture se fait tout autant de gauche à droite que de droite à gauche et le va-et-vient de la pensée fait basculer un passage de réflexions locales en impasse de l'absence de fluidité du mouvement global.

En 1886 Georges Demeny et Edouard Quénu utilisaient la recherche d'Etienne-Jules Marey pour étudier la marche de l'homme claudiquant. Ils effectuaient un enregistrement dans l'obscurité de ce qu'ils nommaient « marche pathologique ». La même année un nouvel incendie avait lieu dans les écuries de Poule Noire, et le cheval de Mr Bâti y mourrait.

Est-ce qu'un cheval qui respire les fumées d'incendie du foin stocké dans son écurie peut se droguer et faire l'expérience de l'équilibre précaire à quatre pattes?

Le passage est une allure intermédiaire entre le pas et le trot. C'est une allure qui est beaucoup plus rebondissante, relevée et plus lente que le trot et qu'il est possible de la voir quand les chevaux sont très énervés par des stimuli qui peuvent être intéressants et excitants.

Là-bas, au bout, il y a une fenêtre avec des fils comme autant de traits dessinés parallèlement les uns aux autres. Autant de trajectoires d'individus qui ont marché linéairement dans le passage pour rejoindre les deux bouts en ligne droite, le plus vite possible.

Derrière ce rideau de chemins, un homme.

Celui qui tous les jours nous dit « je croyais que ça allait être détruit » et tous les jours on lui répond « non pas celui-là, celui-là va être réhabilité. Dans deux mois, un mois, quinze jours... » Compte à rebours qu'il nous impose pour nous rappeler que nos allers-retours sur ces pavés vont bientôt cessé.

Il matérialise à lui seul la double identité de cette voie au bout duquel il y a sa fenêtre.

Personnage à caractère schizophrénique, il fait heurter la pensée à un questionnement qui cherche à figurer l'espace traversé.

Pourquoi le nom de cette voie passe t'elle de passage à impasse ?

Est-ce révélateur d'une quelconque manière de circuler, d'une manière de voyager de l'usagé du mot ?

Est ce qu'un passage qui devient impasse signifie que l'usagé du mot *impasse* qui traverse ce passage pense l'autoroute comme accès au voyage ?

Est-ce que l'usager du passage à double titre - oral et physique - est plus ancré dans une réalité et donc dans une concordance des choses dites et vécues ?

Est-ce que passer en pensant *impasse* n'est pas un moyen de s'inventer une nouvelle forme de passage par déviation en notant la dissonance entre l'acte et le mot, et donc entre le physique qui peut passer de l'autre côté et la pensée qui elle bute contre l'idée même de l'impasse ?

Est ce que le passage vécu en tant qu'impasse est une manière de suspendre une allure à son intermédiaire, situant le corps entre la physicalité du passage et l'impossible retenu de l'impasse ?

Est ce une déviation de l'esprit de voir un mur au fond d'un passage ?

Est ce au contraire une manière de vivre en dérivation du réel ?

Est ce que penser à l'inverse du réel est une forme de résistance révélée par l'opposition corps - esprit ?

Ou au contraire est ce la traduction d'une manière de penser le chemin comme impossibilité ?

Est ce que penser impasse oblige à exploiter le passage dans toutes ses dimensions autant largeur que longueur, et donc hauteur d'idée ?

Est-ce que l'idée même du mot impasse ne fournit pas à la pensée un passage vers un mur sur lequel la pensée peut s'imprimer et trouver une issue ?

Est ce qu'au contraire penser *passage* n'entraîne pas une fuite de l'esprit en dehors de l'espace même du passage, en étant au delà du mouvement de passer ?

Parce que lorsque il marche alcoolisé, il découvre tous les pavés et se laisse la liberté d'errer autant que sa pensée.
Parce qu'il ne suit pas une ligne droite.
Parce qu'il laisse ses pas aller selon un chemin bien trop long pour celui qui pense progression rentabilisé.
Parce qu'il s'arrête, revient sur ses pas, oublie, reprend sa route, revient de nouveau, repose une question, repart sans cesse, oublie encore et traverse inlassablement l'impasse.

Nos yeux le suivent, découvrent les pavés et la consistance d'une simple question sur la soustraction de l'action de passer aux mots « passage » et « impasse », qui par coexistence forment le mot image.

Comment parler d'un lieu en instance de, où chaque rive a une échéance de crue différente ? Comment signifier l'écoulement du temps dans le lit d'une voie traversée de manière irrégulière ?

La dérive c'est l'angle que fait le bateau avec la direction réelle de sa route, un déplacement au gré des courants.
Le dérivomètre permet de contrôler l'angle entre le cap désiré et celui réel. En réduisant l'écart entre Charles Harrison, Georges Pérec, Alain Milon, Thomas Vercruysse on peut repenser le dérivomètre comme objet de navigation pour combiner les signes et les points de fuite.

Est ce qu'en visualisant un pont on le voit du dessus ou du dessous ? Est ce qu'en traversant par dessus on pense à ce qui reste en dessous sur la rive qu'on quitte ? Est ce que la ville axe, flux, continuité, créé une absence de regard du bas vers le haut et du haut vers le bas en poussant à regarder toujours devant suffisamment haut pour éviter les obstacles ? Est ce qu'en suivant la rive et en empruntant la route qui forme un angle droit avec celle qui enjambe, on entraîne les laisses de crue?
