



la recherche de lieux, de paysages, et d'émotions avec pour objectif de lier le banc au voyage. Il s'agissait pour les deux artistes de proposer une œuvre qui ne soit pas statique mais qui puisse évoluer dans le temps et qui sollicite

l'imaginaire de l'utilisateur. Les bancs ne sont pas ici une œuvre à contempler mais des objets fonctionnels, des lieux de départ ou d'arrivée d'une promenade. Les éléments sonores complémentaires alimentent l'œuvre

générale. Denis Savary et Anne Rochat ont choisi un texte de Töpffer, inventeur du texte illustré, dans l'une de ses œuvres majeures : « Voyages en Zigzag » qui est diffusé grâce à un dispositif technique permettant à son utilisateur, s'il le souhaite d'actionner une bande sonore et d'écouter un extrait du texte de Töpffer.

Chaque banc est comme un centre de village mais à plus petite échelle. Les bancs sont disposés de façon à proposer différents points de vue de Confignon : devant un bâtiment, un espace vert, un détail d'architecture... Ils offrent une découverte du passé, de la trace des anciens ou, du moins, proposent une métaphore de cela.

Par ses bancs, la commune propose une exposition permanente sur son territoire.

Pour en savoir plus : [www.confignon.ch](http://www.confignon.ch)

## GENÈVE : les jardiniers se mettent au vert

*Quatorze nouvelles mini-camionnettes électriques hypersilencieuses sillonnent les parcs de la ville de Genève.*

Quoi de plus naturel, quand on s'occupe de verdure, de plantes et de parcs, que de circuler dans des véhicules « verts » ? C'est donc en toute logique que le Service des espaces verts de la Ville de Genève (SEVE) a acquis quatorze mini-camionnettes électriques, munies de capteurs solaires, pour l'entretien des parcs et jardins.

Ces véhicules « écolos », fabriqués par l'entreprise française Goupil, disposent de trois différents moyens de recharger leurs batteries de toute dernière génération. Comme tous les engins

électriques, ils peuvent être branchés sur une prise. Avec la particularité que ceux-ci, grâce au chargeur 220 volts qu'ils comportent peuvent – comme un grille-pain – se connecter sur une simple prise secteur (à condition que celle-ci dispose d'une intensité de 10 ampères, ce qui est le cas en général). Deuxième source de charge : l'énergie cinétique. Quand le véhicule freine ou décélère, le système de récupération produit de l'électricité. Enfin, le toit de la cabine est pourvu d'une cellule photovoltaïque qui contribue à la recharge.



Ces panneaux solaires, d'une taille relativement modeste, ne sont pas là pour la décoration. « Leur efficacité a été prouvée », assure le responsable de la logistique au SEVE. « En trois jours en plein soleil, une batterie vide est entièrement rechargée. Avec la prise secteur, une nuit est nécessaire »

**Des véhicules presque trop silencieux !**

Le SEVE dispose de deux modèles. L'un roule jusqu'à 25 km/h, ce qui est



## Écho des villes

largement suffisant dans les parcs, où l'on doit circuler au pas (5 km/h). L'autre modèle atteint les 40 km/h, et peut donc facilement s'intégrer dans le trafic, lorsqu'il s'agit de sortir des parcs pour s'occuper d'autres espaces verts. Mais quelle que soit l'allure, ce qui ne change pas, c'est l'absence totale de bruit. « Les gens sont parfois surpris car ils ne nous entendent pas arriver », constate Philippe Basting, contremaître, qui trouve ces nouvelles

camionnettes bien plus confortables et totalement adaptées aux besoins du SEVE.

Ces engins coûtent jusqu'à 40 000 Fr suisse pièce. De nouvelles acquisitions sont envisagées pour la fin de 2011. L'ensemble des 34 véhicules utilisés dans les parcs, dont une partie fonctionne au diesel, le reste étant d'anciens modèles électriques devrait ainsi être renouvelé d'ici à quelques années. ■

## EXPOSITION

### Miniatures sonores à DIJON



L'exposition « Dijon vu par... » ne se regardait pas, elle s'écoutait. Christian Sébille, directeur de Césaré — centre national de création musicale de Reims — a ouvert grand ses oreilles et posé ses micros en plusieurs endroits de Dijon et a restitué jusqu'à fin septembre les sons dans une mise en scène baptisée « Miniature#10-Dijon 2010 ». Il a fait de Dijon son territoire de recherche pour composer. Trois espaces de perception étaient proposés : dans l'escalier Gabriel, le salon Apollon et la salle des États. Vingt haut-parleurs et quatre casques restituèrent et dispersèrent les sons réalistes (bus, pas, interviews, oiseaux...) qu'il a captés dans les rues, sur les places. Un écran tactile permettait d'emmener le visiteur vers un voyage sonore de son choix. La visite démarrait dans l'escalier Gabriel, avec une ambiance sonore de la ville.

Captés à plusieurs moments de la journée et au fil des saisons, les sons de la rue étaient restitués par des haut-parleurs. Arrivé dans le salon Apollon, le visiteur pouvait choisir, sur un ordinateur, plusieurs ambiances sonores et musicales accompagnées de courts témoignages d'habitants racontant leur intimité liée à un lieu. Sur le seuil de la salle des États, il était ensuite convié à prendre un casque dans lequel une ambiance de pas était diffusée...

Ainsi, Christian Sébille réduit en quelques minutes sur quelques mètres carrés des ambiances sonores en jouant de cette compression temporelle et spatiale. Le son remplit l'espace d'une présence fictive qui interpelle. L'artiste est habitué à cet exercice : l'installation de Dijon est la dixième du genre après, ces dernières années, le château de Bussy-Rabutin et les villes de Besançon et de la Charité-sur-Loire.

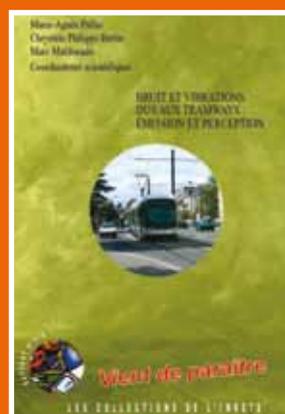
**Un petit guide mode d'emploi Miniature Dijon vu par... était proposé aux visiteurs. L'exposition était visible jusqu'au 28 septembre à l'escalier Gabriel, salon Apollon du Palais des Ducs.**

**Pour en savoir plus :**  
[www.cdmc.asso.fr](http://www.cdmc.asso.fr) ■

## VIENT DE PARAÎTRE

### Bruit et vibrations des tramways : émission et perception

**Coordination scientifique :**  
**Marie-Agnès Pallas – Chrystèle Philipps-Bertin – Marc Maldonado**



Un des avantages environnementaux du tramway souvent mis en avant est le relatif « silence » qu'il procure comparativement aux autres moyens de transports publics. Cependant, on constate que l'introduction de lignes de tramway peut créer des situations particulièrement

gênantes pour les riverains. D'où la nécessité de mieux connaître les circonstances à l'origine des réactions négatives des riverains, afin de mieux prendre en compte la perception et les effets du bruit et des vibrations dans les projets futurs, ainsi que dans l'élaboration de réglementations adaptées au cas du bruit des tramways.

Cette recherche propose deux approches complémentaires du bruit et des vibrations engendrés par la circulation des tramways :

- une approche physique, qui a permis une caractérisation fine du bruit et des vibrations émis par le tramway ;
- une approche psychosociologique qui s'est intéressée à la perception de ces bruits et vibrations et à l'évaluation de la gêne qu'ils peuvent provoquer chez les riverains.

La démarche suivie inclut le recueil et l'analyse de données expérimentales détaillées (mesures, enquête). Des modèles sont développés en matière d'émission acoustique, de vibration et de gêne. Ils permettent d'élargir la portée des résultats scientifiques, et de les restituer en conclusion dans un contexte opérationnel et réglementaire.

15,24 € TTC  
ISBN : 978-2-85 782-678-1  
[www.lavoisier.fr/](http://www.lavoisier.fr/)