



© Leonard de Sirens

## Interview

Formée à l'école Boule, Régine Charvet-Pello pratique dès 1980 le design d'environnement et le design graphique dans des agences parisiennes. En 1986, elle crée à Tours sa propre agence, RCP Design Global, devenue depuis une référence en matière de design ferroviaire : Transilien (2000), tramway T3 de Paris (2002), d'Alger et du Mans (2004), d'Angers (2005) et tram-train de Lyon (2006). Elle s'est, par ailleurs, beaucoup impliquée dans la promotion du design, et plus particulièrement du design sensoriel. Elle a initié la création de l'association Valesens et du centre d'étude et de recherche universitaire en ingénierie sensorielle, Certesens, en cours de création. Elle est, en outre, maire adjoint à l'éducation et à l'enseignement supérieur de la ville de Tours depuis 2001, et élue à la chambre de commerce et d'industrie de Touraine en région Centre. À l'origine du collectif « Ensemble(s) la ligne », elle propose pour le tramway de Tours une immersion inédite dans le paysage de la ville.

# Le tramway, créateur de paysage

Les Cahiers – **Comment vous est venue l'idée de considérer la ligne et le véhicule comme un ensemble ?**

**Régine** Charvet-Pello – J'avais déjà travaillé sur plusieurs tramways et j'avais vu comment cela fonctionnait. À chaque fois, je n'avais eu en charge que le design du matériel roulant. Mais je m'intéressais au lien avec l'espace public et à la mise en paysage de la ligne, même si je n'avais pas d'idées précises de ce que le tramway pouvait apporter à l'organisation d'un territoire. Or, le tramway modifie d'une façon pérenne le territoire et la ville. On s'aperçoit de cela après coup car, en général, on demande aux intervenants de travailler sur une ligne par strates, politiques ou techniques, alors que l'on devrait proposer une approche d'ensemble. À Paris, par exemple, la RATP s'occupait de l'infrastructure, la Ville du paysage urbain, Alstom de la technique du véhicule etc. Le design des véhicules est arrivé en dernier, comme d'ailleurs les œuvres d'arts, « posées » le long de la ligne sans lecture globale préalable. L'ensemble est plutôt réussi mais manque peut-être d'homogénéité. Après Paris, d'autres projets m'ont permis d'affiner ma compréhension du territoire.

Toutes les histoires des tramways « de deuxième génération » comportaient des incohérences : des concepteurs qui s'opposaient au site, des concepteurs qui étaient là pour mettre leur signature plutôt

que pour servir la ville. Et puis, le projet de Tours est arrivé. J'avais très envie de mettre mon expérience et mes réflexions au service de ma ville mais, en tant qu'élue, est-ce que je pouvais répondre à l'appel d'offres ? J'ai vérifié et je me suis aperçue que je pouvais car je ne siégeais ni à la communauté d'agglomération, ni dans une commission chargée du transport. L'appel d'offre, élaboré par le groupement Cité Tram (Société d'équipement de la Touraine associé à Transamo, filiale de Transdev) en charge du projet, proposait une idée merveilleuse : le tramway n'était plus perçu comme un simple objet mais comme une ligne dans un ensemble. Ce premier tramway « de troisième génération » allait être un véritable déclencheur de nouveautés et de mutations pour l'ensemble de l'agglomération de Tours.

Le tram, c'est l'objet qui circule. La ligne intègre les stations et ses deux terminus. L'appel d'offres demandait de travailler sur la ligne, puis

« de façade à façade », et enfin sur la porosité urbaine dans une bande de cinq cents mètres de part et d'autre de la ligne, c'est-à-dire un corridor urbain large d'un kilomètre et long de quinze, une zone d'attraction forte. On devait penser l'identité de la ligne au-delà de celle du tram. C'était la première fois que j'étais en présence d'une vision proche de la mienne : penser le design urbain très en amont et pas seulement comme une résultante.

**L. C. – Cette approche globale a été portée au sein d'un collectif pluridisciplinaire « Ensemble(s) la ligne ». Comment êtes-vous arrivés à l'idée du « quatrième paysage » ?**

**R. C.-P.** – J'ai bâti mon équipe autour de gens qui me semblaient capables d'avoir une vision d'ensemble très en amont. J'ai contacté cinq personnes. D'abord Daniel Buren, qui avait travaillé au château de Tours. J'avais apprécié sa vision *in situ* et ma proposition de changer d'échelle pour travailler sur un territoire de 15 km<sup>2</sup> lui a plu. Puis Roger Tallon, père du design ferroviaire français (le TGV). J'avais besoin de son regard pour aborder la globalité du transport, au service des gens, de leur mobilité dans la ville. Puis Jacques Levy, géographe et urbaniste. J'avais aimé sa réflexion sur les liens entre urbanité et mobilité dans les villes d'Europe. Il s'est fait accompagner par son alter ego local,

Serge Thibault. Enfin, Patrick Rimoux, sculpteur de lumière, qui a travaillé sur les mises en lumière du Centre Pompidou de Metz ou les 400 ans de Québec. Tours est une ville de patrimoine, elle avait besoin de ce regard. Et puis Louis Dandrel, un homme de l'Ircam, père des jardins musicaux et sonores, qui a travaillé sur la première identité sonore de la SNCF.

Aucun n'avait besoin de « planter son ego ». Tous avaient envie de se découvrir et de travailler ensemble, de se mettre au service d'un projet. C'était pour moi un beau défi que de mener cette équipe exceptionnelle, avec la volonté qu'elle fasse date en matière de réflexion sur le tramway.

J'ai mené en parallèle un travail très personnel. Je suis à Tours depuis 23 ans et je pense connaître les qualités et les défauts de la ville. Mais j'ai pris le temps, comme je le fais toujours mais peut-être plus encore cette fois, de faire des carnets d'analyse du territoire, des parcours sensi-

bles dans lesquels j'inscris mes impressions, je colle des photos. Et je me suis plongée dans les textes inspirés par la région aux écrivains natifs comme à ceux de passage, de Ronsard à Laclavetine, pour y retrouver l'expression de la lumière, de l'indolence, la description des paysages, des gens. Je voulais m'immiscer dans « l'ADN du territoire ». J'ai partagé ce travail avec mon équipe. On a commencé à échanger et, tout de suite, on s'est positionné en paysage, peut-être parce qu'on fait référence au paysage de la Loire qui est protégé par l'Unesco. Le paysage fait le lien entre le culturel, le construit, la géographie, le naturel, et en même temps l'humain, et enfin l'époque contemporaine.

Un mois après avoir gagné l'appel d'offres, j'ai embarqué dans un bus l'équipe au complet et les élus dont le maire de Tours, pour suivre le tracé du tram. On s'est mis à discuter différemment car on était en mouvement. On a bien compris que l'on devait travailler au « vivre ensemble », qui est une vraie volonté politique sur ce territoire, en traitant les quartiers très sociaux aussi bien, même si différemment, que les quartiers « nobles » du centre-ville. On a créé le collectif « Ensemble(s) la ligne » – le « s » entre parenthèses reprend celui du logo de l'agglomération de Tour(s), c'est un clin d'œil personnel au territoire et à l'immersion de notre équipe dans le projet.

On a travaillé à un Livre blanc pour exprimer notre vision de la ligne : celle-ci allait créer un nouveau paysage qui devait s'insérer dans le paysage existant, sans le perturber mais surtout en le valorisant, en le magnifiant. Il ne fallait pas venir avec un cheval de fer, une modernité tapageuse, mais bien proposer une modernité qui donne un sens à une ville patrimoniale du XXI<sup>e</sup> siècle.

On a bâti une vision globale et intégrée du paysage, qui articule quatre composantes. Les trois premiers paysages (la Loire, les jardins, le patrimoine bâti) se sont construits au fil des siècles selon un axe est-ouest et puis, au XXI<sup>e</sup> siècle, la ligne de tram vient irriguer le territoire dans le sens nord-sud, avec la souplesse de la ligne vue comme la Loire et les stations comme ses îles, renforçant la ville dessinée au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce quatrième paysage n'est donc pas plaqué mais se nourrit des trois premiers. Il cherche à refléter les paysages qu'il traverse, en harmonie, comme ce miroir qui pare la carrosserie du tram, reflétant son environnement. Le concept est simple, évident, peut-être presque universel quand il s'agit d'intégrer un nouvel élément à des paysages existants : à Tours, c'est le quatrième paysage, mais ailleurs cela pour-

rait être le troisième ou le cinquième, selon le territoire.

**L. C. – Comment le nouveau regard des habitants sur leur ville depuis le tramway a-t-il été traité concrètement, tant au niveau de la conception du véhicule que de l'aménagement de la ligne ?**

R. C.-P. – À Nice, on voyage dans le tramway comme on traverse une galerie d'art. Le tramway permet ponctuellement d'avoir un point de vue sur une œuvre. À Tours, grâce à Daniel Buren, on a pu aller plus loin : le tram lui-même est une œuvre et la ligne aussi. Les rayures de Buren, qui reprennent les éléments visuels de la ville (le tuffeau et l'ardoise, le blanc et le gris-noir) font le lien entre le tram, la ligne et la ville : elles parcourent le véhicule et se prolongent sur le sol des stations. Les rayures noires et blanches sont visibles et compréhensibles par tous les usagers de la ville. Emergences de six

mètres de hauteur sur chacun des quais ; elles guident vers les stations, lieux du rituel d'échange où les flux se mêlent, comme les identités sociales et culturelles, où

la « station mobile », le tram, rencontre la station fixe, la ville. Tram et ville ne sont pas posés l'un à côté de l'autre mais s'interpénètrent dans une œuvre de 15 km<sup>2</sup>.

Cela est particulièrement vrai aux terminus. La ville commence à ses extrémités, selon Jacques Levy. Et aux deux extrémités, on a deux œuvres d'art importantes, construites par Buren autour des objets fonctionnels que sont les parkings. Si le tram se prolonge ce n'est pas grave, puisque ces stations-parkings sont traitées comme des entrées et le resteront.

Propos recueillis par Nicolas Laruelle et Corinne Legenne

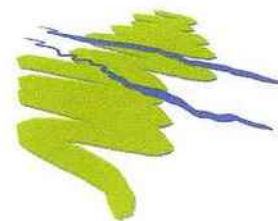
#### Références bibliographiques

- *Dictionnaire des mots du sensoriel*, éditions Tec&Doc, Lavoisier, 2011.
- « Le design sensoriel », lettre technologique n° 1, Le Lieu du Design, Paris Île-de-France.

La ligne de tramway,  
4<sup>e</sup> paysage de l'agglomération



La Loire.



Les jardins.



Le patrimoine bâti.



La ligne.