



Entretien avec **Régine Charvet Pello** et **Daniel Buren**

« Le tram transforme tout »

A quelques mois de la mise en service du tramway de Tours, les responsables de son design, Régine Charvet Pello et Daniel Buren, expliquent à VR&T les ressorts de leur démarche créative, dont l'aboutissement souhaité est la création d'un œuvre urbaine sur 12 km.

Ville, Rail et Transports. Pourquoi avoir monté un collectif pour définir le design du tramway de Tours ?

Régine Charvet Pello. Tours, c'est une sorte de petite France. Il fallait pour son tramway une signature française de haut niveau. J'ai donc créé un collectif autour de Daniel Buren, qui connaissait le territoire pour avoir organisé une exposition dans le château de Tours en 2005. Roger Tallon (designer), Patrick Rimoux (sculpteur de lumière), Louis Dandrel (designer sonore) et Jacques Lévy (géographe) se sont joints à nous. Ces dernières années, de nombreuses villes ont renoué avec le tramway. Nous ne voulions pas faire à Tours un énième tramway. Avec ce collectif, nous avons souhaité dépasser le cadre du design et offrir une vision plus généreuse du projet. Avant de dessiner quoi que ce soit, notre première mission a été de déterminer ensemble quelle devait être l'identité de la ligne. Nous avons souhaité que le tram de Tours soit une œuvre urbaine avec un seul artiste, Daniel Buren.

VR&T : Quel regard portez-vous sur le traitement artistique des projets de tramway en France ?

Daniel Buren. Depuis que les tramways sont de

retour en France, j'ai beaucoup réfléchi à la manière dont on a introduit le travail des artistes dans les stations. Certains ont fait un travail formidable, mais le résultat, je le trouve peu satisfaisant. Les œuvres s'amoindrissent les unes, les autres. Il est très difficile de trouver vingt artistes au même niveau. Il y a des bons et des mauvais, et l'ensemble est au mieux moyen. La méthode ne me semble pas bonne. Mieux vaut prendre le risque de n'avoir qu'une seule signature. Après tout, la beauté du métro de Paris vient du fait que l'on a demandé au seul Guimard de faire toutes les portes. Avec quarante

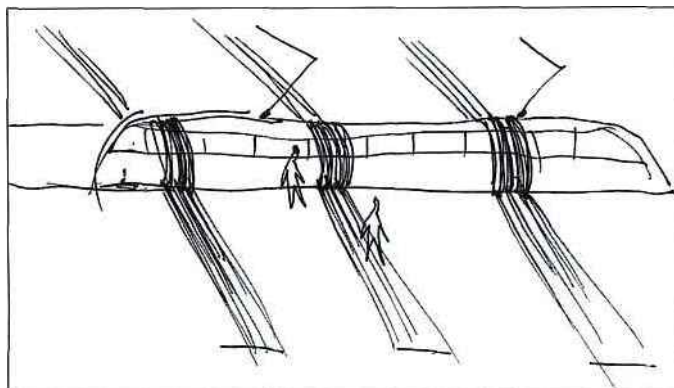
« Lorsque le tram se fixe en station, il devient l'objet de la station, une sorte de sculpture »

DANIEL BUREN

artistes, on n'aurait jamais eu un tel résultat. Les stations de tramway sont de nature bien plus complexe qu'une porte de métro, qui indique l'entrée d'un souterrain. Pour ces ouvrages, il me semble presque une obligation d'avoir quelque chose de très contrôlé.

VR&T. Vous aviez déjà une expérience dans les transports à Mulhouse, quels enseignements en avez-vous tiré ?

D. B. Quand Mulhouse m'a invité à travailler sur l'une de ses deux lignes de tramway, j'ai accepté le défi, estimant qu'il pouvait être intéressant que deux lignes soient signées par deux artistes différents. En revanche, je n'avais pas compris que le design du matériel roulant, pour lequel j'avais des idées, serait confié à une autre personne. Le rendu est au final plutôt bon, mais si cela avait été plus homogène, ce serait mieux. J'ai souhaité apporter de la couleur à cette ville. Les architectes ont proposé des choses assez neutres pour les stations, et les arches colorées viennent les animer. Ce que je n'aime pas dans la plupart des tramways est que l'on ne sait pas où ils sont. Il faut connaître la ville pour trouver la station. Cela fait partie des choses dont nous avons parlé dès le départ à Tours. Nous étions d'accord pour dire que la station devait pouvoir être aperçue de loin, comme une entrée de métro.



Concept de Daniel Buren



VR&T. Y a-t-il eu à votre connaissance d'autres exemples de traitement unifié du design d'une ligne ?

R. C. P. Pas à ce point. Tours sera la première agglomération à le faire. La question est bien posée, le mérite leur revient. Le plus souvent, sur les projets de tram, on désigne les prestataires par strates de métiers, et il manque une vision globale. Habituellement, ce sont les architectes urbanistes qui pensent l'espace, puis vient la kynelle de sous-traitants pour les stations, le tramway, la pose des arbres, le jardinage, et à la fin on appelle les artistes, qui viennent poser leurs œuvres. A Nice, on a l'impression que le tramway traverse une galerie d'art. C'est bien, mais ce qui est encore plus fort est de faire que le projet en lui-même soit une œuvre d'art. A Reims, Ruedi Baur a imaginé un concept global, mais il n'a pas été en charge du suivi. A Tours, après avoir proposé le concept global, nous avons imaginé le design du tramway, puis exercé une direction artistique sur tout ce qui concerne la ligne, en réalisant le dessin des stations et en prenant en charge un espace de porosité de 500 m de part et d'autre du tramway. On va jusqu'à conseiller des promoteurs qui construisent aux abords sur leur aménagement. Ils ont l'obligation de suivre les préconisations de notre livre blanc (*L'Alphabet de la ligne*).

D. B. Le contre-exemple, c'est Montpellier. C'est n'importe quoi, il n'y a pas d'unité, il y a autant d'œuvres que de stations. C'est quand même important le tram, dans une ville ! A la rigueur, je préfère un projet fonctionnel sans grand attrait

à quelque chose qui vient consolider le mauvais goût ambiant. A Tours, l'ensemble a une cohérence. Cela va de la couleur du tram à l'éclairage, en passant par les stations, qui sont elles-mêmes cohérentes avec le véhicule. L'ensemble ne mélange pas pour autant les métiers : des spécialistes sont intervenus dans tous les domaines.

La ville de Tours est de la taille idéale pour que, d'une manière visuelle et pratique, le tram transforme tout. C'est bien plus qu'un objet dans la ville. A Paris, les gens qui ne passent pas par la périphérie, le tram, ils ne savent même pas qu'il existe !

VR&T. N'est-il pas plus facile de rendre le tram visible dans une ville comme Tours qui

Daniel Buren
et Régine Charvet Pello.



et perspective du tramway de Tours en station.

a beaucoup souffert de la guerre et dont la personnalité urbanistique est peu affirmée ?

R. C. P. Je ne suis pas d'accord. Tours est surtout une ville construite de manière normée sur les axes nord-sud et est-ouest. C'est une ville moyenne, sans violence ni excès. Elle n'est pas pour autant terne. C'est une ville dont certains quartiers sont abîmés, mais très intéressante dans sa structure. Ce qui est riche est la juxtaposition d'un cœur de ville très protégé et de zones urbaines récentes au-dessus des coteaux. D'habitude, on conçoit une ligne, là, on a conçu un paysage. Notre sujet n'était pas 15 km de long mais 15,2 km. Nous avons envisagé ce tram non pas comme un vecteur mais comme un terri-

toire. Avant, le vecteur, c'était la Loire, c'est le premier paysage. Le deuxième paysage, ce sont les abords, les jardins. Le troisième est le patrimoine bâti. Le tram sera le quatrième paysage. Jusqu'à présent, cette route nord-sud, la nationale 20, qui passe en centre-ville était remarquable pour ses bouchons l'été. Le maire de Tours, Jean Germain, a souhaité que cet axe devienne semi-piéton sur sa portion d'hypercentre, pour transformer cet

axe de passage en un lieu à vivre. Le tram est l'aboutissement de cette logique.

VR&T. Comment le tram et les stations s'intègrent-elles dans l'univers urbain tourangeau ?

D. B. La première idée est très simple : il faut que les stations soient dotées d'un point de repère permettant de les apercevoir de loin. C'est la fonction du totem. La deuxième est de faire en sorte qu'au moment où le tramway s'arrête, il soit en osmose avec la station. La liaison visuelle

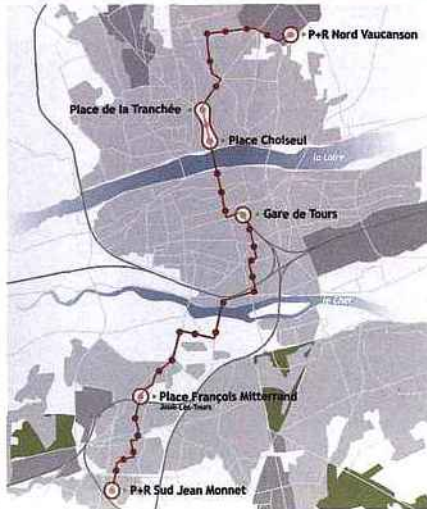
« A Nice, le tramway traverse une galerie d'art. A Tours, le tram est une œuvre d'art »

REGINE CHARVET PELLO

entre l'objet roulant et le quai doit être complète. Les rayures noires et blanches au sol et en l'air indiquent au voyageur là où sera la porte du tram qui va arriver. C'est à la fois simple et pratique. J'aime l'idée que lorsque le tram se fixe en station, il devient l'objet de la station. S'il n'en bougeait plus, il serait une sorte de sculpture.

R. C. P. On ne peut résumer le tram à son matériel roulant. A Tours, le véhicule est la partie mobile de la station. C'est comme un curseur sur une table de mixage, qui monte et descend le

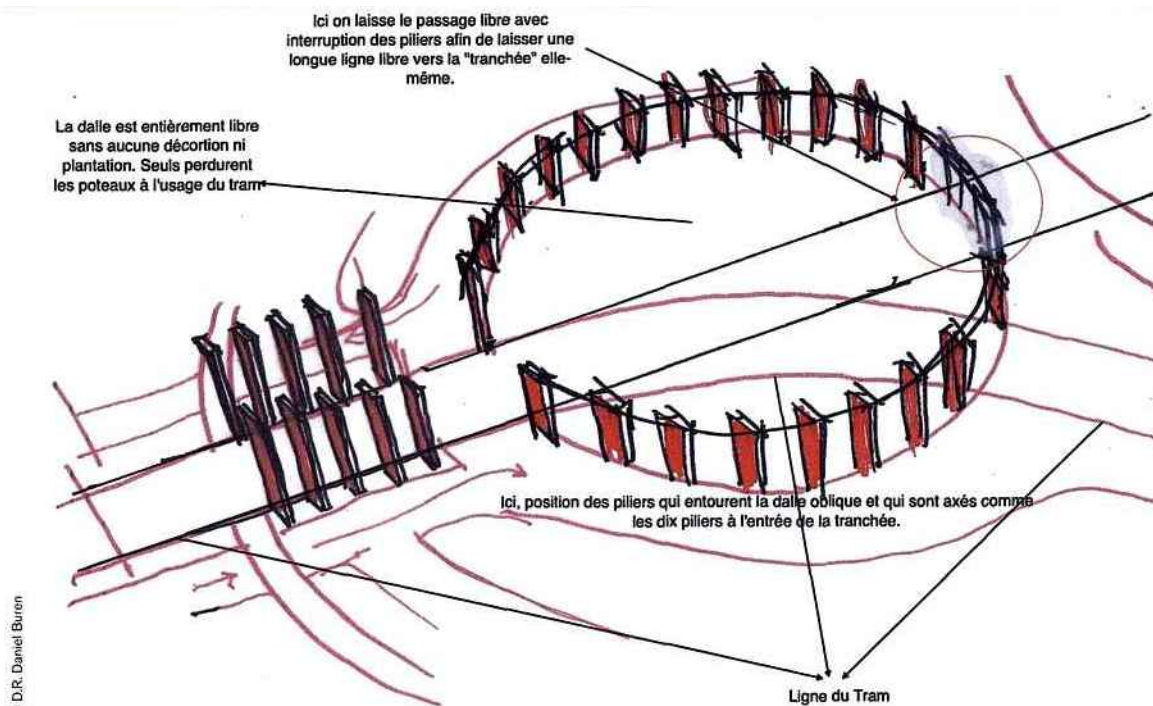
L'extension de l'œuvre urbaine dans la ville



Six lieux ont été retenus dans la ville (voir carte ci-contre) pour être les extensions de « l'œuvre tramway » :

- les deux extrémités de la ligne nord, et sud (en bas à gauche), où se trouvent les parkings-relais ;
- la place de l'hôtel de ville de Joué-lès-Tours (au milieu à gauche) ;
- la place Choiseul et ses « atrape-soleil » (en haut à gauche) qui encadreront le pont Wilson ;
- la place de la Tranchée (en haut au milieu) ;
- la gare de Tours et sa nouvelle entrée (en haut à droite).

Illustrations © RCP Design Global



© D.R. Daniel Buren



© RCP Design Global

long de la ligne. On a imaginé que la station et le matériel roulant étaient une seule entité, une seule œuvre urbaine. Sur le tramway, le design est volontairement modeste : pas de nez, ni de phare, c'est un curseur. Les bandes qui figurent de part et d'autre de la face du tram sont un prolongement des rails. Quant à la teinte « miroir », elle présente l'avantage de refléter toutes les couleurs de la ville traversée. En dehors de l'œuvre principale, composée d'une partie mobile de 21 rames et d'une partie fixe de 26 stations, on a 6 extensions de l'œuvre tramway dans la ville, qui ont une fonction d'ancrage dans le territoire.

VR&T. Avez-vous réfléchi à la maintenabilité et à l'évolution dans le temps de cet ensemble ?

R. C. P. Une partie du contrat, consacrée à la pérennité des œuvres, engage ceux qui les achètent à les entretenir d'une certaine manière. Sur chacune des œuvres, on a une fiche technique avec ces notions de maintenance. Certaines œuvres devront être entretenues plusieurs fois par

an. Nous sommes très vigilants sur cette question de la pérennité.

D. B. En amont, il faut livrer des œuvres dont on sait comment elles vont être entretenues, sauf évidemment si tout le monde est d'accord pour que cela ne dure que six mois. On prévoit contractuellement l'entretien et la réparation. Mais on est toujours à la merci, le jour où une alternance politique survient, d'un moindre entretien ou d'une dégradation des œuvres. Sur ce sujet, les artistes doivent être vigilants. La loi en France stipule que celui qui achète est responsable de ce qu'il installe dans sa ville. Et l'artiste garde en théorie son mot à dire s'il a l'impression que l'on détériore son œuvre. On ne va jamais jusqu'au procès mais, sans menace, le Palais Royal n'aurait jamais été refait !

VR&T. Tout cela n'a-t-il pas pour effet de sanctuariser les espaces publics urbains ?

D. B. C'est vrai... mais cela dépend aussi des projets. Les politiques restent souverains et les architectes font assez rarement valoir ce droit. Neuf fois sur dix, les œuvres sont transportables. La municipalité peut décider de les mettre dans une cave tant qu'elle est en mesure de prouver qu'elle les entretient. La question se pose effectivement pour les œuvres comme les miennes qui sont spécifiques aux lieux, car le seul moyen de s'en débarrasser est de les détruire.

*Propos recueillis par
Guillaume LEBORGNE*

Croquis de Daniel Buren (ci-dessus) et perspective (ci-contre) de la place de la Tranchée où se rejoignent plusieurs routes. Cet espace urbain jusque-là peu travaillé acquiert une lisibilité de porte.