



**HAL**  
open science

## Le projet art public/tramway : pour une lecture sensible des villes

Belinda Redondo

### ► To cite this version:

Belinda Redondo. Le projet art public/tramway : pour une lecture sensible des villes. Ambiances, tomorrow. Proceedings of 3rd International Congress on Ambiances. Septembre 2016, Volos, Greece, Sep 2016, Volos, Grèce. p. 847 - 852. hal-01414086

**HAL Id: hal-01414086**

**<https://hal.science/hal-01414086v1>**

Submitted on 12 Dec 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Le projet art public/tramway : pour une lecture sensible des villes

Belinda REDONDO

Lab'Urba — École d'Urbanisme de Paris, Université Paris Est/Marne-la-Vallée, France, b.redondo@hotmail.fr

**Abstract.** *Present in the main french agglomerations, the modern tram joins a real city project, renewing the urban space, especially with a sensitive lecture of the territory. Support for the implementation of a public art commission, the initiative public art/tram intends to sketch the city of tomorrow on the urban scale, but also to put the city dweller in a central place. To propose a new writing and reading of the urban space, the aesthetic journey of the tram becomes a sensory and sensitive experience, and leads to the creation of sensitive urban spaces and urban atmospheres, where the body is completely requested.*

**Keywords:** *partnership public art/tram, sensitive city, ambiance, body*

### Introduction

L'implantation d'une ligne de tramway moderne dans les principales agglomérations françaises s'inscrit au sein d'un véritable projet de ville. On parle aujourd'hui d'un urbanisme du tramway, tant ce dernier accompagne et accélère la mutation des villes. Vecteur de leur nouvelle identité (Kaminagai, 2014), ce mode de transport offre un rapport renouvelé à l'espace urbain (Laisney, 2011), notamment par une lecture sensible du territoire, à laquelle les commandes publiques artistiques entendent pleinement participer. Aussi, la mise en œuvre d'un projet de tramway constitue-t-elle un support pour l'intégration d'une commande artistique aux abords des parcours. Un accompagnement qui s'inscrit au cœur d'une politique de valorisation de l'image des villes, tout en s'orientant plus largement vers une appréhension singulière de l'espace public, à même de créer des lieux sensibles et autres ambiances urbaines sollicitant pleinement le corps du citoyen. Dès lors, comment se traduit cette expérience sensible sur le terrain ? Et plus largement, en quoi ces projets constituent-ils les marqueurs d'une forme d'ambiance urbaine, qui s'appuie à présent sur l'échelle des métropoles ?

Notre contribution sera l'occasion de revenir sur la fabrique et l'émergence sensible de l'espace urbain, à partir de l'analyse de différents projets opérationnels. Nous nous intéresserons également à l'expérimentation concrète de cette construction sensible et ambiante des villes, au prisme de la pratique du citoyen.

### Saisir la ville autrement

L'initiative partenariale, associant ligne de tramway et commande publique artistique, est en premier lieu l'occasion de poursuivre l'embellissement des tracés,

tout en renforçant l'image du tram. Répondant à plus large échelle à une stratégie de valorisation des villes, elle participe à mettre en lumière aussi bien les sites emblématiques réaménagés par l'arrivée du tramway que les espaces urbains en quête d'identité. Les œuvres prennent pour cela appui sur l'essence même de la ville, et en l'occurrence, sur sa trame historique, sociale, paysagère ou encore urbaine. Il s'agit en effet pour les artistes invités à concevoir des œuvres dans et pour l'espace public, de « prendre en charge, à la fois la géographie d'un site, mais aussi le contexte social et historique qui enveloppe l'œuvre », comme le rappelle le plasticien Philippe Mouillon (Quilès, 2008 : 63). En investissant la ville, l'artiste esquisse les prémices d'une appréhension sensible des lieux, où les tensions entre le corps mouvant et l'espace environnant viendraient à s'estomper. Une expérience sensible qui se traduit concrètement dans le choix des matériaux employés pour la conception des œuvres, lesquelles à leur tour renouvellent les pratiques artistiques en milieu urbain.

### *Les médiums plastiques*

Bien que les commandes artistiques aux abords des lignes de tram tendent à privilégier de plus en plus des œuvres d'art possédant une dimension utilitaire<sup>1</sup>, elles ne négligent pas pour autant l'approche sensible, dans l'espoir d'insuffler une nouvelle pratique de l'espace public et de maintenir ce lien entre l'individu et le lieu par l'éveil de ses sens. Certains programmes, tout en conservant cette ambition de promouvoir l'image des villes, peuvent à ce titre s'articuler autour d'un parcours artistique diurne et nocturne, à l'instar du tramway niçois. Les œuvres lumineuses qui en composent le parcours nocturne, recourent à une forme de scénographie urbaine, dont l'ambition première est de redonner « une identité visuelle » aux villes (Mons, 2013 : 45), et enveloppent d'une aura singulière l'espace urbain. Elles confèrent ainsi une expérience sensible et plurisensorielle aux citoyens et usagers du tram, à l'exemple de l'œuvre réalisée par l'artiste berlinoise Gunda Förster, qui irradie et magnifie les imposantes infrastructures ferroviaires et routières surplombant notamment les avenues Malausséna et Jean Médecin. Se substituant ici à l'éclairage public de la chaussée piétonne (fig.1), elle illumine de nuit comme de jour (pour la partie basse de l'infrastructure) l'ouvrage d'art qui scinde la ligne d'horizon de cette artère urbaine niçoise, et doit évoquer selon l'artiste, « l'idée d'un avant et un après pour les piétons [...] passant sous les ponts » (CUNCA, 2008). Ces derniers apprécieront d'autant plus son voile bleuté, qu'il confère une dimension plastique et sensible au site. L'utilisateur du tramway pourra quant à lui apprécier la séquence cinématique que confère l'œuvre, laquelle joue avec les intervalles réguliers des poutres de l'ouvrage d'art.

Dans un même registre, l'artiste Patrick Corillon, en charge du traitement artistique des stations du tramway parisien intra-muros (le T3), propose une variation lumineuse basée sur un jeu de couleurs printanières rappelant des notes végétales et florales. Cette installation épouse le principe de « coulée verte » propre au parcours du tramway, à savoir l'engazonnement des voies sur certains tronçons de la ligne. La couleur prend alors une dimension d'apaisement et entend engendrer une

---

1. *Détournées de leur fonction purement décorative, pour tendre vers une fonction d'usage public, en l'occurrence à destination du citoyen. C'est ainsi que l'on peut retrouver au sein des programmes artistiques, des œuvres ayant l'apparence d'un mobilier urbain (banc, candélabre, etc.).*

forme d'émotion palpable auprès des usagers (Levitte, 2013). De même, une architecture hospitalière du lieu est ici recherchée, par cette présence artistique longeant le parcours du tramway et ponctuant celui de ses utilisateurs.



Figure 1. *Blue. Hommage à Yves Klein*, Gunda Förster. Nice.

Photo : Redondo B. 2009.

Ces œuvres lumières apportent dans leur ensemble une interprétation sensible voire poétique de ces lieux de passage, dont elles sculptent et redessinent les contours. Leur présence nocturne est d'autant plus appréciable en ce que la nuit, y compris l'obscurité, véhiculent dans l'inconscient collectif l'avènement d'un monde laissant place à un imaginaire des ténèbres, tout autant que la naissance d'un cycle régénérateur (Ronnberg, 2011).

## Le tramway : un espace sensible

Plus largement, dans cette conception sensible de l'espace urbain, « l'habillage » artistique du matériel roulant a aussi un rôle à jouer : conférer à celui-ci, ainsi qu'à l'espace qu'il traverse, une expressivité singulière, à même d'emporter l'adhésion du public. À Aubagne, Reims ou encore Montpellier, les rames se parent d'une déclinaison de couleurs vives et chatoyantes, agrémentées parfois de motifs (fig.2). À Tours, le collectif pluridisciplinaire *Ensemble(s) la ligne*, chargé de définir l'identité du tramway et réuni par l'agence *RCP Design Global*<sup>2</sup>, a notamment souhaité promouvoir une expérience sensorielle à bord du tram, en vue de faciliter sa prise en main et susciter une forme de bien-être à son bord. L'équipe a donc opté pour un design dit « sensoriel », où l'émotion et le sensible prédominent, reposant entre autres sur un contraste de matériaux (présence de bois et de métal) et de textures (barres de préhension lisses ou grainées). À travers le soin ainsi apporté au tramway, il s'agit plus largement de concevoir une expérience émotionnelle et faire du trajet un temps fort auprès de ses utilisateurs.

Certes, « dans notre société d'images, notre relation au monde passe culturellement par la vue, et nous avons tendance parfois à oublier l'écoute spontanée du monde environnant » (Mons, 2013 : 151). Or, « la perception que nous avons de l'espace qui

---

2. Dirigée par Régine Chavet-Pello, membre du Collectif *Ensemble(s) la ligne*. L'agence a également été sollicitée pour l'habillage des tramways de Paris (T3), du Mans, ou encore d'Alger.

nous entoure dépend, pour la plupart, du sens de l'ouïe, de notre interprétation des sons » (Belgiojoso, 2010 : 123). Le design sonore a donc toute son importance dans cette construction sensible et hospitalière de l'espace urbain, et conséquemment, dans l'élaboration des composants urbains qui nous entourent.



Figure 2 : Les livrées du tramway montpellierain. Redondo B. 2015

Afin de parachever l'aménagement intérieur des rames, plusieurs commanditaires ont donc fait appel à des compositeurs de renom (Pierre Henry, Michel Redolfi, etc.), avec comme volonté première de conférer au tram une « signature » vocale. Mais ces installations sonores — que nous pouvons qualifier légitimement d'« œuvres sonores » —, visent également à créer une atmosphère singulière à son bord. Le traitement des annonces monocordes en de véritables œuvres musicales, cherche en effet à rendre l'expérience du trajet plus agréable et joviale. Toutefois, passé l'effet de surprise et les quelques sourires qu'elles soutirent aux passagers, ces annonces vocales ne font pas toujours l'unanimité, et perdent même parfois de leur éclat. À Strasbourg par exemple, les *Vox Populi* de Rodolphe Burger sont difficilement audibles (CUS, 2000), tant les sons mélodieux se retrouvent étouffés par le grincement métallique des roues de la motrice. Pour autant et dans leur ensemble, ces œuvres sonores participent indéniablement à la création et au renforcement d'un microcosme à bord du tram.

Si sentir et se mouvoir constituent les deux versants du monde ambiant (Thibaud, 2015), l'ambiance elle-même émerge du mouvement de l'être dans l'espace, et présentement, de la marche active du citadin dans l'espace urbain. Qu'en est-il alors dans l'espace motorisé du tram ? Selon la notion d'« adhérence urbaine », énoncée par l'ingénieur Georges Amar et visant à définir la qualité relationnelle d'un mouvement avec l'espace (1993), le transport dit « ferroviaire » possède une moindre adhérence que la marche, en ce qu'il isole le passager de son environnement extérieur ambiant (Desportes, 2005). Dès lors, les larges parois vitrées du tram, sa motorisation « douce », son ergonomie, ainsi que son ambiance sonore propre, interrogent quant à la perception de l'espace urbain à son bord, lequel prendrait ici une apparence abstraite et épidermique (Redondo, 2013). Bien que le tramway demeure toutefois perméable à la ville (Amar, 2010), en ce qu'il offre une plus grande interaction avec cette dernière, l'utilisateur du tram ne peut toutefois pleinement recueillir l'essence même de ce paysage urbain qui défile sous ses yeux. Deux espaces singuliers se confrontent alors : l'espace « protecteur » qu'offre le tramway et l'espace « extérieur » environnant. Aussi, dans cette recherche d'un espace urbain plus hospitalier et sensible, le parcours du tram introduit-il avec lui la question du seuil. Espace interstitiel et perceptible puisque de l'ordre du sensible, ce dernier s'esquisse comme autant de respirations de et dans l'espace urbain, desquelles pourrait émerger une forme d'ambiance. Si les œuvres d'art du tram sont l'occasion d'entrevoir une nouvelle lecture de l'espace public, où l'appréhension

sensible des lieux conduit à la construction d'un espace hospitalier et une poétique de l'habiter, le tracé du tramway, en ce qu'il « révèle » par son sillon le territoire, constitue en soi un seuil urbain, en tant qu'espace interstitiel délimitant le passage d'un lieu vers un autre. Il en va de même pour les stations qu'il dessert et qui sont autant de lieux d'accueil pour ses usagers quotidiens : des sites qu'il faut aménager au mieux, et que la présence artistique sous toutes ses formes contribue, dans une certaine mesure, à rendre plus accueillant et convivial. Tel serait donc l'enjeu de cette initiative partenariale : participer à l'émergence d'un urbanisme de l'« accueil » (Paquot, 2010 : 100).

## Vers un urbain sensible

Le soin accordé au matériel roulant va de pair avec l'offre d'une nouvelle écriture de l'espace urbain, voulu plus accueillant et chaleureux pour le citoyen, et où le corps pourrait aisément se déplacer. La présence des œuvres d'art le long du parcours est aussi plus largement l'occasion de produire du sens, ou pour reprendre une expression de Pascal Sanson, de « resémantisation » des espaces urbains. En somme, de transformer le regard porté sur les lieux, car les œuvres d'art en soi « transfigurent [la ville] par le regard » (Emmanuel Négrier in Beurrier, 2011). L'aménagement artistique des tramways viserait donc par là à promouvoir un nouvel usage de l'espace ; un usage au sein de ce qui pourrait s'apparenter à un urbanisme sensoriel, qui « transfigure les sens, magnifie les sensations, célèbre l'humanité des humains » (Paquot, 2010 : 100). Si l'infrastructure du tramway insuffle une nouvelle gestion de l'espace urbain, son parcours sollicite autrement le piéton, le citoyen ou encore l'usager, convoquant leurs sens au détour d'une pluralité d'œuvres d'art et d'un design de plus en plus sensoriel. « Chaque sens possède une logique spatio-temporelle spécifique et nous met en contact avec le monde d'une manière particulière » rappelle Jean-Paul Thibaud (2015 : 57). Bien que le sens de la vue soit privilégié, l'expérience de ces œuvres reste plurisensorielle. Le corps est mis ici à l'épreuve, au fil d'œuvres qui interpellent tout autant la vue, l'ouïe ou encore le toucher.

Enfin, dans ce dialogue des échelles spatiales, ce mode de transport ne semble plus uniquement convoquer l'échelle de la ville, mais bien celle de la métropole émergente. Un changement qui se traduit notamment par l'ampleur de son emprise spatiale sur le territoire, glissement fonctionnel et symbolique d'un tramway devenu en l'espace de quelques années un véritable projet urbanistique en soi, voire même une « œuvre d'art » mobile à l'échelle de l'agglomération. L'harmonisation des stations, l'intervention artistique sur des lieux en devenir, ou encore l'esthétisation des rames sont, en outre, les vecteurs d'une autre représentation du territoire qui se veut plus que jamais compétitif et attractif à travers le prisme du sensible (Lipovetsky et Serroy, 2013). Mais dans cette construction d'un espace sensible à l'échelle des métropoles, faut-il rappeler au demeurant que les ambiances ne sont jamais données pour acquises, et en cela statiques. Constamment en devenir, elles ne peuvent être dissociées de l'activité située et localisée des citoyens, et de fait, ne peuvent se réduire à un décor « factice », à un « supplément » sensible dans l'espace urbain, d'autant que « la ville produit sans doute une corporéité typique, des usages du corps qui correspondent, sur un mode communicationnel surtout non-verbal, à la pratique des espaces publics. Mais c'est aussi le

corps, dans sa singularité même, qui façonne l'urbain » (Baudry, 2012 : 28). Par ce nouveau quadrillage du territoire, le parcours artistique du tramway semble pourtant bel et bien faire émerger une forme d'ambiance, répondant ici aux nouvelles échelles spatiales et pratiques de l'urbain. Une ambiance ayant vocation à promouvoir un espace urbain pacifié et fédérateur.

## Références

- Amar G. (2010), *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance*, Éd. Fyp, Coll. Présence/Essai
- Amar G. (1993), « Pour une écologie urbaine des transports », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, ndeg
- Baudry P. (2012), *La ville une impression sociale*, Éd. Circé, Coll. L'Art de ne pas
- Belgiojoso R. (2010), *Construire l'espace urbain avec les sons*, Paris, L'Harmattan, Coll. Questions contemporaines
- Beurier E., Veran C. (2011), « Espaces publics. L'art révèle la ville », in *Le Moniteur*, n° 5599, p.24-28
- Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (2008), *L'art dans la ville. Un musée à ciel ouvert*, Nice
- Communauté Urbaine de Strasbourg (2000), « L'art dans la rue ça se discute », in *Viva Cité*, Strasbourg
- Desportes M. (2005), *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècle)*, Éd. Gallimard, Coll. Bibliothèque des Histoires
- Kaminagai Y. (2014), *Tramway : une école française*, Éd. IAU Ile-de-France
- Laisney F. (2011), *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Paris, Éd. Recherches
- Levitte A. (2013), *Regard sur le design urbain. Intrigues de piétons ordinaires*, Paris, Éd. Le Félin, Coll. Les marches du temps
- Lipovetsky G. et Serroy J. (2013), *L'esthétisation du monde. Vivre à l'âge du capitalisme artiste*, Ed. Gallimard
- Mons A. (2013), *Les lieux du sensible. Villes, hommes, images*, Paris, Éd. CNRS
- Paquot T. (2010), *L'urbanisme c'est notre affaire !*, Nantes, L'atalante, Coll. Comme un accordéon
- Quilès J.P. (2008), « Comment l'art peut-il symboliser un projet culturel de ville ? », in *L'Observatoire des Politiques Culturelles*, n° 34, p.62-67
- Redondo B. (2013), « Tramway et territoire : quel urbain en perspective ? », in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 52, URL : <http://rge.revues.org/3572>
- Ronnberg A., Martin K. (éds.) (2011), *Le livre des symboles. Réflexions sur des images archétypales*, Taschen
- Sanson P. (1999), « La redécouverte du sens des espaces de la ville », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 85, p. 196-206
- Thibaud J.P. (2015), *Éprouver la ville en passant. En quête d'ambiances*, Éd. Métis Presses. Coll. vuesDensembleEssais

## Auteure

Belinda Redondo has a Ph.D. in urban planning, and is member associated of the Lab'Urba (Paris School of Urban Planning). Her research interests focus on the urban narrative through the relation between Public Art Commission and french tram projects.