



HAL
open science

Art et espace public : le cas du tramway à Caen, Strasbourg et Nantes

Anne-Marie Giffo-Levasseur, Bernard Vrignon

► **To cite this version:**

Anne-Marie Giffo-Levasseur, Bernard Vrignon. Art et espace public : le cas du tramway à Caen, Strasbourg et Nantes. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2006, Art et anthropologie, 9, pp.109-128. hal-03176979

HAL Id: hal-03176979

<https://hal.science/hal-03176979>

Submitted on 22 Mar 2021

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Art et espace public : le cas du tramway à Caen, Strasbourg et Nantes

**ANNE-MARIE GIFFO-LEVASSEUR
BERNARD VRIGNON**

Anne-Marie Giffo-Levasseur, ethnologue,
chargée de recherche au GERS (Groupe
d'Etudes et de Recherche Sociales)

Bernard Vrignon, anthropologue,
chargé de recherche au CESUR
(Centre d'Etudes sur le Social et l'Urbain)

Cet article est rédigé à partir d'une recherche¹ se situant dans le champ de l'anthropologie urbaine. Dans un premier temps, notre équipe fut sollicitée à Caen pour collaborer à des comités de station, un dispositif innovant de participation des habitants de quartiers traversés par le tramway. Dans un esprit de « coproduction », les techniciens de la politique de Ville² avaient envisagé de regrouper habitants, artistes et techniciens dans ces comités afin de concevoir ensemble l'aménagement de l'interface tramway-quartier. Cet aménagement pouvait être de type architectural ou comporter des œuvres d'art plastique. Il devait tenir compte de l'identité des quartiers traversés. En tant qu'anthropologues, nous apparaissions comme garants de la prise en compte de cette iden-

(1)
Recherche menée dans le cadre du programme interministériel « Cultures, Villes et Dynamiques sociales » (Ministères de la Culture, de l'Équipement, de la Jeunesse et des Sports, Délégation interministérielle à la Ville, Fonds d'Action Sociale, Caisse des Dépôts et Consignations).

(2)
Mission DSU.

tité. Au moment de mettre en œuvre ce projet, il apparut que la proposition faite par les techniciens relevait plus de l'utopie que d'une stratégie validée par les élus. À la veille des élections municipales de 2001, le projet de comités de station fut abandonné, la période étant trop sensible pour la municipalité sortante. Le tramway devenait un enjeu majeur dans l'opinion. En effet, au grand mécontentement de la population, les chantiers du tramway entraînaient des bouleversements dans le centre et les quartiers.

Malgré la suppression des comités de station, l'objet de recherche constitué par les rapports entre élus et habitants à l'occasion d'un tel aménagement urbain demeurait. Nous décidâmes de mener la recherche en trouvant d'autres entrées sur le terrain. Nous souhaitions notamment comprendre comment les porteurs de l'action publique allaient rechercher au minimum la neutralité et au maximum le consentement de la population en raison de l'ampleur des transformations et des travaux effectués à l'occasion de l'implantation du tramway.

Au décours de ce travail, nous avons comparé les stratégies développées par les élus de trois villes, Caen, Strasbourg et Nantes, quant à l'esthétique urbaine mise en œuvre vis-à-vis du tramway³. Le matériau consiste en des entretiens menés avec les anciens maires de Caen, Strasbourg et Nantes, et des professionnels : une fonctionnaire municipale en charge du dossier des œuvres d'art dans l'espace public à Nantes et un médiateur culturel chargé d'organiser la liaison entre les artistes et les collectivités locales dans la même ville. Nous exposons ici des éléments de cette enquête, complétée par une observation de la mise en œuvre et de la réception de certaines pièces artistiques créées en lien avec la ligne 3 et le prolongement ouest de la ligne 1 du tramway de Nantes.

Le cas du tramway nous a intéressé parce qu'il est relativement exemplaire des enjeux de légitimité politique et culturelle liés à une fonction urbaine essentielle, le transport. Mobilier urbain des stations, traitement de la voirie, forme et aménagement des rames, œuvres d'art liées aux aménagements d'espaces publics, sont les supports de ces enjeux.

(3)

Voir le dossier Tramway, revue *Urbanisme* n°315, novembre-décembre 2000 ; sommaire consultable en ligne : http://www.urbanisme.fr/archives/ancien_site/315_DOS.htm [consulté le 26 juin 2006].

Caen : le primat du respect du patrimoine ancien

À Caen, le parti pris esthétique sur le mobilier urbain lié au tramway a finalement été celui de l'uniformité des stations. Le projet de *stations-phares* – il en était prévu au moins deux pour la ville de Caen elle-même a été rejeté malgré plusieurs concours. Cette démarche hésitante et finalement minimaliste illustre bien la frilosité municipale tout au cours du processus, après l'échec du « référendum »⁴. Annoncé comme un traitement égalitaire pour l'ensemble de la ville, il s'agit surtout d'un motif politique et économique puisque l'aménagement fait appel à un matériel standard moins coûteux fourni par un concessionnaire spécialisé (Decaux). Ce choix correspond d'une certaine manière, après l'abandon du projet de comités de stations, à la volonté de rendre le plus discret possible le tramway, source de tant de difficultés. L'aspect « gris souris » et fonctionnel des installations joue d'ailleurs assez bien ce rôle. Mais ce choix politico-économique a aussi une cause. La ville de Caen apparaît à ses élus, mais aussi à ses habitants, y compris ceux de l'agglomération⁵ comme riche d'un patrimoine architectural historique miraculeusement préservé⁶ : le château de Guillaume Le Conquérant, l'église Saint-Pierre. La question est alors moins d'embellir que de ne rien abîmer, ni défigurer. Ainsi s'explique en partie le fait que les *stations-phares* prévues à Caen n'aient pas vu le jour, y compris à la gare. En revanche les stations terminus d'Hérouville-Saint-Clair et Iffs ont été traitées sur un tout autre mode. Ces deux communes, à l'initiative du projet de tramway intercommunal et situées à la périphérie de Caen, étaient bien décidées à le mettre en valeur. À Hérouville, la *station-phare* a un caractère monumental dû à la nécessaire jonction en hauteur avec le centre ville. Une forêt de métal tubulaire composée de multiples troncs torsadés recouvre l'ensemble de la plate-forme du terminus, y compris les arrêts de bus.

C'est une ambiance végétale d'un tout autre ordre qui règne à Iffs où la *station-phare* plus modeste de proportion est un tunnel de bois dont une des ouvertures encadre exactement

(4)

À Caen, devant la nécessité de légitimer un choix controversé, le maire avait lancé une consultation de la population sous la forme d'un vote. Celui-ci ne s'étant pas révélé positif, la municipalité choisit d'adopter un profil bas.

(5)

Plusieurs habitants d'Hérouville-Saint-Clair (lieu d'un terminus du tramway caennais) lors de nos entretiens considèrent que la modernité du tramway est mieux adaptée à leur ville qu'au patrimoine ancien de Caen.

(6)

Il a échappé partiellement aux bombardements de la Seconde Guerre mondiale.

l'église du bourg plantée comme un if de l'autre côté du périphérique. La liaison à vol d'oiseau est bien sûr symbolique, de même que l'utilisation du bois qui rappelle une forêt toute proche qui a été recrée artificiellement. À Hérouville comme à Ifs, le point de vue et la sensibilité des maires ont été déterminants dans les projets qui ont été retenus⁷.

À Caen, le tramway est avant tout pensé comme un moyen de transport et non comme un outil pour le réaménagement de la ville. Selon l'agence TETRARC qui a participé au concours architectural sur l'aménagement des *stations-phares*, la discussion avec les élus a été très problématique. Le concours était mal organisé et le point de vue des ingénieurs du transport était déterminant. Cette situation a abouti à une intervention finalement très réduite : le mobilier minimaliste et terne fourni par Decaux en raison du moindre coût et d'un souci de discrétion. L'implantation d'œuvres d'art ou même la réflexion sur l'environnement urbain que souhaitaient les agents culturels du service DSU de la ville ne correspondait pas à une situation où ni les volontés, ni les compétences n'étaient présentes. La tension politique étant extrême, le résultat a été le plus petit commun dénominateur.

D'ailleurs à Caen, ville reconstruite, ville universitaire, la création contemporaine ne s'exprime pas dans l'espace public, alors que les lieux culturels institutionnels sont très développés (danse, théâtre, etc.). Plus généralement, l'accès du public à la création contemporaine est toujours difficile à réaliser et à articuler avec une nouvelle gouvernance municipale. Malgré les souhaits parfois émis, le rapprochement entre élus et citoyens est encore moins sensible dans ce domaine artistique qu'ailleurs.

Strasbourg : la recherche d'un projet esthétique cohérent et de l'égalité républicaine

(7)

Cf. entretien avec l'agence TETRARC qui a réalisé la station d'Hérouville. Un architecte local a été retenu pour Ifs.

Nouveau signe d'urbanité et de modernité, le tramway comme contribution à l'image de la ville est la raison pour laquelle un grand nombre de maires l'ont choisi et portent une

attention particulière à sa réalisation. La perspective recherchée est d'avoir un objet qui soit en lui-même un symbole de la ville. La recherche esthétique peut se déplacer alors du mobilier urbain sur l'objet roulant lui-même, puis sur l'environnement. Roland Ries, ancien maire de Strasbourg, confirme cette tendance :

« À Strasbourg, comme on avait dix ans de retard sur Nantes, on a pu en tenant compte de cette première expérience aller plus loin dans l'esthétique des rames elles-mêmes. On a voulu faire en sorte que l'attractivité des véhicules de transport public soit comparable à l'attractivité des véhicules automobiles. Une automobile est en règle générale un bel outil, confortable, silencieux, avec la radio, chaîne Hi-Fi, téléphone, etc. Eh bien l'idée c'est qu'on ait le même niveau de qualité esthétique, et si possible de confort (la promiscuité existe bien entendu dans le transport public). Je crois qu'à Strasbourg on y est assez bien arrivé grâce à un designer belge qui s'appelle Philippe Nermann. Il a conçu le tramway comme un bel objet. On a eu de multiples discussions sur le nez du véhicule, son avant, la couleur, l'esthétique des points de détails comme les barres d'appui. Tout cela a contribué, je crois à la réussite d'ensemble (...). Le centre de Strasbourg est une ville historique avec des couleurs roses dominantes, notamment le grès des Vosges, et on a trouvé des couleurs pour le tramway qui se coordonnent bien avec celles des bâtiments (...). L'idée d'avoir un tramway standard qui plairait à tout le monde a fait long feu. C'est ce qu'aurait voulu un constructeur comme Alstom qui un temps donné avait essayé de faire la synthèse des différentes demandes pour faire un modèle standard. Aujourd'hui ce constructeur étudie plutôt l'idée d'avoir des modules qui soient communs et d'avoir un habillage différent en fonction des demandes ou des spécificités des villes, de la personnalité du maire, que sais-je ? C'est vrai qu'il y a un peu de coquetterie des élus et peut-être des maires en particulier, à ne pas faire comme les autres et, à faire preuve de créativité. Mais ce n'est pas forcément une mauvaise chose d'avoir des tramways différents selon les villes et la personnalité du principal décideur (...) ⁸ ».

(8)

IW. de Roland Ries, janvier 2004.

Hormis les choix en matière de rames, Strasbourg a d'abord privilégié la requalification des espaces urbains traversés par le tramway comme à Nantes. Dans un second temps, en particulier pour la deuxième ligne, l'accompagnement artistique a été beaucoup plus intégré :

« Nous avons profité de la construction des lignes de tramway pour redonner une qualité urbaine que la ville avait perdue du fait de l'invasion automobile. Partout où on a pu le faire sur le tracé ou à proximité de ce tracé, on a essayé de redonner de l'esthétique à l'environnement. Je crois qu'on a assez bien réussi de l'avis de tout le monde. À d'autres endroits, c'est peut-être moins réussi, ce n'est jamais complètement satisfaisant ces opérations- là. Et puis les goûts sont divers et variés (...). Pour l'accompagnement artistique, nous avons fait des progrès entre la première et la deuxième ligne. Pour la première, comme on s'y était pris un peu tardivement, les projets artistiques sont des projets d'accompagnement qui viennent comme la cerise sur le gâteau. Ce sont des œuvres de sculptures, les textes littéraires de l'OULIPO qui sont posés à côté du tramway. Pour la deuxième, on a au contraire essayé d'intégrer la création artistique dans la réalisation même de certaines stations. Ce qui a d'ailleurs renchéri considérablement le projet, on est passé au fond de la garniture, de l'ornement à un caractère consubstantiel au projet. L'art est devenu partie intégrante du projet. C'est dans cette direction qu'il faudrait sûrement aller. Mais, ça n'est pas toujours possible et ça coûte souvent beaucoup d'argent (...) »⁹

La question des choix esthétiques a été âprement discutée à Strasbourg d'une part entre les élus, mais aussi par les citoyens qui ont fait part de leur incompréhension :

« Entre élus, on a eu des discussions infinies sur les couleurs du tramway, le choix de faire appel ou non à un designer belge qui a été en définitive retenu. Si bien que notre tramway a été dessiné avec le même soin que l'on met pour une automobile. C'était ce que l'on souhaitait. Ça a bien sûr un certain coût mais on a un tramway aux formes arrondies avec un plancher intégralement bas qui fait l'admiration de tout le

(9)
IW. de Roland Ries, janvier 2004.

monde (...). Avec les habitants, comme toujours lorsqu'il s'agit d'esthétique et de création artistique contemporaine, on se heurte souvent à l'incompréhension des gens. Autant sur la ligne A comme sur la ligne B, on a eu pas mal de critiques. Sur les textes un peu surréalistes de l'OULIPO, des gens nous ont dit « *ça veut rien dire, ça ne vaut rien du tout, c'est incompréhensible, c'est provocateur, moi j'aurais pu écrire la même chose...* ». Il y a souvent un fossé entre l'opinion disons moyenne et les créateurs d'avant-garde. Je pense qu'on ne peut pas dans ce cas là, faire simplement un référendum pour savoir quelle œuvre artistique on doit mettre à tel ou tel endroit. Il faut faire appel à des spécialistes, il faut que les élus aient leur rôle à jouer et que, si possible, ils expliquent aux citoyens pourquoi on fait appel à des créateurs et le plus qu'ils peuvent apporter (...) ¹⁰ ».

La question esthétique est pour R. Ries beaucoup moins importante que ce qu'il estime être l'égalité républicaine grâce à l'accès au centre-ville permis par le tramway. Il s'agit d'un volontarisme politique destiné à contrecarrer les effets de la dissolution urbaine. Autrement dit, se rapprocher du centre perçu comme le symbole de la cité est un moyen d'éviter que les habitants ne se perdent dans l'indifférenciation de l'espace.

Une référence à l'image de la ville : Nantes entre mémoire, modernité et collage d'œuvres d'art

À Nantes, l'esthétique du tramway a été d'abord pensée, selon Alain Chénard, en fonction d'une référence à l'image de la ville. Il doit ressembler à sa ville. C'est ainsi que les premières stations ponctuant le trajet du tramway ont été réalisées sur la base d'un dessin repris des auvents du marché du Bouffay¹¹. Il s'agit d'une idée d'architecte plaisant aux élus. À la fois un traitement identique des stations affirmait une égalité et un modèle original. Il créait un style nantais évitant la banalité d'un mobilier urbain type Decaux pouvant être acquis par d'autres villes. Cette idée de spécifier le mobilier

(10)

Idem.

(11)

Le « vert nantais » pour le mobilier urbain a été mis en valeur par une exposition historique réalisée par les services de la ville. Les auvents du tramway mêlent ce vert à un noir rappelant le passé industriel.

urbain correspondrait au souhait d'avoir un tramway différent de celui du voisin.

Hors les stations, la rame est aussi l'objet de soin. À Nantes, le dessin des rames n'est pas essentiel mais dans d'autres villes sa forme et sa couleur auront une importance. Alain Chénard rappelle : « À Orléans, on a joué sur la couleur semblable aux sables d'or qui jalonnent la Loire, à Montpellier on a décoré les rames en faisant appel à des designers connus afin de manifester le caractère surdoué de la ville, selon l'expression favorite du maire qui n'hésite pas à en remettre dans les symboles. À Strasbourg on a fait appel à un dessin original de la forme même des rames, ce qui a augmenté singulièrement leur coût puisque l'on sort des normes standard. Cette volonté des maires d'affirmer différemment la personnalité de leur ville a d'ailleurs entraîné les constructeurs à créer des faces-avant (le nez) modulables pour les tramways afin de pouvoir répondre à ces demandes ¹². »

En dehors des stations et des rames, les plateformes font l'objet de beaucoup d'attentions. Il s'agit d'éviter le ballast qui rappellerait trop le chemin de fer, alors qu'on est en pleine ville ¹³ et de lui substituer des pavés de parement et de la pelouse afin de provoquer un effet flattant l'œil. Il s'agit surtout d'intégrer au mieux le site propre du tramway dans le reste de la ville. Il ne doit plus être en opposition avec un sol agréable ou avec un espace vert. Par la suite, le site propre ne correspond plus à une séparation mais se confondra, au moins visuellement et par endroits, avec les autres voies de circulation. Le tramway ne doit plus apparaître comme un train rapide et dangereux, mais comme un élément du décor urbain ¹⁴.

Dans la première période de création du tramway à Nantes, l'expérience d'implantation d'œuvres d'art s'est avérée très négative, car selon Alain Chénard, au lieu de faire appel à des architectes locaux comme pour les stations, la collaboration avec la DRAC (permettant une diminution des coûts grâce à une participation de l'État) a débouché sur des concours internationaux avec des propositions d'artistes très prisés par les services culturels, mais quasiment pas admis ni compris

(12)

IW. D'Alain Chénard, ancien maire et promoteur du tramway à Nantes (décembre 2003)

(13)

Pourtant, certaines sections à Nantes ont conservé cet aspect de ballast : le soin apporté à la voie est divers suivant les enjeux d'aménagement, la position dans la ville, le coût...

(14)

Il permet d'ailleurs à Nantes dans une deuxième période (municipalité Ayrault) de procéder à d'importants réaménagements, notamment au centre-ville et dans certains quartiers. Le tramway est alors au cœur de la nouvelle image que se donne Nantes.

par les élus locaux qui avaient du point de vue de l'art plutôt la sensibilité du « bon père de famille ¹⁵ ». D'ailleurs, hormis celle d'un artiste nantais, Guy Voisin, qui a sculpté en bois « l'homme qui marche » à la station Pirmil, les dernières réalisations faites à Nantes, ne sont quasiment pas connues d'Alain Chénard. Pour lui, ce qui l'emporte dans le domaine esthétique, c'est le tramway lui-même :

« L'objet roulant qui glisse dans la ville comme un objet du futur, en faisant peu de bruit, et qui va l'emporter sur le reste de son environnement (stations, œuvres d'arts, etc.) parce qu'à son tour il contribue à l'image de la ville en tant que symbole de modernité et d'avancée technologique (...) ¹⁶ »

De la ligne 1 à la ligne 3 : l'évolution des œuvres d'art liées au tramway nantais et leur réception

Dans le cas du tramway de Nantes, il apparaît que pour l'ancien maire, l'explication fonctionnelle domine l'idée d'art au point de nier parfois sa spécificité. Pourtant l'esthétique fonctionnaliste entend réunir utilité et beauté. Selon la fonctionnaire municipale qui était en charge du dossier des œuvres d'art liées aux lignes du tramway, cette défiance de l'ancien maire et président de la Sémitan tient à la polémique née de l'installation de la place du commandant L'Herminier par un artiste américain. D'après elle, la réalisation de Dan Graham, *Nouveau labyrinthe pour Nantes*, créée en 1994 en lien avec la station « chantiers navals » de la ligne 1, a suscité une controverse telle qu'elle a bloqué durant plusieurs années l'idée de recourir à l'art contemporain dans l'espace public. Rappelons que l'installation de cette place proche de la Loire, était conçue comme un labyrinthe assurant une protection des vents océaniques et permettant la déambulation. La construction d'un parking réclamé par les riverains, en raison de l'espace pris par le tramway, a imposé la surélévation de la place de plus d'un mètre. L'œuvre a perdu beaucoup de son sens en perdant son accessibilité et la possibilité d'y faire naître des

(15)
Selon Alain Chénard.

(16)
IW. d'Alain Chénard, décembre 2003.

plantations. Il s'agit, pour la fonctionnaire interrogée, du parfait exemple de ce qu'il ne faut pas faire : la disjonction totale entre l'acte d'aménagement et l'acte artistique. Depuis cette époque, la Sémitan comme la Ville n'envisageaient plus l'installation d'œuvres d'art financées par le 1% artistique, hors la création de fontaines réclamées, semble-t-il, par beaucoup de nantais, sorte de retour du refoulé lié au comblement de la Loire et de l'Erdre, selon l'interprétation des responsables. De fait, en dehors de trois guerriers en bronze posés classiquement sur un socle de marbre, place du recteur Schmidt, une sorte de *black-out* s'est manifesté à l'égard de formes plus novatrices de l'art contemporain.

C'est l'intérêt du nouveau directeur général des services de la Communauté Urbaine, amateur d'art contemporain, qui va changer la donne. Sous son impulsion, un comité de pilotage, soutenu par le conseiller aux arts plastiques de la DRAC et le nouveau directeur du service culturel de la Ville, va être formé pour étudier la possibilité d'implanter des œuvres d'art liées au tramway sur six sites différents (prolongement ligne 1 ouest et ligne 3). La DRAC propose de recourir à des artistes de renom international plutôt qu'aux seuls artistes locaux. C'est ainsi que six artistes seront retenus. Cinq (Patrick Corillon, Fabrice Hybert, Claude Lévêque, Liliana Moro, Rut Bless Luxemburg) donneront leur accord. Après une visite de la ligne, les artistes choisiront eux-mêmes leur site d'installation, la DRAC prenant en charge le financement du travail d'étude de chacun des artistes. Après la remise de ces études, deux projets sur cinq ne pourront pas aboutir. D'une part, celui de Claude Lévêque, *Entre Chien et Loup* consistant en de grands mâts lumineux dressés au dessus de la place Viarme, ne verra pas le jour en raison de complications techniques et juridiques, soit un coût d'entretien trop élevé et la difficulté d'obtenir l'accord de syndicats d'immeubles privés. D'autre part, celui de Fabrice Hybert, pour des raisons cette fois politiques, le maire de Saint Herblain considérant le projet d'un « ballon carré » sur la place Mendès-France entre Nantes et Saint Herblain comme un objet esthétique sans intérêt et une provocation gratuite vis-à-vis de la population.

Cet exemple montre que les responsables des collectivités locales concernées par l'implantation d'œuvres d'art peuvent en dernier ressort refuser les propositions. C'est une position rarement adoptée par les élus à cause de ses retombées financières. En effet l'Etat, sous couvert de la DRAC, finance en plus des études artistiques, une large partie des réalisations. Avant celles-ci, les collectivités locales ne « testent » pas auprès de la population les intentions et projets artistiques. Elles auraient ainsi des arguments justifiant un éventuel refus ou une demande de modification technique des œuvres pouvant être liée à la future maintenance.

Une certaine indifférence de beaucoup d'élus vis-à-vis de l'art dans l'espace public se manifeste en l'absence de moyens spécifiques (personnel formé et ligne budgétaire) pour l'entretien des œuvres. Ainsi cette question passe souvent après le reste et il n'est pas rare de voir des pièces artistiques à l'abandon. A Nantes, aucune information n'est organisée semble-t-il pour situer les oeuvres et faciliter leur approche. L'absence de « test » auprès de la population peut s'expliquer par l'idéologie dominante attribuant au geste artistique une nécessaire autonomie sinon un caractère sacré. C'est ainsi que les projets d'intervention artistique sont le plus souvent retenus sans sensibilisation ni concertation préalable. Ce fut le cas pour ceux de Rut Bless Luxemburg, place des Lauriers à Bellevue, de Patrick Corillon, place Sainte Elisabeth, et de Liliana Moro, place A. Vincent.

Voici comment se présentent ces projets selon les notes d'intention élaborées par les différents artistes.

Pour le premier, intitulé « Pied-à-terre lumière » (R. Bless Luxemburg) : « (...) il s'agit de dématérialiser la réalité bétonnée du logement urbain en créant une ouverture poétique liquide (fluide) qui permette une immersion réflexive à l'aide d'une boîte à lumière de grande échelle située dans le sol d'un passage, de niveau avec la terre ferme. Ce passage couvert représente un lien entre les entrées de logements, un parking et des commerces avec la place des Lauriers. C'est un

endroit très passant pour les habitants, les visiteurs de la place et les utilisateurs de tramway. La boîte à lumière est composée de verre transparent renforcé, sous laquelle est visible la photographie nocturne d'une rivière qui s'écoule. La surface de la rivière se développe en de nombreux reflets, révélant les profondeurs sous la surface. Le voyageur/spectateur peut vivre une relation physique et sensorielle avec le pied-à-terre lumière, soutenue à la fois par la surface et immergée dans les vagues de lumière. La marche sur la boîte à lumière signale une entrée dans la place des Lauriers, la station tram et le voyage. Le pied-à-terre de lumière est une pièce visuelle qui implique la participation active du public lorsque celui-ci traverse l'espace illuminé. La marche sur la boîte à lumière contribue à la qualité de l'environnement en illuminant le passage sombre aussi bien de jour que de nuit. Le passage est ainsi perçu comme plus « sécuritaire » et une étape plus conviviale de l'espace public ».

Dénommée *Aurélia* (P. Corillon), le second projet est : « (...) une plante imaginaire / un genre de glycine / dont l'écorce est en résine, la structure intérieure en acier et les feuilles en caoutchouc. Il y a trois parties importantes : le tronc où la plante sort de terre en soulevant légèrement avec ses racines quelques pavés puis la division en deux branches principales ; l'une compose une sorte de banc végétal de 2 mètres de long (sur lequel on pourra s'asseoir), l'autre enlace de haut en bas un panneau (lumineux le soir) rappelant les sucettes Decaux. Les branches de la plante qui passent sur le panneau, se superposent exactement aux axes principaux de la ville. À l'intérieur du panneau, une affiche différente selon chaque saison présente une plante sensible : aux sons venant de la ville en hiver, aux contacts physiques au printemps, aux odeurs en été, aux couleurs à l'automne. La plante grimpante urbaine capte tous ces éléments nécessaires à sa croissance mais son sens de l'adaptation l'oblige à rester prostrée dans toutes les situations. Le projet consiste à amener les personnes qui découvriront l'objet à porter un regard sur la place Sainte Elisabeth elle-

même, mais aussi sur l'ensemble de la ville. La plante imaginaire semble sortie d'un jardin enchanté, et rappelle certaines plantes ou arbres que l'on peut voir au Jardin des plantes de la ville. Il s'agit de produire un intérêt pour la place Sainte Elisabeth, la rendre attachante et plus humaine, mais aussi une complicité et un attachement à l'objet lui-même. Qu'on puisse s'y asseoir, ou lire l'histoire qui y est attachée (panneau) afin qu'une intimité soit créée. Tout cela pour montrer qu'il y a plusieurs paysages dans une ville : des paysages faits de sons, de couleurs, de touchers et d'odeurs. Le travail doit permettre d'approprier ces notions et non plus de les considérer uniquement en termes négatifs (pollution, nuisance). L'enjeu n'est pas de réaliser un bel objet, mais de créer un environnement qui rende plus sensible à la ville ; que l'on prenne conscience qu'une ville est faite de paysages sonores, tactiles, etc. »

Le troisième projet titré *L'attente occupée par une assise* (L. Moro) est : « (...) une installation de groupes de sièges pivotants de couleurs vives aux 4 angles (ou coins) de la place. Il s'agit de réagir au caractère de neutralité (carrefour de circulation à forte densité) et au manque d'une sorte de "vie de place". Partant du "manque", il s'agit de chercher à créer une pause, un arrêt sur la place comme lieu de rencontre où l'on peut se donner rendez-vous, s'arrêter pour lire, discuter, rester seul, s'asseoir pour regarder et penser. La chaise pivote de manière à ce que la personne assise puisse l'orienter dans la direction voulue. L'intervention artistique doit servir à créer un état : un état physique et un état du regard. Chaque angle de la place a un groupe de 10 chaises de couleur différente d'un groupe à l'autre, les couleurs primaires, rouge, vert, jaune, bleu. Le modèle choisi est celui dessiné par Charles et Ray Eames, la « plastic chair » (1955), production Vitra Design Museum (Weil-am-Rhein). Cette chaise, à l'origine en fibre de verre, est maintenant dans la nouvelle production de verre en matière plastique. La structure de la chaise est en inox pour l'extérieur avec un pied fixé dans une base de ciment située sous le pavage de la rue ».

Ces projets, bien que très différents dans la forme et les matériaux utilisés, apparaissent à l'analyse avoir tous trois un point commun en ce qui concerne l'intention. Il y a l'idée de produire une « dissonance cognitive » car comme l'indiquent Joseph Heath et Andrew Potter dans leur ouvrage *Révolte consommée, le mythe de la contre-culture*¹⁷, aujourd'hui une large partie des artistes contemporains se sont inspirés des théories situationnistes : « (...) Pour Debord et les situationnistes, il faut percer le voile d'illusion. Il suffit pour cela d'une légère dissonance cognitive, un signe que quelque chose ne tourne pas rond, en ce monde qui nous entoure. Cette dissonance peut être provoquée par une œuvre d'art, un geste de protestation, ou même un article vestimentaire. Voilà d'où vient l'idée de brouillage culturel. Pour réveiller les gens, les libérer de l'emprise du spectacle, il faut produire de la dissonance cognitive au moyen d'actes symboliques de résistance ».

Après avoir présenté les intentions artistiques, examinons de plus près la réception de ces œuvres.

L'odyssée malheureuse du « Pied-à-terre lumière »

Comme on le sait, l'œuvre de la photographe Rut Blees Luxemburg, place des Lauriers à Bellevue, un grand quartier HLM de Nantes, est un caisson lumineux au fond duquel doit apparaître l'image photographique d'une rivière. Il est effectivement encastré dans le sol d'un porche sous immeuble qui reste un lieu de passage assez sombre. La photographie de couleur or et noir représentant la Tamise n'est quasiment pas éclairée par transparence. L'image devait se refléter sur le plafond et les murs du porche alors que les projecteurs placés par Nantes-Habitat pour « sécuriser » le passage noient le peu de luminosité du caisson. Durant sa résidence, et avant la pose de l'œuvre, l'artiste a insisté sur la notion de traversée symbolisée par la rivière souterraine qui est un rappel pour elle du comblement de la Loire. Elle voulait faire référence à la résistance de la nature, à sa présence souvent incongrue dans un espace urbain. Dans les faits, la lumière très faible rend

(17)

Heath, J., Potter, A., (2005), *Révolte consommée : le mythe de la contre-culture*, Naïve, Paris, 430p.

à peine visible la photo. Les gens qui passent sur le caisson lumineux recouvert d'une plaque de verre ont beaucoup de mal à discerner quoi que ce soit et se plaignent du mauvais éclairage du porche.

Avant l'installation de son œuvre, à la demande de l'équipe DSU, l'artiste a été en résidence dans le quartier et a animé des *workshops* avec la Régie de quartier. Elle a aussi travaillé avec quelques jeunes devenus aujourd'hui des défenseurs de l'œuvre ou du moins de son intention, au point qu'ils ont accusé les différents services techniques de tout faire pour saboter le travail d'une artiste qui avait fait le pari de travailler dans une cité d'habitat social. Dans un premier temps, alors qu'il y avait exceptionnellement beaucoup de neige, la première pose en plein hiver n'a pas permis à la boîte de résister aux différences de température et à l'humidité. Quelques mois plus tard et deux jours après la pose du caisson tout juste ré-étanché, les services de nettoyage mal informés ont passé le Kärcher et la balayeuse en détériorant à nouveau l'installation. Cet incident a entraîné à nouveau beaucoup de retard avec le rachat d'une seconde photo dont le coût de développement dans un laboratoire spécialisé à Londres est très élevé. Tous ces aléas techniques ont provoqué une année et demi de décalage entre la fin de la résidence de l'artiste et l'installation de l'œuvre qui n'apparaît toujours pas définitive. Actuellement, après ces travaux incessants, apparaît, sans qu'on puisse lui donner de signification, une trace jaunâtre au sol qui fait dire aux passants « qu'on n'y voit rien... ». Les habitants et commerçants proches regrettent l'insécurité du lieu de passage et perçoivent l'œuvre comme « nullissime » et du pur gaspillage. La propriétaire de la pharmacie située dans le passage se fait l'écho de la déception générale alors qu'il y avait une fierté au départ à ce que la cité ait à disposition une œuvre d'art. Il est désormais question de sauver l'entreprise en sortant le caisson pour le sceller sur un mur du passage, ce qui fait dire à des plaisantins du voisinage que cette œuvre se référant à l'eau, est plutôt réussi étant donné la difficulté de rendre la boîte étanche.

« Aurélia » ou l'indifférence amusée

Patrick Corillon n'a pas été en résidence artistique. Placée en limite du cœur de ville, en bordure de la voie du tramway et relativement éloignée des stations, donc dans un lieu peu passant, la pièce réalisée demande une volonté de s'y intéresser pour y accéder. Après l'installation, une réunion publique a été organisée avec les riverains pour présenter l'œuvre. L'artiste était présent avec un conseiller municipal délégué à la culture et un certain nombre de techniciens. La première réaction de riverains a porté sur le coût de l'œuvre et contesté l'intérêt d'une dépense considérée comme inutile. Patrick Corillon a expliqué modestement ce qu'étaient ses intentions et le conseiller municipal a fait valoir son enthousiasme, la majorité des habitants présents approuvant alors l'opération. Depuis, il faut noter que les services concernés peinent à remplacer régulièrement, selon chaque saison, les affiches intérieures au panneau. L'humidité créée par la condensation rend aussi parfois la lecture peu lisible.

À l'observation, très peu de personnes font le détour pour découvrir l'œuvre. Les rares passants qui s'inquiètent de cet enchevêtrement insolite et sombre, partent avec une moue le plus souvent amusée après avoir lu le panneau avec beaucoup de bonne volonté (lettres trop petites). La position assise est rendue très difficile par la nature torsadée de la structure et rend quasi impossible d'y demeurer plus d'une minute. Le banc prévu à l'origine est donc déserté et ne joue pas son rôle d'attraction. Actuellement, la plante urbaine est en partie maculée de blanc. Cela dure depuis de nombreux mois. À ce sujet, quelques voisins se livrent à des spéculations diverses et variées, pour l'un ce sont des réparations faites à la masse sur les torsades. Le blanc correspond à de l'apprêt, la peinture d'origine ayant été oubliée. Pour un autre, c'est du pur vandalisme. On peut aussi soupçonner un botaniste amateur d'avoir voulu attirer l'attention avec du blanc sur la mauvaise santé de la plante grimpante.

« L'attente occupée par une assise », un mobilier urbain saccagé et fragile

Liliana Moro a choisi cette place à cause d'une imposante église en briques rouges évoquant l'Italie. L'église constitue un point de ralliement mais la place traversée par le tramway est très inhospitalière. C'est plutôt un carrefour qu'une place. Pour rendre visible ce non-espace public, elle a posé aux quatre coins un groupe de chaises pouvant tourner sur elles-mêmes. Il s'agit de chaises en forme de tulipe. Ces quatre espaces de chaises colorées de façon primaire (bleu, rouge, vert, jaune) doivent unifier la place et permettre de donner de nouveaux points de vue. C'est une *utopie d'hospitalité*, un jeu sur le rapport entre *chaises de cuisine* confortables et l'espace public de la station. C'est une *halte possible* qui peut inviter à s'asseoir sans avoir une visée directement utilitaire. Cette œuvre a été très souvent abîmée (chaises détériorées ou volées), le suivi de l'entretien étant par ailleurs obligatoirement assuré par la collectivité locale en raison d'une convention avec l'État¹⁸. Entre « design » et « question posée à l'espace public », l'œuvre est visiblement devenue un objet de consommation. Actuellement, après des saccages réguliers (des jeunes se servant comme de manèges des chaises tournant à 360°, casse et incendie des coques plastiques, etc.), les services de la communauté urbaine ont enlevé deux groupes de chaises sur quatre. Les deux autres restants (jaune et bleu) ne comportent plus que six chaises sur dix. La position des riverains, habitants et commerçants est mitigée. L'un des prêtres de l'église est révolté par ce qu'il appelle une dépense somptuaire et ne comprend pas qu'on puisse appeler œuvre d'art des chaises de cuisine. Certains paroissiens regrettent la disparition des chaises vertes placées devant l'église à cause de la convivialité qu'elles offraient. De même pour les chaises rouges placées devant la pharmacie offrant du confort aux personnes âgées, en particulier le jour du marché. D'autres personnes considèrent qu'il s'agit d'une opération complètement inadaptée en raison de la fragilité des matériaux et du coût d'entretien. Pour elles, des bancs solides auraient été mieux adaptés. Tous réfutent l'idée qu'il s'agit

(18)

Éléments de présentation tirés de la note d'intention de P. Corillon.

d'une œuvre d'art pouvant aider à une nouvelle perception de l'espace vécu en raison du positionnement aux quatre coins du carrefour et de la possibilité de tourner sur soi-même une fois assis. Ils n'y voient qu'un mobilier urbain particulièrement mal conçu (y compris pour les amoureux...) et sous-utilisé. Aucun des riverains interrogés ne se souvient, comme pour Patrick Corillon, de la réunion publique organisée après l'installation en présence de Liliana Moro.

On voit à travers ces quelques exemples, sans prétention à la généralisation, les difficultés à faire exister l'art contemporain dans l'espace public. Dans les trois cas, le processus manque de cohérence technique et l'appropriation ne se fait pas. La réflexion sur la faisabilité technique de l'implantation et de la maintenance des pièces artistiques devrait se faire beaucoup plus en amont, de même pour la sensibilisation du public qui reste très souvent ignorant des installations. En aval, la formation d'un personnel d'entretien spécialisé apparaît essentielle. La question de l'esthétique est d'une toute autre complexité.

L'esthétique : un lieu de conflits par nature ?

Afin d'analyser un peu mieux le rôle de l'esthétique autour du tramway, un entretien avec un médiateur culturel chargé de cet accompagnement a été réalisé. Son rôle professionnel se situe dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage. C'est un travail de liaison entre l'Etat, la collectivité locale qu'il assiste et les élus, puis l'artiste (prestataire), enfin les techniciens (réalisation technique). Le concessionnaire du tramway a aussi un rôle à jouer, mais l'Etat n'entre en ligne de compte dans le financement de l'œuvre artistique que si le tramway est pensé comme un outil pour le réaménagement de la ville. L'accompagnement artistique du tramway passe par une commande publique après demande de la collectivité territoriale à l'Etat pour une subvention et un conseil afin de travailler ensemble au choix d'un artiste. Cette commande est effectuée pour aider la création

contemporaine à partir d'une volonté politique exprimée par des élus. Il ne s'agit pas de décorer ou de faire joli, mais plutôt de donner *un sens à l'espace public*. Les artistes ont conscience qu'ils ne sont pas dans un musée, un lieu protégé. Leur œuvre s'adresse aux usagers d'un espace pris dans un contexte social et urbain. Par exemple à Strasbourg, c'est toute une station qui a été concernée par le travail de l'artiste Barbara Kruger qui, sur la thématique de la *personne transportée et du voyage mental*, inclut des photos et des textes qui sont autant de détournements de la publicité. L'œuvre est intégrée dans l'architecture.

Selon le médiateur culturel, dès que l'œuvre est installée, elle vit sa vie en appartenant à l'espace public. Elle a pour objectif de modifier la perception de l'espace mais l'utilisateur est libre d'en faire l'usage qu'il veut. Le médiateur pense qu'aujourd'hui on ne peut plus imposer l'art comme autrefois, le mécénat n'existe plus de la même façon. Du point de vue démocratique, le mécénat public est censé devoir obtenir un consensus pour favoriser la création. Or la création contemporaine n'est pas consensuelle. Elle donne à voir des choses qui peuvent faire réfléchir. Elle sollicite les personnes, dérange, détourne le cours des choses. Elle renvoie chacun à lui-même. Pour Duchamp, « c'est le regardeur qui fait le tableau ». Il ne peut y avoir d'unanimité, il faut donc des élus qui, mandatés d'une part, mais visionnaires d'autre part, « passent en force ». La seule relation avec la démocratie passe par la volonté des élus, souvent celle du premier d'entre eux dans les collectivités locales. Au fond, la notion d'intérêt général trouverait ses limites en art.

En guise de conclusion

La place des œuvres dans l'espace public met au jour les rapports entretenus entre les artistes, les usagers du lieu (dans certains lieux ce sont surtout des habitants, dans d'autres des passagers...), les techniciens et les élus, éclairés par l'assis-

tance à maîtrise d'ouvrage culturelle. Pour les cas observés ici, ce rapport correspond en général à une distance entre mondes qui ne communiquent guère. Une tentative comme celle de Bellevue-Lauriers articulant pour une fois, en un lieu presque caché, des acteurs divers, reste mince, ténue, presque caricaturale dans sa bonne volonté, et si discrète qu'elle tombe dans l'oubli et l'invisibilité, sinon comme gaspillage après la quasi-impossibilité de rendre étanche le caisson renfermant la photographie. Au fond, une décision discutable et une mise en œuvre douteuse. Pour les autres exemples, intégration ou non à l'architecture de station, la fonction usuelle même est interrogée par les artistes. Ainsi semble-t-il de Liliana Moro. Le tramway comme aménageur permet de questionner un carrefour-place, mais la station elle-même est identique aux autres stations. Là le jeu ambigu sur les significations a produit des visites d'étudiants, de rares repos de passants, le vol et la dégradation. L'installation de Patrick Corillon est perçue au mieux comme sympathique mais on est loin de « l'appriovissement » destiné à mieux percevoir la spécificité de l'espace urbain. Dans aucun cas, semble-t-il, il n'y a de débat ouvert. À Strasbourg, c'est la station et son rapport à la publicité qui sont interrogés. Dans le cas de Nantes, le tramway qui participe à l'image de la ville (design des rames, site propre, continuité de la ligne, etc.) n'est pas l'objet du questionnement direct des artistes qui ont choisi le lieu de leur intervention en fonction de leur propre travail : l'artiste intervient sur et dans le lieu en y apportant son regard. S'il interroge après coup le processus urbain lié au transport, il semble peu sensible aux multiples aspects de la réalisation technique et de son entretien. De même, il se place hors du rapport social avec les futurs usagers. Dans ce cadre, on est moins dans la « dissonance cognitive » que dans la rupture.



