

Réunion publique commune aux conseils de quartier Pereire-Malesherbes, Batignolles-Cardinet et Epinettes-Bessières

LES PROJETS ARTISTIQUES DU TRAMWAY T3 NORD

Le lundi 14 novembre 2016, à 19h00, les participants se sont réunis à la Mairie du 17e arrondissement.

Étaient présents :

- Geoffroy BOULARD, Conseiller de Paris, Premier adjoint
- Bertrand LAVAUD, Adjoint au Maire en charge de la Culture
- Christophe LEDRAN, Adjoint au Maire, Délégué du quartier Pereire-Malesherbes
- Noël CORBIN, Directeur des Affaires Culturelles, Ville de Paris
- Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU, Directrice artistique du projet T3, partenariat Fondation de France - Ville de Paris
- Victoire DUBRUEL, Coordinatrice générale, Association Contexts
- Mari LINNMAN, Médiatrice culturelle, Association Contexts

Geoffroy BOULARD excuse Brigitte KUSTER, retenue par ailleurs. Il inscrit les échanges dans la suite logique des précédentes réunions de concertation sur le tracé du tramway T3 Nord. Trois projets seront présentés au cours de la réunion.

Bertrand LAVAUD présente les participants à la réunion. Il indique que les projets ont fait l'objet de nombreuses réunions de travail. Il se dit satisfait de ces premières esquisses. Le travail effectué est de qualité.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU rappelle que le projet a été engagé plus d'un an auparavant et s'implante sur le territoire marqué par le passage du futur tramway. Elle présente la méthode qui a présidé à ce projet, appelé « nouveaux commanditaires », et permettant, avec le soutien de la Fondation de France, à des citoyens de s'impliquer concrètement dans la définition des enjeux d'un projet artistique. Les citoyens deviennent interlocuteurs des artistes et la commande publique sort du cercle habituel des experts. Cette méthode novatrice nécessite un accompagnement.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU, Victoire DUBRUEL et Mari LINNMAN ont assumé le rôle d'accompagnement du projet depuis mars 2015. Après une visite aux différents acteurs du territoire, durant laquelle la méthode a été présentée, des groupes de commanditaires se sont formés et sont devenus acteurs de la commande artistique. Leur engagement, leur courage, leur investissement affectif doivent être salués.

Le tronçon de tramway T3 qui est en cours de réalisation part de la Porte de la Chapelle et aboutit Porte d'Asnières. Sur le trajet de 4,3 km, cinq projets artistiques sont actuellement portés. Deux se situent sur le territoire du 18e, deux sur le territoire du 17e, et un projet s'étend sur les deux arrondissements à la fois.

Le premier projet se situe sous le tunnel Berthier. Le pont ferroviaire est suffisamment large pour former un tunnel, dont l'éclairage entre dans la catégorie des éclairages de tunnel. Le groupe de commanditaires était déjà formé parce que le tunnel Berthier faisait partie des lieux identifiés, par la mairie et les riverains, comme à améliorer. Le groupe est représenté par 4 personnes.

Joël MORVAN souligne que l'expression « tunnel Berthier » désigne le passage sous les voies de chemin de fer du boulevard Berthier. Ce tunnel de plus de 100 mètres de long est peu sécurisant, bruyant, mal éclairé. C'était donc une gageure de l'améliorer. Le groupe s'est fondé sur les particularités du tunnel pour émettre ses premières idées :

- ce n'est pas un point d'arrêt mais de passage ;
- ce n'est pas un point de rencontre mais un couloir de circulation à deux sens ;
- ce n'est pas un passage à l'air libre (problématiques de bruit, d'éclairage, de visibilité).

Pour augmenter la convivialité du lieu et sa visibilité, il fallait donc travailler sur la lumière. Le projet d'éclairage a donc obtenu l'unanimité du groupe de commanditaires.

Joël MORVAN souligne que le toit et les murs sur lesquels les dispositifs lumineux seront fixés appartiennent à la SNCF. Cette dernière ne prévoit pas de travaux de réparation sur le tunnel avant 2025, il reste donc à espérer que l'œuvre d'Odile DECQ ne sera pas endommagée par les fuites.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU ajoute que les recherches d'un artiste capable de répondre à l'attente d'humanisation du tunnel ont naturellement conduit à Odile DECQ, une grande figure de l'architecture en France et dans le monde. Son travail sur des formes très contemporaines intégrant les nouvelles technologies est internationalement reconnu. Dans le tunnel Berthier, elle intervient comme artiste et non pas comme architecte.

Sa réflexion lie ce qui se passe sous le pont et sur le pont, qui accueille un trafic très dense. Elle souhaite rendre visible le croisement invisible des trains, uniquement perçu comme une nuisance sonore par les usagers du tunnel. Rendre le passage des trains dans un jeu de lumière ludique permet de modifier l'expérience du passage sous le pont. L'artiste intervient sur deux éléments :

- au sol, des rais lumineux ponctuent les trottoirs et lui donnent un rythme en interaction avec le passage des trains sur le pont ;
- des projections tombant du plafond assurent l'éclairage du tunnel et créent des formes en interaction avec le rythme du trafic ferroviaire.

Odile DECQ ne travaille qu'en lumière blanche, très proche de la lumière naturelle, en jouant sur les nuances de chaleur. Elle espère rendre le passage joyeux et surprenant, toujours renouvelé.

Une intervenante indique que le groupe des commanditaires a imposé un cahier des charges strict sur la sécurisation du tunnel. Un premier artiste s'est désisté au vu des contraintes ; Odile DECQ a au contraire pris la commande comme un défi à relever.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU remarque que l'installation prévoit un dispositif très discret épousant la charpente métallique. Les contraintes techniques seront prises en charge par une équipe technique dans les mois qui viennent.

Une intervenante demande si les lignes projetées sur les trottoirs sont planes ou en saillie.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU répond que les rais lumineux sont intégrés dans le sol, sans risque de butée. Elle insiste sur le fait que le projet présenté n'est encore qu'une esquisse, qui va passer par des étapes de validation technique et sécuritaire. Un taux d'éclairage réglementaire dans le tunnel doit notamment être respecté pour la sécurité des piétons.

Une intervenante demande si le projet intègre une rénovation de l'espace, dont la couleur est sinistre.

Une intervenante souhaite connaître le nombre de piétons qui passent dans le tunnel, afin de vérifier si l'investissement est proportionné au passage.

Un intervenant souligne qu'un éclairage d'ambiance, partant du pied des murs, permettrait d'atténuer l'impression de prison qu'on a dans le tunnel.

Valérie NAHMIA, Conseillère de Paris et ancienne adjointe à la Culture du 17e, rappelle que la Mairie a beaucoup travaillé avec l'art urbain, et propose de repeindre les murs avec cette technique picturale.

Michel LOURADOU, commanditaire du tunnel, souligne qu'il est difficile de travailler avec la SNCF. Le tunnel crée actuellement une scission entre l'Est et l'Ouest du secteur. Il est nécessaire de recréer un lien sur le plan piéton, en incitant notamment à emprunter le passage sous le tunnel. L'attention des piétons sera captée par la lumière, non pas stagnante, mais continuellement animée. Quant aux murs, la SNCF refuse toute intervention sur ses installations. La prochaine rénovation du tunnel par la SNCF est programmée au-delà de 2025.

Geoffroy BOULARD indique que la Mairie de Paris tentera d'obtenir des travaux plus tôt. L'éclairage sur le passage du tramway sera aussi renforcé. L'objectif est de créer un passage convivial et sécurisant, passerelle vers le nouveau quartier Ouest.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU indique que la programmation lumineuse est prévue pour pallier l'absence de signaux en cas de non circulation des trains (nuit, grève, etc.). Les jeux de lumières continueront donc à fonctionner quoi qu'il arrive.

Un intervenant fait part de son mécontentement sur ce projet. Il juge que la circulation sous des projecteurs mouvants est très fatigante. Le projet est donc déconcertant et son coût risque d'être démesuré.

Noël CORBIN voit dans cette remarque le fait que l'art ne laisse pas indifférent. Il souligne que l'accompagnement artistique du tramway est porté par des intervenants qui s'investissent dans la valorisation de la ville. Il indique que le coût global pour la Ville de Paris pour les cinq projets est de 2,3 M€. Il invite l'intervenant mécontent à passer sous le pont quand l'installation sera en place.

Martine DODINET, représentante des commerçants du boulevard Berthier, cite l'exemple de la ville de Nice, où le tramway passe sous un pont de cette sorte. L'installation d'éclairages dans le même esprit que le projet présenté a supprimé l'impression de peur et repoussé la population interlope. Elle souligne que le projet est enthousiasmant, astucieux, bien pensé, bienvenu.

Christophe LEDRAN souligne l'aspect anxiogène suscité par la traversée, même bien éclairée, en raison de la longueur du tunnel. Il suggère donc de coupler la création lumineuse d'une progression musicale ou sonore, qui accompagne la traversée.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU présente le projet suivant, situé porte Pouchet, qui marque un arrêt pour le tramway. L'association Kirikou, très active dans le quartier, a porté cette commande.

Yasmina PICQUART, présidente de l'association Kirikou, explique que l'association est en contact avec quelque 350 familles à qui elle a proposé de s'associer au projet. Une quinzaine de personnes a accepté de participer à l'aventure, définissant progressivement une attente de quelque chose de joyeux, intelligent, beau, réalisé en matériaux nobles et durables.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU indique que le projet a été confié à l'artiste Pierre MALPHETTES, qui travaille à Marseille. Son œuvre se caractérise par un intérêt pour les matériaux issus de l'industrie, point de départ d'installations évoquant au contraire des paysages et la nature. L'œuvre devait répondre aux attentes fortes des commanditaires, tout en assumant la fonction de station de tramway.

La linéarité du parcours du tramway à cet endroit a inspiré à Pierre MALPHETTES l'idée d'une île :

- abris en bois ;
- partie centrale reprenant les motifs de reflets sur l'eau ;
- éléments de rochers naturels assumant des fonctions de mobilier urbain, essences d'arbres sortant l'îlot de la régularité des plantations du reste du parcours.

Marlène ROMEO s'enquiert de la présence de pelouse.

Geoffroy BOULARD indique que la pelouse se situera en amont et en aval de la station.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU présente le projet de la Porte de Saint-Ouen. Il s'agit d'une intervention artistique portée par un groupe de personnes travaillant à l'hôpital Bichat-Claude Bernard. Une personne représente ce groupe.

Wina, cadre de santé en psychiatrie et addictologie, se déclare très satisfaite d'avoir participé au groupe de commanditaires. Elle indique que le service de psychiatrie et addictologie se trouve sur le boulevard Ney, et ce n'est donc pas un hasard qu'il soit impliqué dans le projet. L'idée de départ est de mettre en évidence l'existence de réseaux de vie à l'hôpital (espoir, mort, douleur s'y entremêlent) et l'idée d'échange entre la ville et l'hôpital. Il s'agissait aussi de ne pas ignorer la cheminée, dont l'avenir n'est pas déterminé.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU indique que les questionnements autour de l'espoir et de la mort sont fondamentaux dans l'histoire de l'art. Il s'agissait de les aborder dans l'espace public. L'artiste sollicité est Bruno PEINADO, qui travaille en Bretagne. Son travail est présenté aussi bien dans des expositions que dans l'espace public. Il s'est engagé avec joie, mais aussi avec une certaine réserve parce qu'il lui fallait entrer dans l'hôpital et ouvrir le dialogue avec des personnes qui y travaillent quotidiennement. Le dialogue qui s'est instauré a abouti à une proposition monumentale composée de trois gestes artistiques :

- deux installations face-à-face sur les placettes de part et d'autre du carrefour de Saint-Ouen : elle sont composées de signalétiques urbaines courantes, détournées de leur fonction en devenant soit de grands monochromes, soit des panneaux animés d'une pulsation lumineuse.
- une installation sur la cheminée qui signale l'hôpital de très loin. L'anneau couronne le haut de la cheminée et présente aussi une pulsation lumineuse, délivrant un message d'espoir, et donnant à la cheminée la dimension d'un phare pour la vie.
- un balisage au sol réunissant tous les éléments vers les entrées de l'hôpital. Le balisage conduit à l'entrée actuelle mais aussi à l'ancienne entrée, qui porte encore l'inscription « Hôpital Bichat ».

La proposition possède une double apparence, diurne et nocturne, condition inscrite dans le cahier des charges des commanditaires.

Une intervenante s'enquiert de l'entretien de ce dispositif, particulièrement exposé au ternissement de la pollution. Elle redoute l'effet de la pollution sur les œuvres lumineuses.

Geoffroy BOULARD indique que la Mairie du 17e a d'emblée posé la question de la durabilité de l'œuvre.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU souligne que les expériences douloureuses du passé ont permis de poser clairement la question de l'entretien des œuvres d'art dans l'espace public. Elle indique que tous les projets sont examinés par le Service de conservation de la Ville de Paris. En effet, une fois que les œuvres sont installées, elles tombent sous la responsabilité de ce service, aujourd'hui impliqué en amont. Le choix des matériaux et le fonctionnement des œuvres sont passés au crible. Bruno PEINADO peut pour sa part s'appuyer sur une expérience très réussie avec la ville de Rennes.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU propose d'examiner dans une réunion ultérieure les aspects techniques des projets, notamment leur faisabilité et leur durabilité.

Une intervenante souligne que l'œuvre est particulièrement vulnérable aux chauffards.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU répond que les matériaux utilisés sont les mêmes que ceux du mobilier urbain classique.

Un intervenant s'enquiert de l'aspect diurne de l'œuvre.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU explique que les installations au sol fonctionneront 24h/24. La cheminée ne fonctionnera que la nuit, mais l'anneau est conçu en matériaux réfléchissants qui s'animeront donc de reflets pendant la journée.

Geoffroy BOULARD demande des précisions de calendrier. Il rappelle que l'enveloppe globale pour l'ensemble du tracé est de 2,5 M€. Il salue le travail des groupes de commanditaires, qui a été mené sur un rythme soutenu et porte de beaux fruits.

Anastassia MAKRIDOU-BRETONNEAU précise que les projets entrent dans la phase d'approfondissement des esquisses et ne sont pas encore transmissibles aux fabricants. Cette phase devrait durer jusqu'en février 2017. S'ouvre ensuite la phase de production, qui suivra pour chaque projet une méthodologie différente. La station de Pierre MALPHETTES sera par exemple réalisée en étroite collaboration avec la RATP qui en sera propriétaire. La station devra être installée plus tôt que toutes les autres œuvres, pour être en place au moment des tests du tramway. Il faudra donc réussir à la protéger et à préserver son mystère pendant la phase de test. Pour le projet d'Odile DECQ, le travail sera mené en collaboration avec le service d'éclairage de la Ville de Paris.

Une intervenante souligne que la vie dans ce quartier sera très agréable à terme. Elle insiste sur l'intérêt des différents projets.

Maurice PINOT revient sur le projet du tunnel Berthier, qui ne le convainc pas. Il pense comme d'autres que cela ne fera qu'une belle prison bien éclairée. Le projet manque d'une touche de couleur, qui peut être posée au sol à défaut de toucher les murs.

Maïthé DEYTS rappelle qu'elle demande depuis des années dans chaque réunion publique consacrée au tunnel la création d'une passerelle, qui constituerait une véritable circulation d'un quartier à l'autre. Cette passerelle a été refusée.

Michel LOURADOU rappelle que le pont Berthier a été lancé le 19 février. Il souligne que le projet doit concilier de très nombreuses contraintes, de tous ordres. Il est complexe de satisfaire tout le monde.

Geoffroy BOULARD remercie les participants et clôt la réunion.

La séance est levée à 20h40.