LE DESIGN BIEN AU-DELÀ DE L'ESTHÉTIQUE

Préface pour l'ouvrage

« LIEGE, VILLE TRANSFORMÉE, histoire du chantier du tram »

Altura Editions, Liège 2025

Entretien avec Stéphane THIÉRY, direction communication TEC-Tram Liège

En 2012, sous l'impulsion du chef de projet Tram et de la Direction du Marketing et de la Communication du TEC, est lancé un concours international de design pour le matériel roulant et les stations du futur tram de Liège. L'intention est de définir la ligne créative ambitieuse de ce nouveau mode de transport à Liège et de l'inclure dans le futur Cahier des charges du partenariat public privé DBFM Tram de Liège.

Le design est un élément fondamental de l'identité du nouveau mode de transport porté par le TEC à Liège, il se doit d'être innovant, ambitieux, audacieux, attractif. Au service de l'humain pour une nouvelle expérience de mobilité. Il devra traverser les âges et nourrir l'ADN de la Cité. Quatre participants au concours remettent une offre.

Un consortium porté par Eric Rhinn (Avant-Première) en partenariat avec Marc Aurel (Aurel [s] studio), Michel Redolfi (Audionaute) et Isabelle Corten (Radiance35) remporte le concours avec une proposition originale intégrant dans la ligne créative le design sonore et lumière de la future ligne de Tram.

Treize ans après, Stéphane Thiery, Directeurs du Marketing et de la Communication du TEC, Eric Rhin, Michel Redolfi, Isabelle Corten se sont rencontrés pour une « Conversation » retraçant le chemin parcouru, de l'intention originelle à sa réalisation.

Stéphane Thiery

La réflexion menée autour du projet Liège Tram se veut globale et permet d'appréhender ce projet urbain de la façon la plus cohérente possible. En effet la thématique choisie, la Ligne créative, exprime la vision générale et partagée qui doit guider les démarches de création sur l'ensemble des éléments structurants de cette nouvelle ligne de tramway. Elle est un fil conducteur, un lien entre le passé, le présent et l'avenir de l'agglomération. Qu'est-ce que la créativité pour la ville de Liège, et plus particulièrement pour son réseau de transport ? La créativité est le symbole de la nouveauté, mais aussi de l'innovation, et en ce qui concerne ce projet, une innovation utile et maîtrisée. En effet, il ne s'agit en aucun cas de proposer des solutions irréalistes, superflues ou trop coûteuses.

La première question que je souhaite vous poser est celle-ci : quelle place occupe le design dans ce projet ? En quoi est-il essentiel pour l'attractivité du transport public et son rôle dans la transition écologique ?

Eric Rhinn

Avant tout, je tiens à rappeler que concevoir un tramway pour une ville, que ce soit Liège ou une autre, est une démarche qui s'inscrit dans la durée. Un tramway n'est pas un simple véhicule que l'on introduit dans l'espace urbain : c'est une infrastructure qui va perdurer, marquer le paysage et devenir un véritable espace public.

Le matériel roulant, lui, a une durée de vie d'environ quarante ans, mais la ligne en elle-même est destinée à rester bien plus longtemps, peut-être même indéfiniment. Cela signifie que les enfants qui verront ce tram arriver aujourd'hui grandiront avec lui et le connaîtront toute leur vie. De la même manière, de nouveaux habitants et visiteurs le découvriront au fil des années. Il est donc essentiel de concevoir un tramway qui s'intègre harmonieusement dans son environnement et qui puisse être apprécié sur le long terme.

Pourquoi alors accorder une place si importante au design dans un tel projet ? Contrairement à une idée répandue, le design ne se limite pas à une question d'esthétique. Bien sûr, nous voulons que le tramway soit beau et qu'il plaise au plus grand nombre, mais son rôle va bien au-delà. Il participe à la mémoire collective, il marque les esprits par sa silhouette, son identité visuelle et son intégration dans l'espace public. Un tramway bien conçu doit être immédiatement reconnaissable, identifiable et apprécié par les habitants, comme un nouveau membre qui rejoint une grande famille urbaine.

Mais le design ne s'arrête pas à l'image. Il doit aussi répondre à des critères d'accessibilité, de confort, de sécurité et de performance. Un tramway doit être facile d'accès pour tous, qu'il s'agisse d'enfants, de personnes âgées, de groupes ou encore de touristes découvrant la ville. Il doit être ponctuel, rapide, sécurisé et offrir une expérience agréable aux usagers. En cela, le design touche à de nombreux aspects : il influe sur l'ergonomie des espaces, la fluidité des déplacements, la qualité des sièges, la lisibilité des informations et même la perception du temps de trajet.

Enfin, la question essentielle qui s'est posée était : en quoi ce tramway est-il spécifiquement liégeois ? Comment s'intègre-t-il au patrimoine et à l'identité de la ville ? Pour répondre à cela, nous avons élargi notre réflexion à d'autres dimensions : l'éclairage, la mise en scène du tram dans son environnement, le design sonore et la communication avec les usagers.

L'identité de ce tramway ne se limite donc pas à sa forme. Elle se manifeste également par la lumière qu'il diffuse sur les rails, l'ambiance lumineuse intérieure qui évolue au fil de la journée, et le design sonore des annonces et des informations diffusées à bord. Chaque détail a été pensé pour que ce tramway s'inscrive pleinement dans le paysage et l'histoire de Liège, en créant une expérience qui soit à la fois fonctionnelle, harmonieuse et singulière.

Michel Redolfi

Bien que compositeur mon rôle n'est pas d'imposer ma musique dans le tram. Pourquoi la mienne et pas une autre ? Le design sonore va bien au-delà de la simple création musicale personnelle, il doit être fonctionnel et fédérateur. C'est pourquoi nous avons conçu une expérience unique : le *« Sonomaton ».*

Il s'agit d'une cabine, développée avec le studio Audionaute, qui fonctionne sur le même principe qu'un photomaton. L'usager y entre, et sans toucher quoi que ce soit, un enregistrement automatique capture un échantillon de sa voix à partir d'un texte affiché à l'écran. Tout cela se fait en cinq minutes à peine.

Au total, nous avons recueilli 1 500 fichiers audio, correspondant à plus de 500 Liégeois de tous âges. Cette diversité ne se limite pas aux timbres de voix, elle inclut aussi les accents, l'énergie et l'identité générationnelle des participants, des enfants aux personnes âgées. Nous continuons d'exploiter cette richesse pour créer des messages embarqués qui ne sont pas générés par intelligence artificielle, mais par une véritable intelligence citoyenne.

Nous avons également sélectionné neuf voix professionnelles issues du théâtre, du cinéma et de la comédie, en veillant à une inclusivité totale des genres et des styles d'élocution. L'idée est d'apporter une véritable personnalité liégeoise *aux annonces, sans pour autant chercher un accent typiquement liégeois ou belge. Ce sont des comédiens qui travaillent en Belgique, ce qui renforce le lien local du projet.*

Autre innovation majeure : la variation des voix en fonction du parcours. Par exemple, au marché de la Batte, c'est peut-être Manon qui annoncera l'arrêt, car sa voix reflète l'énergie propre à ce quartier animé. Les annonces changent au fil de la journée et selon les stations garantissant une diversité sonore qui accompagne les usagers sur le long terme.

Ce principe de diversité contraste avec l'uniformité habituelle des annonces publiques. Là où certains transports diffusent les mêmes voix depuis des décennies, nous avons voulu créer une ambiance vivante et renouvelée, en adéquation avec le dynamisme de la ville et ses habitants.

***Stéphane Thiery**: Isabelle, comment avez-vous décliné votre approche lumineuse en respectant la ligne créative ?*

Isabelle Corten : ce projet était une véritable première pour moi en matière de conception lumineuse pour un tramway et du matériel roulant. Lorsque Éric m'a proposé de rejoindre l'équipe, il savait que, bien que je ne sois pas liégeoise de naissance, j'ai un attachement profond à cette ville et une expertise de près de 30 ans dans la mise en lumière — et parfois même dans la mise en ombre — de l'espace urbain.

C'était aussi une opportunité d'explorer de nouveaux domaines et de rencontrer Michel, dont le métier m'était encore peu familier. Cette collaboration m'a permis d'aborder la lumière sous un angle différent et d'élargir ma vision du design urbain.

Il faut savoir que, dans les pays du nord, la perception de la lumière est particulièrement marquée par la longueur des nuits en hiver. Dès 17 heures, l'obscurité s'installe, ce qui renforce la nécessité de réfléchir à l'éclairage urbain comme un véritable enjeu de confort et de sécurité.

Ce qui m'a également intéressée dans cette aventure, c'est qu'elle m'a amenée à questionner ma propre approche. Je ne me considère pas comme une designer, mais plutôt comme une *urbaniste nocturne*. Mon travail consiste à transformer les espaces de nuit en créant des ambiances qui allient confort, sécurité et poésie. L'idée ici était d'appliquer cette démarche, non plus uniquement aux places ou aux rues, mais aussi à un transport en commun et à ses stations.

Nous avons donc cherché à comprendre les usages et les attentes des usagers : comment entrent-ils dans l'espace du tram ? Comment perçoivent-ils les arrêts ? Comment créer une signalétique lumineuse qui les guide et les rassure, en leur offrant des repères visibles de loin ? Tout ce travail a été pensé en synergie avec Éric et Michel, en intégrant les contraintes techniques propres au matériel roulant, qui nous étaient initialement inconnues.

Michel Redolfi
Aux modulations lumineuses d'Isabelle J'ai synchronisé des atmosphères musicales très légères qui ambiancent progressivement les stations lorsque la rame est en approche. Cet éveil sensoriel à l'arrivée imminente d'une rame s'adresse aux non-voyants mais également aux usagers communs souvent absorbés dans leurs lectures. Cette fonctionnalité est une innovation dans le domaine de l'annonce-voyageur, pour le coup non-verbale.

Stéphane Thiery
La redynamisation de l'agglomération passe par la création d'une nouvelle mobilité, aujourd'hui incarnée par cette future ligne de tramway. Son arrivée va permettre de modifier en profondeur l'image de la ville et d'offrir aux habitants un réseau de transport moderne et attractif. Un réseau qui mêle la sensibilité à l'audace et projette Liège dans l'avenir.

Ce renouveau ne doit cependant pas faire abstraction du passé et des valeurs liégeoises. En effet, il s'agit de créer un esprit tramway spécifique et unique qui puise ses sources dans l'ADN de ce territoire. Un esprit tramway qui s'inspire donc directement de la culture liégeoise et qui contribue à l'enrichir.

Eric, quelles ont été les étapes clés de la conception du design du tram ?

Eric Rhinn :
La première étape a été de constituer une équipe pluridisciplinaire avec une véritable sensibilité urbaine. Comprendre la ville et son ADN était essentiel : il ne s'agissait pas d'imposer une vision extérieure, mais de révéler ce qui fait l'identité de Liège. Nous avons mené des observations sur le terrain, échangé avec les habitants, et identifié les éléments emblématiques de la ville, comme la Meuse, qui a inspiré les formes fluides du tram. Nous avons aussi tenu compte de l'héritage industriel liégeois. La structure du tram évoque le métal laminé, un clin d'œil au passé métallurgique de la région. Sa face avant, avec son sourire lumineux, humanise l'ensemble. Enfin, le choix des couleurs et des matériaux a évolué au fil des discussions avec les acteurs locaux : initialement envisagé en rouge et vert, le tram a finalement adopté des teintes grises avec des effets miroirs, jouant avec les reflets de la ville pour une meilleure intégration visuelle.

Stéphane Thiery
Dans le livre blanc, il y a trois mots qui résument notre démarche,

- La multiplicité : c'est valoriser la DIVERSITÉ, répondre par un design maîtrisé aux besoins et attentes de tous les usagers. La Ligne créative c'est une créativité multidisciplinaire qui mêle économie, technologie et culture. Une approche exigeante donc, qui lie la recherche de rationalité à une logique de diversité. En effet, afin de répondre aux multiples vécus des trajets en commun, des espaces différenciés par leur ambiance, leur service ou encore leur fonctionnalité sont à imaginer. La recherche de modularité est donc au cœur du projet, afin de maîtriser les coûts sans pour autant restreindre le champ d'action du design.
- L'interactivité : c'est favoriser les ÉCHANGES, faciliter le dialogue entre les usagers, mais aussi entre le tramway et son environnement. L'innovation est en grande partie centrée sur l'aménagement des espaces du matériel roulant comme des stations : nouvelles configurations, attention portée au confort, proposition de services… Le concept global est en effet pensé comme un espace de vie où l'on se sent bien car on retrouve ses marques. Les codes familiers de la sphère privée sont donc distillés dans le projet design afin de sortir du monde trop technique des transports publics, et

ainsi de favoriser l'évasion ou tout au moins l'appropriation du tramway par les usagers.

- La surprise c'est générer de l'ÉMOTION, amener une dimension plus sensible et plus humaine dans les transports publics. Afin de projeter cette nouvelle ligne de tramway dans la modernité et d'assurer sa pérennité, l'introduction des nouvelles technologies est également à prendre en compte. Une démarche qui enrichit les transports en participant à la création d'une nouvelle expérience des déplacements. Une expérience qui sollicite les sens génère des impressions… Les jeux sur l'immatériel sont ainsi à explorer : sonorité variée, lumières changeantes…, de même que l'introduction des pratiques numériques actuelles : smartphone pour guider l'usager… et la réflexion sur les matériaux durables et/ou communiquant.

La déclinaison de ces principes et objectifs créatifs s'expriment dans le matériel roulant, les stations, le design sonore et design lumière

Concernant l'aspect lumineux, Isabelle, pour compléter ce qu'Éric vient de dire, quel est votre point de vue sur cette approche tout en respectant cette ligne créative ?

***Isabelle Corten** : Je trouve intéressant le lien avec le matériel roulant, qui évoque quelque chose de fluide et qui fait aussi écho au fleuve local. La lumière, c'était une volonté de souligner non seulement l'énergie ardente des Liégeois, mais aussi cette fluidité. L'idée était de faire en sorte que le tram semble flotter à certains moments, à l'image du fleuve. Donc, fluidité et lumière se mêlent naturellement. C'est aussi une réflexion sur la façon dont cet élément, déjà en circulation, pourrait évoluer, notamment la nuit. Mais l'idée était aussi de contribuer à cette sensation de fluidité.*
C'est vrai qu'à Liège, le design ne doit pas être trop ostentatoire. Il y a une forme d'humilité à adopter, tout en veillant à ce que, lorsqu'on entre dans cet espace, on s'y sente bien. C'est aussi une question de confort et de bien-être, qui se retrouve non seulement dans l'espace, mais aussi dans les sons et les jeux lumineux. En parlant de ces jeux lumineux, je serais intéressée de savoir ce qu'il serait désormais impossible de réaliser, car je ne suis pas forcément au courant de l'évolution des normes dans ce domaine.
Il est aussi intéressant de noter qu'aujourd'hui, dans nos projets d'aménagement urbain, on cherche à jouer sur la réflexion des sources lumineuses plutôt que d'ajouter de la lumière à chaque fois. L'utilisation de matériaux qui génèrent de la lumière par réflexion est une approche durable et économe en énergie, et c'est un choix précurseur

***Stéphane Thiery:** à l'intérieur du tram, la lumière a été conçue pour s'adapter aux différents profils d'usagers. Pouvez-vous expliquer comment cette adaptation fonctionne selon les moments de la journée ?*

***Isabelle Corten :** Nous avons pensé l'éclairage en fonction des rythmes de vie des usagers. La nuit et le jour n'offrent pas la même perception de l'espace : tôt le matin et tard le soir, la lumière est plus douce et chaleureuse pour accompagner des moments plus calmes. En journée, elle est plus dynamique et fonctionnelle pour s'adapter aux flux de passagers.*

Notre démarche repose également sur la participation citoyenne. Nous avons intégré des retours d'usagers pour mieux comprendre leurs attentes : comment se sentent-ils dans un espace de nuit ? Quels sont leurs besoins en matière de confort et de sécurité ? Par exemple, pour les femmes voyageant seules tard le soir, nous avons réfléchi à des

ambiances lumineuses rassurantes. Nous avons également pris en compte le climat hivernal en cherchant à recréer une sensation de chaleur par le biais de la lumière.

Stéphane Thiery: *La dimension sonore du projet joue également un rôle important. Michel, pouvez-vous nous en dire plus sur la conception des ambiances sonores du tram ?*

Michel Redolfi : *La palette sonore a été conçue comme un élément évocateur mais non intrusif. Nous avons travaillé des séquences musicales courtes et épurées qui vibrionnent tout au long du parcours sans envahir l'espace sonore.*
En journée, nous avons intégré les timbres stimulants de petits instruments traditionnels africains (kalimbas) dont les fines lames d'acier rebondissantes font écho à l'héritage industriel. Le soir, nous avons privilégié de mini paysages musicaux apaisants voire poétiques, certains pour piano - tendance Erik Satie - et d'autres jazzy ou ambient qui évoquent les sites où il est bon se retrouver en sortant de la rame.

Au final chaque station est identifiée par un sonal en journée et un autre en soirée avec des versions différentes suivant le sens aller ou retour vers un terminal. Le duo de voix d'annonce femme/homme est lui-même renouvelé toutes les 4 stations. En tout, 92 sonals, comme autant d'haïkus sonores qui accompagnent les trajets sans que les passagers n'aient la sensation d'une diffusion musicale imposée, mais plutôt d'une ambiance qui s'intègre naturellement aux étapes de leur voyage.

De l'intention à la réalisation : Stéphane Thiery

En 2012, la volonté d'introduire le design comme élément fort de la ligne de tram de Liège donnait lieu à un concours international. L'intention avait été définie comme suit :

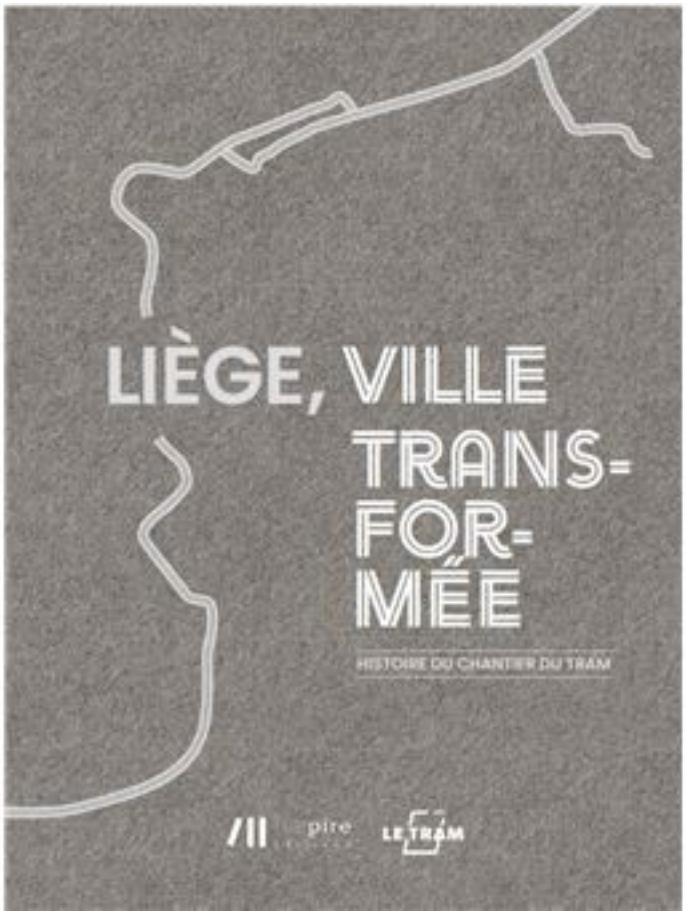
« Le nouveau tramway devra fédérer tous les usagers et l'ensemble de la population liégeoise autour d'une image forte et spécifique à la ville de Liège. Il faudra pour cela atteindre, à travers les différentes actions design mises en place, un équilibre subtil entre l'audace de cet ambitieux projet et sa bonne intégration dans le paysage urbain historique de la ville.

Cette relation entre histoire et modernité est déjà très présente dans l'architecture liégeoise et contribue à donner à la ville son caractère si particulier. C'est dans cette continuité et cette effervescence culturelle que s'inscrit la démarche globale de la future ligne de tramway. La thématique de la Ligne créative se veut donc, en plus de sa dimension transport, porteuse d'une part du renouveau liégeois.

L'esprit de la Ligne créative marquera ainsi d'une façon forte et originale l'identité des lieux et paysages concernés par le passage du tramway, et donc par extension l'identité du réseau, et, au-delà, l'identité même de la ville ».

Treize années plus tard, le tram roule et l'intention du design est devenue une réalité dans la vie des Liégeoises et des Liégeois. Merci à tous les acteurs qui y ont participé.

SONALS LIEGE INTÉGRALE SOUNDCLOUD



Editions Alturia 2025