

**“Je suis un maso.
Les designers,
les vrais, sont
des masochistes.”**

Tallon Roger

Trains, frigos, chaussures de ski..., il a conçu des centaines d'objets, leur donnant une simplicité et une rondeur inimitables. Son prochain projet : le tramway de Tours.

Achille ? Non, Roger Tallon. Peu de gens connaissent ce créateur de génie. Et pourtant, il améliore leur vie quotidienne depuis plus de cinquante ans. Roger Tallon est le grand pionnier du design en France. Appareils photo, frigos, machines à écrire, chaussures de ski... Dans la France de l'après-guerre où il fallait tout inventer, il a conçu des centaines d'objets, en les repensant complètement pour leur donner une simplicité et une rondeur indémodables. Roger Tallon est un inclassable, un humaniste de la société de consommation qui a toujours agi au service du public. En France, avant lui, le train ressemblait à un chapelet de wagons disparates. Il l'a changé en un avion roulant : Corail en 1974, TGV Atlantique en 1989, puis Eurostar, TGV à deux étages, ligne 14 du métro parisien... Au total, il aura dessiné environ cent cinquante projets de trains, métros et tramways. A 81 ans, Roger Tallon crée toujours. Avec l'artiste Daniel Buren, il prépare la construction du tramway de Tours, aux superbes rames argentées « où la ville se reflétera ». Mais il ne travaille plus pour la SNCF, avec laquelle il est un peu fâché...

Par rapport aux vieux wagons verts à compartiments, tout était nouveau, sur le Corail, où les éléments se répondaient en une chaleureuse harmonie : les sièges, l'éclairage, les portes en verre teinté, la couleur... Comment s'est passée cette révolution ?

Nous avions tout l'état-major de la SNCF contre nous. Ses patrons n'avaient aucune vision, ils étaient d'une arrogance ! Si, avec mon équipe, j'ai pu créer le Corail, je le dois aux gens de terrain, aux bureaux d'études. Comme à l'armée, où ce sont les sergents qui font tourner la boutique. D'ailleurs, la SNCF était une sorte de grande caserne. En 1971, j'ai bénéficié d'une sorte de complot fomenté par le tout jeune service du marketing, qui a organisé un concours de design pour moderniser les secondes classes. Je l'ai emporté, et c'est ainsi que l'aventure a commencé. Pour les sièges, je me suis inspiré des autos américaines, qui étaient équipées de banquettes, très pratiques pour les amoureux. J'ai aussi repris une idée des Chemins de fer anglais qui conseillaient d'étudier attentivement tous les besoins.

LE DESIGNER ROGER TALLON ENTRETIEN

des voyageurs. Nous avons donc réalisé un prototype roulant dans une ancienne voiture SNCF, où nous avons longuement filmé les réactions des passagers. L'engouement était tel qu'ils préféreraient prendre les secondes classes Corail plutôt que les vieilles premières ! Puis j'ai dessiné les premières, mais seule la largeur des sièges changeait, comme dans les cabines d'avion, qui peuvent à la fois accueillir premières et secondes classes.

Ils étaient presque luxueux, ces trains...

Oui, mais vu l'existant, ce n'était pas difficile de faire mieux. Dans le même temps, j'ai développé le premier projet de TGV, dans le même esprit que le Corail. Des trains avec des espaces ouverts, et un bar au milieu où toutes les classes se retrouvent, comme au bistrot du coin. Mais il y a eu des tergiversations avec Alstom, le fabricant, qui a pris un designer maison pour dessiner le nez des premiers TGV. Il a imité l'avant d'une voiture de sport, et il s'en vantait beaucoup. Et c'était encore quelqu'un d'autre pour les sièges. La SNCF avait

A VOIR

Salle Roger Tallon, musée des Arts décoratifs, Paris 1^{er}. Les archives du designer sont mises en ligne sur la base de données du musée. www.lesartsdecoratifs.fr

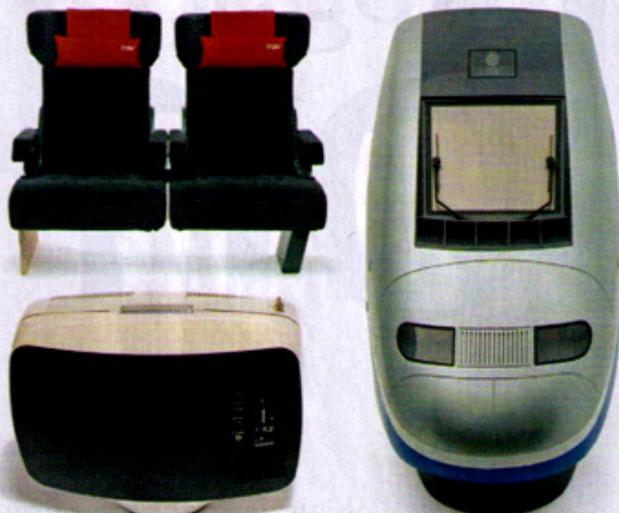
Parce que je suis un maso. Les designers, les vrais, sont des masochistes. Ils passent leur temps à tenter de convaincre des gens qui ne partagent pas leur culture. Je n'aurais jamais exercé ce métier si je n'avais pas travaillé dès mes débuts pour des Américains, comme Caterpillar et DuPont de Nemours.

A l'époque, dans les années 1950, il y avait déjà des diplômés en design aux Etats-Unis. Ce métier était intégré à la direction des entreprises.

Et devenir designer, cela correspondait à un désir d'enfant ?

Oui, j'ai toujours été un fan de technologie. L'aviation me fascinait. Ma mère, qui était couturière, aurait voulu que je rentre dans une école d'art. Cofondatrice des Jeunesses musicales de France, elle était membre de tous les jurys des écoles artistiques, sauf celle des Beaux-Arts. Je suis allé une fois

"Aujourd'hui, le design est tellement médiatisé que cela pourrit les vocations. Les étudiants arrivent dans la profession en se demandant comment devenir Starck le plus vite possible."



SIÈGES ET NEZ DU TGV DUPLEX (1995), TÉLÉVISEUR TÉLÉAVIA (1966).

trouvé les miens trop minces, et avait peur que les femmes se fassent pincer les fesses ! Du coup, le premier TGV, celui de 1981, a été équipé de fauteuils vieillots. On m'a vite demandé de revoir tout ça. La couleur extérieure orange, ce n'est pas moi non plus. Elle faisait *cheap*, seul François Mitterrand l'aimait... Mais vous savez, avant de dessiner le TGV, j'avais vu le vrai, le premier, le japonais. Qu'on ne raconte pas de salades : ce ne sont pas les Français qui ont inventé le TGV. En revanche, les Japonais m'ont dit : vous êtes nos héritiers. **Il y a quelques années, la SNCF a confié le réaménagement intérieur des TGV au couturier Christian Lacroix. Qu'en pensez-vous ?**

Ce n'est pas du design. Concevoir un train ne consiste pas à bricoler des petits machins par-ci par-là, mais demande des milliers d'heures d'études. Par exemple, Christian Lacroix a inversé la couleur des secondes et des premières classes : cela ne fonctionne pas du tout ! La SNCF détruit tout mon travail. Je ne lui pardonnerai jamais.

Vous semblez dire que le rail est un univers desséché, alors pourquoi lui avoir consacré trente ans de votre vie ?

visiter l'école Estienne, mais quand j'ai vu ces professeurs en blouse grise, dans ces locaux dégueulasses, vétustes... Et il suffisait d'aller faire un tour aux Beaux-Arts pour savoir dans quoi on allait mettre les pieds : pas question !

Alors où êtes-vous allé ?

Ce n'était pas simple, car j'étais boursier. Ma famille a été décimée pendant la guerre de 1940. Les uns déportés pour faits de résistance, les autres, comme mon père, invalides de guerre. Ma mère n'avait pas les moyens de m'aider. J'ai quand même préparé l'Ecole de l'air, et je me suis présenté au concours de recrutement des pilotes, où j'ai été accepté. Mais j'ai vite compris que l'armée, c'était à pleurer ! J'ai malgré tout fait mon service militaire, où j'ai appris à conduire tout un tas d'engins. C'est là que j'ai rencontré quelqu'un de chez Caterpillar, où je suis ensuite allé travailler. J'ai commencé comme designer en concevant du matériel technique : des machines-outils, des caméras ou des appareils scientifiques.

Vous pensiez que ce nouveau métier vous mènerait aussi loin ?

Je n'avais même pas conscience de faire un métier particulier. Et j'aurais été le premier étonné si quelqu'un m'avait dit : vous savez, ce que vous faites, ça va faire du bruit. Mais aujourd'hui, le design est tellement médiatisé que cela pourrit les vocations. Les étudiants arrivent dans cette profession en se demandant comment devenir Starck le plus vite possible. En réalité, il ne reste plus grand-chose du design en France. Il est cantonné aux arts décoratifs. Au meuble. Et, dans les quelques entreprises industrielles qui subsistent encore dans notre pays, à des départements où l'on étudie les fers à repasser, les appareils ménagers... Mais cela n'a plus rien à voir avec le climat qui régnait autrefois.

Quel était ce climat ?

Il régnait une grande effervescence intellectuelle. Je n'étais pas encombré par le passé, mais tourné vers la période dans laquelle je vivais. Et les débats d'idées m'intéressaient beaucoup. Le grand sujet, c'était le fonctionnalisme : l'idée que la forme découle de la fonction, ou plutôt de toutes les fonctions. Ce principe si nouveau mettait à mal l'académique esprit « beaux-arts » hérité de la culture gréco-romaine. Je participais à tous les congrès internationaux sur le design, où les débats étaient passionnels. Mais mes collègues français n'y venaient pas ! J'étais très coupé d'eux... ➤

LE DESIGNER ROGER TALLON ENTRETIEN

Et les artistes, que pensaient-ils de votre travail ?

Ils venaient me voir parce que j'étais designer ! Le peintre Yves Klein, César, le sculpteur. Et Arman... Dans les débats de l'époque, il y avait aussi les situationnistes, ou le sociologue Jean Baudrillard.

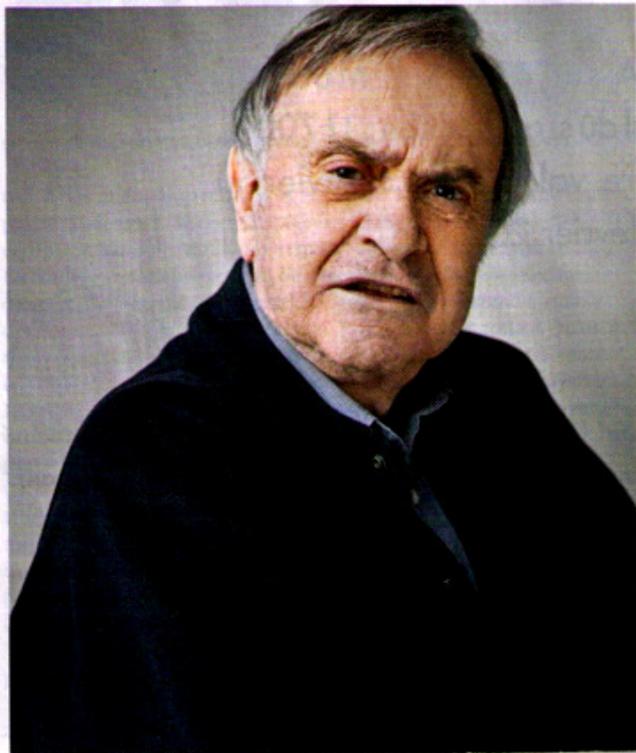
Justement, il vous attaquait, non ?

Je trouvais ridicule que Baudrillard combatte la société de consommation sans la connaître. Car nous ne la connaissions pas : les premiers supermarchés sortaient à peine de terre. En 1970, le grand patron du design d'IBM m'a invité à participer à son congrès annuel à Aspen, dans le Colorado. Et là, sans hésiter, j'en ai parlé à Baudrillard, que je connaissais car, en mai 68, j'avais été au cœur du mouvement, à l'Ecole des arts-déco, où j'enseignais. Je lui ai dit : tu parles de la société de consommation ? Viens la voir, je t'emmène. Il est venu avec un situationniste emberlificoté dans une phraséologie marxiste lamentable, alors que lui écrivait dans un français formidable... Bref, nous arrivons en Amérique : ils étaient contractés comme s'ils étaient chez les nazis ! Nous étions pourtant dans un cadre idyllique, au bord d'une piscine... Finalement, Baudrillard a noué des relations là-bas, et plus tard il est retourné aux Etats-Unis.

Un des objets symboles de ces années 1960 est votre téléviseur portable Téléavia, tout en courbes. Comment est-il né ?

J'ai provoqué volontairement un « accident de marketing ». Les téléviseurs Téléavia étaient fabriqués par Thomson, qui ne voulait pas que nous fassions de l'ombre à ses propres productions. Alors, j'ai voulu leur apprendre à vivre en dessinant le contraire de ce que faisait Thomson. Les téléviseurs, c'était une boîte dans laquelle on mettait un tube. On ne pouvait pas la retourner, c'était moche. Eh bien nous, nous avons conçu un appareil qu'on pouvait voir sous tous les angles. Pas un Brancusi mais presque. Il ressemblait à une patate, ou plutôt à un galet.

“Le stylisme est l'ennemi intime du design. Il ne privilégie que les apparences. Il consiste à concevoir des objets qui se démodent rapidement. C'est le contraire de la vérité.”



Je travaillais alors beaucoup avec César, qui m'appelait son « technologue ». Il m'a dit : on dirait une grosse tête, il lui manque un cou. Alors j'en ai rajouté un. Une fois le téléviseur sorti, Téléavia s'est aperçu qu'il se vendait mieux que les grandes télévisions, sur lesquelles ils gagnaient plus d'argent. Et ils l'ont retiré des vitrines ! Mais Max Théret, le cofondateur de la Fnac, a décidé de le distribuer. Ils l'ont vendu avec le minimum de profit pour attirer les gens. Le succès est venu ainsi.

En 1973, vous avez aussi participé à l'aventure Lip, l'entreprise d'horlogerie transformée en coopérative ouvrière...

Fred Lip a mis sa firme par terre parce qu'il n'a pas fait son travail de patron. Et il a fini par se vendre aux Suisses ! Les horlogers représentaient pour moi l'élite du monde ouvrier. Ils avaient raison de ne pas lâcher. Brader l'outil de travail, ça non ! Claude Neuschwander, le nouveau directeur, m'a proposé de redessiner des montres pour aider à remonter cette boîte. J'ai dit : bien sûr ! Et j'ai même ajouté un modèle qui n'existait pas dans la collection : le chrono. Fred Lip, lui, faisait des montres pour premiers communiants... L'aventure s'est très bien passée, mais n'a duré que deux ans à peine. La coopérative ouvrière a voulu que je dessine aussi des ustensiles de cuisine bon marché, et je suis parti car je ne voulais pas faire n'importe quoi. Aujourd'hui encore, je continue à toucher de l'argent sur les montres...

L'automobile ne vous a jamais tenté ?

Si, j'ai étudié des petites voitures, un peu comme les électriques qui vont arriver maintenant. Mais l'automobile reste un monde fermé au design, où règne le stylisme.

Et vous détestez le stylisme...

C'est l'ennemi intime du design. Il est à l'opposé de ses valeurs. Le « styling » ne privilégie que les apparences. Il consiste à concevoir des objets qui se démodent rapidement. C'est le contraire de la

vérité. J'ai enseigné pendant trente ans aux Arts-Déco, et on n'y a pas dessiné une seule voiture. Quel intérêt, puisque l'automobile n'a jamais voulu se remettre en cause ? Il a fallu la faillite de General Motors, en 2009, pour prouver que ce système était fini ! Les gens qui font du stylisme à Detroit, les « captive designers », sont en cage ! Alignés dans des boxes, derrière des ordinateurs dans des salles de 100 mètres de long. Et ils dessinent des feux arrière. Au mieux un volant. Mais jamais de voiture. Leurs chefs sont de petits techniciens qui jettent ce qui n'est pas faisable et gardent le reste. Ces dessinateurs se font de l'argent en subtilisant des projets qu'ils refilent à la concurrence. Moyennant quoi, Ford possède les derniers dessins de GM et GM ceux de Ford. De toute façon, ce sont les mêmes. Et on appelle ça le design automobile !

Vous avez dessiné très peu de meubles. Pourquoi ?

L'occasion ne s'est pas présentée. Et puis, créer de beaux intérieurs pour les revues de décoration ne m'intéressait pas. Mais j'ai réalisé quelques sièges pour des collectivités...

Votre travail est très cohérent et reconnaissable. Vous considérez-vous comme un artiste ?

Non... Ni comme un non-artiste, car artiste, je pense que tout le monde l'est. Et je ne sais pas si les Indiens d'Amazonie seraient charmés par ma production. Non, ce qui compte, pour moi, c'est surtout d'avoir gardé ma liberté : je ne fais pas partie des serveurs de la bourgeoisie, c'est certain... ■

PROPOS RECUEILLIS PAR XAVIER DE JARCY
PHOTOS JEAN-FRANÇOIS ROBERT POUR TÉLÉRAMA