

Réappropriation de l'espace urbain par une démarche de design

Quelle place et rôle du designer pour un mieux-être urbain ?

Réappropriation de l'espace urbain par une démarche de design

Quelle place et rôle du designer pour un mieux-être urbain ?

Sommaire

Avant-propos et remerciements	7
--------------------------------------	----------

Abstract	9
-----------------	----------

Introduction : la nécessité de repenser nos modèles urbains	12
--	-----------

1. Les nouveaux modèles d'un « habiter mieux »	16
---	-----------

1.1. La ville des 15 minutes comme proposition d'habiter le temps	17
---	----

1.2. Habiter pose l'enjeu d'une conception urbaine tournée vers la réalisation de soi	20
---	----

1.3. La conception urbaine ne peut oublier les premiers concernés : les habitants	22
---	----

2. Designer pour un habiter mieux : Légitimité et rôle	27
---	-----------

2.1. Quel rôle du design et du designer ?	28
---	----

2.2. La ville comme interface légitime le rôle du designer	32
--	----

2.3. Le design urbain : discipline émergente au service de « l'habiter mieux »	38
--	----

3. (re)Fabriquer la ville : quelles ressources pour repenser l'espace ?	42
--	-----------

3.1. Profil du designer urbain et cadre méthodologique	43
--	----

3.2. Cas d'usage	48
------------------	----

Conclusion	57
-------------------	-----------

Annexes	60
----------------	-----------

a.1. Bibliographie	61
--------------------	----

a.2. Focus sur Quentin Lefèvre	63
--------------------------------	----

a.3. Schémas en haute résolution	64
----------------------------------	----

Avant-propos et remerciements

La réflexion autour de la réappropriation de l'espace urbain en vue d'un habiter mieux est née d'un constat simple mais qui m'a profondément troublé : je ne me vois pas le moins du monde changer de lieu d'habitation. En plus de ce constat, j'ai été témoin de la volonté de fuir la ville au moment des périodes successives de confinement, me poussant à me poser une question simple : "pourquoi ne l'aurais-je pas fait ?", "pourquoi n'aurais-je pas fui ma ville ?".

J'ai alors pu constater que je vivais à mon échelle dans une sorte de "quartier des 15 minutes", qui consiste à pouvoir accéder aux services essentiels en maximum 15 minutes à pied. Mais alors ? Pourquoi ne pas imaginer que les villes évoluent pour un mieux-être urbain ? Que signifie ce mieux-être urbain et comment l'atteindre ? Mon sujet de recherche était trouvé.

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont permis la réalisation de ce travail. Merci donc à Alexis COURTIN, Emma COLIN et Isabelle CHEN, avec qui les discussions ont permis d'arriver à ce sujet mais aussi de systématiquement enrichir mes réflexions. Merci aussi pour le temps qu'ils ont accordé à la relecture de ce mémoire et à leurs conseils.

Je veux aussi remercier Caroline VLAEMINCK pour son accompagnement pédagogique tout au long de ce travail. Merci pour le temps qu'elle a accordé pour répondre à l'ensemble de mes questions et pour valider pas à pas ce dossier.

Merci également à Quentin LEFÈVRE, dont le travail a beaucoup inspiré ma position sur le sujet et qui de surcroît a pris le temps de répondre à mes questions lors d'un très riche échange.

Enfin, merci à ma famille, qui a été d'un soutien sans faille dans la rédaction de ce mémoire et qui a supporté mes longues explications à la découverte d'une nouvelle notion, mes questionnements existentiels et mes moments de doutes. Un remerciement particulier à mon frère Gabriel qui a lui aussi pris le temps de relire ce dossier.

J'espère pouvoir à travers ce travail de recherche montrer que le designer a un grand rôle à jouer pour une vie en ville meilleure, que ce sujet vous passionnera autant qu'il m'a passionné.

Belle découverte,
Mathias DE MAGALHAES

Abstract

La majorité de la population française vit dans une zone urbaine, ce constat pose la ville comme un objet majeur du quotidien de millions d'habitants dans notre pays. Pourtant, la dernière étude de l'Observatoire Société et Consommation (ObSoCo) portant sur les ancrages et arbitrages sur les lieux de vie montre un désamour des citoyens pour leur lieu d'habitation. En effet, 53% des citoyens interrogés seraient prêts à changer de lieu de vie s'ils en avaient la possibilité. Cette volonté, exacerbée par la crise sanitaire, se traduit par une capacité des habitants à mettre en balance des sacrifices importants si cela devait leur permettre de trouver leur lieu de vie idéal. Ainsi, toujours selon l'ObSoCo, 55% des urbains seraient prêts à changer d'activité professionnelle, 48% à s'éloigner de commerces et activités, 47% à s'éloigner des offres de transports collectifs et même 45% à s'éloigner de leurs amis et famille.

Cette volonté de fuir la ville n'est pas un événement soudain mais plutôt le résultat d'une mutation progressive de l'environnement urbain qui bouleverse son espace et mode de fonctionnement. Michel Max Raynaud (chercheur, urbaniste et architecte) identifie 3 grandes révolutions de la ville qui conduisent à cet état de fait : la révolution de la renaissance, la révolution industrielle et la « troisième révolution urbaine ». Cette dernière génère une transformation importante du paradigme de la vie urbaine en favorisant la création d'un espace territorial incontrôlé et générant une forme de mal-urbanisation.

Répondre à cet enjeu pose nécessairement la question de ce que veut dire habiter et renvoie à une notion de réalisation de nous-même au sein d'un espace qui prend soin de nous. La manière de concevoir l'espace urbain se voit alors dotée d'une responsabilité forte dans la capacité à se réapproprier le territoire et à habiter mieux. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'apparaissent de nouveaux modèles liés à l'habiter tels que la ville des 15 minutes. Cette dernière consiste en l'accession, en un maximum de 15 minutes à pied ou à vélo, aux services essentiels à la vie des habitants, confirmant au passage la nécessité de passer d'un espace subi à un espace choisi.

Cet enjeu lié à la conception même de la ville peut être pris en charge par une discipline dont l'objectif est de partir des besoins des individus afin d'améliorer leur vie : le design. Car si la ville comme objet d'étude du design peut surprendre, en réalité elle n'est qu'un objet d'étude comme un autre, simplement plus grand et plus complexe. Par ailleurs, elle peut être rapprochée d'une interface au sens où les habitants évoluent en son sein et vivent de nombreux parcours liés à des objectifs précis. On peut alors parler d'une véritable utilisation de la ville qui va fournir aux usagers des

informations nécessaires à l'accomplissement de leurs buts. Dès lors, il est possible d'appliquer les principes du design d'interaction à la vie urbaine. Cette hybridation atteint son paroxysme par l'émergence d'une discipline dédiée à la fabrique de la ville : le design urbain, qui place le designer en véritable médiateur entre les parties prenantes du territoire (habitants, décideurs, métiers...) mais aussi comme celui devant poser le diagnostic nécessaire au passage de la ville vers un habiter mieux. Reste alors au designer de mobiliser sa méthodologie et ses outils afin de proposer une lecture sensible du territoire afin d'en extraire une vision actuelle de ce qu'il est, et de formaliser une vision idéale de laquelle il est nécessaire de s'approcher afin d'offrir aux habitants un meilleur cadre de vie.

De fait, on peut affirmer sans aucun doute que le designer a toute sa place dans la conception du territoire et que chaque conseil municipal de France devrait être en mesure d'accueillir un designer en son sein, afin de porter une réflexion sur ce que doit devenir le territoire. Maintenant que le rôle du designer pour la ville est légitimé, il faut désormais se tourner vers la manière de former les designers aspirants à agir sur « l'objet ville » afin de leur apporter toutes les connaissances et compétences nécessaires à son acte de design.

Introduction : la nécessité de repenser nos modèles urbains

1 - Statista. (2022, 10 février). *Part de population urbaine en France 2005-2020*. Consulté le 16 avril 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3zYd4yi>

2 - ObSoCo. (2022, mars). *Ancrages & arbitrages des Français sur leurs lieux de vie*. <https://bit.ly/3oV3Ps6>

3 - Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL

Environ 80% de la population française vit dans une zone urbaine¹, ce chiffre pose la ville comme un objet majeur du quotidien de millions d'habitants dans notre pays. Pourtant, la dernière étude de l'Observatoire Société et Consommation (ObSoCo) portant sur les ancrages et arbitrages sur les lieux de vie² montre un désamour des citoyens pour leur lieu d'habitation. En effet, 53% des interrogés seraient prêts à changer de lieu de vie s'ils en avaient la possibilité. Cette volonté, exacerbée par la crise sanitaire, se traduit par une capacité des habitants de mettre en balance des sacrifices importants si cela devait leur permettre de trouver leur lieu de vie idéal. Ainsi, toujours selon l'ObSoCo, 55% des urbains seraient prêts à changer d'activité professionnelle, 48% à s'éloigner de commerces et activités, 47% à s'éloigner des offres de transports collectifs et même 45% à s'éloigner de leurs amis et famille.

Cette volonté de fuir la ville n'est pas un événement soudain mais plutôt le résultat d'une mutation progressive de l'environnement urbain qui bouleverse son espace et mode de fonctionnement. Michel Max Raynaud (chercheur, urbaniste et architecte) identifie 3 grandes révolutions de la ville³ qui conduisent à cet état de fait :

1. La révolution de la Renaissance, qui est caractérisée par l'arrivée dans les villes de figures de pouvoir qui entreprennent de décroquer les espaces et chercher le beau dans l'espace urbain, conduisant à un véritable remodelage de ce dernier.

2. La révolution industrielle, qui entraîne la concentration dans les villes des moyens techniques et technologiques, ainsi que l'activité économique et de travail. Cette concentration des activités amène nécessairement une concentration démographique : le peuplement des villes augmente drastiquement, faisant émerger de nouveaux enjeux sociaux et sanitaires (traitement des déchets, notion de santé publique, organisation globale du territoire...)

3. La troisième révolution urbaine, qui est la manière d'appréhender l'espace urbain que nous connaissons actuellement. Plus forte, plus rapide et plus complexe que les révolutions précédentes, la troisième révolution urbaine complexifie l'espace urbain en y faisant jouer de multiples phénomènes de manière conjointe et ce dans une croissance de l'espace difficile à contrôler. Les villes s'enrichissent par endroits et s'appauvrissent dans d'autres, s'ouvrent et se cloisonnent, certains pôles urbains gagnent une puissance capable de rivaliser avec l'État. En somme, l'espace urbain perd en stabilité, s'accélère, au détriment de ses habitants qui au contraire souhaiteraient reprendre la pleine maîtrise de leur environnement. Une

« mal-urbanisation » en devenir, porteuse de nombreux risques sociaux, sociétaux et environnementaux parmi lesquels il est possible de citer : la dégradation de la santé publique, une exclusion urbaine des populations vulnérables, une surpopulation impossible à loger correctement, une impossibilité de sécuriser l'espace urbain ou encore une rupture de plus en plus forte du lien avec la nature.

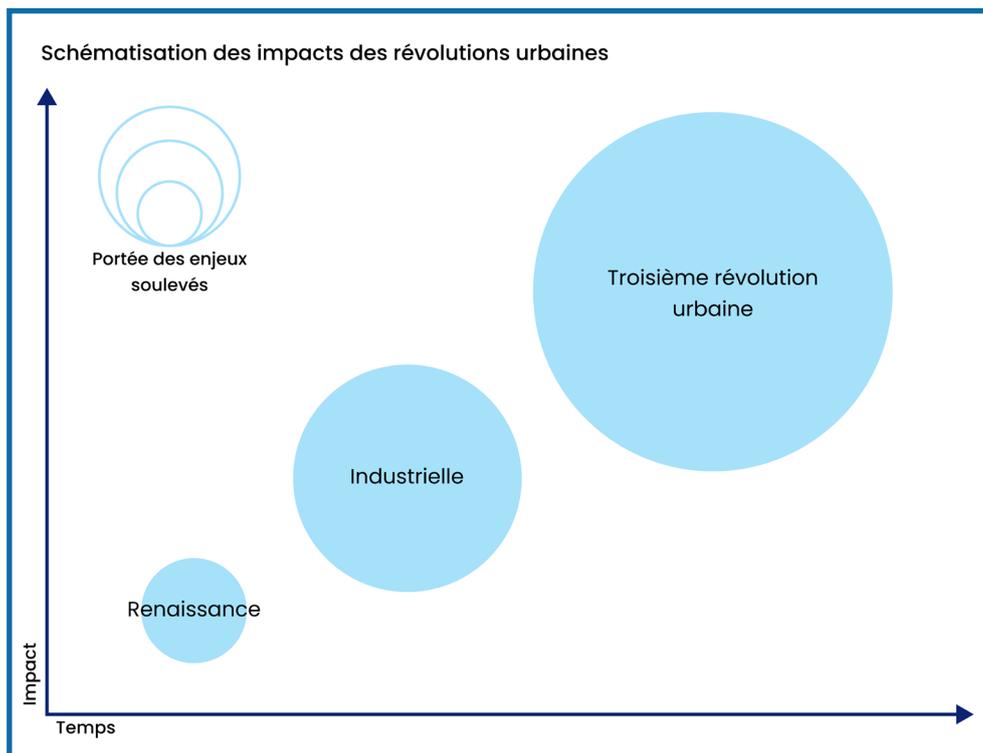


Fig. 1 - Schématisation des impacts des révolutions urbaines en fonction des enjeux qu'elles apportent.

C'est justement du fait de cette troisième révolution urbaine que nos emplois du temps se compressent et que la ville uniquement pensée spatialement fait de moins en moins sens. Car cette révolution bouleverse les ordres temporels qui régissent notre vie. En effet, initialement, notre temps est régi par quatre grands ordres qui vont influencer sur la temporalité de nos activités⁴. Ces ordres sont : économique, institutionnel, familial et religieux. À l'échelle urbaine, on parle alors de « configuration temporelle » pour désigner la manière dont vont s'organiser les différents ordres entre eux. À l'ère des villes industrielles, cette configuration est segmentée : les activités liées à chaque ordre se font de manière séparée à partir d'une ligne directrice qu'est le travail.

4 - Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les annales de la recherche urbaine*, 77, 112-122.

Cependant, nos villes contemporaines évoluent et le rapport établi entre les différents ordres temporels au sein de l'espace urbain change. Ainsi, l'ordre économique reste dominant mais les mutations du monde du travail rendent la séparation « travail / hors-travail » moins nette, l'ordre familial fait de plus en plus irruption dans l'ordre économique avec une frontière « pro-perso » poreuse. L'ordre institutionnel devient dépendant des ordres précédents et l'ordre religieux tend à décliner. Et comme si ces mutations n'étaient pas suffisantes pour complexifier notre rapport au temps, un nouvel ordre se développe : l'ordre des loisirs, qui bien souvent tente de se frayer un chemin dans l'entrelacs des ordres précédents.

Cette imbrication des ordres entre eux crée une nouvelle configuration temporelle dans nos villes contemporaines : la configuration temporelle « imbriquée », qui n'est pas sans conséquences. En effet, elle crée de véritables conflits organisationnels à l'échelle des individus. L'organisation collective fait place à une organisation plus individuelle du temps car les solutions ne peuvent plus correspondre à tout le monde. De plus, cette configuration entraîne une volonté des individus de « s'approprier » le temps quotidien : ils souhaitent désormais être maîtres de leur emploi du temps et passent d'un paradigme où ils cherchent un peu de temps et d'espace pour eux à un paradigme où ils ont l'espace et le temps à eux.

La résultante de cette mutation temporelle est que les villes, pour satisfaire des besoins de plus variés et individualisés, tentent de concentrer toujours plus d'activités, créant ainsi un espace urbain de plus en plus étendu et déséquilibré. On assiste alors à l'émergence d'une expérience urbaine dégradée qui ne convient plus à des habitants qui formulent d'ailleurs des souhaits aux antipodes de ce que la ville est en train de devenir, les trois premiers étant de trouver un cadre pour bien vieillir (92%), pour se sentir en sécurité (88%) et pour être davantage en contact avec la nature (86%)⁵.

En somme, il nous faut repenser et dépasser l'approche purement spatiale de conception des espaces urbains, de la fabrique du territoire, en y intégrant des dispositifs permettant la réalisation d'un « habiter mieux » destiné à améliorer la qualité de vie de millions d'habitants. Cette promesse peut justement être tenue par une démarche de design, et donc par extension, par le designer. À travers ce mémoire de recherche, j'espère pouvoir démontrer à quel point le design peut apporter aux collectivités et comment ces dernières peuvent utiliser les talents designers pour proposer des espaces plus sains.

5 - ObSoCo. (2022, mars). Ancrages & arbitrages des Français sur leurs lieux de vie. <https://bit.ly/3oY3Ps6>

À la question « Quelle place et rôle du designer pour un mieux-être urbain ? », j'explore cette promesse de « l'habiter mieux » et les concepts qu'elle sous-tend, avant de poser une réflexion sur la légitimité du designer à porter cette démarche, pour enfin explorer les outils à proposer aux villes afin de s'appropriier et tirer pleinement partie de l'acte de design.

1.

Les nouveaux modèles d'un «habiter mieux»

Avant d'agir pour une meilleure façon d'habiter, il convient de poser une réflexion sur la définition de l'habiter mieux et du modèle que ce concept sous-tend. Aujourd'hui, d'autres façons de théoriser l'espace urbain émergent, notamment celle de la ville des 15 minutes. Ces théories nouvelles nous amènent à poser une question simple mais terriblement complexe : « Au fond, que veut dire habiter ? », la réponse à cette question conditionnera la manière d'appréhender la ville et le rôle que doit jouer le designer pour celle-ci.

1.1. La ville des 15 minutes comme proposition d'habiter le temps

a. Comment définir la ville des 15 minutes ?

La ville des 15 minutes désigne un espace urbain dans lequel les individus ont la capacité d'accéder à leurs besoins en 15 minutes à pied ou à vélo. Ce paradigme implique une reconnexion de l'individu au local et une certaine décentralisation de la ville et ses services⁶.

Pour Carlos Moreno⁷ (Université Panthéon Sorbonne, chaire ETI «Entrepreneuriat, Territoire, Innovation»), la ville des 15 minutes est une réponse au fait que nos espaces urbains concentrent aujourd'hui la majorité de nos activités, engendrant au passage des effets au niveau climatique (GES, température, intempéries...) dans et autour des aires urbaines. Au regard de ces enjeux, la réflexion sur notre capacité à maintenir notre qualité de vie à son niveau actuel, ou même l'améliorer, doit se porter sur deux éléments qui constituent intrinsèquement la ville : l'espace et le temps.

Dès lors, on ne parle pas d'aménagement de la ville mais d'aménagement de la vie urbaine. Il est nécessaire de dépasser le paradigme de la ville aux espaces mono-fonctionnels (avec une ville centre et des quartiers spécialisés) à une ville dite polycentrique qui satisferait les 6 fonctions urbaines essentielles : habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre et s'épanouir. Cette ville polycentrique devant reposer sur 4 grands principes : proximité, mixité, densité et ubiquité.

La ville de 15 minutes soutient ces principes et fonctions en travaillant l'hyper-proximité : un habitant peut accéder à l'ensemble de ses besoins essentiels en un minimum de temps, permettant ainsi de « *quitter la mobilité subie pour la mobilité choisie* »⁷. Elle propose de reprendre le contrôle sur l'espace en pensant au plus près à ce que doit représenter la ville pour ses habitants : une opportunité de mieux vivre par la satisfaction des 6 grandes fonctions évoquée précédemment, le tout dans un cadre dans lequel il est confortable de vivre.

Une telle organisation de la ville est porteuse de bénéfices⁸ de deux ordres, les bénéfices directs pour l'habitant comme individu (I) et les bénéfices pour l'ensemble des habitants comme communauté (C) :

- **Santé (I) :** Avec une organisation de l'espace centrée autour de la marche ou du vélo, les habitants ont une activité physique plus soutenue et sont donc en meilleure santé. Les Centres pour le contrôle et la prévention des maladies (CDC) aux États-Unis estiment que vivre dans un tel quartier permet d'obtenir 35 à 45 minutes supplémentaires

6 - How to build back better with a 15-minute city. (s. d.). **C40 Knowledge.** Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3JtC5Eq>

7 - Moreno, C. (2020, 15 mai). La ville du ¼ d'heure : pour un nouveau chrono urbanisme | - Pr. Carlos Moreno. Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3Q3POVc>

8 - Ville de Kirkland. (s. d.). 10 Minute Neighborhood Analysis. City of Kirkland Washington. Consulté le 4 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3PYwrNe>

d'activité physique modérée par semaine et réduit donc le risque d'obésité.

- **Trafic (I)** : L'accessibilité aux différentes destinations étant facilitée, les habitants ont moins besoin de prendre leur voiture. Et s'ils doivent le faire, ils peuvent alors conduire moins loin et moins longtemps. Dans les deux cas, une réduction substantielle du trafic routier est à la clé.
- **Inclusion démographique (I)** : En raison de déficiences liées à l'âge ou à un handicap, une partie de la population n'est plus en mesure de conduire. Un espace urbain conçu dans l'objectif de garantir une accessibilité à pied ou à vélo est donc un moyen de maintenir le lien de ces personnes avec leur communauté.
- **Air propre (C)** : Avec la baisse de trafic, il est attendu que l'air du quartier ou de la ville soit plus propre et moins concentré en gaz à effet de serre.
- **Connexion sociale (C)** : En favorisant l'activité piétonne et les regroupements dans les lieux locaux, les habitants sont plus à même de créer une cohésion sociale à l'échelle de leur quartier. Un corollaire de ce bénéfice est la création d'un sentiment de sécurité au sein de sa zone d'habitation.
- **Dynamisme local (C)** : En favorisant les déplacements à l'intérieur de la ville, une base de consommateurs locaux se crée, dynamisant en conséquence le tissu économique local.

L'ensemble des bénéfices cités plus haut démontre bien que l'individu ne subit plus la ville mais entre dans une logique de gestion de son temps et de ses besoins car l'espace prend en compte ses besoins essentiels et s'organise pour aider à leur réalisation. Habiter mieux implique alors que la ville organise son territoire dans une logique centrée sur l'habitant.

b. Habiter le temps comme réponse aux enjeux urbains

La définition de la ville des 15 minutes confirme que l'approche spatiale n'est plus suffisante pour appréhender l'espace urbain. Par ailleurs, considérer ce modèle tel qu'il est ne permet pas d'en comprendre toute la portée. En effet, ne nous y méprenons pas, la théorie de la ville des 15 minutes nous apporte un enseignement bien plus global que de simples recommandations à répliquer sur nos territoires : elle pose comme condition essentielle de l'habiter mieux de lier le spatial au temporel dans une logique de réappropriation du territoire par son acteur principal : l'habitant.

Si cette liaison du temps et de l'espace dans notre façon de vivre en ville peut sembler complexe, elle n'est pour autant pas inédite car les villes grecques étaient conçues de façon à faire vivre les 3 temps essentiels à la réalisation de soi⁹ : *chronos* (chronologique), *kairos* (créativité) et *aiôn* (immanence). Ainsi, le *chronos* évoque la vie qui se déroule dans la cité avec ses temps incontournables, le *kairos* la possibilité de matérialiser ses aspirations et idées, et l'*aiôn* la capacité de l'individu à faire vivre ce qu'il est réellement et sa nature profonde. C'est précisément cette échelle temporelle tri-dimensionnelle qui manque à nos villes aujourd'hui et qui force les individus à s'inscrire dans une certaine économie du temps, les poussant sans cesse à devoir choisir entre des activités qui les définissent, conduisant nécessairement à un impact sur leur santé. Cette économie du temps devient inévitable car l'espace n'est pas organisé de manière à laisser à l'individu un choix ouvert car il doit composer avec un environnement urbain cloisonné. Au regard de ce constat, la ville des 15 minutes propose une nouvelle approche temporelle destinée à retrouver le temps utile et le contrôle de notre vie afin d'atteindre une certaine forme de bonheur.

Il est alors nécessaire de penser la ville non plus comme un agrégat destiné à produire des richesses mais comme un complexe destiné à améliorer notre condition et notre bien-être. Dans cette logique, la ville, une fois les 6 fonctions urbaines primaires satisfaite, se doit remplir plusieurs missions¹⁰ qui posent les bases de notre notion « d'habiter mieux » :

- Favoriser la joie et le bien-être et diminuer la souffrance
- Fournir un cadre permettant la bonne santé
- Développer une résilience économique et écologique
- Répartir l'espace utile de façon équitable et permettre une circulation fluide entre chaque
- Permettre de fortifier et créer des liens (constituant primaire de l'espace)
- Rassembler autour du destin commun en favorisant la coopération et l'empathie.

Mieux habiter nos espaces urbains passe donc nécessairement par la création d'un environnement destiné à la réalisation de nous-même. Dès lors, la question de l'habitation prend un tout autre sens qu'il est fondamental d'étudier afin de mieux appréhender le territoire.

9 - Moreno, C.
(2021). *Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité*. *Constructif*, N° 60(3), 75-78.

10 - Montgomery, C. (2013). *Happy City* [E-book]. Doubleday Canada.

1.2. Habiter pose l'enjeu d'une conception urbaine tournée vers la réalisation de soi

a. Habiter n'est pas loger

Comme évoqué précédemment, la question de « l'habiter mieux » trouverait sa réponse dans la capacité de l'environnement urbain à permettre une réalisation de nous-même. Or, avons-nous réellement pris en compte cette notion complexe dans notre conception de la ville ? Si des modèles alternatifs émergent et souhaitent prendre le pas sur le fonctionnement urbain existant, tout porte à croire que la réponse est non.

En effet, nous avons réduit la notion de logement à un simple abri biologique s'inscrivant dans une approche économique du monde¹¹. Ainsi, nous construisons et fabriquons le territoire urbain dans une logique relativement froide portant sur un simple besoin de loger de plus en plus d'habitants souhaitant profiter de la concentration des activités de l'espace urbain. Habiter est donc naturellement associé à une sorte de droit au logement qui, non content de faire de l'espace urbain une masse mouvante relativement difficile à contrôler, oublie que l'habitation doit permettre une réalisation de nous-même.

C'est exactement ce que prône la philosophie heideggerienne de l'habiter: plutôt que de parler d'un droit au logement, pourquoi ne parlons-nous pas d'un droit à l'habiter? Et par extension dans notre sujet, à un droit à « l'habiter mieux ». La réflexion de Martin Heidegger autour de la notion d'habitation naît dans un contexte de reconstruction de l'Allemagne après la Seconde Guerre Mondiale et est particulièrement intéressante dans la recherche autour de « l'habiter mieux » en ce sens qu'elle marque une différence nette entre se loger et habiter. Elle pose justement l'habitation comme devant permettre une réalisation de nous-même et non pas comme l'obtention d'un espace personnel destiné à nous placer dans un environnement duquel nous serions détachés dès lors que nous refermons notre porte. D'ailleurs, pour Quentin Lefèvre, habiter correspond à « l'ensemble des points qu'un individu est amené à atteindre au sein d'un territoire »¹², avec comme épice centre le logement. La réalisation de nous-même tient donc alors à une interaction avec notre milieu qui doit nourrir notre être par sa capacité à accueillir nos aspirations qui vont nous guider en son sein et nous amener à le parcourir. En ce sens, nous pouvons alors dire que nous habitons.

Il commence à apparaître que la cause racine de la « mal-urbanisation » se situe dans la manière dont nous avons progressivement appréhendé la fabrication de la ville. En effet, nous concevons généralement la construction et l'habitation comme deux entités séparées. S'il est vrai

11 - Bonicco-Donato, C. (2020, 29 janvier). Bâtir, habiter et penser avec Heidegger. France Culture. <https://bit.ly/3vFK8bl>

Intervention dans l'émission : Les Chemins de la philosophie.

12 - Échange avec Quentin Lefèvre réalisé le 15/07/2022.

que temporellement parlant l'habitation succède à la construction, cela implique donc que ces deux phases sont liées : l'une est le moyen, l'autre la fin¹³. On peut alors conclure qu'habiter commence dès l'acte de construction en tant que tel.

Pour aller plus loin, si l'on revient à ses étymologies indo-européennes, le terme bâtir revêt une signification très particulière que l'on peut étendre sur trois niveaux : la racine du mot (*buan*) a d'abord directement signifié « habiter, demeurer », puis a glissé vers la question de la désignation du soi, de l'être arrivant même au mot allemand « *bin* ». Enfin un troisième sens est conféré à la racine *bauen* qui concerne le fait de cultiver, de prendre soin.

b. Je construis, je suis

Dès lors, bâtir, construire, revêt de l'expression de l'être, de la manière dont nous vivons. Le travail de construction de l'espace urbain dépasse donc le simple fait de faire émerger des bâtiments et logements : il doit permettre à chacun de pouvoir se réaliser dans un environnement dont il prend soin, et qui en retour prendra soin de lui. En somme, habiter démarre dès la construction : cela pose un enjeu extrêmement fort sur la manière dont nous pensons nos espaces car bâtir influence notre relation à l'espace et à nous-même.

Aller vers un « habiter mieux » demande alors à la conception de l'espace urbain de dépasser le simple fait de placer du bâti sur un plan pour répondre à un besoin de plus en plus d'individus de s'intégrer dans une dynamique économique. Fabriquer (ou même refabriquer) la ville doit désormais prendre en compte les multiples relations qu'entretient un individu avec l'espace et avec lui-même. Il devient nécessaire de s'intéresser davantage à l'habitant, qui doit être la racine d'implantation du bâti dans une relation où le bâti naît de ses besoins et non l'inverse. Pour Heidegger la crise de l'habitation ne se trouve pas dans le manque de logements, mais dans la nécessité d'apprendre à habiter. Il n'est pas question d'une opposition farouche à la construction de logements mais bien de prôner une nouvelle manière de construire, impliquant ainsi une nouvelle manière de vivre, avec un habitat prenant soin du monde et nous permettant de nous réaliser en tant qu'individu par une harmonie avec ce qui nous entoure. « Habiter mieux » se place en continuité de ce constat et désigne la fabrique du territoire comme apprenante : un mieux-être urbain ne sera pas possible sans changement de paradigme quant à la conception de l'espace qui doit apprendre de ses habitants pour s'organiser de manière saine.

13 - Heidegger, M. (1954). Bâtir, Habiter, Penser. Dans *Essais et conférences* (p. 171-193). Gallimard.

1.3. La conception urbaine ne peut oublier les principaux concernés : les habitants

La notion de temps est rarement prise en compte dans l'approche conceptuelle de la ville. Pourtant, en concentrant diverses activités qui se déroulent en son sein, l'espace urbain crée un système temporel puisque le temps permet justement de « *mesurer, rythmer et coordonner* » toutes ces activités¹⁴.

14 - Gwiazdzinski, L. (2014). Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable. *Urbia*, 16, 179-192.

Sous l'effet de la troisième révolution urbaine, les différents temps qui constituent notre existence tendent désormais à empiéter les uns sur les autres et les activités qui les composent se diversifient. Face à tous ces changements notre vie s'est considérablement accélérée comme si la vitesse « *permettait d'éprouver le temps présent sur place et dans l'instant* »¹⁴ en nous donnant la possibilité de vivre un maximum d'expériences dans un espace temporel contraint. La ville se conçoit alors comme une somme de pôles permettant au maximum d'individus de vivre les expériences qu'ils souhaitent dans un temps nécessairement limité et dans un espace réduit.

En conséquence, peu de personnes partagent désormais un même ordre temporel défini ce qui amène à une vraie complexification du système temporel global qui doit s'adapter aux rythmes de chacun. Nous créons alors une approche économique de l'espace et du temps caractérisée par une recherche de croissance et d'accumulation. Cette approche impacte nos vies personnelles car, pour profiter au maximum du temps à notre disposition, nous mettons en place de véritables mécanismes d'accélération et de rationalisation de nos emplois du temps dans le but « *d'augmenter la productivité de nos actes* »¹⁵. Cette accélération de la vie en ville et les situations imprévues qui en découlent créent un stress chez les citoyens. L'attente, puisqu'elle se substitue à autre chose, devient insupportable pour nous : il nous faut l'appréhender de manière suffisamment précise pour l'utiliser à notre avantage.

15 - Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les annales de la recherche urbaine*, 77, 112-122.

Pour répondre à cette accélération au sein de son territoire, la ville s'étale davantage forçant la création autour de son centre de zones périurbaines qui ne cessent de grandir afin de permettre à de plus en plus d'habitants de « profiter » des services qu'elle propose¹⁶, le terme profiter revêtant ici un abus de langage d'où sa mise entre guillemet. En effet, il peut devenir extrêmement difficile pour un habitant des zones périurbaines de véritablement s'intégrer aux activités de la ville centre en fonction de sa localisation et de sa capacité à rejoindre ladite ville centre. De plus, cet étalement périurbain renforce les phénomènes liés à la troisième révolution urbaine abordée en introduction.

16 - Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL.

La réponse à ces changements doit se faire par une véritable « éducation au temps » caractérisée par une réflexion autour de notre façon de le percevoir

et de le vivre. Aujourd'hui nous avons tendance à fuir le temps, ce qui nous enferme dans une course sans fin pour lui échapper. Une éducation au temps doit permettre de le remettre au centre de nos questionnements afin de passer «d'une logique de gain de temps à une logique de qualité de temps»¹⁷. Autrement dit, chaque individu doit pouvoir se poser la question de la qualité de son temps (et de sa vie par conséquent) afin de reprendre la pleine maîtrise de son organisation.

Qui de mieux que le citoyen, l'habitant pour déterminer la manière dont le temps et l'espace peuvent être organisés ? En ouvrant cette question au débat, une certaine malléabilité de la ville, construite par tous et pour tous, permet de prendre en compte les inégalités face aux bouleversements actuels. Cela implique de laisser cette question constamment ouverte, de mettre en place « un processus de négociation en continu » qui permettrait de construire des espaces urbains au plus près des besoins des habitants. Cette logique implique une flexibilisation de l'espace et de ses usages. La fabrique de la ville doit alors faire entrer dans ses réflexions la question du besoin primaire de l'individu et d'en faire son point de départ afin de ne plus alimenter un modèle aujourd'hui rejeté.

Prendre en compte les besoins des habitants n'est pas une tâche aisée car cela suppose de faire de la ville un objet de co-construction entre les administrateurs et les administrés. En revanche, une discipline approchant la complexité et partant du besoin des utilisateurs de l'objet qu'elle étudie existe : le design. Ce dernier peut se révéler être un atout fondamental dans le changement de conception de l'espace urbain et a toute sa légitimité à y contribuer.

17 - Gwiazdzinski, L. (2014). Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable. *Urbia*, 16, 179-192.

Schématisation du processus de négociation continu à partir des besoins de l'habitant

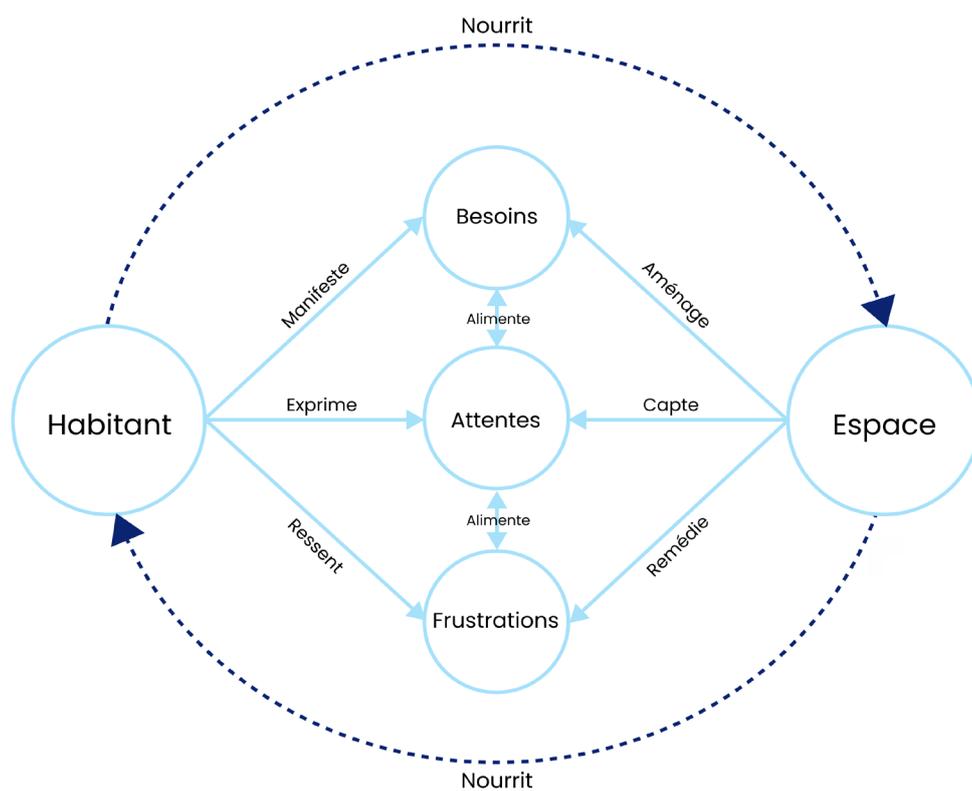


Fig. 2 - Schématisation du processus de négociation continu entre habitant et espace. Les deux acteurs se réunissent autour des besoins afin de se nourrir mutuellement et ainsi arriver à une meilleure appropriation de l'espace

Pour aller plus loin...

Voici une bibliographie intermédiaire pour approfondir le sujet des nouveaux modèles d'un «habiter mieux».

Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les annales de la recherche urbaine*, 77, 112-122.

Bonitto-Donato, C. (2020, 29 janvier). *Bâtir, habiter et penser avec Heidegger*. France Culture. <https://bit.ly/3vFK8bl>

Gwiazdzinski, L. (2014). Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable. *Urbia*, 16, 179-192.

Heidegger, M. (1954). *Bâtir, Habiter, Penser*. Dans *Essais et conférences* (p. 171-193). Gallimard.

How to build back better with a 15-minute city. (s. d.). C40 Knowledge. Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3JtC5Eq>

Montgomery, C. (2013). *Happy City* [E-book]. Doubleday Canada.

Moreno, C. (2021). Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité. *Constructif*, N° 60(3), 75-78.

Moreno, C. (2020, 15 mai). *La ville du ¼ d'heure : pour un nouveau chrono urbanisme !* - Pr. Carlos Moreno. Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3Q3POVc>

Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL.

Shearmur, R. (2021, 1 mars). *The 15-minute city is not a city*. Richard Shearmur. <https://bit.ly/3Q7Udq9>

Victoria State Government. (s. d.). *20-minute neighbourhoods*. Planning Victoria. Consulté le 10 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3Qbl2Zi>

Ville de Kirkland. (s. d.). *10 Minute Neighborhood Analysis*. City of Kirkland Washington. Consulté le 4 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3PYwrNe>

« Le bâtiment n'est pas dans l'espace mais spatialise, construit des relations entre les choses. L'espace géométrique est une construction seconde nécessaire mais la manifestation de l'espace est faite par les relations induites par les bâtiments. Habiter c'est donc aussi avoir des perspectives sur le monde. »

Céline Bonitto-Donato

Bâtir, habiter et penser avec Heidegger

« La volonté de maîtrise de l'espace-temps personnel, qui est accrue par le contexte urbain, est aussi rendue difficile par celui-ci. L'imprévisibilité de nombreux événements quotidiens diminue les possibilités de prévision et joue donc sur la capacité des individus à y faire face. »

François Asher

Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme

2.

Designer pour un « habiter mieux » : légitimité et rôle

Si habiter mieux passe par une modification profonde dans la manière d'appréhender la ville et sa fabrication, se pose désormais la question de la discipline pouvant porter cette nouvelle conception. Le design, par sa capacité à explorer les problèmes du monde, est tout à fait apte à remplir cette mission. Mais quelle est la légitimité d'un designer à étudier « l'objet ville » ? Cette question n'est pas anodine car peut faciliter ou au contraire freiner l'accès de la discipline aux instances permettant d'agir sur l'espace urbain. Il convient donc de porter un regard sur ce qui fait la légitimité du designer à intervenir.

2.1. Quel rôle du design et du designer ?

a. La portée de la démarche de design rend son pratiquant responsable

Le design implique une responsabilité sociétale. Par son acte, le designer manipule et influe le contexte social dans lequel il apporte sa contribution. Par ses choix, il décide alors de l'impact de son travail¹⁸. Ainsi, l'acte de design responsable et éclairé doit prendre en compte l'ensemble de son environnement culturel et environnemental avant d'impacter le monde. De cette réflexion naîtra un objet de design à impact plus ou moins négatif sur la société.

Cette vision de l'acte de design tranche avec le caractère parfois mercantile auquel il s'est associé. Loin de créer des solutions à des problèmes inventés de toute pièce ou d'intégrer à sa pratique toute la logique mercatique, oubliant ainsi l'impact de l'acte de design sur la société et ses utilisateurs, le designer intégrant à sa réflexion l'impact de son travail fait alors ses choix de conception en pleine conscience et cherche, en théorie, à rendre cet impact positif.

Le designer est donc fondamentalement ancré dans l'environnement social et sociétal dans lequel il intervient car son action est susceptible de changer la vie des individus concernés par son travail. Son rôle est d'observer le monde qui l'entoure et d'y déceler les problèmes qui nuisent aux individus observés. Par ce pouvoir, le designer porte une responsabilité forte dans les projets qu'il mène et doit constamment s'ancrer dans une analyse sociale afin de prendre conscience des problèmes mais aussi des impacts des solutions qu'il propose. Car s'extraire de cette analyse enlève toute sa pertinence à l'acte de design, qui ne reviendrait alors qu'à régler des observations purement techniques, alors que le vrai atout du designer est de faire émerger des problèmes profonds à partir de l'existant dans l'objectif de créer un monde plus habitable, quelle que soit l'échelle de cette amélioration. Une approche purement technique ne saurait être qualifiée de « démarche de design » et exclue dès lors son utilisation dans la fabrique du territoire. En revanche, l'acte de design responsable et authentique a toute sa place dans ce champ d'étude.

18 - Grant, J., & Fox, F. (1992). Understanding the Role of the Designer in Society. *Journal of Art & Design Education*, 11(1), 77-87.

b. L'acte de design authentique légitime le rôle du designer dans la recherche de « l'habiter mieux »

Il est alors nécessaire de définir ce qu'est un acte de design authentique, qui répond aux enjeux de responsabilité posés plus haut et qui pose les bases du rôle du designer pour la société. Philippe Gauthier, (sociologue et designer) Sébastien Proulx (designer et chercheur) et Stéphane Vial (philosophe et chercheur en design) se sont prêtés à l'exercice et identifient 5 grandes caractéristiques de l'acte de design authentique¹⁹ :

1. L'acte de design doit s'imprégner du monde qui l'entoure afin de faire émerger des problèmes nuisant à l'habitabilité.
2. L'acte de design doit agir, au moyen de différents dispositifs, dans le sens de l'amélioration de cette habitabilité.
3. L'acte de design intègre par l'amélioration de l'habitabilité une logique de vivre ensemble, il ne peut donc exclure personne, le designer doit en être le garant.
4. L'acte de design ne peut être appris sans avoir au préalable réfléchi au concept et au rôle du design (et du designer) dans la société.
5. L'acte de design tient compte des systèmes régissant l'environnement étudié, des relations qu'entretiennent objets, individus, concepts entre eux afin d'agir sur le fond du problème observé.

Ces caractéristiques nous permettent d'affirmer que le designer a un rôle à jouer dans l'amélioration de l'habitabilité du monde. Il est un fin observateur destiné à régler les problèmes qu'il a préalablement observé dans une logique universelle : c'est ce qui définit le design social. En effet, ce dernier s'attache à concevoir pour répondre à une certaine «vulnérabilité»²⁰. Cette dernière s'exprime dans notre quotidien et amène les designers vers la conception de services voire même de politiques publiques et/ou territoriales.

Selon Alain Findeli, les designers ont tout à fait leur place dans la conception de telles politiques et ce en raison des caractéristiques qui déterminent leur métier et leur manière de penser :

19 - Vial, S., Proulx, S., & Gauthier, P. (2017). Manifeste pour le renouveau social et critique du design. Dans *Le design* (p. 120-122). Que sais-je ?

20 - Findeli, A. (s. d.). *Le design social*. Société Française de l'Évaluation. Consulté le 3 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/2mQerbG>

1. Les designers s'intègrent parfaitement dans une démarche de projet car c'est la manière dont ils perçoivent le monde : ils l'analysent dans le but de le changer au profit d'une meilleure habitabilité.
2. Les designers utilisent plusieurs formes de logiques lors de leur démarche, ce qui leur permet d'aborder un problème sous une myriade d'angles différents afin de s'approcher au plus près du point de frustration majeur à résoudre. Alain Findeli répertorie les différentes logiques par lesquelles un designer peut passer au cours d'un projet : inductive abductive, analogique, complexe, rhétorique, modale, heuristique, déontique, phénoménologique, narrative, herméneutique, holistique ou ce qu'on appelle parfois « pensée visuelle ».
3. Les designers travaillent avec la complexité. En ce sens, ils cherchent à la rendre la plus compréhensible possible et à la modéliser de façon visuelle afin de la partager aux parties prenantes.
4. Les designers sont résolument tournés vers la traduction de leurs idées en une forme exploitable. Ils progressent dans leurs raisonnements via diverses productions intermédiaires qui définiront le cadre d'expression tangible de leurs recommandations.
5. Les designers emploient une démarche de monstration plutôt que de démonstration. Cela signifie qu'ils vont au-delà de la réflexion par une logique cartésienne pure et tentent de faire cohabiter dans un même acte de design des éléments qui peuvent être contradictoires mais résultants de la complexité observée pour la rendre visible et pointer les éléments à résoudre.
6. Les designers ont une capacité à se saisir des situations ambiguës pour baser leurs réflexions et faire émerger les idées destinées à résoudre le problème observé.
7. Les designers ont (en théorie) conscience de leur incapacité à concevoir seuls pour résoudre à une complexité. Ils n'hésitent donc pas à convier l'ensemble des parties prenantes dans un processus de co-design afin de bénéficier de leur expertise.
8. Les designers cherchent à comprendre profondément les personnes pour qui ils conçoivent dans une logique anthropologique. Cette

dernière permet d'apporter aux réflexions projet la réalité terrain et de mieux cerner la complexité dans laquelle ils évoluent.

Ces grands atouts inhérents au métier de designer montrent qu'il a tout à fait sa place dans la réflexion autour de notre espace urbain. Il deviendrait le garant de l'impact d'un projet de fabrique du territoire et aurait pour mission d'en étudier les impacts sociétaux et culturels. Il gagnerait alors un vrai droit de veto à des projets qui ne seraient pas suffisamment aboutis sur l'habiter mieux.

Cela n'implique ni ne nécessite l'instauration d'une morale du design universalisée et impérative, mais simplement que le designer ait la capacité de suffisamment se pencher sur ces réflexions afin de faire ses choix en personne éclairée et en accord avec son système de valeurs. Cette connexion avec les besoins profonds et essentiels de ceux pour qui il travaille implique très souvent de faire participer les personnes concernées dans une démarche qui devient alors participative. Cette conception est absolument compatible dans la réflexion autour de l'espace urbain : les usagers de la ville participent à l'évolution de cette dernière, critère fondamental de « l'habiter mieux » que nous avons fixé en première partie. Le designer devient alors le médiateur entre les parties prenantes de l'espace urbain, avec une responsabilité forte dans les projets à naître de la fabrique du territoire.

2.2. La ville comme interface légitime le rôle du designer

21 - Société Française de l'Évaluation & UNÎMES (Éds.).
(2016). *Innovate ! Innovate ! SFE.*

Intervention
d'**Alain Findeli**
sur le Design
Social.

Si les objets d'étude du design évoluent sans cesse, on peut observer pour autant que la démarche reste la même²¹. En effet, la méthodologie de design, quel que soit l'objet étudié, exige une phase d'imprégnation du sujet par une étude documentaire et terrain, suivie d'une phase de conception durant laquelle une solution va pouvoir être trouvée, formalisée et testée. Si la présentation de la démarche est volontairement grossie ici, on constate qu'elle peut s'appliquer à tous les objets d'études : produits, services, expériences, processus, politiques, etc. Ainsi, le design tend à s'intéresser à de plus en plus de domaines dont les objets peuvent être radicalement différents sans que cela change la posture, la démarche et la valeur ajoutée du designer. La ville n'échappe pas à cette logique : elle constitue certes un objet de taille conséquente mais le design a toute légitimité pour l'étudier et trouver des solutions en son sein.

Pour aller plus loin, il est même possible de rapprocher les principes du design d'interaction des principes d'architecture et d'urbanisme. Il faut commencer par rappeler que l'usage que nous avons de l'espace urbain n'est pas un usage pensé. Lorsque nous nous déplaçons en son sein, nous ne le faisons pas par simple plaisir contemplatif : un but sous-jacent guide ce déplacement, ce qui nécessairement influe sur la perception (ou non perception) que nous avons de l'espace que nous traversons. La ville en ce sens est une véritable interface dont la conception n'est pas si éloignée de l'UX Design. Après tout, un bon design urbain n'est-il pas celui qui offre la meilleure expérience aux usagers de la ville ?

La ville peut donc être considérée comme un système fonctionnel qui communique des informations à l'utilisateur afin qu'il puisse utiliser ce dit système pour atteindre ses objectifs. Certaines de ces informations ne sont pas nécessairement conçues pour être interprétées consciemment par l'utilisateur mais plutôt perçues de façon inconsciente dans l'atteinte du but fixé par ce dernier dans l'usage de l'espace urbain. Cet usage inconscient se rapproche de l'état de « flow » décrit par Cooper : nous enchaînons les étapes nécessaires à l'atteinte du but en captant les informations qui nous sont utiles sans y accorder une pleine conscience. La ville devient alors une véritable interface.

En partant de ce postulat, un rapprochement des concepts issus du design d'expérience utilisateur (UX design) et de la conception de l'espace urbain peut s'exercer. Voici quelques exemples basés sur la philosophie de Don Norman²² :

Visibilité

Si un élément n'est pas significativement visible pour l'utilisateur, alors

22 - Farkas, P.
(2015). *Defining HCI/UX Principles for Urban Environment. Design, User Experience, and Usability: Interactive Experience Design*, 346-356.

une fonctionnalité ne peut tout simplement pas exister pour lui, c'est le principe même de la visibilité en design d'interaction. Ce principe est aussi applicable lors de la conception de l'espace urbain : il est primordial de rendre suffisamment visible les constituants de la ville afin que tous les usagers puissent prendre conscience de leur existence et ainsi mieux se repérer dans l'espace. Un exemple intéressant du principe de visibilité appliqué à l'espace urbain est la station de métro Nollendorfplatz à Berlin.



Fig. 3 - La coupole de la station Nollendorfplatz à Berlin est visible par tous et indique par sa forme où se rendre. Exemple utilisé par Pavel Farkas dans son article²².
Crédit image : Schulz, L. (2005). *U-Bahn Berlin, station Nollendorfplatz (U1-U4) with the coppula* [Photographie].

Cartographie naturelle

Le principe de cartographie naturelle consiste en l'association fine entre une interaction (et sa réalisation) et la matérialisation de son résultat dans la réalité : les assis debout présents dans les parcs ou les gares en sont un exemple parfait.



Fig. 4 - Les assis debout, par leur forme, suggèrent leur propre usage.
Crédit image : ZANO. (s. d.). Assis debout Enkel [Photographie]. ZANO Mobilier urbain.

Affordances et contraintes

L'affordance et les contraintes consistent à guider l'utilisateur dans l'utilisation d'un objet en en délimitant l'usage par différents moyens. Il s'agit du concept le plus facilement repérable dans l'espace urbain : barrières, lignes jaunes, ronds-points, etc.

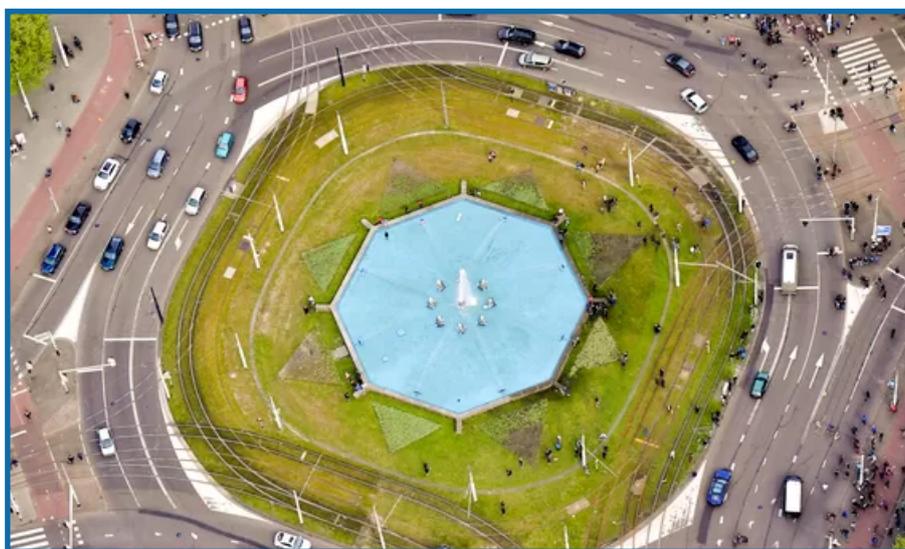


Fig. 5 - Le rond-point d'Hofplein à Rotterdam guide les automobilistes dans les bonnes voies grâce à une signalisation astucieuse.
Crédit image : Algemeen Nederlands Persbureau (ANP). (2019). Het Hofplein in Rotterdam [Photographie].

Icônes et symboles

Les icônes et symboles représentent de façon simplifiée la réalité afin de nous permettre de nous en saisir sans devoir entrer dans un processus de réflexion intense et complexe. Ainsi nous pouvons prendre une décision de façon rapide, sans parfois même avoir à y penser. Ici encore ce principe dans l'espace urbain vise à guider les usagers de façon plus ou moins consciente mais aussi à leur permettre de se repérer. Signalétiques, panneaux, plans, etc. sont autant d'exemples de symboles destinés à nous guider.



Fig. 6 - Les panneaux indiquant où trouver les bus et métros sont des exemples parfait de symboles. Leur forme spécifique est destinée à être remarquée par les usagers.
Crédit image : Boitet, O. (2019). *Cinq nouvelles lignes de bus entrent en service ce samedi à Paris* [Photographie]. Le Parisien.

Modèles conceptuels

Les modèles conceptuels visent à utiliser les représentations communes des utilisateurs pour leur permettre de comprendre le fonctionnement d'un objet. Dans l'espace urbain, l'objectif est de permettre aux usagers d'éviter de se tromper lorsqu'ils se déplacent ou veulent utiliser le mobilier.



Fig. 7 - Le modèle conceptuel des boutons d'appel piéton est suffisamment clair pour permettre à ces derniers de ne pas se tromper à l'usage.
Crédit image : Lavaud, P. (2014). *Piétons, n'appuyez plus !* [Photographie]. La Nouvelle République.

Retour et confirmation des actions

Le principe de retours et confirmations d'actions a pour objectif de signifier à l'utilisateur que son action a bien été prise en compte par le système utilisé. Celui-ci peut alors attendre le temps nécessaire pour que l'action effectuée prenne effet. Dans l'espace urbain, ce concept vise à rationaliser l'attente des usagers et bien leur signifier que leur demande a été prise en compte. Il est particulièrement intéressant pour gérer des flux de personnes via des dispositifs tels que les feux piétons par exemple.



Fig. 8 - À Berlin, une fois le feu piéton actionné, un signal sonore est émit. En plus d'aider les usagers mal-voyants, ce signal fourni un retour suite à l'action prise.
Crédit image : sfreimark. (s. d.). Ampelmännchen [Photographie].

Le lien entre le design d'interaction et la conception de l'espace urbain montre que la ville est un espace dans lequel les habitants évoluent : ils y vivent des parcours d'utilisateurs, rencontrent des points d'information ou d'interaction, vivent des expériences qui vont générer de l'émotion, attirer leur attention. À ce titre, il est possible de considérer la ville comme une interface, à ceci près qu'il s'agit d'une interface vivante.

Et si l'on s'approprie la ville comme l'on s'approprie une interface, alors le design a toute sa légitimité dans les projets urbains. D'ailleurs le terme « design urbain » désigne une discipline se popularisant qui est à mi-chemin entre le design et l'urbanisme. Son objectif est de concevoir la ville afin de proposer la meilleure expérience (et donc qualité de vie) aux habitants. Dès lors, le rôle du designer apparaît comme légitime au sein des réflexions sur la fabrication du territoire, il devient même un véritable « médiateur entre architectes, urbanistes et citoyens »²³.

23 - Barreau, A.
(2019, mai). *La ville, nouveau terrain d'expérimentation pour les UX Designers* (Livre Blanc). <https://bit.ly/3Q3NRrl>

2.3. Le design urbain : discipline émergente au service de « l’habiter mieux »

24 - Raynaud, M.
(2019). *Profession designer urbain*
(French Edition)
[E-book]. PU
MONTREAL.

a. Qu’entendre par design urbain ?²⁴

Le design urbain ne doit pas se confondre avec la planification urbaine ou l’urbanisme qui lui sont des disciplines connexes. Il est intéressant de noter que la sémantique anglaise marque bien la différence avec l’existence des termes « *urban design* » et « *urban planning* ».

En effet, si les deux disciplines se recouvrent dans l’objet qu’elles traitent, la ville, elles se distinguent par leur finalité : l’une pense l’espace tandis que l’autre réalise la vision de la pensée précédemment formulée. L’exemple de la rue est une parfaite illustration du rôle du designer urbain et de sa singularité face à l’architecture et à l’urbanisme. L’urbaniste va poser les principes fondamentaux de ce que sera la rue, ses dimensions, sa place et son tracé ; l’architecte va construire les bâtiments destinés à vivre aux abords de cette rue ; le designer urbain quant à lui va apporter de la cohérence à l’espace en concevant ses fonctionnalités qui permettront d’aboutir à l’expérience de vie souhaitée.

La notion de design urbain prend racine dans les années 1950 à Harvard. José Luis Sert organise chaque année une conférence avec des professionnels de la ville, c’est à cette occasion qu’il prononce pour la première fois le terme. Ce dernier ne fait l’unanimité immédiatement mais permettra de poser la posture du designer urbain comme profondément orientée vers le progrès que peut apporter la ville pour ses habitants. Ainsi, la ville, par sa concentration d’activités et d’opportunités, doit permettre aux individus un gain quelconque qui ne doit pas être noyé dans un environnement de frictions.

Dès lors, le design urbain porte l’ambition de faire évoluer nos villes et non pas les concevoir comme des agrégats de transit. La discipline s’intéresse certes à la volonté des commanditaires des projets de fabrique de la ville mais aussi aux personnes qui vont habiter ce projet. José Luis Sert recommande d’ailleurs que « *l’Homme soit au centre de la problématique* » : c’est l’usage de l’habitant qui doit guider le designer urbain dans ses réflexions. Il apparaît donc que le rôle du designer urbain ne réside pas uniquement dans l’habillage de la ville mais bien dans l’émergence des différentes exigences terrains et leur traduction par des recommandations destinées à guider le travail des personnes chargées de construire l’espace.

b. Le design urbain permet de comprendre l'essence du rôle de designer pour la ville

C'est précisément ici que nous touchons du doigt la portée du designer au service de la ville. Le lien entre le design et l'urbanisme peut finalement se trouver dans une question fondamentale qui lie les deux disciplines : « comment rendre l'expérience de la ville plus confortable ? »²⁵. Pour répondre à cette question, différents projets sont amenés à voir le jour. Or, si l'on considère que la qualité d'un projet est basée sur la qualité du diagnostic initial auquel il répondra, alors le design (et le designer) ont un rôle important à jouer dans la réalisation dudit diagnostic. Dans la ville comme interface, le designer doit donc porter la voix des habitants au sein des sphères de décisions. Il devient alors un investigateur destiné à poser un diagnostic sur l'état actuel de la ville à travers un prisme d'étude afin de faire bouger cet état vers un mieux-être urbain. On peut même alors parler d'*UX Urban Design*, dont la finalité est de recentrer la vision technique de l'urbanisme sur une vision centrée sur l'utilisateur²⁶. Dans cette optique, la fabrique de la ville est influencée par la perception que les habitants ont de leur territoire, le concept de base de l'*UX Urban design* est donc de remettre les usagers au cœur du projet, peu importe son niveau de maturité.

Par ailleurs, cette capacité à formaliser la voix des habitants au travers d'une expérience vécue est un atout fondamental pour tout porteur de projet car le design urbain (et sa portée) se révèle être à l'enchevêtrement de deux grands axes décisionnels : le financement et la planification²⁷. En effet, l'acte de design ne pourra voir le jour sans le financement approprié, combien même une réelle volonté politique ou publique d'agir sur l'espace urbain existe. À l'inverse, toutes les capacités de financement du monde ne sauraient créer un acte de design urbain sans volonté de mener un projet à bien. Ce paradigme illustre la place du designer comme milieu d'un tout composé d'une variété de parties prenantes. Sorte de milieu (dans sa position) concevant le milieu (de vie), il ne fait plus aucun doute que le designer au service de la ville est un vrai médiateur, un chef d'orchestre dont le rôle est capital dans l'émergence de projets dont la visée est de rendre la vie en ville meilleure.

25 - Hôp Hôp Hôp. (2021, 18 mars). *Rencontre avec l'urbaniste géographe Quentin Lefèvre* [Vidéo]. Facebook. <https://bit.ly/3vHBnxS>

Intervention de Quentin Lefèvre sur la cartographie sensible.

26 - Lefèvre, Q. (2018, 5 novembre). *Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design*. Urbanews. Consulté le 20 mai 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3o9Fuiv>

27 - Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL.

Pour aller plus loin...

Voici une bibliographie intermédiaire pour approfondir le sujet du rôle du designer pour « l'habiter mieux ».

Barreau, A. (2019, mai). *La ville, nouveau terrain d'expérimentation pour les UX Designers* (Livre Blanc). <https://bit.ly/3Q3NRrl>

Farkas, P. (2015). Defining HCI/UX Principles for Urban Environment. *Design, User Experience, and Usability : Interactive Experience Design*, 346-356.

Findeli, A. (s. d.). *Le design social*. Société Française de l'Évaluation. Consulté le 3 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/2mQerbG>

Grant, J., & Fox, F. (1992). Understanding the Role of the Designer in Society. *Journal of Art & Design Education*, 11(1), 77-87.

Hansson, K., Forlano, L., Choi, J. H. J., DiSalvo, C., Pargman, T. C., Bardzell, S., Lindtner, S., & Joshi, S. (2018). Provocation, Conflict, and Appropriation : The Role of the Designer in Making Publics. *Design Issues*, 34(4), 3-7.

Hôp Hôp Hôp. (2021, 18 mars). *Rencontre avec l'urbaniste géographe Quentin Lefèvre* [Vidéo]. Facebook. <https://bit.ly/3vHBnxS>

Lefèvre, Q. (2018, 5 novembre). *Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design*. Urbanews. Consulté le 20 mai 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3o9Fuiw>

Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL.

Rezai, M., & Khazaei, M. (2017). The challenge of being activist-designer. An attempt to understand the New Role of Designer in the Social change based on current experiences. *The Design Journal*, 20(sup1), S3516-S3535.

Société Française de l'Évaluation (SFE) & UNÎMES (Éds.). (2016). *Innover ! Innover ! SFE*.

Vial, S., Proulx, S., & Gauthier, P. (2017). Manifeste pour le renouveau social et critique du design. Dans *Le design* (p. 120-122). Que sais-je ?

Zekaj, E. (2019, octobre). *Correlation between UX/UI design and architectural composition of space*. International Conference in Architecture and Urban Design, Tirana, Albanie.

« Les UX designers ont le pouvoir de modifier le comportement des utilisateurs par le biais de couleurs, de formes et de leur position. Cela constitue un excellent parallèle avec l'architecture, puisque l'espace défini peut également modifier le comportement des usagers. »

[Traduit de l'anglais]

Eduina Zekaj

Correlation between UX/UI design and architectural composition of space

« [...] les champs de l'architecture, du design urbain et de l'urbanisme doivent renouveler leur méthodes et processus de fabrication de la ville pour inclure les habitants/usagers comme partie prenante à part entière [...] »

Quentin Lefèvre

Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design.

3.

(re)Fabriquer la ville : quelles ressources pour repenser l'espace ?

Le design et le designer ont donc un rôle à jouer dans l'étude de la ville afin d'en faire un espace dans lequel nous serons en mesure d'habiter mieux. Se pose maintenant la question du profil de ce designer mais aussi des outils qu'il peut concrètement mobiliser afin d'aider la ville dans ses réflexions autour de son espace.

3.1. Profil du designer urbain et cadre méthodologique

a. Profil du designer urbain

On pourrait penser que le métier de designer urbain est réservé aux architectes, paysagistes ou urbanistes en raison de l'objet concerné par la conception : la ville. Or, ce n'est pas nécessairement le cas. Comme déjà évoqué, le rôle du designer urbain est de faire émerger les problématiques terrain en vue de produire des recommandations pour l'expérience du lieu faisant d'ailleurs de ce dernier un médiateur entre les parties prenantes.

Ainsi, le designer urbain ne sait pas jouer de tous les instruments (ici les différentes disciplines de la fabrique de la ville) mais sait de quoi chacun est capable pour composer la mélodie (le projet urbain) afin de faire appel à eux au meilleur moment. En ce sens, sans que cela n'ait un caractère excluant, le designer urbain n'est pas nécessairement issu d'une formation d'architecte, urbaniste ou paysagiste mais doit avoir une capacité d'acculturation importante sur deux niveaux : la compréhension de la réalité des habitants/usagers du territoire et les métiers avec lesquels il sera amené à travailler.

De plus, le designer va être amené à consolider une vision de ce que devra être l'expérience du territoire, vision dont il sera le seul à percevoir de façon holistique : son rôle de chef d'orchestre est également de mettre en musique cette vision auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Pour faire son métier au mieux, le designer doit impérativement avoir les connaissances et compétences lui permettant de « lire la ville ». Une certaine expérience de la ville doit lui apporter les clés d'interprétation de l'espace et le contexte dans lequel il s'inscrit. Cette expérience peut être apportée par une formation en architecture, urbanisme, paysagisme, etc. mais aussi par les projets qu'il aura pu mener au cours de sa carrière car la formation seule ne saurait être suffisante pour mener ce type d'intervention.

On pourrait alors définir deux grands profils aptes à exercer le métier de designer urbain :

Profil 1 : Le designer urbaniste	Profil 2 : L'urbaniste designer
<p>Le designer urbaniste, comme son nom l'indique, est avant tout un designer. Sa formation primaire lui apporte une capacité à observer et extraire les problèmes de son environnement afin de concevoir une solution à ces problèmes. Il a complété cette formation par une acculturation au domaine de l'urbanisme et de la ville et a pratiqué cet objet d'étude à travers des projets de nature plus ou moins complexe.</p>	<p>L'urbaniste designer est issu d'une formation d'urbanisme, d'architecture ou de paysagisme. Il possède toutes les clés nécessaires à la compréhension de l'espace et de sa mise en forme. En plus de cela, il possède une maîtrise des méthodes et outils du design destinés à écouter l'environnement et sait comment créer le cadre nécessaire au bon fonctionnement de ces méthodologies.</p>

Fig. 9 - Profils adaptés à l'acte de design pour la ville.

b. Cadre méthodologique

Maintenant que nous avons défini quels pourraient être les deux grands profils du designer urbain, il convient de préciser le cadre méthodologique et les outils qu'il peut utiliser pour concevoir la ville. Voici une liste, non exhaustive, des méthodes que peut tout à fait utiliser un designer dans la fabrique du territoire. Cette liste constitue une sorte de boîte à outils de base pour n'importe quel projet :

Observation et émergence de problèmes :

- **Entretiens utilisateurs** : Comme pour un entretien classique, il s'agit de faire émerger les ressentis de la personne interrogée sur le sujet étudié. Cependant, il reste important de bien spatialiser les problèmes ressentis afin de cibler précisément l'endroit qui pose un problème. Quentin Lefèvre propose d'ailleurs de faire lister aux habitants interrogés les endroits plus ou moins appréciés, ceux étant des points d'ancrage forts et ceux considérés comme patrimoniaux²⁸. Le bilan réalisé à partir des entretiens permettra de formaliser une vision actuelle de la ville et ses problèmes et ainsi guider le travail de conception.
- **Observation *in situ*** : Autre outil phare du designer, l'observation *in situ*. Cette méthode sera particulièrement efficace dans l'étude de lieux au

28 - Lefèvre, Q.
(2018, 5 novembre).
Expérience
utilisateur et fabrique
de la ville : vers
l'UX Urban design.
Urbanews. Consulté
le 20 mai 2022, à
l'adresse [https://
bit.ly/3o9Fuiw](https://bit.ly/3o9Fuiw)

périmètre restreint et avec du passage. L'idée est que le designer se place dans l'espace étudié et observe le comportement des passants dans ledit espace. Il pourra alors faire ressortir des comportements très naturels car les habitants ne savent pas qu'ils sont observés. Mieux, s'il en a l'autorisation, il pourra prendre en photo ou en vidéo ces comportements afin d'illustrer sa recherche et mieux faire comprendre aux parties prenantes les enjeux de l'environnement étudié.

- **Expérimentretien** : L'expérimentretien est une méthode proposée par Élise Olmedo (docteure et chercheuse en géographie)²⁹ consistant à vivre l'expérience du lieu observé au travers d'un parcours et d'en restituer les sensations vécues. Cet outil peut rentrer dans la démarche du designer qui pourrait faire (re)vivre un parcours spécifique à des habitants et ensuite discuter avec eux en suivant un guide d'entretien conçu en lien avec ce parcours. L'expérimentretien propose alors une hyper-spatialisation des problématiques qui peut nourrir une étude complexe de la ville.
- **Recherche documentaire** : La recherche documentaire est utile dans n'importe quel projet de design, la ville ne fait pas exception. Le designer peut réaliser une recherche comparative et exploratoire afin de déterminer l'état de l'art pour son projet, mais aussi pourquoi pas avoir accès à des documents liés à la ville tels que des plans afin de mieux cerner le milieu qu'il va étudier.

29 - Olmedo, E. (2017). L'expérimentretien comme méthode d'enquête. Cartographie sensible et terrains de recherche collaboratifs entre art et géographie. Mappemonde, 121.

Restitution et formalisation de la recherche utilisateur :

- **Personas et archétypes** : La construction de personas et archétypes est utilisable dans le cadre d'un projet lié à la ville. Après la phase de recherche, ces outils permettent de faire émerger les grands profils d'habitants concernés par les problèmes observés. À noter que la partie biographique des personas se prête particulièrement à l'exercice dans le cadre de l'étude de la ville car poser des questions plus personnelles aux participants est relativement facilité.
- **Parcours utilisateurs, expériences maps et consorts** : Tout outil destiné à représenter les différentes étapes par lesquelles passe un habitant, en y associant des problèmes, émotions et ressentis, lors d'un parcours donné entre dans cette boîte à outils. Leur nature permettant de visualiser simplement l'état émotionnel d'un individu dans un périmètre donné.
- **Cartographie sensible** : La cartographie sensible se place en contre-pied

30 - Échange
avec Quentin
Lefèvre réalisé le
15/07/2022

31 - Hôp Hôp
Hôp. (2021, 18
mars). Rencontre
avec l'urbaniste
géographe Quentin
Lefèvre [Vidéo].
Facebook. [https://
bit.ly/3vHBnxS](https://bit.ly/3vHBnxS)

de la cartographie « classique ». Cette dernière vise en effet à représenter l'espace par des caractéristiques physiques, or la cartographie sensible s'intéresse quant à elle à remettre les sensations et les perceptions dans la représentation de l'espace. Elle cherche à représenter l'invisible des ressentis et imaginaires individuels et collectifs, à « *subjectiver l'objectif* »³⁰.

Quentin Lefèvre définit la cartographie sensible comme la « *création de média de restitution de l'expérience du territoire* »³¹. En ce sens, elle peut être considérée comme un vrai outil de diagnostic de l'expérience utilisateur sur deux niveaux : la récolte des données sensibles et leur représentation.

La cartographie peut donc revêtir plusieurs niveaux de sensibilité dont les niveaux maximum et minimum peuvent être définis par deux grands pôles : l'art (développant une subjectivité territoriale) et la science (représentant une objectivité territoriale). La cartographie dans la démarche de design se situe alors au croisement de ces deux pôles. En ce sens, la cartographie sensible peut servir à représenter de manière objective et méthodologique des éléments subjectifs issus du vécu des individus étudiés. Elle devient alors un outil incontournable du travail du designer pour la ville car elle permet de spatialiser les ressentis en plus de fournir un support suffisamment compréhensible pour l'ensemble des parties prenantes du projet.

c. Synthèse de la démarche

Comme évoqué plus haut, le designer dans son étude de l'urbain endosse un rôle d'investigateur afin de poser un diagnostic sur les problèmes rencontrés par les habitants au sein d'un espace défini ; qu'il soit plus ou moins large. Ce diagnostic sera suivi de la formalisation d'une vision actuelle de la ville, ainsi que de recommandations destinées à résoudre les problèmes et faire un pas vers « l'habiter mieux ». Dans cette démarche de design, il sera amené à échanger avec différentes parties prenantes allant des habitants eux-mêmes aux décideurs, en passant par les métiers traditionnels de la ville qui aideront à concrétiser ses recommandations. Pour se faire, il mobilise différents outils issus des méthodologies de design traditionnel auxquels viennent s'ajouter des représentations plus novatrices mieux adaptées à l'étude de l'espace urbain.

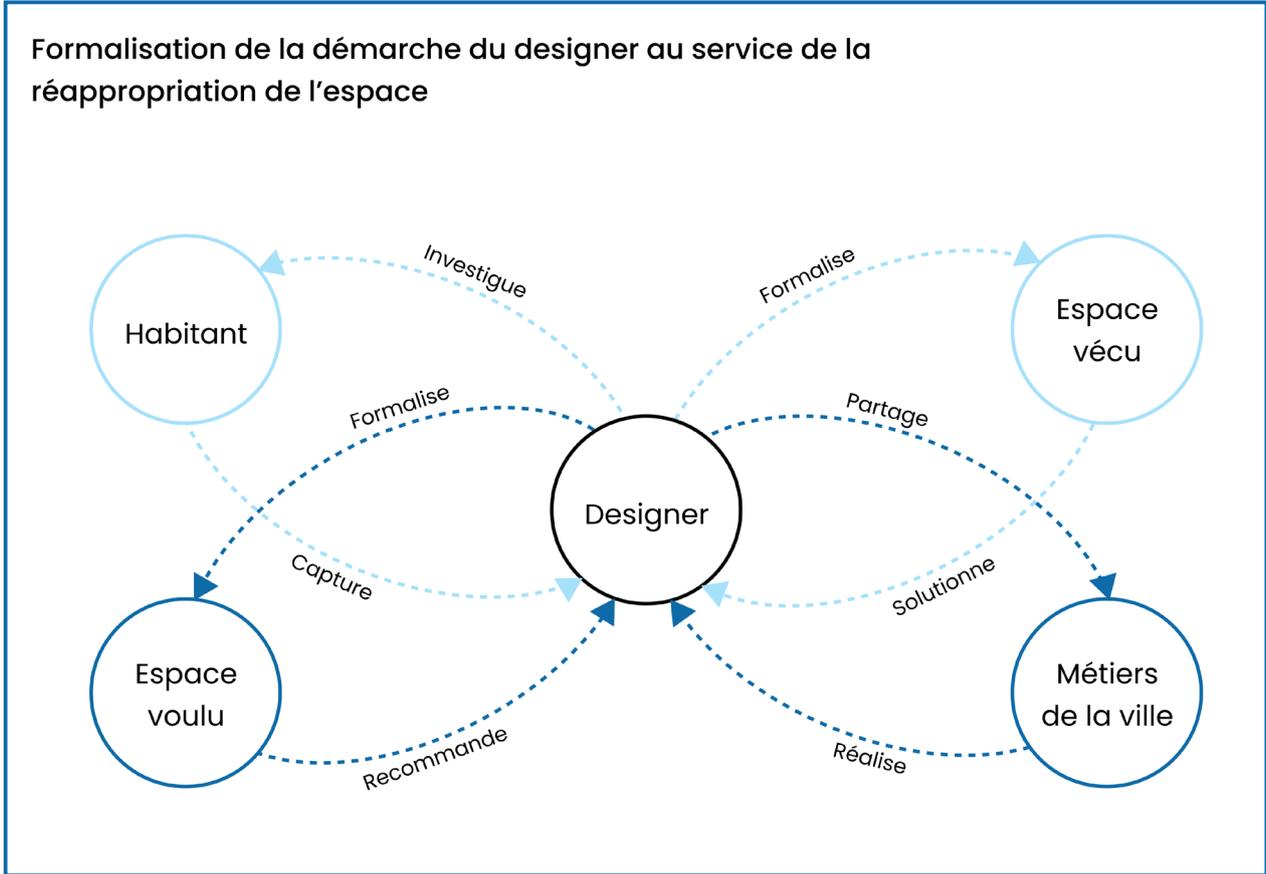


Fig. 10 - Formalisation de la démarche du designer au service de la réappropriation de l'espace. Comme évoqué plus haut, le designer est un milieu concevant le milieu. Il est intéressant de noter que cette démarche est continue et que le designer est à la fois donneur et receveur dans l'approche de la complexité urbaine.

3.2. Cas d'usage

Après clarification du rôle, des outils et de la démarche du designer pour la ville, cette dernière partie s'attache à donner deux exemples de projets qui illustrent la méthodologie décrite plus haut.

32 - Ville de Kirkland. (s. d.). 10 Minute Neighborhood Analysis. City of Kirkland Washington. Consulté le 4 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3PYwrNe>

Cas 1 - Comment la ville de Kirkland a mené son analyse pour orienter ses projets de quartiers ?³²

La ville de Kirkland fournit un premier cas d'usage intéressant sur la manière d'analyser la ville pour y effectuer des modifications structurelles. Ici, l'objectif de la ville était de cibler quelles étaient les zones les plus à même de se prêter à la définition de « quartier des 10 minutes » et celles dans lesquelles un travail supplémentaire serait nécessaire.

Dans sa démarche, la ville a d'abord répertorié l'ensemble des infrastructures sur son territoire et est arrivée à la classification suivante :

- Magasin de produits frais
- Commerce de type 1 : Épicerie sèche, Pharmacie et Drugstore
- Commerce de type 2 : Restaurants, épicerie fine, boulangeries, bars, laveries, librairies...
- Parcs et espaces verts
- Établissements d'éducation
- Arrêts de bus de type 1 : Desserte des principales artères avec une fréquence de 15 minutes ou moins.
- Arrêts de bus de type 2 : Toute desserte non comprise dans le type 1
- Intersections : Croisements des différentes rues
- Trottoirs et sentiers

Ensuite, et pour chacune des infrastructures, une représentation (grille, point...) et une mesure (distances, occurrences...) ont été choisies. Un score a ensuite été attribué à chaque mesure en fonction de la distance à parcourir à pied, ce qui a débouché sur un score final cumulatif par zone géographique.

Enfin, à l'issue de l'analyse, la ville a produit une carte de chaleur afin de représenter les zones les plus compatibles avec la notion de quartier des 10 minutes et celles où l'application de ce concept sera plus difficile. Le tout pour adapter sa politique d'urbanisme et les futurs projets.

3. (re)Fabriquer la ville : quelles ressources pour repenser l'espace ?

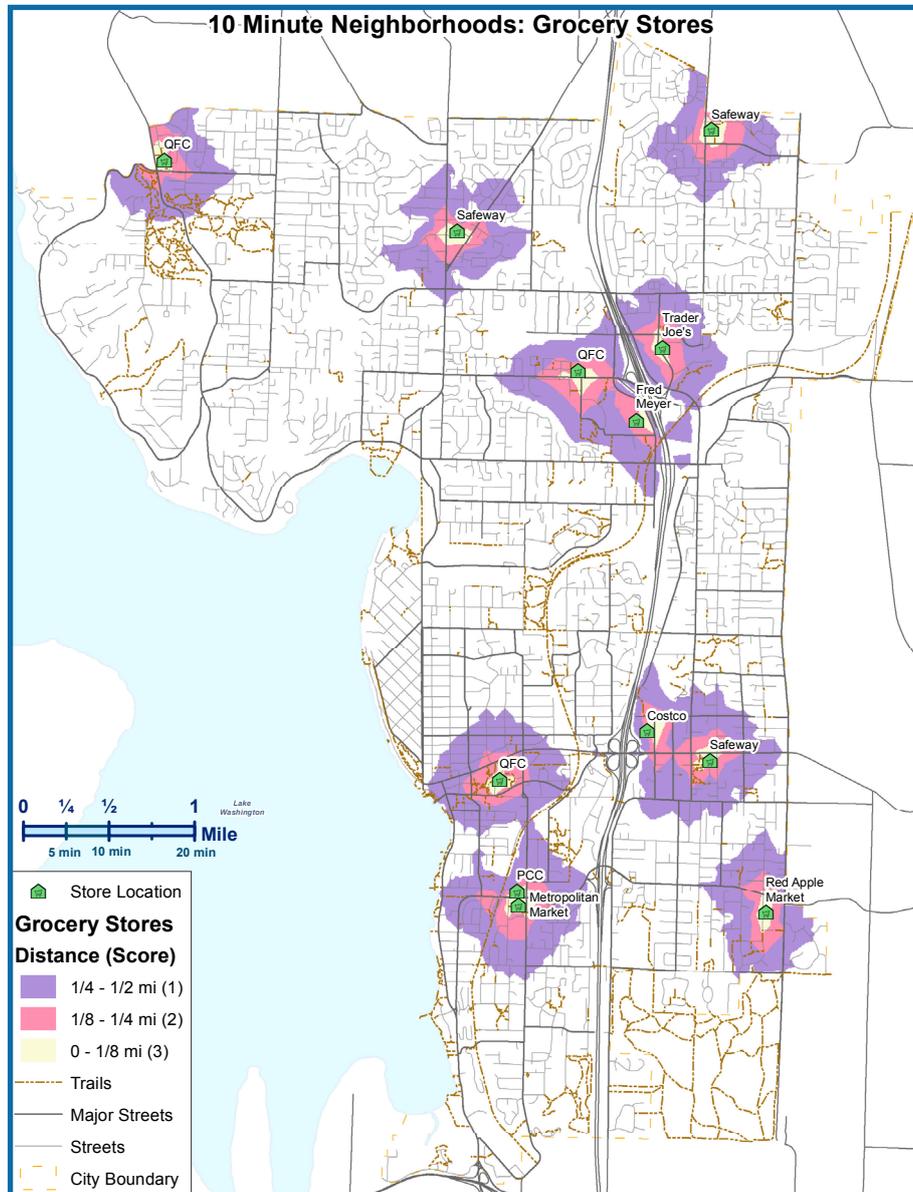


Fig. 11 - Carte produite par la ville de Kirkland³² lors de la phase d'analyse du territoire. En l'occurrence ici, les magasins de produits frais.

33 - Métropole Européenne de Lille (MEL).
 (s. d.). Carte subjective. Les Archives de la MEL. Consulté le 15 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3BKmple>

Cas 2 - Comment a été réalisée la carte subjective de la ville d'Armentières?³³

La carte subjective de la ville d'Armentières est un projet mené par Quentin Lefèvre qui s'inscrivait dans une démarche plus globale destinée à collecter des archives cartographiques au sein de la Métropole Européenne de Lille (MEL). Cette dernière souhaitait traiter la question suivante : « Comment vivait-on le territoire de la métropole lilloise en 2022 ? Quel patrimoine lui donnait du sens aux yeux de ses habitants ? ». L'objectif de ce projet a donc été de cibler les différents lieux clés de la ville d'Armentières afin de fournir aux générations futures une lecture sensible du territoire.

Pour ce faire, Quentin Lefèvre a tout d'abord conçu et envoyé des questionnaires aux habitants afin de faire émerger des sentiments, des souvenirs et des histoires, tous liés à des lieux particuliers.

Titre : Questionnaire pour le service Archives de la MEL
Sous-titre : Contribution à la création d'archives sur les perceptions des habitant.e.s du territoire

Si dans 50 ans on se posait la question, comment pourrait-on raconter Armentières en 2021 ?
En répondant à ce questionnaire, laissez une trace de vos perceptions du territoire !

Remarques :

Ce questionnaire est anonyme. Il est réservé aux personnes résidant dans la commune d'Armentières, que ce soit depuis peu de temps ou depuis très longtemps.

Conception du questionnaire : Quentin Lefèvre (expert en cartographie sensible du territoire) pour le service Archives de la MEL.

Diffusion du questionnaire : structures socio-culturelles locales, en lien avec le service culture de la commune d'Armentières.

Archivage des données : les données récoltées constitueront une archive des perceptions des habitant.e.s du territoire. Une partie de ces données servira dans des ateliers d'échange et de recensement des perceptions habitant.e.s du territoire.

Questions préliminaires

- *Etes-vous : un Homme / une Femme
- *Quel âge avez-vous : ...
- *Depuis combien de temps habitez-vous Armentières : ...

Partie 1 : Le territoire au présent, tel que vous le connaissez

- *Comment décririez-vous le territoire d'Armentières en 3 mots : °°°
- *Quels lieux fréquentez-vous dans une **journée "normale"** (incluant la soirée et la nuit), en dehors de votre lieu d'habitation ?
- *Quels lieux fréquentez-vous dans une **semaine "normale"** (incluant le week-end) ?
- *Quels lieux fréquentez-vous dans une **année "normale"** (incluant les

Fig. 12 - Extrait du questionnaire utilisé par Quentin Lefèvre lors de son étude sensible de la ville d'Armentières.

Ensuite, deux ateliers ont été menés avec les habitants durant lesquels ils ont représenté ces histoires à l'aide d'une carte et de photos d'archives. Ce début de carte sensible a permis de fournir une base du vécu du territoire par les yeux de ses habitants.



Fig. 11 - Atelier de construction d'une carte mentale d'Armentières.
Crédit photo : Archives de la MEL (s. d.). Photo prise lors des ateliers de décembre 2021 à Armentières [Photographie]. Archives de la MEL.

Enfin, le designer a formalisé les perceptions des habitants afin de créer une lecture sensible du territoire. Ainsi, on retrouve autour de la carte des éléments de perception des habitants sur leurs lieux de vie, qu'ils questionnent le passé le ou le présent. Le centre représente la carte mentale réalisée par les participants aux ateliers, sous laquelle a été placé un plan photographique afin de mieux spatialiser les perceptions. Autour de cette carte, 4 grands types de lieux évoqués lors de la phase de recherche ont été représentés : les lieux patrimoniaux, les lieux aimés, les lieux mal aimés et les lieux repères. Chacun de ces lieux est d'ailleurs pourvu d'un numéro afin de déterminer sa position sur la carte au centre.

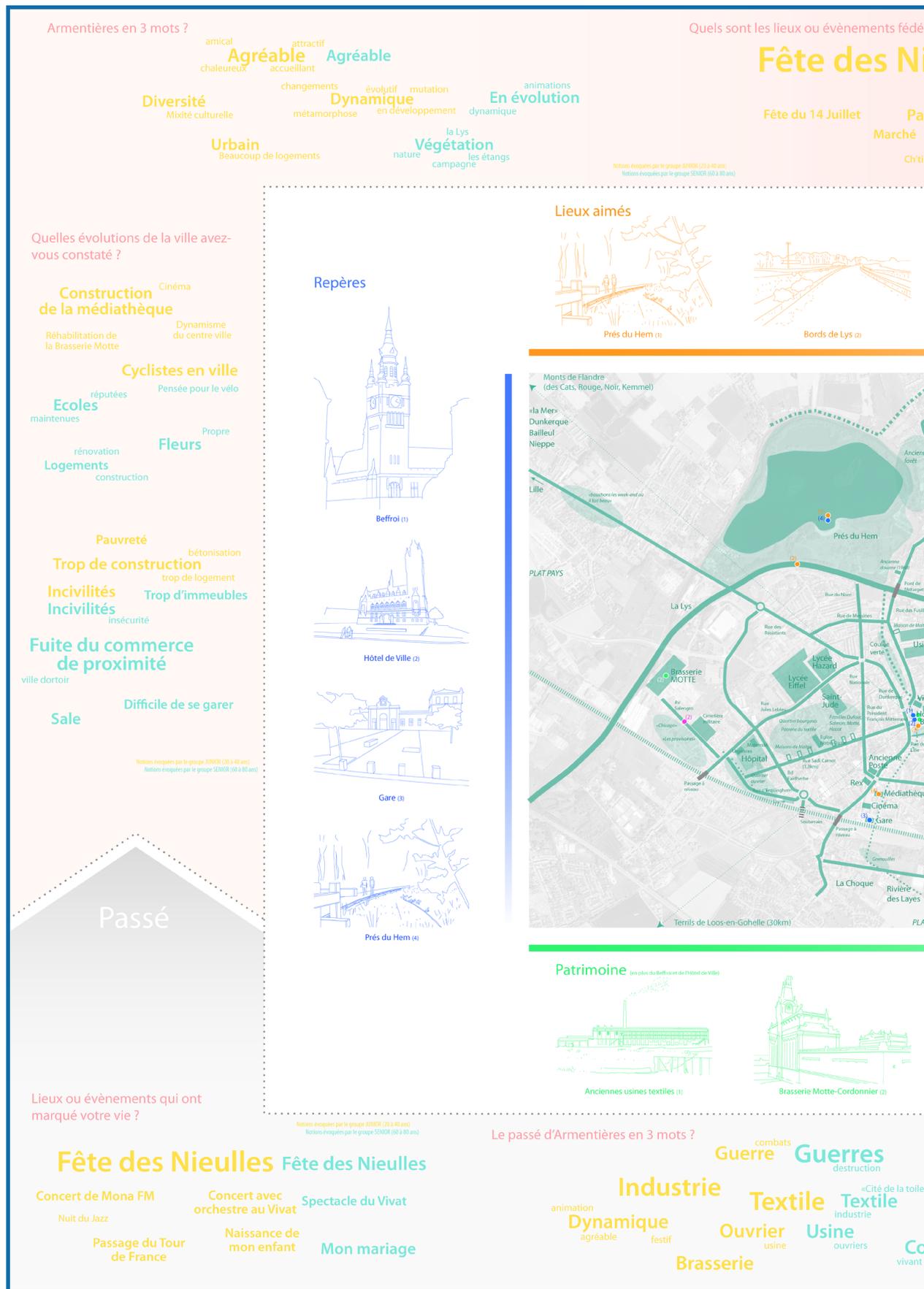


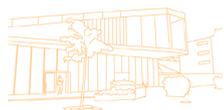
Fig. 12 - Carte sensible de la ville d'Armentières, résultat final de la démarche de Quentin Lefèvre.

rateurs ?
Nieulles Fête des Nieulles
 Braderies Braderies
 Parade de Noël Parade de Noël
 Nuit du Jazz Fête de la musique
 bike tour Vivat

Présent



Grand'place (1)



Médiathèque (4)



Lieux mal aimés



Place Chanzy (1)



Quartier Salengro (2)

Carte subjective d'Armentières

Tentative d'archéologie du présent

Cette carte subjective (ou sensible) du territoire d'Armentières a été réalisée dans le cadre d'un projet plus large et ambitieux de cartographie de l'ensemble du territoire de la MEL porté par le service Archives de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Les données qui figurent sur la carte sont issues d'un questionnaire en ligne (auquel ont répondu 60 personnes de 21 à 79 ans) ainsi que d'ateliers présentiels mobilisant des trajectoires de vie individuelles, des archives de la ville d'Armentières, des témoignages associés et une carte mentale collective.

Merci aux habitant.e.s qui ont participé à ce projet original.
 Merci à Thomas Boocknooghe du service Archives de la MEL pour sa confiance et à Camille Catteau du service Archives de la ville d'Armentières.

L'auteur de la carte ainsi que de la méthodologie mise en oeuvre est Quentin Lefèvre ; designer et urbaniste, spécialiste en cartographie sensible du territoire et co-fondateur du Collectif TAMA.

Décembre 2021



Maisons ouvrières (3)



EPSM (4)

Reconstruction reconversion

estaminets
 commerces
 vitrines

Témoignages de séniors à propos de la Fête des Nieulles :

- « Il y avait beaucoup de monde »
- « joie de vivre, beaucoup d'ambiance »
- « fierté »
- « c'était un rêve d'être élue Reine des Nieulles, c'était prestigieux »
- « parade avec sa robe, défilé »
- « moment attendu du jet des Nieulles »
- « couronnement »
- « les enfants étaient dehors »
- « la ville est patinoire »
- « la fête était partagée par tout le monde »
- « il n'y a plus cet esprit de fête »
- « on n'est plus aujourd'hui, il y a moins de spontanéité, on se sent moins concerné »
- « il était incroyable de ne pas y aller »
- « c'était un jour férié »

Témoignages de séniors à propos de la Brasserie Maitre - Condoré :

- « Allée en Afrique au Congo Bége »
- « rapatriement d'habits régionaux »
- « casses de bière de 16, gratuites offertes aux ouvriers »
- « Noël bouteilles de bière brune offertes en cadeau »
- « camps d'été qui fonctionnent en 1960 »
- « vitrines guidées au siège social à Lille »
- « vitrine collée de la Brasserie, cadeau de Noël »
- « bière à la carafe offerte par les religieuses aux enfants de 8-10 ans »
- « bière dans les cahiers de vacances aux enfants de 7-8 ans (en 1952) »
- « sentiment de fierté »
- « propriétaires de cafés d'Armentières, achat de fonds de commerce et licences réservées »
- « fermiers d'Armentières »
- « acheté par Stella Artois puis par Interbrew »
- « fermeture en 2002 »
- « fermé en 2018 pour les petits enfants après que le masque soit tombé dans le domaine public »

Que nous apprennent ces cas d'usage ?

Après étude de ces cas d'usage, il apparaît que la démarche d'analyse de la ville en vue de son changement pour un « habiter mieux » implique la superposition de plusieurs couches d'observations formalisées de manière spatiale. Ils illustrent la démarche globale sous-tendue dans ce mémoire : partir du terrain et l'analyser pour faire émerger des problématiques spatialisées et spécifiques en vue de changer la ville.

Si l'on peut reprocher au premier une certaine froideur car il oublie d'interroger les habitants, et voir le second comme un « simple » projet d'expression de perceptions, une combinaison des deux montre tout l'apport que peut avoir le designer dans l'étude de l'urbain. Par sa capacité à capturer des ressentis et amener les personnes interrogées à en parler, le designer propose d'être l'oreille de la ville. Par lui, elle peut faire émerger les problématiques mais surtout les émotions qu'elles génèrent et leur influence sur la perception du territoire. La réappropriation de l'espace urbain pour un habiter mieux passe alors par la capacité de formaliser une vision actuelle et une vision voulue au travers de livrables sensibles, ce que peut tout à fait porter le designer.

Les deux cas nous le montrent, il est possible de traiter la complexité de la ville pour la rendre meilleure, il ne reste plus qu'à faire porter ces projets par une personne dont le métier cherche justement à améliorer la vie des individus : le designer.

Pour aller plus loin...

Voici une bibliographie intermédiaire pour approfondir le sujet de la (re)fabrication de la ville par le design.

Lefèvre, Q. (2018, 5 novembre). *Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design*. Urbanews. Consulté le 20 mai 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3o9Fuww>

Olmedo, E. (2017). L'expérimentation comme méthode d'enquête. Cartographie sensible et terrains de recherche collaboratifs entre art et géographie. *Mappemonde*, 121.

Hôp Hôp Hôp. (2021, 18 mars). *Rencontre avec l'urbaniste géographe Quentin Lefèvre* [Vidéo]. Facebook. <https://bit.ly/3vHBnxS>

Ville de Kirkland. (s. d.). *10 Minute Neighborhood Analysis*. City of Kirkland Washington. Consulté le 4 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3PYwrNe>

Métropole Européenne de Lille (MEL). (s. d.). *Carte subjective*. Les Archives de la MEL. Consulté le 15 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3BKmpLe>

Olmedo, E. (2021). À la croisée de l'art et de la science : la cartographie sensible comme dispositif de recherche-création. *Mappemonde*, 130.

Maison des Sciences de l'Homme de Montpellier [MSH SUD]. (2020, 13 février). *La cartographie sensible : Concept, pratiques et perspectives en sciences sociales - Élise OLMEDO* [Vidéo]. YouTube. <https://bit.ly/3BP4mni>

« [...] l'approche UX Urban Design a pour finalité de considérer l'expérience urbaine dans une perspective à la fois centrée sur l'utilisateur, multi-site et relationnelle. Elle considère ainsi l'expérience du territoire comme un continuum de qualité de vie [...] »

Quentin Lefèvre

Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design.

« Les plans de ville sont trop abstraits pour correspondre à la réalité des cheminements. La carte affichée dans l'espace public est comme déconnectée de l'environnement qui nous entoure lorsque nous nous déplaçons dans la ville et lorsque nous cherchons notre route. »

Élise Olmedo

À la croisée de l'art et de la science : la cartographie sensible comme dispositif de recherche-création

Conclusion

Nous avons traité de la légitimation du rôle du designer dans la réappropriation de l'espace par les habitants. Le tout dirigé vers une logique d'accès à une forme « d'habiter mieux » centrée autour des besoins essentiels formulés par les individus, afin de concevoir l'espace pour eux et non malgré eux. Mais à quels éléments de conclusion cette réflexion nous mène-t-elle ?

L'espace urbain est en proie à de profondes mutations du fait d'une troisième révolution urbaine qui apporte avec elle une complexité liée aux nombreux enjeux qu'elle implique. Ces mutations transforment la ville, faisant d'elle un agrégat dont la croissance est difficilement contrôlable. Et pour cause, de façon totalement compréhensible, de plus en plus d'individus souhaitent profiter des opportunités offertes par la ville du fait de sa concentration d'activités et de services. Seulement, si cela sous-entend que la ville doit grossir pour accueillir toujours plus de monde, la répartition spatiale des opportunités qu'elle propose reste relativement immuable. Ainsi, nous pensons d'abord l'espace urbain en termes spatiaux et non comme centré sur les besoins des habitants. En résulte une expérience de la ville dégradée, dans laquelle les habitants doivent faire toujours plus de choix car leur espace proche ne peut subvenir à tous leurs besoins. Dès lors, il suffit d'une crise majeure pour que certains remettent en question la manière dont ils vivent. La crise liée au COVID-19 a permis d'observer une réelle volonté de fuir la ville chez de nombreux habitants, certains étant même prêts à mettre en balance des sacrifices importants pour se mettre en quête d'une forme « d'habiter mieux ».

Cette recherche d'une nouvelle forme d'habitation coïncide avec l'émergence de nouveaux modèles urbains, tels que la ville des 15 minutes et pousse à croire qu'il est possible d'atteindre une forme d'habitation orientée vers un mieux-être. Ce dernier nécessite une véritable reprise de contrôle de l'habitant sur son territoire qui doit désormais s'organiser à partir de lui et non plus malgré lui. Cette naissance d'un droit à « l'habiter mieux » exige de partir du besoin de l'habitant afin qu'il n'ait plus à subir la ville mais au contraire qu'il puisse s'épanouir en son sein. La ville doit donc devenir un véritable objet co-construit entre administrateurs et administrés, le tout dans une démarche portée par des acteurs dont les compétences permettent cette étude des besoins fondamentaux des habitants.

Oui. Dans cette recherche de « l'habiter mieux », le designer a un rôle à jouer car la ville n'est finalement qu'un objet d'étude parmi tant d'autres. Elle est simplement plus grande et plus complexe à observer, mais peut s'inscrire dans la démarche de design car elle propose à ses habitants une expérience de vie. En outre, il est même possible de rapprocher des principes fondamentaux du design d'interaction, prouvant que la ville est une interface dans laquelle vont évoluer des milliers d'habitants. Dès lors, l'acte de design (authentique et responsable) peut prendre racine. Le designer devenant un médiateur entre l'ensemble des parties prenantes de la ville et pouvant mobiliser toutes ses compétences d'observation du monde dans l'objectif de le rendre meilleur.

Il est possible de conclure que chaque conseil municipal de France pourrait accueillir un designer en son sein afin de porter une réflexion sur la vie du territoire. Le designer serait alors chargé de poser une lecture sensible sur l'espace en interrogeant une vision actuelle et formalisant une vision idéale de laquelle il faudrait s'approcher. Dans une démarche continue, il oscillerait entre les différentes parties prenantes du territoire et pourrait compter sur les métiers plus traditionnels de la ville (architectes, urbanistes, paysagistes, etc.) pour l'aider à réaliser sa vision dans une logique coopérative.

Reste maintenant à interroger la formation de ces profils de designers. Qu'ils soient designers urbanistes ou urbanistes designers, il faudrait dès à présent questionner la manière d'apporter les connaissances et compétences complémentaires aux designers pour agir sur la ville, leur rôle étant profondément légitime.

Par ailleurs, si le rôle du designer pour la ville est légitimé, tout porte à croire que l'amélioration de l'expérience de vie en territoires ruraux (qui ont eux aussi leurs propres enjeux) est aussi une mission qui peut lui être confiée.

Quoi qu'il en soit, la fabrique du territoire en général a tout intérêt à intégrer dans ses réflexions le design et le designer, qui peuvent apporter leur pierre à l'édifice dans la réappropriation de l'espace au service d'une nouvelle forme d'habitation tournée vers un mieux-être.

Annexes

a.1. Bibliographie

Articles de revue

Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les annales de la recherche urbaine*, 77, 112-122.

Farkas, P. (2015). Defining HCI/UX Principles for Urban Environment. *Design, User Experience, and Usability : Interactive Experience Design*, 346-356.

Grant, J., & Fox, F. (1992). Understanding the Role of the Designer in Society. *Journal of Art & Design Education*, 11(1), 77-87.

Gwiazdzinski, L. (2014). Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable. *Urbia*, 16, 179-192.

Hansson, K., Forlano, L., Choi, J. H. J., DiSalvo, C., Pargman, T. C., Bardzell, S., Lindtner, S., & Joshi, S. (2018). Provocation, Conflict, and Appropriation : The Role of the Designer in Making Publics. *Design Issues*, 34(4), 3-7.

Moreno, C. (2021). Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité. *Constructif*, N° 60(3), 75-78.

Olmedo, E. (2017). L'expérimentation comme méthode d'enquête. Cartographie sensible et terrains de recherche collaboratifs entre art et géographie. *Mappemonde*, 121.

Olmedo, E. (2021). À la croisée de l'art et de la science : la cartographie sensible comme dispositif de recherche-crédation. *Mappemonde*, 130.

Rezai, M., & Khazaei, M. (2017). The challenge of being activist-designer. An attempt to understand the New Role of Designer in the Social change based on current experiences. *The Design Journal*, 20(sup1), S3516-S3535.

Livres, livres blancs

Barreau, A. (2019, mai). *La ville, nouveau terrain d'expérimentation pour les UX Designers* (Livre Blanc). <https://bit.ly/3Q3NRrl>

Heidegger, M. (1954). Bâtir, Habiter, Penser. Dans *Essais et conférences* (p. 171-193). Gallimard.

Montgomery, C. (2013). *Happy City* [E-book]. Doubleday Canada.

Raynaud, M. (2019). *Profession designer urbain (French Edition)* [E-book]. PU MONTREAL.

Vial, S., Proulx, S., & Gauthier, P. (2017). Manifeste pour le renouveau social et critique du design. Dans *Le design* (p. 120-122). Que sais-je ?

Articles en ligne

Findeli, A. (s. d.). *Le design social*. Société Française de l'Évaluation. Consulté le 3 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/2mQerBG>

Moreno, C. (2020, 15 mai). *La ville du ¼ d'heure : pour un nouveau chrono urbanisme !* - Pr. Carlos Moreno. Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3Q3POVc>

Lefèvre, Q. (2018, 5 novembre). *Expérience utilisateur et fabrique de la ville : vers l'UX Urban design*. Urbanews. Consulté le 20 mai 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3o9Fuiw>

Shearmur, R. (2021, 1 mars). *The 15-minute city is not a city*. Richard Shearmur. <https://bit.ly/3Q7Udq9>

Sites internet

How to build back better with a 15-minute city. (s. d.). C40 Knowledge. Consulté le 2 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3JtC5Eq>

Métropole Européenne de Lille (MEL). (s. d.). *Carte subjective*. Les Archives de la MEL. Consulté le 15 juillet 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3BKmple>

Victoria State Government. (s. d.). *20-minute neighbourhoods*. Planning Victoria. Consulté le 10 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3Qb12Zi>

Ville de Kirkland. (s. d.). *10 Minute Neighborhood Analysis*. City of Kirkland Washington. Consulté le 4 mars 2022, à l'adresse <https://bit.ly/3PYwrNe>

Maison des Sciences de l'Homme de Montpellier [MSH SUD]. (2020, 13 février). *La cartographie sensible : Concept, pratiques et perspectives en sciences sociales* - Élise OLMEDO [Vidéo]. YouTube. <https://bit.ly/3BP4mni>

Documents de conférence

Société Française de l'Évaluation (SFE) & UNÎMES (Éds.). (2016). *Innover ! Innover ! SFE*.

Zekaj, E. (2019, octobre). *Correlation between UX/UI design and architectural composition of space*. International Conference in Architecture and Urban Design, Tirana, Albanie.

Conférences, interventions audiovisuelles

Bonitto-Donato, C. (2020, 29 janvier). *Bâtir, habiter et penser avec Heidegger*. France Culture. <https://bit.ly/3vFK8bl>

Hôp Hôp Hôp. (2021, 18 mars). *Rencontre avec l'urbaniste géographe Quentin Lefèvre* [Vidéo]. Facebook. <https://bit.ly/3vHBnxS>

a.2. Focus sur Quentin Lefèvre

Ayant échangé avec Quentin Lefèvre pour nourrir les réflexions de ce travail de recherche, voici un focus sur son profil et son périmètre de recherche.

Profil et périmètre de recherche

Diplômé d'un Master 2 spécialisé en Paysage et Évaluation des Projets d'Urbanisme et de Territoires, mais aussi diplômé en design d'espace, Quentin Lefèvre est d'abord architecte d'intérieur et UX Designer.

Après quelques années de pratique, il s'intéresse au champ de l'urbanisme et décide de se former dans ce domaine. Il commence alors un travail de recherche sur la cartographie sensible qui l'amène au développement de la notion d'*UX Urban Design*.

En parallèle, Quentin Lefèvre mène des projets de sociologie urbaine et de design relationnel afin d'étudier les territoires (de leur organisation aux perceptions qui les composent). Dans ce cadre, il devient co-fondateur du Collectif TAMA qui applique la démarche de design relationnel.

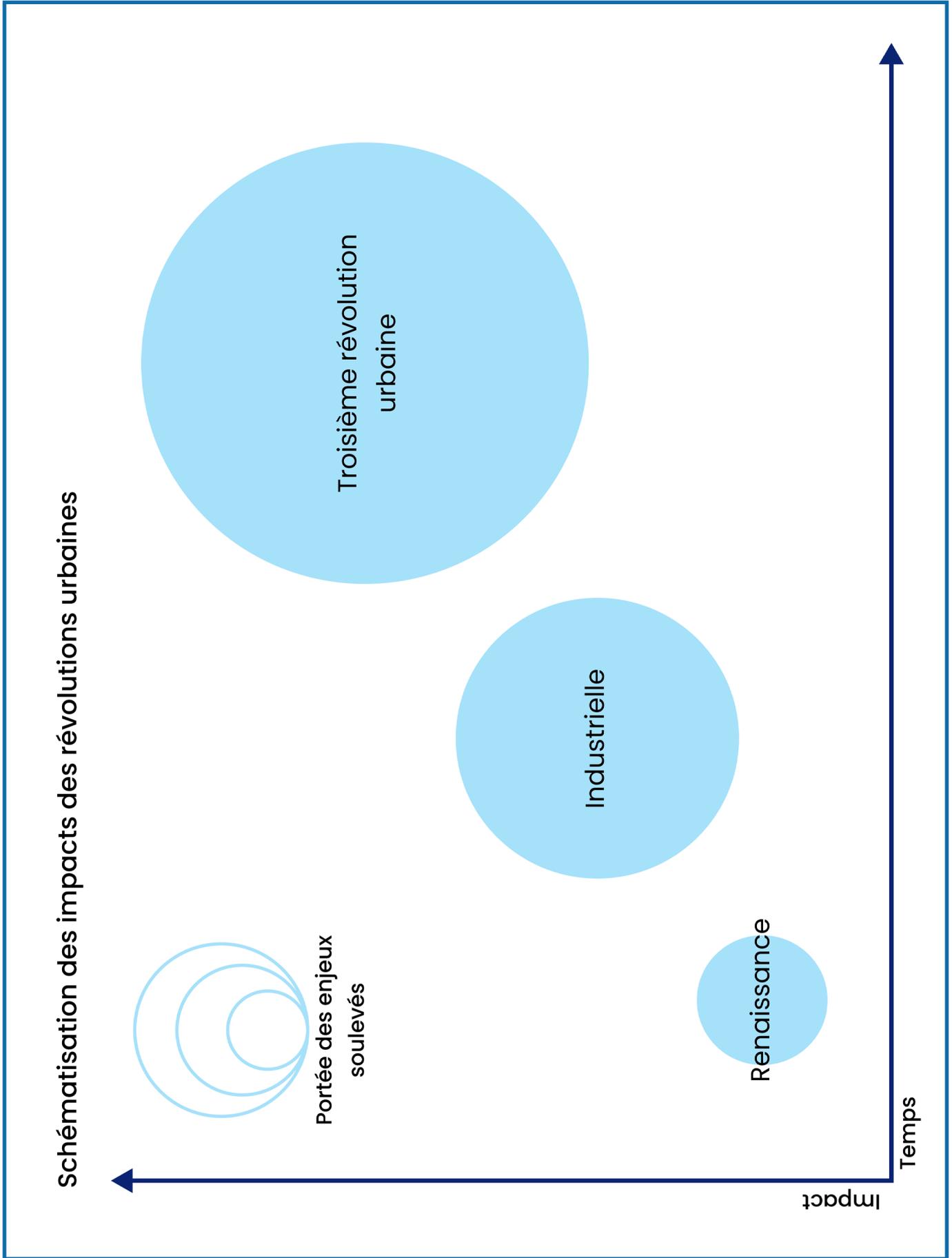
Par ailleurs, il est membre du Conseil Scientifique du projet de recherche ANR HITI (pour une cartographie sensible des pêcheurs du lagon de Moorea), mais fait aussi partie d'un groupe de travail pour la Fabrique de mobilité (pour une recherche sur les notions de hubs de services et de dé-mobilité). Il a également été membre du Conseil Local du Numérique de la Ville de Saint-Germain-en-laye.

Contact et informations

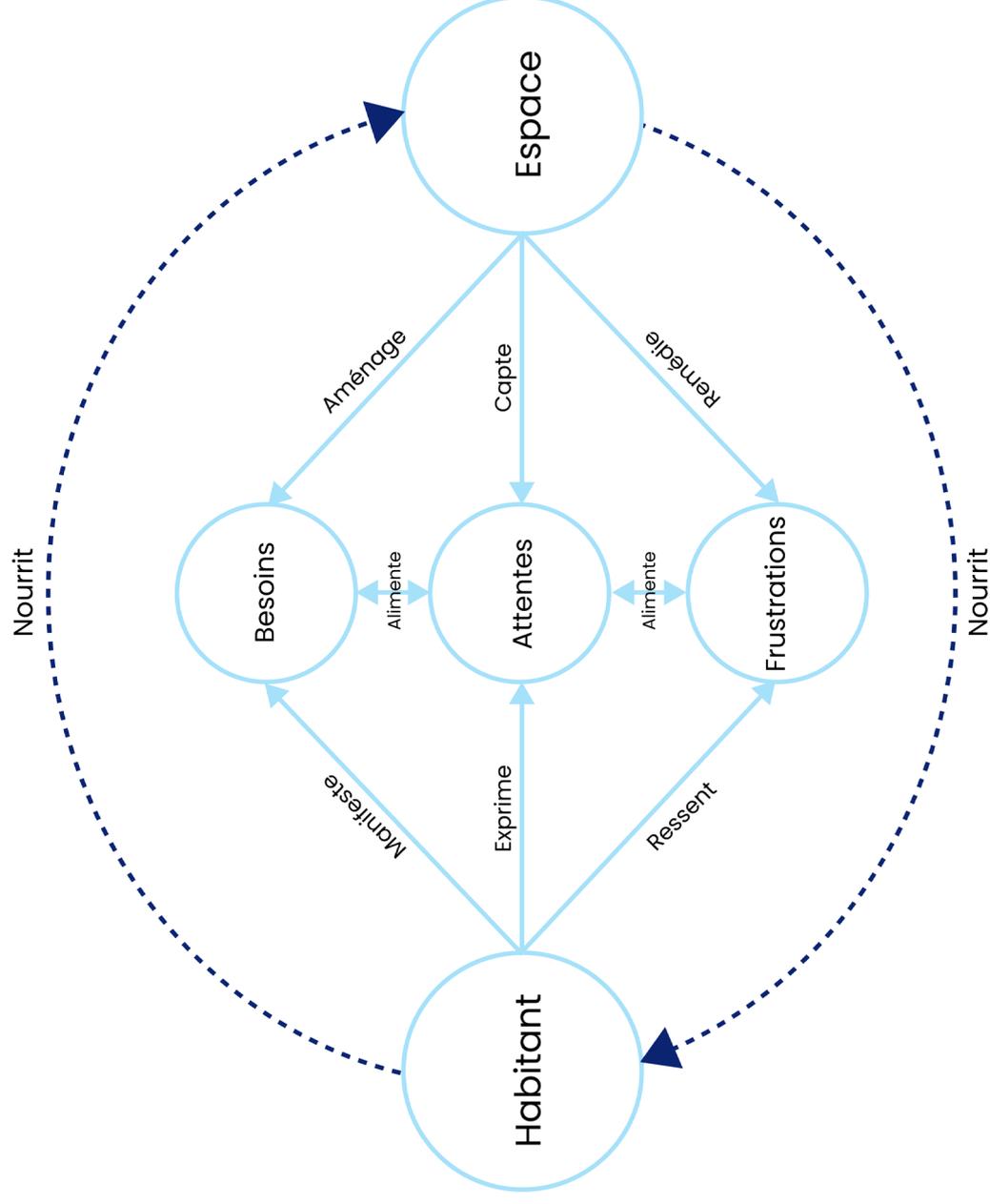
<http://quentinlefevre.com/>

<https://fr.linkedin.com/in/quentin-lefevre>

a.3. Schémas en haute résolution



Schématisme du processus de négociation continu à partir des besoins de l'habitant



Formalisation de la démarche du designer au service de la réappropriation de l'espace

