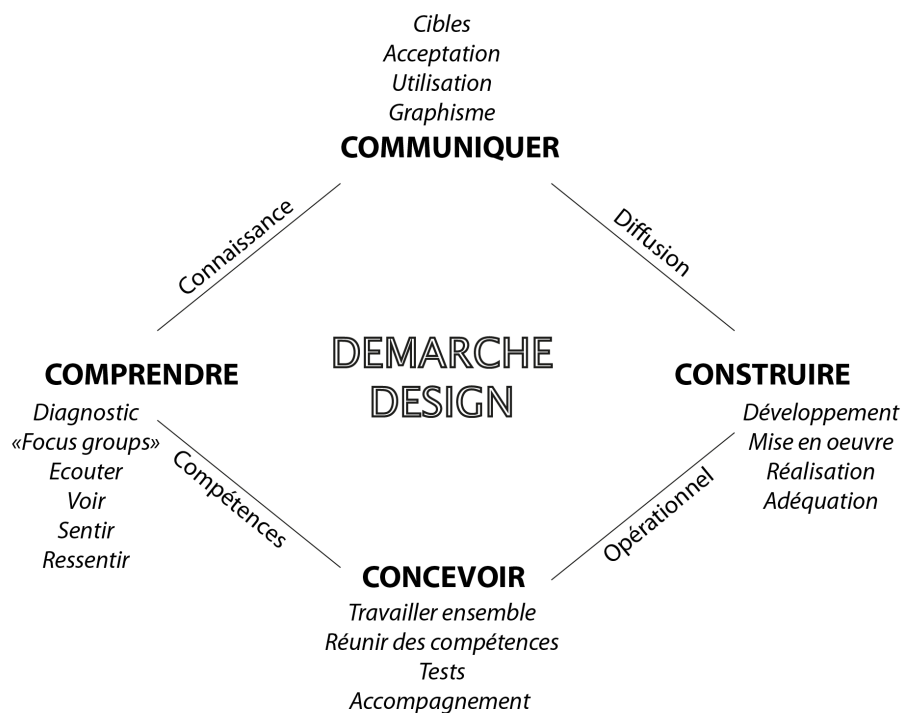

La démarche design, un outil pour renouveler les processus de l'urbanisme



Mémoire présenté par

Antoine LE PESSEC
Promotion 2012-2013



SciencesPo.

Cycle d'Urbanisme

Antoine LE PESSEC

**La démarche design, un outil pour renouveler
les processus de l'urbanisme.**

2014



SciencesPo.

Cycle d'Urbanisme

Antoine LE PESSEC

**La démarche design, un outil pour renouveler
les processus de l'urbanisme.**

2014

Chapeau :

Alors qu'il est de plus en plus question de design dans l'espace urbain, l'article revient sur les origines du design afin d'essayer de comprendre en quoi il consiste. En s'appuyant sur une série d'exemples, il tente ensuite d'identifier comment cette « science des processus » peut permettre de faire évoluer ceux propres à l'urbanisme.

Résumé :

Parti de l'univers du mobilier, le design s'est transformé en une véritable « science des processus » au service de l'homme qui se manifeste à travers une démarche d'intervention. Depuis plusieurs années, il s'intéresse de plus en plus à l'espace urbain et lui est bénéfique à de nombreux égards. Les exemples analysés permettent d'identifier les atouts que présente le design pour la ville et les impacts que celui-ci a sur les réalisations. Enfin, il s'agit de suggérer comment les méthodes propres au design peuvent être appropriées par les urbanistes afin d'adapter les processus d'intervention sur la ville à chaque contexte. Les bénéfices potentiels pour chaque acteur sont également mis en avant dans l'optique d'atteindre une ville intense.

Table des matières :

1- Qu'est-ce que le design ?	7
a- Les origines occidentales du design.....	7
b- Le design comme démarche d'innovation	9
c- La démarche design au service de la ville	11
d- Le design et les classes créatives, l'exemple de l'Île-de-France	11
2 – Des exemples d'apports du design pour la ville	13
a- Conception d'un bâtiment et simplification de l'accès à un service – L'exemple de la MDPH de Cergy.....	13
b- L'innovation dans un univers de contraintes normatives – L'autoroute du design à Saint-Etienne	14
c- Le design au service d'un projet de territoire – Le tramway de Tours	15
d- Les villes créatives de design, moteur d'attractivité et de dynamisme territorial.....	16
3 – Vers l'émergence de nouveaux modes d'action sur la ville ou comment le design peut permettre de repenser les processus de l'urbanisme	18
a- Design de services et ville, l'intégration des utilisateurs.....	18
b- Il permet d'élargir le champ des possibles en reposant la question à résoudre.....	20
c- Le design redynamise les villes et constitue un atout supplémentaire dans la compétition mondiale	20
d- Une pratique émergente, catalyseur de l'innovation.....	21
BIBLIOGRAPHIE :	23
ARTICLES DE PERIODIQUES :	24
WEBOGRAPHIE :	24
ANNEXES	25

La démarche design, un outil pour renouveler les processus de l'urbanisme.

Villes de design, biennales de design, design pour tous ou encore, *design thinking*, le design occupe une part importante de l'espace médiatique et tend aujourd'hui à s'inviter dans le champ de l'urbain. Pour la plupart, le design est un adjectif attribué à un « bel » objet, fonctionnel. On parle ainsi couramment de mobilier urbain design, d'objet design etc. mais plus qu'ajouter une qualité esthétique à l'objet conçu, le design prend en compte les différentes caractéristiques fonctionnelles et symboliques de l'objet en question. Le design n'est pas simplement une question d'enveloppe ajoutée à posteriori de la conception du produit afin d'augmenter les ventes mais s'intéresse au processus qui conduit à la réalisation de produits manufacturés et au devenir de ces derniers¹. Le terme processus signifie « aller vers l'avant » (issu du latin *pro* et *cessus*) et s'intéresse à la question « que faire ? » et donc à la finalité de l'acte entrepris.

Son ambition est de concevoir un objet adapté aux besoins de l'utilisateur. Jacques Viénot, l'un des pères du design « à la française » l'exprimait clairement en signifiant son refus que la « valeur d'échange » ne manipule la « valeur d'usage » en vue de sa rentabilité optimale². On pourrait penser que le design et l'urbanisme sont deux pratiques bien distinctes puisque le design est supposé ne se cantonner qu'à une intervention sur les objets alors que l'urbanisme³ intervient sur la ville. D'après Yves Grafmeyer⁴, la ville, « est à la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux. » La ville se décompose dès lors entre un ordre statique (cadre bâti et institutionnel) et un ordre dynamique (citadins et groupes sociaux). En quoi le design peut-il permettre d'articuler ces deux ordres ?

En effet, le design est de plus en plus présent aujourd'hui dans le champ de l'urbain et ce à différents titres. Il semble permettre de repenser les processus de fabrication de la ville à l'heure où les contextes traditionnels (ZAC classique, forte implication de la puissance publique,...), sont en pleine évolution⁵ en raison de la crise des finances publiques notamment. En effet, comme nous le verrons dans un second temps, de nombreuses expérimentations basées sur des méthodes de design voient le jour et le design est de plus en plus utilisé comme levier par les collectivités pour développer leurs politiques urbaines.

¹ THACKARA John, « Design decisions shape the processes behind the products we use, the materials and energy required to make them, the ways we operate them on a daily basis, and what happens to them when we no longer need them ». in J. Thackara, *In the Bubble*, introduction

² Biographie de J. VIENOT, p.124

³ « ensemble des techniques et des connaissances utilisées pour étudier, concevoir, réaliser et gérer des villes, des morceaux de villes et des espaces urbains » in ASCHER François, *Les nouveaux compromis urbains*

⁴ GRAFMEYER Yves, *Sociologie Urbaine*, Nathan, 1994

⁵ Constat du Club Ville-Aménagement dans la revue *Urbanisme* n°390, Automne 2013, p.17-24

Néanmoins, une question subsiste : comment le design peut-il permettre de faire évoluer les processus propre à l'urbanisme ?

Après avoir retracé dans ses grandes lignes l'histoire de l'émergence du design en France, nous verrons comment les méthodes du design sont mises au service de la ville. Enfin, nous mettrons cette pratique en regard de celle de l'urbanisme afin de tenter de délimiter les apports que le design peut avoir pour la ville.

1- Qu'est-ce que le design ?

Comme nous venons de le voir, le design est une pratique qui est peu aisée à délimiter. D'après Victor Papanek⁶, le design est inhérent à toute activité humaine. Dès lors que l'acte et les moyens mis en œuvre visent à atteindre un objectif souhaitable et identifiable, il s'agit d'un processus de design. Plus généralement, le design, c'est ce que les êtres humains font. Malgré tout, l'apparition de cette pratique est le résultat de l'histoire et nous allons tenter d'en délimiter les contours.

a- Les origines occidentales du design

Le design est souvent présenté comme multiforme et insaisissable et toute définition du design est dès lors un exercice délicat. Le terme anglais « design » est à la fois traduit par les verbes concevoir ou dessiner mais il est de plus en plus utilisé dans la langue française. A la différence de l'artisanat, dont la production d'un objet est issue de la tradition, la production, à l'aide du design, d'un objet ou d'un morceau de ville par exemple, fait appel à une conception qui passe par le dessin⁷. Le design fait son apparition à la suite des mouvements Bauhaus (créé en 1919) en Allemagne et Arts and Crafts (fin du XIXe) au Royaume-Uni. En France, la profession apparaît durant les années 1920 et la période Art Déco, son émergence est clairement liée à la conception de mobilier⁸. A l'époque, les praticiens de cette discipline sont appelés « artistes décorateurs » et les architectes s'intéresseront de près à ce mouvement. Ces mouvements artistiques sont en effet très liés au mouvement moderne et au

⁶ PAPANEK Victor, design austro-américain promoteur d'un design social et écologique : "design is basic to all human activities the placing and patterning of any act towards a desired goal constitutes a design process."

⁷ Revue Urbanisme, décembre 1999, interview de Jocelyn de Noblet, co-fondateur du Centre de Recherche des Cultures Techniques, par Thierry Paquot

⁸ Entreprise DIM (« Décoration Intérieure Moderne » ou « Décore-Installe-Meuble ») créée durant les années 1920 dont Jacques Viénot est administrateur en association avec l'artiste René Joubert.

fonctionnalisme. Fondé par l'architecte E. Gropius, le Bauhaus est le berceau de la doctrine du fonctionnalisme et s'attache à concevoir tout ce qui concerne la production d'environnement⁹. Ainsi, les racines du design d'objet sont avant tout européennes. Ce dernier émerge d'abord à travers la conception de mobilier mais il va très vite s'étendre à d'autres domaines.

Même s'il refusera toute sa vie d'employer le terme design¹⁰ (trop anglo-saxon et pas assez révélateur de « l'exception française »), Jacques Viénot peut être considéré comme celui qui a le plus contribué au développement du design en France. Durant la période Art Déco, il qualifiera ce mouvement de la manière suivante : « une utilisation rationnelle des matériaux et des techniques de notre temps pour les adapter aux besoins de l'époque, et cela en recherchant l'harmonie et l'équilibre sans égard du passé ». Alors que le design se développe aux Etats-Unis dans l'industrie sous le terme d' « industrial design », Jacques Viénot préfère employer le terme d' « esthétique industrielle » dans lequel « esthétique » est pris dans sa globalité et non simplement dans le sens de ce qui est beau. Jacques Viénot accompagne ce terme d'une Charte de l'esthétique industrielle (voir Annexe 1) dans laquelle il détaille les 13 lois qui font qu'un produit relève de cette pratique. Même si le slogan de l'agence Technès (fondée par Viénot après la 2nde guerre mondiale) sera « on achète avec ses yeux », « la quête du beau est indissociable du principe programmatique de la juste adaptation des mécanismes de fonctionnement et des matériaux à l'usage »¹¹. Cette citation illustre combien le « beau » n'est pas un objectif en soi mais doit découler des caractéristiques intrinsèques de l'objet conçu. Par ailleurs, Viénot voulait montrer que la technique pouvait être belle et n'était pas forcément repoussante. Outre-Atlantique, le designer Raymond Loewy qui lui défend l'usage du terme « industrial design » rédige le livre *La Laideur se vend mal* (1953) dans lequel il montre les avantages du design essentiellement à des fins de marketing et d'augmentation des volumes de vente. Refusant le terme de dessinateur industriel (traduction de industrial designer), J. Viénot lui préfère celui d'artiste industriel.

Pour Viénot, l'esthétique doit permettre de trouver « comment l'étude des modèles industriels peut aider à humaniser le machinisme qui caractérise notre civilisation, tout en permettant aux constructeurs d'augmenter leur chiffre d'affaire »¹². Son approche vise à placer l'humain au cœur de la démarche et il énoncera d'ailleurs le principe du développement durable avant l'heure lors d'un article paru en 1948 : « De deux choses l'une : ou bien la planète saute, ou bien nous l'organisons. Nous

⁹ GUIDOT, *Histoire du design de 1940 à nos jours*, p. 23-29

¹⁰ Le positionnement de Jacques Viénot est de ne pas utiliser le terme « industrial design » en usage dans le monde anglo-saxon pour lui préférer celui d' « esthétique industrielle », p.74

¹¹ Biographie de J.VIENOT, p.113

¹² Revue Esthétique Industrielle, n°4-5, 1952

sommes de ceux qui penchons pour l'organisation. Dès lors concevons cette organisation telle qu'elle soit en harmonie avec l'être humain que nous sommes ».¹³

Par la suite, il tentera de structurer la profession en créant le Syndicat Français des Stylistes (le terme styliste renvoyant au terme utilisé aux Etats-Unis qui englobe l'ensemble des pratiques du design) afin de donner un statut à cette nouvelle pratique et de protéger ceux qui la font vivre. Il créera ensuite l'Institut d'Esthétique Industrielle devenu Institut Français du Design qui développera le Label Beauté France (devenu Janus de l'Industrie) afin de valoriser les productions des créateurs français. Aujourd'hui, les designers sont regroupés au sein de l'Alliance Française des Designers (AFD) qui a permis notamment la création du code NAF pour le design : le code 74.10 « Activités spécialisées de design » apparu en 2008. D'abord appliqué au monde industriel, le design s'étend peu à peu à d'autres domaines mais s'appréhende toujours dans son rapport à la production. Le design en tant que méthode permet d'inventer de nouveaux dispositifs qui se transformeront en innovation dès lors que le secteur industriel décidera de produire et de commercialiser la solution retenue.¹⁴ Aujourd'hui, en France, le design déborde très largement du champ de l'industrie et a su passer du *hard* au *soft* grâce au design de service. Ce dernier prend à rebours les manières habituelles d'élaborer un service en s'intéressant d'abord à l'utilisateur et aux interfaces auxquelles il sera confronté afin d'en faire découler une solution technique.¹⁵

En France, le design est souvent associé, dans l'imaginaire collectif, à une pratique artistique (perception renforcée par ses racines européennes et françaises dans l'univers du mobilier) alors qu'à l'origine, l'ambition du design est de penser un projet pour les hommes avant d'en adapter la technique. Parti de l'univers de l'objet, il a depuis largement dépassé ce cadre et s'intéresse très largement à d'autres domaines.

b- Le design comme démarche d'innovation

D'après le Design Council¹⁶, le « bon » design est « celui qui améliore la vie des gens et rend les choses meilleures »¹⁷. Le design serait donc un ensemble de techniques dont l'objectif est de permettre aux gens d'avoir une vie meilleure.

¹³ VIENOT Jacques dans l'article « Du barrage au stylo », Art Présent, n°7-8, « Beautés de la technique », décembre 1948.

¹⁴ Revue Urbanisme, décembre 1999, interview de Jocelyn de Noblet, co-fondateur du Centre de Recherche des Cultures Techniques, par Thierry Paquot

¹⁵ AFSA Cyril, Design de service. Pourquoi les serveurs sont-ils devenus des fast-foods et des applications numériques ?, 2013, Le collectif des éditeurs indépendants

¹⁶ Organe britannique issu du « Council of Industrial Design » créé en 1944 et financé par la puissance publique qui encadre la profession au Royaume-Unis.

¹⁷ « *Great design, for us means design which improves lives and makes things better.* »

Cependant, n'importe quel métier peut revendiquer cette mission et pas seulement ceux appartenant au secteur public...Ainsi, le design ne semble pas être l'apanage des designers et il est nécessaire de l'entendre comme un processus de travail, comme une démarche qui pourrait être résumée à travers ce schéma :

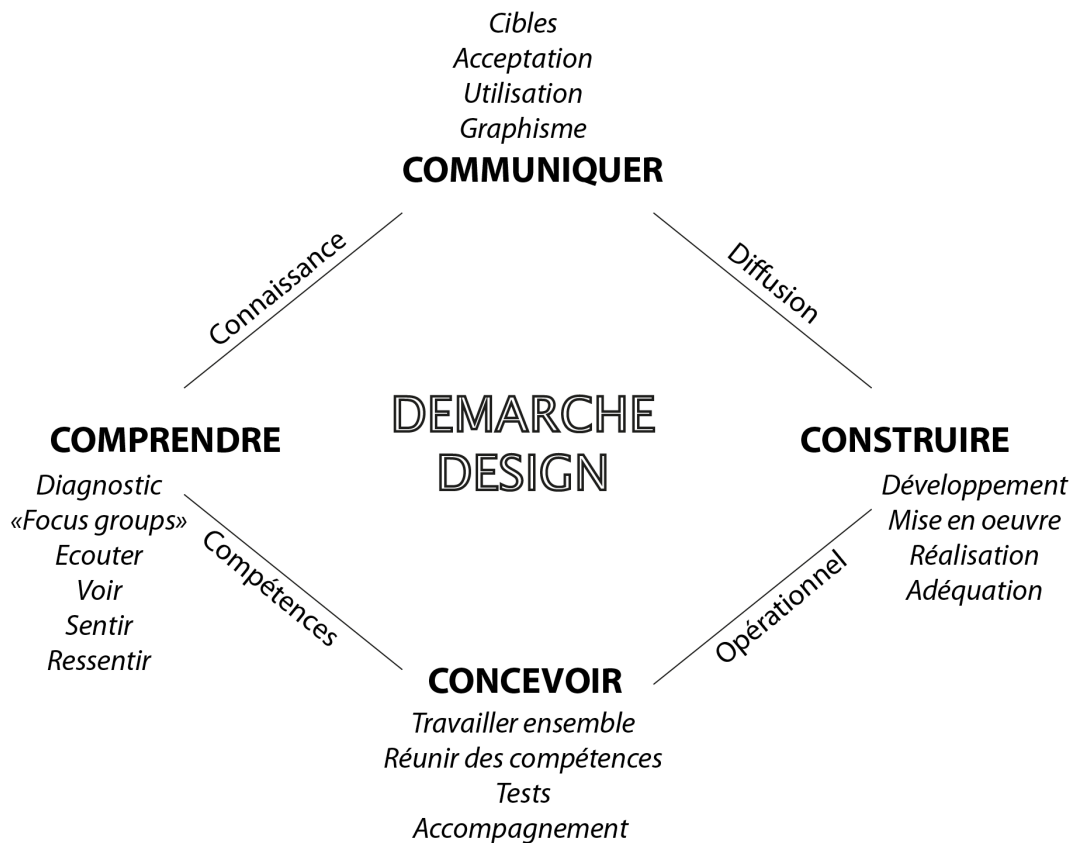


Schéma réalisé à partir des propos de Denis Lemieux dans l'ouvrage *Nouvelles Villes de design*¹⁸.

Ces quatre actions permettant d'aboutir à une réalisation adéquate doivent être en interaction permanente les unes avec les autres. Par ailleurs, le design est un processus itératif qui nécessite des phases de tests et d'allers-retours entre le donneur d'ordre et celui qui occupe le rôle de designer et qui permet d'élaborer la solution à un problème donné *chemin faisant*. Toute la démarche repose sur le principe de l'essai-erreur qui permet de tester une ou des solutions pendant la période de son élaboration. L'humain est toujours au cœur de la démarche et l'approche humaniste semble l'avoir emporté sur l'approche techniciste et commerciale.

¹⁸ *Nouvelles Villes de Design*, p. 22, Denis Lemieux est Architecte et travaille à la Direction des politiques et de la propriété intellectuelle du Ministère de la culture et de communications du Québec.

Le design permet de traduire une idée en un projet. Dès lors, il est inconsciemment présent partout. Néanmoins, l'ensemble de la démarche n'est pas suivi de manière linéaire dans un processus de conception. Il doit y avoir des allers-retours entre les différentes étapes de réalisation du projet.

c- La démarche design au service de la ville

Le design peut s'étendre à toutes les dimensions de la vie collective et individuelle et son ambition est toujours de placer l'utilisateur au cœur de la démarche. L'esthétique industrielle nous l'avons vu, est liée à la ville à travers le fonctionnalisme en architecture dont certains de ses représentants de l'époque (Le Corbusier et Jean Prouvé notamment...) ont conçu du mobilier et avaient pour ambition, à travers leurs travaux, d'améliorer la vie de l'homme¹⁹. Par ailleurs, lorsque l'architecte américain Louis Sullivan, annonce en 1896 que « la forme suit la fonction »²⁰ il affirme l'importance supérieure de la fonction qui doit être au centre de la réflexion du concepteur. Jacques Viénot était lui-même convaincu qu'une architecture industrielle était à même d'améliorer les conditions de logement des populations. La démarche design met également au centre du processus de conception la prise en compte des besoins de l'utilisateur. L'urbanisme, en tant que pratique, a également pour ambition de mettre au centre les besoins des habitants ou usagers qui sont l'équivalent des utilisateurs. Si l'on assimile la ville à un objet urbain complexe, l'urbaniste peut être considéré comme le designer de l'espace urbain. L'innovation urbaine peut dès lors être facilitée grâce à la démarche design en permettant de lui donner un nouveau souffle afin de dépasser les théories urbaines qui font la ville aujourd'hui. Cependant, une attention particulière doit être portée aux contraintes économiques, politiques et techniques qui viennent déterminer la faisabilité et la réalisation d'une idée. En construisant des projets à partir des contraintes, il devient dès lors possible d'engager un processus permettant de réaliser des « morceaux de ville » ou des innovations sur mesure, adaptés à la fois au contexte et à ceux qui habitent ou habiteront ces espaces.

Dans le monde anglo-saxon, l'urbanisme est d'ailleurs appelé « urban design »²¹ et s'appuie sur un ensemble de pratiques issues du design. L'urbaniste agit sur tous les aspects de la société et l'on voit bien comment celui-ci a tout intérêt à s'approprier les méthodes du design pour inventer de nouvelles manières de faire la ville au service des habitants.

d- Le design et les classes créatives, l'exemple de l'Île-de-France

¹⁹ GUIDOT, *Histoire du design de 1940 à nos jours*, p.33

²⁰ *Ibid* p. 22

²¹ Le Design Council s'intéresse d'ailleurs particulièrement à la ville à travers son programme « Cabe » qui vise à améliorer la qualité de l'environnement bâti.

Un article de Francis Pisani, paru dans la Tribune du 29/11/13²² et reprenant les thèses de R. Florida insiste sur le passage d'une économie fondée sur la transformation des matières premières à une économie de la connaissance. Au cœur de cette économie, se trouve la notion de créativité qui est favorisée par un retour à une forme de densité qui préserverait la diversité de nos villes. En effet, pour être compétitives, les villes doivent aujourd'hui être en mesure d'attirer les acteurs de cette économie de la connaissance : les « classes créatives ». La forme urbaine (et donc le design de la ville) serait donc un des vecteurs principaux d'attractivité de ces populations. D'après une étude de l'IAU²³, portant sur les industries créatives en Île-de-France et s'intéressant particulièrement au design, « il n'existe pas à ce jour, ni en France, ni sur le plan international, de définition simple et opérationnelle (du design), qui fasse consensus ». Néanmoins, l'étude distingue quatre branches du design qui sont : le design de produit et mode, de communication, d'espaces et d'environnement et enfin, de services. Ce dernier, qui nous intéresse particulièrement (en raison de sa capacité à gérer les questions d'interface) est apparu en Scandinavie et dans les pays Anglo-Saxons et place l'utilisateur au cœur de la démarche. Au sein de toutes ces branches, une étude réalisée au Danemark en 2003²⁴ auprès de 1000 entreprises, précise que les entreprises qui possèdent une section design (internalisée ou externalisée) ont de meilleurs résultats en termes de croissance, de chiffre d'affaires et de présence à l'exportation. Concernant la France et plus particulièrement l'Île-de-France, qui regroupe à elle seule la moitié des structures et 2/3 des emplois dans le domaine du design, l'étude dresse un bilan du développement du design sous forme de SWOT :

FORCES	FAIBLESSES
Paris, capitale créative	Faible usage du design par les PME
Une industrie encore puissante portée par des marques leaders	Dispersion de la profession
Un grand pôle de formation	Faible implication des pouvoirs publics par rapport aux métropoles étrangères
Salons et manifestations	Une scène intellectuelle peu favorable au design (vision artistique et non économique)
MENACES	OPPORTUNITÉS
Risque de perte de culture industrielle	Valorisation de la recherche technologique
Montée de la concurrence internationale	Sophistication croissante des applications du design
	Vitrine touristique

Source: CCIP, la filière "création-mode-design" en Ile-de-France, Jean-Gilles KAHN, juillet 2008

²² Ville intelligente, ville participative : la tension, Francis Pisani, La Tribune, 29/11/2013

²³ Les industries créatives en Île-de-France, un nouveau regard sur la Métropole, mars 2010, Carine CAMORS et Odile SOULARD, IAU Île-de-France

²⁴ "The economic effects of design", Danish National Agency for Enterprise and Housing, septembre 2003.

Les éléments qui retiennent particulièrement notre attention sont la faible implication des pouvoirs publics, le regard non économique porté sur le design et le faible usage du design par les PME. Souvent les entreprises ne voient pas l'intérêt de confier une partie de leur recherche et développement à des designers car ils ne comprennent pas ce qu'est réellement le design. Le fait qu'il soit faiblement encouragé par les pouvoirs publics et qu'il soit considéré comme une pratique artistique ne le font pas apparaître comme un enjeu qui pèse réellement dans le développement de leurs structures. En termes d'opportunités, la diversification et le développement de pratiques de plus en plus sophistiquées doivent être mis en avant afin de montrer concrètement quels peuvent être les atouts du design dans une visée de développement économique et de réponse apportée à un problème donné.

Le design est un secteur en plein développement qui intéresse de près les secteurs économiques et politiques. Partie intégrante de la classe créative, une région dynamique comme l'Île-de-France doit veiller à mettre en avant ces pratiques et fournir un environnement attractif pour les professions qui se rattachent au design. On voit alors comment un « bon » design des villes et une attention particulière portée à la qualité de vie peuvent permettre d'entraîner un processus vertueux permettant d'améliorer le fonctionnement de l'économie.

2 – Des exemples d'apports du design pour la ville

Lors de la 34^e rencontre nationale des Agences d'Urbanisme, un atelier intitulé « Design et Territoire »²⁵ visait à se demander comment le design pouvait permettre une approche renouvelée des cadres et des pratiques de l'aménagement des territoires. A travers une série d'exemples et de réalisations, nous allons tenter de montrer quels peuvent être les avantages d'utilisations différentes du design.

a- Conception d'un bâtiment et simplification de l'accès à un service – L'exemple de la MDPH de Cergy

En lien avec la 27^e Région²⁶, et piloté par le Conseil Général du Val d'Oise et son service innovation, il s'agissait de redéfinir le fonctionnement de la MDPH²⁷. En plaçant l'utilisateur au cœur de la démarche à l'aide d'ateliers et en utilisant une

²⁵ Voir le descriptif de cet atelier sur le site des rencontres de la FNAU.

²⁶ La 27^e Région est le laboratoire de transformation publique des Région. Fondé en 2008, ses objectifs sont d' « aider les collectivités et les acteurs publics à transformer leurs pratiques de gestion bureaucratiques et le façon de concevoir et de mettre en œuvre des politiques publiques ». Son ambition est d'accompagner la création de laboratoires de design et d'innovations dans chacune des Régions. La 27^e Région travaille essentiellement avec des designers.

²⁷ Blog de la 27^e Région, « Vers la future Maison Des Personnes handicapées (MDPH) du val d'oise », complété par un entretien avec le service innovation du Val d'Oise (Serge Dobel et Pierre Cloarec)

démarche de design, les partenaires ont expérimenté une nouvelle approche pour la conception d'un équipement. Afin de comprendre quels étaient les besoins, ils ont visité le bâtiment existant et réalisé une série d'observations et de rencontres. Puis pour concevoir une solution adaptée, ils ont organisé des groupes de travail usagers/personnels pour travailler sur les questions d'interfaces (locaux, communication, informations) et sur celles des services proposés aux usagers, tout en menant des entretiens. Plusieurs projets sont alors proposés, ceux-ci ne concernant pas uniquement la conception du bâtiment. En effet, les ateliers ont permis de concevoir de nouveaux outils d'information à destination des usagers, de travailler sur l'accessibilité à ces informations et d'enrichir les services offerts par la MDPH. Un guide des métiers est également réalisé pour que tous puissent connaître et reconnaître le rôle de chacun des professionnels au sein de la structure. Un aménagement temporaire est testé pour l'accueil des usagers et des groupes de travail sont mis en place pour poursuivre les projets. Les résultats de cette démarche sont alors intégrés au cahier des charges qui sera transmis à l'architecte. Le bâtiment est aujourd'hui en fin d'achèvement et l'on voit bien combien l'ensemble de la démarche doit permettre d'améliorer la qualité des interactions entre personnels de la MDPH et ses divers usagers.

Dans cet exemple, le design a permis non seulement une simplification des procédures mais aussi de tester un nouveau mode de conception d'un équipement public. La pertinence de la solution et son adéquation aux différents utilisateurs de l'équipement font partis des bénéfices de la démarche design.

b- L'innovation dans un univers de contraintes normatives – L'autoroute du design à Saint-Etienne²⁸

L'autoroute A47, qui relie Saint-Etienne à Gisors, construite au début des années 1960, aux normes de l'époque, n'avait jamais été rénovée sur le tronçon situé entre Lorette et Givors. Cette autoroute est extrêmement problématique en termes d'exploitation et de sécurité nuisant ainsi à l'accessibilité du territoire Stéphanois. Par ailleurs, le trafic ne cesse de croître sur cette autoroute et elle est particulièrement stressante pour les automobilistes. En 2006, la DDE, sous l'impulsion d'Olivier Frérot décide d'engager une démarche de requalification faisant intervenir le design. L'ambition affichée dès le départ est de placer les usagers (automobilistes et riverains) au cœur de la démarche et non pas les normes qui, habituellement, sont la principale condition qui façonne une infrastructure. Il s'agissait donc d'améliorer l'usage de cette autoroute à l'aide d'aménagements peu coûteux et en agissant sur les interfaces infrastructure-usagers-territoire. La DDE a donc mobilisé une série de partenaires institutionnels qui sont l'EPURES (agence

²⁸ Olivier FREROT et Tristan GUILLOUX « Autoroute design, le design comme méthode de requalification d'une infrastructure », *Flux* 4/2006 (n° 66-67), p. 140-148

d'urbanisme de Saint-Etienne), Saint-Etienne Métropole et l'EPORA (Etablissement Public Foncier). Trois réflexions ont alors été engagées : la conception de panneaux à messages variables plus durable et plus agréables conduite par un bureau de design industriel et un bureau d'ingénierie structure, la conception de panneaux antibruits assurée par une équipe regroupant architecte, designer et ingénieur et enfin un travail sur la glissière en béton armé avec les étudiants de l'INSA Lyon. Le SETRA²⁹, intéressé par la démarche a également rejoint le processus en cours de route. En termes de démarche, la DDE s'est d'abord rendue compte que les normes étaient difficilement applicables sur certaines portions d'autoroutes. Vient ensuite une prise de conscience que le design permet de placer les usagers au centre de la démarche et non plus les normes. Enfin, suite à une analyse de la valeur de l'autoroute, l'acceptabilité des propositions était évaluée auprès des participants avant de proposer les solutions aux élus et administrations concernés. La démarche a permis à la DDE de réaliser que les marges de manœuvre sur les équipements étaient plus importantes grâce à l'approche par les usages plutôt que par les normes. Elle a également permis la création de deux sites internet : hyrondelles.fr permettant de continuer d'informer les usagers sur l'évolution de l'A47 et design-public.net qui devait recenser toutes les expériences similaires en termes d'infrastructures. Malheureusement, ces deux sites sont soit abandonnés soit n'existent plus. Enfin, l'action de la DDE a permis de faire prendre conscience à Saint-Etienne Métropole que c'était à la communauté de porter le projet de requalification de l'autoroute et notamment en termes paysagés. Aujourd'hui, la vitesse a été réduite à 90 km/h en heures de pointe sur certaines portions de l'autoroute afin de limiter les accidents et d'en améliorer la fluidité et un projet d'autoroute, l'A45, doit venir doubler l'actuel tracé de l'A47 qui sera sans doute amenée à être requalifiée dans le futur.

En plaçant les utilisateurs et non plus les normes au cœur de la requalification d'une infrastructure, le maître d'ouvrage s'est ouvert des possibilités nouvelles. Les espaces peu accueillants et fortement contraints, caractéristiques d'une autoroute, ont donc pu être abordés sous un angle neuf qui a permis de dépasser certaines contraintes.

c- Le design au service d'un projet de territoire – Le tramway de Tours

Pour le tramway de Tours, c'est une agence de design qui a coordonné la gestion du projet. Plus qu'un projet de transport, il s'agissait de réaliser un véritable projet de territoire. L'agence Régine Charvet-Pello (RCP), installée à Tours depuis de nombreuses années, a réalisé un manifeste appelé « Ensemble(s), la ligne pour le tramway de Tours » coécrit avec Roger Tallon, Daniel Buren, Jacques Lévy, Serge Thibault, Patrick Rimoux et Louis Dandrel. Ce manifeste avait pour but de

²⁹ SETRA : *Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements* rattaché au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

retranscrire la démarche d'un projet qui visait à réaliser « une ligne en interaction avec la ville de demain, comprise dans son ensemble pour une autre dynamique urbaine »³⁰. En le parcourant, on voit comment l'agence RCP, mandataire du projet de tramway, a su animer des intervenants aux compétences variées mais également intégrer des étudiants en formation professionnelle pour valoriser leurs compétences. L'insertion urbaine est accompagnée d'un travail important sur les espaces publics traversés par le tramway. Chaque station est intégrée à l'environnement et est également le point de départ d'une redynamisation de ces espaces grâce à l'art notamment (citons par exemple la pergola installée par Buren à Joué-lès-Tours sur la place François Mitterrand). La réalisation de nouveaux ouvrages d'art permet de renforcer les liaisons entre les différentes parties de la ville et le travail sur le paysage accentue les caractéristiques de l'agglomération Tourangelle (richesse du patrimoine, fleuve naturel, culture des jardins...). Enfin, la gestion des interfaces n'est pas limitée à la question du trajet ; le tramway est également une porte d'entrée culturelle vers les artistes connus pour s'être arrêtés sur cette terre (Turner, Balzac, Flaubert, Vigny...), une invitation à traverser ses paysages (Loire, jardins, patrimoine bâti), à découvrir son artisanat et l'art en général. Le tramway permet de donner une unité spatiale et historique au projet tout en renforçant l'identité du territoire qu'il traverse. Le fait que le projet soit conduit par l'agence RCP (dotée d'une forte expérience dans le domaine des tramways) incluant le designer Roger Tallon (qui a débuté sa carrière à l'agence Technès de J. Viénot) conduit à la réalisation d'un tramway qui n'est pas un travail d'ingénieur mais plus un « voyage » quotidien³¹ au service de la ville et de ses habitants. Il sert le territoire au delà d'une simple fonction de desserte.

Le fait de confier la réalisation du tramway à une agence de design a permis de gérer l'interdisciplinarité et a ouvert une dimension poétique à un type de projet qui est souvent cantonné à son rôle de moyen de transport. L'art et la culture ont été invités à s'articuler avec le projet afin de renforcer l'identité du territoire.

d- Les villes créatives de design, moteur d'attractivité et de dynamisme territorial

Depuis 2004, l'UNESCO a développé une distinction pour les villes créatives dans plusieurs domaines. Pour l'UNESCO, les bénéfices de l'économie créative sont les suivants : « c'est l'un des secteurs qui croît le plus rapidement dans l'économie mondiale. Elle est hautement productrice en termes de génération de salaires, de création d'emplois et de gains à l'exportation. L'économie créative génère également de la valeur non monétaire qui contribue significativement à atteindre un développement inclusif centré sur les gens ».³² Concernant les villes créatives de

³⁰ Manifeste d'ensemble(s) la ligne, pour le tramway de Tours, août 2013, RCP

³¹ Annie Dorange, chef de projet Design, RCP

³² UNESCO, Creative Economy Report, Special Edition, 2013

design, la candidature doit être proposée par le Maire et appuyée par cinq lettres de villes ayant déjà reçu la distinction. Elle est formulée au nom de la ville candidate et à l'issue d'un processus de concertation avec les acteurs concernés. L'Etat doit également approuver la candidature et confirmer l'engagement de cette ville en faveur de l'économie créative. La ville candidate doit alors démontrer sa capacité et sa volonté de contribuer aux objectifs du réseau des villes créatives en insistant sur les atouts et la valeur ajoutée que la ville apportera au réseau. La candidate doit justifier de l'existence de « centres créatifs » qui regroupent une ou plusieurs industries créatives et de « groupements socioculturels » qui contribuent à créer un environnement urbain sain. De plus, l'UNESCO reconnaît l'engagement exceptionnel des villes en faveur de la créativité comme facteur stratégique pour le développement durable³³. Enfin, il est précisé que la candidature sera examinée par un comité de personnalités compétentes. Même si les conditions d'attribution de cette reconnaissance de ville créative du design restent relativement floues, cette désignation apporte des retombées non négligeables pour la ville³⁴. En effet, elle leur permet d'entrer dans un réseau qui facilite les partenariats et les échanges entre les collectivités membres. Elle leur donne une visibilité internationale et permet d'engager une dynamique territoriale au service d'une politique urbaine. En focalisant l'attention médiatique sur certaines villes à l'aide du design, c'est une distinction qui permet de (re)mettre en mouvement des territoires en perte de vitesse. Plus qu'un accessoire pour ces villes, le design crée une animation permettant de faire entrer en résonance et de mettre en lumière les besoins des villes mais aussi d'y attirer les investisseurs. La ville de Saint-Etienne aborde ainsi toute sa métamorphose urbaine et sa nécessaire reconversion industrielle sous l'angle du design. Comme exemple outre-Atlantique, Montréal a évalué les impacts de la désignation de ville créative du design³⁵ et les apports sont considérables pour la ville et la manière de produire la ville :

- « 35 concours et ateliers de design et d'architecture ont été réalisés, encourageant la multidisciplinarité et valorisant divers champs d'expertise;

³³ « Le Directeur général de l'UNESCO désigne les Villes créatives suite aux consultations avec les spécialistes de programme compétents du Secrétariat et après des consultations spécialistes de programme compétents du Secrétariat et après des consultations gouvernementales et/ou d'autres institutions indépendantes, y comprises les universités). Les dossiers de candidature doivent se référer à l'un des domaines spécifiques de l'économie créative (littérature, design, cinéma, musique, artisanat et arts populaires, arts numériques, gastronomie). L'UNESCO se réserve le droit de restreindre l'appel à candidatures annuel en tenant compte de priorités spécifiques d'ordre géographique ou thématique, et peut limiter le nombre maximum de désignations annuelles. », extrait de la procédure de sélection.

³⁴ Nouvelles Villes de design, sous la direction de Marie-Josée Lacroix, 2005

³⁵ Evaluation réalisée 6 ans après la désignation par le Bureau du design de la Ville de Montréal et la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

- Sur 23 concours de projets, 102 mandats ont été octroyés aux designers et aux architectes;
- 17 M\$ en honoraires ont été versés à des professionnels du design et de l'architecture pour des projets totalisant 225 M\$. »

La désignation de ville créative de design apporte donc une plus-value non négligeable aux territoires et permet d'accompagner la renaissance des villes qui en bénéficient. Par ailleurs, la désignation de « ville créative de design » permet d'inscrire la ville sur la carte des villes qui comptent, ce qui représente souvent un gage de dynamisme pour les investisseurs.

3 – Vers l'émergence de nouveaux modes d'action sur la ville ou comment le design peut permettre de repenser les processus de l'urbanisme

Dans les quatre exemples développés, on comprend combien le design a été mis au service de la ville. Pour la MDPH, il a permis d'établir la programmation de l'équipement afin que ce dernier soit adapté aux usagers et personnels de l'établissement. Par ailleurs, il a également contribué à simplifier les procédures d'accès aux services et la manière d'accéder à l'information. Dans le cas de l'autoroute, même si l'expérience n'a pas pleinement aboutie, elle a permis de considérer les contraintes liées à une infrastructure sous un autre angle et d'ouvrir le champ des possibles. Pour le tramway de Tours, le design a apporté un supplément d'âme au projet de transport en travaillant sur l'identité de la ville et en l'intégrant pleinement à l'environnement socio-culturel dans lequel il s'implante. Enfin, les villes désignées « Ville Créative de design » par l'Unesco n'hésitent pas à axer leur communication sur cet atout nouveau qui leur permet de légitimer l'expérimentation de politiques urbaines innovantes. Le design en tant que méthode appliquée à des projets urbains présente donc plusieurs intérêts majeurs.

a- Design de services et ville, l'intégration des utilisateurs

Le design de services et de politiques publiques développé par la 27^e Région permet d'intégrer les futurs usagers ou employés en amont de la réalisation d'une politique ou d'un projet urbain. C'est l'ambition des processus de participation dans les projets urbains. Néanmoins, le design intègre les utilisateurs en amont du projet et non pas au moment où celui-ci n'est plus modifiable qu'à la marge par les habitants ou usagers. Destiné aux maîtrises d'ouvrages publiques (essentiellement les collectivités territoriales), il pourrait s'étendre au secteur privé. Un promoteur ou aménageur aurait en effet tout intérêt à organiser régulièrement des ateliers avec des citoyens répondant à des critères d'accession financière au(x) bâtiment(s) qu'il réalise. Il pourrait également choisir de définir le projet avec les riverains pour éviter tout risque de recours et réussir son intégration urbaine dans l'environnement social et physique dans lequel il s'implante. Chacun apporterait ses contraintes, remarques

et réserves à la table des négociations et cette démarche permettrait de faire des morceaux de ville sur mesure par rapport au contexte et dans un temps réduit (absence de recours, réservations de logements avant même de dessiner le projet,...). Pour la puissance publique, elle pourrait accompagner la démarche et permettre de passer d'une participation négative des habitants (souvent mécontents de voir leur environnement modifié et densifié) à une participation plus constructive où ces derniers seraient intégrés dès l'initiation du projet. François Ascher nous permet d'envisager l'utilisation du design au service du pouvoir politique lui-même. En effet, « jusqu'à présent, les programmes politiques s'efforçaient de proposer surtout des solutions. Dans une société complexe et incertaine, ils devront probablement insister beaucoup plus sur les manières de les élaborer.³⁶ » Allant plus loin, il prône une « gouvernance interactive » qui s'intéresse à la manière dont les individus se représentent leurs situations, leurs comportements et leurs propres actions. Quel est l'objet central du design sinon d'élaborer des solutions, à l'aide d'échanges et d'allers retours, au service du bien commun. Cette pratique est déjà en cours en Grande Bretagne à travers les missions du Design Council et de sa branche Cabe pour qui « un urbanisme efficient autorise le bon design à la bonne place et au bon moment. Sans ça, le projet urbain peut hériter d'une succession de bâtiments et d'espaces publics inadaptés. »³⁷ Notons que l'accompagnement de cette structure s'adresse soit aux *developers*, soit aux autorités locales, soit aux communautés et utilise le design afin de remettre l'usager au départ de la démarche de projet (là où est sa place logique...) pour construire un projet basé sur des compétences d'usage et non plus sur des tendances architecturales ou urbaines calquées sur des modèles existants. Par ailleurs, la ville d'Helsinki (World Design Capital 2012) a décidé d'embaucher des designers afin d'identifier les secteurs où le design peut être utilisé et les moyens que le design doit mettre en œuvre. Ce projet appelé Design Driven City³⁸ a pour ambition de renforcer la compréhension des besoins des citoyens par les personnels de la ville et d'encourager les citoyens à participer activement aux décisions et au développement de la ville. Enfin, l'enjeu est d'informer le secteur public sur les apports du design pour la ville et de contribuer à la diffusion de bonnes pratiques faisant intervenir le design.

Le design s'accompagne également de la notion de désirabilité³⁹. Il est aisé de transcrire cette dernière pour l'espace urbain. En effet, la ville désirable ne devrait-elle pas être l'objectif de ceux qui la font? C'est aussi une ville qui produit une

³⁶ ASCHER François, La société hypermoderne, p. 207

³⁷ « Effective planning delivers good design in the right place and at the right time. Without it we can end up with a legacy of failed buildings, spaces and places. »

³⁸ « City designers build design into city development », Par François Caspar, AFD, 11/12/13

³⁹ D'après les propos de Matthew Marino, cofondateur de User Studio, agence de design spécialisée dans le design de services

certaine émotion à ses usagers et habitants, qui n'est pas neutre et véhicule l'identité de cet espace.

b- Le design permet d'élargir le champ des possibles en reposant la question à résoudre

Le design permet également de reposer les questions collectivement et d'identifier de nouvelles solutions. Il permet l'expérimentation et autorise un dépassement des solutions classiques pour résoudre un problème dans un environnement contraint. Il peut ainsi être étendu aux maîtres d'œuvres qui doivent apporter une réponse technique à un problème. Faire travailler conjointement les différents acteurs du projet permet de s'entendre sur une vision partagée du problème à résoudre et d'élaborer ensemble les solutions possibles tout en faisant sortir chacun de la culture professionnelle qui lui est propre. Pour trouver de nouvelles solutions il suffit parfois de regarder le monde à travers un prisme différent.⁴⁰ Ce nouveau regard est permis par l'interdisciplinarité que favorise la démarche design. Des solutions qui sont issues du domaine du design permettent ainsi d'élargir le champ des possibles. Faire appel au design autorise de réaliser un pas de côté afin de prendre du recul sur le projet dès son émergence et de ne pas proposer une solution non adaptée au territoire. Il permet également d'élargir la réponse proposée à d'autres domaines (aspect culturel pour le tramway de Tours par exemple) et d'envisager une meilleure intégration des habitants à la phase de conception du projet. Cette culture de la transversalité propre au design et qui permet de mettre des acteurs divers autour d'une même table est bénéfique aux projets urbains et autorise des solutions nouvelles à des problèmes collectivement définis.

En convoquant tous les acteurs autour de la table des négociations, le design permet de poser la question collectivement et ainsi d'avoir plus de chances de résoudre le problème de manière adéquate.

c- Le design redynamise les villes et constitue un atout supplémentaire dans la compétition mondiale

La distinction « Ville créative de design » permet aux villes de s'insérer dans un processus vertueux et rétroactif. Obtenir cette reconnaissance place les collectivités sur le devant de la scène médiatique et leur permet d'attirer des investisseurs (entreprises, promoteurs, financiers...) pour réaliser leurs politiques urbaines. De plus, il permet d'attirer de nouveaux designers sur les territoires ainsi que des « classes créatives » qui viendront enrichir les politiques urbaines grâce à leurs compétences. Cette distinction ne se suffit pas à elle même mais vient

⁴⁰ THACKARA John, In the Bubble, p. 6

renforcer la visibilité d'un territoire. Les villes communiquent dessus mais doivent l'accompagner d'un véritable projet de territoire si elles veulent que cette désignation soit bénéfique. Par ailleurs, l'une des compétences du designer est de savoir révéler les caractéristiques propres d'un lieu et de mettre en lumière une narration.⁴¹ A l'heure où le marketing territorial passe essentiellement par un exercice de *storytelling*, nous voyons bien combien le designer peut être utile à cette entreprise. Contrairement à l'urbaniste, il arrive sur un territoire avec un regard neutre et sans théorie urbaine particulière. A ce titre, il participe à rendre visible les atouts que le territoire a décidé de mettre en avant. Historiquement, le design était déjà un vecteur d'identité culturelle forte. En témoignent les interfaces entre le métro parisien et la ville incarnées par les stations du réalisées par Guimard. Le design permet ainsi d'assouplir les interfaces entre l'homme et la ville en construisant une ville adaptée à tous les publics. Encore aujourd'hui, on remarquera que c'est le designer Marc Aurel qui a remporté l'étude de définition des interfaces entre les nouvelles gares du Grand Paris Express et leur environnement. Enfin, d'après Dorian Van Der Brempt, professeur à la Design Academie de Eindhoven, « le design a la qualité très particulière d'inspirer des individus de cultures différentes à se retrouver, à se mélanger sans se perdre les uns dans les autres. Le design, c'est aussi le respect et le culte de la différence, la célébration du merveilleux étranger ».⁴²

Le design a donc un rôle important dans la définition de l'identité des espaces. Allant de l'espace public à la ville, la démarche design permet de donner de la valeur et une dynamique aux lieux sur lesquels il intervient.

d- Une pratique émergente, catalyseur de l'innovation

Le design est une pratique émergente de la ville qui permet de créer du lien supplémentaire entre les différents acteurs et de contribuer à la formation d'une ville intense (voir Annexe 2). Il permet ainsi d'envisager de nouveaux modes d'étude, de conception, de production et de gestion des villes⁴³. Depuis quelques années, il s'intéresse de plus en plus directement à la ville⁴⁴ comme en témoigne le Design Lab Ville Durable de l'école de design de Nantes qui propose à ses étudiants une formation à la ville sous l'angle notamment du développement durable en ville. Son ambition est d'accompagner la transition vers la ville durable en s'intéressant particulièrement aux nouvelles mobilités et à la mutation du cadre bâti.⁴⁵ Ce *lab* aborde les solutions sous l'angle du design pour tous et de la conception anthropocentrée sans laisser de côté les questions environnementales. Alors que la

⁴¹ « Le designer sait révéler le caractère propre des lieux, rendre visible une narration. Ce type d'interventions contribue à la qualité du projet urbain. » in La Ville Mobile, p.10

⁴² Nouvelles Villes de Design, p. 38

⁴³ Définition de l'urbanisme par F. ASCHER

⁴⁴ L'Institut Français du Design développe actuellement un label qui vise à valoriser les processus de fabrication de la ville faisant intervenir la démarche design : le Janus de la Cité.

⁴⁵ Site internet de l'école de Design Nantes Atlantique,

ville est aujourd'hui un laboratoire d'expérimentations, de création et d'innovation et que les acteurs de l'urbain cherchent à développer des processus favorisant le dialogue et la participation, le design permet d'envisager le développement de plates-formes *bottom-up* pour l'innovation sociale. A l'interface entre maître d'ouvrage, maître d'œuvre et maître d'usage, certains designers en appellent d'ailleurs à la création d'un maître de design qui soit à la fois agent de liaison, facilitateur et animateur de ce type de plates-formes⁴⁶.

Le design serait donc amené à devenir de plus en plus un acte politique, invitant à la rencontre et au dialogue afin d'élaborer collectivement de nouvelles manières de penser et de remettre en question les concepts existants.

Nous l'avons vu, le design est une pratique récente apparue au XXe siècle. Même si elle s'intéresse d'abord à la production d'objets manufacturés, cette pratique s'est très rapidement étendue à d'autres champs de la production. Pour définir très largement le design, nous pourrions retenir que le design est la science des processus, qui, à l'aide d'une démarche, dépasse la question de la forme et de la fonction pour s'intéresser à l'ensemble des actions conduisant de l'idée à sa réalisation. Aujourd'hui, avec l'émergence du design de services, elle se penche particulièrement sur l'espace urbain, physique ou mental, vécu ou perçu et vient donc à la rencontre d'une autre pratique : l'urbanisme. Appliquer la démarche design à chacun des métiers de l'urbanisme (étude, conception, production et gestion) permet de porter un regard nouveau sur la ville. Cette démarche favorise également l'émergence de solutions inédites et adaptées aux contextes dans un moment où l'urbanisme est en quête de nouvelles méthodes d'intervention. Le design nous rappelle à l'esprit à nous, urbanistes, que la ville doit se faire pour les usagers ou habitants et ne doit pas être simplement le résultat d'enjeux économiques. En effet, d'abord utilisé dans le domaine du marketing de produits, le design adopte désormais une approche plus humaniste, au service des habitants. La pratique de l'urbanisme peut ainsi être renouvelée par la démarche design. Néanmoins, l'urbaniste ne doit pas s'effacer au profit du designer, mais il doit s'approprier les méthodes du design et continuer à travailler au sein d'équipes pluridisciplinaires pour remettre l'utilisateur/ habitant au cœur de la production de la ville. Il doit également faire appel à la démarche design pour renforcer l'horizontalité et faire fructifier la pluridisciplinarité au sein de projets de plus en plus complexes. La démarche design doit donc devenir un nouvel outil de l'urbanisme qui peut permettre de renouveler les pratiques de participation dans les projets urbains. Dans cette optique, le rôle du design pourrait être d'animer l'aspect dynamique de la ville pour le transcrire dans des formes statiques nouvelles à l'aide de l'urbanisme. Même si l'urbanisme et le

⁴⁶ Denis Lemieux dans Nouvelles Villes de Design, p. 22

design sont deux pratiques qui se définissent comme étant transversales et multidisciplinaires, la première recherche la transversalité pour gérer la complexité de l'espace sur lequel ses acteurs interviennent tandis que la seconde se positionne comme dépositaire d'une démarche permettant d'animer la transversalité quelque soit le domaine concerné.

Enfin, d'après J. Thackara, les designers, « plutôt que de créer des objets nouveaux et signés devront désormais être les facilitateurs de changement parmi de larges groupes de personnes. »⁴⁷ Ainsi, il revient aux urbanistes de comprendre l'intérêt de cette démarche et de ses bénéfices pour accompagner les changements dans les manières d'intervenir sur la ville. La démarche design peut en effet permettre de passer d'une approche par les techniques et les méthodes à une approche par les processus. Cette approche, plus souple et adaptable aux acteurs en présence et à un contexte donné, permet d'envisager d'atteindre la réalisation d'une ville intense.

BIBLIOGRAPHIE :

- AFSA Cyril, *Design de service. Pourquoi les serveurs sont-ils devenus des fast-foods et des applications numériques?*, Le collectif des éditeurs indépendants, 2013
- ASCHER François, *La société hypermoderne, ces événements qui nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2005
- ASCHER François, *Les nouveaux compromis urbains*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2008
- CHARVET-PELLO Régine (dir.), *Manifeste d'ensemble(s) la ligne, pour le tramway de Tours*, Edition RCP, 2013
- GUIDOT Raymond, *Histoire du design de 1940 à nos jours*, Edition Hazan, 2004
- GRAFMEYER Yves, *Sociologie Urbaine*, Armand Collin, 3^e édition, 2011
- LACROIX Marie-Josée (dir.), *Nouvelles villes de Design*, Montreal , Infopress, 2005
- LE BŒUF Jocelyne, *Jacques Viénot (1893-1959), Pionnier de l'esthétique industrielle en France*, Rennes, PUR, 2006
- PAPANEEK Victor, *Design for the Real World : Human Ecology and Social Change*, New York, Random House, 1972

⁴⁷ THACKARA, J., In the Bubble, « being the facilitators of change among large groups of people »

- RUBINI Constance, *La ville mobile*, Saint-Etienne, Edition Cité du Design, 2011

ARTICLES DE PERIODIQUES :

- CAMORS Carine et SOULARD Odile, « Les industries créatives en Île-de-France, un nouveau regard sur la Métropole », mars 2010, IAU Île-de-France, p. 89-94 URL : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_671/Les_industries_creatives_en_IDF_avec_signets.pdf

- FREROT Olivier et GUILLOUX Tristan, Guilloux « Autoroute design, le design comme méthode de requalification d'une infrastructure », *Flux* 4/2006 (n° 66-67), p. 140-148. URL : www.cairn.info/revue-flux-2006-4-page-140.htm.

- LOUBIERE Antoine, « Des aménageurs attentifs aux mutations sociétales », *Urbanisme* n° 390, Automne 2013, p.17-24

- PAQUOT Thierry, « Entretien avec Jocelyn de Noblet, co-fondateur du Centre de Recherche des Cultures Techniques », *Revue Urbanisme*, décembre 1999
URL : <http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/paroles/entretien-avec-jocelyn-de-noblet-505678.kjsp>

- PISANI Francis, « Villes : la tension clé entre intelligence et participation », *La Tribune*, 28/11/2013 URL : <http://www.latribune.fr/blogs/aux-coeurs-de-l-innovation/20131128trib000798330/villes-la-tension-cle-entre-intelligence-et-participation.html>

- VIENOT Jacques, « Du barrage au stylo », *Art Présent*, n°7-8, « Beautés de la technique », décembre 1948

WEBOGRAPHIE :

- THACKARA John, *In the bubble, designing in a complex world*, Cambridge, MIT press, 2005 URL : (ouvrage en ligne)
http://www.labconvergenca.org:16080/sitio1/mel/HTML_nva_version/dis_y_sus/HTML/doc/u3/U3_Act4_Inthe%20Bubble.pdf

- Site internet de l'école de Design Nantes Atlantique.
<http://www.lecolededesign.com/fr/l-ecole/la-recherche/ville-durable-design-lab/>

- Groupe Chronos, entretien avec Matthew Marino co-fondateur de User Studio.
<http://www.groupechronos.org/themas/entretiens/entretien-avec-matthew-marino-cofondateur-de-user-studio>

- Helsinki Design Driven Policy : CASPAR François, « City designers build design into city development », AFD, 11/12/13
<http://www.alliance-francaise-des-designers.org/blog/2013/12/11/helsinki-moves-forward-as-a-design-driven-city.html>

- Site du Design Council et de son programme CUBE :
<http://www.designcouncil.org.uk/our-work/CUBE/How-we-can-help-you/>

- National Agency for Enterprise and Housing, à propos des effets économiques du design, 2003 :

http://erhvervsstyrelsen.dk/file/1924/the_economic_effects_of_designn.pdf

- UNESCO, procédure de sélection des villes créatives de design :

http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/procedure_de_designation_FR_Rev_161013.pdf

- UNESCO, Creative Economy Report, Special Edition, 2013

<http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/creativity/creative-economy-report-2013-special-edition/>

- Présentation de l'évaluation des retombées de la désignation de Montréal Ville de Design :

<http://actiondesign.info/fr/nouvelles/design-graphique/chantier-montral-ville-unesco-de-design-des-retombes-concrtes-pour-la-mtropole/>

- Blog de la 27^e Région à propos de la MDPH de Cergy :

<http://blog.la27eregion.fr/vers-la-future-Maison-Des>,

- Site des rencontres de la FNAU, descriptif de l'atelier « Design et territoires » :

http://www.rencontresfнау.org/assets/uploads/Fiche_Am_1.pdf

ANNEXES

Annexe 1 : Les 13 lois de l'esthétique industrielle par Jacques Viénot (1952)

Charte de l'esthétique industrielle

Extrait de la revue *Esthétique industrielle* (1952)

Définition : L'esthétique industrielle est la science du beau dans le domaine de la production industrielle. Son domaine est celui des lieux et ambiances de travail, des moyens de production et des produits.

1° **Loi d'économie** : L'économie des moyens et des matières employées (prix de revient minimum) dès lors qu'elle ne nuit ni à la valeur fonctionnelle, ni à la qualité de l'ouvrage considéré, est condition déterminante de la beauté utile.

2° **Loi de l'aptitude à l'emploi et de la valeur fonctionnelle** : Il n'est de beauté industrielle que d'ouvrages parfaitement adaptés à leur fonction (et reconnus techniquement valables). L'esthétique industrielle implique une harmonie intime entre le caractère fonctionnel et l'apparence

8° **Loi de satisfaction** : L'expression des fonctions qui donnent sa beauté à l'ouvrage utile doit s'entendre de la façon dont elle frappe tous nos sens : non seulement la vue, mais l'ouïe, le toucher, l'odorat et le goût.

9° **Loi du mouvement** : Les engins destinés à se mouvoir eux-mêmes dans l'espace (air, mer, route, rail) trouvent dans le mouvement qu'ils engendrent la caractéristique essentielle de leur esthétique. Aux lois d'aptitude à l'emploi et d'harmonie entre l'apparence et l'emploi s'ajoute ici un facteur de comportement dans l'élément considéré (terre, eau, air) qui domine les autres bases du jugement.

10° **Loi de hiérarchie ou de finalité** : L'esthétique industrielle ne peut faire abstraction de la finalité des ouvrages produits industriellement. Une hiérarchie morale s'établit naturellement entre ceux-ci. Les productions industrielles qui possèdent, en raison de leur objet, un caractère de noblesse

extérieure.

3° Loi d'unité et de composition : Pour former un tout harmonieux, les différents organes constituant un ouvrage utile doivent, sur leur plan respectif, être conçus les uns en fonction des autres et en fonction de l'ensemble. Les ouvrages utiles doivent satisfaire aux lois d'équilibre statique ou dynamique dans les proportions, compte tenu des propriétés des matières employées.

4° Loi d'harmonie entre l'apparence et l'emploi : Dans l'ouvrage qui satisfait aux lois de l'esthétique industrielle, il n'y a jamais conflit, mais toujours harmonie entre la satisfaction esthétique qu'en ressent le spectateur désintéressé et la satisfaction pratique qu'il donne à celui qui l'emploie. Toute production industrielle doit être génératrice de beauté.

5° Loi du style : L'étude du caractère esthétique d'un ouvrage ou d'un produit industriel doit tenir compte de la durée normale à laquelle il doit être adapté. Un ouvrage utile ne peut prétendre à un caractère de beauté durable que s'il a été conçu loin de l'influence artificielle de la mode. Des caractéristiques esthétiques des ouvrages utiles d'une époque découle un style qui en est l'expression.

6° Loi d'évolution et de relativité : L'esthétique industrielle ne présente pas de caractère définitif, elle est en perpétuel devenir. La beauté de l'ouvrage utile est fonction de l'état d'avancement et de l'évolution des techniques qui l'engendrent. Toute technique nouvelle nécessite le temps de la maturation pour parvenir au stade de l'épanouissement qui lui permettra de trouver une expression esthétique équilibrée et typique.

7° Loi du goût : L'esthétique industrielle s'exprime dans la structure, la forme, l'équilibre des proportions, la ligne des ouvrages utiles. Le choix des matières, des détails de présentation, des couleurs relève davantage du goût qui doit en être l'heureux complément, compte tenu de la loi d'économie.

et qui sont de nature à aider l'homme à progresser, ou qui sont susceptibles d'avoir une influence salubre dans le domaine social, jouiront d'un préjugé favorable. En revanche, les engins qui ont pour fin la destruction humaine ne sauraient prétendre à une admiration sans réserve.

11° Loi commerciale : L'esthétique industrielle trouve l'une de ses applications les plus importantes sur les marchés commerciaux. La loi du plus grand nombre des acheteurs ne saurait infirmer la valeur des lois définissant l'esthétique industrielle. La vente ne saurait être considérée comme un critère de la valeur esthétique. Lorsqu'elle en est la consécration, elle témoigne l'égalité de niveau entre le créateur du modèle et l'acheteur, toute considération de prix mise à part.

12° Loi de probité : L'esthétique industrielle implique honnêteté et sincérité dans le choix des matières ou matériaux employés. Une réalisation industrielle ne saurait être considérée comme belle, dès lors qu'elle contient un élément de mensonge, de dissimulation, de tromperie. Toutefois, les revêtements et les carapaçonnages exigés fonctionnellement par une réalisation industrielle sont légitimes lorsqu'ils expriment correctement les fonctions essentielles de l'objet et qu'ils ne servent pas à dissimuler des matériaux ou des organismes susceptibles de compromettre le bon fonctionnement ou la valeur de l'objet.

13° Loi des arts impliqués : L'esthétique industrielle implique une intégration de la pensée artistique dans la structure de l'ouvrage considéré. Loin du décor plus ou moins arbitraire ou artificiel ou surajouté des arts appliqués, les arts qui concourent à l'esthétique industrielle peuvent singulièrement être dits impliqués dans le modèle à concevoir, faisant corps avec la technique et se confondant avec elle.

Annexe 2 : « Qu'est-ce que la ville intense ? » sujet de Grand Oral d'Antoine Le Pessec, 2013

Résumé :

De plus en plus usité dans les discours concernant la ville, l'intensité urbaine est rarement définie lorsqu'il en est question. Ni densité, ni compacité, ni diversité, la ville intense est une notion récente qui désigne une stratégie d'intervention systémique sur la ville. Elle regroupe plusieurs concepts existants et les articule pour atteindre des objectifs fixés en fonction du territoire concerné. Ces objectifs doivent être mis en débat et doivent être abordés à l'aide d'études fines et de travaux d'observatoires de la ville. Pour aboutir à une ville intense, cette stratégie doit être partagée par tous les acteurs de la ville afin d'assurer son succès. De plus, la ville intense doit prendre en compte la diversité des échelles de la ville et les faire dialoguer. Enfin parce qu'elle a pour ambition de repenser le mode de production de la ville en ouvrant un horizon meilleur pour les villes d'aujourd'hui, la ville intense peut être considérée comme une utopie pour le XXI^e siècle.

« La ville intense... implique une rupture dans les modes de production de la ville »⁴⁸. L'intensité est aujourd'hui présente dans de nombreux discours concernant l'avenir de la ville. Elle est célébrée par un grand nombre d'élus et d'urbanistes comme la solution à l'étalement urbain et à la consommation excessive de ressources.

La ville est un regroupement de populations ayant des activités professionnelles diversifiées⁴⁹. Elle peut également être caractérisée par le mode de vie de ses habitants. Le terme « intense »⁵⁰ renvoie quant à lui à des phénomènes violents qui se « font sentir ou se manifestent avec une force extrême, qui dépassent la mesure ordinaire ». En psychologie, on parle de sensations plus ou moins intenses. En physique, l'intensité est une unité de mesure qui permet de qualifier le degré de puissance d'un phénomène.

L'ambition de ville intense ne peut être atteinte qu'à travers son urbanisme défini comme l'« ensemble des techniques et des connaissances utilisées pour étudier, concevoir, réaliser et gérer des villes, des morceaux de villes et des espaces urbains ».⁵¹ Cet urbanisme doit être un sujet de débat, un enjeu et une source de conflits entre les professionnels de la ville mais aussi entre les habitants eux-mêmes. La ville intense est donc une ville sensible qui ne peut émerger que si son mode de production dépasse la mesure ordinaire, dans laquelle la puissance des acteurs qui la fabriquent et les conflits qui apparaîtront devront être source de créativité. Comment peut-elle constituer une rupture méthodologique pour l'urbanisme tout en reprenant des concepts et des objectifs existants ?

⁴⁸ Conseil communautaire de Lille Métropole Communauté Urbaine, juin 2009

⁴⁹ Larousse

⁵⁰ Dictionnaire de l'Académie Française, 9^e édition.

⁵¹ Ascher François, *Les nouveaux compromis urbains*, édition de l'Aube, 2008

Réaliser la ville intense est un objectif complexe (I) qui reprend de nombreux concepts apparus à l'ère du développement durable. Pour l'atteindre, il s'agit d'élargir le champ des possibles afin de mettre en place un processus de conception de la ville qui soit inclusif (II).

I – La ville intense est une ville complexe

La ville intense rassemble des concepts existants qu'elle tente de mieux articuler afin d'aboutir à une stratégie globale d'action sur la ville. L'organisation de la complexité est au cœur de la ville intense.

1- Au-delà de la densité

La densité bâtie se mesure à l'aide du coefficient d'occupation des sols (COS) calculée en fonction de la surface de plancher du bâti rapportée sur une superficie. La densité humaine concerne le nombre d'habitants et d'emplois présents dans un secteur donné. On le voit, la densité, qu'elle soit humaine ou bâtie est un indicateur qui permet de mesurer des concentrations. Par ailleurs, le terme de densité a tendance à effrayer les habitants. Une opération dense risque d'être remise en cause par des associations d'habitants qui veillent à ce que leur environnement urbain ne soit pas trop perturbé (type « Nimby »⁵²). Par ailleurs, le débat sur la densité est souvent victime d'un amalgame avec celui sur la hauteur. Dans l'esprit des habitants, la densité est synonyme de tours et très peu imaginent que l'une des formes urbaines les plus denses se trouve à Paris et est atteinte grâce aux immeubles Haussmanniens⁵³. Les qualités supposées de la densité sont alors noyées dans le flot de critiques véhiculés par les imaginaires qui la concernent. La densité n'aborde pas les aspects non quantifiables de la ville, c'est un outil de mesure et non une stratégie d'intervention.

La densité fait peur et le concept de ville intense, en développant des objectifs de densité sans la mentionner frontalement opère un glissement sémantique qui permet de la réinsérer dans une stratégie globale⁵⁴.

2- Un concept englobant

La notion d'intensité peut dans un premier temps être rattachée à la notion de diversité développée par Jane Jacobs au début des années 1960. Pour elle, la diversité est atteinte en combinant la mixité fonctionnelle, la variété dans les formes urbaines, la diversité de l'habitat et une densité humaine suffisamment élevée⁵⁵. Ces

⁵² « Not in my backyard », cet acronyme désigne les associations d'habitants qui luttent contre la réalisation de projets urbains dans leur environnement direct

⁵³ Appréhender la densité, Note rapide sur l'occupation du sol, n°384, Juin 2005, IAU

⁵⁴ Interview de Nathan Starkman, directeur général de l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole, parue le 31/03/2010 dans Libération.

⁵⁵ Jacobs Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, 1961, 2012, p. 139

quatre fonctions sont indissociables et constituent la base de l'intensité urbaine. Par analogie avec le terme de diversité, l'intensité apparaît donc comme le mélange des fonctions urbaines qui engendre des synergies et permet la créativité et la constitution de villes vivantes et créatives. Le concept de ville intense est également développé par des instances de gouvernance comme, par exemple, Lille Métropole et la Région Île-de-France. Le projet de SDRIF⁵⁶ propose un modèle de ville intense, qu'il définit par l'association de la densité et de la qualité de vie atteinte grâce à une conception nouvelle des formes urbaines, une intégration plus forte de la nature et une offre en transport en commun et en modes actifs enrichie⁵⁷. Le projet de SDRIF vise également à renforcer les centralités à l'aide d'une politique de clusters. Pour Lille, il s'agit de concevoir une métropole compacte et solidaire à travers la démarche « Ville intense »⁵⁸. Les ambitions de cette stratégie sont d'améliorer l'accessibilité, de renforcer les liens et la proximité entre les différentes parties de la ville, de renforcer les équipements et les aménités (commerces, services, parcs et jardins...), de développer la mixité sociale et fonctionnelle constitutive de la solidarité à l'échelle de la ville mais également de travailler sur le maillage urbain pour favoriser le partage des équipements et de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux. Par ailleurs, la ville intense doit être la ville du lien et des courtes distances, elle doit être lisible et doit veiller à la qualité des espaces publics tout en développant l'articulation entre les différentes fonctions urbaines⁵⁹.

A travers ces exemples, il apparaît que la ville intense est plus une stratégie d'optimisation des dimensions urbaines, permise grâce à l'utilisation d'un concept englobant des notions existantes, qu'un modèle préconçu à appliquer. Elle est complexe et multiple et il n'existe pas de définition a priori de la ville intense. C'est une stratégie qui doit être adaptée aux besoins du territoire concerné et aux objectifs qui lui sont fixés.

II – Une utopie pour le XXIe siècle ?

En agissant à toutes les échelles d'intervention sur la ville, la ville intense préfigure un mode de fabrication de la ville souhaitable. Néanmoins, il est nécessaire de questionner cette stratégie en envisageant à qui elle s'adresse.

1- Une stratégie de développement vertueux des villes

La mise en place de la ville intense passe d'abord par l'optimisation des projets urbains et des espaces déjà urbanisés. Le gaspillage des finances publiques et la consommation d'espaces « vides » ne sont plus permis au XXIe siècle. Au contraire, l'utilisation de l'argent public doit servir à déclencher des effets de levier suscitant l'intervention des investisseurs privés. Les objectifs et ambitions recherchés par la ville intense sont au cœur d'un développement urbain vertueux. De plus, la ville intense doit encourager une conception systémique de la ville faisant appel à toutes

⁵⁶ Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France est le document de planification qui définit les grandes orientations d'aménagement à l'échelle de la Région

⁵⁷ Avis d'enquête publique du SDRIF Île-de-France 2030

⁵⁸ Conseil communautaire de Lille Métropole Communauté Urbaine, juin 2009

⁵⁹ Comment encourager l'intensification urbaine ? , Carnets Pratiques IAU, 2010

les disciplines et prenant en considération l'injonction à penser l'avenir et l'évolution de la ville dès sa conception. La ville intense doit être une ville de contrastes où chacun est en mesure d'y trouver ce qu'il cherche. Elle doit être une ville pour tous. Ces moyens d'action sur la forme urbaine sont, par exemple, la densification des tissus urbains existants, la reconstruction du bâti avec optimisation du COS et les changements d'usage. En Île-de-France, elle doit cibler en priorité le diffus urbain, les quartiers de gares, les quartiers dégradés d'habitat social, les grandes zones mutables et les grands axes urbains⁶⁰.

L'ambition de la ville intense doit être partagée entre les professionnels de la ville et les citoyens afin qu'ils se sentent inclus dans la réalisation de cette stratégie pour atteindre les enjeux et les défis que propose ce mode de fabrication ville.

2- Pour un urbanisme co-construit

Afin d'atteindre les objectifs fixés par la stratégie de la ville intense, il est nécessaire d'associer tous les acteurs de la ville. Elle doit mettre en œuvre des stratégies transversales qui impliquent des acteurs qui agissent dans des champs urbains différents (planification, foncier, droit des sols, aménagement, promotion immobilière,...). A travers une connaissance fine du territoire due à des études préalables de qualité et au travail des divers observatoires de la ville, il convient de faire partager une vision commune aux différents acteurs, intégrés le plus en amont possible du processus afin d'atteindre les objectifs fixés plus rapidement. La volonté politique est la clef de l'impulsion qui doit permettre de créer plus d'intensité en ville. La ville intense doit être conçue de manière collective et les habitants doivent également être intégrés dans le processus de fabrication de la ville. La concertation et la participation permettent d'obtenir l'adhésion de la population à la stratégie globale et entraîne ainsi une meilleure acceptation de ses contraintes. Par ailleurs, l'expertise portée par les citoyens peut permettre d'enrichir les projets et d'aboutir à la formulation de nouvelles propositions pour atteindre la ville intense. L'urbanisme de la ville intense doit donc être co-construit entre les professionnels eux-mêmes mais aussi avec les habitants.

La ville intense apparaît donc comme une utopie du XXI^e siècle. C'est un concept qui a pour « ambition d'élargir le champ du possible, et d'abord de l'explorer »⁶¹ à travers une série de recommandations volontaristes qui combinées doivent permettre de réaliser des villes meilleures. Elle résulte d'une démarche inclusive qui fait dialoguer tous les acteurs de l'urbain.

La ville intense est plus une stratégie systémique pour le changement de mode de conception des villes qu'un concept nouveau. Elle doit permettre de replacer la ville au cœur du débat politique et ses enjeux doivent être discutés et partagés par tous les acteurs de la ville. La ville intense n'est pas qu'une question de densité même si elle permet de réintroduire cette question en l'« enrobant » de critères plus

⁶⁰ Comment encourager l'intensification urbaine ? , Carnets Pratiques IAU, 2010

⁶¹ Schaer Roland, *Utopie, la quête de la société idéale en occident*, coédition Bayard/ BnF, juin 2000

qualitatifs. L'intensité urbaine vise à permettre la constitution d'espaces urbains qui fonctionnent mieux et qui soient mieux connectés les uns aux autres. La ville intense est une ville où les citoyens ne sont plus de simples consommateurs d'espaces urbains mais sont impliqués en amont des projets afin de mieux répondre à leurs besoins. Néanmoins, le risque que certaines populations et certaines parties du territoire restent à l'écart de cette ville intense est à prendre en compte et des stratégies différenciées doivent être mises en place afin d'atteindre tous les habitants et tous les territoires.

Articles et documents :

- Appréhender la densité, Note rapide sur l'occupation du sol, n°384, Juin 2005, IAU
- Enquête publique, La révision du schéma directeur de la région Île-de-France, du 28 mars au 30 avril 2013

(<http://enquetespubliques.iledefrance.fr/enquete-publique-sur-le-sdrif/le-projet-de-sdrif/ile-de-france-2030-un-document-durbanisme>)

- « Faire la ville intense, propositions pour répondre aux objectifs de Lille Métropole en matière de développement urbain dans une vision contemporaine, qualitative et durable de l'aménagement de son territoire », Conseil communautaire du 26 juin 2009, direction Aménagement et renouvellement urbain, LMCU, 2009

- « Ville intense : la métropole lilloise veut se contenir », interview de Nathan Starkman, LibéLille, 31/03/2010

(<http://www.libelille.fr/saberan/2010/03/ville-intense-la-metropole-lilloise-veut-se-reduire.html>)

[Exposition en ligne sur l'utopie par la BnF, http://expositions.bnf.fr/utopie/arret/d0/index.htm](http://expositions.bnf.fr/utopie/arret/d0/index.htm)

Bibliographie :

- Ascher François, *Les nouveaux compromis urbains*, Editions de l'Aube, 2008
- Jacobs Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, 1^{ère} édition en 1961, Parenthèses, 2012
- Palisse Jean-Pierre (dir.), « Comment encourager l'intensification urbaine ? », Carnets pratiques n°1, IAU, Août 2009
- Schaer Roland, *Utopie, la quête de la société idéale en occident*, coédition Bayard/ BnF, juin 2000