

La flânerie urbaine

Thèse professionnelle
Savina de Chasseval

Sous la direction
de Samuel Roumeau et Silvia Dore,
dans le cadre du Mastère spécialisé
Sustainable Innovation by Design
à l'ENSCI
septembre 2023

Sommaire

Avant propos Introduction

Objectif :
*Analyse de la flânerie dans
le 10ème arrondissement*

I - Tensions et tendances d'une ville industrielle

Objectif :
*Comprendre les tensions de la ville
industrielle pour le riverain et en étudier
les tendances et réflexions actuelles*

- a) Le modernisme
- b) Les inconvénients d'une ville basée sur la rentabilité
- c) Slow Movement
- d) Vers de nouveaux besoins
- e) Des villes centrées sur l'humain
- f) La dérive situationniste

Annexes :

Interview de Etienne Bourdais
Architecte et urbaniste chez
Leonard

Interview de Isabelle Lambert
Cheffe de projet prospective chez
Leonard

II- Habiter la ville à l'échelle humaine

- a) Qu'est ce que flâner
- b) Cartographie des flâneurs
- c) Profils des flâneurs du 10e
- d) Les points de tensions / les freins à la flânerie

III - Inviter à la flânerie par le design

Objectif :
*Proposer des solutions design qui
permettent de protéger les espaces
urbains dénués de toute optimisation et
d'inviter à la flânerie.*

- a) Les opportunités
- b) Carnet d'idées
- c) Pistes créatives



Avant-propos

Il est 18:30, il fait chaud, c'est l'été et j'ai fini ma journée de télétravail. Cloîtrée dans mon appartement depuis ce matin, j'ai envie de sortir prendre l'air, flâner, me changer les idées.

À droite, c'est le canal Saint-Martin, et à gauche c'est la Gare de l'Est. La question ne se pose même pas, la tranquillité, c'est bien à droite. Se balader sur le canal Saint-Martin c'est monter sur un pont pour admirer la perspective, observer les canards sur l'eau, regarder les vitrines des petits commerces, s'asseoir sur le bord de l'eau et papoter de la vie. Le jardin Villemin longeant le canal, propose des terrains de pétanque, d'espace jeux pour enfant et d'un coin pelouse pour lézarder au soleil. C'est rare à Paris de trouver un endroit apaisé, à échelle humaine. C'est tellement rare que le weekend, c'est noir de monde, et ce n'est plus si reposant.

Ce qui est étonnant, c'est que le jardin Villemin, rejoint la Gare de l'Est. Traverser ce jardin, c'est un peu passer du tout à son contraire. Très vite, l'agitation brouille le paysage, on ne sait plus où regarder tant ça fourmille. Les voyageurs se pressent vers le parvis, faisant

rouler leurs grosses valises. Les roues frottent le bitume en faisant du bruit. Profitant du flux constant, des vendeurs de rue sont postés devant la gare proposant fruits et légumes. Les vélos croisent les trottinettes, les trottinettes croisent les voitures, les voitures croisent les bus, et toute cette agitation est rythmée de quelques camions de pompiers et voitures de police profitant du grand axe pour accomplir rapidement une urgence. Un marteau-piqueur martèle le sol pendant qu'un passant me regarde d'un œil lubrique, en me demandant si je suis célibataire.

Devant cette pollution sonore et visuelle, il y a un banc. Je me demande : est-ce réellement une invitation à s'asseoir ? Au fond, je me demande si ce banc n'a pas été ajouté en dernier. Les urbanistes qui ont pensé ce lieu se sont certainement concentrés sur les voitures et les grandes lignes de train en oubliant le piéton, son bien-être, et sa sécurité.

En tant que designeuse, je suis persuadée que le lieu n'a pas été pensé pour tous les usages. Négligeant les piétons, cet axe est devenu une

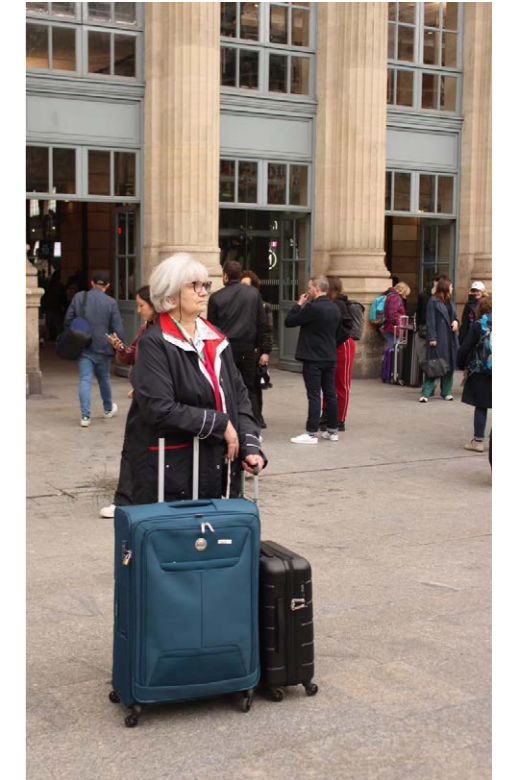
zone de passage où se mêlent diverses tensions. Ces grands axes encouragent la circulation, la vitesse, il faut aller vite et ne bloquer personne.

Mais quelle est la place du riverain s'il veut profiter de l'extérieur pour un moment de calme ? J'ai l'intuition que ces espaces basées sur la rentabilité temporelle ne sont pas profitables au bien-être des piétons. De même, il me semble que les habitants utilisent l'espace public en dehors de ces gros boulevards, là où l'on trouve du calme et de la nature.

Avec une formation en design graphique, j'ai orienté mes dernières années de travail vers la signalétique. Avec des ensembles de signes, j'ai pu guider les voyageurs du métro vers leurs destinations en veillant au trajet le plus rapide. À l'inverse, j'ai pu réfléchir à l'orientation des promeneurs dans un parc en quête de flânerie. Dans cette différence de rythme, j'ai perçu les subtilités de la marche rapide, lente et comment le design pouvait accompagner ces temporalités.

Ces observations m'interrogent sur notre rapport au temps. Je me demande comment on est arrivé à un idéal de rythme accéléré. Et, pourquoi l'objectif pour tous les moyens de transports, moteurs ou à pied, est d'aller au plus vite. Ce mémoire est l'occasion de comprendre l'héritage de notre paysage urbain, ses enjeux et de savoir comment le design peut résoudre cette tension temporelle.

En parallèle de l'Ensci, j'ai choisi de travailler en alternance chez Leonard, laboratoire d'innovation et de prospective du groupe VINCI. Entourée de professionnels, j'anime divers ateliers de réflexion collaborative sur les enjeux de la ville de demain, j'ai pu apporter progressivement des réponses à mes questions.





Introduction

Dans nos sociétés occidentales, la vitesse est le symbole de l'efficacité. Nous utilisons des expressions comme « je n'ai pas le temps », comme si le temps était quantifiable.

L'industrialisation a bouleversé notre perception du temps, cette valeur anciennement abstraite est devenue mesurable et rentable. Nous retrouvons ces marqueurs d'optimisation dans nos modes de vie mais aussi dans la façon dont nos villes sont imaginées puis construites. Le paysage urbain s'est transformé en valorisant les grands axes de circulation, des trottoirs plus petits et une segmentation des usages de la ville.

Choisir de flâner, c'est aller à l'encontre d'un rythme imposé. C'est se réapproprier le droit de vivre en ville en dépit de toute productivité. Flâner est un acte engagé car il vient à contre-courant d'un ordre établi, c'est se réapproprier le temps dans sa mesure abstraite.

Cependant, dans une ville construite sur la rentabilité temporelle, le riverain ne se sent pas toujours invité à voir l'espace public comme un espace de repos et de détente.

Le design est un outil qui me semble approprié pour répondre à cet enjeu. L'approche complète me permettra de cerner les freins

à la flânerie, de me rapprocher des riverains afin d'atterrir sur une solution créative.

Ainsi, pendant ce mémoire, je m'efforcerai de répondre à la question suivante : Comment le design peut protéger les espaces publics d'une rentabilité temporelle en invitant à la flânerie ?

Dans une première partie, j'expliquerai en quoi la ville industrielle n'est pas adaptée pour le riverain. Je présenterai quelques réflexions et tendances actuelles évoquant un retour vers une forme de réappropriation spatio-temporelle.

Afin de compléter et vérifier cette étude, la deuxième partie de ce mémoire portera sur une étude du X^e arrondissement de Paris. Je définirai le flâneur, ses habitudes, ses besoins, ses envies, les lieux qu'il aime fréquenter. Je viendrai nuancer avec les freins à la flânerie.

Enfin, je partagerai des solutions design existantes pour répondre à cette problématique et je présenterai un travail d'expérimentation.



> Charlie Chaplin dans « Les Temps Modernes », 1936

I – Tensions et tendances d'une ville industrielle

Au Moyen-âge, le temps était binaire et s'organisait autour du jour et de la nuit. C'est au XIIIe siècle que les horloges mécaniques apparaissent sur les églises des gros bourgs. En plus de marquer les offices religieux, elles apportent une régularité au quotidien des travailleurs. Le temps devient alors plus séquentiel car il peut se découper. Si le temps était dit religieux ou cyclique il devient linéaire et profane par cette innovation. (Edward Thompson, Temps capitalisme et travail. L'heure ou l'horloge est arrivée dans nos vies, 1979)

Grâce à la découverte d'un temps quantifiable, de nombreuses découvertes scientifiques sont faites. L'Église se voit remise en question, la croyance religieuse diminue. La désillusion d'une vie après la mort engendre de nouvelles valeurs dans un monde fini. Une vie se doit d'être rentabilisée et de vivre chaque moment plus intensément. Ce que Hartmut Rosa appelle "La bonne vie" qui serait alors "une vie bien remplie" (Hartmut Rosa, Accélération 2010)

"On renoue ici avec l'horizon d'une vie éternelle par la représentation imaginaire d'une accélération illimitée. Pour celui qui atteint une vitesse infinie, la mort, comme annihilation des options n'est plus à craindre ; une infinité de "tâches vitales" le séparent de sa venue"

Cette segmentation temporelle marque également les débuts du fordisme. Ce nouveau mode d'organisation du travail apparaît à la fin du XVIIIe siècle, imaginé par Taylor puis Henri Ford. Fondé sur la spécialisation et la division des tâches, il permet d'augmenter la productivité des travailleurs. Ce nouveau système contribua à la production et à la

consommation de masse et connaîtra son apogée pendant les Trente Glorieuses. Nos vies étant limitées, la société s'organise pour se libérer des tâches ingrates. L'industrialisation et l'automatisation du travail permettent de libérer du temps de loisir et donc un épanouissement personnel. Promouvant un gain de temps, de nouveaux modes de déplacements sont inventés : les voitures et les trains à vapeur. De même, les lieux de vie sont aussi pensés différemment, valorisant l'usage dans l'architecture. On assiste à l'accélération de nos modes de vie ou notre consommation et nos actions sont démultipliées. Ce chapitre est l'occasion de retracer l'héritage de cette accélération temporelle sur le paysage urbain. Ce qui est intéressant à comprendre, c'est comment le citoyen s'approprie le temps dans cet élan industriel et quelle place lui est attribuée dans l'espace public. Étudier la flânerie, c'est se concentrer sur le rapport au temps des riverains à travers les époques et observer les nouvelles tendances et réflexions centrées sur l'humain qui animent notre siècle.

Hartmut Rosa

Hartmut Rosa est un philosophe et sociologue allemand, né en 1965. Il s'intéresse à la question d'accélération sociale qu'il considère comme un grand changement de notre siècle. A travers ses ouvrages, il étudie l'accélération de nos modes de vie, de nos déplacements, et du rétrécissement du présent soutenu par les nouvelles technologies.

A - L'industrialisation sur le plan urbain ou une ville rentable ?

Les travaux Haussmanniens

Au milieu du XIXe siècle, les crises successives qui touchent le secteur agricole, dues aux conditions climatiques, mais aussi à l'automatisation des techniques agricoles poussent les populations rurales à s'installer en ville. Cette période marque le début de l'exode rural. Les grandes villes offrent du travail dans le secteur de l'industrie, couplé d'un salaire élevé. Habiter en ville est la promesse d'une sécurité d'emploi ainsi qu'une hausse du pouvoir d'achat pour les nouveaux travailleurs.

La population rurale représentait au XIXème siècle 75,6 % de la population. Aujourd'hui, il y a plus d'habitants en ville, la population rurale ne représente plus que 47,3 % selon L'Observatoire des Territoires, 2022.

Face à cette grande attractivité, les villes font face à une explosion démographique et doivent s'adapter rapidement. La fin du XIXe siècle est marqué par le progrès technique, la révolution urbaine peut commencer.

Motivé par les conditions d'insalubrité des petites rues parisiennes, Napoléon III souhaite

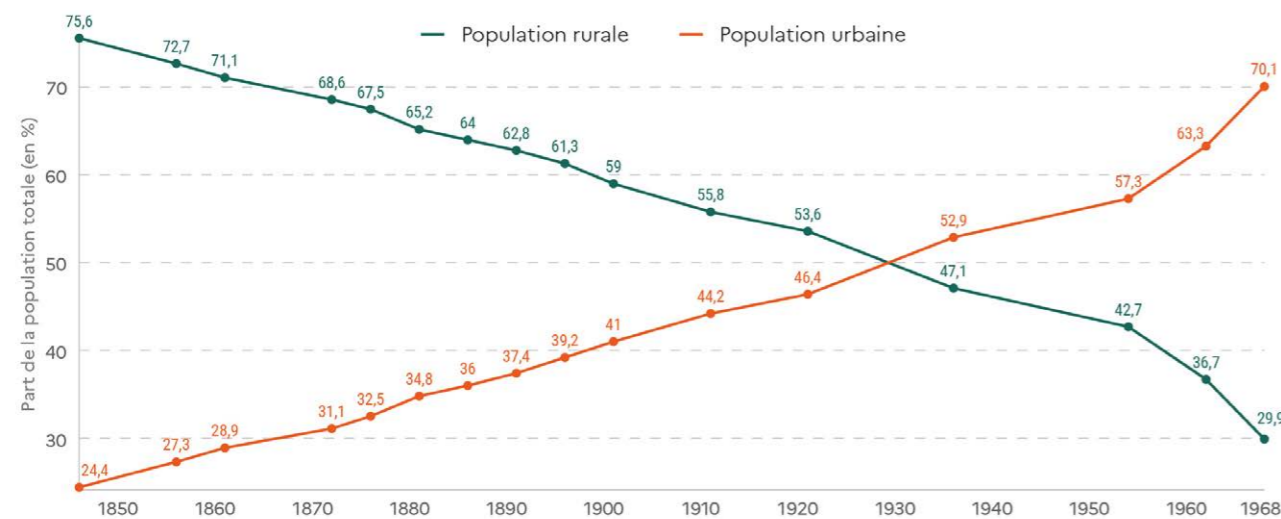
que Paris soit aussi moderne que Londres. En effet, la concentration des habitants et les rues étroites causent des problématiques sanitaires, les rues sont sales et les maladies s'y prolifèrent rapidement. Aussi, les petites rues étant propices aux barricades, leur élargissement est aussi politique, c'est un moyen de contrôler les revendications. (G. Le Quintrec, Nathan, Histoire 1re collection, 2019)

Ainsi, Napoléon III envisage de restructurer la ville en confiant les travaux à George Eugène Haussmann (préfet de la Seine) de 1853 à 1869. Le plan urbain est revisité, les rues s'élargissent afin de faciliter la circulation vers les grandes gares, entre les arrondissements, mais aussi vers les communes suburbaines. Les grandes avenues se bordent d'immeubles bourgeois uniformes et le trottoir est généralisé dans toute la ville, offrant au piéton un espace sécurisé face aux dangers des carrioles qui déambulent. Haussmann norme ses boulevards à 30 mètres de large incluant 14 mètres pour la chaussée.

À cette époque, les urbanistes parlent aussi d'un embellissement de la ville, avec la volonté d'aérer l'espace avec des parcs, des promenades plantées : Bois de Boulogne, les Buttes-Chaumont, Vincennes, Montsouris.



> Rue de Paris, temps de pluie 1877, Gustave Caillebotte



> Observation des territoires, Évolution de la part de la population urbaine et rurale entre 1846 et 1968, 2022

Ces espaces verts, accessibles à tous, se popularisent et deviennent des lieux de rencontre et de flânerie. Le tissu urbain est alors pensé en rythme avec des sas d'accélération et de lenteur. Ce qui est assez marquant pour l'époque, c'est que le bien-être des habitants est pris en compte. Les espaces verts sont créés pour la détente et la rencontre. Par leurs localisations, ces lieux sont surtout imaginés pour la bourgeoisie. (Le Paris d'Haussmann : La transformation d'une ville, Juliette Glikman, juin 2019)

« Ces rues spacieuses, ces maisons architecturales, ces jardins ouverts à tous, ces monuments artistiques, en augmentant le bien-être, perfectionnent le goût » (Napoléon III, inauguration du boulevard du Prince-Eugène, actuel boulevard Voltaire, décembre 1862).

Haussmann fut très critiqué à l'époque, les riverains s'impatientaient de voir les travaux terminés. Les travaux d'aménagement ont duré 17 ans et la ville s'est endettée. Au total, deux milliards de francs-or ont été dépensés, ce qui équivaut au budget annuel de la France. De plus, ces projets d'aménagement se concentrent principalement sur les quartiers aisés de l'Ouest plutôt que sur les quartiers populaires de l'Est et du Sud.

Les classes populaires sont contraintes de quitter les anciens faubourgs de Paris en raison de l'augmentation du coût des loyers dans la capitale, ainsi que la hausse des prix des denrées dans les quartiers nouvellement créés. En conséquence, elles se tournent vers la « banlieue », où elles trouvent principalement

des logements misérables, dépourvus d'eau potable, peu aérés et hygiéniques.

Grâce au progrès technique, Paris inaugure en 1900, la première ligne de métro. C'est un véritable succès, en 5 mois d'exploitations, le réseau transporte 4 millions de voyageurs. Au même moment, les riverains constatent l'essor des premières automobiles. Les calèches sont progressivement délaissées car les fumées d'automobiles étaient jugées moins gênantes que les crottins des 80 000 chevaux qui sillonnaient la ville.

L'industrialisation vient directement toucher le secteur du commerce qui rencontre aussi de grandes mutations. C'est l'essor des grands magasins : Au bon marché, Le Printemps ou Les Nouvelles Galeries offrent aux riverains un accès à de nombreux produits à prix fixe présentés dans des vitrines éclairées. Les œuvres d'Émile Zola, retracent cette époque grâce aux nombreuses descriptions décrivant cette époque consumériste, par exemple, Au bonheur des dames. Il est possible d'entrer Au Bon Marché et d'y flâner des heures. Ces grands centres commerciaux proposent une grande variété de produits est proposée et surtout centralisée, ce qui facilite le consommateur. Les petits commerçants pourtant florissants grâce à cette époque industrielle ont du mal à survivre face à la concurrence de ces grandes enseignes.

Malgré une volonté d'inclure le bien-être dans l'espace public, il y a paradoxalement une volonté de rentabiliser la ville. Les mobilités proposent de se déplacer plus vite. Les classes populaires sont déplacées au profit des grands axes gagent de rapidité pour répondre aux besoins de déplacements, toujours plus rapides. Ces travaux silotent la ville en espace d'accélération et de décélération. Malgré une volonté d'inclure le bien-être du riverain, la flânerie est plus profitable à un milieu favorisé. De même, elle accompagne et encourage à la consommation par des espaces de flâneries commerciales.

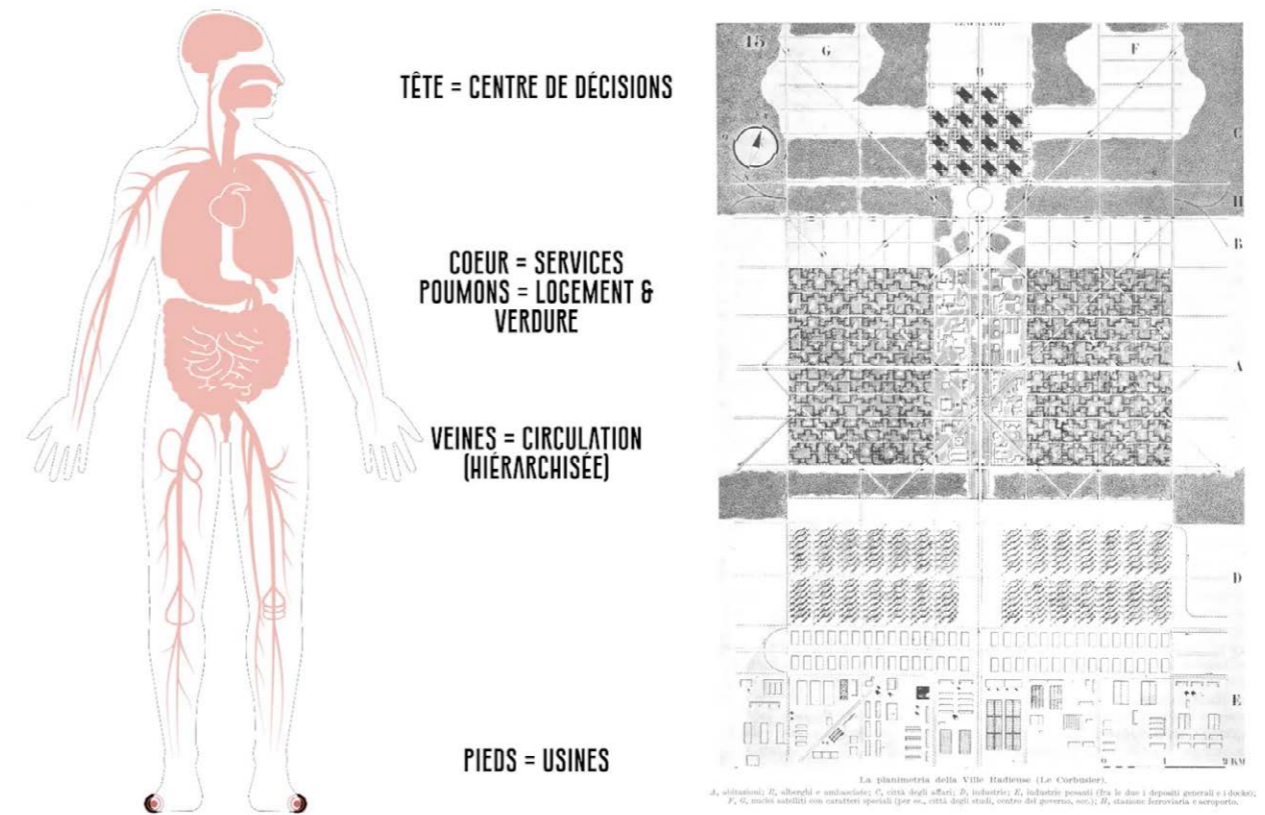
Dans le 10^e arrondissement, la gare de l'Est et du Nord sont très convoitées à l'ère industrielle sont reliées aux autres gares de la ville par des grands axes de circulation.

Le quartier est segmenté par le boulevard Magenta, la rue La Fayette, la rue du Faubourg Saint-Martin, le boulevard de La Chapelle... (Les travaux d'Hausmann, BNF Les Passerelles, 2022) ; (Histoire de la rue - Emmanuel Fureix, Joël Cornette, Danièle Tartakowski, Catherine Saliou, Claude Gauvard, 2022)

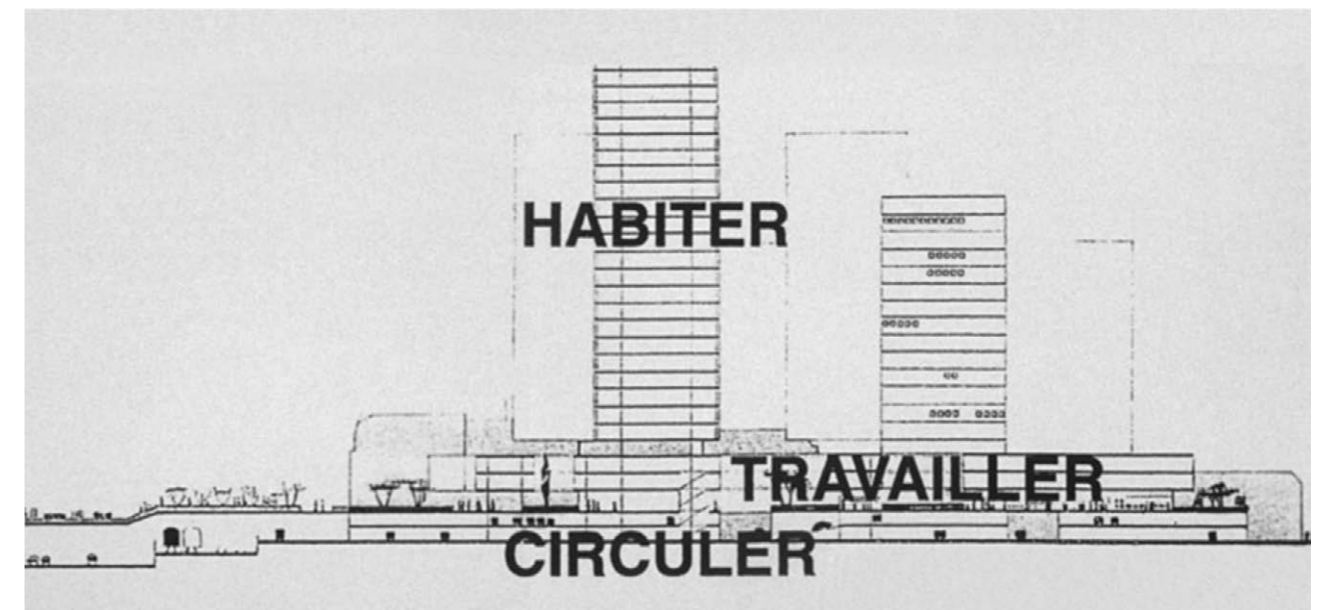
La ville fonctionnelle selon Le Corbusier

En 1925, Le Corbusier, architecte et urbaniste, propose un nouvel aménagement de Paris. Le Plan Voisin était un projet ambitieux visant à transformer Paris en une ville fonctionnelle et moderne. Pour ce faire, Le Corbusier proposait la démolition d'une grande partie du centre historique de la ville pour créer un nouvel espace urbain ouvert et aéré. Au cœur du projet, se trouvait l'idée de concevoir une ville organisée autour de la voiture, avec de larges avenues et des tours en forme de Y, permettant une circulation fluide et rapide des véhicules. (La Charte d'Athènes, Le Corbusier, 1957)

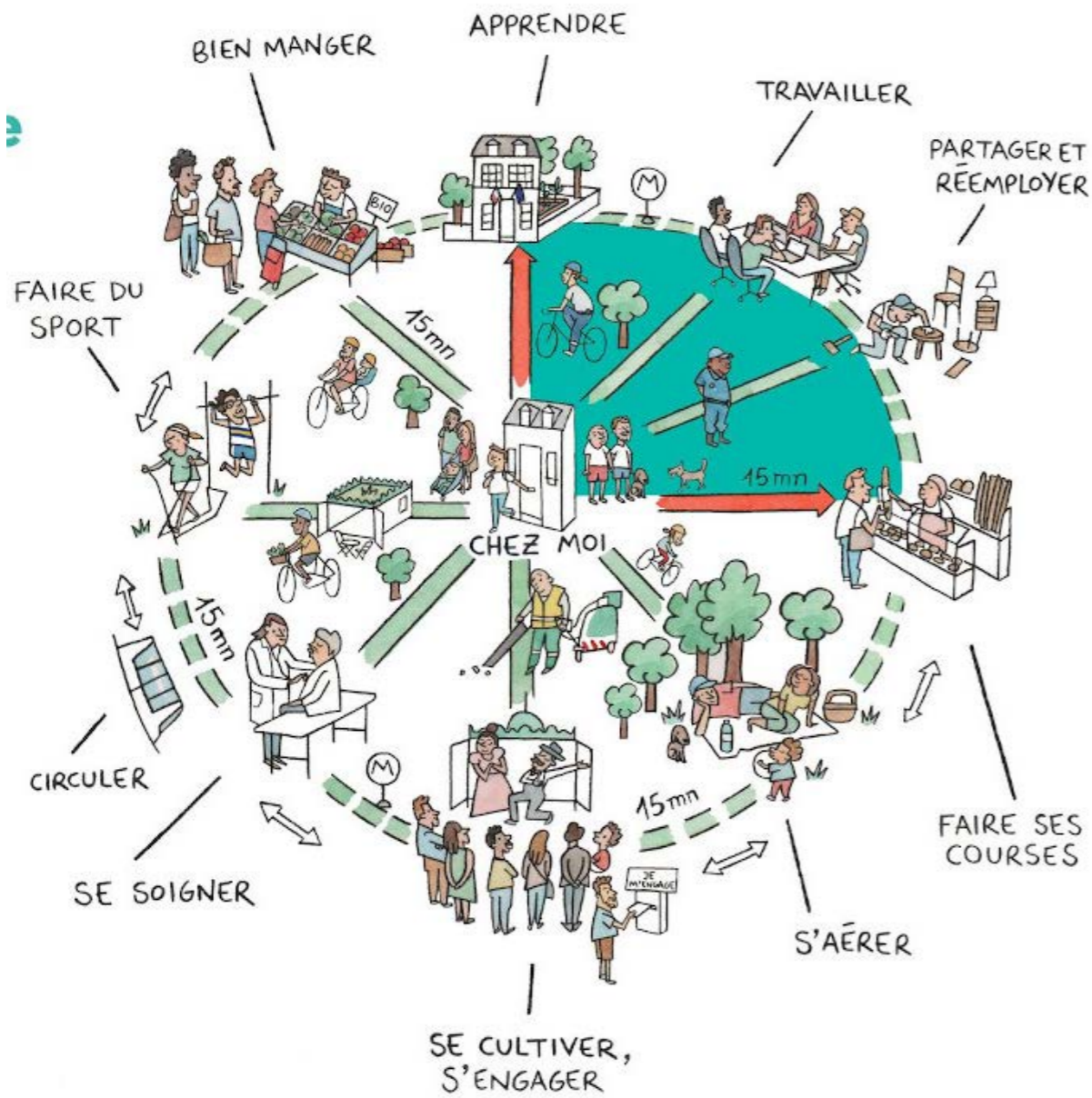
Les 4 plus grands domaines d'activités humaines devaient s'exprimer à l'intérieur de la ville : habiter, travailler, circuler et se récréer. Malgré cette volonté d'innover, cette segmentation soulève rapidement les limites. Vivre à Paris ne se résume pas à 4 usages. Les usagers ne sont pas considérés dans cette approche, l'idée est de construire vite et de fluidifier la circulation automobile. Le piéton est alors complètement oublié dans l'équation. Son bien-être, sa sécurité, son appropriation de l'espace ne sont pas évoqués. Il est intéressant de la comparer aujourd'hui à la ville du ¼ d'heure.



> La ville fonctionnaliste et organique selon les modernistes (Charte d'Athènes)



> La ville fonctionnelle, organisation selon les 4 usages principaux : Habiter, travailler, circuler et se re-créeer



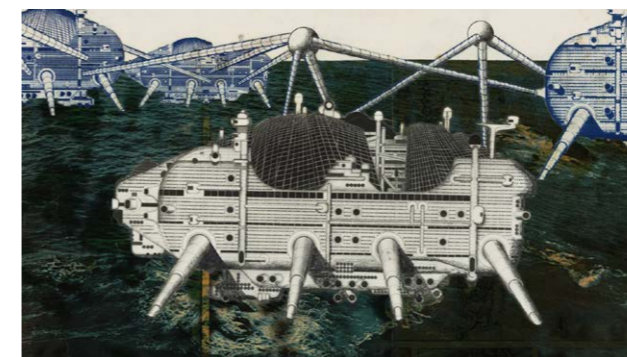
> La ville du ¼ d'heure, Paris en commun, 2020

Paradoxalement, la ville fonctionnelle est organisée comme organisme vivant, mais n'est pas conçue pour les usages de l'Homme.

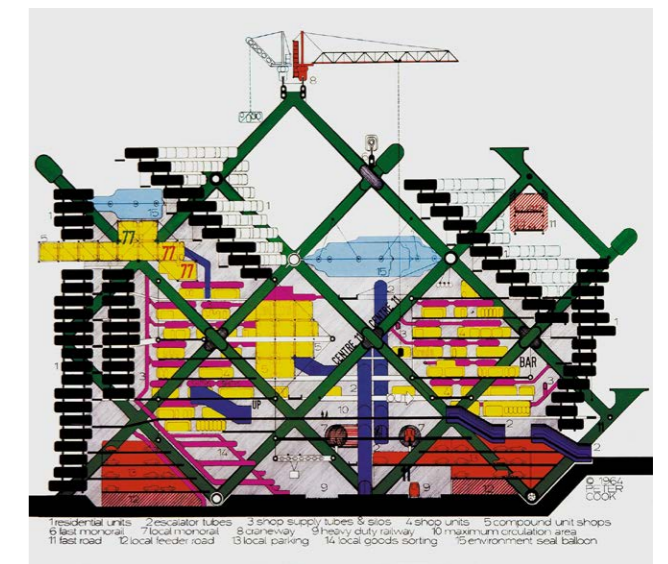
Heureusement, le Plan Voisin a été largement critiqué pour son approche radicale et pour le manque de considération envers le patrimoine architectural et historique de Paris. Les opposants au projet ont exprimé des inquiétudes concernant la destruction de quartiers traditionnels et de monuments emblématiques. Malgré son rejet, le Plan Voisin a influencé le développement ultérieur de l'urbanisme et a jeté les bases de la planification des villes fonctionnelles avec une forte dépendance à l'automobile, une approche qui a été adoptée dans de nombreuses villes du 20e siècle, mais qui a également suscité des débats sur la nécessité de repenser la mobilité urbaine pour des environnements plus durables et inclusifs. À Paris, on retrouve une gestion de la ville fonctionnaliste avec par exemple le quartier de La Défense créé pour travailler, le quartier des Halles pour le commerce, ou encore des grands centres de santé. (La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé, Herman van der Wusten, 2020)

D'autres projets inspirés de cette ville moderniste apparaîtront dans les années 60. Ces villes utopiques, imaginées par des architectes, reprennent ces grands principes où la fonction est la ligne directrice du projet.

Affaibli par les deux guerres, Paris se reconstruit progressivement. Les transports sont toujours au cœur des discussions et les réseaux routiers sont la priorité des urbanistes délaissant les logements dans une insalubrité inquiétante. Loger les habitants devient rapidement une nécessité. Cette période est dite "De grands ensemble" en urbanisme. Elle désigne cet engouement soudain pour la ville et sa périphérie induisant une construction massive de logements le plus rapidement possible au détriment des lieux d'échange et des espaces verts. Cette période, concrétisée à partir des années 50, est un bouleversement sur le tissu urbain. Bien que ces habitats soient considérés comme un accès à la modernité et au confort, les habitants se plaignent toutefois d'un manque de vie de quartier. (Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? Annie Fourcaut, Histoire urbaine 2006, pages 7 à 25)



> Archigram, The walking city, 1962



> Archigram, La ville tridimensionnelle Plug-in City, 1963

B - Les inconvénients d'une ville basée sur la rentabilité

Marc Wiel (1940-2014) est un urbaniste qui a consacré beaucoup de temps à cette question des temporalités en milieu urbain. Son œil critique apporte des pistes de réflexions.

Avec les nouveaux réseaux routiers, le déplacement des voitures est facilité par des lignes droites. La ville s'étend et développe une zone péri-urbaine.

« Entre 1962 et 1968, la croissance démographique est principalement portée par les villes et leur périphérie urbaines, entraînant une extension spatiale des villes et une dissociation croissante entre le lieu de travail et le lieu de résidence » (D'une France rurale à une France urbaine, les conséquences de l'exode rural, L'Observatoire des Territoires, 2021).

Paul Virilio, célèbre philosophe et urbaniste à vécu cet air de changement au XXe siècle. Il décrit cette époque comme "La fin de la géographie". En effet, l'avancement des nouveaux moyens de transports fait revoir considérablement la perception du monde et redéfinit nos modes de vie vers l'immédiat.

Premièrement, la vitesse ne fait pas gagner du temps, mais de l'espace. En deux siècles, les français se déplacent presque autant (environ 3,1 déplacements par jour), et le temps passé par déplacement est constant au travers des époques. La grande différence est la distance parcourue. Si en 1800 la distance moyenne était de 5 km par jour, elle est aujourd'hui de 50 km. Ce nouveau rapport au temps, offert par l'innovation des transports, change nos manières de vivre la ville. Cependant, ces innovations offrent plus de choix aux citoyens mais ne font pas nécessairement gagner de temps. La volonté d'être à proximité de tout fait évoluer l'aménagement de l'espace urbain. En d'autres termes, la vitesse transforme l'espace social par une nouvelle distribution des fonctions urbaines.

En effet, afin de recréer une proximité avec l'habitant, les fonctionnalités de la ville vont se regrouper et grossir, déformant ainsi la

vie de quartier d'antan. Par exemple, les petites épiceries sont remplacées par les gros supermarchés de quartier, les spécialistes de santé se voient regrouper dans un centre médical, les petits commerces se voient concurrencer par les grandes enseignes proposant plus de choix. Les distances s'allongent, et par conséquent, les riverains passent moins de temps dans leur quartier.

Ce fonctionnement de ville construite comme organique, c'est-à-dire en séparant les fonctions, fait perdre une harmonie. Cette organisation fonctionnelle pense l'espace public comme un lieu de déplacement ou de consommation et non comme un lieu de vie correspondant à des usages. (La ville lente : utopie, audace ou régression ? Réflexions libres autour d'écrits de Marc Wiel, Xavier Desjardins, 2015)

Deuxièmement, les infrastructures de transports créent des effets de coupure. Les différents modes multiplient les axes et créent des flux différents. À petite échelle, ce sont des rues plus larges qui viennent séparer les deux trottoirs. À plus grande échelle, ce sont des axes ferroviaires, des voies rapides ou des autoroutes. Cette lacération de l'espace permettant d'aller plus vite compromet la proximité des habitants vivants de part et d'autre de ces axes. Aussi, la création de ces infrastructures génère évidemment du bruit, limitant une vie de quartier agréable, voire empêchant une vie à leurs abords.

Troisièmement, les aménagements ne font qu'augmenter les inégalités sociales. Comme vu précédemment, les boulevards Haussmanniens ont embourgeoisé les quartiers au détriment de la classe ouvrière. Pour les travailleurs venant de banlieue, l'accès à la ville coûte cher en déplacement et le temps perdu dans les transports sera pris sur le temps de loisir et le bien-être.

Cette période des trente glorieuses, change nos modes de vie. Les aménagements urbains profitent aux riverains aisés qui ont le temps de se promener et de flâner dans des espaces verts et le long des Grands Boulevards. La période industrielle offre plus de choix dans notre

consommation. La flânerie est surtout utilisée à des fins commerciales, perdant ainsi le riverain dans des promenades dépensières. La ville fonctionnelle appauvrit la vie de quartier, et rend les riverains dépendants de ses déplacements. (Frédéric Héran, La ville morcelée Effets de coupure en milieu urbain, Dominique Mignot, Mai 2012)



> Gare de l'Est, juin 2023



> Super Studio, Il Monumento Continuo, 1969

C- Slow movement

Le mouvement slow italien, également connu sous le nom de «Slow Movement» ou «Movimento Slow», est un concept qui émerge en Italie dans les années 1980. Fondé par Carlo Petrini, ce mouvement est né en opposition à la montée de la fast-food culture et du rythme effréné de la vie moderne. Son premier objectif était de défendre la gastronomie traditionnelle italienne et de promouvoir une alimentation locale, saine et respectueuse de l'environnement. Ainsi est né le mouvement «Slow Food», qui met l'accent sur la valeur du terroir, la diversité culinaire et le plaisir de la dégustation. Progressivement, le mouvement slow italien s'est étendu à d'autres domaines de la vie quotidienne, y compris le slow travel, le slow design, le slow fashion et bien d'autres. Il prône une approche plus consciente de la vie, encourageant les individus à ralentir, à savourer chaque instant et à favoriser des pratiques respectueuses de l'homme et de l'environnement.

Incarnant les mêmes valeurs, les Slow-City ou Cittàslow en italien apparaissent dans les années 1990. Elles prônent le bien-être des habitants et des touristes en ville. Ce réseau de 235 villes dans le monde s'engage à ralentir le rythme de vie des habitants. Pour être labellisée Slow-City, une ville doit valoriser le patrimoine historique en évitant la construction de nouveaux bâtiments, réduire la consommation énergétique, valoriser les espaces verts, multiplier les zones piétonnes et privilégier l'alimentation locale. L'adhésion à ce réseau concerne les villes de moins de 50 000 habitants. En France, 7 villes sont répertoriées, principalement dans le sud-ouest, dont Segonzac, qui fut la première. (La «Slow City», le remède pour ralentir ?, Lumières de la Ville, 2021)

Pour les grandes villes, la pratique semble encore trop contraignante. Milan, Rome ou encore San Francisco se démarquent par des démarches propres à la Slow-City.

En architecture, le courant est représenté par le groupe d'architecte Super Studio. Grands contestataires de la modernité.

Le groupe est à l'origine du "contro-design" qui est un mouvement de colère face à l'industrialisation de nos modes de vie. Ils s'imposent en proposant des œuvres fictives où la construction humaine prend l'ascendant sur la nature. L'œuvre "Il Monumento Continuo" illustre parfaitement cette critique. Il s'agit d'un collage et montage photographique représentant une grille orthogonale massive conçue pour s'étendre à l'infini, recouvrant les mégalo-poles, les montagnes et les mers, franchissant tous les obstacles pour laisser apparaître qu'un étendu lisse de carrelage. Le Monumento Continuo est un outil de penser qui aide à prendre conscience du monde dans l'Homme vit pour une reconnexion avec son corps et la nature environnante. (Superstudio, Il Monumento Continuo, 1969-1970, La Frac, 2022)

D- Vers de nouveaux besoins

Le Slow Movement marque le début d'un courant de pensée venant à l'encontre d'une société moderniste basée sur le gain de temps. Cette réflexion est venue s'intensifier avec les grands défis environnementaux. Puis, elle s'est confirmée très clairement lors de la crise sanitaire de 2019.

Pendant cette crise sanitaire, les citoyens ont pu expérimenter un nouveau rapport au temps qui est venu confirmer cette tendance déjà marquée du ralentissement.

Le temps de la nature s'est imposé dans nos nouveaux rythmes pendant les confinements. L'agitation de la rue laisse place au silence de la nature proposant un cadre plus sensoriel. Il est difficile de tirer des conclusions sur cette période encore trop proche. Néanmoins, nous voyons aujourd'hui quelques changements sur nos modes de vie. (Prendre le(s) temps de la ville, Luc Gwiazdzinski, 2020)

- La mobilité :

Depuis la crise sanitaire, les français désirent s'inscrire dans une démarche plus responsable de l'environnement suite aux tendances politiques observées, lors des municipales de 2020. Un retour aux mobilités douces est redécouvert avec le plaisir de la marche à pied ou du vélo. Le vélo s'impose avec une tendance à la hausse dans nos quotidiens. Depuis 2019, +34 % en zone urbaine, +20 % en zone périurbaine et 14 % en zone rurale. (France mobilité, 2022). La marche à pied prend également un essor, 32 % des français déclarent avoir une pratique régulière contre 25 % en 2018. En parallèle, le secteur automobile s'effondre, avec une baisse d'achat de plus de 25 % depuis 2019. (INJEP, ministère des Sports et des Jeux Olympiques et paralympiques, CREDOC, Baromètre national des pratiques sportives 2018 et 2022, 2022)

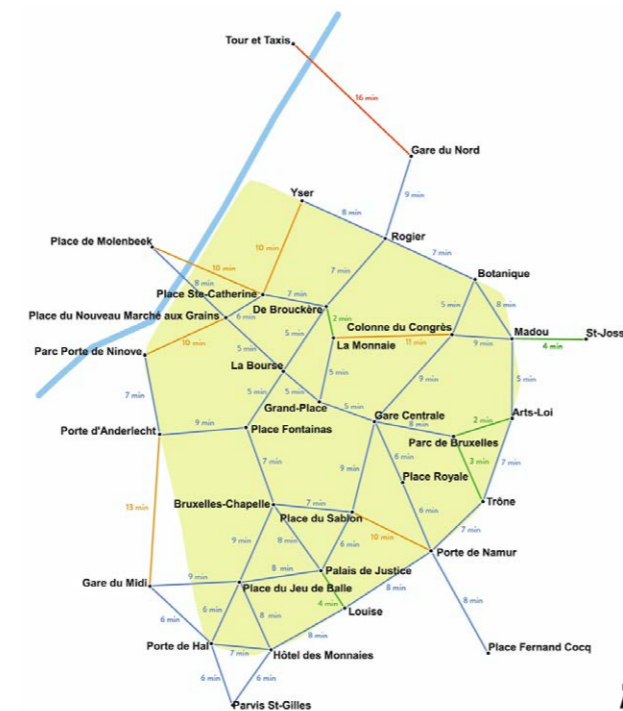
- Le télétravail

Si le télétravail existait avant la pandémie, il s'est largement imposé pendant les confinements limitant la propagation du virus. Aujourd'hui plus démocratisé, le télétravail à séduit les français répondant à des besoins de

flexibilité et d'autonomie.

En 2022, 56 % de la population française pratiquait le télétravail au moins un jour par semaine. (Le télétravail avant, pendant et après la pandémie de Covid-19, 2021, Laurence Pelta)

Luc Gwiazdzinski est géographe et chercheur à Toulouse, il a étudié cette question temporelle qu'offrait le télétravail sur l'espace. Selon lui, il y a un changement de rapport entre l'intime de la maison et l'espace public. Le lieu de vie est devenu un espace de saturation et l'extérieur un espace pour se reposer. Après une journée de télétravail, le salarié part se promener pour se vider la tête, se reposer. Si pendant le covid la rue était synonyme de contamination, tout l'enjeu aujourd'hui est de retrouver de la rencontre, du hasard, de la sérendipité.



> Carte de Bruxelles à pied
(Carte des Villes et Communes à Pied, Tous à Pied, 2023)



> Café situé sur une route, 10^e arrondissement

- Le logement

Les nouveaux critères de logement viennent confirmer la théorie de Luc Gwiazdzinski. Une étude immobilière en 2020 a démontré que les français cherchent principalement des biens offrant un espace vers l'extérieur. Le critère d'avoir au minimum un balcon ou une terrasse arrive en tête (21%). De même, L'exode urbain fin 2021 et l'attrait pour les villes en périphérie des grandes métropoles se confirment. Avec le télétravail, le besoin de nature et d'indépendance a bousculé notre manière de se loger. Ce faible mouvement est intéressant car il vient pour la première fois inverser l'exode rural motivée à l'époque par la période industrielle. (Covid 19 : La demande pour les terrasses et les balcons explose chez les citadins, VINCI Immobilier, 2022)

Ces chiffres qui concernent l'évolution de notre manière de travailler révèlent des nouvelles envies, voire des besoins de nature et de liberté. La ville a un rôle précieux à jouer dans cette période et peut être considérée comme le prolongement d'un appartement. Une extension dans laquelle le riverain pourrait se distraire, rencontrer ses proches, ou se promener en toute sécurité.

Les fins des confinements illustrent clairement un engouement pour les parisiens vers l'extérieur. Les riverains avaient besoin de se retrouver, de partager des moments, de vivre plus intensément.

En ville, les restaurateurs se sont retrouvés face à une clientèle plus nombreuse et se sont vu installer des terrasses éphémères. Anne Hidalgo, maire de Paris, dans le souci de protéger les petits commerces et d'élargir l'espace piéton, a souhaité garder ce prolongement de trottoir. Les flâneurs profitent de l'extérieur au détriment des places de voiture. Cette initiative de la ville rejoint le projet "Parking Day". Depuis 13 ans en France, les antagonistes hackent les places de parking une fois par an pour y installer des espaces végétalisés, artistiques ou conviviaux. Ces éditions sont définies comme de l'urbanisme tactique, permettant aux citoyens de réfléchir sur des questions environnementales avec des installations éphémères. (Paris : quand les terrasses éphémères cherchent à devenir permanentes, Anastasia Chelini, 2021)

E) Les villes centrées sur l'humain

Jacques Ferrier, architecte et urbaniste. Selon lui, ce moment de crise sanitaire et environnementale est l'occasion de penser la ville autrement. Les habitants découvrent leurs quartiers sous un nouvel angle, les déplacements se font dans un petit périmètre, les riverains découvrent un nouvel environnement local, une vie de quartier.

Son concept de La Ville Sensuelle remet l'humain et le vécu de l'habitant au cœur du design urbain tout en gardant une résonance avec la planète et avec le contexte local. Dans son livre "La ville machine : se libérer de l'emprise technologique", l'auteur critique le concept de la ville fonctionnelle imaginée par Le Corbusier, évoqué plus haut. Ainsi, il dénonce une domination artificielle sur le monde naturel. La ville étant devenue comme une grande infrastructure privant l'Homme de sa sensorialité. Par exemple, la climatisation l'été et le chauffage l'hiver nous privent d'ouvrir la fenêtre pour sentir les saisons et ses odeurs, il en est de même pour l'artificialisation des sols. Pour lui, les innovations techniques apparaissent comme un écran au réel. Devenus dépendants de ces technologies dans la ville,

c'est maintenant à l'Homme de s'en accoutumer, l'urbaniste parle d'un dépassement du progrès.

La ville sensuelle met le climat et les habitants au premier plan de la ville. Elle embrasse le temps qui passe, les saisons, le jour et la nuit. Les bâtiments doivent se fondre dans le paysage.

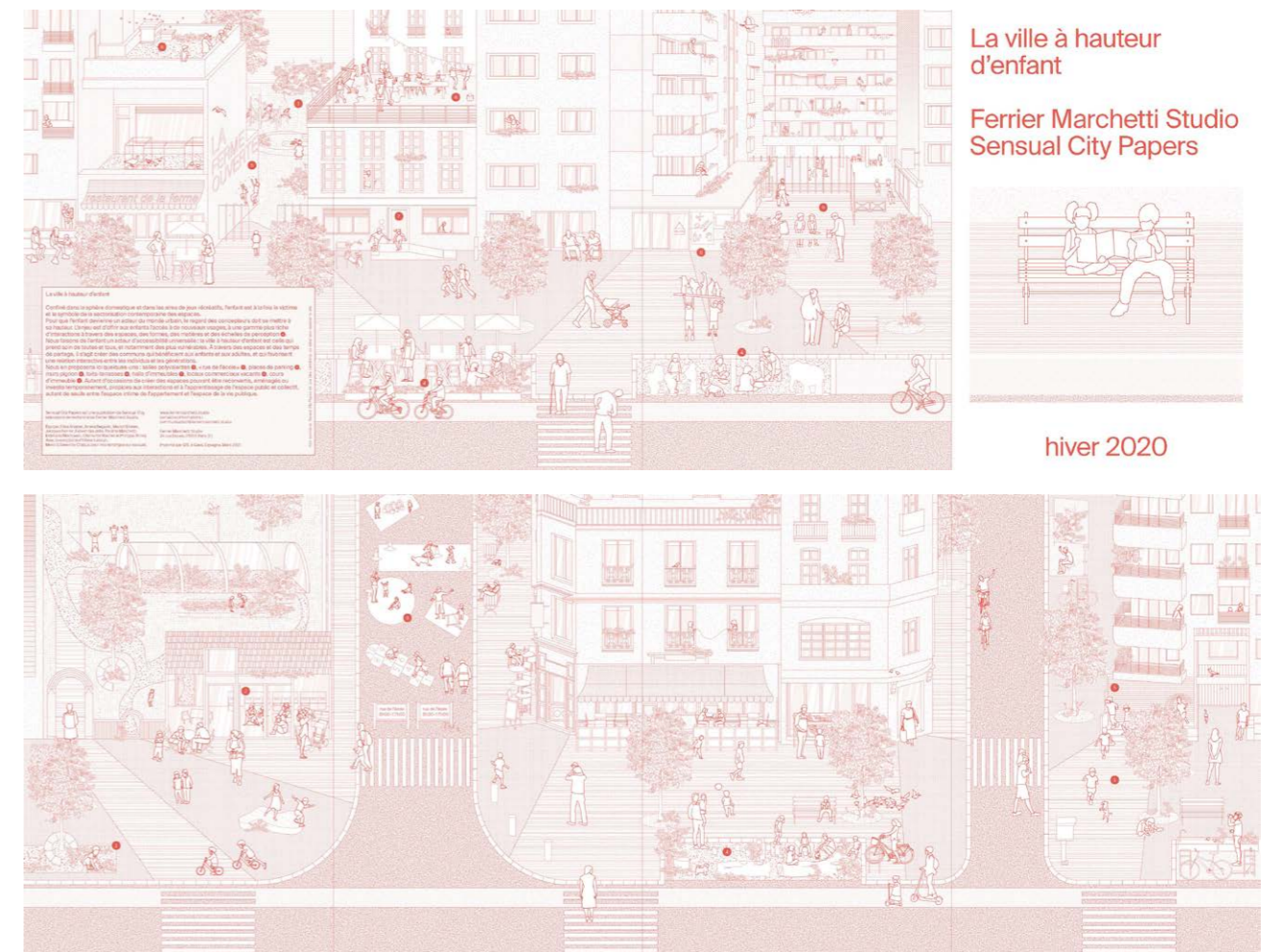
"Chacun ressent que pour jouir de la ville, il faut que celle-ci offre des espaces publics, collectifs, intimes qui se distinguent ou qui se mêlent de façon subtile" Jacques Ferrier.

A Rouen, l'architecte œuvre pour la construction d'un bâtiment qui consomme moins d'énergie qu'il n'en produit. Inspiré des peintures de la cathédrale de Rouen de Claude Monet, le bâtiment change de couleur en fonction des heures de la journée. Sa façade de panneaux photovoltaïques capte l'énergie solaire et couvre les besoins du bâtiment. Le dispositif poétique offre aux riverains une approche sensorielle reflétant les nuances de couleurs d'une journée.



> Ferrier Marchetti Studio, Rouen, Projet Issol, 2017

Avec son agence d'architecture et d'urbanisme "Ferrier Marchetti Studio", Jacques Ferrier étudie les temporalités dans l'espace. En investissant les lieux existants, il repense leurs fonctionnalités pour les adapter à divers usages. Le projet "La ville à hauteur d'enfant" étudie la place de l'enfant dans la ville. La carte ci-contre est l'inventaire de lieux qui pourraient être aménagés, reconvertis ou investis temporairement permettant de développer leurs perceptions de l'espace public et du collectif.



> Ferrier Marchetti Studio, La ville à hauteur d'enfant, 2020

En parallèle de ville sensuelle sont nés plusieurs concepts de ville pensés pour l'utilisateur. L'anthropologue suisse Sonia Lavadinho parle de "La Ville Relationnelle". Plus précisément, c'est le fait d'établir un dialogue entre la ville et le riverain. Sonia Lavadinho parle de réinvestir la ville en fonction de nos besoins biologiques.

À Nantes, un boulevard où passent 30 000 véhicules par jour, a été réaménagé selon la définition de Ville Relationnelle. Le passage piéton du boulevard a été pensé par l'artiste Aurélien Bory venu dessiner des "lignes de désirs". Ici, il n'y a pas de blocs blancs rectangulaires, mais bien des courbes qui ondulent entre les deux trottoirs. Poétiques, les lignes dessinent le flux vivant, instinctif et spontané des promeneurs. Mais l'aménagement ne s'arrête pas là. En effet, ce qui distingue cette rue d'une autre, c'est son aspect sinueux qui fait ralentir les voitures. Il y a là une question de la temporalité qui est intéressante où la vitesse est remise en question. Enfin, biologiquement l'humain est attiré par les aspects sinueux, plus organiques. Cet espace a bel et bien été conçu pour le piéton.



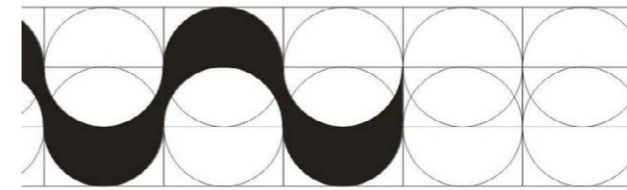
> Aurélien Bory, Traverses, 2016



Durant une partie de mes études, j'ai vécu au Brésil et il est étonnant de voir cette différence de temporalité palpable dans la ville. C'est à Rio que j'ai pu observer très concrètement ce ralentissement de flâneurs le long de la plage. Bordant le littoral, un large remblai vient décorer le paysage d'un motif emblématique. Marx Burle, artiste et paysagiste brésilien des années 1970, conçoit cette grande promenade de vagues dessinées en pierres noires et blanches perpendiculaires à la mer. Ce dessin au sol accompagne les promeneurs dans la temporalité naturelle de la mer. Ce paysagiste est selon moi avant-gardiste dans sa manière de concevoir, il se détache de son époque moderniste. Ses réalisations poussent au

ralentissement, au dialogue avec la nature. Il utilise la végétation tropicale comme un élément structurel de ses réalisations. Sa connaissance approfondie de la botanique le fait jouer sur un concept de fluidité de promenade toujours actuel aujourd'hui. (Roberto Burle Marx : un peintre architectural, Romain Doutriaux, Andréa Lapras et Damien Saraceni, 2012)

Ces concepts émergents sont le fruit d'une réflexion basée sur l'émotionnel, le ressenti de l'individu. Des notions philosophiques y sont abordées sur le retour à un temps cyclique, proche de la nature et de ses temporalités.



> Marx Burle, Copacabana, 1970



F) La dérive situationniste

Néanmoins, cette approche sensorielle de la ville n'est pas une tendance si récente. Si elle s'inscrit dans nos villes, c'est peut-être grâce à un courant d'artistes réactionnaires de la fin du XXe siècle : "Les Situationnistes".

C'est en 1957 que Guy Debord, chef de file de la période, fonde le mouvement. Avant tout politique, c'est une réaction anti-capitaliste de l'urbanisme qui le définit. Selon G. Debord et ses protagonistes, la masse de la ville est aliénée dans une logique de productivité économique. Dans un urbanisme industriel, les individus exécutent leurs actions et déplacements de manière mécanique et répétitive au détriment de la rencontre et de la sérendipité. "L'urbanisme unitaire" est le terme qui définit l'objectif de cette réflexion. L'idée est de renverser l'ordre établi pour rendre le riverain plus seulement

passif mais bien vivant dans son environnement. Pour vivre cet état de conscience, les Situationnistes lancent le concept de "Dérives" : « [La] formule pour renverser le monde, nous ne l'avons pas cherchée dans les livres mais en errant. » Guy Debord.

Le concept de Dérive est un outil qui permet d'identifier « le relief psychogéographique » d'une ville. Le dériveur parcourt ainsi la ville s'abandonnant aux rencontres et aux interactions avec l'espace. Il se définit alors comme un être passif, contemplatif, en attente des sollicitations qui pourraient émerger de la métropole française. Ce procédé est comparable à l'écriture automatique des surréalistes qui est le courant précédent celui des situationnistes. Ainsi, le flâneur se retrouve entre un laisser-aller et une construction active de situations. Le temps marchand du capitalisme se dilate pour se livrer à une perte d'heures et de minutes.

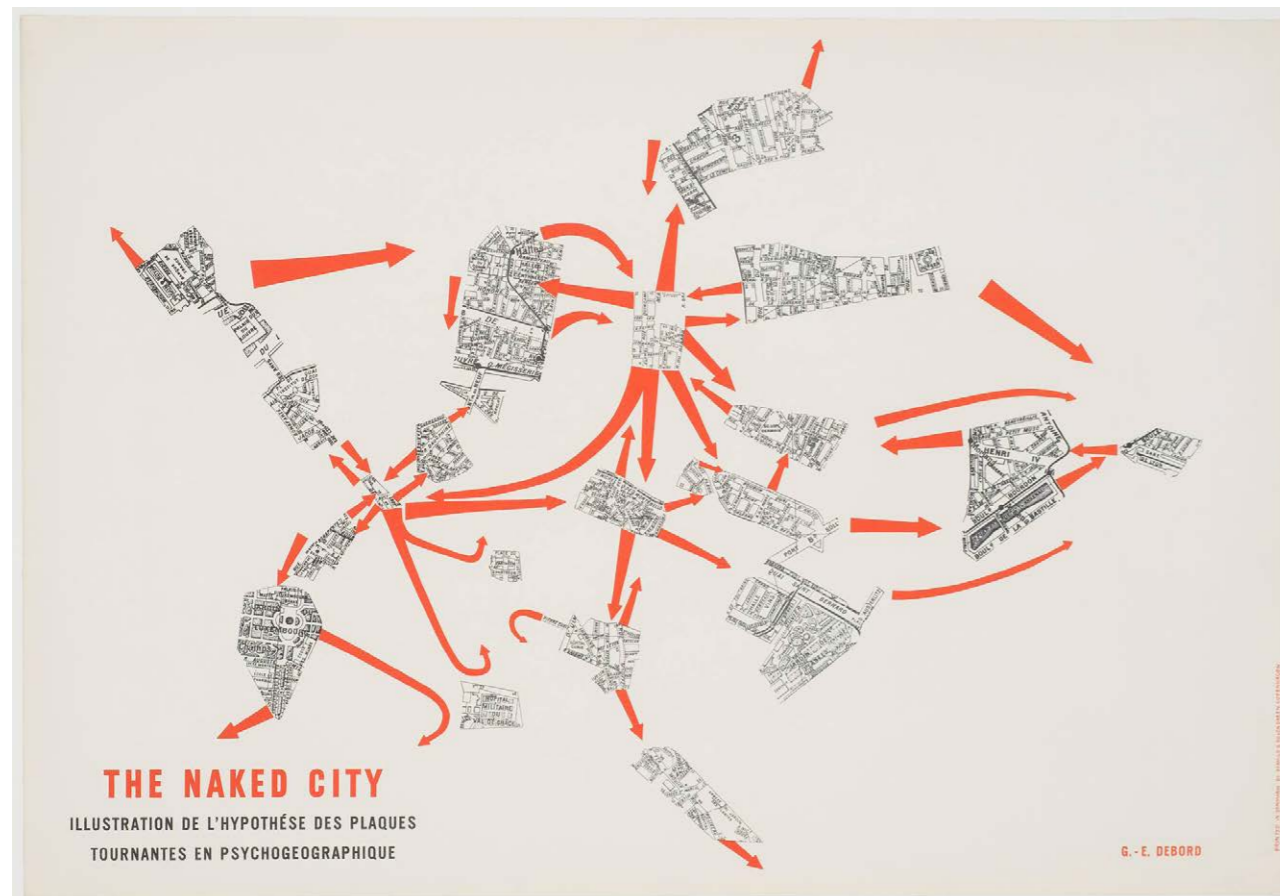
Ces promenades sont décrites comme "des illuminations éthyliques" par les artistes. L'état d'ivresse qu'ils préconisent pour ces "dérives" leur permet de se retrouver dans cet espace temps unique qu'ils disent proche du réel par son empirisme. (La dérive, Frédérique Davreux-Hébert, 2021)

Ces « résultats affectifs déroutants » que nomme Debord en 1956 se caractérisent dans les cartes psychogéographiques. Elles concrétisent graphiquement les émotions et les états d'esprit des dériveurs avec l'environnement urbain. De nature plus artistiques et scientifiques, elles visent à explorer le lien intime des quartiers urbains avec les émotions qu'ils suscitent.

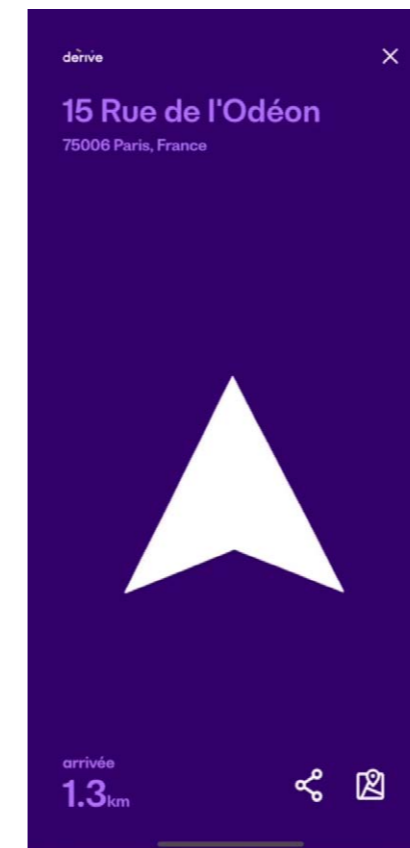
Cette carte ci-contre, conçue par Debord, reconstruit la ville de Paris selon sa dérive avec des fragments de quartier qu'il appelle

"unités". Dans la psychogéographie, la notion centrale des « plaques tournantes » représente des sortes de « carrefours » où plusieurs pentes psychogéographiques convergent et d'où diverses directions peuvent être suivies, symbolisées par des flèches indiquant les possibilités d'exploration.

Cette réflexion situationniste a continué à influencer les urbanistes, les architectes, les artistes et les penseurs contemporains. De nos jours, les discussions sur la psychogéographie, les parcours flâneurs, les cartographies émotionnelles, et la notion d'espace public comme lieu de rencontres et d'expression individuelle sont autant de prolongements de ces idées situationnistes. Les urbanistes et designers explorent toujours comment l'espace urbain peut façonner les émotions, les comportements et les interactions sociales, et comment les habitants influencent l'espace qui les entoure.



> Carte psychogéographique, Guy Debord, The Naked City, 1957,



> Application Dérive

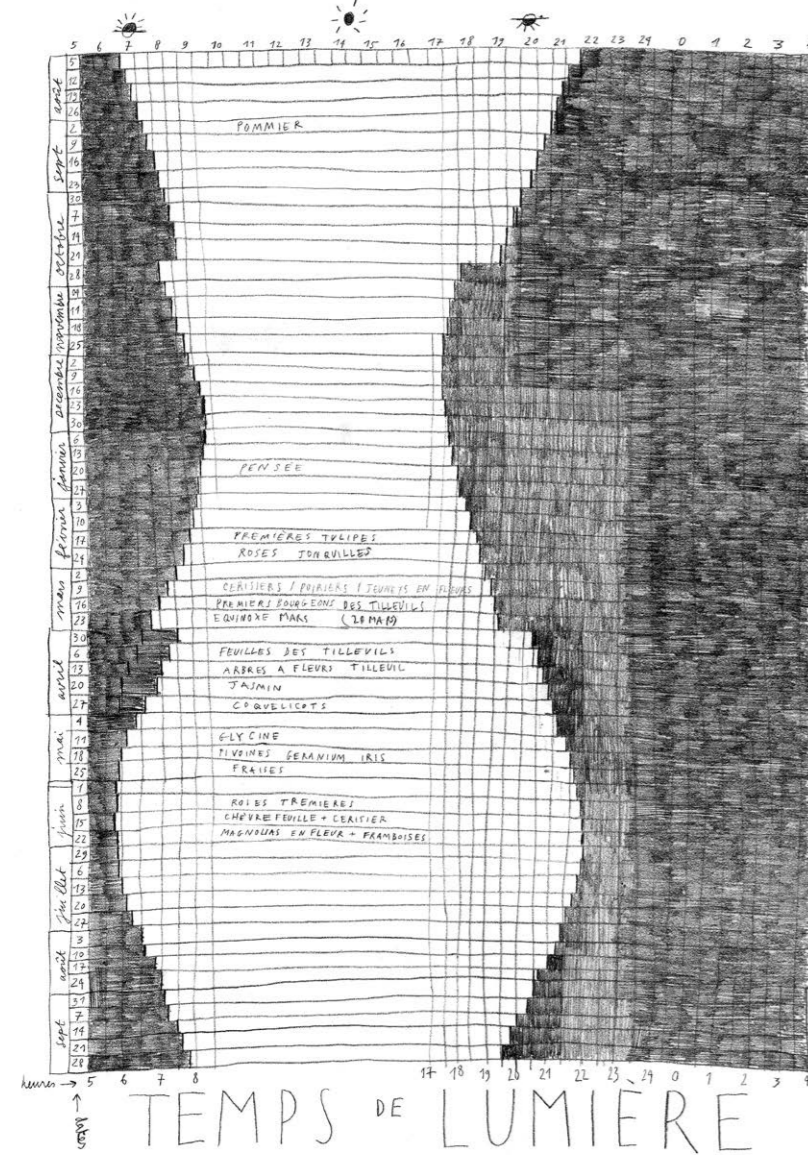
L'application Dérive

Le Collectif Hérétique, spécialisé dans l'innovation numérique, a développé l'application «Dérive». Cette application de localisation se distingue par son approche novatrice : elle guide l'utilisateur à l'aide d'une simple flèche affichée à l'écran, au lieu de fournir des itinéraires prédéfinis comme le font les cartes traditionnelles. En se détachant des contraintes de temps et d'efficacité, «Dérive» propose une direction à suivre, permettant ainsi au flâneur d'être guidé par la flèche et de se laisser emporter par la découverte et la surprise, tout comme le préconisaient les situationnistes. Grâce à cette approche, l'application «Dérive» encourage l'exploration de l'espace urbain de manière plus spontanée et ludique, offrant aux utilisateurs la liberté de créer des connexions inattendues. En s'éloignant des sentiers battus, les flâneurs peuvent s'appropriier la ville en se déplaçant selon leur propre rythme et leurs envies.

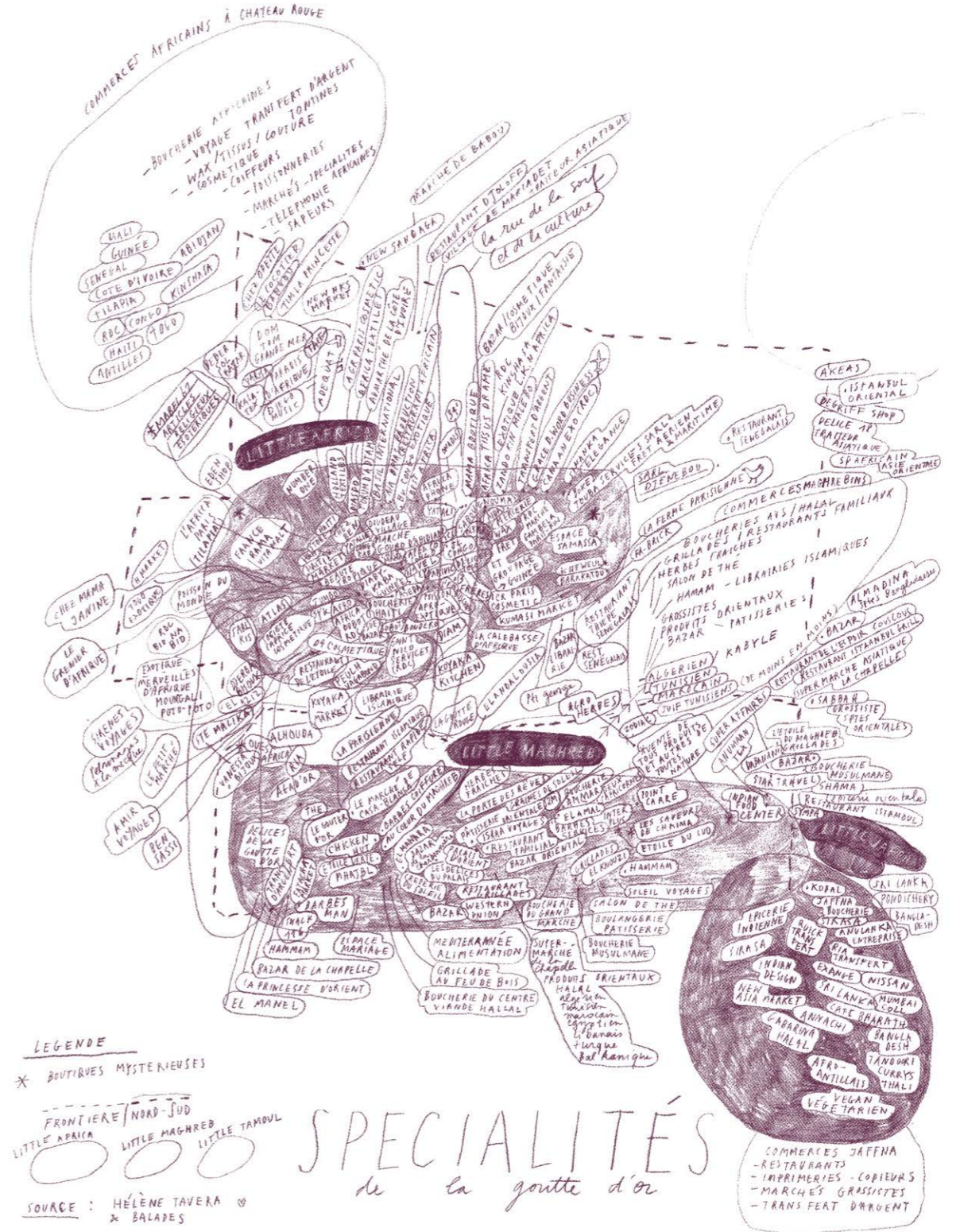
Les carto-sensibles

Les cartes psychogéographiques des situationnistes s'apparentent aujourd'hui aux carto-sensibles. Traversant les époques, ce concept de carte a inspiré des artistes et des graphistes cherchant à apporter une dimension sensorielle à l'espace.

Elsa Noyon est une artiste qu'on pourrait qualifier de situationniste par son approche sensible de l'espace. Dans son projet "Déplier l'ordinaire", elle représente le quartier de la Goutte d'Or. À la manière de George Perec, elle observe les détails de son environnement. Elle compile ensuite sur des cartes une variété de paramètres du quartier : la variation de la lumière, la faune et la flore, les discussions, les émotions, les slogans de flyers...



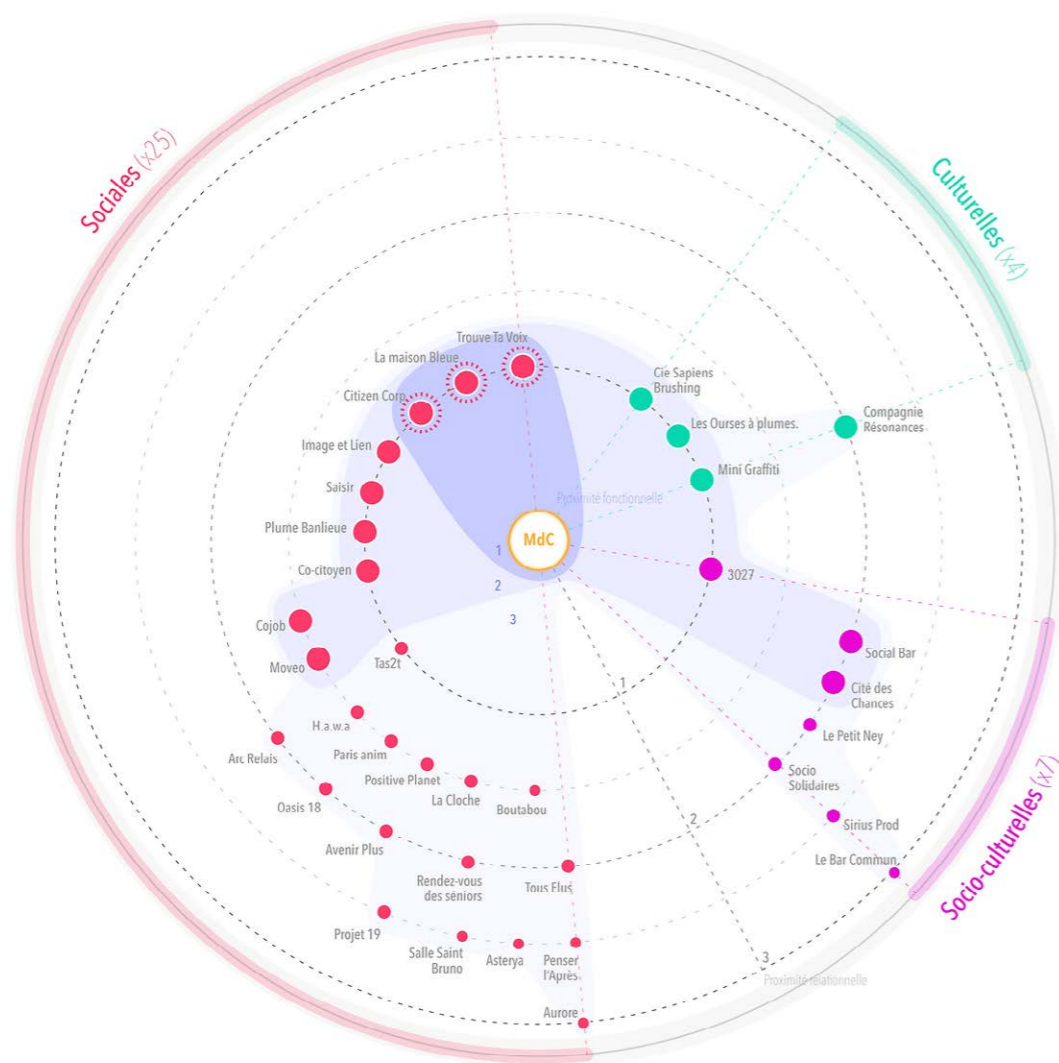
> Elsa Noyon, Temps de lumière, 2020



> Elsa Noyon, Spécialités de la Goutte d'Or, 2020

Certaines données sensibles sont étudiées par des urbanistes pour la conception de nouveaux projets ou comme mesure d'impact. Elles peuvent représenter le tissu social d'un quartier, le sentiment d'insécurité, les tensions entre les différentes mobilités, ou un système complexe d'acteurs. Vues comme des outils, elles peuvent permettre une médiation entre différents corps de métiers en vue d'une évolution urbaine. Le collectif Tama utilise ces données qualitative et quantitative pour obtenir une vision plus globale d'un projet. Cette carte ci-contre, représente le diagnostic relationnel du tiers-lieu « La maison de la conversation »

Lecture :
 - au centre figure le tiers-lieu
 - à l'extérieur sur chaque cercle concentrique, figurent les entités avec laquelle le tiers-lieu est en relation, positionnées en fonction du niveau de proximité relationnelle, allant de 1 (forte proximité) à 3 (moindre proximité).

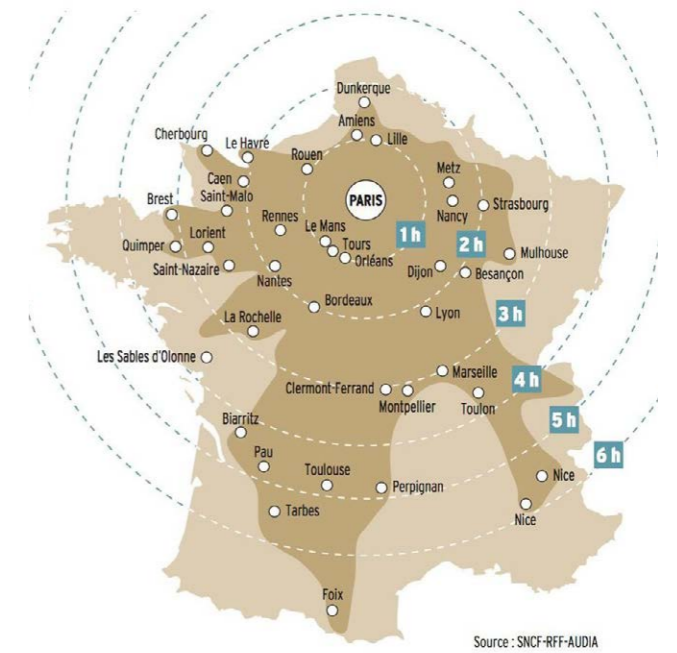


> Carte de proximité relationnelle de la mdC avec les associations, collectif Tama, 2022

Cartes isochrones

Les cartes en isochrones représentent une caractéristique quantitative sur une carte. Par exemple, la SNCF a reconstruit la carte de France en fonction des distances depuis Paris.

Le courant philosophique du libéralisme et



> Carte isochrone de la France du TGV, 2018

Conclusion

l'industrialisation ont transformé notre manière de vivre la ville. Les travaux Haussmanniens tendent vers un agencement fonctionnel de la ville. Construite sur la rentabilité, Paris est fragmentée par l'aménagement de grands axes de circulation. Le phénomène engendre un étalement urbain, des disparités sociales et la perte d'une vie de quartier.

Cependant, en réponse à ces défis, de nouvelles réflexions émergent. De nouveaux courants apparaissent tels que le «Slow Movement», apportant une vision critique sur la rapidité des villes modernes. La crise sanitaire de 2019

confirme cette tendance de nouveaux concepts urbains émergent, basés sur l'humain et le bien-être comme la «Ville Sensuelle» et la «Ville Relationnelle».

Enfin, certains outils invitent à repenser la manière d'expérimenter et de percevoir nos villes. Le courant artistique des Situationnistes donnent des clés pour interpréter des perspectives inédites et explorer la ville d'une manière plus sensorielle et émotionnelle.



Interview Isabelle Lambert

Cheffe de projet prospective

Isabelle Lambert travaille au sein de l'équipe de prospective de Leonard. À travers de grandes thématiques sur l'évolution de nos modes de vie, elle étudie les tendances afin d'anticiper les grands défis urbains. Cette année, Isabelle a concentré ses études vers les dynamiques de mobilités en 2050. Les projets d'innovations du groupe VINCI bénéficient de son expertise et de son accompagnement. Elle développe également des outils et une méthodologie propre au design thinking afin de mener des ateliers de réflexion.

Cet échange me permettra de comprendre les grands enjeux de la ville de demain, et de percevoir quelle place est accordée au piéton dans l'espace public.

Quels sont les principaux enjeux de la ville urbaine de demain ?

- La décarbonation de la mobilité
Avec la loi LOM, la France se fixe l'objectif d'être neutre en émission de carbone en 2050 (loi énergie-climat 2019). Cette ambition touche particulièrement le secteur du transport.
- Le bien-être pour le citoyen
D'un côté, on doit assurer sa sécurité et de l'autre sa santé, avec moins de pollution dans l'air au quotidien. Par exemple, il y a un gros travail à faire avec la séparation des voiries. Trop de tensions apparaissent au quotidien entre les véhicules moteurs, mobilités douces et piétons. La ville est construite pour la mobilité et malheureusement, le piéton apparaît le dernier sur la chaîne.
- L'inclusivité
Avec la densification de la ville, on observe une fracture sociale, des inégalités sociales apparaissent. L'objectif est donc de tendre vers une ville plus inclusive, aussi bien en termes de mixité sociale que de mixité culturelle.
- La densité
La loi Zan va commencer à limiter la construction pour une ville plus verte. Paradoxalement, Paris devient de plus en plus dense, ce qui constitue un véritable enjeu. Nous allons faire face à des flux migratoires majeurs avec aussi bien depuis des pays du sud, comme en Afrique vers le nord, qu'en France dans la région sud-est. À cause de la sécheresse, entre autres, les habitants vont devoir remonter, car ils n'auront plus la possibilité de vivre dans leur ville. Bien que la démographie tend à baisser en 2070, il faut tout de même penser au logement des 50 futures années. À ce défi, on retrouve la notion de bien-être. Comment une ville peut rester esthétique et belle en étant performante énergétiquement ? Est-ce qu'on peut garder les bâtiments haussmanniens par exemple ?

- L'accès au logement
Mon interrogation actuelle concerne également la pauvreté à Paris qui est très violemment masquée. Certains quartiers deviennent stigmatisés comme la Gare de l'Est ou Stalingrad. À tous ces enjeux, vient donc s'ajouter l'accès au logement. Certaines entreprises accueillent des sans-abris le soir, il faudrait profiter de ces démarches pour les généraliser. Beaucoup d'espaces vides, la nuit pourraient ainsi être rentabilisés.
Quelle est la place du piéton en 2050 ?

Dans les années à venir, en périphérie de la ville, on trouvera des hubs où les voitures pourront être déposées, tandis que le centre-ville sera principalement piéton avec un développement des mobilités douces et des transports en commun. L'enjeu sera donc de remettre le piéton au cœur de ce nouvel environnement. On observe bien une tendance politique, surtout avec Anne Hidalgo, de piétonner les rues, une évolution qui va se renforcer progressivement pour des questions de densité de population et de pollution.

Quels sont les changements en termes de mobilité ?

Bien que les avis soient mitigés, j'observe une tendance à aller travailler ailleurs. Aussi, avec la crise sanitaire, le rapport au temps a changé, les salariés ont envie de profiter pleinement de la vie culturelle, des loisirs plus largement. La ville à vraiment son rôle à jouer, elle peut proposer des infrastructures pour faire du sport, ou pour accéder à la culture, par exemple. Les entreprises, qui ont du mal à recruter, sont plus flexibles avec les volontés des travailleurs. On observe un changement de mentalité. Cependant, l'évolution reste discrète, car 70% des employés ne peuvent pas télétravailler. Il ne faut pas oublier que c'est une question très urbaine et qui concerne finalement peu de personnes.

D'après une étude, 63 % des femmes se sentent en insécurité à Paris. Comment l'urbanisme peut faire baisser ce taux ?

Il y a eu une tendance à supprimer l'éclairage la nuit, mais je ne pense pas que ce soit une bonne idée pour cette question de sécurité. Aussi, si on arrive à une ville vidée de voiture, je pense que les incidents diminueraient. Les voiries plus larges seraient dédiées aux piétons ce qui créerait une auto-surveillance et réduirait, selon moi, les agressions.

Et si tout le monde vivait à la hauteur du piéton ? Que penses-tu du projet de La Rue Commune ?

En termes de temps de transport, on peut démontrer que l'on irait aussi vite, voire plus vite si tous les modes de transports allaient à la même vitesse. Comme un système social, il faut penser au plus faible en premier et le reste en découle. De plus, on aurait moins de pollution et on gagnerait en tranquillité, et cela pourrait même libérer du temps pour la flânerie.

Et toi, tu flânes à Paris ?

J'adore flâner à pied et aussi à vélo ! Mais, je trouve que la ville est mal faite pour flâner. Les trottoirs sont trop étroits et les gens regardent leur téléphone, donc il faut rester vigilant pour éviter les accidents à vélo comme à pied.



Interview Etienne Bourdais

Chef de projet - La Rue Commune

Architecte de formation, Etienne développe chez Leonard une étude urbaine intitulée La Rue Commune. Ce projet d'innovation vise à repenser la ville face aux changements climatiques et sociaux. A travers des outils méthodologiques, Etienne Bourdais propose des solutions pour une ville plus harmonieuse et apaisée.

Cette interview me permettra d'avoir un avis d'expert sur les tensions existantes dans la ville ainsi que sur la place du piéton et de pouvoir cerner les opportunités qu'offre l'espace public.

Quelle est la place du piéton dans l'espace public ?

Aujourd'hui, la voiture occupe 80 % de l'espace public (les stationnements et la chaussée). Les 20 % restants correspondent aux trottoirs et aux espaces verts comme les parcs. Or, avec cet aménagement, on répond seulement à 30 % de nos besoins réels en déplacement. Quand on regarde nos évolutions en termes de mobilités, on s'aperçoit que nous parcourons toujours plus de distances (dû à l'étalement urbain) et de nouveaux modes de transports sont apparus. Cependant, l'aménagement des villes n'a pas vraiment bougé. Le piéton se retrouve ainsi dans un espace agressif où il peine à trouver sa place.

Qui sont les acteurs du changement ?

La grande difficulté, c'est le changement de mentalité. Il faut encourager les habitants des villes à se déplacer en transports en commun, à vélo, et rappeler que la marche à pied est un mode de transport comme un autre. Se "désintoxiquer des véhicules" est une question de temps et de génération.

Pendant le confinement, la population a pris conscience du potentiel de l'espace urbain. Les appartements parisiens sont étroits et l'extérieur qui pourrait accueillir d'autres activités est largement grignoté pour l'usage des voitures.

La ville de Paris est, elle aussi, actrice de changement. Son projet "Le code de la Rue" vise à définir un nouvel équilibre entre les piétons et les autres moyens de déplacement (dont la voiture), sera présenté en novembre prochain lors du Conseil municipal pour le plan piéton. Paris développe de nombreux projets d'aménagement ponctuels et tente de les pérenniser. Après le confinement, Anne Hidalgo a proposé l'élargissement des terrasses de café parisien, promettant ainsi un objectif double : permettre aux restaurateurs de se relever de la crise sanitaire, mais aussi, rendre l'espace public plus attractif pour les riverains.

Quelle est ta solution ?

Le projet de la Rue Commune consiste à retrouver une ville apaisée où chaque mobilité à sa place. Une cohabitation est possible entre tous les modes de transports. Créer des zones de vitesse régulées permettrait aux acteurs de retrouver une harmonie. Par exemple, si les piétons marchent à 6km/h, la voiture ne dépassera pas 10 km/h. Prendre la voiture en ville ne doit pas avoir pour objectif la vitesse car c'est incompatible avec les autres moyens de transport.

La ville offre-t-elle suffisamment de "sas de ralentissement" où le piéton peut flâner / se retrouver ?

Non je ne pense pas. En soit c'est normal car auparavant, il n'y avait pas autant de voiture. Les rues sont saturées et ce au détriment des piétons. Si la vitesse n'est plus un critère de performance de l'espace public alors il n'y aura même plus à parler de ralentissement.

“

« La voiture occupe 80% de l'espace public (les stationnements et la chaussée). Les 20 % restants correspondent aux trottoirs et aux espaces verts comme les parcs. »

Qu'est-ce qui pourrait, selon toi, encourager la flânerie ?

Quand le piéton se sentira libre dans la totalité de l'espace. Aujourd'hui il est dans son petit couloir, le trottoir.

D'après une étude, 63 % des femmes se sentent en insécurité à Paris. Comment l'urbanisme peut faire baisser ce taux ?

Je ne sais pas si c'est vraiment lié à l'urbanisme, et au thème de la mobilité tel qu'abordé précédemment. Quand la voiture agresse le piéton, c'est autant le cas pour les hommes que pour les femmes.

“

“Interroger ce qui semble tellement aller de soi que nous en avons oublié l’origine. Ce qu’il s’agit d’interroger, c’est la brique, le béton, le verre, nos manières de table, nos ustensiles, nos outils, nos emplois du temps, nos rythmes. Interroger ce qui semble avoir cessé à jamais de nous étonner. Nous vivons, certes, nous respirons, certes ; nous marchons, nous ouvrons des portes, nous descendons des escaliers, nous nous asseyons à une table pour manger, nous nous couchons dans un lit pour dormir. Comment ? Où ? Quand ? Pourquoi ? Décrivez votre rue. Décrivez-en une autre. Comparez. Faites l’inventaire de vos poches, de votre sac. Interrogez-vous sur la provenance, l’usage et le devenir de chacun des objets que vous en retirez. Questionnez vos petites cuillères. Qu’y a-t-il sous votre papier peint ? Combien de gestes faut-il pour composer un numéro de téléphone ? Pourquoi ? Pourquoi ne trouve-t-on pas de cigarettes dans les épiceries ? Pourquoi pas ?”

> Georges Perec
Extrait de l’*Infra-ordinaire*, 1989

II- Habiter la ville à l’échelle humaine

Avant de répondre à la question “ Comment le design peut protéger les espaces publics d’une rentabilité temporelle en invitant à la flânerie ?”, il semble primordial de pouvoir définir qui sont les flâneurs de nos jours, ce qu’ils font et où ils aiment être. Afin d’intervenir par une réponse design, j’aimerais également comprendre si le flâneur a un profil défini, et à quel moment il se sent freiné dans son activité.

À la manière de Georges Perec, je souhaite dans cette analyse de la flânerie m’appuyer sur une observation fine du réel pour interroger l’habituel, ce que Georges Perec appelle l’*Infra-ordinaire*! Cette démarche va venir compléter et confronter la partie théorique écrite précédemment.

Mon terrain d’étude est le 10^e arrondissement de Paris. Étant moi-même riveraine de ce quartier depuis trois ans, je vais pouvoir comprendre plus facilement comment intervenir dans l’espace. De même, vivre dans cet arrondissement, c’est me confronter directement aux enjeux et d’en lire les subtilités. Je garde en tête cependant qu’un regard neuf est tout aussi important, mes conclusions seront donc vérifiées et croisées.

A- Définition du flâneur

Définitions

Dans un premier temps, nous allons essayer de définir ce qu’est un flâneur ou une flâneuse. Le mot fut utilisé par plusieurs artistes au moment de l’industrialisation. Parmi les plus célèbres, on retrouve le poète Charles Baudelaire. Au milieu du XIX^e siècle, sa réflexion

poétique souligne le besoin du flâneur. Selon lui, c’est la compréhension de la relation entre l’individu et la ville en pleine industrialisation. Baudelaire explore ces thèmes dans son essai « Le Peintre de la vie moderne » et dans son recueil « Les Fleurs du Mal ».

« Le long du vieux faubourg, où pendent aux masures
Les persiennes, abri des secrètes luxures,
Quand le soleil cruel frappe à traits redoublés
Sur la ville et les champs, sur les toits et les blés,
Je vais m’exercer seul à ma fantasque escrime,
Flairant dans tous les coins les hasards de la rime,
Trébuchant sur les mots comme sur les pavés,
Heurtant parfois des vers depuis long-temps rêvés. »
Charles Baudelaire, Extrait du poème
« Le Soleil » paru dans *Les Fleurs du Mal*
(extrait, v. 1-8)

La flânerie, telle que conceptualisée par Baudelaire, représente une attitude délibérément passive et contemplative face à la vie urbaine en mutation. Elle implique de se promener dans les rues de la ville, se laisser guider par ses sens et observer les gens, les bâtiments, les scènes de la vie quotidienne et de réfléchir aux impressions et aux émotions qu’elles suscitent. Pour Baudelaire, le flâneur est un observateur détaché qui déambule dans la foule tout en restant en marge, un observateur de la modernité.

Les Situationnistes, étudiés précédemment, se sont saisis de la description de Baudelaire pour développer leurs théories. Avec cette définition, ils proposent une nouvelle temporalité

symbolisant le désir d'apprécier la vie à un rythme plus lent et plus contemplatif, plus sensoriel.

Cette définition du flâneur se détache de ce qu'Eugène Haussmann imaginait. Bien qu'il fut le premier urbaniste parisien à penser l'espace vers une flânerie en créant parcs, grands magasins, et boulevards fourmillants, les balades étaient surtout orientées dans un intérêt commercial. Il proposait une balade influencée par l'époque moderniste et consumériste.

Dans une définition plus récente tirée du dictionnaire, on lit deux sens de flâneries :

- Au sens courant

Avancer lentement et sans direction précise. Se promener au hasard et sans hâte.

- Au sens figuré

Désigne une personne ou une manifestation du comportement. Laisser flâner son regard, son esprit, son imagination. (cnrtl)

Cette définition plus figurée élargit la première. Flâner n'est pas seulement dans le mouvement. C'est impliquer son esprit dans une contemplation, une rêverie et où la mesure du temps ne fait pas partie des préoccupations. Les avantages à la flânerie



> Jardin Villemin, juin 2023

1) Se réappropriier le temps

Flâner à la manière de Baudelaire ou des situationnistes, est un acte contestataire. Cette démarche vient à contre-courant, en rébellion face à la consommation de masse et à une temporalité basée sur la rentabilité. Aujourd'hui, flâner, c'est se réappropriier le temps millimétré de nos journées frénétiques. L'anthropologue et sociologue français David Le Breton, rescapé de cette époque baudelairienne déclare «la flânerie paraît un anachronisme dans le monde où règne l'homme pressé. Jouissance du temps, des lieux, la marche est une dérobade, un pied de nez à la modernité ». Flâner, c'est pouvoir errer sans se soucier du temps qui passe.

2) Se reconnecter à son corps et à ses émotions

David Le Breton, cité précédemment, tend à comprendre l'héritage de notre monde moderne sur nos habitudes, nos émotions, nos perceptions et notre corps. Dans son livre Éloge de la marche, il présente deux grands bénéfices de la flânerie :

« Cette trame sensorielle donne à la marche le long des rues une tonalité agréable ou désagréable selon les circonstances. L'expérience de la marche en ville sollicite le corps dans son entier en un appel continu aux sens. La ville n'est pas en dehors de lui, elle est en lui, elle imprègne son regard, son ouïe et ses autres sens ; celui-ci se l'approprie et agit sur elle sur la base des sens qu'il lui attribue » (Le Breton, 2000).

Selon l'auteur, cette flânerie permet premièrement de se reconnecter à son corps. L'exercice est physique, marcher détend le corps. C'est un exercice physique qui est bon pour la santé. C'est également un moyen de se reconnecter à soi, de se perdre dans ses pensées, d'avoir un temps disponible pour rêver, imaginer.

3) Suscite l'émerveillement

Flâner stimule la curiosité, l'émerveillement et l'imagination, car les sens s'en retrouvent plus sollicités. S'autoriser à perdre du temps, à ralentir son rythme, c'est s'apercevoir de la multitude de détails qui nous entourent. Dans le livre Tentative d'épuisement d'un lieu parisien, Georges Perec voit dans le banal la richesse de sa signification. De même, livré à ses émotions, Baudelaire trouve dans la rue une inspiration poétique. Ses poèmes relatent une quantité de détails sur des scènes de vie urbaine. Certains peintres puisent leur imagination dans les villes : Gustave Caillebotte, Edward Hopper, Honoré Daumier, Jean Béraud.

4) Se connecter aux autres

Comme dit le sociologue, D. Le Breton, flâner, c'est véhiculer des valeurs humaines comme la disponibilité, la gratuité, la générosité, l'ouverture à la discussion, à l'imprévu. Être riche du temps permet de s'éparpiller dans des discussions imprévues, reconnaître ses voisins, échanger sur des faits apparents de la rue. Ces discussions semblent futiles, mais ce sont elles qui créent une vie de quartier. La ville est avant tout une communauté. D'ailleurs, Aristote ne disait-il pas, il y a plus de 2400 ans : "l'Homme est un animal social".



> Canal Saint-Martin, juin 2023

5) S'appropriier l'espace

À cette liste des bénéfiques, la flânerie apparaît comme un moyen de s'appropriier l'espace. Occuper un banc, c'est connaître le paysage qui se trouve en face. Se perdre dans son quartier, c'est comprendre l'agencement des rues. Monter une côte, c'est prendre conscience de son relief, de sa topographie.

6) Sécuriser l'espace

Bien différent des autres bénéfiques, on note tout de même qu'un lieu occupé par ses habitants et des familles est une preuve de sérénité de l'espace. L'auto-surveillance naturelle d'un quartier réduit les incivilités contre les riverains. La présence humaine est la preuve d'un lieu apaisé, où il est bon de se promener ou de ralentir.

Ainsi, il existe de multiples avantages à flâner. L'invitation à la flânerie génère des bénéfiques pour le promeneur : une hygiène pour le corps,

une stimulation sensorielle, une sollicitation de l'imagination, du rêve et une re-connexion à soi-même. La flânerie, c'est également un atout pour la vie de quartier où les liens sociaux s'y prêtent. Cette présence humaine régule la sécurité et présente une preuve d'espace apaisé tant qu'il y a des riverains.

En résumé, la flânerie étudiée dans ce mémoire représente l'attitude passive et contemplative d'un riverain. Dénué de référence temporelle, le flâneur se laisse guider par ses émotions, ses sens et ses rencontres dans une appropriation de l'espace public.

Les usages de la flânerie :

Grâce aux définitions précédentes, et à la manière de Georges Perec, j'ai photographié et répertorié toutes les possibilités de flânerie dans le 10^e arrondissement. J'interroge le réel pour comprendre quelles sont les positions et les activités récurrentes.

Date : Jeudi 18 mai 2023

Météo : Soleil, ciel dégagé

Heure : 14h

- S'allonger dans l'herbe
- Installer un hamac
- Promener son chien
- Se retrouver
- Caresser le chien d'un inconnu
- S'asseoir, regarder une vue
- Discuter sur un banc
- Boire un café
- Jouer aux mots-croisés
- Goûter une glace
- Jouer aux échecs
- Sentir une fleur
- Observer l'effluve du canal Saint-Martin se vider puis se remplir
- S'étirer
- Jouer à la pétanque ou au Mōlkkī
- Bronzer
- Faire du bateau
- S'asseoir en terrasse
- Regarder des graffitis
- Compléter un sudoku
- Rêver
- Écouter de la musique
- Fumer une cigarette
- Lire un roman
- Écouter les oiseaux
- S'étendre dans l'herbe
- Discuter avec des amis
- Jouer à la guitare
- Jouer aux cartes
- Regarder les poissons dans l'eau
- Observer les nuages
- Observer les canards
- Montrer à son enfant les volatiles
- Observer les platanes
- Observer les promeneurs
- Ramasser les feuilles des arbres
- Se baigner dans une fontaine
- Partager un moment familial



> Canal Saint-Martin, juin 2023



> Canal Saint-Martin, juin 2023

En créant cette liste, je me suis rendu compte qu'il y avait presque autant d'usage que de flâneurs. Beaucoup d'actions sont tournées vers les sens : sentir, observer, goûter, écouter. Également, on perçoit une quête de rêve où on vient volontairement solliciter son imagination : observer un paysage, deviner le cri d'un oiseau, jouer d'un instrument. On retrouve le côté social de la flânerie lorsque l'activité se fait à plusieurs : jouer aux cartes, partager un moment entre amis ou en famille. Je remarque également que la nature environnante est sujette à l'émerveillement : observer un poisson, les nuages, sentir une fleur.

Parmi les occupations des flâneurs, on retrouve des postures récurrentes :



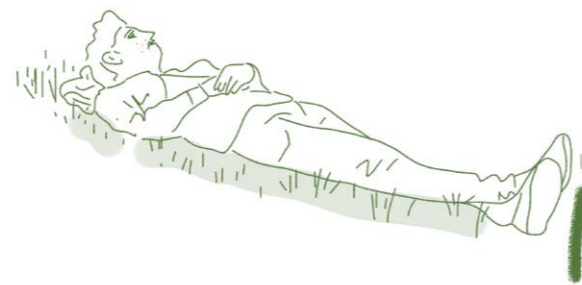
2. Assis :

Cette position permet d'observer, de discuter, mais aussi d'utiliser ses mains. Elle est contemplative, mais peut être aussi active. On les retrouve sur du mobilier urbain, mais aussi assis de manière plus sauvage, sur un rebord de porte, une marche, contre un poteau.



1. Debout :

En mouvement, cette posture primaire permet de se déplacer, de faire évoluer un paysage devant nous. De se laisser aller au gré de nos intuitions, de nos envies présentes.



3. Allongé :

Détente musculaire, relaxation, la position invite au repos, mais aussi à la flânerie intérieure. On retrouve les flâneurs allongés généralement dans l'herbe.

Toutes ces caractéristiques découvertes qui définissent le flâneur peuvent être classées dans un tableau qui viendrait évaluer le potentiel d'un lieu à être un espace flânerie.

Caractéristiques

Présence de riverains dans la zone

Appropriation du temps

Connexion à ses émotions

Émerveillement

Connexion à autrui

Appropriation de l'espace

Variété d'assise

Présence de faune et de flore

Variété des actions

Variété des sens utilisés

B- Cartographie des flâneurs

Après avoir identifié ce qu'était un flâneur et ses différentes postures, j'ai vite compris qu'il y avait des lieux plus destinés à la flânerie. J'ai cherché à comprendre où ils se trouvaient dans le 10e arrondissement et pourquoi ils étaient plus propices. Si je dois inviter les riverains à la flânerie, il me faut comprendre les différents atouts spatiaux.

Pour rassembler les données, j'ai choisi un dimanche ensoleillé. Les dimanches sont plus propices à la flânerie, le temps clémente encourage les riverains à sortir de chez eux. L'affluence est plus grande qu'un autre jour de la semaine. Munie d'une carte, j'ai pointé les personnes qui représentaient selon moi une rupture de temps dans l'espace public. Chaque point représente 5 personnes, chaque point grossi représente une forte concentration.



Analyse de la carte :

De cette cartographie, nous pouvons tirer quelques observations :

- Premièrement, on s'aperçoit que les points ne sont pas éparpillés sur la carte, il y a donc des endroits plus propices d'occupation de l'espace public. Parmi eux, j'ai noté Gare du Nord, le jardin Villemin avec le canal Saint-Martin, et le quartier de Château d'Eau.
- Deuxièmement, on s'aperçoit que les grands axes n'attirent pas les riverains. On lit une occupation de l'espace plus importante dans les petites rues et coins de rues pendant la journée.
- Troisièmement, la nature semble réellement attirer les promeneurs avec la balade du canal Saint-Martin et l'espace de détente du jardin Villemin. La comparaison avec une carte des espaces verts du 10ème confirme cette intuition. Il est fort probable que les deux aillent de pair.

Cette carte de l'occupation spatiale des riverains a également soulevé des interrogations. Si le canal Saint-Martin et le quartier Château d'Eau semblent être les espaces les plus occupés, ils sont très différents dans leurs agencements. D'un côté, le canal Saint-Martin offre une pluralité d'usages. Les assises sont nombreuses, permettant de choisir d'être allongé, assis ou debout. L'espace est fermé aux voitures le dimanche, c'est un espace calme. De l'autre côté, le quartier du Château d'Eau, plutôt agité et bruyant, sans assise particulière mais les piétons débordent du trottoir sur la route, s'appropriant l'espace des voitures. Face à ces différents paramètres, je me suis demandé si le quartier du canal Saint-Martin et du Château d'Eau étaient réellement des lieux de flânerie.

> Carte de comparaison entre la verdure et la présence urbaine :



> Quartier du Château d'Eau

1) Observation de la flânerie du canal Saint-Martin

En suivant les exercices proposés par Nicolas dans son livre, j'élabore trois cartes sensibles pour comprendre l'ambiance de la rue et comprendre s'ils révèlent des éléments de flânerie. L'objectif est de recueillir des données qui viendront compléter mon tableau élaboré précédemment.

"L'important est surtout de savoir diriger ses sens, de faire varier les points de vue ou les dimensions de la situation considérée, et d'apprendre à repérer des détails avec précision."

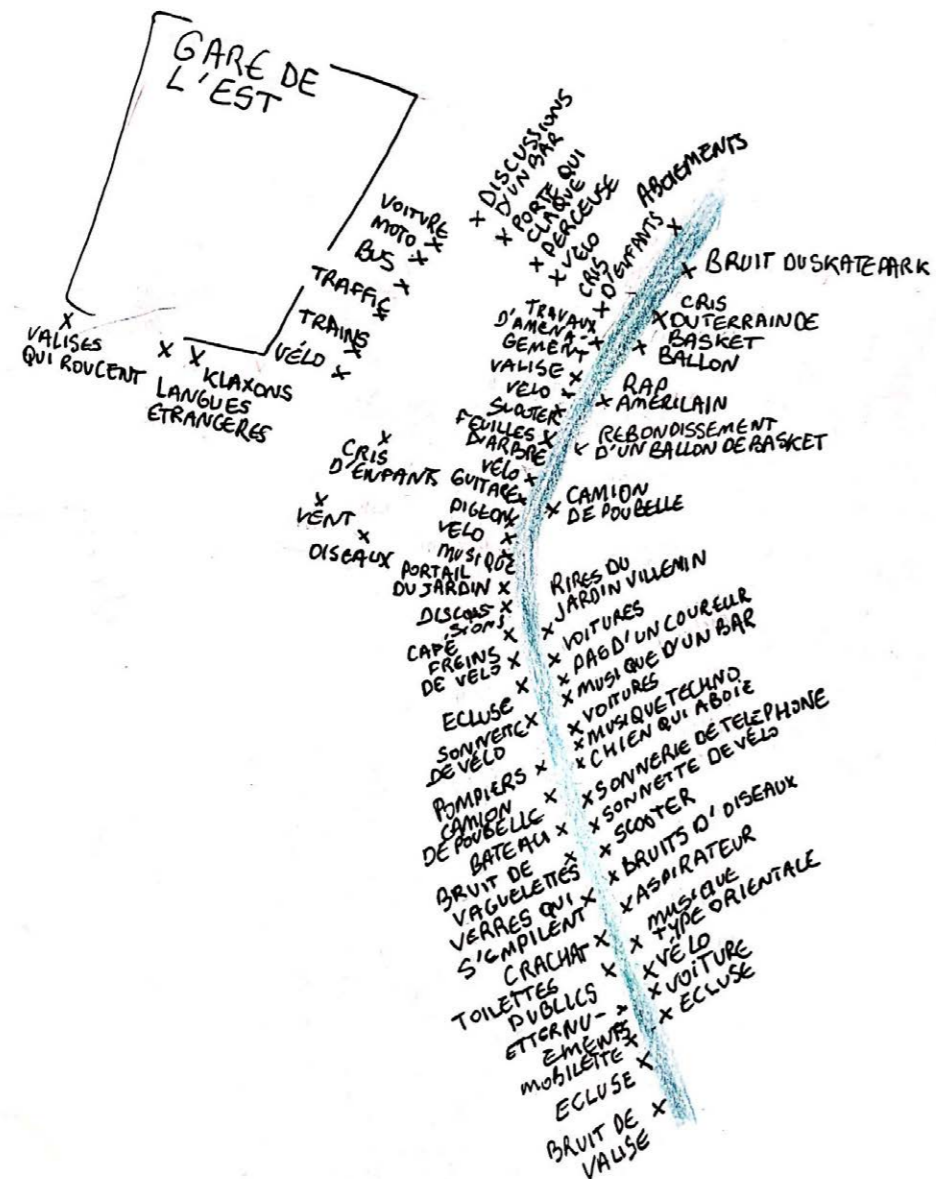
(Nicolas Nova, Exercices d'observation, p.13)

Carte sonore

La carte reprend les sons entendus lors de ma promenade le long du canal, puis en rejoignant la gare de l'est par le jardin Villemain.

On observe une large variété de bruits le long du canal. Le calme ambiant permet d'atteindre un niveau de détail sonore. On remarque des bruits naturels comme les cris d'oiseaux, le vent dans les feuilles d'arbre, l'eau du canal qui s'écoule dans les écluses. On note donc la présence de bruits de faune et flore.

À l'inverse, la gare de l'Est est pauvre en diversité sonore. Le bruit de la circulation recouvre la plupart des sons.



Carte des odeurs

Avoir une variété de sens sollicités est une caractéristique de la flânerie. Tout comme les sons, on obtient une plus grande variété d'odeurs le long du canal Saint-Martin. L'odorat est stimulé tout le long de la balade. Ainsi, la nature qu'offre le canal, et l'air qui circule diffuse les odeurs. En arrivant gare de l'Est, très peu d'odeurs arrivent à mes narines, je sens de la pollution principalement.

Carte des discussions

La carte des discussions me permet de vérifier s'il y a une connexion sociale entre les riverains, s'ils sont dans une gratuité du temps et s'ils s'émerveillent.

Je m'aperçois en effet que de nombreuses discussions viennent des personnes assises le long du canal. Les conversations légères traduisent une gratuité du temps. Certaines de ces conversations sont des exclamations spontanées devant la nature, et une appréciation du moment présent.

Verbatims

Pour compléter mon observation, j'ai demandé ce qu'aiment les passants au canal.

- "J'aime la perspective de la nature."
- "J'aime la fraîcheur."
- "Ici, je me sens seul et à la fois entouré."
- "Il se passe toujours quelque chose."
- "J'aime ces platanes, j'ai l'impression qu'ils me parlent."
- "C'est un lieu calme pour se retrouver."

Je comprends que la nature, le calme et l'espace jouent un rôle important dans ce lieu. Les riverains trouvent une connexion avec la nature environnante. C'est un lieu de ressourcement et de curiosités.

Positions des flâneurs :

Assises publiques ou sauvages, les riverains trouvent une grande variété de positions le long du canal. Certains s'approprient les lieux en posant un hamac entre deux poteaux. Ces postures sont typiquement tournées vers la flânerie : observation, rêve, arpentage, repos.



Ainsi, les riverains du canal Saint-Martin apprécient le lieu pour son calme, sa connexion avec la nature, la stimulation des sens. Les assises ne manquent pas, elles permettent une quantité d'usage impressionnante. Le canal

est également un lieu social, les promeneurs y viennent pour se retrouver, partager des souvenirs, raconter des histoires ou simplement jouer à des jeux en plein air.



Caractéristiques	Canal Saint-Martin
Présence de riverains dans la zone	xxx
Appropriation du temps	xxx
Connexion à ses émotions	xxx
Émerveillement	xxx
Connexion à autrui	xxx
Appropriation de l'espace	xxx
Variété d'assise	xxx
Présence de faune et de flore	xxx
Variété des actions	xxx
Variété des sens utilisés	xxx

1) Observation de la flânerie du quartier Château d'Eau

Après avoir vu tout le potentiel du canal Saint-Martin, j'ai des doutes concernant le quartier du Château d'Eau. Malgré une forte présence des riverains, je sais d'ores et déjà que la zone ne coche pas toutes les cases. Néanmoins, observer peut faire émerger des découvertes qui viendront enrichir mon analyse.

Observation de l'espace

Dans un premier temps, je me mets dans un coin et j'observe quelques minutes. La particularité de la rue du Château d'Eau, c'est qu'elle offre une variété de salons de coiffure africains. Ce savoir-faire attire une population métissée en quête d'un service professionnel. Je remarque que les piétons s'approprient l'espace public. Un homme est installé sur une chaise et discute. Il y a visiblement une quarantaine de personnes en train de discuter et il y a plus d'hommes que de femmes. Derrière les deux hommes qui discutent, 5 jeunes se parlent au milieu de la route, ils se décalent quand une voiture ou un vélo passe. Au niveau sensoriel, la rue est plutôt bruyante due au passage des voitures. Elle ne me permet pas d'entendre la nature, ni autre chose qu'une discussion. Les odeurs ne sont pas très variées. Je sens principalement une odeur de nourriture

cuisinée à un angle de rue. Ma vue est très sollicitée par l'agitation ambiante. Au niveau des actions, les riverains discutent, certains semblent attendre, d'autres vendent directement dans la rue de la nourriture, certains racolent pour attirer la clientèle dans leur salon. On sent qu'il y a une dilatation du temps qui s'apparente à de la flânerie. Habitante du quartier, j'ai remarqué la densité dans ce quartier depuis que j'y habite (3 ans). La météo ne semble pas être un facteur de présence : malgré le froid et la pluie, il y a toujours du monde.

Ces observations me poussent à les interroger pour comprendre ce qui les amène et ce qu'ils font.



Interviews

Dylan, Mahdi, Moussa - environ 20 ans



Je remarque que cette rue est particulièrement occupée. Qu'est-ce que les gens font dans la rue ?

Ils attendent leur tour. Cette rue est la plus réputée à Paris pour les cheveux crépus. Nous venons de loin pour ce savoir-faire qu'on ne retrouve pas partout. En plus, c'est toujours ouvert. Les gens qui sont dans la rue attendent leur tour. Comme les salons sont étroits, tout le monde ne tient pas à l'intérieur.

On dirait que tout le monde se connaît ici, pourquoi vous êtes venus à 5 ?

C'est vrai que c'est un peu plus qu'un service, nous, on ne connaît personne, mais les gens se retrouvent ici, souvent, ce sont des habitués. Certains viennent se faire coiffer et d'autres utilisent cet endroit comme point de rencontre.

Les femmes passent, mais ne restent pas dans la rue, pourquoi ?

Les femmes, ce sont les professionnelles, ce sont elles qui coiffent. En général, elles restent à l'intérieur. Si elles sont dans la rue, soit elles se font aborder par les racoleurs qui leur proposent des services, soit elles se font embêtées par des gars trop insistants.

Je continue mon chemin vers l'extrémité de la rue. Je rencontre un homme qui a l'air curieux de ma démarche. Je le sens ouvert à la discussion, j'en profite pour l'interroger.

Interview Kwanba - environ 40 ans



Je remarque que cette rue est particulièrement occupée. Pourquoi les gens sont dans la rue ?

Ici, c'est le centre névralgique d'une grande communauté africaine. Les gens se retrouvent, on vient se faire coiffer, on mange ensemble. Tu retrouveras principalement la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Cameroun. C'est un grand mélange de culture, très cosmopolite. C'est un lieu social avant tout. Personne n'habite ici, on vient tous de banlieue, et on fait le trajet pour venir. C'est pas très loin avec le RER.

Sa réponse vient compléter mon interview précédente. Ce qui m'intéresse maintenant, c'est de discuter avec une femme pour nuancer les précédentes réponses.

**Interview Arwa
environ 30 ans**



Je remarque que cette rue est particulièrement occupée. Pourquoi les gens sont dehors ?

Si les gens occupent l'espace, c'est avant tout culturel. Dans nos pays (Afrique de l'Ouest), il fait chaud et les gens sont continuellement dehors. Être dehors est une habitude culturelle. L'hiver est autant occupé que les beaux jours. Certains restent ici toute la journée, sans profiter des commerces.

D'où venez-vous et qu'est-ce qui vous fait venir jusqu'ici ?

J'habite à Roissy, si je viens ici, c'est parce que je ne retrouve pas ce service ailleurs. La plupart des coiffeurs sont fait pour les cheveux européens. J'ai besoin d'un savoir-faire adapté.

Et vous, en tant que femme, vous y trouvez votre place ?

Les femmes passent, mais ne restent pas dans la rue, ce n'est pas leur place. Elles restent à l'intérieur. Si je veux retrouver mes copines, je vais dans un café ou sur les quais de Seine. Je ne me suis même pas posé la question de rester dans la rue, ici. Je me ferai sans doute alpaguer dans un salon ou bien draguer.

Verbatims

"Je retrouve mes frères et sœur ici, c'est un lieu de rencontre"

"Je connais tout le monde ici"

"On s'ennuie"; "on traîne"

"Je vais me faire des tresses là"

"J'aime être ici parce qu'il y a tout le monde"

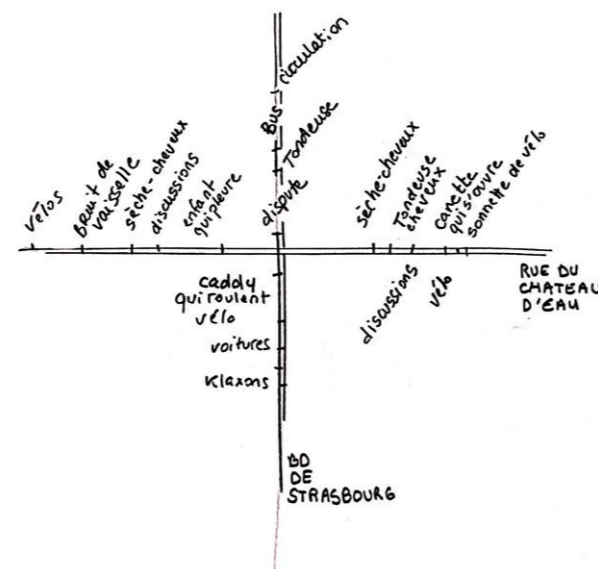


Carto-sensibles

Carte des sons

Tout comme le canal Saint-Martin, les sons discrets sont audibles et la plupart sont des discussions.

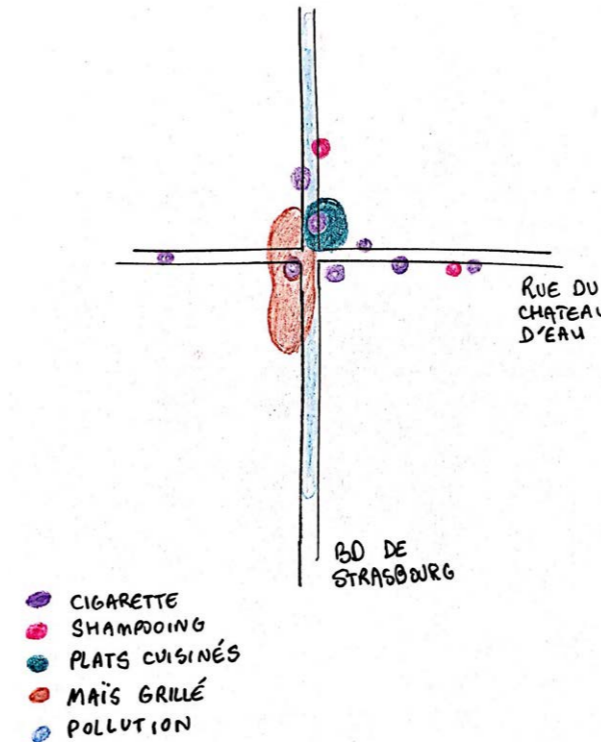
À l'inverse, il n'y a pas de bruit de nature. Toutes les sonorités sont produites par les riverains.



Carte des odeurs

Les odeurs sont moins variées que sur le canal Saint-Martin.

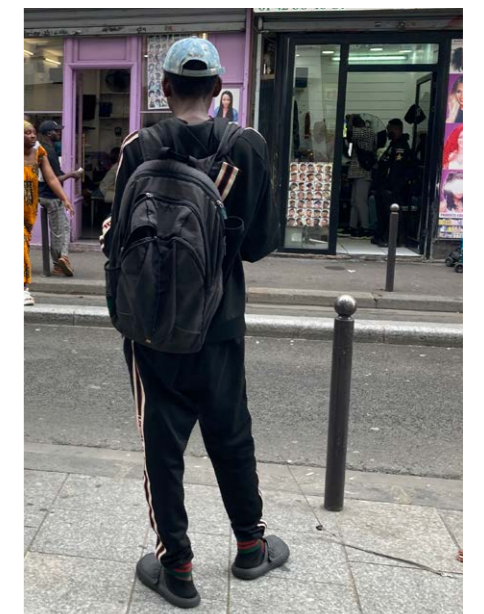
Cependant, il y a plus d'odeurs de restauration dans cet espace. Les brasseries au croisement proposent des plats à n'importe quelle heure. Une concentration de riverains se trouve à proximité.



La carte des discussions ne peut pas s'appliquer ici car la majorité des interactions sont en langues étrangères. Les interactions semblent tournées vers les commerces ou vers des conversations plus légères.

Positions des flâneurs :

Les riverains à Château d'Eau sont dans deux positions : soit debout, soit assis sur un mobilier personnel.



Pour résumer cette observation, l'affluence de ce lieu est tournée vers plusieurs usages. Premièrement, les gens ont l'ambition de se faire coiffer, vernir les ongles, ou de se restaurer. Cette affluence crée une concentration de personnes dans la rue. Comme ce ralentissement est tourné vers un objectif, la définition de flânerie ne peut pas être attribuée à ce cas. Néanmoins, il existe une nuance car d'autres usages découlent du principal.

Même si la plupart des riverains sont des clients, d'autres sont venus uniquement pour la perspective sociale et communautaire qu'offre l'affluence du lieu. Le temps ne semble pas compter, et ils ne sont pas là pour profiter des services qu'offrent les commerces.

Ce quartier révèle que l'occupation de la rue est également liée à une dimension culturelle. Comme le confirment ces interviews, se retrouver dans la rue est pour les personnes d'Afrique de l'Ouest plutôt commun et correspond à un marqueur culturel. Enfin, cette analyse relève que les femmes sont effacées du paysage. Les femmes passent dans la rue, mais ne s'arrêtent pas beaucoup pour discuter. Elles considèrent la rue comme un lieu de déplacement.

C- Profils des flâneurs du 10e

Afin de faciliter la conception d'un projet design visant à promouvoir la flânerie en milieu urbain, il est essentiel d'identifier les bénéficiaires actuels de cette pratique ainsi que ceux qui sont sous-représentés dans le paysage.

Cette dernière observation dans la rue du Château d'Eau soulève un point important. Je remarque alors sur mes photos d'arpentage que les espaces sont plus occupés par les hommes que par les femmes. Et si la flânerie avait un genre ?

Caractéristiques	Château d'Eau
Présence de riverains dans la zone	xxx
Appropriation du temps	xxx
Connexion à ses émotions	x
Émerveillement	x
Connexion à autrui	xxx
Appropriation de l'espace	xxx
Variété d'assise	xx
Présence de faune et de flore	x
Variété des actions	xx
Variété des sens utilisés	xx



Le ressenti
Interview
Mathilda, 26 ans, résidente à Paris
depuis un an.



Combien de temps passes-tu dans la rue en semaine ?

J'utilise l'espace public pour me déplacer principalement : aller-retours vers le travail, faire des courses, rejoindre des amis. Depuis quelques semaines, comme je fais du télétravail, j'essaie après ma journée de me balader sans objectif. Cependant, j'ai besoin d'être à l'aise dans mon environnement pour pouvoir me balader. J'ai besoin de me repérer, de savoir où je vais pour avoir l'esprit tranquille, donc je vais uniquement dans les quartiers que je connais.

Qu'est-ce que tu cherches en flânant ?

Je ne fais pas de sport et la rue est l'endroit le plus accessible pour bouger. Marcher me permet d'évacuer le stress, de profiter du beau temps. Je m'émerveille devant les vitrines de boutiques de déco, les fromageries, ou les menus de restaurants. Quand je me promène, même si ma balade n'est pas programmée, j'ai des points de repère qui me permettent de m'approprier les lieux. Ce sont des espaces que j'apprécie.

Pourquoi ne pas aller dans les quartiers inconnus pour plus d'émerveillement ?

J'ai peur d'être perdue, de ne plus savoir quoi faire, de me sentir mal à l'aise, pas à ma place. Je ne sais pas qui fréquente ces rues, j'ai peur de me faire kidnapper, draguer ou simplement qu'on vienne me déranger. C'est plutôt pour des questions de sécurité.

Qu'est-ce qu'y t'encouragerait à flâner ?

Les espaces verts, les parcs et les jardins

m'invitent plus à flâner. Je sais que les gens y vont pour ça. Je vais régulièrement au bois de Vincennes, je me sens à l'aise, car l'environnement est dédié à ça. Je remarque plus de mixité dans les parcs en général. En tant que femme, je me sens plus légitime à venir seule.

Alors que tu te sens moins légitime d'occuper la rue ?

Je vais plus me faire embêter dans la rue que dans un parc. Je m'y sens plus vulnérable. Je préfère être dans le confort d'aller chez quelqu'un.

Tu es toujours en mouvement dans la rue ?

Oui, je suis toujours en mouvement. Quand je m'arrête, j'ai toujours une raison. Il faut que je sois occupée, comme manger une glace et lire un livre en même temps. Dans ces moments-là, je me sens légitime. C'est comme s'il fallait avoir toujours une excuse pour justifier notre arrêt.

Tu sens une inégalité dans l'utilisation de la rue ?

Oui, je vois bien que les gens qui traînent dans la rue sont souvent des hommes. Je ne vois jamais de groupe de femme occuper l'espace. Quand j'habitais à Berlin, je pouvais me déplacer plus facilement la nuit. Je marchais beaucoup plus qu'à Paris parce que je me sentais plus en sécurité.



“Quand je m'arrête, j'ai toujours une raison. Il faut que je sois occupée.”

Les chiffres

Yougov, société de sondage, réalise une étude sur un échantillon de 1000 femmes en région parisienne :

- 63 % des femmes s'y sentent en insécurité contre 10 % des hommes.
 - 47 % des femmes ont déjà été victimes de frottage.
 - Plus de 6 femmes sur 10 ont déjà été sifflées dans la rue (63 %).
 - Une femme sur deux a déjà été agressée verbalement dans la rue (50 %).
 - 14 % des femmes ont déjà été agressées physiquement dans la rue.
- Parmi elles, ce sont les 18-24 ans qui disent être les plus touchées.

Si de jour, les rues tendent vers une mixité, la nuit, la présence des femmes est divisée par 5. Les femmes qui sont dans la rue le soir sont accompagnées et/ou en mouvement.

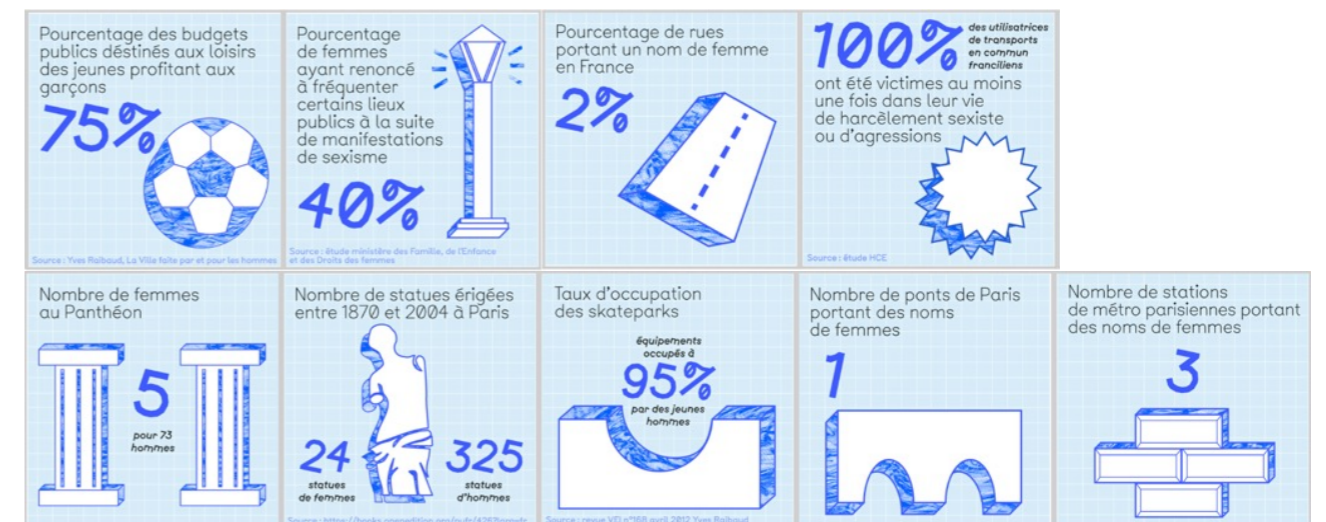
Les choix urbains

Yves Raibaud est géographe et spécialiste de la géographie du genre. Il écrit notamment “La ville faite par et pour les hommes” Il explique comment le design urbain, l'architecture, les choix d'aménagements façonnent nos villes et la manière dont on se comporte en tant qu'homme.

- Le nom des rues, des places et des stations de métro sont pour la plupart des noms d'homme. Bien qu'on observe une volonté de la ville à honorer des femmes qui ont marqué l'histoire, on leur accorde des petites rues ou des impasses tandis que les hommes ont des avenues, des ponts et des boulevards. L'auteur soulève le peu de place accordé aux femmes, indirectement, c'est une manière de rappeler qu'elles ne sont pas prioritaires dans la ville. De même, l'image de la femme dans la rue est souvent reléguée à son statut d'objet sexuel ou sa vulnérabilité. Par exemple, les anciennes statues de femmes seins nus à côté d'hommes habillés, les affiches d'opéras où les femmes sont assassinées, les affiches publicitaires tendancieuses, etc.



> Sculpture, Arts et Métiers



> Infographies Studio TARTAR, 2018



> Sculpture de la chanteuse Dalida, Montmartre



> Façade, Porte Saint Martin

- Également, "Les équipements de loisirs mis à disposition des jeunes de 8 à 20 ans servent 2 fois plus aux garçons qu'aux filles". Le skate, le graph, le rock, le basket, sont plus valorisés dans la ville que la danse, l'équitation, la gymnastique plus pratiqués par les filles. Les filles aiment faire du sport, mais sont disqualifiées parce qu'il n'y a pas d'espace pour elles. (La ville faite par et pour les hommes, Yves Raibaud, 2015).

Ainsi, si l'espace public est principalement occupé par les hommes, c'est d'une part le fruit d'un héritage culturel. D'autre part, c'est le sentiment d'insécurité qui règne dans la rue et qui limite les femmes dans leurs flâneries, surtout le soir. Et enfin, le design de la rue valorise beaucoup plus les hommes que les femmes dans le mode de représentation et dans les infrastructures. Ces décisions urbaines ne tendent pas à l'inclusion des femmes dans la rue.

Personnes porteuses de handicaps

Dans mon arpentage urbain, je remarque que la place des femmes n'est pas la seule disparité. Je n'ai vu aucun fauteuil roulant, aucune canne blanche, ou personnes présentant un handicap visible. De même, les personnes âgées ont disparu du paysage. L'infrastructure urbaine du 10^e arrondissement pourrait être vue comme une contrainte pour les personnes présentant une déficience physique.

En éliminant les obstacles physiques, en offrant des aménagements pour les personnes à mobilité réduite, nous pouvons créer des rues où chacun se sent en mesure de flâner, d'explorer et de participer pleinement à la vie urbaine

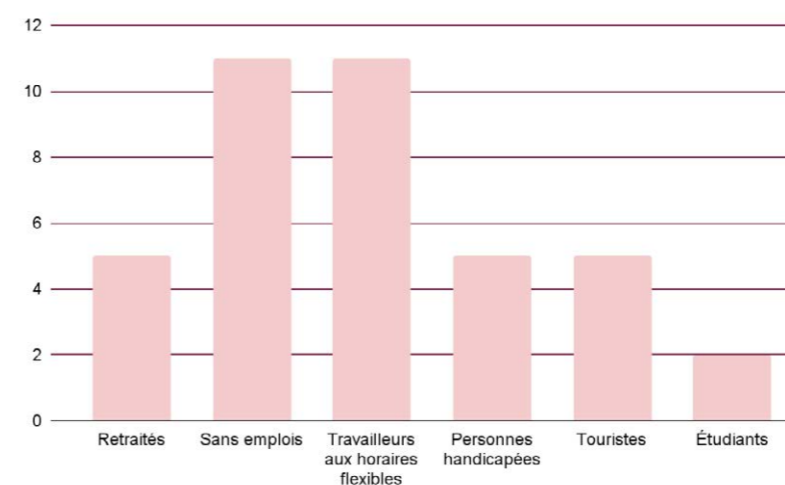


> Deux terrains de sport, quai Jemmapes, 10^e.

Catégorie socio-professionnelle

Je me suis demandé si la flânerie appartenait à une certaine catégorie socio-professionnelle. Bien qu'il soit difficile d'avoir des informations chiffrées sur leur niveau de vie, il est possible de repérer les récurrences en semaine. Sur une cinquantaine de personnes interrogées, la majorité des riverains sont soit sans emplois, soit avec un travail aux horaires flexibles. Parmi

les travailleurs flexibles, on retrouve des métiers de la santé avec des horaires décalés, ou des métiers indépendants : commerçant, artiste peintre, auteur, intermittent du spectacle. Également, certains des travailleurs flexibles étaient en télétravail et profitaient du cadre pour faire une pause, ou travailler au soleil.



Mon enquête dans le quartier de Château d'Eau a soulevé des questions qui viennent enrichir ma liste de critères pour qu'une zone soit dite "de flânerie".

Dans la problématique, il est question d'inviter les riverains à flâner.

Comment le design peut protéger les espaces publics d'une rentabilité temporelle en invitant à la flânerie ?

Il faut donc garantir que la pratique de la flânerie concerne tous les citoyens, car ce sont eux qui font la ville. Cela nécessite une transformation de nos rues vers un environnement accueillant pour toutes les personnes, capacité physique, âge ou genre afin de créer un tissu social riche et équilibré.

Caractéristiques

Présence de riverains dans la zone

Appropriation du temps

Connexion à ses émotions

Émerveillement

Connexion à autrui

Appropriation de l'espace

Variété d'assise

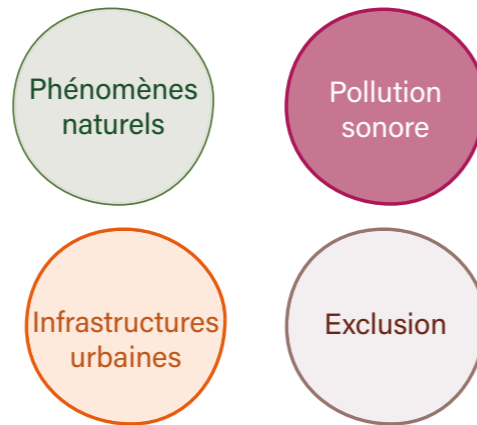
Présence de faune et de flore

Variété des actions

Variété des sens utilisés

+ Inclusif pour les femmes, personnes âgées, porteurs de handicap

D- Les points de tensions / les freins à la flânerie



Phénomènes naturels

Parmi les freins principaux, on retrouve la météo. En effet, un temps de pluie, ou froid n'invite pas à arpenter l'extérieur. On remarque clairement l'afflux à partir du printemps. La lumière régulant notre métabolisme, notre sommeil, la température de notre corps, notre humeur, sortir influe sur notre santé. J'ai pu observer ce phénomène dans le jardin Villemin.

Photo 1 : prise en mars 2023, jour de pluie
Photo 2 : prise en juin 2023, jour ensoleillé



Exclusion

Comme vu précédemment, l'insécurité de l'espace public pose une limite importante. Les femmes sont les premières touchées par cette insécurité à travers le harcèlement de rue et les agressions. Ce phénomène nous discrimine dans l'approche "plaisir" de la ville décrite par Baudelaire. Plusieurs projets pourraient permettre une meilleure sécurité. De même, les personnes porteuses de handicaps et personnes âgées n'apparaissent pas ou peu dans le paysage urbain car, les infrastructures leur apparaissent comme des obstacles.



Vulnérabilité du piéton

En me promenant, j'ai capturé les moments de tensions rencontrés.

Cette image montre le croisement entre différentes mobilités. Traverser la rue pour un piéton signifie casser son flux libre et être concentré sur une promenade :

- Attendre que le feu passe au vert
- Vérifier que les cyclistes et trottinettes s'arrêtent

Sur les 100 décès en agglomération comptés en 2022, la plupart sont des piétons. Ils sont 43 contre, 31 utilisateurs de deux-roues motorisés, 20 automobilistes, 4 cyclistes (et deux autres décès n'entrant pas dans ces catégories). Face à ces chiffres élevés, nous pouvons nous demander : quelle place la ville offre au flâneur ?

À travers ces cas d'usages, on voit que la répartition de l'espace n'est pas équitable. Le parcours des automobilistes a été pensé en premier. Ensuite, la voie des deux-roues est trop étroite à certains moments de la journée et par rapport au nombre d'utilisateurs. Ceux-ci débordent sur le trottoir, créant des tensions avec les piétons. Par exemple, le matin, boulevard de Magenta, les vélos saturent la piste cyclable, créant bouchons et accidents.

En urbanisme, on appelle Ville apaisée un aménagement urbain qui va permettre une meilleure fluidité entre tous ces acteurs.

"La ville apaisée est donc un ensemble de mesures et d'équipements qui pacifie des flux et d'usages antagonistes au sein d'un même espace et donne aux utilisateurs un sentiment de calme et de sécurité." Citinov
source : <https://www.citinnov.com/articles/ville-apaisee>



> Trottinette sur le trottoir, pas de sonnette, obligeant le piéton à se décaler.

La ville apaisée développe l'utilisation des modes doux pour valoriser une mobilité durable. Les politiques publiques veillent à la présence de :

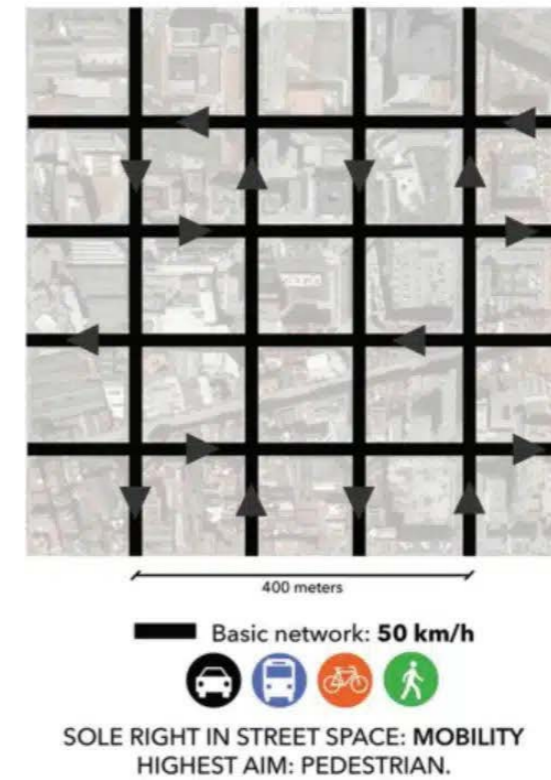
- Aires piétonnes
- Aires de stationnement réglementées
- Aires de circulations alternées
- Zones 30
- Zones de rencontre
- Sécurisations de zones piétonnes
- Sécurisations des voies cyclables
- Transports en commun sur sites propres

La ville de Barcelone tend à un urbanisme plus apaisé. Avec ses problématiques de pollution, la ville a développé un nouveau concept urbain permettant de réduire les automobilistes à 21%. Cette méthode, dite de "Super Îlots" (superilles en catalan, supermanzanas en castillan, ou encore superblocks en anglais) préserve l'environnement et développe une vie de quartier. (Le SuperBlock : retour sur une expérience radicale de transformation de la ville, Projet Urbain, 2021).

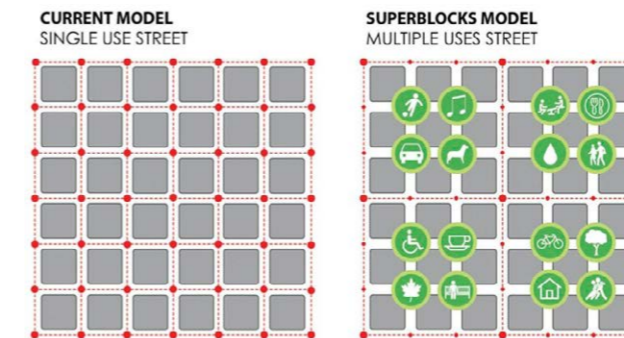


> Véhicule de taxi sortant de la gare de l'Est, traversant la zone piétonne, le piéton doit rester vigilant.

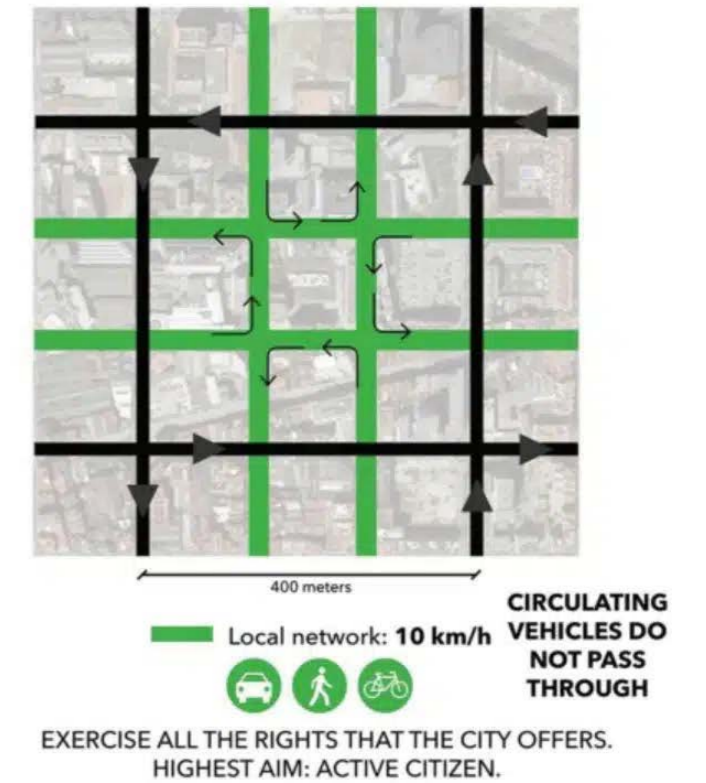
CURRENT SITUATION



> Super Îlots, Barcelone, schéma



SUPERBLOCK MODEL



La pollution atmosphérique est descendue grâce à ces 6 Supers Îlots répartis dans 5 quartiers de la ville. Cette diminution d'automobilistes réduit également les nuisances sonores. La ville est plus apaisée et les quartiers en profitent pour mettre le piéton au centre de l'espace. Les espaces verts sont valorisés et les usages des riverains sont multipliés : espaces de jeux pour les enfants, terrasses, terrains de sport, voies de mobilité douce.

Afin d'encourager ces usages, certains étudiants designers et architectes ont repeint le sol des quartiers.

Cet apaisement de l'espace, on le retrouve avec la promenade autour du canal Saint-Martin. En effet, le dimanche, les véhicules ne sont pas autorisés à passer. L'espace est libéré aux piétons, on y retrouve des familles et des jeunes surtout. Cette occupation de l'espace en alternance s'appelle la chronotopie. Dans une ville comme Paris, à très forte densité, diversifier les usages sur un espace, permet au plus grand nombre de Parisiens d'en profiter.



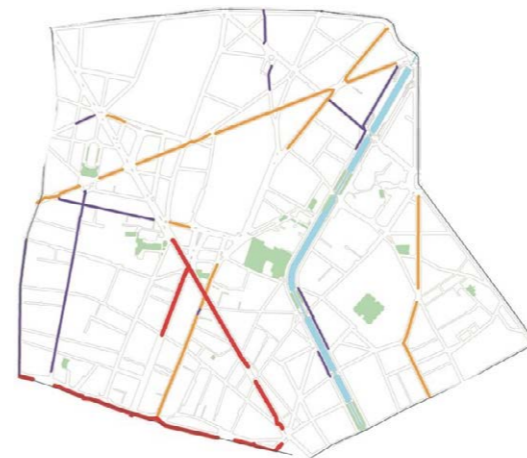
> Will Andrews, Barcelone, 2017



La pollution sonore :

En comparant la carte de l'occupation urbaine avec celles de la pollution sonore, on voit que les riverains préfèrent occuper les rues plutôt que les boulevards.

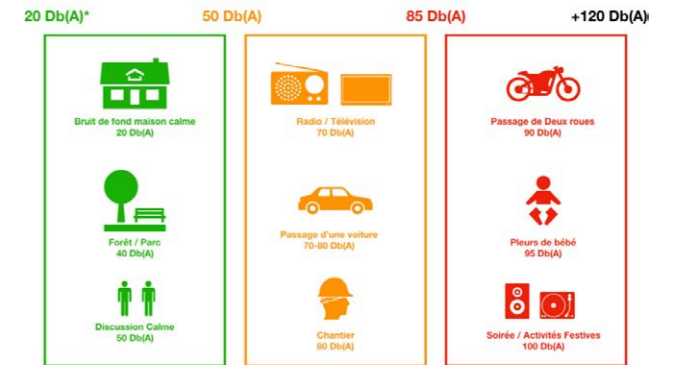
Les routes les plus fortement touchées par le bruit routier sont sans surprises les grandes artères (comme le boulevard périphérique, les Champs-Élysées, les boulevards Haussmann ou Saint-Martin). Le centre de Paris et la partie ouest de la ville sont également exposés à un bruit significatif en raison du volume important de trafic routier qui y circule. On observe donc une corrélation entre les rues calmes et l'occupation de l'espace par le piéton. (Atlas de l'espace public parisien, Apur, 2017)



— Trafic de plus de 1.500 veh/h
voies de plus de 25 m
— Trafic de plus de 700 veh/h
voies de 15-25 m
— Trafic de plus de 350 veh/h
voies de moins de 16 m

Sources : Ville de Paris, Apur

Indicateur de bruit sur l'espace public parisien au cours d'une journée (24h)



Db(A) : Decibel Pondéré A
Unité du niveau de pression acoustique

> Atlas de l'espace public parisien, Apur, 2017

Conclusion

La problématique posée autour de la manière dont le design peut préserver les espaces urbains de toute optimisation et encourager la flânerie a été abordée à travers une analyse approfondie du 10^e arrondissement. L'objectif de l'enquête était de mieux comprendre ce qui se cache derrière le mot flânerie, d'en cerner les critères, ses acteurs et les différents points de tension.

De la flânerie, nous pouvons affirmer qu'elle apporte de nombreux avantages. Elle permet une reconnexion autant personnelle que sociale. C'est également le signe qu'un quartier est agréable à vivre. C'est à travers la variété des positions et des usages que l'on peut reconnaître les flâneurs.

Le 10^e arrondissement de Paris permet une observation plus détaillée de ce qu'est un endroit de flânerie. C'est le long du canal Saint-Martin, que l'on retrouve une plus grande variété de flâneurs. Cette enquête m'a permis de dresser une liste de critères qui permettent de reconnaître un quartier flânable.

Cependant, il est important de noter qu'il existe certains points de tension et freins à la flânerie. Si les femmes sont moins présentes dans la rue, c'est à cause d'un sentiment d'insécurité qui persiste, principalement le soir. Ce phénomène rappelle que l'espace public doit être accessible également aux personnes en situation de handicap, et aux personnes âgées. Cette exclusion de certains acteurs de la ville dans l'espace rappelle que les projets de design créés se doivent d'être inclusifs.

D'autre part, on note d'autres tensions qui viennent freiner l'accès à la flânerie. Parmi elles,

on note que le bruit du trafic fait fuir les riverains vers des rues calmes et apaisées. Aussi, la tension entre les voies de circulation ramène le piéton à une position vulnérable, l'exposant au danger et le coupant dans son flux de promenade.

Par conséquent, pour que le design puisse encourager les piétons à devenir flâneurs, il est important de stimuler l'émerveillement, de valoriser l'aspect social de l'Homme, et d'en faire un espace profitable pour tous et toutes.

Caractéristiques
Présence de riverains dans la zone
Appropriation du temps
Connexion à ses émotions
Émerveillement
Connexion à autrui
Appropriation de l'espace
Variété d'assise
Présence de faune et de flore
Variété des actions
Variété des sens utilisés
+ Inclusif pour les femmes, personnes âgées, porteurs de handicap

III – Inviter à la flânerie par le design

Dans le chapitre précédent, nous avons pu cerner qui étaient les flâneurs et les critères pour qu'un lieu les attire. L'observation menée dans le 10^e arrondissement m'a laissé percevoir des freins à la flânerie. Ces tensions se rattachent à une ville construite sur le modèle de la rapidité où la dimension du temps est compressée. La flânerie peine à trouver sa place dans les grands axes bruyants de la métropole. De plus, certains riverains se trouvent discriminés et en insécurité. Ainsi, la flânerie devient enjeu politique prônant la liberté de se déplacer, la sécurité et l'inclusivité. Mais la flânerie est aussi une invitation poétique, assurant l'émerveillement, stimulant l'imagination, les sens, et la rencontre.

Dans cette dernière partie, je vais essayer d'apporter des solutions design pour protéger les espaces urbains de cette optimisation temporelle et d'inviter les riverains à flâner. À travers un carnet d'idées, je présente les solutions déjà expérimentées par des designers et vous propose mon interprétation par la suite.

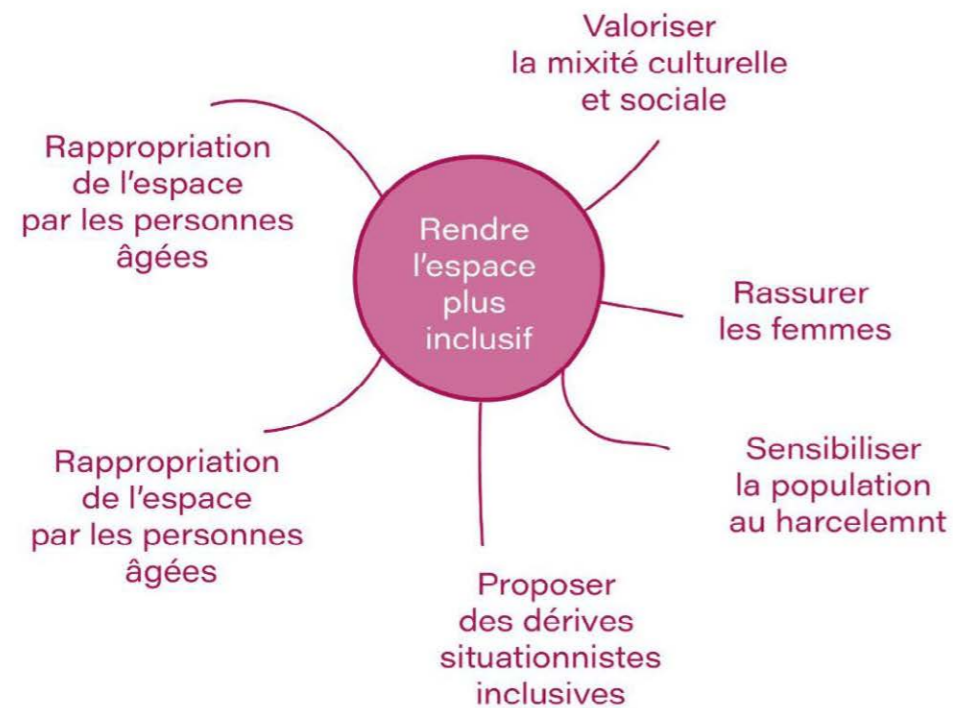
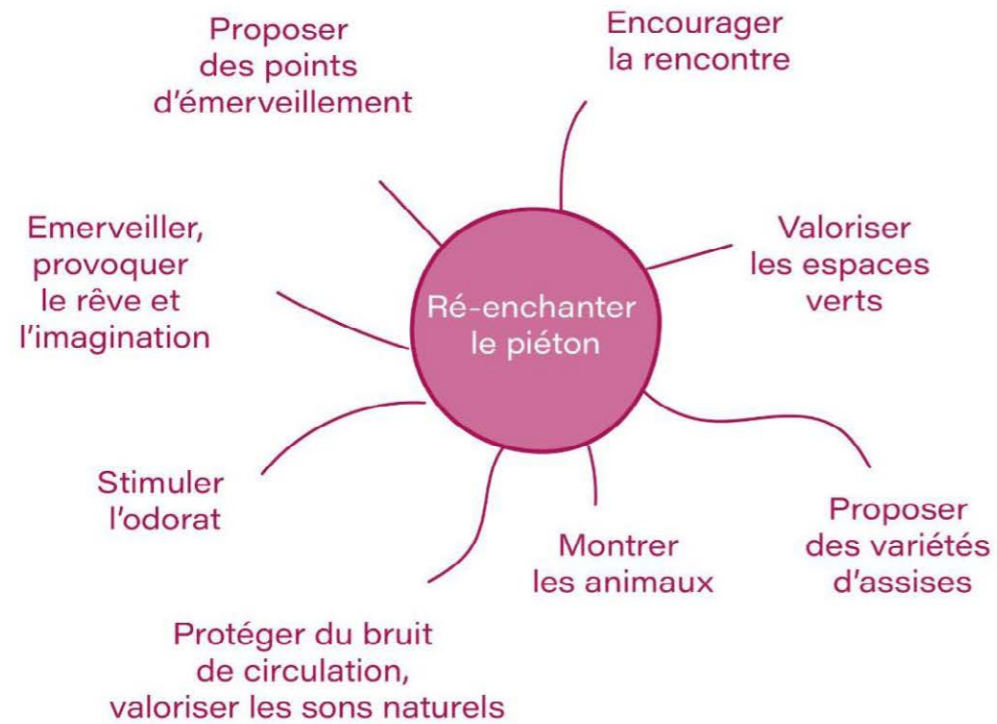
A- Les opportunités

Brainstorming

En s'appuyant sur les freins et les atouts de la flânerie, on peut rassembler de grandes opportunités.

La première piste de solution serait de réenchanter le piéton. Dans la partie précédente, on s'est aperçus que la flânerie nécessitait un émerveillement offert par une stimulation extérieure : la nature, les odeurs, les bruits de la nature, la faune en mouvement, un point d'eau qui offre un spectacle : fontaine, écluse... Le design a son rôle de liant à jouer entre le riverain et la stimulation. Pour permettre au riverain de s'approprier l'espace, et réveiller un dialogue intime entre lui et la ville, il faut le stimuler sensiblement, mettre en lumière son environnement, ou provoquer un effet de surprise qui attisera sa curiosité.

La deuxième piste de solution se pose sur un frein important perçu également dans la partie précédente. On a pu voir que la flânerie pouvait être discriminante pour une partie de la population. Les femmes subissent du harcèlement quotidien et se plaignent d'un sentiment d'insécurité. Également, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées sont moins présentes dans l'espace public. Le design a tout à fait sa place dans cette opportunité. La flânerie peut être accessible par tous et toutes. Il y a un travail de sensibilisation voir d'éducation à faire.



Atelier de réflexion

Durant l'année 2023, j'ai pu dans le cadre de mon alternance chez Leonard, organiser et animer des ateliers de réflexion, mêlant différentes parties prenantes d'un projet innovant. En mai dernier, je me suis rendue à Marseille afin de piloter une journée de brainstorming sur la création d'un nouveau quartier : La Fabrique.

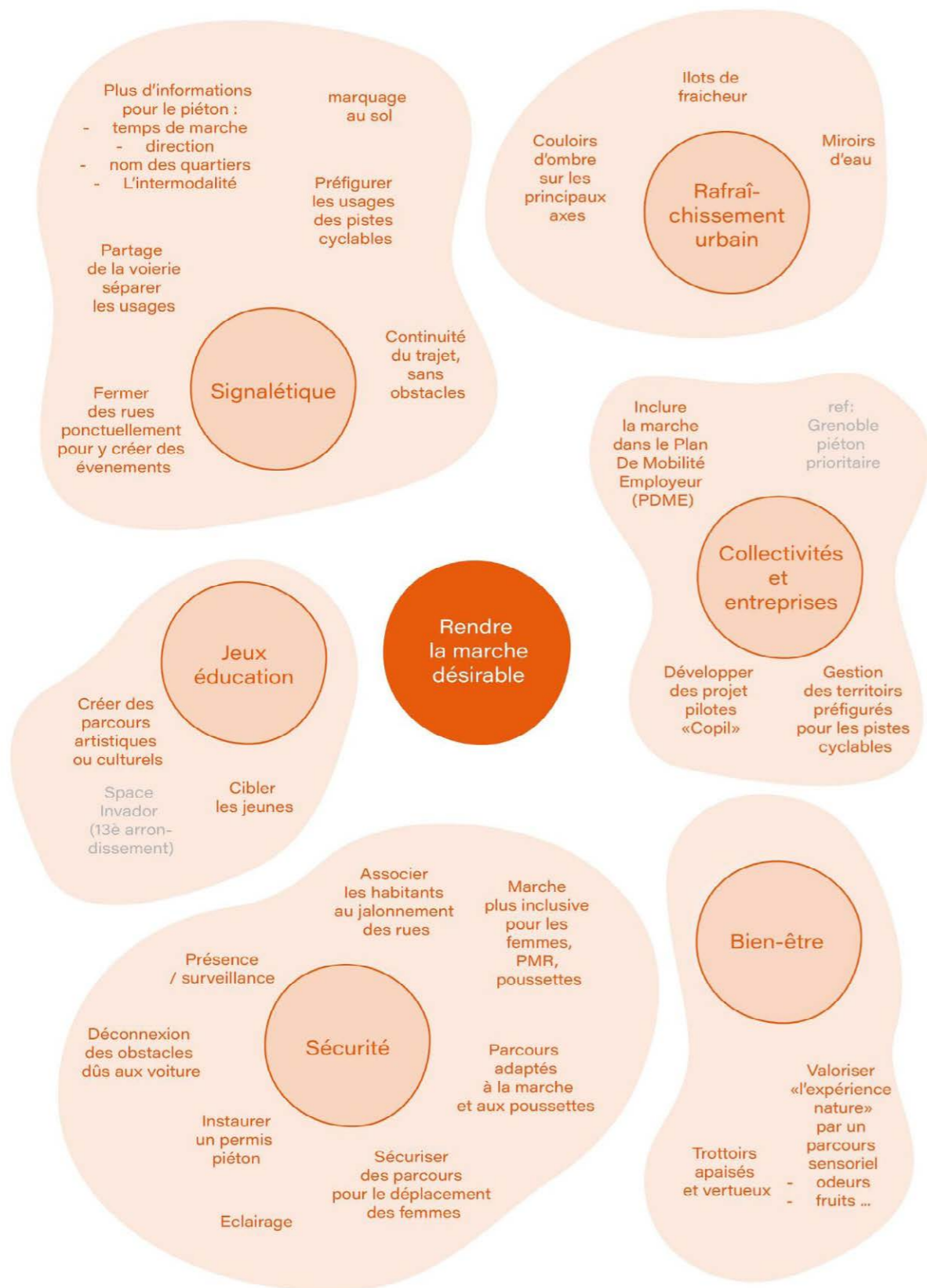
Les participants réunis sont des urbanistes, et des acteurs politiques en charge de l'innovation publique de Marseille. En équipe avec l'agence de design, Vraiment Vraiment, nous avons proposé de travailler sur la valorisation de la marche à pied dans le nouveau quartier.

Et si la marche à pied, la flânerie, la multimodalité devenait plus simple et confortable ? Que pourrions-nous engager pour favoriser le partage d'expériences entre pairs, la réparation, l'apprentissage... des mobilités actives ?

Les retours constructifs de cet atelier m'ont permis d'ouvrir plus largement ma zone de réflexion.

La thématique autour de la signalétique m'intéresse, car elle est dans mon champ d'action. Il est vrai que la signalétique est très importante pour les voitures, les mobilités douces et le métro à Paris. Cependant, je m'aperçois qu'il manque une signalétique piétonne qui ferait prendre conscience aux habitants des distances dans sa ville. En plus d'une signalétique directionnelle, il manque une signalétique informative qui donnerait des informations ludiques et culturelles sur un lieu, une architecture, une place, un canal ou plus largement attiser la curiosité des riverains.





B- Carnet d'idées

Barcelone, une signalétique pour la santé et le bien-être des piétons. Lorsque la pandémie se propage en Europe, la ville de Barcelone est la plus dynamique pour repenser les espaces urbains. Le projet "Super Îlots", évoqué précédemment, a permis de mettre en place un urbanisme tactique. L'urbanisme tactique repose sur trois facteurs :

- Créer des structures à petite échelle
- À bas coût
- De manière éphémère

Ainsi, la municipalité de Barcelone a repensé la largeur des trottoirs avec une peinture au sol. Cette action a été pensée pour limiter la propagation du virus. Des itinéraires sécurisés (itineraris segurs) offrent un élargissement des trottoirs de 4 mètres. Profitables aux riverains, ces rues ont été limitées aux voitures et une signalisation éphémère a créé de nouveaux usages. Bien qu'éphémères, ces installations ont été un véritable levier dans l'aménagement pérenne de ces quartiers.



> Barcelone capitalise sur son expérience tactique pour transformer ses espaces publics, L'Institut Paris Région, 2022

Graphisme à ciel ouvert par Silvia Dore, le graphisme souligne les usages de la rue

Pour Silvia Dore, designer graphique, il est important de faire comprendre que le graphisme a sa place dans l'espace public. L'événement qu'elle initie, Graphisme à Ciel Ouvert, imaginée dans le cadre de la Design Week met en lumière et en couleur les usages riverains. En transformant l'apparence d'un espace, le graphisme peut redynamiser une rue, et valoriser le lien social entre les habitants.

C'est au cœur du Marais que le projet apparaît en septembre 2023. L'initiative de l'association de parents d'élèves "Rue Golotte" vise à fermer une rue tous les vendredis pour leurs enfants.

Ainsi, la rue se transforme en terrain de jeu pour les enfants, et de nouveaux usages apparaissent. Silvia Dore invite le designer graphique Eddy Terki à dessiner une installation qui accompagne le besoin des enfants.

Pour Eddy Terki, les formes doivent rester ouvertes comme les lignes, les ronds ou les points afin de laisser les enfants se les approprier pour développer leurs imaginaires. Son observation des usages avant le projet a révélé que les enfants s'amusaient en zone, le dessin au sol valorise donc les différentes motricités aperçues dans l'espace.

C'est la première fois à Paris qu'un tel projet voit le jour. Les différents échanges des partis-prenantes ont pris du temps mais pour la représentante de la Mairie, Dorine Bregman, c'est une réussite. Selon elle, Paris est une ville ouverte, les projets culturels dans l'espace public sont valorisés.

Verbatims des parents :

« C'est un projet vivant. »

« Ce n'est pas que le jeu, c'est grandir, et c'est mettre en avant la rue. »

« De voir des mots écrits dans la rue, c'est super pour mon enfant qui est en CE1, ça valorise ce qu'ils font à l'école. »

« C'est émouvant de voir ce lien parents - enfants dans une période où nous sommes beaucoup derrière nos écrans, c'est un moment privilégié. »



> Rue des Coutures Saint-Gervais, 75003, Paris septembre 2023



> Projet du designer graphique Eddy Terki

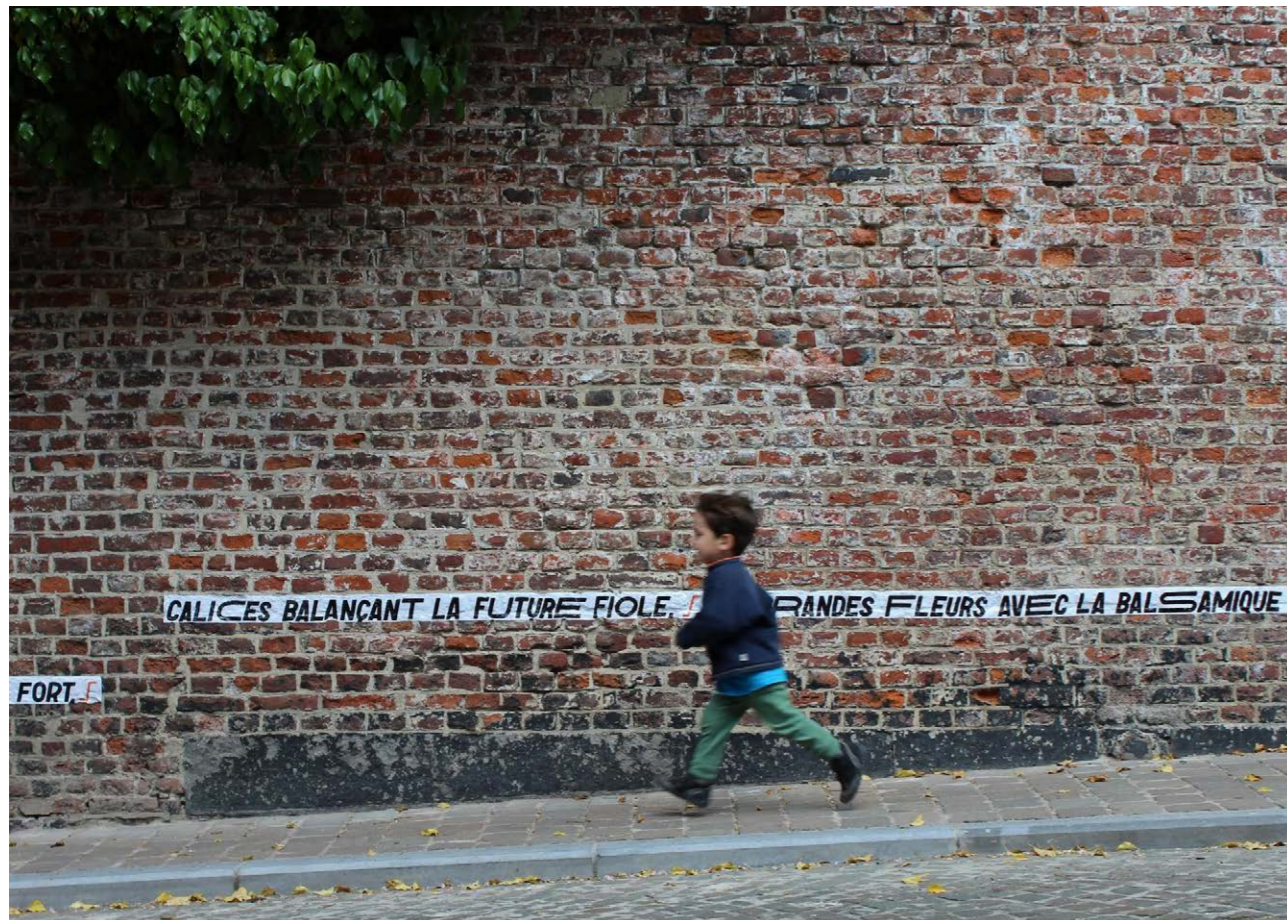
La ville de Mons

Une signalétique qui met la culture et la littérature en avant - Projet de Ruedi Baur et Karelle Ménine

Située en Belgique, Mons est la capitale de la culture en 2015. Affaiblie économiquement, la ville voit sa population souffrir de pauvreté et d'illettrisme. Le projet La Phrase, imaginé par Ruedi Baur et Karelle Ménine, est une accumulation de mots et textes d'écrivains célèbres de la région. Cet assemblage, peint à la main, s'étend sur 10 kilomètres au cœur de la ville. Le projet poétique attise la curiosité des riverains, convoque l'imaginaire et permet aux habitants de s'approprier l'espace public. Malheureusement éphémère, le projet à tout de même conquis les habitants et réanimé le rayonnement culturel de la ville.



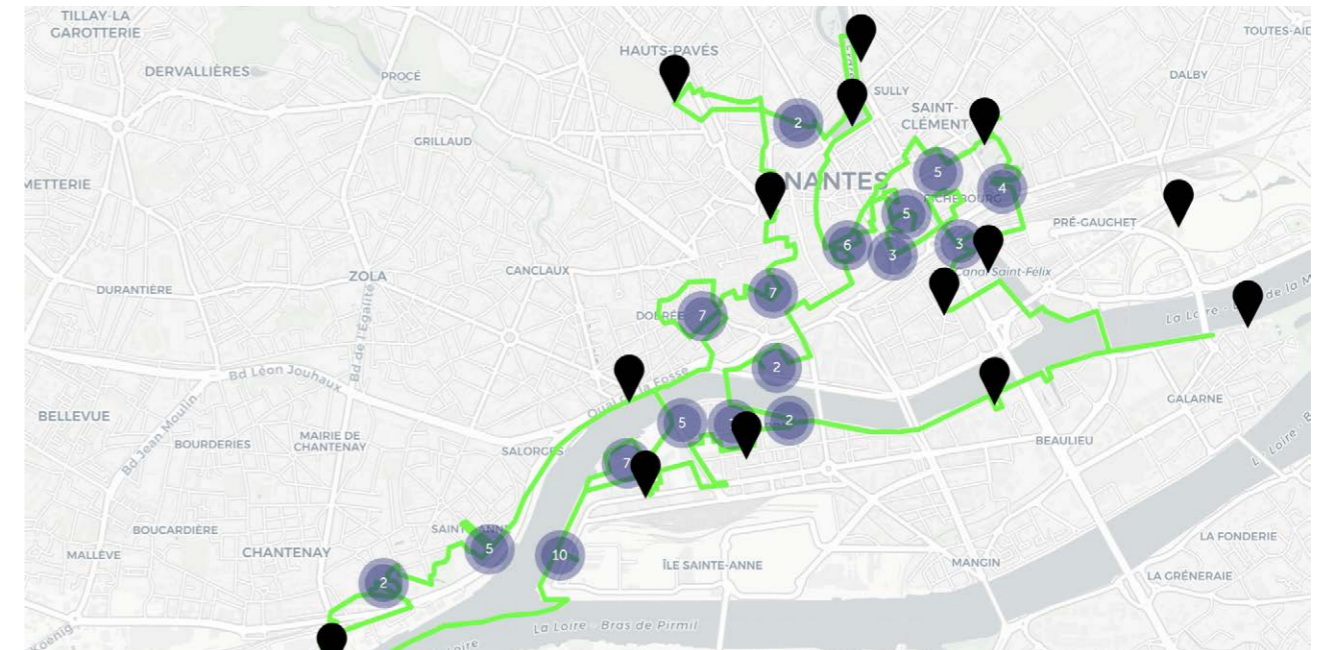
> La phrase, Ruedi Baur et Karelle Ménine, 2015



La ligne verte

Signalétique du Voyage à Nantes

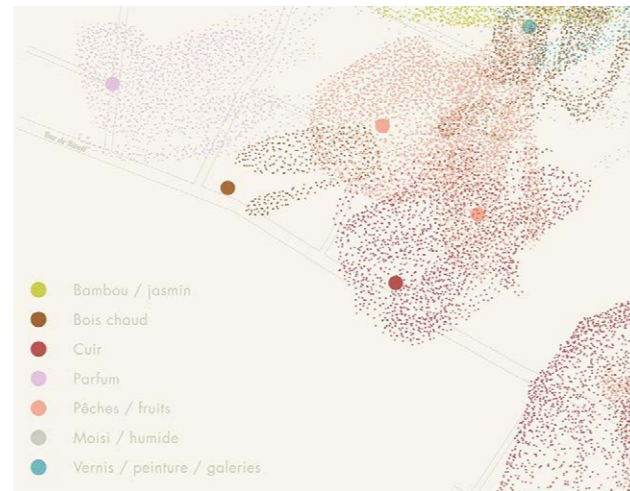
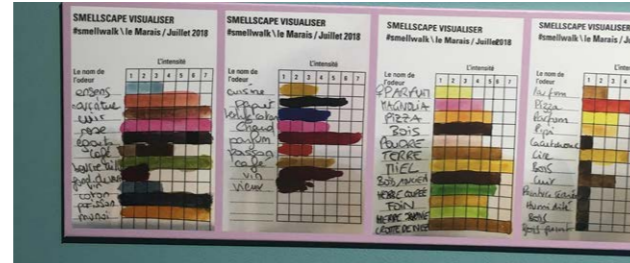
La ligne verte serpente dans les rues de Nantes. Ce tracé permanent, peint au sol, propose une balade culturelle aux curieux qui souhaitent découvrir les monuments de la ville et des œuvres d'artistes originales. C'est dans le cadre de l'événement Voyage à Nantes, que ce parcours fut inventé. Ici, la ligne sert de guide, comme une rampe qui viendrait accompagner un élan, elle aide les visiteurs à se repérer visuellement et sans téléphone.



> La ligne verte, Voyage à Nantes

Les Carto-sensible Par Maif Social Club

Dans ce carnet d'idée, les carto-sensibles ont vraiment leur place. En apportant des informations sensibles, elles orientent le promeneur sur des perspectives différentes. Par le prisme des sens et des émotions, le support stimule l'imaginaire et l'émerveillement. De même, la création de la carte permet une appropriation de l'espace par le promeneur. C'est ce qu'a réalisé l'association Maif Social Club, un collectif, mais aussi un lieu culturel dans le Marais. Accompagnés lors d'ateliers créatifs, des volontaires ont capté les odeurs du quartier pour en faire des cartes sensibles.



> Carte sensible réalisée dans le quartier du Marais



Christo et Jeanne-Claude

Cacher pour mieux voir, serait peut-être la devise du couple Christo et Jeanne-Claude. Leur spécialité était d'emballer les monuments pour mieux les observer. Par cette action, un monument du quotidien, d'un coup transformé, se remarque et intrigue. La forme est alors soulignée, nous laissant voir des perspectives oubliées. Ces œuvres in-situ provoquent un effet de surprise et stimulent la curiosité.



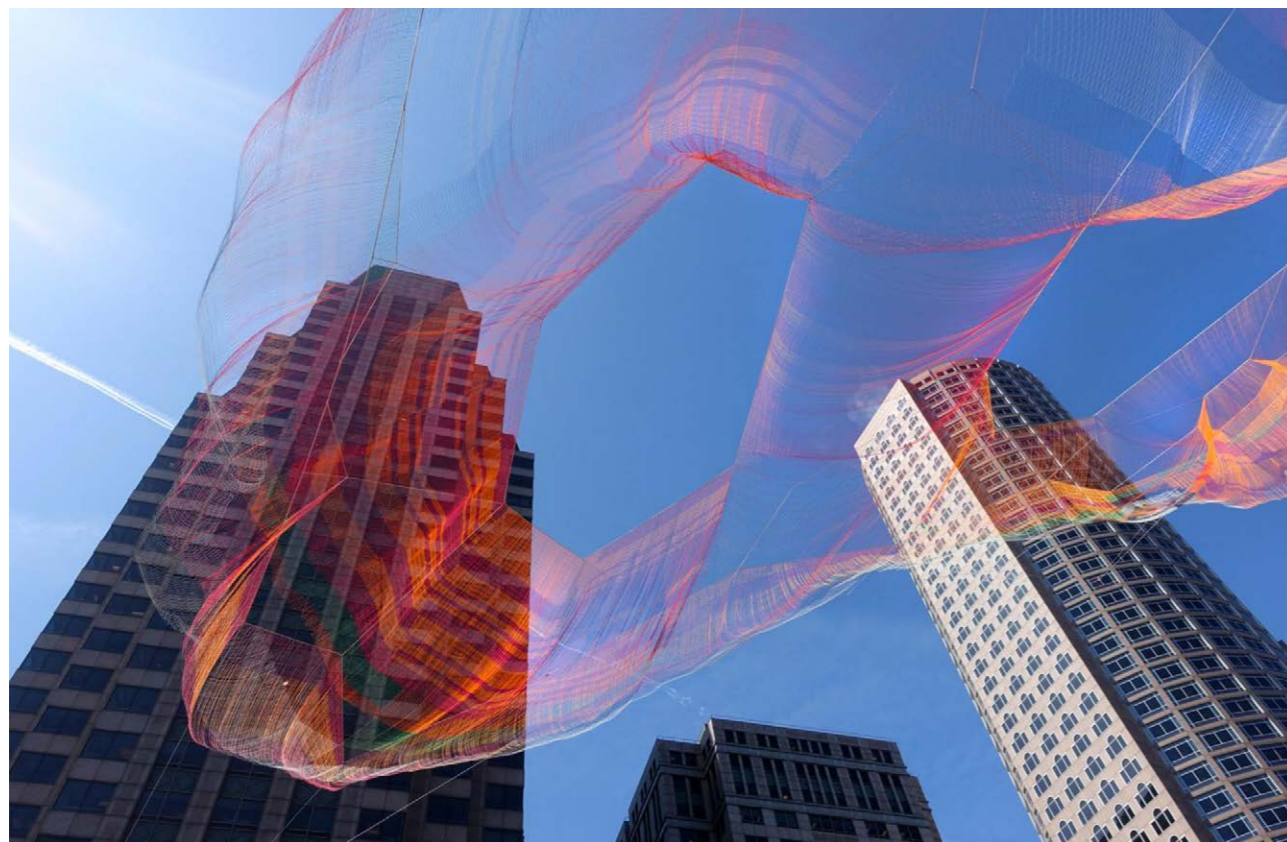
> Christo et Jeanne-Claude - Wrapped Reichstag, Berlin, 1995, photo : Wolfgang Volz



> Christo et Jeanne-Claude, L'Arc de Triomphe, Wrapped, Paris, 2021

Janet Echelman

Dans la même thématique, Janet Echelman, suspend dans les mégalofoles des grands filets colorés entre les gratte-ciels. Agités par le vent, ces filets deviennent une véritable poésie urbaine faisant redresser la tête des riverains pour un spectacle inattendu et singulier.



> Janet Echelman,
Boston, 2015

Intégration des représentations féminines dans l'espace public Collectif Formes Vives

Le collectif Formes Vives valorise les femmes dans l'espace public de Marseille. À partir d'ateliers de sérigraphie, les femmes se réunissent et se représentent graphiquement sur des posters. Les affiches sont ensuite collées dans la rue.



> Formes vives, Marseille

C - Pistes créatives

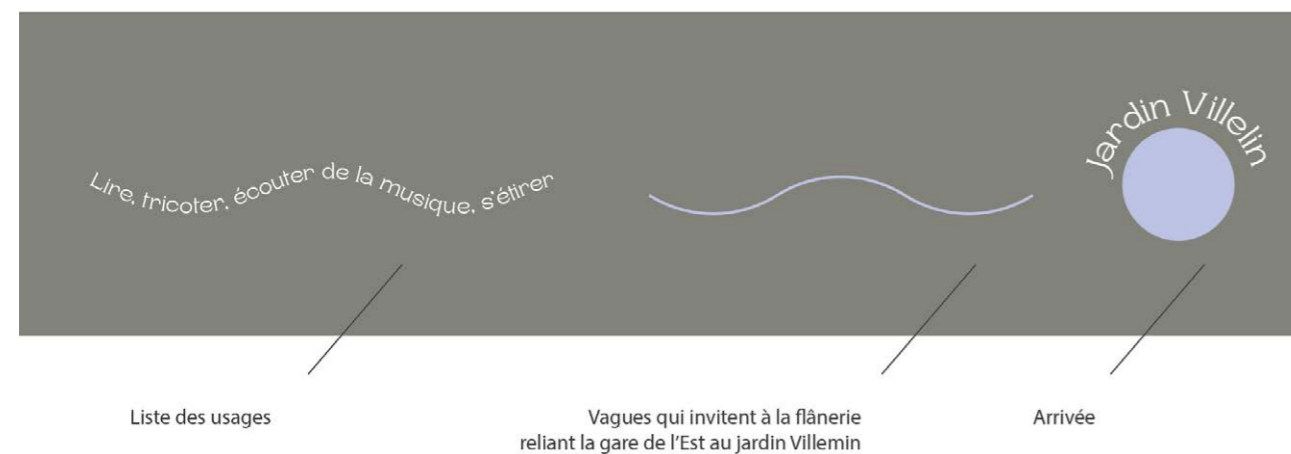
Le concept

Comment le design peut protéger les espaces publics d'une rentabilité temporelle en invitant à la flânerie ?

Pour répondre à la problématique, plusieurs solutions sont possibles. Tout d'abord, il est nécessaire de cerner les besoins et les enjeux d'un espace. C'est à travers des enquêtes terrains que la récolte d'informations est la plus pertinente. Pour comprendre toute la granularité d'un lieu, la carto-sensible est un bon outil. La carto-sensible montre des données qualitatives sur un ressenti d'utilisateur. Ex: les odeurs, la variété des plantes, les différents flux : air, eau, population, les animaux...

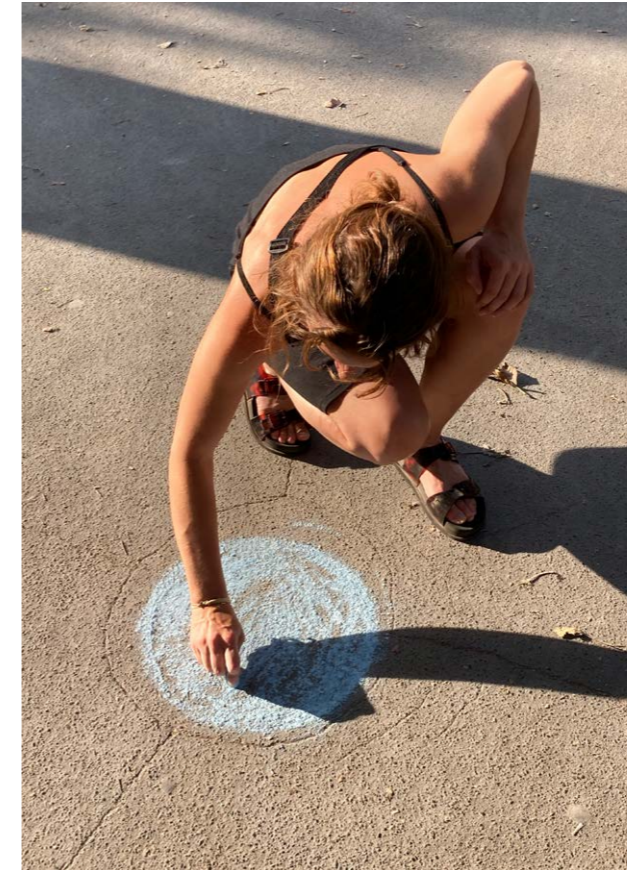
Avec le résultat de cette enquête, le concept envisagé consiste en une promenade qui encourage les habitants locaux à découvrir les lieux en explorant les différentes façons dont ils pourraient être utilisés. La courbe sinueuse, souvent utilisée dans des projets artistiques et urbains, est plus intuitive pour l'observateur car ses formes douces suscitent l'invitation sans imposer de contraintes. Son utilisation semble parfaitement adaptée à ce projet. Le tracé au sol qui guide les résidents est accompagné d'un texte qui suggère diverses manières d'utiliser l'espace.

Représentation graphique :



Expérimentations

Un samedi à 17h à Gare de l'Est, j'ai dessiné une courbe de la sortie de gare de l'Est jusqu'au jardin Villemin. Le trajet à pied est d'une minute mais les voyageurs et riverains n'ont aucune indication sur l'existence de cet endroit. Par une signalétique au sol, indiquant les usages du lieu, la ligne invite le voyageur à se rendre au bout.



Retour de l'expérience

Beaucoup de réactions sont apparues pendant que je dessinais au sol. Les curieux me demandaient où j'allais, et pourquoi je faisais ça.

Lors de mon observation, j'ai remarqué que les enfants suivaient volontier la ligne, en marchant dessus. Ils y avaient une interaction physique avec le tracé.

Pour les adultes, l'interaction était plus visuelle. Intrigués, certains lisaient, d'autres, encombrés par leurs valises n'ont pas prêté attention. Une petite partie étaient sceptiques, voire à l'encontre du projet, n'hésitant pas à vider une bouteille d'eau pour faire disparaître la craie.

Globalement, le dessin au sol a attiré et provoqué des réactions.

Verbatims récoltés

- « J'écris pas aussi bien moi »
- « Je t'ai vu faire un graffiti, c'est interdit »
- « C'est trop cool »
- « Ça y est vous êtes arrivé au bout ! Je vous suis depuis le début ! Eh, notre petite elle a pris la ligne quand même ! »
- « C'est vrai nous on oublie, parce qu'on est adultes »
- « C'est vous qui avez tracé la ligne depuis le début ? Ça met vachement de temps, mais c'est cool en vrai »
- « Y'a écrit quoi là ? J'arrive pas à lire, je croyais que c'était du chinois c'est pour ça »
- « C'est quoi c'est connerie encore »

Retours des riverains :

- « Donner une information supplémentaire, comme - Suivez-moi »
- « Faire un tracé plus gros »
- « Pas assez visible »
- « On a besoin de plus d'informations pour s'engager »

Conclusion

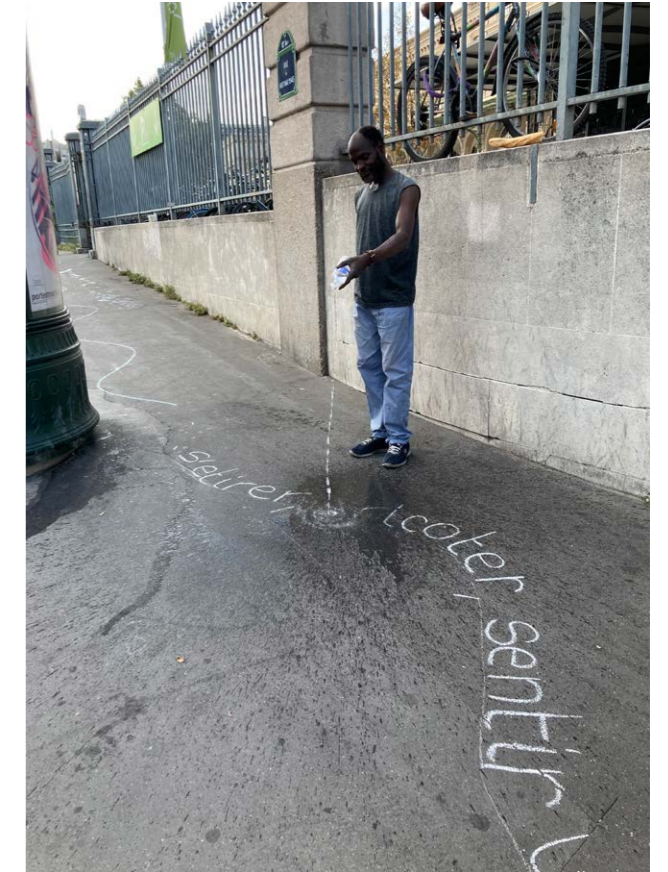
Cette dernière partie nous apprend quelle place le design graphique peut apporter dans l'urbain. Ma position de designer ne me permet pas de faire évoluer seule les infrastructures : créer des îlots de fraîcheur, des voies de vélo, des nouveaux quartiers, déplacer des bâtiments... Ce travail est celui d'un urbaniste.

Cependant, ma vocation est de comprendre l'espace, les enjeux, de proposer, de conseiller et d'accompagner les projets de mutation, d'orienter les riverains.

"Comment le design peut créer des espaces urbains dénués d'optimisation et inviter les riverains à flâner ?" Pour répondre à cette problématique, le design se retrouve en amont,

dans la réflexion sur place ou sur des temps d'atelier, par exemple. Également dans l'espace, on retrouve le design à travers l'urbanisme tactique ou de la signalétique.

Le projet imaginé s'installe dans l'espace comme une signalétique temporaire. L'avantage de l'éphémère est de concevoir le projet rapidement et de pouvoir récolter des retours utilisateurs par la suite. L'objectif de ce dispositif est de pouvoir le faire exister de manière pérenne. En discutant avec des designers qui travaillent dans l'espace urbain, j'ai compris que faire exister un projet comme tel implique de communiquer avec les politiques publiques.



Conclusion générale

L'industrialisation a bouleversé l'urbanisme de nos villes. La rapidité est devenue une priorité pour une ville comme Paris. Les grands axes de circulation ont privilégié les déplacements de voitures au détriment de la santé, du bien-être et de la sécurité du piéton. Plus largement, la vitesse s'est installée dans nos modes de vie, et la notion du temps s'est rétrécie.

Allant à l'encontre d'un rythme imposé, le flâneur, riche de temps, s'approprie l'espace public. Progressivement, quelques tendances apparaissent ces dernières années valorisant les villes au ralenti et à échelle humaine avec les mouvements : Slow City, Ville Sensuelle, ou ville relationnelle.¹

Les carto-sensibles, l'arpentage urbain et la photographie sont des outils permettant d'enquêter sur le piéton à l'échelle du 10^e arrondissement. Certains espaces attirent naturellement les riverains. La végétation, les animaux et les points d'eau rendent un lieu attractif, comme le canal Saint-Martin. Également, plus les assises seront nombreuses et différentes, plus le riverain pourra s'approprier l'espace. Enfin, la diversité des usages est un bon indicateur d'espace à échelle humaine.

Cette enquête permet également de cerner les freins à la flânerie. Premièrement, le facteur climatique encouragera ou non le promeneur dans son impulsion. Deuxièmement, l'insécurité dans la rue sera déterminant, principalement pour l'occupation des femmes dans l'espace public. De même, un espace flânable doit être inclusif aux personnes âgées et porteuses de handicap. Les infrastructures de la ville peuvent également être un frein, car ce sont elles qui proposent un confort matériel et d'aménagement

pour le piéton. Enfin le flâneur ne se retrouvera pas dans les lieux où la pollution sonore est importante. Il privilégiera le calme et les espaces apaisés.

Le design joue un rôle dans la création d'espaces urbains propices à la flânerie. Il peut encourager l'interaction sociale, renforcer les liens entre les habitants, favoriser la mixité de genre, protéger des insécurités, et mettre en valeur l'histoire et la culture locales.

Ainsi, il revient aux designers mais également aux municipalités de concevoir des environnements urbains qui favorisent la flânerie, permettant ainsi aux habitants de s'approprier leur métropole. En préservant et en encourageant cette pratique, nous contribuons à créer des villes plus lentes, humaines et vivables pour tous.

¹ Ferrier Marchetti Studio, Sonia Lavadinho

Remerciements :

Pour le temps passé à me relire, me conseiller et me guider ces derniers mois, je remercie mes tuteurs de mémoire Samuel Roumeau et Silvia Dore.

Je remercie l'ensemble de l'équipe pédagogique, et principalement Xavier Lesage pour ses recommandations.

Mes pensées vont également vers l'équipe Leonard pour leur disponibilité et leur générosité dans le partage de leurs compétences, en mettant en avant spécialement, Isabelle Lambert, Etienne Bourdais, Lisa d'Arnoux et Pierre Bernard.

Enfin, je tiens à remercier Charlotte de Rafélis, Léa Drougard, Mathilda Sauer pour leur soutien et leurs bons conseils.

Références

Livres

Etienne Klein

- Le temps (qui passe ?)
- Les tactiques de Chronos
- Théorie de la relativité

Francis Ponge

- Le savon

Edward Thompson

- Temps, discipline et capitalisme industriel
 - Temps capitalisme et travail.
- L'heure ou l'horloge est arrivée dans nos vies

Hartmut Rosa

- Accélération

Lucien Febre

- Histoire du temps
- Jacques Le Goff
- Au moyen-âge : temps de l'église et temps du marchand
 - Pour un autre moyen-âge.

Carl Honore

- Éloge de la lenteur

Tom Dubois

- Pour en finir avec la vitesse

Laurent Vidal

- Les hommes lents

George Perrec

- Tentative d'épuisement d'un lieu parisien
 - Espèces d'espaces
- L'infra-ordinaire

Eugène Marsan

- Eloge de la paresse

Daniel Harras

- Ce sont les choses qui nous regardent

Danielle Tartakowsky

- Histoire de la rue, de l'Antiquité à nos jours

Hadrien Klent

- Paresse pour tous

Pierre Sallenave

- La ville se rêve en marchant

André Gorz

L'idéologie sociale de la bagnole

David Le Breton

Marcher (Eloge des chemins et de la lenteur)

Nicolas Nova

Exercices d'observation

Yves Raibaud

La ville faite par et pour les hommes

Articles

Évolution de la part de la population urbaine et rurale entre 1846 et 1968, Observation des territoires, 2022
<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/visiotheque/2021-2022-rapport-cahier-1-demo-evolution-de-la-part-de-la-population-urbaine-et-rurale>

Histoire 1re collection, G. Le Quintrec, Nathan, 2019
<https://hg-lycee.nathan.fr/9782091728872/assets/tous-les-textes-du-chapitre-4-pour-les-dys-24/preview>

Le Paris d'Haussmann : La transformation d'une ville, Juliette Glikman, juin 2019
<https://www.napoleon.org/enseignants/documents/le-paris-dhaussmann-la-transformation-dune-ville/>

Les travaux d'Haussmann, BNF Les Passerelles, 2022
<https://passerelles.essentiels.bnf.fr/fr/chronologie/construction/e1082edf-2cbd-441c-b69c-505376de1d3a-immeubles-haussmanniens/article/2981a063-cc5c-4526-96a8-023a6d717ae4-travaux-haussmann>

La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé, Herman van der Wusten, 2020
<https://journals.openedition.org/echogeo/14634>

La Charte d'Athènes, Le Corbusier, 1957
<http://mfd.agadir.free.fr/Agadir-reconstruction/etapes-reconstruction/urbanisme/La%20Charte%20d%92Ath%E-8nes.html>

Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? Annie Fourcaut, Histoire urbaine 2006/3 (n° 17), pages 7 à 25

La ville lente : utopie, audace ou régression ? Réflexions libres autour d'écrits de Marc Wiel, Xavier Desjardins, 2015
<https://journals.openedition.org/cdg/307>

Frédéric Héran, La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain, Dominique Mignot, Mai 2012
<https://journals.openedition.org/developpementdurable/9154>

La «Slow City», le remède pour ralentir ?, Lumières de la Ville, 2021
<https://lumièresdelaville.net/slow-city-remede-ralentir/>

Superstudio, Il Monumento Continuo, 1969-1970, La Frac, 2022
<https://collections.frac-centre.fr/collection-art-architecture/superstudio/il-monumento-continuo-64.html?authID=185&ensembleID=988>

Prendre le(s) temps de la ville, Luc Gwiazdzinski, 2020
<https://www.dixit.net/temps-de-la-ville-luc-gwiazdzinski/>

INJEP, ministère des Sports et des Jeux Olympiques et paralympiques, CREDOC, Baromètre national des pratiques sportives 2018 et 2022, 2022
<https://injep.fr/publication/comment-lapres-covid-stimule-lelan-sportif-des-francais/>

Carte des Villes et Communes à Pied, Tous à Pied, 2023
<https://www.tousapied.be/nos-projets/carte-des-villes-et-communes-a-pied/>

Le télétravail avant, pendant et après la pandémie de Covid-19, 2021, Laurence Pelta
<https://france.attac.org/nos-publications/les-possibles/numero-27-printemps-2021/dossier-numerisation-et-transformation-des-rapports-sociaux/article/le-teletravail-avant-pendant-et-apres-la-pandemie-de-covid-19>

Covid 19 : La demande pour les terrasses et les balcons explose chez les citadins, VINCI Immobilier, 2022
<https://www.vinci-immobilier.com/actualites/covid-19-la-demande-pour-les-terrasses-et-les-balcon-explose-chez-les-citadins>

Paris : quand les terrasses éphémères cherchent à devenir permanentes, Anastasia Chelini, 2021
<https://www.lhotellerie-restauration.fr/journal/restauration/2021-10/paris-quand-les-terrasses-ephemeres-cherchent-a-devenir-permanentes.htm>

Roberto Burle Marx : un peintre architectural, Romain Doutriaux, Andréa Lapras et Damien Saraceni, 2012
<https://www.mondedesgrandesecoles.fr/roberto-burle-marx-un-peintre-architectural/>

La dérive, Frédérique Davreux-Hébert, 2021
<https://revueexsitu.com/2021/08/30/la-derive-radicalisation-de-la-promenade-surrealiste/>

Le flâneur dans l'espace urbain
Giampaolo Nuvolati, 2009
<https://journals.openedition.org/gc/2167>

Infographies, Studio TARTAR, 2018
<http://laatelier.org/egalite/2018/10/24/a-qui-appartient-lespace-public>

Le SuperBlock : retour sur une expérience radicale de transformation de la ville, Projet Urbain, 2021
<https://projeturbain.net/2021/04/20/le-superblock-retour-sur-une-experience-radicale-de-transformation-de-la-ville/>

Atlas de l'espace public parisien, Apur, 2017
<https://www.apur.org/sites/default/files/documents/at-lasespacepublicparis10earr.pdf>

Barcelone capitalise sur son expérience tactique pour transformer ses espaces publics, L'Institut Paris Région, 2022

Projets

Ferrier Marchetti Studio, agence de design

- La ville à hauteur d'enfant, 2020
- Rouen, Projet Issol, 2017

Silvia Dore, designer

Graphisme à Ciel Ouvert

Elsa Noyon, artiste, graphiste

- Carto-sensibles du quartier de la Goutte d'Or

Aurélien Bory, artiste

- Traverses

Roberto Burle Marx, peintre et urbaniste

- Copacabana, les vagues

Collectif Hérétique

- Application Dérive

Sonia Lavadinho, chercheuse en urbanisme, développe le concept de « La Ville Relationnelle”

