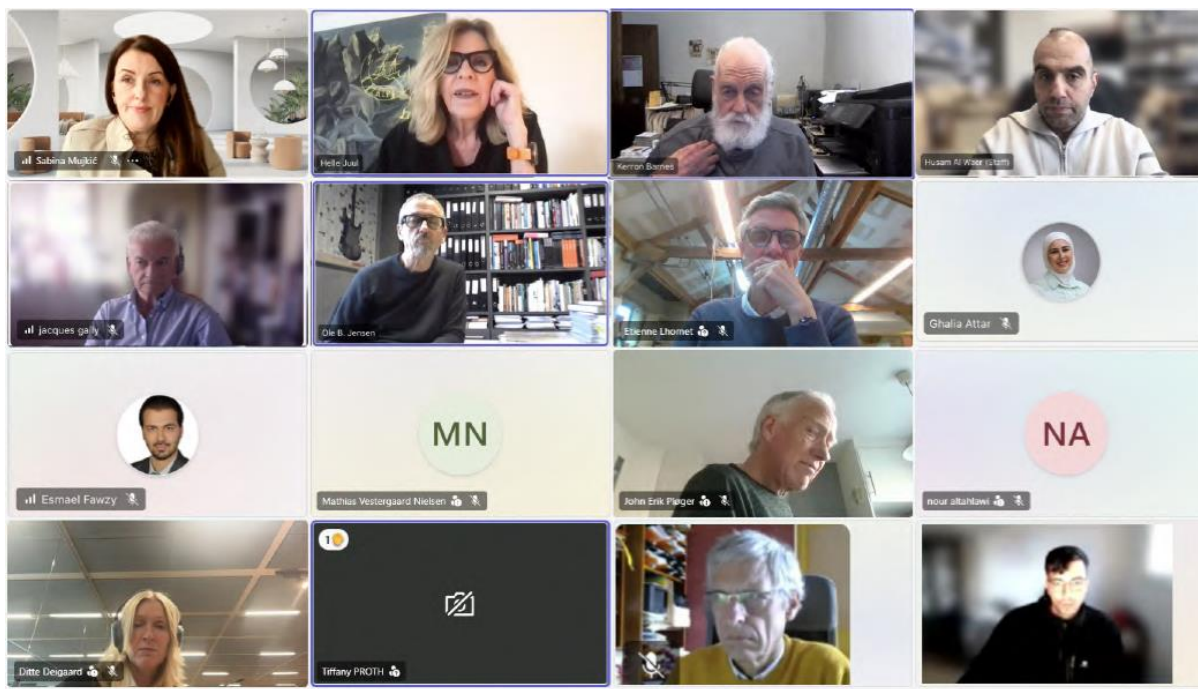


# SESSION D'HIVER INTA 3

## Urbanité, bien-être et crises

Comment les choix de conception urbaine façonnent la mobilité, l'accessibilité  
et la justice sociale dans nos villes  
24 mars 2026



### INTRODUCTION - HELLE (PRÉSIDENTE, INTA)

Bienvenue à notre troisième conférence de la session d'hiver INTA 2026. Je m'appelle Helle Juul, je suis la présidente de l'INTA. Je suis aujourd'hui accompagnée par Sabina Mujkic, Vice-Présidente, de Ljubljana en Slovénie, Étienne Lhomet, Vice-Président, de Bordeaux France, et Jacques Gally, basé à notre siège à Paris.

Les villes du monde entier font face à de multiples crises qui se chevauchent : changement climatique, inégalités sociales, pénurie de logements, migration et défis de santé publique. Dans ce contexte, la façon dont nous concevons, gouvernons et habitons nos villes devient cruciale.

La question centrale est : comment le développement urbain peut-il non seulement répondre aux crises, mais aussi renforcer la résilience et le bien-être humain ? C'est vraiment au cœur de notre stratégie.

### INTERVENANTS ET FORMAT

Nous sommes heureux d'ouvrir la troisième et dernière session de la série hivernale INTA. Nous présenterons des idées tirées du récent livre d'Ole B. Jensen, *Mobilité et Justice*, et nous entendrons également Husam AlWaer, qui apportera une perspective complémentaire sur le développement urbain durable et la planification des infrastructures. Husam, tu étais déjà avec nous au Congrès 46 de septembre, et nous connaissons ton énergie. Je pense que vous allez créer une discussion très intéressante. Ensemble, nous explorerons comment les principes de la ville humanisatrice peuvent renforcer les villes et renforcer la résilience en temps de crise.

Le format est simple. Chaque intervenant disposera d'un maximum de 20 minutes pour la présentation. Ensuite, nous ouvrirons la parole au débat et aux questions.

Je vous encourage tous à participer, car c'est ainsi que nous enrichissons et qualifions la discussion.

Tous les participants recevront un résumé et les présentations afin que nous puissions continuellement échanger et débattre sur la manière dont nous offrons un logement meilleur et abordable.

Vous recevrez une transcription de nos discussions d'aujourd'hui. Je vous encourage également à visiter notre site web <sup>1</sup> dont s'occupe Jacques Gally, où les résumés des présentations sont mises à disposition.

## **LES ENGAGEMENTS D'E L'INTA**

Avant de céder la parole à Ole, notre premier intervenant, permettez-moi de souligner brièvement que l'INTA a une longue histoire d'engagement sur ces questions. L'Association internationale pour le développement urbain contribue activement au renforcement du dialogue mondial sur la santé, la résilience et la qualité de vie dans tous les aspects du développement urbain.

Nous y parvenons grâce à des services de conseil stratégique, des tables rondes à l'international, des conférences d'experts et des forums de connaissance, des réseaux professionnels intersectoriels et un dialogue entre parties prenantes publiques et privées.

Alors, Ole, j'attends avec impatience ta présentation. La parole est à toi.

-o0o-

---

<sup>1</sup> ▪ <https://inta-aivn.org/en/> et notre profil LinkedIn :  
▪ <https://www.linkedin.com/company/international-urban-development-association-inta-aivn>.

# PROFESSEUR OLE B. JENSEN

## *Cities, Exclusionary Design, and Mobility (In)Justice*

JNTA seminar on Urbanity, Wellbeing, and the Humanizing City  
March 24, 2026  
Professor  
Ole B. Jensen  
Aalborg University



## INTRODUCTION : DESSEIN EXCLUSIF, MOBILITÉ ET JUSTICE

Merci beaucoup de m'avoir invité. Aujourd'hui, je vais intervenir sous le titre « Conception excluante, mobilité et justice ». Comme Helle l'a mentionné dans l'introduction, je m'appuierai sur mon ouvrage récent, *Mobility and Justice by Design*.

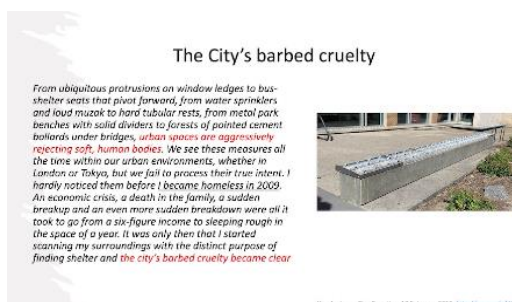
J'ai une formation en sociologie, mais je travaille avec des architectes et des aménageurs urbains depuis plus de 25 ans. Ce que je fais principalement, c'est la recherche ethnographique dans les espaces publics, dans des sites de mobilité tels que les centres commerciaux, les aéroports, les stations de métro, les trottoirs et les pistes cyclables — de nombreux endroits différents où j'essaie de comprendre l'interconnexion entre l'environnement bâti et les pratiques humaines, en particulier celles liées à la mobilité.

Au cours des dix dernières années, je me suis particulièrement concentré sur l'exercice et la médiation du pouvoir par l'architecture et l'aménagement urbain, ainsi que les possibilités de résistance et de transformation.

Aujourd'hui, je vais d'abord fournir quelques cadres de réflexion, puis je me référerai au livre, dans lequel j'ai travaillé principalement sur trois domaines : le sans-abrisme, le handicap et le vieillissement des populations.

Permettez-moi de commencer par une image. Essayez d'imaginer que vous cherchez un endroit où dormir. Vous n'avez pas de travail, pas d'argent, et aucun endroit où rester. La nuit tombe, et la ville passe de sa phase diurne à sa phase nocturne. Que faites-vous dans la vie, et où allez-vous ?

Ce n'est pas une situation familière pour la plupart d'entre nous, mais c'est la réalité pour des millions de personnes sans-abrisme à travers le monde aujourd'hui.



Ce qui m'a intéressé dans cette recherche, qui fait partie du livre, c'est de comprendre ce que l'on ressent lorsqu'on est du côté de ceux qui subissent des interventions intentionnellement conçues pour exclure certaines personnes.

Je m'intéresse à des dispositifs tels que des pics, des accoudoirs et d'autres installations métalliques placées dans l'espace public pour

empêcher les personnes sans domicile de s'y abriter. Je précise que ma recherche porte uniquement sur les espaces publics.

Je n'étudie pas ce qui se passe dans les propriétés privées ou domestiques. Ce qui m'intéresse, c'est ce qui se passe dans les espaces urbains de la ville.

Une citation que j'ai trouvée il y a plusieurs années, au début de mes recherches sur ce sujet, exprime quelque chose de très important : les espaces urbains rejettent agressivement les corps humains vulnérables. La cruauté presque barbare de la ville devient alors évidente. Ce contraste entre des espaces urbains durs et des corps humains fragiles est, à mon sens, absolument essentiel.

D'une certaine manière, nous vivons des vies « infrastructurées ». Les artefacts, les technologies, les espaces et les outils médiatisent notre relation au monde et aux autres. Parfois, ces possibilités d'usage sont entravées ou restreintes. Notre participation sociale s'en trouve limitée, parfois intentionnellement, parfois non. C'est précisément cela qui m'intéresse.



Les personnes vulnérables en ville doivent faire de grands efforts pour rendre le monde habitable lorsqu'elles subissent des injustices de mobilité produites par le design.

Je m'intéresse également aux formes de résistance et d'opposition que certains groupes développent pour faire face à ces situations. De manière générale, je considère mon travail comme relevant d'une forme de sociologie

critique du design. Je mène un travail empirique — principalement ethnographique — mais j'essaie aussi de construire un vocabulaire analytique qui nous permette de parler de ces phénomènes avec plus de précision.

Une partie de ce travail relève de la construction théorique et de la conceptualisation. Certains éléments émergent des terrains et du matériau empirique, mais je m'intéresse aussi beaucoup à la littérature et à la création de passerelles entre différents champs. Cela inclut notamment la justice en matière de mobilité, en particulier à travers les travaux de Mimi Sheller, la justice dans l'aménagement urbain, ainsi que des réflexions plus larges sur la justice en architecture et en aménagement urbain.

Ces dernières années, mon affiliation avec la *Fondation Bevica*<sup>2</sup> et ses travaux sur l'aménagement universel m'a également amené à me rapprocher d'une littérature importante sur le handicap critique et l'architecture.



Un livre très recommandé est *Doing Disability Differently* (Traiter le handicap autrement) de Jos Boys, et je me suis également appuyé sur des ouvrages sur les prises d'action militante et les études critiques sur le handicap.

<sup>2</sup> La Fondation Bevica (Bevica Fonden) est une fondation danoise dont les origines remontent à 1872, initialement créée par le pasteur Hans Knudsen sous le nom de « La Société et le logement pour les personnes handicapées ».

L'ensemble de ces apports me permet de développer un cadre d'analyse plus précis pour comprendre les injustices de mobilité produites par l'aménagement urbain.



L'un des débats centraux lorsque l'on parle d'exclusion en ville concerne l'intentionnalité. Dans le livre et dans mes travaux, j'analyse les formes d'exclusion intentionnelle, c'est-à-dire produites délibérément par l'aménagement urbain.

Further touch points in the literature

Par exemple, le banc — photographié à Philadelphie — n'est pas simplement un banc avec un accoudoir. C'est un dispositif métallique placé au centre d'une surface horizontale afin d'empêcher les corps de s'y allonger ou de dormir. C'est clairement un effort intentionnel pour neutraliser certaines pratiques associées à certaines personnes. C'est une exclusion intentionnelle par conception.

Mais comme je l'ai indiqué, je travaille également sur le handicap et le vieillissement de la population, et ces groupes sont rarement exclus de manière intentionnelle.

Un exemple classique est le travail de Donald Appleyard sur la relation entre le flux de circulation et les interactions sociales à travers la rue. Lorsque la circulation est dense, les interactions entre les deux côtés de la rue sont faibles ; lorsqu'elle est faible, les interactions augmentent.

Les ingénieurs du trafic n'avaient pas pour objectif, de manière délibérée, d'empêcher les enfants de jouer dans la rue. Pourtant, le résultat est bien une forme d'exclusion.

C'est pourquoi je m'intéresse également aux formes d'exclusion non intentionnelle produites par l'aménagement urbain.

Cela soulève plusieurs questions fortement formulées dans la littérature. Le livre de Sarah Hendren *What Can a Body Do ?* pose une question très simple mais puissante : pour qui le monde est-il construit ?

Elles sont très stimulantes. Hendren, qui est la mère d'un enfant atteint de trisomie 21, s'appuie sur une série d'exemples pour montrer le décalage entre les corps et les environnements construits. Elle illustre ainsi le modèle social du handicap : le handicap ne réside pas uniquement dans le corps, mais aussi dans la manière dont l'environnement est conçu.

Une autre question tout aussi importante, issue des travaux sur la justice en matière de mobilité, est la suivante : qui est reconnu comme une personne ? Qui a droit à une mobilité rapide, à une circulation privilégiée, à un accès facilité ?

Je m'inspire aussi de la question de Bruno Latour et Peter Weibel : qu'est-ce qui doit être rendu public ? Dans mes travaux, ce qui doit être rendu public, ce sont ces inégalités, en particulier lorsqu'elles sont mises en scène et renforcées par l'architecture et l'aménagement urbain.

Une partie de cette réflexion porte sur la justice. Il existe de nombreuses façons de penser la justice — distributive, procédurale, délibérative, restaurative, fondée sur la reconnaissance, etc. Tout cela m'intéresse. Mais dans mes travaux, je me suis progressivement déplacé de la justice vers l'injustice.

Une citation qui m'a marqué affirme que la justice a peu de portée émotionnelle, car sa valeur réside dans son impartialité et son universalité. L'injustice, en revanche, est chargée d'affects. Elle se ressent. Elle est située, partielle, et vécue avec intensité.

Cela compte pour moi parce que, lorsque des personnes sont confrontées à l'injustice en ville, il ne s'agit pas seulement de droits formels ou de procédures. Cela touche à quelque chose de bien plus profond, sur le plan émotionnel.

Lorsque j'échange avec des personnes sans domicile, les dispositifs que j'ai présentés ne se contentent pas de réguler les comportements ; ils leur envoient un message : elles n'ont pas leur place dans la ville.

Et ce message est ressenti de manière extrêmement forte, sur le plan émotionnel et affectif.



Cela m'amène plus directement au livre *Mobilité et Justice par conception*. Il se concentre sur trois domaines empiriques : les personnes en situation d'itinérance, le handicap et les personnes âgées.



J'aborde ces trois aspects par la mobilité, car la mobilité est au centre de mon travail depuis près de trente ans. J'observe ce qui se passe dans la rue, dans les trains, le long des rails et dans d'autres situations mobiles. Je m'intéresse au point de rencontre entre les aménagements, les corps et l'injustice.

Permettez-moi de donner quelques exemples.

Le matériel empirique sur le sans-abrisme provient d'un projet de recherche à Copenhague. Les deux autres domaines — le handicap et le vieillissement — s'appuient principalement sur la littérature secondaire et les récits publiés.

Sur le sans-abrisme, un informateur, que nous pouvons appeler Brian, a dit que le design exclusif est un énorme obstacle, et que lorsque vous êtes déjà un paria, cela peut complètement vous écraser. Il a expliqué que les personnes sans-abrisme se rassemblent en ville pour être parmi les autres et se sentir en sécurité dans des endroits où il y a des gens à toute heure, car elles peuvent rencontrer quelqu'un qu'elles connaissent, ou quelqu'un qui pourrait les aider. Mais ils sont constamment poussés à autre chose, poussés dans des endroits où ils ne veulent pas être, et forcés de se conformer.

Cela engendre ce que j'appelle une atmosphère de rejet : le sentiment que la ville ne veut pas de vous là-bas.

Dans le cas du handicap, une personne interrogée décrivait le fait de devoir organiser chacun de ses déplacements en fonction de la présence d'ascenseurs dans les gares, et surtout de leur fonctionnement effectif. Avant même de quitter son domicile, il faut évaluer si le trajet est réellement possible.

Lorsque l'on se déplace en fauteuil roulant, le moindre déplacement implique une préparation considérable, et au moindre dysfonctionnement, on se retrouve bloqué. Là encore, cette situation est vécue comme profondément excluante.

Pour le vieillissement, un autre répondant a décrit des trottoirs fissurés et irréguliers. Elle utilisait un petit chariot de courses comme marcheur, et le chariot se coinçait sans cesse dans les fissures. Elle devait continuer à regarder vers le bas, scrutant sans cesse un chemin parcourable. Cette image de marcher dans un monde brisé rempli de voitures est une illustration puissante de l'exclusion ressentie à travers le corps.

Le livre contient beaucoup d'autres exemples, mais ceux-ci donnent une idée de l'argument.

Tout cela m'amène à réfléchir au rôle de l'aménagement urbain dans la société. Ici, je ne parle pas uniquement d'architecture au sens strict, mais aussi d'un ensemble plus large de systèmes d'aménagement urbain — les algorithmes des feux de circulation, les temps de traversée pour les piétons, les infrastructures de mobilité, etc.

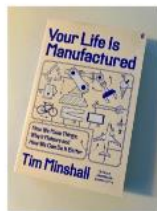
Je m'intéresse à ce que Nigel Thrift appelait la **politique moléculaire**. Une grande partie de ce qui se joue dans les espaces ordinaires de la ville ne relève pas de la politique avec un

grand P. Il s'agit plutôt d'une forme de politique diffuse qui peut néanmoins attirer l'attention du public et parfois produire des effets sociaux et politiques plus larges. Ces petites interventions relèvent de cette politique moléculaire. Il en va de même des formes de résistance développées par ceux qui en subissent les effets.

Cela fait écho à des approches plus larges de l'aménagement urbain, en particulier aux travaux d'Arturo Escobar sur *l'ontological design*. Dans *Designs for the Pluriverse*, Escobar soutient que nos vies sont entièrement façonnées par des processus d'aménagement. Cette histoire est sédimentée — et donc souvent invisible — mais elle demeure néanmoins puissante.

Onto ... what?

- Churchill allegedly said "first we create the buildings, then they create us".
- Or as Tim Minshall puts it in his latest book: "*your life is manufactured*".
- In other words; design creates people and worlds ... and that comes with ethical obligations!



J'évoque parfois, dans mon enseignement, une formule souvent attribuée à Churchill : nous façonnons d'abord nos bâtiments, puis ils nous façonnent en retour.

Plus récemment, Tim Minshall a utilisé une idée similaire dans le titre de son livre, *Your Life Is Manufactured*. L'idée fondamentale est que l'aménagement urbain façonne les individus et les

modes de vie, et qu'il implique donc des responsabilités éthiques.

Une chose qui est devenue importante pour moi en tant que chercheur est le rappel de Latour que les choses sont fabriquées. Si des environnements, des artefacts et des systèmes sont créés, ils peuvent aussi être refaits — voire annulés. Cela signifie que le monde pourrait être autrement. C'est dans cette situation que réside le potentiel transformateur de l'aménagement urbain.

Cela ne relève pas d'une vision naïve selon laquelle l'aménagement urbain pourrait simplement refaçonner le monde. Mais cela ouvre néanmoins une possibilité.

Une grande partie de la littérature sur les pratiques de hacking militant et de contre-aménagement développées par des personnes en situation de handicap, confrontées à des environnements capacitistes et excluants, ne se contente pas de critiquer les mécanismes de pouvoir : elle esquisse aussi des futurs alternatifs. Aimi Hamraie, entre autres, montre comment des corps refusés par ces dispositifs parviennent malgré tout à produire des mondes habitables.

C'est là, selon moi, que la réflexion sur la transformation devient essentielle.

À l'approche de ma conclusion, je dirais que parce que l'environnement bâti est créé, une nouvelle politique de l'aménagement urbain réside dans l'exploration de ce qui peut être refait ou défait. Recréer et défaire des environnements qui engendrent des injustices de mobilité par conception est là où réside le potentiel transformateur de l'aménagement urbain.

Au Danemark, du moins, on observe également un développement des discussions autour de l'éthique en architecture et dans les professions. L'année dernière, j'ai reçu un prix de la Fondation danoise des arts pour une partie de ces travaux, et il était frappant d'entendre des réflexions similaires chez des professionnels des arts et de l'artisanat.

L'un des points essentiels que je souhaite apporter est que l'aménagement urbain peut être complice des injustices, mais qu'il peut aussi faire partie de la solution, car il permet de révéler, de questionner et de transformer les normes et les valeurs inscrites dans l'environnement bâti.

Merci de votre attention.

## QUESTIONS ET RÉPONSES — APRÈS LA PRÉSENTATION 1

### HELLLE

Je souhaite maintenant ouvrir la parole aux questions.

Je trouve ce travail remarquable, et la conscience éthique qui le sous-tend est extrêmement importante de nos jours, alors que l'éthique semble parfois disparaître.

Lorsque vous parlez des personnes dans votre livre et des citations que vous utilisez, elles peuvent venir de lieux spécifiques — principalement le Danemark, peut-être aussi quelques exemples américains. Comment voyez-vous leur pertinence au niveau mondial ? Comment devons-nous envisager conception de l'aménagement urbain contre l'injustice dans une perspective globale ?

### OLE B. JENSEN

Le matériau lié au sans-abrisme dans le livre est principalement basé sur des recherches danoises, notamment dans les rues de Copenhague, avec quelques travaux à Odense et Aarhus. Cette partie a donc un focus clairement danois et européen.

Beaucoup des autres exemples que je discute sont également européens et nord-américains. Cela soulève évidemment des questions de biais, de sélection et de la manière dont ces dynamiques peuvent différer dans d'autres cultures et contextes urbains.

On me demande parfois si ces questions ne relèvent pas, d'une certaine manière, de problématiques de « pays développés », comparées à des défis urbains plus dramatiques ailleurs. C'est effectivement une limite d'un ouvrage comme celui-ci : il ne peut pas couvrir l'ensemble des cultures urbaines ni toutes les manières dont l'aménagement urbain est vécu à l'échelle mondiale.

Avant de commencer la recherche empirique sur le sans-abrisme, j'étais en contact avec Robert Rosenberger de Georgia Tech, qui a travaillé sur des questions similaires aux États-Unis. Nous avons beaucoup parlé du fait que ces pratiques varient considérablement selon les cultures et les lieux.

Certaines formes d'aménagement urbain excluant au Danemark peuvent paraître presque bienveillantes en comparaison d'interventions beaucoup plus dures ailleurs. Au Danemark, par exemple, certains aménagements liés aux infrastructures ferroviaires rendent le repos inconfortable, mais ils ne sont pas physiquement dangereux. Dans d'autres contextes, on trouve des dispositifs très agressifs, comme des pics acérés ou d'autres installations pouvant causer des blessures réelles.

Donc oui, il y a clairement une discussion comparative interculturelle à développer.

### PARTICIPANT

Merci beaucoup, Ole, pour cette présentation très importante.

Je travaille sur des projets dans des pays en développement, souvent avec la Banque mondiale et d'autres banques de développement. Nous parlons souvent de groupes vulnérables — personnes âgées, femmes, ménages à faibles revenus, etc. — mais nous n'utilisons presque jamais le mot justice.

Et c'est tellement important. Cela me fait réaliser à quel point il est nécessaire de parler explicitement de justice et d'injustice — d'appeler les choses par leur nom. Vous avez raison d'utiliser ces mots et de montrer à quel point ils sont essentiels, et à quel point ils nous affectent profondément dans notre corps.

Ce n'est pas vraiment une question, juste un commentaire. J'ai travaillé longtemps sur la mobilité, mais je n'y avais jamais pensé en ces termes. Alors, merci beaucoup.

## **OLE B. JENSEN**

Merci pour ce commentaire.

Pendant que j'effectuais ce travail, je lisais Rawls et différentes théories de la justice, y compris des travaux plus récents sur la justice épistémique. Mais j'ai progressivement rencontré une littérature qui inversait la perspective et soutenait qu'au lieu de partir de principes abstraits et universels de justice, il fallait prêter attention à la manière dont l'injustice est réellement vécue et ressentie.

Ce déplacement de perspective provient en partie d'une discussion que j'ai eue avec un professeur d'éthique de l'Université de Roskilde. Certains philosophes posaient des questions abstraites du type : que se passerait-il si une personne sans domicile dormait devant une caserne de pompiers et bloquait la sortie des camions ? Mais, en réalité, personne ne dort devant une caserne, puisque les camions doivent en sortir. Ce type de raisonnement m'a semblé trop éloigné de la réalité vécue.

Je me suis donc orienté vers une approche centrée sur l'expérience de l'injustice. Les gens ne disent généralement pas : « j'ai besoin de justice ». Ils disent : « je ressens cette injustice ». C'était à la fois un constat empirique et un point déjà présent dans la littérature.

Cela ne signifie pas que la justice est sans importance. Cela signifie que l'introduction de l'injustice permet d'accéder à autre chose — en particulier si l'on s'intéresse aux dimensions sensibles, perceptives et incarnées de l'expérience. Ce sont des expériences à la fois multisensorielles et matérielles, qui apparaissent beaucoup plus clairement lorsque l'on part de l'injustice plutôt que de la justice abstraite.

## **PARTICIPANT**

Oui, merci. Je m'appelle Tiffany, et je suis urbaniste travaillant dans la division de design urbain et paysage d'un cabinet d'architecture français.

Mon travail porte sur l'adaptation climatique et le développement durable. Parallèlement, nous travaillons aussi avec des enfants — par exemple sur des projets d'espaces publics liés à l'école pour la Ville de Paris — et nous essayons de concevoir des espaces inclusifs pour les enfants, y compris ceux en situation de handicap. Plus largement, nous essayons également de prendre en compte les transitions démographiques, en particulier le vieillissement.

Puisque vous travaillez sur ces questions depuis longtemps, j'ai plusieurs questions.

Pensez-vous que les approches du design contemporain sont utilisées plus efficacement aujourd'hui qu'au début de votre carrière ?

Et selon vous, quel est le plus grand défi pour mettre en œuvre correctement ces approches dans de réels environnements urbains ?

Y a-t-il des projets ou des études de cas que vous recommanderiez particulièrement ?

## **OLE B. JENSEN**

Merci. Ce sont de très bonnes questions et très vastes.

Je vais commencer par celle du milieu. Même si certaines de ces manières de penser l'aménagement urbain et l'exclusion peuvent sembler contemporaines ou nouvelles, la question de fond est en réalité très ancienne. Les villes ont toujours été des espaces de conflit et de différence, et l'usage partagé de l'espace public a toujours été un sujet de tension.

Si l'on prend l'exemple de Copenhague, ce n'est pas un cas exceptionnel, mais la pression sur le marché du logement y est très forte. Les personnes qui achètent des biens très coûteux en viennent souvent à considérer qu'elles devraient avoir une influence non seulement sur leur immeuble, mais aussi sur ce qui se passe dans les espaces publics à proximité.

C'est une mauvaise nouvelle pour les personnes sans domicile et pour d'autres groupes vulnérables. Peut-être moins pour les enfants, car il existe un fort soutien en faveur d'aires de jeux innovantes et d'équipements adaptés aux familles, et les parents disposant de ressources et restant en ville peuvent défendre efficacement ces intérêts. En revanche, les personnes sans domicile et les populations âgées sont confrontées à de réelles difficultés.

Pour les personnes âgées, un enjeu est la numérisation. Beaucoup de seniors danois sont profondément frustrés par l'obligation d'utiliser une application pour tout. On ne peut rien faire sans smartphone, et cela crée de l'exclusion.

La deuxième question concerne les déplacements à travers la ville elle-même. Les espaces où les piétons plus âgés peuvent traverser les rues en toute sécurité à un rythme correct se réduisent. La pression en faveur du trafic automobile est forte, ce qui signifie des phases vertes plus longues pour les voitures, des temps de passage plus courts pour les piétons, et une difficulté croissante pour les personnes qui avancent lentement.

Donc, pour de nombreuses raisons, et surtout avec la croissance continue et la gentrification des villes, la volonté de partager l'espace urbain ne semble pas nécessairement s'améliorer.

## **PARTICIPANT**

Ce fut une présentation très éclairante. Je représente ici une organisation américaine œuvrant dans le domaine du logement social, et j'aimerais poser une question. J'espère que cela ne paraîtra pas réducteur compte tenu de la sophistication de votre travail, mais avez-vous un court résumé écrit — peut-être une ou deux pages — de votre théorie ou de vos idées clés, notamment sur la manière dont le design peut conduire à l'exclusion ?

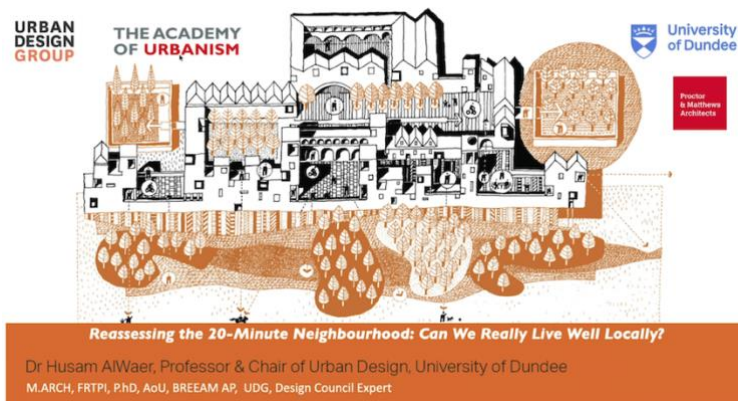
Quand j'ai vu le banc à Philadelphie, j'ai immédiatement compris ce qui se passait : il était conçu pour empêcher les gens de dormir dessus. En d'autres termes, cela indique que certaines populations ne sont pas les bienvenues.

Donc, si vous avez un court résumé ou un résumé — encore une fois, je ne veux pas simplifier votre travail — j'apprécierais beaucoup de pouvoir le partager avec les membres de notre comité international. Merci.

## **OLE B. JENSEN**

Merci beaucoup. Je ne trouve pas du tout cette demande insultante. J'ai des articles sur ces sujets, et je peux tout à fait en extraire de courts résumés si cela peut être utile. Le plus simple serait de m'envoyer un courriel. Je serais ravi de vous répondre avec du contenu écrit, en veillant à ce qu'il ne soit pas destiné uniquement à un public académique.

# PROFESSEUR HUSAM ALWAER

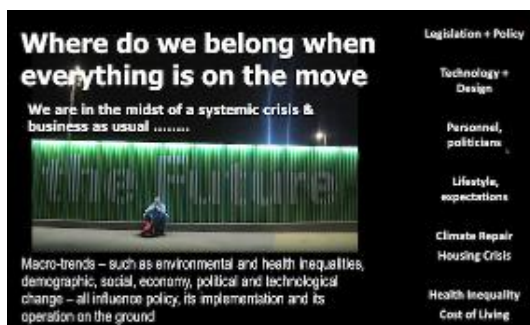


## INTRODUCTION

Je voudrais commencer par poser la question suivante : le fait de bien vivre à l'échelle locale peut-il réellement devenir une réalité, alors même que nous sommes confrontés à des défis majeurs tels que le changement climatique, les inégalités de santé, la réduction des émissions de carbone et la promotion d'environnements plus sains ?

Cette réflexion s'appuie sur un document illustratif sur lequel j'ai travaillé. Vous pouvez, si vous le souhaitez, scanner le code-barres pour y accéder. Ce document me tient particulièrement à cœur, car il est devenu un ensemble de lignes directrices pour le gouvernement écossais ainsi que pour de nombreux praticiens au Royaume-Uni et en Europe.

Cette intervention n'a pas vocation à être académique. Elle reflète plutôt les voix des nombreuses personnes avec lesquelles j'ai travaillé au cours des dix dernières années — gouvernements, praticiens, décideurs publics et chercheurs à travers le Royaume-Uni et l'Europe.



Je voudrais commencer par cette question : où trouver-nous notre place lorsque tout autour de nous est en mouvement ? La législation, les politiques publiques, la guerre actuelle, la guerre en Ukraine, l'évolution des modes de vie, la transition climatique, les inégalités et les injustices évoquées par mon collègue — non seulement en matière de mobilité, mais aussi de santé — le coût de la vie, la crise du logement.

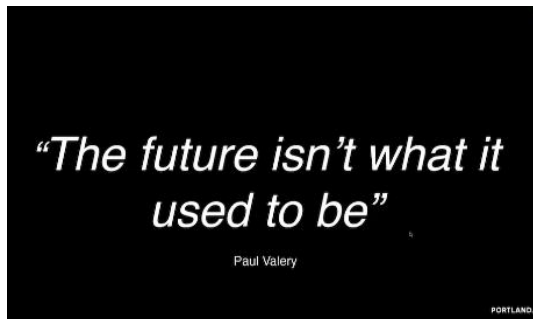
Toutes ces dynamiques macro, où que nous nous trouvions, influencent les politiques publiques, leur mise en œuvre, leur fonctionnement et leurs effets concrets sur le terrain.

La COVID et la période post-COVID ont également mis en évidence l'importance de la proximité et de la lenteur. Cela était particulièrement vrai dans les quartiers aisés, où les habitants avaient accès à des parcs de qualité, à des rues commerçantes actives, à des logements abordables et mixtes, à des transports publics performants et à des espaces publics de qualité.

De plus en plus, les habitants ont pris conscience de l'importance de la « localité » pour accéder à une meilleure qualité de vie — à l'alimentation, aux espaces verts et aux activités culturelles.

Mais ce n'était pas du tout le cas dans les quartiers défavorisés, ni dans ceux situés en marge — c'est-à-dire en périphérie des villes, dans les zones suburbaines ou au-delà. Cela nous a donné, en tant qu'architectes, urbanistes et décideurs, un nouveau regard. Comment concevoir pour la vie locale ? Comment concevoir pour la vie locale, surtout si nous sommes réellement engagés dans la réduction des émissions de dioxyde de carbone et la promotion des mobilités actives ?

Au-delà de cela, la COVID et la période post-COVID ont mis en lumière l'importance non seulement d'un meilleur aménagement du logement et de l'habitat, mais aussi des relations entre les modes de vie et le travail. Le travail hybride est devenu une réalité. Au Royaume-Uni et dans toute l'Europe, de nombreuses personnes travaillent désormais deux ou trois jours par semaine depuis leur domicile. Cela a des implications pour les loisirs, la santé mentale, la santé physique, les violences domestiques, le bonheur et le bien-être.



Pour moi, « l'avenir n'est plus ce qu'il était ». Cela est devenu particulièrement important dans la crise actuelle du coût de la vie.

C'est pourquoi des sujets comme la vivabilité, la ville douce et la ville humanisée deviennent de plus en plus réels et pertinents, du moins en Europe et dans les pays scandinaves.

Si l'on considère la ville douce comme un concept, il s'agit toujours de facilité, de confort, de soin, de simplicité, de petitesse, de calme, de lenteur, de confiance, d'invitation et d'écologie.

Ou, comme l'a dit David Seamon, un quartier n'est pas un lieu au sens purement physique ; C'est aussi un état d'esprit.

Il a donc une dimension sociale importante. Ce qui importe ici, c'est que tout change, et la façon dont nous créons, concevons et planifions les quartiers doit aussi évoluer. Nous devons repenser à ce que signifie être un voisin. Nous avons perdu un sentiment de voisinage, et nous devons reconsidérer le rôle des éléments de base et de la densité dans le soutien aux modes de vie bas carbone et aux communautés de travail hybrides.

La question de la manière dont nous passons notre temps devient également de plus en plus importante. La numérisation et les technologies de l'information nous offrent une flexibilité dans la gestion de notre temps — comment commencer et terminer.

Mais cela soulève aussi la question des infrastructures : comment nous nous déplacer, comment nous nous en sortons, et où et comment nous passons notre temps dans les villes, surtout aujourd'hui, alors que plus que jamais nous pouvons travailler de manière plus flexible.

Cela me ramène à la notion de localité — à la puissance de la proximité et de la lenteur — mais aussi à la vie quotidienne. Comment pouvons-nous vivre avec le climat et la nature, non seulement du point de vue du changement climatique, mais aussi pour soutenir l'idée d'un environnement sain et d'un quartier sain ?

Si l'on observe les pays scandinaves, on constate qu'ils intègrent de plus en plus la nature dans les quartiers et dans les villes — non pas simplement comme des espaces verts, mais comme une véritable manière de vivre avec la nature.



Ainsi, nous passons du lointain au proche, du remplissage des espaces ouverts à leur exploration, des lieux monofonctionnels et à usage unique vers des lieux plus intégrés. Mais le logement, à lui seul, ne fait pas un quartier. Je voudrais vous rappeler cette belle formule de Gordon Cullen : si les gens habitent des maisons, où habitent les maisons ? Si elles sont « sans domicile », alors il ne nous reste que cette banlieue typique, interminable et sans avenir.

La question que je souhaite poser à chacun d'entre nous est donc la suivante : sommes-nous à un point de bascule — ou à un demi-tour — dans l'urbanisme ?

La vie locale nécessite des quartiers compacts plutôt que l'étalement urbain. L'étalement urbain ne favorisera jamais la vie locale, et je vais en donner des exemples.

Le zonage — et la manière dont on sépare souvent l'habitat du travail, les loisirs du logement, et le logement des activités économiques — ne favorise pas non plus la vie locale.

Trouver le bon équilibre dans la mixité et atteindre une masse critique d'habitants est essentiel.



La vie locale n'est pas nécessairement une guerre contre la voiture. Elle ne consiste pas non plus à créer des espaces isolés ni à enfermer les habitants dans une forme de « cage ». Il s'agit plutôt de créer des lieux pour les habitants et de travailler avec la nature. Cela ne relève pas uniquement d'une approche descendante de l'urbanisme ; cela implique également de travailler avec les communautés locales.

Et cela n'a rien de nouveau, chers collègues. Les magnifiques dessins que vous voyez devant vous sont des esquisses anciennes pour un quartier de Londres après la Seconde Guerre mondiale.

Ce que l'architecte exprimait très clairement — et que nous semblons avoir oublié —, c'est que l'urbanisme concerne le logement, le travail et les loisirs. J'apprécie particulièrement la manière dont il soulignait l'importance de relier ces trois dimensions. Il affirmait également que planifier, c'est permettre l'accès aux écoles, aux commerces, au travail et aux loisirs à une distance facilement accessible depuis le domicile. Il insistait aussi sur les relations entre l'intérieur et l'extérieur : les activités qui se déroulent à l'intérieur sont tout aussi importantes que celles qui ont lieu à l'extérieur.

Si l'on se tourne vers un exemple européen, prenons la ville d'Utrecht, aux Pays-Bas. J'apprécie particulièrement la manière dont les responsables politiques — et pas seulement les architectes et urbanistes — se sont emparés du concept de vie urbaine saine pour faire évoluer leur ville. Non pas dans un sens restreint de la santé, mais en articulant éducation, mobilité, travail, économie, végétalisation et loisirs sous une approche globale visant à créer une vie urbaine saine.

J'accorde également beaucoup d'importance à l'idée de ne laisser personne de côté — en lien avec les notions d'inclusion et de justice — et de veiller à ce que cette vie urbaine saine bénéficie à tous, tout en restant attractive en termes d'espaces verts, de mixité des usages, d'habitabilité et de marchabilité.

Dans le même temps, un défi majeur se pose aujourd'hui autour de la biodiversité et de la végétalisation, notamment du point de vue de l'Union européenne et du Royaume-Uni.

Comment mieux utiliser le foncier tout en libérant davantage d'espace pour la nature et la biodiversité ?

Le développement urbain et la restauration écologique peuvent-ils aller de pair ?

Pour moi, cela suppose une nouvelle manière de penser la conception des quartiers. Un quartier devrait être envisagé comme un habitat écologique. Ce n'est pas une entité figée, mais un environnement vivant, comparable à une cellule. Cela implique une nouvelle approche de la densité et du cadre bâti pour optimiser l'usage du foncier. Mais il faut rester vigilant : la densification ne garantit pas automatiquement une bonne habitabilité. Je vous en donnerai un exemple par la suite.



Cela suppose également une nouvelle manière de penser les infrastructures. Nous avons longtemps considéré les infrastructures comme des équipements et des réseaux destinés à la circulation des personnes et des biens. Mais aujourd'hui, le gouvernement britannique, ainsi que les gouvernements des pays scandinaves, promeuvent l'idée d'infrastructures civiques et sociales — des espaces où les habitants peuvent se rencontrer, créer du lien et accéder à de meilleures opportunités.

Par exemple, une bibliothèque dans un pays scandinave ou européen n'est plus simplement un lieu de lecture d'un livre. C'est un lieu où les communautés se rassemblent. Une bibliothèque peut désormais avoir des usages mixtes. Pour moi, cela nécessite une nouvelle compréhension de l'infrastructure sociale. L'infrastructure sociale est le réseau de structures physiques et sociales qui construisent des relations et favorisent des communautés prospères. C'est quelque chose que Jan Gehl a aussi très bien décrit. Alors, la question devient : comment créer une vie communautaire qui soutienne réellement ce que j'appelle le plaisir de vivre localement ?

Permettez-moi de passer à un autre point important. Quelle relation entre environnement et comportement est supposée dans le voisinage des 20 minutes ? Les gens adaptent rapidement leur comportement de déplacement au contexte des agencements des rues et des infrastructures rencontrés. Qu'est-ce que ça veut dire ?

Si la structure urbaine est conçue autour de la voiture, c'est une invitation directe pour les gens à posséder et utiliser une voiture.

Si l'infrastructure est conçue autour du déplacement actif, et si la bonne masse critique de personnes est présente, alors vous verrez des personnes utiliser le déplacement actif.

Nous devons donc réfléchir très attentivement à la manière de réinventer la commodité dans la mobilité.

Les voitures privées semblent encore souvent être le bon choix pour les gens. Pourquoi ? Parce qu'ils offrent de la flexibilité et une grande portée. Bien sûr, elles comportent aussi des inégalités et des impacts nocifs sur le CO<sub>2</sub>. Le problème avec le déplacement actif, c'est qu'il est limité dans le temps et l'itinéraire. Passer d'un point A à un point B peut prendre deux ou trois heures si cela nécessite plusieurs formes de déplacement actif ou plusieurs changements. Oui, cela a l'avantage de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais cela peut prendre plus de temps. La marche et le vélo sont bien, mais ils ont aussi une portée limitée. Il y a une limite à ce que nous pouvons marcher et à une distance limitée à vélo.

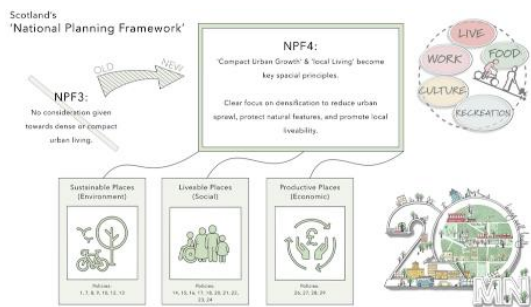


C'est pourquoi le cas de Copenhague est si important. Il n'est pas surprenant que Copenhague ait réussi à atteindre 65 à 70 % de part de mode cyclage. Pourquoi ? Parce qu'ils ont rendu le vélo très pratique. Passer d'un point A à un point B est devenu plus rapide qu'on ne pourrait l'imaginer comparé à l'utilisation d'une voiture dans de nombreuses situations. C'est pourquoi la commodité compte autant.

Les concepts que nous utilisons façonnent notre façon de penser, de planifier, de concevoir et d'agir. En termes simples, ce quartier de 20 minutes permet aux gens de répondre à leurs besoins quotidiens grâce à des itinéraires sûrs pour marcher et à vélo, les transports en commun, ainsi que des liaisons plus larges entre les quartiers locaux et les destinations plus éloignées. Elle soutient l'idée de vivre plus localement afin de permettre un mode de vie bas carbone. Cela crée un meilleur sentiment de communauté car les gens commencent à redécouvrir la localité plus profondément, et cela favorise également l'accessibilité financière afin que nous ne créions pas de quartiers monofonctionnels.

C'est pourquoi il est si important de bien faire le mix. Mais il faut être prudent : la ville à 20 ou 15 minutes ne se limite pas au vélo, à la marche ou aux déplacements actifs. Pour que le quartier et la conception de 20 minutes pour la vie locale fonctionnent, il faut considérer tous les critères ensemble : proximité des services essentiels, accès aux transports en commun, bonne densité, utilisation mixte des sols, vivabilité et inclusivité.

En Écosse, le concept de quartier du quart d'heure est désormais intégré à la législation nationale en matière d'urbanisme. Et permettez-moi de prendre un peu de recul, car c'est un point essentiel à mes yeux : on ne peut pas considérer le quartier isolément de la ville.



En Europe, au Royaume-Uni et, dans une certaine mesure, au Moyen-Orient, les positions se structurent souvent autour de deux grandes approches.

D'un côté, certains considèrent qu'il faut concentrer les ressources, les financements et les investissements sur le centre-ville. Si le centre prospère — sur les plans économique,

environnemental et social — alors le reste du territoire en bénéficiera également.

Dans une certaine mesure, cela est vrai. Mais le problème est que le centre devient le point de référence vers lequel tout le monde aspire, en termes d'emplois, de qualité des services et de qualité de vie, tandis que le rôle des quartiers est relégué au second plan.

Avec le temps, le centre devient coûteux. Les habitants ne peuvent plus se permettre d'y vivre ni d'y travailler. Ils sont repoussés vers les périphéries. Cela génère davantage de déplacements, une consommation accrue de foncier, plus de pollution et des inégalités accrues en matière d'emplois, d'équipements et de services.

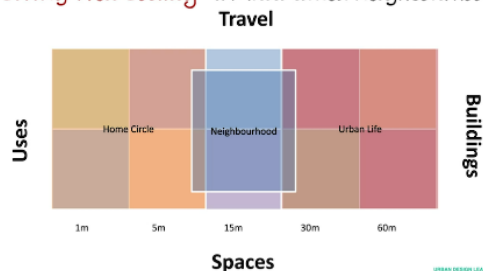
À l'inverse, certaines villes européennes comme Fribourg, Leipzig, Utrecht ou Copenhague ont adopté une approche différente. Elles affirment que la ville doit être composée de quartiers connectés et dynamiques. Plutôt que de concentrer l'ensemble des ressources au centre, elles cherchent à les répartir plus équitablement en renforçant les quartiers.

Ce faisant, les distances sont réduites, la dépendance à la voiture diminue, les possibilités de mobilités actives augmentent, et une plus grande équité territoriale est favorisée. Dans le même temps, cela ne crée pas de concurrence avec le centre-ville, qui conserve un rôle spécifique, notamment en matière de tourisme, de musées, de cinémas, etc.

Ainsi, voici le message que je souhaite adresser à tous, chers collègues : comment planifier des distances courtes ? Comment planifier la proximité, comme le propose Carlos Moreno ? Comment planifier la facilité d'accès et d'usage ? Ces questions sont essentielles pour la conception des quartiers et des villes.

Cela suppose de s'éloigner d'une concentration excessive des fonctions au centre, pour aller vers un modèle de quartiers connectés. C'est précisément la vision d'Utrecht à l'horizon 2040 : une ville composée de quartiers interconnectés, avec notamment des liens renforcés entre les périphéries urbaines et les espaces ruraux.

*Living Well Locally- a Multi timed neighbourhood*

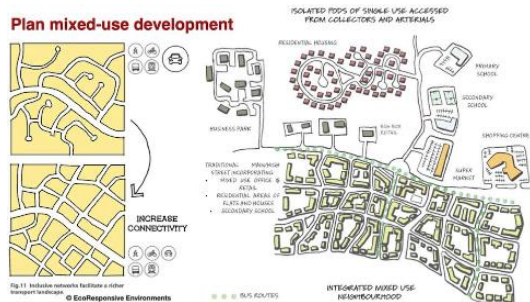


Pour y parvenir, nous devons prêter attention à ce qui se passe à l'échelle du cercle du domicile — dans un rayon de cinq minutes —, à ce qui se joue au niveau du quartier en matière d'infrastructures, et à ce qui relève de la vie urbaine au-delà du quartier. Pourquoi dis-je cela ? Parce que tout n'a pas vocation à être accessible en 10, 15 ou 20 minutes.

En revanche, la qualité des connexions — et leur continuité — entre le cercle du domicile, le cœur du quartier et la ville au-delà sont absolument essentielles.

Ainsi, la corrélation et les interrelations entre les usages, les bâtiments, les espaces et les mobilités sont essentielles pour articuler ce qui se joue à l'échelle du cercle du domicile — dans un rayon de 15 à 20 minutes — et ce qui relève de la vie urbaine au sens large.

Tel est le message que je souhaite vous adresser.



Je conclurai ainsi : la manière dont nous façonnons la forme urbaine influence profondément notre société, nos modes de vie, nos comportements et nos pratiques de déplacement.

Et nous voilà face à un choix. Ce n'est pas nouveau. Si vous regardez la figure que je présentais, l'image du bas illustre une organisation intégrée, une mixité des usages, une densité adaptée et un bon équilibre. Lorsque cette combinaison est réussie, elle crée les conditions qui encouragent la marche, en réduisant les distances.

Et nous voilà face à un choix. Ce n'est pas nouveau. Si vous regardez la figure que je présentais, l'image du bas illustre une organisation intégrée, une mixité des usages, une densité adaptée et un bon équilibre. Lorsque cette combinaison est réussie, elle crée les conditions qui encouragent la marche, en réduisant les distances.

À l'inverse, si vous regardez l'image du haut, comment pourrait-elle favoriser les mobilités actives, ou répondre aux enjeux de mobilité et de justice ?

Je vous remercie pour votre attention.

## QUESTIONS-RÉPONSES — APRÈS LA PRÉSENTATION 2

### HELLLE

Merci beaucoup, Husam. C'était fantastique d'écouter ce niveau d'engagement.

Je pense que l'un des principaux enjeux que vous soulevez est la manière dont nous pouvons atteindre une masse critique capable d'inciter les responsables politiques à prendre les bonnes décisions.

Beaucoup d'entre nous partagent une vision des résultats que nous souhaitons voir pour les citoyens, mais cela suppose un cadre politique adapté.

Je souhaiterais maintenant ouvrir la discussion à celles et ceux qui auraient des questions.

### OLE B. JENSEN

Merci beaucoup. Cela peut sembler une question un peu étrange, mais j'ai surtout entendu parler du concept de la ville de 15 minutes. Alors, quel est précisément l'intérêt des cinq minutes supplémentaires dans le quartier du quart d'heure étendu à 20 minutes ?

### HUSAM ALWAER

Pour être honnête, cette ville de 15 minutes a d'abord été largement portée par des objectifs de réduction du carbone, notamment du point de vue parisien, et par l'objectif de réduire la dépendance à la voiture.

La raison pour laquelle le concept s'est orienté vers le quartier des 20 minutes, c'est que les gens ont compris que tout dans un quartier ne peut pas être réaliste dans un délai de 10 ou 15 minutes.

De plus, le quartier de 20 minutes correspond plus directement à une distance à pied — environ 800 mètres aller-retour et 800 mètres aller-retour — qui est souvent la distance maximale que la plupart des gens se sentent à l'aise de parcourir.

Donc oui, le voisinage de 20 minutes est aussi associé à la distance. Mais je dirais aussi que la ville de 15 minutes est un peu différente conceptuellement. Pour moi, il est plus important de voir cela comme une nouvelle façon de vivre plutôt que de me focaliser trop sur le nombre exact de minutes. Par exemple, le maire d'Utrecht a maintenant adhéré à l'idée d'une ville de 10 minutes, et oui, ils y travaillent activement en ce moment.

### HELLLE

J'ai aussi une question de Tiffany dans le chat. Avez-vous un exemple au Royaume-Uni, et surtout en Écosse, d'un projet qui intègre la conception écologique et que vous recommanderiez au panel ?

### HUSAM ALWAER

Comme vous le savez, le concept est encore relativement récent, et de nombreuses villes commencent tout juste à l'adopter. Mais je pourrais mentionner un village historique ici : Broughty Ferry. À bien des égards, c'est un exemple de quartier très local, où l'habitat et la vie quotidienne coexistent étroitement.

Nous l'écrivons dans le chat <sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> • [https://en.wikipedia.org/wiki/Broughty\\_Ferry](https://en.wikipedia.org/wiki/Broughty_Ferry)

Et pour celles et ceux qui ont demandé le document, Husam l'a également partagé dans le chat <sup>4</sup>.

## **HELLLE**

Il y a un dernier commentaire. La question est la suivante : pensez-vous qu'une ville fondée sur une vision urbaine plus ancienne, qui ne prend pas actuellement en compte ces idées, puisse néanmoins être adaptée à un nouveau modèle urbain ?

## **HUSAM ALWAER**

Bien sûr. Absolument.

## **HELLE — FERMETURE**

Amis, ce fut un vrai plaisir d'accueillir ces présentations. Comme je l'ai mentionné au début, nous veillerons à ce que vous receviez une transcription, et vous trouverez également la présentation résumée qui sera installée sur notre site web.

Nous n'avons pas encore discuté exactement de la manière dont nous allons procéder cet été, mais nous continuerons à explorer de nouveaux thèmes. Nous pourrions revoir certaines personnes rencontrées au cours de la dernière année et demie, et peut-être aussi inviter des représentants de différentes villes. Nous reviendrons vers vous avec de nouvelles idées.

Et si certains d'entre vous réfléchissent à des thèmes qui pourraient intéresser INTA, nous serions très ouverts à cela. Vous pouvez nous contacter aujourd'hui via la même adresse électronique que vous avez utilisée pour vous inscrire <sup>5</sup>.

Merci beaucoup.

-o0o-

---

<sup>4</sup> • <https://discovery.dundee.ac.uk/en/publications/understanding-the-20-minute-neighbourhood-making-opp...>

<sup>5</sup> • [intainfo@inta-net.org](mailto:intainfo@inta-net.org)