Design
Arts
Médias

Entretien avec Yo Kaminagai

Idriss Benarfa Moyne

2026-06-15

L'entretien qui suit a été réalisé de vive voix le 24 et 25 mars 2026. Yo Kaminagai est Designer de conception au département maîtrise d'ouvrage des projets de la RATP et a accepté de répondre à nos questions, dans le cadre d'une enquête concernant le design et l'espace public.

1. Formation et situation professionnelle

Idriss Benarfa Moyne[1]: Pourriez-vous tout d'abord indiquer quelle a été votre formation et nous décrire la structure (université, école, entreprise...) dans laquelle vous travaillez à présent ?

Yo Kaminagai : Mon parcours a débuté à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Étrangement, j'ai toujours été intéressé par le graphisme et, quand j'étais étudiant aux Ponts, je m'intéressais déjà à la signalétique. J'ai voulu faire un stage à la RATP et on m'a pris au marketing, qui était en charge. À la fin de mes études, le patron du marketing a voulu me garder, j'ai donc eu un emploi immédiatement (en fait, de toute ma vie, j'ai eu la chance de n'avoir jamais cherché et d'avoir pu choisir mon travail !)

J'avais un patron particulier, génial mais de caractère difficile, et il m'a donc formé au marketing sur le tas, sur la base de mon bagage d'ingénieur. Le design s'est retrouvé assez naturellement au croisement des deux. Dans les premières années, j'ai suivi des projets de matériels roulants ou d'information voyageurs. Dix ans après, en 1990, on m'a proposé d'être responsable de l'unité de management du design.

Le management du design, ce n'est pas le design en soi, c'est le fait d'être commanditaire : il y a des ingénieurs, des designers, des architectes, mais nous, nous devions écrire les cahiers des charges.

J'ai créé cette équipe qui s'appelait au départ « Design et Standards ».

C'était la première unité dont le nom comportait le mot « design ». L'unité s'est élargie progressivement : je suis parti d'une douzaine de personnes et, quand j'ai passé la main en 2011 après 21 ans de direction, elle comptait 30 personnes, en incluant tout le volet de valorisation du patrimoine. La discipline existe toujours aujourd'hui.

2. Habitabilité du monde et finalité du design

I.BM : Notre enquête porte sur l'habitabilité du monde et l'espace public. Elle se fonde sur l'idée que le design (ici le design d'espace, l'architecture ou la scénographie) aurait à améliorer le caractère habitable du monde et que, pour y parvenir, il devrait favoriser la rencontre, l'échange, les débats visant le bien commun en aménageant ou en investissant des lieux.

Votre pratique du design est-elle orientée vers cette double finalité ? Pouvez-vous donner des exemples de projets pour montrer en quoi c'est le cas ? Ou expliquer en quoi cette double finalité vous est étrangère ?

Y.K : Au début, l'unité s'appelait Design et Standards**, mais en 1992, nous avons adopté le nom d'« Espaces de Transport ». En désignant l'« objet » sur lequel nous devions travailler plutôt que l'activité, tout le monde a compris et les malentendus se sont estompés peu à peu. Les gens ont compris que le design était un moteur pour transformer ces espaces et non un but en soi. Le mot « design » provoque encore, 40 ans après, des incompréhensions en faisant référence à l'esthétique, au luxe et à de l'élitisme. Or, à la RATP, la qualité de la conception s'appuie sur le principe d'un design pour tous.

En fait, au plan général, le mot « design » est une métonymie : c'est à la fois le résultat et le

© La revue DAM
téléchargé le 2026-11-11 14:26:58, depuis le 216.73.216.42

processus. En appelant l'équipe Espaces de Transport, j'ai pu expliquer que le design est un excellent moyen de forger l'espace en mettant en priorité la qualité d'usage. Pas seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les mainteneurs et les exploitants. Par exemple pour les mainteneurs, quand ils réparent une ligne de contrôle, il ne faut pas qu'ils soient en danger, ni qu'ils mettent les voyageurs en danger.

Au lieu de la notion d'habitabilité, je dirais plutôt hospitalité. En effet, on lit souvent que le métro devrait être un lieu de vie, mais c'est erroné : ce n'est pas un lieu de vie, c'est un lieu à vivre. Le processus de design comme activité est une pratique qui met la perception et l'usage en « driver ». Je cite souvent Armand Hatchuel et son texte « Quelle analytique de la conception ? Parure et pointe en design ». Il explique que le designer et l'ingénieur partagent la raison conceptrice : ils ont en commun le fait de raisonner pour concevoir, sauf que l'ingénieur cache le concept derrière le calcul, et le designer derrière la forme. S'ils ne remontent pas ensemble au concept qu'ils travaillent, ils ne peuvent pas se comprendre. Il faut qu'ils trouvent un langage commun au-dessus de la faisabilité et de la forme.

3. Habitabilités

I.BM : Dans notre réflexion, l'espace public est avant tout compris comme « sphère politique » et « lieu concret » où des discussions peuvent s'engager entre les personnes. Mais ce primat social et politique de l'habitabilité ne recouvre pas tous les sens possibles de cette notion. Notre réflexion se situe entre une compréhension poétique du concept et une saisie plus écologique.

Comment comprenez-vous l'habitabilité ? Pourriez-vous illustrer votre compréhension de l'habitabilité en donnant des exemples de projets ?

Y.K : L'habitabilité s'exprime dans le cahier des charges fonctionnel, qui inclut les objectifs émotionnels ou esthétiques. On a beaucoup travaillé avec des sémiologues pour décrypter ce qu'un « objet » exprime. Si vous dites à un designer « je veux que ce soit bleu ou rond », vous faites le travail à sa place. Le rôle du commanditaire est de dire : « il faut que ce soit doux, reposant, que cela provoque une convivialité ».

On vise des effets produits par les signes portés par l'objet conçu.

L'anecdote du cendrier (1992) : Avec la loi Evin, il a fallu interdire la cigarette et installer des cendriers au bas des escaliers en quatre mois. J'ai utilisé la méthode de l''« Analyse de la valeur », une discipline d'ingénierie rigoureuse pour identifier les fonctions : l'objet devait être à faible épaisseur pour s'adapter aux parois des entrées à la largeur limitée, lavable immédiatement même au Kärcher. Contribuer à l'habitabilité s'obtient ainsi en étant précis dans la conception de chaque composante des espaces (les sièges et le mobilier en général, la signalétique et les signes en général, les espaces eux-mêmes comme les quais).

Le design intérieur du métro (1997) : sur le matériel roulant MF01 des lignes 2, 5 et 9, dans le cadre du diagramme choisi (position des sièges et des barres de maintien), le designer a proposé un tissu de siège en « bayadère » (rayures horizontales multicolores). L'avantage est très pragmatique : si le tissu est taggé, les traces résiduelles après nettoyage se voient moins. Le design contribue à une hospitalité durable, en tenant compte de l'économie de maintenance.

La contrainte comme moteur : Un directeur m'a dit un jour : « enlève les contraintes dans le cahier des charges pour obtenir de la créativité ». Je n'étais pas d'accord : sans cahier des charges, le designer interprèterait le contexte selon son seul ressenti et complexifie le travail du commanditaire qui doit réaligner le projet selon les vraies contraintes. Avec de bons cahiers des charges, on peut choisir les meilleurs designers qui sont ceux qui travaillent à l'aise avec l'expression des contraintes.

La gare de Villejuif-Gustave Roussy : elle a reçu le Prix Versailles de plus belle gare du monde, mais le cheminement y est troublant. L'individu s'oriente mal à cause des rotations entre les

© La revue DAM
téléchargé le 2026-11-11 14:26:58, depuis le 216.73.216.42

escalators qui ne se font ni 90° ni 180°. Comme dans la descente de la ligne 14 à Saint Lazare, il y a d'autres angles à 45° ou à 135°, qui génèrent de la désorientation. Les voyageurs sont obligés de suivre attentivement les panneaux et font difficilement des montées ou des descentes instinctives.

Autre exemple, l'architecte n'a pas voulu au niveau supérieur de garde-corps vitré suffisamment haut pour des raisons d'esthétique, malgré les risques de sécurité. On sait que le dialogue a été difficile.

4. Les lieux et les publics des espaces publics

I.BM : Tout au long de l'histoire de nos sociétés occidentales, les « lieux » de ces échanges ont changé en fonction « des publics », des personnes engagées dans l'échange. Les communs ou les espaces numériques de discussions d'aujourd'hui, pour nous en tenir à deux exemples, semblent bien loin des Salons du XVIII^{e} siècle !

De votre point de vue, quels sont aujourd'hui ces lieux et quel rôle le design peut-il jouer ?

Y.K : L'espace public, souterrain ou en surface, permet d'approfondir la notion d'hospitalité. L'espace du métro doit générer du civisme, qui constitue un socle. Caricaturalement, c'est un endroit où la « bourgeoise du 16ème» le « loulou de Montreuil » doivent cohabiter dans les voitures de la ligne 9 sans s'agresser même visuellement.

Il y a 50 ans, peut-être avant Mai 68, il y avait un acte d'allégeance à une règle partagée de comportement par tous, riches ou pauvres, habitués ou visiteurs, jeunes ou moins jeunes. Un ouvrier de Renault cohabitait avec des dames en vison. Aujourd'hui, on peut imaginer que le terreau des voyageurs intègre une violence potentielle, qui a été amplifiée par l'arrivée du smartphone (ce n'était pas prévu) qui a paradoxalement généré de l'individualisme. En 1992, Al Gore ou Thierry Breton annonçaient les « autoroutes de l'information », mais personne n'imaginait ce qu'allait être Internet, et que le web 3.0 et les réseaux sociaux créeraient ce contexte d'agressivité potentielle.

Le design doit agir dans ce cadre, en étant apportant de pacification, par l'hospitalité. Il doit désangoisser. L'exemple des diagrammes intérieurs des bus est frappant : ce sont des « lieux de combat » où, dès qu'on y rentre, on voit l'autre comme une entité hostile dans la recherche d'une place. Le passage au plancher bas (pour l'accessibilité) a dégradé l'habitabilité de l'arrière du bus avec des marches très hautes. On a fait un compromis : pour rendre l'autobus accessible à l'avant et au milieu, on a dégradé l'habitabilité physique du reste de l'espace.

5. Les sources

I.BM : Pour finir, une question sur « les sources » de l'habitabilité et de l'espace public. Nous, nous nous sommes fondés sur une lecture critique de Jürgen Habermas. Y a-t-il des références — designers et/ou architectes théoriciens, poètes, romanciers, cinéastes, etc. — qui accompagnent votre pratique du design ?

Y.K : Ma pratique personnelle a été forgée par quelques rencontres clés. Roger Tallon, le grand designer français dont j'étais le jeune client représentant la RATP. Et quelques collègues de ma première équipe, au marketing, comme Emmanuel Bouvet, psychologue, ou Jean Dekindt, sociologue, qui m'ont fait comprendre l'impact des signes. Il y a eu surtout Isaac Joseph, un sociologue de l'École de Chicago qui était chercheur associé à la RATP. Il a mené la démarche prospective « Gare du Nord, mode d'emploi », avec un film de 45 minutes, « Changement à Gare du Nord » (réalisé par Christian Lallier), qui décrit ce pôle d'échanges comme un lieu de quasi-drames quotidiens où les gens se perdent. C'est toujours assez d'actualité et donc un peu

© La revue DAM
téléchargé le 2026-11-11 14:26:58, depuis le 216.73.216.42

désespérant …

Je me suis aussi beaucoup appuyé sur la banque d'études marketing de la RATP (plusieurs milliers de rapports aujourd'hui). Mon patron au marketing me disait qu'on ne pouvait employer l'expression courant « Tout le monde pense que … », qui ne veut rien dire en l'absence de données sur les opinions d'un public. Cela m'a rendu modeste. Par exemple, sur les plans de métro que j'avais fait redessiner en 1989, l'étude marketing m'a fait découvrir à l'époque que jamais plus de 50% du public ne savait lire un plan correctement. Pour le bus, ça tombait à 30%, car l'utilisation d'un plan fait appel à des mécanismes cognitifs complexes. Paradoxalement, alors que le smartphone a instauré la « roadmap » (feuille de route) comme réponse principale à une recherche d'itinéraire, il a aussi sauvé le plan en le rendant vivant et dynamique, zoomable et sélectionnable.

6. Conclusion

I.BM : Y a-t-il un point sur lequel vous souhaitez revenir ? Un autre que vous souhaitez aborder ?

Y.K : Si je dois conclure, c'est sur les « Mobility Hubs » (ou pôles d'échange). C'est un sujet sur lequel je m'investis beaucoup car il est au cœur du progrès à impulser. Dans un véhicule, vous êtes passif quand tout va bien, vous dormez ou lisez. Mais dans les gares, c'est à vous de bosser : vous convoquez vos muscles pour marcher et monter ou descendre les escaliers et votre cerveau pour lire voire déchiffrer les panneaux et vous orienter dans les espaces.

C'est ça qui génère du stress cognitif, c'est le talon d'Achille de la mobilité multimodale. Alors qu'un colis dans un hub de marchandises est guidé par un QR code, le QR code de l'humain, c'est son cerveau et sa fatigue cérébrale. Le design doit porter une vigilance absolue sur ces lieux d'échange pour désangoisser et fluidifier le parcours.

Finalement, avec cet entretien, verbaliser ces notions aide à mieux les formaliser.

Ça montre aussi que c'est une matière vivante car je crois que mes réponses sont plus justes et précises que ce que j'aurais pu dire il y a quelques années.

I.BM : Encore merci pour le temps que vous m'avez accordé !

© La revue DAM
téléchargé le 2026-11-11 14:26:58, depuis le 216.73.216.42

1. Idriss Benarfa Moyne est étudiant en Master 2 « Design, Arts, Médias », promotion 2025-2026.

© La revue DAM
téléchargé le 2026-11-11 14:26:58, depuis le 216.73.216.42