

"Comment l'étude des usages peut informer le projet urbain?"

Le cas de deux espaces publics du Pôle Gare lausannois dans le cadre du projet de requalification de la gare CFF

Timothée Cachot

Sous la direction du Prof. A. Da Cunha & du Dr. S. Lavadinho

Sous l'expertise de M. Fabien Roland



Remerciements

Je tiens à remercier, tant professionnellement que personnellement, le Dr. Sonia Lavadinho qui m'a permis d'intégrer des projets palpitants et dont l'expérience me fut bénéfique tout au long de mon cursus et bien au-delà.

Mes remerciements vont également au Professeur ordinaire Antonio Da Cunha pour la qualité de l'enseignement fourni à l'Institut de Géographie et de Durabilité.

Je salue ainsi l'aide généreusement délivrée par ces deux personnes dans la rédaction de ce travail.

Merci à Fabien Roland, qui a accepté d'être l'expert durant la défense orale de ce travail.

J'aimerais ensuite remercier famille dont le soutien fut et demeure inestimable : mes parents Monique et Roland et mes sœurs Amélie, Annik et Valérie.

Je tiens également à remercier mon entourage sans qui mes passions ne seraient pas partagées : Arnaud, Benoît, Joël, Léonard, Matthieu, Maude, Michel, Naomi, Romain, Thibault et Yannick.

Un grand merci à Marc, Maïté, Luca et Barbara pour les heures passées à débattre, argumenter et philosopher autour d'un croquis, d'un concept ou d'un verre.

Merci à vous !

Résumé court

L'étude des usages au sein de l'espace public permet d'informer de manière pertinente le projet urbain, même dans un espace voué à une refonte profonde. Les attentes et demandes des usagers sont des données cruciales dans la conceptualisation et la réalisation d'espaces publics de qualité. Ces données sont d'autant plus importantes dans le cas de la requalification d'une gare d'importance nationale, support d'imbrications d'échelles sociales et spatiales complexes.

Résumé long

Dans le but de valoriser l'utilisation d'études des usages afin d'alimenter la transversalité, la flexibilité et la complexité composant le projet urbain, ce travail propose de s'interroger sur la façon dont l'étude des usages peut informer le processus de projet urbain. Ainsi, différentes méthodes de récolte et d'analyse des perceptions des usagers seront utilisées afin de démontrer la nécessité d'utiliser ce type d'étude comme base réflexive des phases du projet urbain, également dans le cas d'un espace voué à une mutation profonde.

En tant que support des pratiques sociales, l'espace public possède le privilège d'accueillir et de générer une grande diversité d'usages. Il représente donc le terrain d'étude idéal à l'expérimentation d'une telle recherche.

Le cas de la requalification de la gare de Lausanne fut ainsi choisi, non seulement pour l'ampleur des travaux prévus, mais également et surtout pour l'imbrication de multiples échelles sociales et spatiales présentes aux abords d'une gare. Deux espaces publics furent choisis selon leur proximité à l'infrastructure ferroviaire, leur requalification prévue et leur importance dans le tissu urbain enveloppant la gare. Cette étude présentera la manière dont les usagers, habitués et occasionnels, perçoivent l'environnement dans lequel ils évoluent. Grâce à ces méthodes, nous verrons s'il est possible de traduire une demande urbaine et comment conférer à ces données un caractère informatif utile au processus de projet.

Mots clés

Espace public ; Projet urbain ; Étude des usages ; Gare de Lausanne ; Analyse socio-spatiale ; Questionnaires ; Entretiens semi-directifs ; Demande urbaine ; Perceptions des usagers

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	5
1 INTRODUCTION	7
1.1 <i>Infrastructures ferroviaires : échelles sociales et spatiales</i>	7
1.2 <i>Questions de recherche</i>	9
2 HYPOTHESES	10
3 CADRE THEORIQUE	13
3.1 <i>L'espace public</i>	13
3.2 <i>Les dimensions de l'espace public</i>	14
3.3 <i>Le projet urbain</i>	16
3.3.1 <i>La participation dans le projet urbain</i>	19
3.3.2 <i>Développement durable et projet urbain</i>	20
3.3.3 <i>Les acteurs</i>	20
3.3.4 <i>Méthodes de projet</i>	21
3.3.5 <i>Phases du projet urbain</i>	22
3.4 <i>L'espace public dans le projet urbain</i>	26
3.4.1 <i>Gouvernance de proximité</i>	27
3.4.2 <i>Une Approche anthropocentrée pour un aménagement adapté</i>	27
3.5 <i>Rôle actuel des infrastructures multimodales</i>	29
3.6 <i>Urbanogenèse</i>	31
4 METHODOLOGIE	33
4.1 <i>Outils de récolte des données</i>	33
4.1.1 <i>L'entretien afin d'apprécier le contexte politique</i>	34
4.1.2 <i>L'observation de terrain</i>	34
4.1.3 <i>Le relevé des perceptions par questionnaires</i>	34
4.1.4 <i>L'entretien avec support photos</i>	43
4.2 <i>Outils d'analyse des données</i>	45
4.2.1 <i>Analyse de l'entretien Ville</i>	45
4.2.2 <i>Analyse des observations de terrain</i>	45
4.2.3 <i>Analyse des questionnaires</i>	46
4.2.3.1 <i>Analyse fine</i>	46
4.2.3.2 <i>Classification selon une typologie d'espaces publics</i>	46
4.2.4 <i>Analyse des entretiens avec support photos</i>	50
4.3 <i>Design de recherche : synthèse des hypothèse et des méthodes utilisées</i>	51
5 DIAGNOSTIC	53
5.1 <i>Contexte et projet « Léman 2030 »</i>	53
5.1.1 <i>Dynamiques nationales</i>	53
5.1.2 <i>Dynamiques régionales</i>	54
5.1.3 <i>Dynamiques d'agglomération</i>	55
5.1.4 <i>Projet « Léman 2030 »</i>	56
5.2 <i>Le Pôle Gare lausannois</i>	57
5.2.1 <i>Périmètres du Pôle Gare</i>	58
5.2.2 <i>Liens entre gare et ville</i>	59
5.2.2.1 <i>Centralité renforcée par la multifonctionnalité</i>	59
5.2.2.2 <i>Relation entre les quartiers de la gare</i>	59
5.2.2.3 <i>Une agrafe urbaine à valoriser</i>	64
5.2.3 <i>Le réseau d'espaces publics du Pôle Gare</i>	66

5.3	<i>Diffusion de l'urbanogénèse</i>	71
5.3.1	Choix des sites d'études	72
5.4	<i>Diagnostic des places</i>	75
5.4.1	Grancy	76
5.4.2	Simplon	80
6	RESULTATS	85
6.1	<i>Usages observés</i>	85
6.1.1	Grancy	85
6.1.2	Simplon	91
6.2	<i>Usages vécus et demande urbaine</i>	99
6.2.1	Questionnaires	99
6.2.1.1	Analyse fine des questionnaires	99
6.2.1.2	Classification des places	119
6.2.2	Entretiens avec support photos	122
6.2.2.1	Grancy	123
6.2.2.2	Synthèse Grancy	125
6.2.2.3	Simplon	127
6.2.2.4	Synthèse place du Simplon	129
7	DISCUSSION DES RESULTATS	131
7.1	<i>Comment lire la demande urbaine ?</i>	131
7.1.1	Préconisations basées sur les usages observés	131
7.1.2	Traduire la demande urbaine en données prospectives	134
7.2	<i>Apport d'information au projet urbain</i>	136
7.2.1	Intégration au projet des données prospectives	136
7.2.2	Intégration au projet des données récoltées par questionnaires	136
7.2.2.1	Informations provenant de l'analyse fine	136
7.2.2.2	Informations apportées par la classification typologique	137
7.2.3	Justification selon les phases du projet	137
7.2.3.1	Phases stratégique et de programmation	137
7.2.3.2	Phase de conception	138
8	CONCLUSION	140
9	BIBLIOGRAPHIE	145
10	TABLES DES ILLUSTRATIONS	158
11	ANNEXES	160

1 INTRODUCTION

L'étude des espaces publics a ouvert de nouveaux champs d'analyse dans le domaine de l'urbanisme. Jusqu'ici étudiés uniquement par des sociologues et/ou des anthropologues, l'analyse des comportements dans l'espace public s'étend dorénavant à des disciplines soucieuses de spatialiser ces dynamiques sociales. Mélangeant une multitude de problématiques et d'échelles, l'analyse des usages permet de mieux comprendre les dynamiques sociales et spatiales propres à un espace public.

L'attrait grandissant voué à l'analyse socio-spatiale s'inscrit dans une logique d'optimisation de la qualité de vie des usagers en tentant de produire des espaces publics adaptés au contexte et adaptables à la demande sociale à venir. La difficulté principale réside alors dans l'élaboration d'une méthode de lecture des dynamiques socio-spatiales capable d'informer l'aménagiste et l'entièreté du processus de projet de manière pertinente.

Afin de fournir une analyse pertinente, l'étude des espaces publics se doit de considérer le contexte de projet dans lequel s'insère l'élément étudié. Ce travail prendra pour terrain d'étude la gare de Lausanne, destinée à une requalification profonde dans le cadre de l'adaptation du réseau ferré de l'arc lémanique. Le contexte choisi englobe deux problématiques intimement liées.

1.1 Infrastructures ferroviaires : échelles sociales et spatiales

La première problématique est liée à l'imbrication des différentes échelles que comporte une gare d'importance nationale. En plus des difficultés liées à la gestion des flux de voyageurs utilisant la gare comme pôle d'échange multimodal, s'ajoutent les besoins et attentes des habitants du quartier de la gare. En effet, nous assistons à la mutation des pôles intermodaux en véritables lieux de vie centraux dans l'agglomération (Joseph, 1999 ; Lavadinho, 2002, 2004, 2009b, 2010a, 2012 ; Lavadinho & Lensel, 2011b;

Lavadinho & Lévy, 2010b). Ainsi le voyageur profitera du temps de transit pour effectuer des achats rapides alors que l'habitant ira placer ses enfants à la crèche située dans le bâtiment de la gare.

Après avoir présenté un aperçu des définitions données à la notion d'espace public, ce travail tentera d'apporter une ou plusieurs méthodes de compréhension des dynamiques usagères propres aux espaces publics. Ces méthodes auront pour objectif de mieux appréhender l'imbrication des échelles sociale et spatiale relatives à un quartier de gare, dans l'optique de production d'un environnement adapté au contexte spatial et au contexte social.

La seconde problématique est liée à la requalification de la gare et à l'impact de cette dernière sur l'espace public environnant. Les synergies politiques et fonctionnelles entre la gare et la ville induiront probablement une requalification de l'environnement contigu au bâtiment de la gare, induisant ainsi une urbanogénèse (cf. définition au chapitre 3.6) percolant dans le tissu urbain. Cette urbanogénèse représente une opportunité dans le but d'adapter les espaces publics de la gare et de la ville aux nouvelles pratiques usagères relatives à un pôle gare.

La difficulté pour l'aménagiste réside dans la transformation à apporter à un espace public aussi complexe, tant sur le plan politique que sur le plan spatial, afin que celui-ci soit adapté au contexte et à la demande usagère actuelle et future.

« Pour le professionnel (architecte, urbaniste ou agent de service de la voirie), il est recommandé de ménager (et non aménager, ménager signifie « prendre soin », des lieux, des gens et des choses) ces lieux urbains en tenant compte de la variété de leurs usages selon les heures du jour et de la nuit. Rares sont les cartographies temporelles, sortes d'électrocardiogrammes d'un corps urbain, qui renseigneraient les praticiens sur le comment faire... » (Paquot, 2009).

Comment lire cette demande tout en intégrant les impératifs futurs ? Et de quelle façon intégrer la demande urbaine au projet dans ces zones vouées à une telle mutation ?

1.2 Questions de recherche

Le but premier du travail sera donc de proposer une méthode de lecture de la demande urbaine. Cette demande sociale en espace public possède une composante effective et une composante latente. Dans le but d'appréhender ces deux composantes, il s'agira d'articuler différentes méthodes analytiques des pratiques sociales dans l'espace public afin d'aboutir sur une méthode de lecture de la demande urbaine. Il s'agira ensuite d'étudier de quelle manière l'étude des usages peut informer le processus d'aménagement du territoire dans un contexte d'urbanogénèse.

Après avoir justifié les raisons d'une coordination nécessaire entre les principaux acteurs et induisant une potentielle diffusion de l'urbanogénèse, la suite de ce travail tentera de légitimer l'étude des usages en tant que base réflexive alimentant le processus de conceptualisation d'espaces publics. Ceci nous amène donc à la question suivante :

Comment la lecture des usages peut informer le processus d'aménagement urbain ?

Cette interrogation principale découle sur deux questionnements :

Comment lire la demande usagère en matière d'espaces publics ?

De quelle façon rendre ces données utiles au professionnel et au processus global de production urbaine ?

Ces différentes interrogations permettent de formuler deux hypothèses dont l'objectif sera de mieux appréhender le rôle des études d'usages dans le processus d'aménagement.

2 HYPOTHESES

La démarche urbanistique traditionnelle fonctionnaliste s'est longtemps appuyée sur les formes et les fonctions, reléguant ainsi les usages d'un lieu en second plan pour aborder le projet urbain de manière technocratique. L'avis de l'utilisateur n'était peu concerté malgré son statut de public cible.

Ce travail propose d'inverser l'approche technocratique et stipule que la saisie, la compréhension et l'intégration de la demande sociale au projet urbain sont des éléments majeurs du processus de production d'un espace public de qualité. Cette demande urbaine peut se lire aujourd'hui à travers les pratiques, les valorisations de certains éléments physiques et à travers les significations projetées par les usagers.

La première hypothèse consiste à dire qu'il existe des méthodes qui permettent de prendre en compte les pratiques, les valorisations et les significations que les usagers projettent sur un espace en question, que celui-ci soit voué à une transformation mineure ou à une refonte complète.

La première hypothèse propose de tester et d'articuler deux méthodes de prélèvement de la demande urbaine. Après les apports de la sociologie qualitative et en particulier de l'observation participante de la seconde École de Chicago, certains chercheurs de cette dernière (Georges Simmel, Erving Goffman, ou Isaac Jospeh qui introduit la pensée de l'École de Chicago en France) se sont penchés sur cet aspect à travers des analyses socio-spatiales extrêmement fines.

En s'appuyant sur la méthode de l'observation participante, nous proposerons deux méthodes de lecture des usages qui tentent d'identifier la demande urbaine dans le but d'optimiser la qualité de l'espace conçu : la première sous forme d'observations et la seconde sous forme d'entretiens semi-directifs. L'étude des usages serait donc un élément déterminant pour projeter les

transformations de l'espace public soumis à un processus de morphogenèse ou d'urbanogenèse.

La seconde hypothèse tentera d'explicitier le caractère informatif des données fournies par l'étude des usages à l'aménagiste et au processus de projet dans sa totalité. Bien que la question de l'anticipation des usages soit un problème d'un point de vue empirique, cette hypothèse stipule qu'un ensemble d'outils et de conceptualisations permettent la construction d'une base d'information capable d'alimenter le projet et le professionnel de manière positive. La complexité des pratiques sociales d'un lieu engendre la nécessité d'une analyse plurielle de ce dernier. Cette analyse plurielle sera faite en articulant les différentes méthodes qualitatives utilisées dans ce travail.

Pour répondre à cette seconde hypothèse, deux types de données seront récoltées : des données informant le diagnostic et des données qualifiées de prospectives. Les données utiles au diagnostic permettraient de valoriser l'expertise d'usage grâce à un relevé des perceptions et des représentations des usagers. Une telle approche permettrait d'enrichir considérablement le diagnostic en objectivant la recherche grâce à une analyse basée sur les perceptions et les significations projetées sur un espace par l'utilisateur. Une réflexion basée sur le prisme d'analyse de l'utilisateur permettrait de limiter le risque de production d'un espace public inadapté.

Les données prospectives comprendraient des informations provenant de l'utilisateur permettant de formuler des préconisations à l'attention des différents acteurs responsables de l'espace public à requalifier. Nous verrons par la suite de quelle manière traduire ces données afin de les valoriser en tant que préconisations.

Dans le cas où l'étude des usages menée dans ce travail parvient dans un premier temps à déterminer de quelle manière il est possible de prélever la demande urbaine afin de légitimer son intégration à la base du processus de production urbaine puis, dans un second temps d'identifier la façon dont ce type d'étude enrichit le projet, les hypothèses se verraient ainsi confirmées.

3 CADRE THEORIQUE

3.1 L'espace public

L'espace peut être abordé selon plusieurs dimensions : juridiques, culturelles, sociales ou encore techniques.

Ainsi, dans sa thèse intitulée *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Jürgen Habermas définit la notion de publicité et qualifie « de publiques, certaines manifestations lorsque, au contraire de cercles fermés, elles sont accessibles à tous » (Habermas, 1978). Cette définition ne spatialise pas la notion de publicité et permet de générer une base réflexive à tous les chercheurs intéressés à définir « l'espace public », comme le témoignent Pierre Merlin et Patrice Noisette :

« D'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la partie du domaine non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage » (Perrin et Noisette, 1988).

L'espace public ne se définirait pas strictement par sa fonction mais par l'usage qu'il en est fait.

La tendance actuelle est de proposer des définitions sous-jacente à l'espace public, afin de distinguer les différents espaces publics de notre société contemporaine. Ainsi, dans le Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés, Jacques Lévy et Michel Lussault mettent en évidence une interprétation croisée de notions géographiques et de l'interprétation du texte d'Habermas qualifiant ainsi l'espace public « d'espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel » (Lévy & Lussault, 2003). Ils proposent alors le terme d' « espace commun »

représentant un « agencement qui permet la coprésence des acteurs sociaux, sortis de leur cadre domestique » (Lévy & Lussault, 2003). La définition faite de l'espace public est intégrée dans celle de l'espace commun et devient ainsi « une des modalités d'organisation possible de l'interaction spatiale » (Lévy & Lussault, 2003).

3.2 Les dimensions de l'espace public

Malgré la difficulté à définir la notion d'espace public, les chercheurs s'entendent sur le fait qu'il n'est pas une entité figée mais plutôt un ensemble constitué de plusieurs facteurs en interaction. Ainsi, il peut être défini comme le résultat d'une imbrication des facteurs physiques (ou spatiaux), sociaux et politico-administratifs (Castells, 1996 ; Zepf, 1999 ; Dind 2008). La nature d'un espace urbain dépend ainsi de sa forme, des fonctions qu'elle permet, des usages qu'il en est fait et surtout de l'imbrication de ces trois composantes et des interactions qui en découlent.

Formes

La « forme urbaine » peut être définie par la composition de l'élément en soi (objet architectural) et la composition des éléments urbains entre eux (composition urbaine structurante). De plus, la forme urbaine est composée de la perception subjective de la structure, de la cohérence entre la fonction lue par l'utilisateur et la fonction pensée par l'aménagiste, et enfin par « l'image des comportements réels à un moment donné » (Zepf, 1999).

Fonctions

La fonction d'un espace public, qu'elle soit unique ou plurielle, répond à la question : pour quoi ? Selon Dind, la fonction d'un espace public appartient au registre « objectif » de l'espace public conçu (Dind, 2008). Elle contraint ainsi le professionnel à réaliser un élément dont la fonction imaginée s'adapte au mieux à la fonction anticipée par l'utilisateur (Zepf, 1999).

Usages

Les usages représentent le facteur social des éléments constitutifs de l'espace public. « Cet usage social [...] englobe l'ensemble des actions sociales qui se présentent dans un certain cadre spatial et temporel » (Zepf, 1999). Ajoutons le fait que l'usage social n'est pas forcément prémédité, ce qui limiterait sa définition à un concept d'usage et donc de fonction. Ainsi, il « s'illustre à travers les comportements et pratiques sociales réelles » (Zepf, 1999) et de fait, peut être synchrone ou asynchrone avec la fonction prépondérante et la forme pensées par l'aménagiste.

Synchronie entre les dimensions de l'espace public

Les interactions entre les composantes de l'espace public se décomposent en deux cercles d'actions et d'influences mutuelles. Le premier cercle d'interactions illustre les relations dynamiques entre les trois composantes de l'espace public alors que le second traite de la réciprocité entre forme, fonction et usage.



Figure 1 Mobilier urbain déplaçable de la Museum Platz à Vienne (www.wikimapia.org)

Ainsi, la *forme* est influencée par les usages sociaux et la fonction pensée par l'aménagiste. Elle devrait permettre à l'utilisateur de modifier la fonction afin de l'adapter à ses besoins et « d'augmenter la qualité de l'usage » (Zepf, 1999) à l'image des sièges mobiles de la

Museumplatz à Vienne illustrés ci-dessus. Dans ce cas, la forme permet certaine adaptabilité de la fonction (assise, jeux, pièce d'art) et augmente ainsi la propension à l'appropriation.

La *fonction* est définie par la forme qui, pensée par l'aménagiste, impacte plus ou moins les usagers en proposant un aménagement spécialisé ou multifonctionnel. La fonction est également définie par les usages, qui selon leur nature, influencent la perception de l'espace public. Une place accueillant

un marché un jour puis une manifestation le suivant, voit ainsi sa fonction se modifier selon les usages qu'il en est fait, passant d'un caractère commercial à politique. Enfin, la fonction est définie par la représentation que se font les usagers suite à la perception subjective de la forme et des usages perçus.

Les *usages* découlent finalement de la relation entre forme et fonction donnant corps à l'environnement et offrant ainsi à l'individu un champ d'usages potentiels. L'usage symbolise ainsi l'expression sociale d'un acte, prémédité ou non, dans un environnement influençant subjectivement l'utilisateur.

Ces concepts peuvent se retrouver dans l'analyse des dimensions structurantes de l'espace public fournie par Jean-Philippe Dind (Dind, 2008). Après avoir défini la notion d'urbanité, l'auteur nous propose d'y ajouter celle de la « convivialité comme étant la qualité des espaces publics telle qu'elle est perçue par les usagers » (Dind, 2008). Le chercheur utilise les principes de la convivialité (congruence, diversité, adéquation et unité) afin de mettre en évidence les différentes interactions entre les dimensions fonctionnelle, sociale et spatiale de l'espace public. Ceci permettrait alors de « tenir compte de la multiplicité des vécus des espaces publics dans un projet d'aménagement ; proposer des clés pour articuler les différentes dimensions de ces espaces ; avancer vers des principes qui permettent de répondre à la diversité des attentes individuelles sans sacrifier l'intérêt collectif » (Dind, 2008, 2009b).

Afin de bien comprendre le rôle des espaces publics et de leurs composantes dans le processus de production urbaine, un pas en retrait est nécessaire afin de tenter de définir la notion de projet urbain et de rechercher de quelle manière s'y insère l'étude des espaces publics.

3.3 Le projet urbain

Un changement de paradigme récent s'est engagé il y a quelques années dans la manière d'appréhender la réflexion urbanistique lors de production d'éléments urbains. En effet, après les effets non-maîtrisés du

fonctionnalisme et des processus technocratiques à la base de la réflexion urbaine des années 60-70, une nouvelle manière de penser les mécanismes de production urbaine voit le jour sous le nom de « projet ». Cette notion n'est certes pas nouvelle, mais elle traduit une volonté de changer la façon de penser et de faire la ville.

Le terme de projet se veut intégrateur de la complexité et de la multiplicité rencontrées durant toutes les phases de l'aménagement urbain en se basant sur une gestion stratégique et opératoire flexible plutôt que sur la définition finie d'un plan et/ou d'un programme figé.

Malgré le manque de définition précise de ce terme, il est repris et adapté selon les professions et les intérêts (politiques et/ou stratégiques). De fait, durant la fin des années 1970, Christian Devillers ressent le besoin de mieux définir cette notion et publie différents articles aboutissant à un ouvrage appelé « Projet urbain » paru finalement en 1994. Selon Devillers ou encore Ingallina, trois thèmes fondent la base de la notion de projet urbain : la temporalité, la multidisciplinarité et la participation.

Afin de tendre vers un caractère multidisciplinaire et de s'affranchir de l'aspect technocratique apporté par le plan, le processus de projet adopte des composantes politiques, économiques et sociales. La vision strictement technique de la manière de planifier l'espace urbain selon un plan figé est d'ailleurs critiquée par Bernard Huet qui dénonce une « insuffisance dans la définition de l'espace et la forme urbaine en général » (Huet, 1992).

Choay et Merlin définissent quant à eux le projet urbain selon les dimensions politiques, opérationnelles et architecturales et urbanistiques.

Le *projet urbain politique* définit une intention de ville résultant d'une réflexion stratégique, indispensable pour promouvoir des solutions alternatives face aux mutations profondes des villes, aux risques sociaux et environnementaux qu'elles semblent engendrer (Choay & Merlin, 1996).

Le *projet urbain opérationnel* se définit alors par une série d'opérations définies comme stratégiques. Une considération grandissante est donnée aux projets particuliers par rapport aux grands projets. On passe ainsi du « master plan » au « master projet », dans lequel les projets particuliers composent le projet global (Ascher, 1992).

Enfin, le *projet architectural et urbanistique* est propre à l'approche du « design urbain » faite par les architectes-urbanistes (Choay & Merlin, 1996).

Marcus Zepf témoigne quant à lui de la fin de l'« urbanisme définitif » (Zepf, 2004a) pour laisser la place à un urbanisme de la mutabilité qui se décline par l'intégration à la réflexion de « la réversibilité, la flexibilité, les possibilités de mutation ou d'adaptation, autrement dit une pensée de la mutabilité de l'espace urbain et architectural » (Zepf, 2004a). Ariella Masboungi avance l'avantage d'une conception itérative de l'espace qui permet une « évaluation des opportunités et des impacts induits, laquelle permet de générer de l'action dans la durée » (Masboungi, 2001). D'où le choix du terme « projet » qui sous-entend que la flexibilité représente une composante primordiale dans la production d'aménagements urbains sur le temps long.

Une des principales différences avec la programmation urbaine figée dite « de plan » réside principalement dans sa volonté d'adaptation aux imprévus du processus de production urbaine grâce à la définition d'une stratégie directrice plutôt qu'à travers la « fixation rigide d'un plan » (Ingallina, 2010). Ceci permet de mieux s'adapter aux actions sur le long terme et d'inclure la complexité d'un projet dans le processus de production urbaine, résumé ici par Patricia Ingallina :

« À la souplesse de la ville s'associe celle du projet urbain en tant que processus. La ville, en effet, n'est pas le résultat d'une pensée organisée au préalable, mais du jeu d'une multiplicité d'acteurs qui contribuent à une mise en forme continue de ses espaces » (Ingallina, 2001).

Mangin définit d'ailleurs le projet urbain comme un « projet permanent » (Mangin & Panerai, 1999). Cette définition courte mais éloquente me permet

d'introduire le terme de la participation qui fonde l'un des thèmes principaux du projet urbain.

3.3.1 La participation dans le projet urbain

En effet, autant en amont qu'en aval du projet, l'avis de la population est une source d'information riche et pertinente. Dans l'optique d'une intégration de la complexité et dans une quête de la multidisciplinarité, les acteurs dits « professionnels » du projet privilégieront une approche *bottom-up* plutôt que *top-down* (Bacque & Sintomer, 2011). Les habitants ou usagers seront perçus comme des experts-usagers possédant une connaissance du territoire pointue et une critique aiguisée de ce dernier (Mollet, 1981 ; Sintomer, 2005a & 2005b ; Pichon, 2009 ; Bourg & Boy, 2009).

La production de la ville par la méthode de projet urbain pourrait se définir par un cadre de pensée et d'action qui vise à rapprocher l'urbain de la ville, et donc du citoyen (Tranda-Pittion, 2012). Il incarnerait ainsi un levier de développement économique, social et de mise à

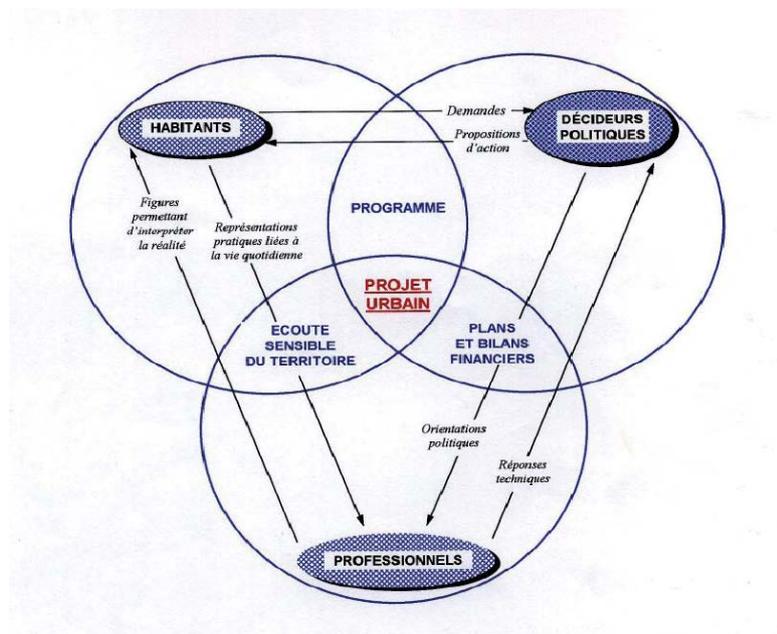


Figure 2 Acteurs et relations dans le projet urbain (Tranda-Pittion, 2012)

niveau urbaine en se traduisant par des actions concrètes, qui ont un impact visible sur la ville et son usager. L'intérêt du projet urbain se situe alors dans sa capacité d'articulation et de liaison. « Par le biais d'un projet urbain, il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles et d'adopter une attitude ouverte ; soit de composer avec

l'existant » (Devillers, 1994). Cette capacité d'articulation s'inscrit logiquement dans une dynamique durable de la planification et de la gestion du territoire mutliscaire et multidisciplinaire.

3.3.2 Développement durable et projet urbain

Le développement durable traduit d'une volonté de concilier les piliers économiques, sociaux et environnementaux du développement (Da Cunha, 2003).

Le développement durable incarne non seulement une volonté de changement mais représente également un principe d'action défini par une ou plusieurs stratégies ayant généralement pour but de concilier les différentes facettes des problématiques abordées en intégrant leur diversité, leur complexité et leur transversalité respectives. Ceci se retrouve par exemple dans le désir de concilier les différents acteurs et de les faire coopérer.

On retrouve ici des valeurs chères à celles prônées par le projet urbain qui cherche à tisser des liens entre les problématiques afin d'aborder une problématique de manière holistique.

3.3.3 Les acteurs

Le projet est décliné en plusieurs étapes durant lesquelles sont énoncés une série de responsabilités et de rôles endossés par divers acteurs. De manière générale, les principaux acteurs sont le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, une série d'entreprises de travaux et des spécialistes mandatés selon les besoins du projet en question. Ces divers acteurs répondent au besoin de répartition des tâches en trois types d'actions : 1) identification des besoins et commande ; 2) conception et contrôle technique de la construction ; 3) réalisation (Toussaint & Zimmermann, 2001). Nous verrons par la suite que ces trois phases sont dissociables en temporalités thématiques propres au projet.

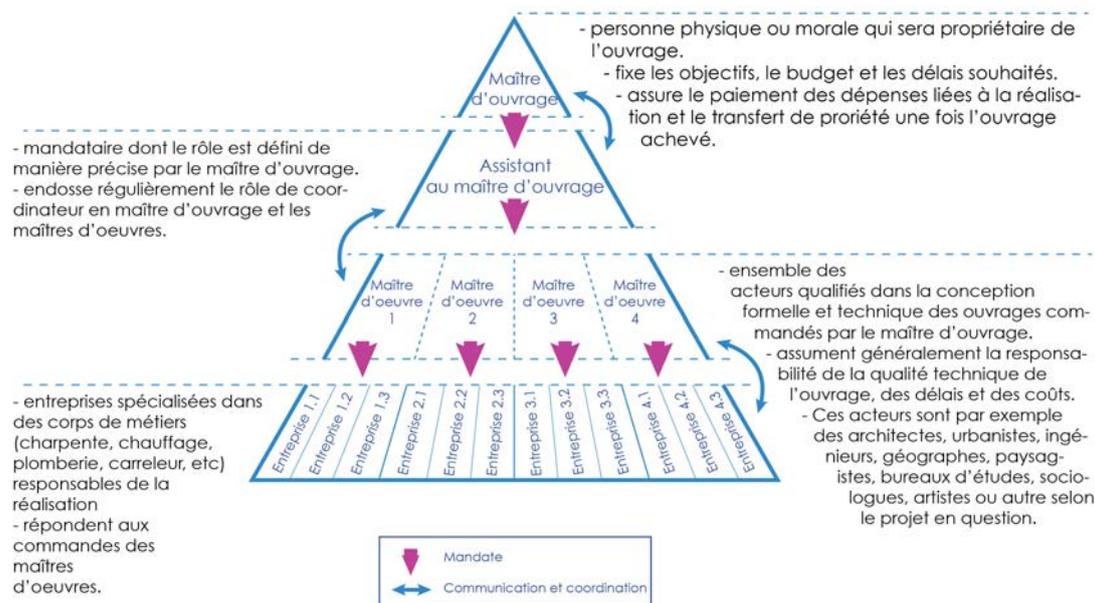


Figure 3 Acteurs du projet urbain: rôles et principales interactions (Cachot, 2013)

3.3.4 Méthodes de projet

Les temporalités du projet sont propres à chaque projet et les phases présentées ici proviennent d'un exemple de temporalité de projet d'espace public étudié par Jean-Yves Toussaint. Il existe bien sûr une infinité de manière d'organiser un projet mais il est important de souligner que « le design du processus de production » et aussi voire plus important que le design de l'espace en lui-même (Tranda-Pittion, 2012).

Il existe donc aujourd'hui diverses méthodes de gestion et d'organisation du projet urbain. Deux d'entre elles sont présentées de manière succincte dans ce travail.

Méthode linéaire

Cette méthode se base sur un avancement du projet par étapes en définissant des objectifs nécessitant d'être validés afin de passer à l'étape suivante. Cette méthode présente l'avantage d'une structure progressive simple de compréhension et d'appréhension dans l'optique de l'élaboration

d'un plan mais est fortement limitée face au caractère cyclique des phases du projet urbain. L'expérience du projet a montré que ce dernier est riche en itérations. Il est alors nécessaire de s'adapter aux logiques naturelles des processus de fabrication urbaine en acceptant ces itérations parfois perçues comme chronophages.

Méthode par scénarii

La méthode par *scénarii* prône quant à elle une intégration de l'incertitude et de la complexité, un caractère conciliant les informations de plusieurs disciplines afin de réévaluer nos certitudes et élargir notre point de vue, une gestion des conflits par l'information, la communication et l'intégration. Cette communication permet de faire comprendre qu'il est possible de créer des interdépendances entre les différents domaines dans le but de définir des variables et des invariants. Les avantages de cette méthode résident dans la capacité d'appréhender la complexité de l'avenir et de travailler avec l'incertitude fournissant une approche holistique, multidisciplinaire et transversale. En contrepartie, elle demande un important travail de compréhension du passé et du présent afin d'adopter une approche systémique et dynamique.

La méthode par *scénarii* ne vise alors pas la prédiction rigoureuse mais une meilleure compréhension générale des enjeux afin d'élaborer des pistes de réflexions sur le futur et de penser les différentes marges de manœuvre que le contexte global permet.

Plus largement, la méthode par scénarii renvoie à la question plus philosophique du déterminisme (futur probable *versus* futur souhaitable) et du crédit à accorder à toute prospection dans l'avenir (Tranda-Pittion, 2012).

3.3.5 Phases du projet urbain

Quelle que soit la méthode utilisée, les différents projets urbains comportent des étapes récurrentes et qu'il est possible d'identifier comme telles :

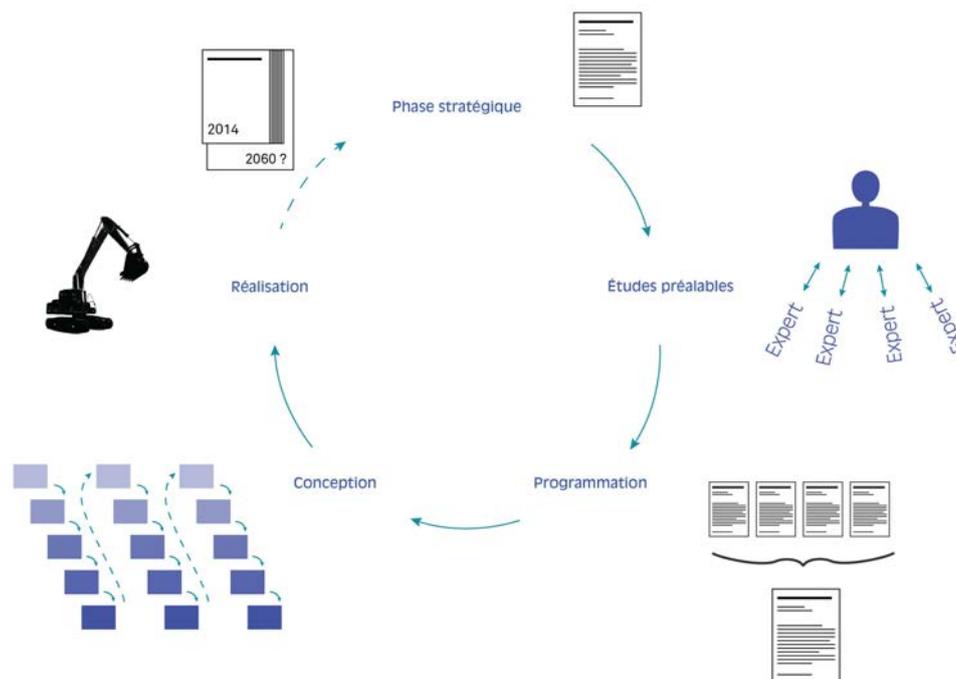


Figure 4 Les différentes phases principales du projet urbain (Cachot, 2013)

Phase stratégique et études préalables

Les études préalables représentent la première phase légale du projet urbain d'aménagement et consistent en la « vérification de la faisabilité d'une opération envisagée par un maître d'ouvrage » (Toussaint & Zimmermann, 2001).

Cependant, la véritable amorce du projet se fait durant la phase stratégique pendant laquelle sont définis les objectifs et la stratégie principale.

La phase stratégique se compose d'un cahier des charges fournis aux services techniques et administratifs par les élus soucieux de remplir leurs engagements politiques. Cette phase est difficilement identifiable de manière précise dans le temps, raison pour laquelle les études préalables représentent le premier marqueur de l'initiation d'un projet.

Concrètement, les études préalables déterminent les besoins et un budget pour les satisfaire. L'analyse croisée des études préalables permet également de fournir un diagnostic global du site de projet, de son contexte, ses dynamiques démographiques, politiques, environnementales ou encore

sociales. Ce diagnostic permet de définir la prospective. Cette notion, apparue aux alentours de 1945, définissait le futur selon un déterminisme fort et une prospective exploratoire (Tranda-Pittion, 2012). Le déterminisme est aujourd'hui évité afin de laisser place à une volonté de choix et une prospective stratégique tenant compte du futur souhaitable et du fait que les conséquences de nos actions sont difficilement prévisibles (Tranda-Pittion, 2012).

Programmation

La phase de programmation permet de déterminer et de justifier les objectifs et les décisions d'aménagement en se basant sur des documents d'urbanismes officiels et sur les objectifs politiques énoncés durant la phase stratégique. La composition du programme revient à un chargé d'opération dont la tâche est de récolter un maximum de données techniques, sociales et spatiales auprès des différents acteurs du projet en question.

De manière non-exhaustive, les différents acteurs sont généralement des élus, les services publics (services des transports, des espaces publics, des routes, ...) des chercheurs spécialisés (tels que des sociologues, anthropologues, des experts), des urbanistes (architectes, ingénieurs, géographes, ...), des associations locales ou supra locales concernées par le projet ou encore des artistes.

Le programme – ou cahier des charges – ainsi élaboré constitue une pièce maîtresse liant contractuellement la maîtrise d'ouvrage la maîtrise d'œuvre (Toussaint & Zimmermann, 2001). Ce cahier des charges traduit de manière synthétique et généralement technique une demande stratégique et politique. Le programme est ensuite adopté par un collège formé d'un élu local, des élus gestionnaires et des responsables des services institutionnels.

Conception

La phase de conception est précédée de deux étapes importantes qui sont l'offre en conception et le choix d'un jury et d'un maître d'œuvre.

La première vise à définir un panel de concepteurs grâce à une mise en concours sur le marché public. Ceci permet de sélectionner un groupe de concepteurs hétéroclite afin de « disposer de réponses contrastées qui permettent au final, un choix le plus pertinent possible » (Azéma, 2001).

Le choix du maître d'œuvre revient à un jury, constitué par le maître d'ouvrage, qui doit s'assurer de la pertinence des débats autour des offres des équipes de maîtrise d'œuvre concourantes (Toussaint & Zimmermann, 2001). Ce jury est régulièrement assisté d'une commission technique, elle-même secondée de divers groupes de pilotages ou groupes de suivi technique.

Selon Jean-Yves Toussaint, la phase de conception à proprement parler débute suite à la sélection du maître d'œuvre par le jury et par la production des premières idées d'aménagement présentées à l'ensemble des acteurs du projet. C'est durant la phase de conception que sont imaginés puis dessinés les aménagements concrets qui composeront l'espace urbain.

Des réunions thématiques sont organisées durant lesquelles les différents acteurs peuvent exprimer leurs opinions par rapport aux plans fournis par le maître d'œuvre. Les discussions qui composent cette phase engendrent une multitude d'itérations devenant de plus en plus complexes et précises selon les acteurs et les intérêts défendus. La richesse et l'intensité des discussions façonnent la pertinence du projet.

Réalisation

La réalisation débute par la sélection des entreprises de réalisation via un appel d'offre sur le marché public. Une fois ces dernières mandatées, le chantier de réalisation est ouvert. Cette phase est à double tranchant car malgré sa simplicité apparente, la qualité de l'espace fini dépend du travail des entreprises de réalisation. En effet, une communication et un contrôle de qualité constants entre l'organe concepteur et les entreprises de réalisation sont nécessaires. Selon les maîtres d'ouvrages, ce suivi compose d'ailleurs l'un des trois facteurs de gage de qualité dans la réalisation: le premier est le

choix du maître d'œuvre, le second est le contrôle du processus de conception et le dernier est le contrôle de l'activité de l'entreprise.

Le chantier entrave l'usage optimal de l'espace public. Il est donc primordial qu'une organisation par phase se fasse en amont de manière à frustrer le moins possible les usages. Cette étape peut également s'avérer intéressante dans le cas où de nouveaux itinéraires sont réaménagés et valorisés. Le chantier peut donc être un bon moyen pour inviter à de nouvelles pratiques ou introduire de nouveaux espaces de vie (Develey & Bucheli, 2013).

3.4 L'espace public dans le projet urbain

Nous sommes aujourd'hui passés « d'un urbanisme basé sur une logique de fonction pour glisser vers une logique d'usage » (Beaufils, Janvier, Landrieu, 1999). Cette logique d'usage place logiquement l'étude de l'espace public au centre des questionnements, non seulement par rapport au rôle déterminant qu'il joue au niveau politique, mais également dû à son caractère scénique de la vie urbaine. Certains le considèrent même comme la clé de voûte du projet urbain contemporain (Zepf, 2004a), ou encore comme le liant des pratiques sociales et du tissu urbain (Grand Lyon, 1995).

« Lyon, avec Bilbao entre autres, constitue une référence, non seulement en termes de formalisation (d'apparence et de décors urbains) mais, plus encore, en termes de réflexions opérationnelles sur la qualité urbaine centrée sur l'espace public. L'espace public est conçu alors comme mode d'urbanisation » (Toussaint & Zimmermann, 2001).

Ainsi, l'espace public incarne de manière territoriale des enjeux socio-spatiaux (Goffman, 1979 ; Joseph, 1984, 1995 ; Bassand, 2001 ; Paquot, 2009) et de manière politique des enjeux opérationnels dans le processus d'aménagement urbain (Ascher, 1992 ; Azéma, 2001 ; CERTU, 2007). Plus qu'un élément du tissu urbain généré par le projet, l'espace public incarnerait donc un outil de gestion de ce dernier, avec comme but la genèse « d'une meilleure société urbaine » (Charbonneau, 2006).

3.4.1 Gouvernance de proximité

L'importance grandissante attribuée à une gouvernance de proximité dans la production des espaces publics démontre un changement de paradigme dans la manière de penser la ville dans son ensemble (Fleury, 2010). On observe alors un glissement de la façon de penser les espaces publics, allant de leur articulation et leur rôle à l'échelle de la ville à leur apport de qualité de vie à l'échelle du quartier. La volonté de garantir une qualité de vie suffisante induit ainsi une mutation dans l'appréhension de la production urbaine (Da Cunha & Kaiser 2009 ; De Sablot 1988 ; Dind 2009a ; 2009b). Certains évoquent le passage d'une approche technocentrée à une approche anthropocentrée (Toussaint & Zimmermann, 2001 ; Zepf, 1999, 2001, 2004a et 2004b ; Masbounji & Bourdin 2004), bouleversant l'entièreté du processus de planification de l'espace.

3.4.2 Une Approche anthropocentrée pour un aménagement adapté

En s'inspirant des travaux de Edward T. Hall et de William Whyte (Hall, 1971 ; Whyte, 1990) puis des concepts développés par Robert Sommer à propos d'un « design social » s'articulant en « design participatif » (Sommer, 2003), Thierry Paquot complimente le courant américain du *New Urbanism* conciliant « l'attention au lieu et aux préoccupations des résidants dans une [sa] quête d'un confort urbain adapté » (Sommer, 2003 ; Paquot, 2009). À l'image de Jean-Pierre Charbonneau, il prône un « ménagement urbain » adapté minutieusement aux usages plutôt qu'un « aménagement urbain » standardisé (Charbonneau, 2000 ; Paquot, 2009).

Jean-Yves Toussaint décrit en effet le passage d'un « aménagement technocentré à un aménagement anthropocentré » (Toussaint & Zimmermann, 2001), Marcus Zepf met en lumière la synchronie entre formes, fonctions et usages à travers des dynamiques de production et d'appropriation de l'espace (Zepf, 1999, 2001, 2004a et 2004b), Ariella Masbounji et Alain Bourdin exposent un urbanisme basé sur les modes de vie (Masbounji &

Bourdin, 2004) à l'image de Jan Gehl prônant le fait de prioriser l' « échelle humaine » avant l'échelle du quartier pour assurer une ville « vivante, sûre, durable et saine » (Gehl, 2010).

Selon l'auteur danois, le processus d'aménagement d'un territoire se divise en trois échelles réflexives : l'échelle du grand territoire dans laquelle on pense la ville depuis un point de vue « aérien » (Gehl, 2010) ; l'échelle du développement, qui est utilisée lors de projets englobant un ou plusieurs quartiers, et enfin l'échelle humaine qui permet de penser la ville au niveau de l'environnement du piéton. Il propose ainsi de renverser l'ordre des échelles afin de partir du *human landscape*, soit l'environnement propre au piéton, pour finir par l'échelle du grand territoire. Le manque d'importance donné à l'échelle de la vie urbaine dans le processus de planification est déploré, illustrant ce manque à travers l'exemple du *Brasília Syndrome*, témoin des effets néfastes de la planification basée sur une réflexion monoscalaire sur l'échelle humaine.

Jean-Yves Toussaint témoigne d'une même intention d'intégration des usages au processus d'aménagement du territoire. Plutôt que de s'intéresser à l'importance respective donnée aux différentes échelles, le thème de la logique réflexive du projet est ici modifié. Après avoir démontré que la phase de réalisation du projet fût longtemps technocentrée, une approche anthropocentrée permettrait de penser l'environnement construit de manière adaptée aux usages, sans tenter « de modifier les comportements des destinataires de leurs ouvrages » (Toussaint, 2004). « L'approche anthropocentrée ne résout pas la disjonction entre le public et les fabricants. Elle propose de meilleures méthodes pour se saisir de l'usage, accéder à l'usager et le faire parler des choses utiles à la production des objets qui lui sont destinés » (Toussaint, 2004). La compréhension de ces usages permettra-t-elle de conceptualiser et réaliser un espace public adapté à ces derniers ?

La valorisation d'une approche anthropocentrée dans le processus de planification urbaine et de production de la ville se fait dans une optique

d'augmentation de la qualité de vie des habitants (Fleury, 2010). Ceci grâce à une appropriation de l'espace public par ces derniers. Est-il possible de créer une méthode garantissant cette appropriation ? Comme le formule Michel De Certeau dans son œuvre « Les inventions du quotidien » : « Qu'est-ce que peuvent bien « fabriquer » les publics avec les objets fabriqués qui leur sont destinés ? » (De Certeau, 1990). Plutôt que de penser à la manière dont seront passivement consommés les formes (urbaines) produites, il s'agit d'imaginer la façon d'inviter les usagers à braconner et détourner ces mêmes formes aux moyens de ruses inventives (De Certeau, 1990).

L'augmentation de la considération vouée aux aspects socio-spatiaux est grandissante. Notamment, et comme nous l'avons vu, grâce à l'importance octroyée aux espaces publics et à leurs différents rôles tout au long du projet urbain (support physique des interactions socio-spatiales, vecteur d'un retournement d'échelle et support politique dans la gestion du projet urbain). L'analyse des usages incarnerait la conséquence d'un tel changement de paradigme, mais serait également la base des réflexions liées au projet urbain afin de d'adopter une logique bottom-up propre au projet urbain.

3.5 Rôle actuel des infrastructures multimodales

Autrefois lieu uniquement fonctionnel, les gares accueillent de plus en plus de fonctions diversifiées. À commencer par l'articulation avec d'autres modes de transports (APUR 2010, Joseph, 1999, Fantoli, 2003) les gares gagnent en attractivité et, du hub multimodal, elles évoluent en hubs multifonctionnels pour être aujourd'hui des hubs de vie (Joseph, 1999 ; Lavadinho, 2002, 2004, 2009b, 2010a, 2012 ; Lavadinho & Lensele, 2011b; Lavadinho & Lévy, 2010b ; Kaufmann, Jemelin & Joye 2000).

En effet, les attentes actuelles d'une gare ne sont plus uniquement de desservir les territoires plus ou moins lointains mais également d'endosser le rôle de levier de transformation urbaine dans le but de développer des lieux de mobilité en lieux de vie urbaine.

Synergies gare-ville

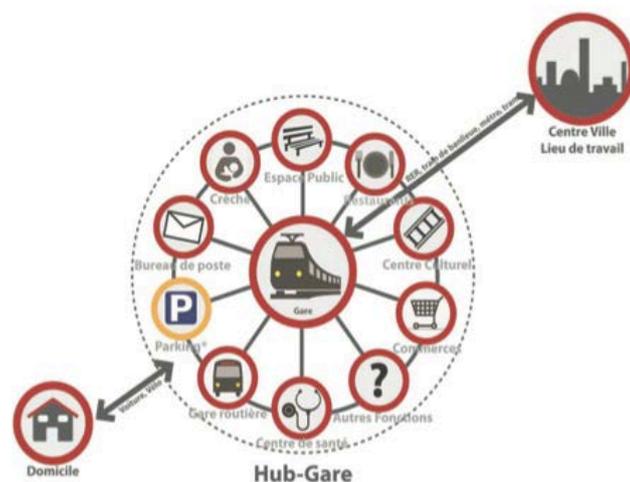


Figure 5 La gare multifonctionnelle (APUR, 2010)

centralité multifonctionnelle au sein de l'agglomération (APUR, 2010).

De nouvelles synergies entre la gare et la ville émergent, proposant la mutualisation de divers commerces et services, comme des crèches, des musées, des salles partagées, des hôtels et des centres de réunion. Mais la ville et la gare ne partagent pas que des fonctions, elles partagent également des usages. C'est pourquoi la transition entre les deux entités doit être pensée comme une symbiose permettant de faire interpénétrer les usages de l'une dans l'autre.

La gare est donc à penser de la même manière qu'un condensé de ville dans la ville (Joseph, 1999), comme des lieux de vie et non comme des « non-lieux » (Augé, 1992). Les gares deviennent donc des hubs de vie (Joseph, 1999 ; Lavadinho, 2002, 2004, 2009b, 2010a, 2012 ; Lavadinho & Lensel, 2011b ; Lavadinho & Lévy, 2010b ; Kaufmann, Jemelin & Joye 2000) considérés comme des espaces publics « accélérateurs de rencontres » (Amar, 2010).

Les échanges quantitatifs entre l'entité gare et l'entité ville mutent pour accueillir des échanges qualitatifs (Ascher, 2003). L'importance grandissante des usagers fréquentant la gare pour ses aménités commerciales ou autres témoigne du statut acquis de



Figure 5 Un espace public à part entière (APUR, 2010)

L'augmentation tant quantitative que qualitative des synergies gare-ville allant jusqu'à la considération de ces deux espaces comme d'une seule unité explique l'ampleur de l'impact sur la ville lors de travaux de requalification de l'élément gare. Les travaux de refonte de la gare engendrent un processus de diffusion de la requalification pénétrant dans le tissu urbain.

3.6 Urbanogenèse

Il est difficile de trouver une définition de l'urbanogenèse. Nous la considérerons donc comme une dynamique de genèse d'urbanité suite à un événement catalyseur physique et/ou politique. Ce catalyseur peut se décliner sous différentes formes : il peut en effet s'agir de la création *ex nihilo* d'un quartier tout entier (dans lequel des cas l'élément déclencheur peut être un acte politique ou financier), d'une démarche spontanée d'habitants (le cas d'appropriation d'une friche par les habitants débouchant sur un aménagement plus conséquent entrepris par le pouvoir public) ou encore d'une transformation majeure de l'existant, comme c'est le cas dans le contexte de la gare de Lausanne.

Cependant, l'urbanogenèse ne doit pas se limiter à la question du domaine bâti physique mais doit également prendre en compte le gain d'urbanité conférée à un lieu. C'est par exemple le cas lors de la requalification d'un espace public aux abords d'un quartier d'habitations, à l'insu de la *Highline* de

New York. La plus-value conférée au contexte contigu à l'ancienne voie de métro ne se traduit pas par une augmentation de la densité mais bel et bien par une augmentation de la qualité de vie.

Il serait donc possible de percevoir l'urbanogenèse en tant que gain d'urbanité définie par Jacques Lévy et Michel Lussault comme « l'élément faisant la ville, soit la conjonction de deux facteurs : la densité et la diversité des objets de sociétés » (Lussault & Lévy, 2003). Cette définition permet de s'affranchir des échelles et de traiter des espaces plus restreints créant, ainsi une urbanité plus ou moins affirmée selon les caractéristiques de l'espace étudié.

À travers la notion d'urbanogenèse, un projet urbain peut ainsi endosser le rôle de levier d'action engendrant une réaction dans le tissu urbain contigu.

4 METHODOLOGIE

Les hypothèses énoncées nécessitent de tester différentes méthodes de récolte de données exploitées selon différentes méthodes d'analyse. Nous verrons si les méthodes utilisées permettent d'identifier puis de traduire une demande usagère et si ces données sont susceptibles d'informer le projet urbain de manière pertinente.

Ce travail s'inscrit dans une démarche exploratoire, raison pour laquelle la représentativité des données récoltées n'est pas recherchée. En revanche, la pertinence de ces dernières représente un atout dans une approche qualitative.

4.1 Outils de récolte des données

La récolte d'informations s'est faite selon quatre méthodes. L'information concernant le contexte politique et définissant le degré d'urbanogénèse provient d'un entretien mené avec deux responsables de services municipaux fortement actifs dans ce projet. La grille d'entretien sera explicitée dans le chapitre 4.1.1 jointe en annexe (cf. *Annexe 1.1*).

L'étude des usages se divise en trois parties distinctes et complémentaires. La première partie concerne l'observation des usages par le chercheur. Le chapitre 4.1.2 détaillera ainsi la première méthode utilisée dans le but d'alimenter la base d'information concernant les usages observés par le chercheur.

Deux méthodes seront ensuite développées pour recueillir les usages vécus et les attentes des usagers. L'une sous forme de questionnaires et l'autre grâce à des entretiens semi-directifs avec support photos. Ces deux méthodes sont expliquées dans les chapitres 4.1.3 et 4.1.4.

Le but final est de proposer une analyse croisant les usages observés et les usages vécus afin de valoriser ce type d'études dans le processus de projet à travers des données informant le diagnostic et des données prospectives.

4.1.1 L'entretien afin d'apprécier le contexte politique

Cet entretien semi-directif a notamment permis d'explicitier le contexte du projet et l'ampleur physique de l'urbanogénèse.

L'entretien fut mené auprès de deux acteurs de services municipaux qui pilotent le projet urbain Pôle Gare. M. Daniel Litzistorf, adjoint au chef de service de l'urbanisme et M. Fabien Roland, chef de projet, section « Aménagements urbains ».

4.1.2 L'observation de terrain

La récolte d'information concernant les usages dits « observés » se fera surtout à travers l'observation des usages sur le terrain. Beaucoup de chercheurs (Jan Gehl, 1971, 2010 ; Zepf, 1999 ; Whyte, 1990 ; Lavadinho, 2002, 2011b, 2012b ; APUR, 2010) ont mené des études à ce sujet, et je m'appuierai sur ces dernières pour alimenter ma technique d'observation.

4.1.3 Le relevé des perceptions par questionnaires

Les questionnaires furent conçus de telle manière que l'utilisateur puisse y répondre sans devoir se référer au chercheur afin que la totalité de l'échantillon ait été interrogé dans les mêmes conditions. Le chercheur se doit par contre de rester auprès de la personne interrogée dans le cas où cette dernière aurait des interrogations, mais surtout afin de noter ses remarques et commentaires. Elles représentent des compléments d'information riches, permettant par la suite de mieux comprendre les choix de l'utilisateur et d'alimenter l'analyse des questionnaires.

Les informations récoltées par questionnaires seront analysées selon deux méthodes : une première analyse fine puis une méthode de synthèse.

Structure du questionnaire

Le questionnaire débute par la présentation de l'étude et la définition du périmètre de la place sur laquelle l'utilisateur est interrogé. L'heure à laquelle le questionnaire est rempli est notée, ainsi que l'emplacement de l'utilisateur sur la place. L'entretien n'est pas enregistré.

Le questionnaire débute par trois questions demandant de déterminer trois qualificatifs de la place, ses aspects positifs puis ses aspects négatifs. Ces trois questions nous permettent de mieux comprendre les réponses données par l'utilisateur et témoignent des ressentis principaux de l'utilisateur par rapport à l'espace public en question.

Afin de permettre une classification selon la typologie d'espaces publics présentée auparavant, le questionnaire fut divisé en thèmes et sous-thèmes regroupant une ou plusieurs questions y relatives. Les thèmes et sous-thèmes sont les suivants :

- Accessibilité :
 - Accès
 - Fonction de repère
 - Proximité perçue de la gare

L'accessibilité d'une place est ici évaluée grâce à deux questions. Premièrement la perception de la facilité d'accès à pied à cette dernière. La seconde question révèle la facilité d'accès à cette place si l'on ne connaît pas le tissu environnant. Il est effectivement possible qu'une place soit accessible de manière technique, mais qu'une bonne connaissance du quartier soit nécessaire pour s'y rendre. La comparaison entre ces deux questions permettra de connaître les perceptions de l'utilisateur se mettant dans la peau d'une personne ne connaissant pas les lieux.

La notion de repère permet également de définir de manière indirecte l'accès à une place, particulièrement chez les usagers fréquentant la place de manière sporadique. Cette notion de repère sera estimée grâce à l'utilisation

de cette place lorsque l'utilisateur doit se réorienter, ou lorsque ce dernier doit indiquer un itinéraire.

Finalement, l'accessibilité sera évaluée grâce à la proximité de la gare (Puis-je me rendre à la gare en moins de cinq minutes ?) et son appartenance « à la gare » ou « au quartier de la gare ». Nous verrons ainsi comment les usagers perçoivent la distance à la gare et quel espace public est à considérer comme enveloppe de la gare.

- Fréquentation :
 - o *Quantité et amplitude perçues*
 - o *Fréquentations minimales et maximales perçues*
 - o *Usages Perçus*
 - o *Type de fréquentation perçue*

La perception de la fréquentation d'une place est divisée en quatre sous-thèmes. Tout d'abord, il s'agira d'évaluer la quantité et l'amplitude perçue de la courbe de fréquentation par les usagers.

Ensuite, nous tenterons d'affiner les résultats apportés par l'amplitude perçue en demandant aux usagers d'évaluer les pics de fréquentation maximale et minimale de l'espace public étudié. Ceci nous informera sur les temporalités auxquelles les usagers pensent que la place est vécue.

Les usages perçus permettront dans un troisième temps de connaître de quelle manière les usagers pensent que la place est vécue par les autres usagers. À travers leurs observations, il sera ainsi possible de se détacher de la vision du professionnel et de proposer une lecture des usages du territoire plus riche et parfois surprenante.

Le dernier thème concerne le type de fréquentation perçue, à savoir si l'utilisateur interrogé pense que la place est plutôt arpentée par des habitants, des voyageurs, des flâneurs ou des passants. Cela nous permet à nouveau

de lire l'espace public et ses dynamiques usagères à travers l'œil de l'utilisateur, et d'affiner la définition du rayonnement perçu de la place.

- Intimité et extimité (Barbisch, 2013) :
 - o *Niveaux d'exposition et flux perçus*
 - o *Offres d'assise*
 - o *Ressentis induits*
 - o *Vécu nocturne*

Le thème d'intimité et d'extimité est ici utilisé de façon à rapporter notre exposition aux interactions sociales en scène sur l'espace public. Le texte de Jean-Philippe Dind intitulé « Les quartiers espaces de vie : la convivialité des espaces publics » définit de manière extrêmement précise cette notion proxémique en citant Michel Lussault :

« ... À cette demande d'ouverture ou au contraire de « protection » (relation entre pratiques sociales intériorisées ou extériorisées dans l'espace public) répond la qualité « proxémique » des espaces. Lussault se réfère à un gradient d'intimité/extimité (Lussault, 2003 :335) : les activités intimes nécessitent une certaine distance ou protection vis-à-vis des interférences extérieures (bruits, interactions sociales plus ou moins choisies), alors que les activités extimes sont moins sensibles, et davantage orientées vers la réalisation d'un but « extérieur ».

Le caractère objectif ou subjectif est ajouté à cette notion car des travaux ont déjà démontré le jeu de la perception de l'intimité et de l'extimité dans l'espace public (Barbisch, 2013 ; Chevrier, 2013) selon l'espace et l'utilisateur en question. Nous différencierons donc l'intimité et l'extimité objective, basée principalement sur l'exposition et la proximité des autres usagers (zones de passage et zones de transit), de l'intimité et extimité subjective, qui se base sur le ressenti de l'utilisateur.

Intimité/Extimité objective

Il sera défini qu'un espace intime objectif représente un lieu apaisé, détaché et peu fréquenté dans lequel un usager peu s'affranchir d'un certain niveau d'exposition aux autres usagers (Barbisch, 2013 ; Chevrier 2013). C'est le cas par exemple de petits parcs ou jardins de quartier très peu fréquentés, et peu connus des usagers n'habitant pas à proximité. Les espaces extimes objectifs profileront des lieux fortement fréquentés, très intenses et présentant un haut niveau d'exposition à ses pairs. L'intimité ou l'extimité objective est la seule composante n'étant pas déterminée par les usagers mais définie par le chercheur suite à un diagnostic fin de l'espace étudié. Ce dernier tentera ainsi de définir le niveau d'intimité ou d'extimité selon le contexte, la disposition et l'aménagement de l'espace.

L'intimité ou l'extimité objective pourra servir de référentiel afin de comparer les différents niveaux d'exposition ressentis par les usagers sur un même espace ou sur une même portion d'espace.

Intimité/Extimité subjective

L'espace sera qualifié d' « intime subjectif » lorsque, par exemple, ce dernier sera composé d'une petite place ou placette proche d'un lieu de forte fréquentation mais jouant le rôle d'espace de repos / souffle. C'est dans ce genre de cas que nous parlerons d'espace « d'Entracte ». « L'extimité subjective » est plus difficile à définir sans recherche approfondie sur ce sujet. Un espace extime subjectif pourrait rappeler la théorie du panoptisme développée par les frères Bentham puis réinterprétée par Michel Foucault (Foucault, 1975). Nous pourrions énoncer l'hypothèse qu'un sentiment d'extimité subjective correspond à la perception d'une certaine extimité dans un contexte d'intimité. L'extimité subjective n'est pas identifiée dans ce travail.

Un espace public est rarement perçu de manière homogène et uniforme. Cette hétérogénéité crée des sous-espaces possédant des caractères ou des ambiances distinctes entre eux (Whyte, 1980 ; Gehl, 2010). Une place accueillera des comportements plus intimes dans certains sous-espaces, et l'usager se sentira plus exposé dans d'autres. Cette partie du questionnaire

cherche donc à déterminer ces potentiels sous-espaces à travers les perceptions des usagers dans le but de fournir un diagnostic affiné.

Il est important de souligner que l'analyse se fait toujours à travers les perceptions des usagers. L'intérêt est ici de connaître leur intimité ou extimité perçue selon leur situation sur la place. Afin d'y parvenir, ce chapitre est subdivisé en quatre thèmes : le premier thème concerne les niveaux d'exposition et flux perçus par l'utilisateur. Ce dernier devra ainsi traduire son ressenti par rapport à « la masse » ou sa situation par rapport aux zones de passage et aux zones de halte.

Le second thème concerne l'offre d'assise perçue et la propension à l'assise par un usager. Nous verrons ainsi si la disponibilité des places assises et l'invitation au séjour joue un rôle dans le sentiment d'intimité ou d'extimité de l'utilisateur.

Les ressentis induits correspondent aux messages sensibles émis par la place, son ambiance, son aménagement, sa fréquentation, etc. L'utilisateur définira la place de calme, stimulante ou mixte puis précisera son confort à travers le caractère agréable ou désagréable ressenti lors du passage sur la place. Nous verrons par la suite s'il est possible de créer des liens entre intimité/extimité et caractère apaisant ou stimulant de la place.

Le dernier sous-thème qui tentera d'affiner le caractère plus ou moins intime d'un espace sera celui du ressenti nocturne. Les questions de ce sous-thème permettront de récolter des informations sur les ressentis nocturnes ou les avis quant à la vie nocturne de la place. Nous verrons ainsi si la notion d'intimité ou d'extimité est stable dans le temps journalier.

- Rythmes de marche et effervescence :
 - *Fonction prépondérante perçue*
 - *Perception des personnes en séjour*
 - *Effervescence perçue*
 - *Lignes de désir*

Les rythmes de marche sont de bons indicateurs pour connaître la perception générale des usagers à propos de l'environnement traversé. Il serait réducteur de dire que l'environnement possède un même impact sur les usagers. Il a d'ailleurs été démontré que l'environnement physique seul ne détermine pas le comportement de ces derniers (Fischer, 1997). En effet, les manières de s'approprier ou non l'espace public dépendent principalement de paramètres sociaux tels que l'âge, le sexe, le fait d'être accompagné ou le caractère de l'individu en question.

« La qualité de l'espace public ne peut donc être que construite socialement, le degré de cette qualité étant proportionnel au degré de prise en compte des multiples intérêts légitimes qui s'exercent sur cet espace ». (Dind, 2008).

Il semble cependant, qu'au delà des variations individuelles, certaines récurrences apparaissent entre les différents individus et permettent de définir quelques principes d'aménagement de l'espace public auxquels les usagers seraient sensibles de manière plus ou moins semblable. Cette sensibilité commune viendrait de contraintes développementales et de la manière dont l'Homme traite l'information (Ratiu, 2003). L'apparence et les caractéristiques de l'environnement induiraient des « états affectifs positifs ou négatifs » engendrant des ressentis « restaurateurs ou stressants » (Ratiu, 2003). Les rythmes de marche seraient ainsi de bons témoins de mesure de cette influence de l'environnement proche sur ses usagers. Ils se ralentiraient lorsqu'on entre dans un parc et, au contraire, le pas serait accéléré dans des lieux très intenses.

Cette dualité simplifie énormément le propos car les rythmes ne sont jamais coordonnés de manière métronomique. Mais la théorie susmentionnée, les écrits de Gibson à propos des affordances (Gibson, 1977) et les travaux de Lynch (Lynch, 1976) offrent une base littéraire justifiant ce rapprochement. Les rythmes de marche sont également associés à l'effervescence qui peut se placer en témoin de l'intensité d'un lieu. Des rythmes de marches divers, des trajectoires s'entrecroisant, des arrêts soudains, des retrouvailles et des

adieux nous informent sur l'intensité du lieu et sa propension à accueillir un « espace vivant ».

Les perceptions des usagers par rapport à ce thème seront récoltées grâce à des questions portant sur la fonction principale perçue du lieu (lieu de passage ou lieu de halte). Cette information sera couplée avec la situation de la personne interrogée au moment de remplir le questionnaire afin d'obtenir des précisions sur l'influence de l'environnement direct sur la perception d'un lieu.

La perception d'autres usagers en séjour sera intéressante à comparer avec la fonction prépondérante perçue. En effet, il est probable que certains usagers qualifient la place de lieu de transit uniquement, mais qu'ils observent de manière régulière des personnes en séjour. Cette question nous permettra de définir que la place peut posséder une forte prépondérance de transit mais que sa fonction de séjour est suffisamment importante pour que l'utilisateur la mentionne.

L'effervescence perçue permet d'estimer l'intensité perçue de la place. Cette question pourra également être comparée avec la question portant sur l'aspect stimulant de l'espace public.

Le respect des lignes de désir permet d'informer le professionnel à propos de la sécurité ressentie par rapport aux automobiles. Cette question permettra de retirer plus d'informations sur la place Grancy au vu de l'important trafic routier que la place subit.

- Diversité et multiplicité :
 - o *Quantité et diversité de commerces*
 - o *Commerces symboliques*
 - o *Commerces manquants*
 - o *Commerces superflus*

Ce thème tente de préciser l'intensité du lieu perçue par les usagers en les questionnant sur le nombre de commerces et de services perçus, la pertinence de l'offre en matière de commerces, les manques et les demandes

des usagers. Le rayonnement de la place sera ensuite abordé grâce à l'énumération de ses commerces symboliques.

- Aménagements :
 - o *Aménagements superflus*
 - o *Aménagements manquants*
 - o *Avenir de la place*

La forme et la disposition du mobilier urbain informe de manière permanente l'utilisateur sur le caractère du lieu. Certains aménagements connotent très rapidement l'ambiance d'un lieu. C'est pourquoi nous tenterons d'apprécier la perception que l'utilisateur se fait de l'aménagement urbain.

Quel élément perçoit-il comme superflus ? Quel type d'élément manque-t-il selon lui ?

Cette question nous permet de mieux comprendre la perception que l'utilisateur se fait de la place, autant dans sa composante physique (forme) que sensible (ambiance). La dernière question laisse l'utilisateur s'exprimer sur sa vision de la place dans l'avenir. Une nouvelle fois dans le but de mieux comprendre la façon l'utilisateur perçoit les dynamiques actuelles.

Le questionnaire vierge se trouve en annexe (cf. *Annexe 2.1*). La majorité des questions possède une échelle cardinale allant de un à onze. Cette mesure fut choisie afin de permettre à l'utilisateur de donner une note moyenne sans devoir faire un choix entre les qualificatifs sélectionnés par le chercheur. Une des questions est à choix multiple, l'utilisateur devant choisir une des quatre propositions. Les dernières questions sont des questions ouvertes permettant à l'utilisateur de transmettre fidèlement ses perceptions.

Le questionnaire se termine avec le profil de l'utilisateur, à savoir son genre, la tranche d'âge à laquelle il appartient, sa profession, son degré de fréquentation de la gare et sa relation au quartier.

4.1.4 L'entretien avec support photos

Les entretiens sont semi-directifs et leur déroulement est structuré par une série de photos. Cette méthode tente d'appréhender la demande usagère.

La finalité ne réside pas dans le choix précis d'une photo ou d'une autre mais dans l'explication fournie par l'utilisateur à propos des divers aspects véhiculés par cette dernière. Il est souvent difficile pour un usager de répondre à une question du type : Quel aménagement implanteriez-vous dans cet espace ? Ou encore : Quel type de banc serait le plus adapté au lieu ? Le support photo permet ainsi de s'affranchir de cette barrière en proposant une base stimulant la discussion

La donnée de l'exercice est de demander à la personne interrogée de pointer des éléments adaptés au caractère de la place sur la base des images de référence. Des précisions sont ensuite données, comme l'attention portée sur l'ambiance, sur les bancs, les commerces et autres mobiliers urbains. Le détail du protocole ainsi que les images choisies sont disponibles en annexe (cf. *Annexe 3.1*).

Le questionnaire est divisé en 8 thèmes passant en revue différents aspects sensoriels ou physiques forgeant le caractère d'un espace public.

Ambiance

Le premier thème tente de cibler les perceptions de l'utilisateur par rapport au caractère trépidant ou apaisé du lieu. Lié à cela, le but secondaire sera de définir le rayonnement de l'espace en question, à savoir local ou aggro.

Micros Séjours

Le second thème concerne le mobilier urbain capable d'accueillir des micro-séjours (Lavadinho, 2012b). Ces éléments de mobilier urbain sont généralement très prisés aux abords des gares, milieux dans lesquels les temps d'attente peuvent être relativement courts.

Disposition d'assise

Le troisième thème interroge l'utilisateur sur le type de banc qu'il désire implanter. Plus que la morphologie du banc, l'information recherchée portera plutôt sur la liberté d'usage que ce dernier permet.

Texture du sol

Cette information permet de compléter les informations sur l'ambiance et le rayonnement du lieu.

Commerces

Le cinquième thème aborde le type de commerce qu'il serait judicieux d'implanter selon l'utilisateur. Un double questionnement gravite dans ce thème à savoir l'impact sur l'espace public du commerce, et le caractère fixe ou temporel de ce dernier.

Fontaine et Jeux

Le sixième et le septième thème tentent également d'obtenir des informations quant à la liberté d'usage proposée par des aménités de degré supérieur. L'avis de l'utilisateur à propos de la pertinence de l'implantation d'une fontaine et d'un terrain de jeux sera sollicité.

Intervention artistique

Enfin, le huitième thème interroge l'utilisateur sur la pertinence de l'implantation d'une œuvre d'art. Le degré d'interaction entre l'œuvre et l'utilisateur est la principale information recherchée.

Ceci constitue la structure principale des entretiens et est sujette à diverses variations selon les remarques de l'utilisateur ou ses dispositions à répondre (aucun avis, train à prendre, rendez-vous avec un pair, ou autre).

4.2 Outils d'analyse des données

Les outils d'analyse sont présentés selon chaque méthode de récolte des données. Une méthode d'analyse est utilisée pour chaque méthode de récolte des données sauf dans le cas des questionnaires, qui seront analysées de deux façons différentes.

4.2.1 Analyse de l'entretien Ville

L'entretien semi-directif est composé de quatre thèmes. Ces thèmes n'ont pas été posés dans un ordre chronologique mais selon les directions prises durant la discussion. Ils ont cependant tous été abordés avec plus ou moins de précision. La grille d'entretien ainsi que l'entretien complet sont disponibles dans les annexes (cf. *Annexes 1.1 et 1.2*). Le premier thème de la grille d'entretien concerne la structure du projet, les acteurs principaux et leur niveau et méthode de coordination. Le second thème comprend des interrogations relatives aux stratégies et intérêts de la Ville dans ce projet mutliscaire. Le troisième thème s'intéresse lui au rôle des études socio-spatiales, à leur considération et à leur intégration dans le projet. Enfin, le dernier thème est composé de questions relatives au devenir d'espaces précis comme la fourche des Epinettes.

4.2.2 Analyse des observations de terrain

Les données récoltées selon les usages observés seront analysées en suivant les thèmes du questionnaire. Voici la liste des usages observés par thème :

- *Accessibilité* : Fonction de repère grâce aux rendez-vous et retrouvailles.
- *Fréquentation* : Observation des différentes temporalités observées
- *Intimité / extimité* : Définition des espaces de scène et des espaces de coulisses

- *Rythmes de marche / effervescence* : Observations des stratégies liées au transit (lignes de désirs, fluidité des rythmes) et au séjour.
- *Diversité / multiplicité* : Niveau de fréquentation des terrasses et temporalités.
- *Aménagement* : Relation au mobilier urbain (gêne, protection, division des flux).

4.2.3 Analyse des questionnaires

L'analyse se fera de deux façons distinctes mais complémentaires. L'enjeu réside principalement dans la valorisation de la précision offerte par une étude qualitative. Nous allons donc utiliser une première méthode qui tente de traiter ces informations de manière fine, puis nous utiliserons une méthode synthétique afin de compiler les informations dans un souci de lisibilité.

4.2.3.1 Analyse fine

L'analyse fine des données commence par une compilation de ces dernières disponible en annexe (cf. *Annexe 2.4*) tenant compte des thèmes présentés au chapitre 4.1.3.

Les données sont ensuite analysées selon ces thèmes puis en révélant les relations entre les réponses des usagers interrogés, notamment selon leur rapport au Pôle Gare.

L'échantillon n'est en aucun cas représentatif de la population du Pôle Gare et ne peut pas être traité de manière quantitative. Cette méthode fut utilisée car elle compile les avantages d'une étude qualitative dans la richesse des données (remarques et témoignages des usagers) tout en permettant une synthèse de ces mêmes informations.

4.2.3.2 Classification selon une typologie d'espaces publics

La méthodologie utilisée est fortement inspirée de celle créée dans le projet de piétonisation de 200 rues genevoises. Cette dernière est basée sur un

différenciateur sémantique à deux axes afin de créer une typologie des espaces publics propres à un quartier de gare. Dans le but de fournir une étude adaptée à son contexte, les critères de classification utilisés dans le cadre du plan piétons de Genève ont été modifiés.

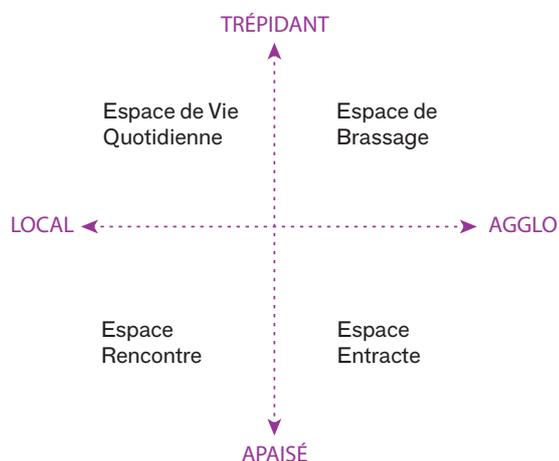
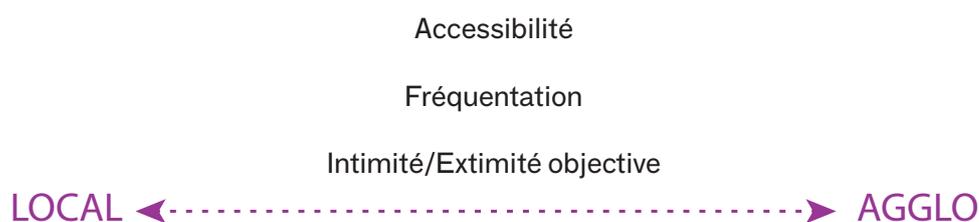


Figure 6 Diagramme de classification des espaces publics (Cachot, 2013)

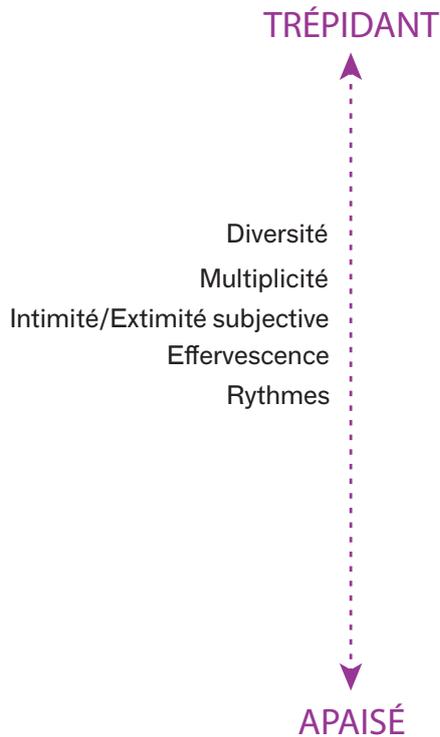
L'un des axes représente le caractère apaisé ou trépidant, alors que le deuxième axe témoignera de l'échelle d'attractivité de l'espace public en question.

Ce diagramme permettra de diagnostiquer la perception du lieu par ses usagers. Ces informations permettent de réaliser un pré-diagnostic informant le professionnel sur la perception des usagers de l'espace étudié. Il offre ainsi l'opportunité de constituer une base objective se basant sur les perceptions des futurs usagers nécessaires aux réflexions des professionnels. Par la suite, nous pourrons également comparer ce diagnostic basé sur la perception des usagers avec celui fait par le chercheur.

L'axe Local/Agglo est composé des thèmes suivants :



Cet axe tente de rendre compte du rayonnement d'un espace public selon ces



trois principaux thèmes, mais nous verrons que des questions relatives à d'autres thèmes peuvent également nous renseigner sur le rayon d'influence d'un espace public, comme celui de la diversité et de la multiplicité de commerces et de services par exemple.

Le second axe relève quant à lui d'une notion proche de l'ambiance sans entrer dans des détails sensibles tels que le niveau de présence de verdure ou l'appréciation individuelle du lieu (Losa, 2010 ; Schwarz, 2012). Nous distinguerons ainsi les espaces « trépidants » des espaces « apaisés » (Corten, 2012 ; Lavadinho 2012b). Cette

dualité se base sur les critères mentionnés sur le schéma ci-contre.

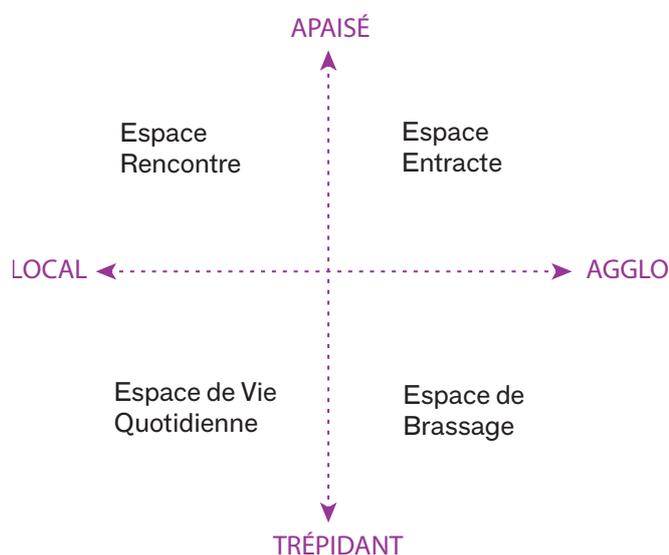
Cet axe possède un caractère plus subjectif que le premier. Il sera intéressant de comparer ces résultats avec le profil de l'utilisateur. Comment un habitant/un passant perçoit le même espace selon sa relation à ce dernier ?

Les réponses à ces questions serviront probablement à confirmer ou infirmer la première hypothèse qui s'applique à valoriser les usages en tant que base d'information pertinente et utile au programmeur du futur espace public.

Typologie des espaces publics

Cette typologie permet de classer les différents types d'espaces publics selon quatre grandes familles. Les limites entre ces différentes familles sont purement théoriques. En effet, les espaces publics réels ne possèdent pas des limites aussi franches. Cette classification est utilisée afin de fournir une analyse primaire qui sera ensuite approfondie par l'analyse des résultats. L'objectif n'est donc pas de réduire la complexité des perceptions et des représentations livrées par les usagers dans le questionnaire mais de

proposer une méthode permettant de comprendre synthétiquement les dynamiques et ambiances majeures de l'espace étudié. Grâce aux thèmes et sous-thèmes, l'aménagiste aura ainsi à disposition un outil lui permettant de



comprendre comment l'utilisateur perçoit l'espace public qu'il vit et fait vivre ce qui lui permettra de conceptualiser un espace public adapté à ce dernier.

Les quatre familles d'espaces publics sont représentées dans le tableau présenté ci-dessus. Les tableaux synthétisant les caractéristiques des différentes familles sont disponibles dans l'annexe 2.3.

Espace « Rencontre »

L'espace appelé « Rencontre » se définit comme un lieu apaisé et ayant un rayonnement local. Son accessibilité reflète d'un espace reculé mais pas reclus, présentant ainsi un fort caractère intime. Les rythmes de marche observés sont principalement lents, comme on pourrait l'observer dans un parc de quartier. Le caractère apaisé induit donc une faible effervescence, mais possédant tout de même une fréquentation suffisante favorisant le lien social par des micro-séjours.

Espace « Entracte »

L'espace « Entracte » se caractérise par une ambiance apaisée dans un contexte d'agglomération plutôt trépidant. Son caractère apaisé permet à l'utilisateur de profiter d'un lieu de pause dans un environnement de forte intensité. L'espace « Entracte » possède ainsi une forte accessibilité mais demeure à l'écart de l'effervescence de son contexte. La personne y

séjournant ressent généralement une forte intimité malgré des flux réguliers relativement proches.

Espace de Vie Quotidienne

L'espace de « Vie Quotidienne » correspond à un espace trépidant mais rayonnant à une échelle locale. Il pourrait ainsi correspondre à une centralité de quartier constituée de commerces de proximité engendrant une effervescence perceptible, mais dont le rayon d'influence reste limité.

Espace Brassage

Le lieu de « Brassage » illustre l'espace public rayonnant à l'échelle de l'agglomération. Cette place possède une accessibilité aisée, une forte diversité engendrant une fréquentation intense et constante. On peut généralement y observer une grande diversité d'usages.

4.2.4 Analyse des entretiens avec support photos

L'analyse de ces résultats se fera par code selon l'image de référence choisie afin d'analyser les différents commentaires.

Ainsi pour chaque thème (ou question) seront identifiés les citations des usagers relatives aux différents codes définis par le chercheur. Trois codes transversaux aux différents thèmes seront analysés séparément : les citations mentionnant les liens avec la gare, les liens avec le quartier et enfin la place en soi. Cette analyse par code se trouve en annexe et la partie résultats de ce travail propose une synthèse par thème plus lisible (cf. *Annexe 3.3*).

Voici, sur la page suivante, les codes identifiés pour chaque thème. Ces codes ont été définis au fur et à mesure de l'analyse des entretiens et non au préalable.

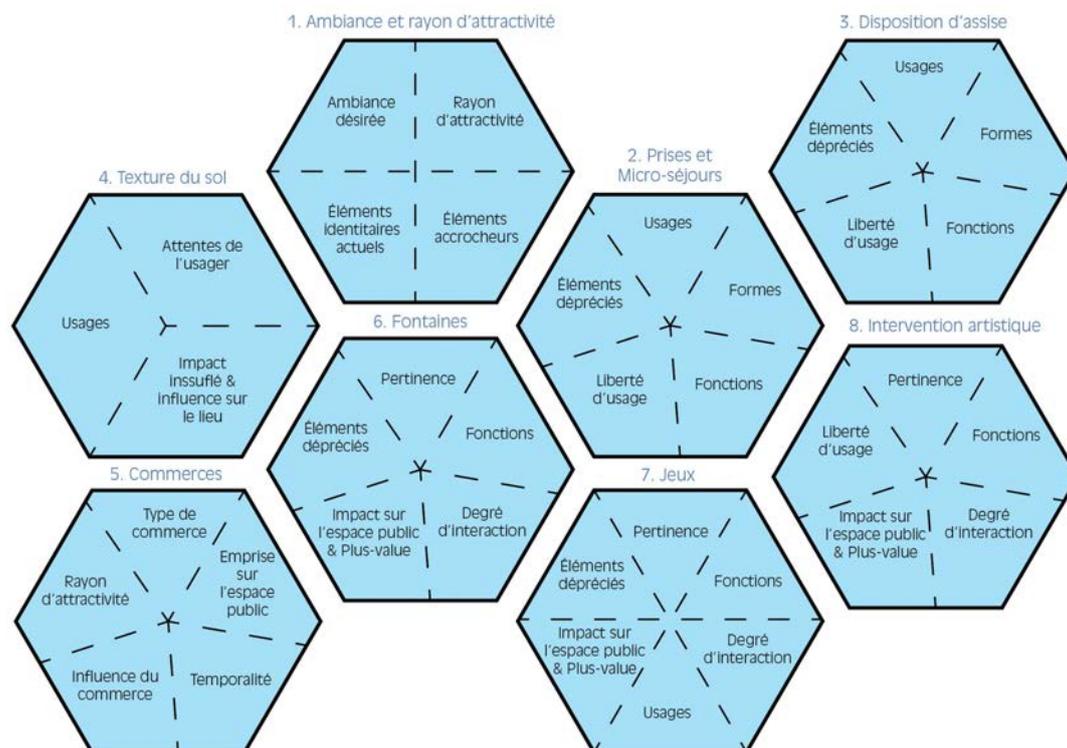


Figure 7 Codes d'analyse pour les entretiens

4.3 Design de recherche : synthèse des hypothèses et des méthodes utilisées

La structure complexe de cette recherche nécessite une vue d'ensemble du design de recherche afin de mieux appréhender le rôle des deux hypothèses et celui des différentes méthodes au sein de chacune.

Le schéma présenté sur la page suivante démontre la structure de ce travail de recherche. Ce travail est constitué de deux questionnements formulés à partir d'un point de départ commun : l'impact de la requalification de la gare sur son espace environnant, soit l'urbanogénèse. Différentes méthodes basées propres à l'étude des usages sont utilisées dans le but de répondre à ces questionnements.

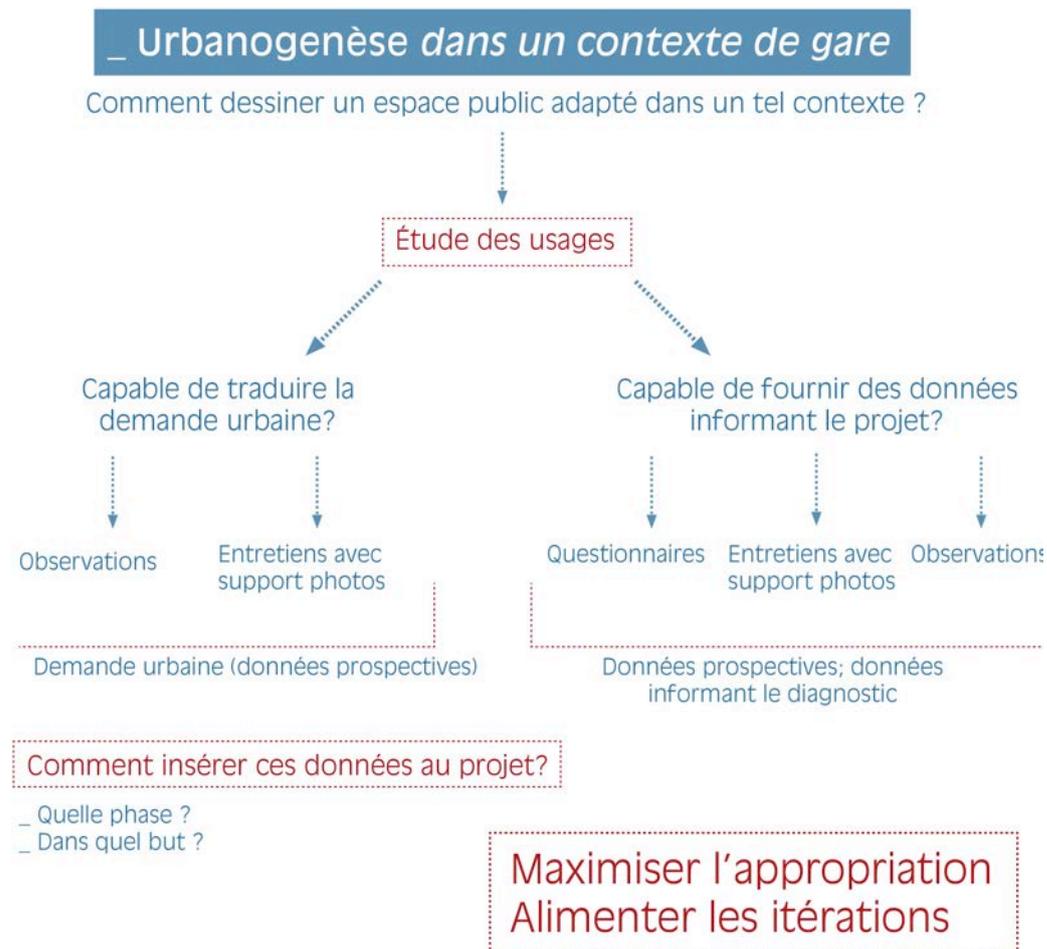


Figure 8 Schéma du design de recherche (Cachot, 2013)

Nous verrons par la suite quelles données et quelles informations sont générées par ces méthodes, afin de s'intéresser finalement à la manière de les rendre informatives au professionnel (Est-il possible de formuler des préconisations ?) et au processus de production urbaine (Quelles informations pour quelles phases ? Et quel impact ?).

5 DIAGNOSTIC

5.1 Contexte et projet « Léman 2030 »

Comme toute infrastructure ferroviaire, la gare de Lausanne possède une influence multiscalaire dont voici les principales dynamiques :

5.1.1 Dynamiques nationales

La topographie de la Suisse concentre les activités économiques principales sur le plateau. Cette contrainte physique induit un cumul des flux vers le bassin lémanique faisant du nœud de Lausanne une intersection stratégique d'importance nationale.

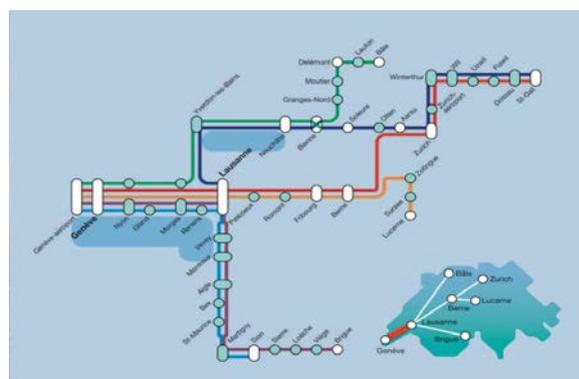


Figure 10 Convergence du réseau ferré vers le bassin lémanique (www.cff.ch)

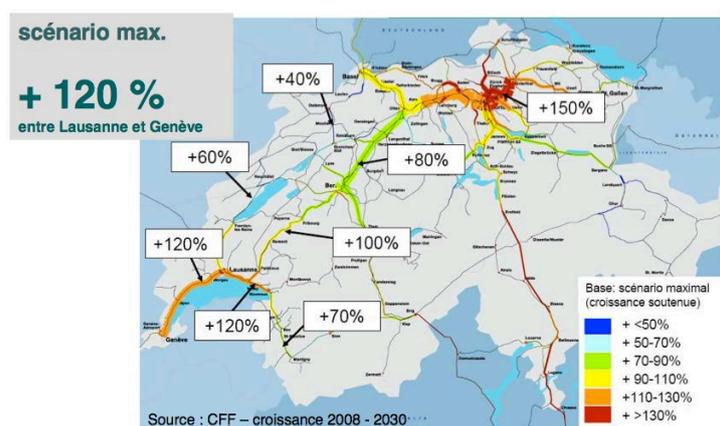


Figure 11 Estimations de la hausse de fréquentation à l'horizon 2030 (www.cff.ch)

Les chemins de fer fédéraux estiment ainsi une augmentation de la fréquentation des infrastructures ferroviaires à hauteur de 120% dans la région du bassin lémanique d'ici 2030. Une telle hausse nécessite donc une

adaptation des infrastructures afin d'éviter une situation de saturation critique.

5.1.2 Dynamiques régionales

« *Le bassin lémanique, un pôle étendu, multiscalaire et polycentrique.* »

L'urbanisation est presque continue entre Lausanne et Genève. On dénombre en effet 180'000 habitants et 80'000 emplois dans la métropole lémanique si l'on soustrait les chiffres des deux principales villes. De multiples centralités se développent ainsi entre les deux principales polarités en tension générant une imbrication de différentes échelles.

En effet, plusieurs réseaux se superposent : le réseau interurbain reliant Lausanne à Genève et un réseau régional reliant Prilly-Malley, Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon, Coppet et Versoix. Ce

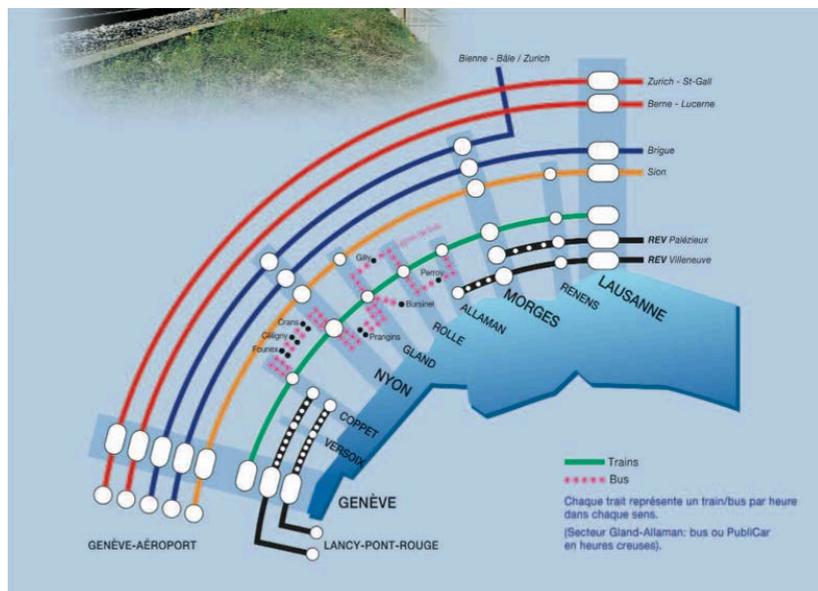


Figure 12 Imbrication des différents réseaux ferrés de l'arc lémanique (www.cff.ch)

deuxième peut à nouveau être divisé car des centralités comme Morges ou Nyon possèdent une plus grande importance.

L'imbrication de ces réseaux aux échelles distinctes est notamment visible à travers les types de trains.

Lausanne et Genève représentent chacune deux polarités majeures dans la région. Dans le cas de Lausanne, cette attractivité mutuelle engendre un développement en direction de l'ouest. Cette dynamique s'observe à l'échelle de l'agglomération avec la translation du centre aggloméré vers Renens et Morges.

5.1.3 Dynamiques d'agglomération

Conformément aux documents officiels (Plan directeur cantonal, communal et PALM), un développement territorial polycentrique concentré est visé. Ceci engendre la création de nouvelle centralité comme celle de Prilly–Malley et la rénovation des infrastructures existantes suite à la saturation des gares de Lausanne, Renens et Morges.

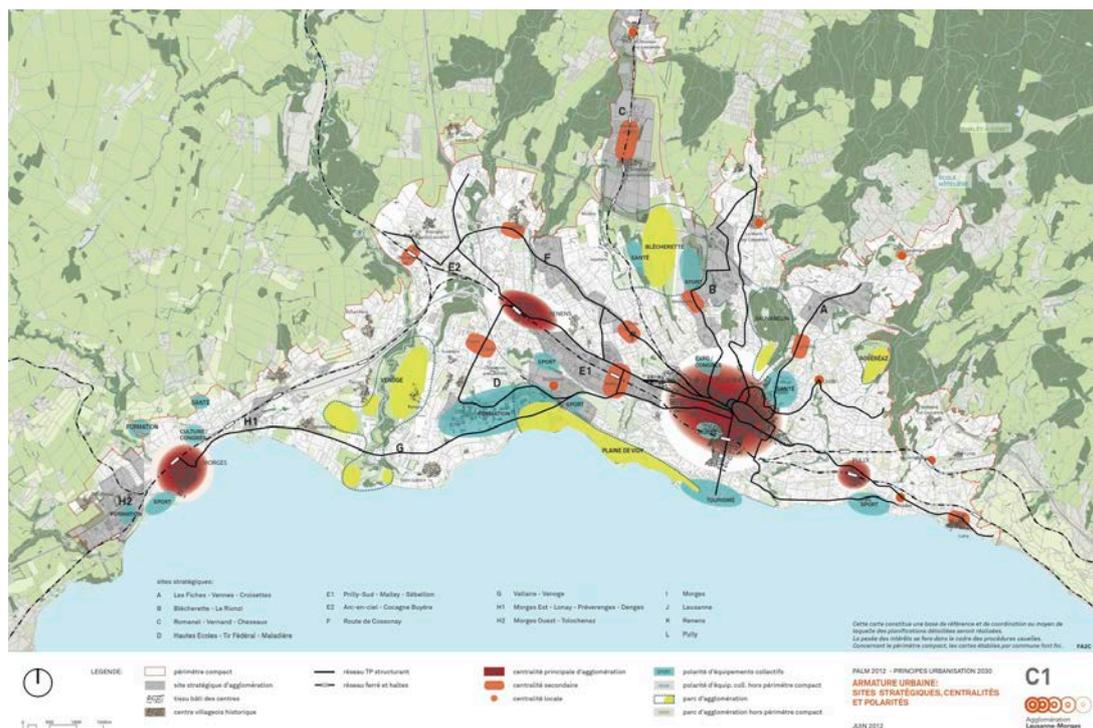


Figure 9 Pôles stratégiques de l'agglomération (www.lausanne-morges.ch)

Cette carte démontre l'importance attribuée aux différentes centralités au sein de l'agglomération. L'attractivité de l'ouest lausannois est ici évidente.

Or, cette attractivité se perçoit également à l'échelle des quartiers. En effet, après la rénovation du Flon, les quartiers de Sévelin et de Sébeillon à l'ouest de ce dernier, sont, à leur tour en phase de requalification.

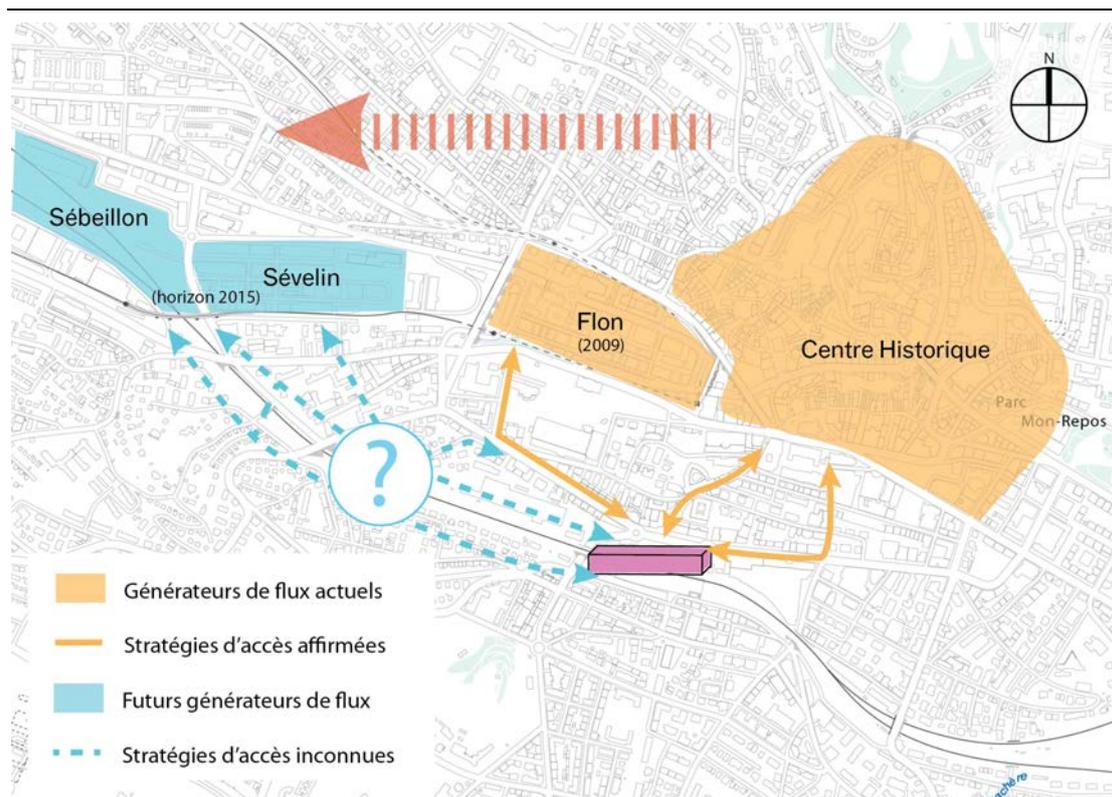


Figure 10 Directionnalité du développement urbain lausannois (Cachot, 2013)

Devenant de nouveaux générateurs de flux, ces deux futurs quartiers de vie impliquent de nouvelles réflexions à propos de la manière d'accéder à la gare.

5.1.4 Projet « Léman 2030 »

« Léman 2030 » est un projet amorcé par l'Office fédéral des transports, les cantons de Vaud et de Genève et la Direction des Chemins de fer fédéraux (CFF). Ce projet fut créé dans le but de pallier à l'augmentation du nombre de passagers, qui a doublé entre 2000 et 2010. Les CFF prévoient une tendance similaire d'ici 2030, conduisant les nœuds de Lausanne et Genève à une situation de saturation.

Ce projet est divisé en trois phases comprenant une multitude d'interventions techniques sur les différents réseaux du bassin lémanique, dont l'extension de la gare de Lausanne. Cette extension fait partie de la première phase du projet.

Stratégie de réalisation

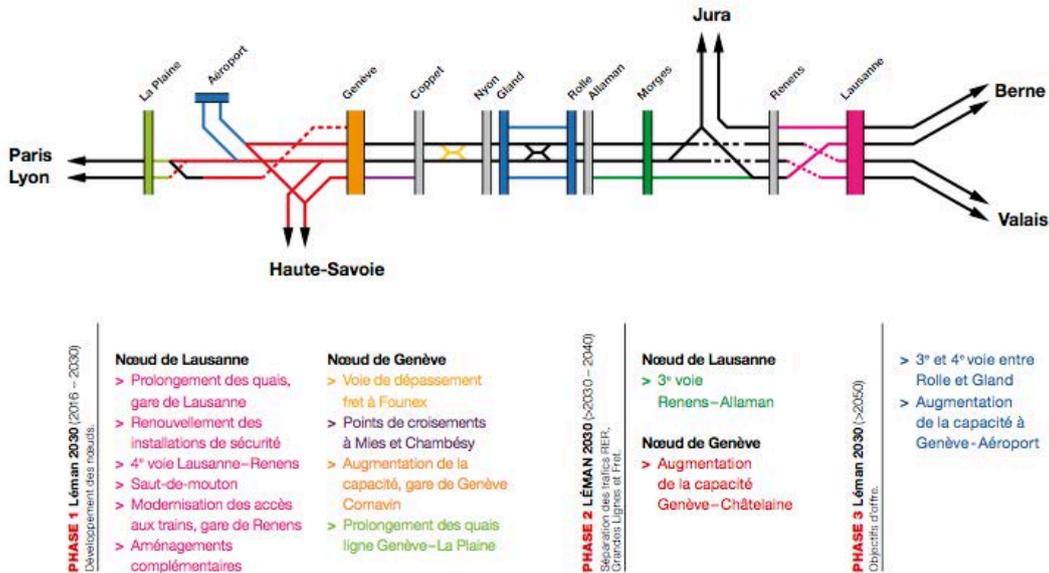


Figure 11 Phases du projet Léman 2030 (www.cff.ch)

Les objectifs concernant la gare de Lausanne résident dans le doublement du nombre de places assises entre Lausanne et Genève ainsi que dans l'augmentation au quart d'heure de la cadence des trains régionaux dans le cœur des agglomérations.

De tels objectifs nécessitent impérativement un redimensionnement de l'infrastructure ferroviaire (extension des voies à 420 mètres) et du bâtiment voyageurs ainsi qu'une refonte de la trame urbaine environnante. De tels travaux représentent une opportunité de repenser les synergies entre la gare et la ville afin de confirmer le rôle de centralité urbaine de cette dernière et de lui conférer un réel caractère de hub de vie (Joseph, 1999 ; Lavadinho, 2002, 2004, 2009b, 2010a, 2012 ; Lavadinho & Lensel, 2011b; Lavadinho & Lévy, 2010b; Kaufmann, Jemelin & Joye 2000) en harmonie avec les usages en vigueur sur ce terrain.

5.2 Le Pôle Gare lausannois

Le projet Léman 2030 fut amorcé en automne 2011 suite à l'approche des villes de Lausanne et de Genève par les CFF. Ceci donna lieu en 2011 à une

étude prospective menée par le bureau lausannois GEA en collaboration avec la Ville de Lausanne le service cantonal du développement territorial. Financé par les cantons lémaniques en anticipant les décisions fédérales, le projet implique un groupe d'accompagnement et un groupe de coordination.

Le premier est piloté par le service de mobilité du Canton et concerne la plateforme CFF, soit le territoire appartenant à la compagnie ferroviaire. Ce groupe réunit CFF-IMMO (entité responsable de l'immobilier sur le domaine CFF), CFF-INFRA (responsables des infrastructures ferroviaires), les services de la Ville, les services Cantonaux et les TL.

Le groupe de coordination contient plus ou moins les mêmes acteurs mais est piloté actuellement par le service d'urbanisme de la ville de Lausanne et supervisé par une délégation d'élus municipaux. Ce groupe de coordination se concentre sur le Pôle Gare, à savoir l'enveloppe urbaine de la gare. Ces deux groupes ont ensemble définis deux périmètres (« élargi » et « restreint ») utilisés par les deux entités CFF pour la conception de la nouvelle plateforme ferroviaire et par la Ville pour l'accessibilité et la mobilité, l'aménagement et l'urbanisme (cf. Annexe 1.2).

5.2.1 Périmètres du Pôle Gare

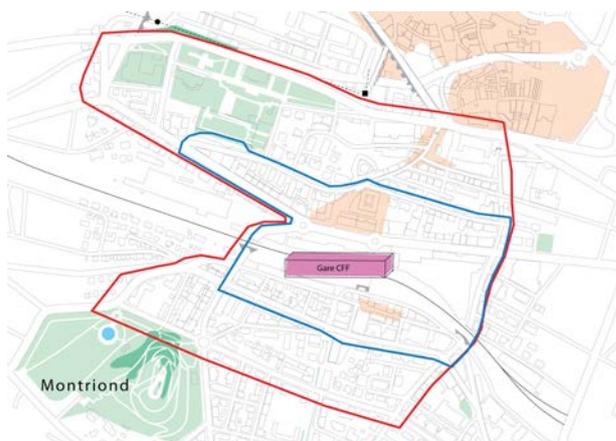


Figure 16 Périmètres du Pôle Gare

Comme susmentionné, deux périmètres furent définis dans le projet englobant la requalification de la gare lausannoise : un périmètre « élargi » correspondant au périmètre d'étude (en rouge), et un périmètre « restreint » correspondant au périmètre de projet (en bleu) (cf. Annexe 1.2). Le périmètre

« élargi » sera plus régulièrement utilisé dans le diagnostic général.

5.2.2 Liens entre gare et ville

5.2.2.1 Centralité renforcée par la multifonctionnalité

Pour des raisons topographiques, la gare de Lausanne fut implantée sur le plateau de Mornex, situé entre Ouchy et le pôle marchand du Flon, afin de faciliter les échanges de marchandises. Ces échanges étaient alors assurés par un réseau de trams et un métro, l'emblématique « Ficelle ». Ce positionnement génère donc une nouvelle polarité dans l'agglomération, composée en ce temps de petites cellules d'urbanisation. Une nouvelle centralité est née.

Les rails diminuant la perméabilité, les activités économiques se placent entre la nouvelle gare et le pôle économique principal de la ville situé au Flon. On observe ainsi rapidement l'appariation de commerces, d'hôtels et du tram sur la place de la Gare.



Figure 17 La place de la Gare en 1856 (<http://gybn-histoire.blogspot.ch>)

Les activités commerciales se placent donc au nord, à l'image du Petit-Chêne, laissant le sud adopter les caractéristiques d'un quartier d'habitations plus apaisé. La gare et ses rails créent de fait une césure brutale au sein de la ville, accentuant la délimitation entre deux quartiers aux identités différentes.

5.2.2.2 Relation entre les quartiers de la gare

Bien que le tissu environnant de la gare ait énormément évolué, la différence entre le quartier nord et le quartier sud est encore aujourd'hui présente.

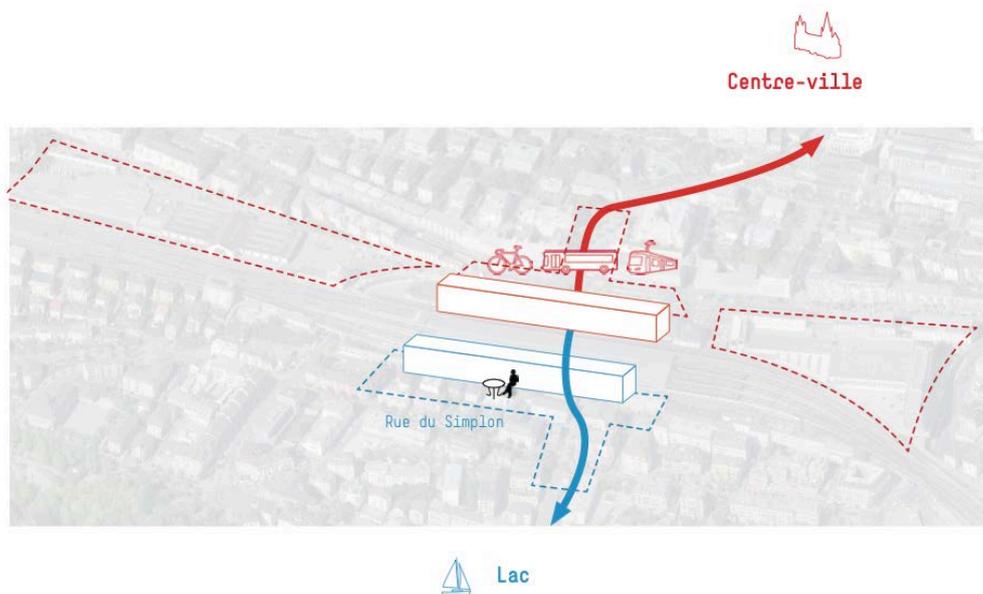


Figure 18 Les deux faces de la gare de Lausanne (KCAP, 2012; Design Ruedi Baur)

Le front nord est doté de nombreux services (restaurants, banques, cinéma, poste ou encore hôtels) et de multiples modes de transports publics (bus et métro) et privés (voiture, scooters et vélos). Notamment grâce au succès du métro M2, le front nord draine près de 80% des flux piétonniers accédant à l'intérieur de la gare (Transitec, 2012).

Le front sud connaît un développement semblable à celui d'un quartier de vie le long du palier du boulevard de Grancy. De nombreux magasins, restaurants et terrasses sont venus s'y implanter. Subissant pendant longtemps une mauvaise réputation ce quartier bénéficie aujourd'hui de nombreux attracteurs lui donnant vie.

Le secteur de Grancy possède une densité d'habitation de 205,8 habitants par hectare alors que la densité du secteur Gare/Petit-Chêne s'élève à 66,2 habitants par hectare (Vaud, 2012). Ces chiffres démontrent bien la différence entre le Nord accueillant plus d'activités et de services et le Sud possédant majoritairement une composante de vie de quartier, avec également une attractivité d'agglomération.

Ce déséquilibre peut être perçu à travers des facteurs tels que l'intensité perçue des flux piétonniers ou le niveau d'activation des façades.

Intensité perçue des flux piétonniers

L'intensité perçue des flux piétonniers, définies par les chercheurs lors des journées de terrain, démontre la structure principale des itinéraires empruntés dans le quartier de la gare.

Sur la carte ci-dessous, on remarque que les flux s'intensifient aux abords de la gare, témoignant d'une attractivité générée par les multiples fonctions dont l'espace recèle. Ces fonctions sont malheureusement trop concentrées sur un seul front. L'absence de palier intermédiaire entre Saint-François et la Place de la Gare est également flagrante sur cette carte.

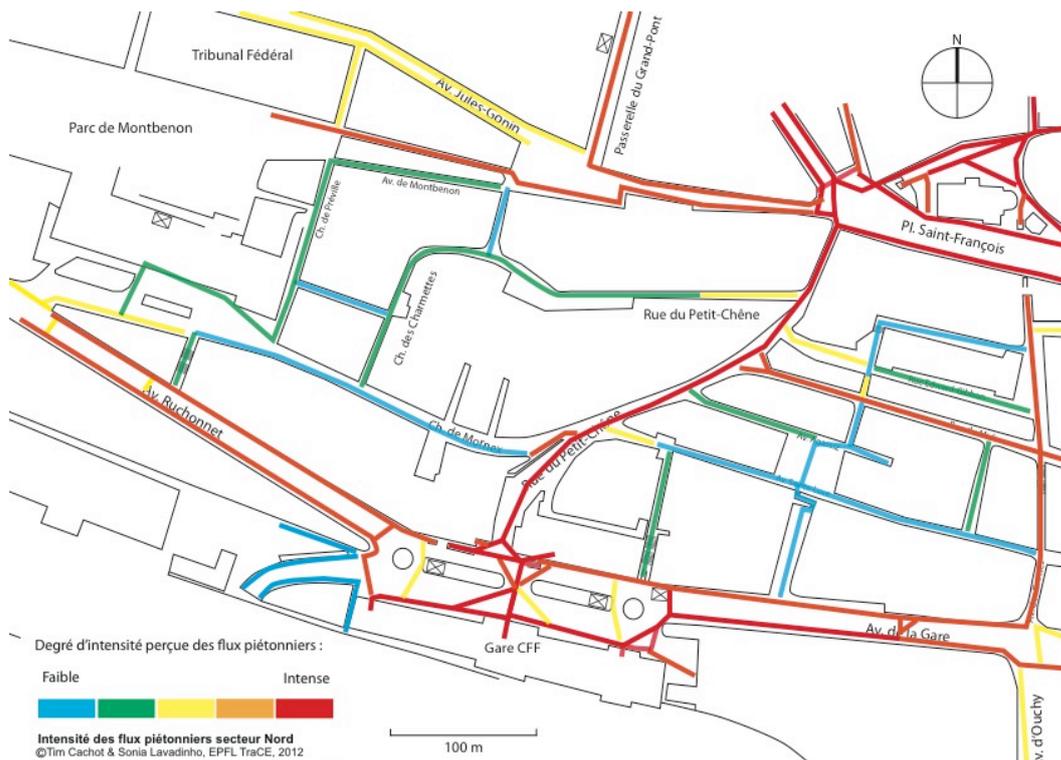


Figure 19 Intensité perçue des flux piétonniers au front nord (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

La carte du front sud laisse paraître une zone tampon (ouest de la rue du Simplon et passage des Saugettes) entre la gare et un seuil accueillant plus de flux piétonniers (palier de Grancy). Ce palier semble générer une attractivité égale, si ce n'est supérieure, au front de gare lui-même.



Figure 20 Intensités perçue des flux piétonniers au front sud (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

Niveau d'activation des façades

Cette information est basée sur trois niveaux d'activation : une façade inactive correspond à un mur aveugle ou une paroi n'apportant aucune plus-value qualitative au piéton. Une façade neutre est une façade possédant une accroche visuelle mais n'offrant que peu d'interaction au piéton. Les habitations ou les bureaux correspondent par exemple aux façades neutres. Enfin, les façades actives sont des façades qui texturisent un front et offre ainsi des opportunités de latéralisation (Lavadinho, 2010b, 2011a, 2011b, 2012a ; Lavadinho & Winkin, 2009a ; Lavadinho & Lensel, 2011b), comme un commerce, une terrasse ou un point de vue (Lavadinho, 2012b).

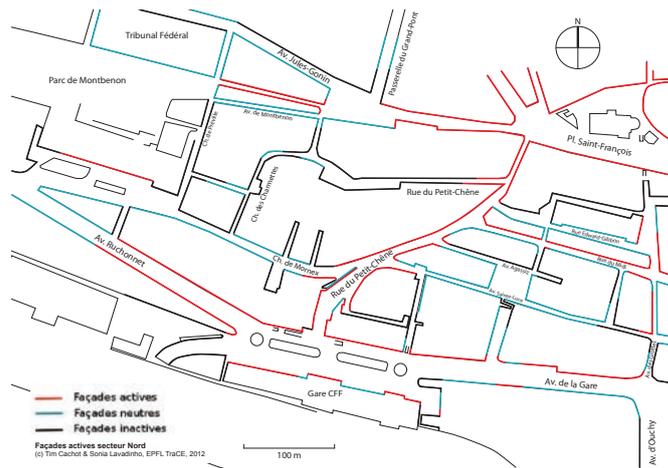


Figure 21 Niveau d'activation des façades du front nord (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

La place de la Gare et ses environs possèdent énormément de façades actives témoignant une nouvelle fois de la densité de l'offre pour l'utilisateur. La rue du Petit-Chêne ressort également sur cette carte, confirmant le lien entre le front nord de la gare et l'hypercentre lausannois.

Tout comme sur la carte de l'intensité perçue des flux piétonniers, cette carte met en exergue l'activation du boulevard de Grancy et l'inactivation des façades contigües à la gare.

Ces deux cartes nous permettent d'identifier un espace à enjeux situé sur la portion ouest de la rue du Simplon et sur le passage des Saugettes. Cet espace semble péjorer le lien entre le quartier sous-gare et la gare et, à plus large échelle, le lien entre le quartier sous-gare et l'hypercentre.

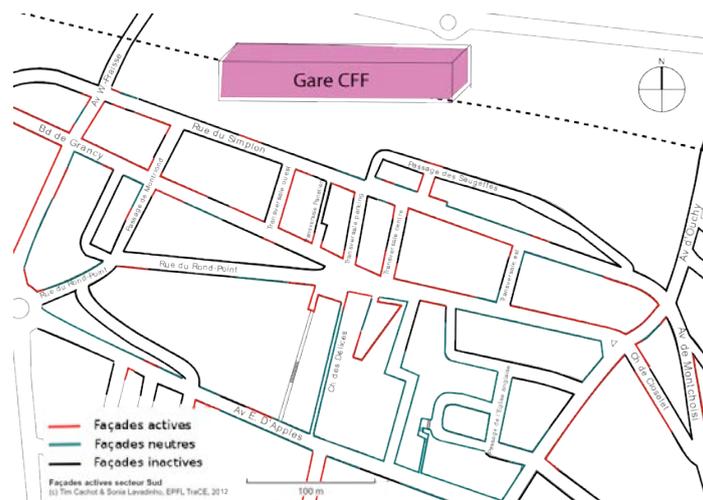


Figure 22 Niveau d'activation des façades du front sud (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

Dans l'optique de délester le front nord afin de rééquilibrer les deux fronts de gare, l'enjeu est alors de mettre ces deux entités en relation afin de proposer une infrastructure équilibrée tout en restant diversifiée. Il convient de réfléchir

à une stratégie de revalorisation du front sud tout en respectant les dynamiques propres à cet espace. Une façon d'augmenter la perméabilité entre ces deux tissus est de valoriser la gare en tant que lien plutôt qu'en tant qu'obstacle.

5.2.2.3 Une agrafe urbaine à valoriser

La carte ci-dessus démontre l'importance au niveau fonctionnel des passages inférieurs, qu'ils soient en gare ou sur le territoire de la ville (Avenues de Fraisse et d'Ouchy).

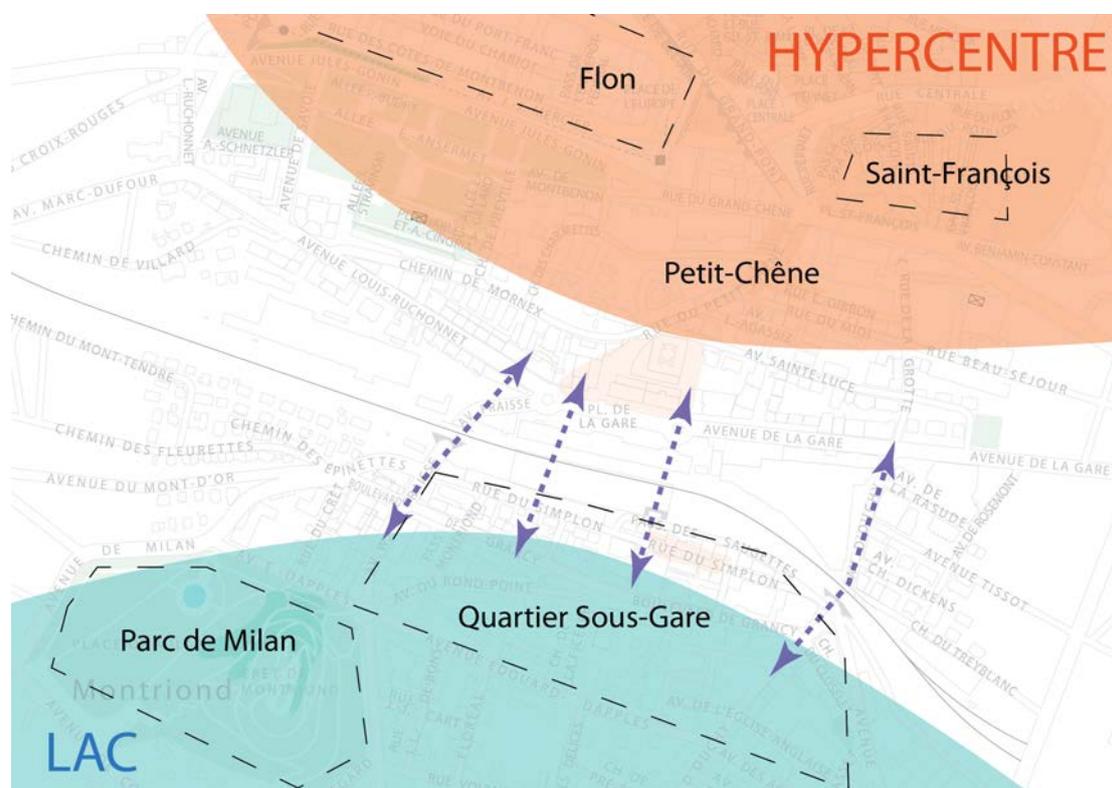


Figure 12 La gare en tant qu'agrafe urbaine (Cachot, 2012)

Les passages inférieurs représentent dans ce cas l'unique solution de franchissement des voies. Ils permettent de garantir une connectivité entre les différents pôles relatifs à la gare, que ce soit à l'échelle de l'agglomération en reliant le lac à l'hypercentre, ou à l'échelle du quartier en reliant le quartier Sous-gare à celui du Petit-Chêne. La gare représente ainsi une articulation physique entre différentes entités possédant des rayonnements différents.

Les gares accueillent aujourd'hui des boucles de déplacements (Nguyen, 1997 ; Minvielle, 2000) toujours plus complexes. En effet, ces dernières allient la fonction de déplacement à une quantité d'autres fonctions telles que la

récréation, les achats et/ou la culture. Les

usagers ont ainsi la possibilité de cumuler les motifs de déplacements, ne réduisant plus ce dernier à un trajet d'un point à un autre, mais en l'ornant d'activités annexes à celui-ci.

Il convient de soigner les transitions entre l'entité gare et l'entité ville afin de

ne pas frustrer ces déplacements.

Des discontinuités affecteraient aussitôt l'attractivité du Pôle Gare, et par la même occasion, les nombreuses aménités qu'il abrite.

Différents espaces à enjeux, illustrés sur la carte ci-dessous, furent ainsi déterminés. Une gestion adaptée de ces espaces représenterait la « clé de voute » de l'équilibrage des deux fronts de gare tout en garantissant une valorisation de leurs caractéristiques respectives.

Par exemple, on remarque aujourd'hui un manque de lisibilité à l'extrémité sud du passage inférieur ouest.

Durant les journées de terrain, plusieurs usagers subissant ces discontinuités ont été observés. Un groupe provenant du passage inférieur a renoncé à sortir par le sud après avoir cherché la sortie durant quelques minutes. Comme on peut le voir sur la photo de gauche, la sortie est dissimulée derrière une multitude d'éléments perturbateurs (enseignes lumineuses, supports publicitaires, automates à billets). L'accès à la gare depuis la ville manque également de clarté, obligeant certains utilisateurs à rebrousser chemin à quelques mètres de la gare. La seconde photo illustre le manque d'indices signifiant à l'utilisateur qu'il se trouve au pied d'une gare.

Le fait de considérer la gare et ses passages inférieurs comme vecteur de lien entre deux espaces permettrait d'éviter ce genre de situation en soignant, à l'échelle micro, les interfaces entre la gare et la ville.

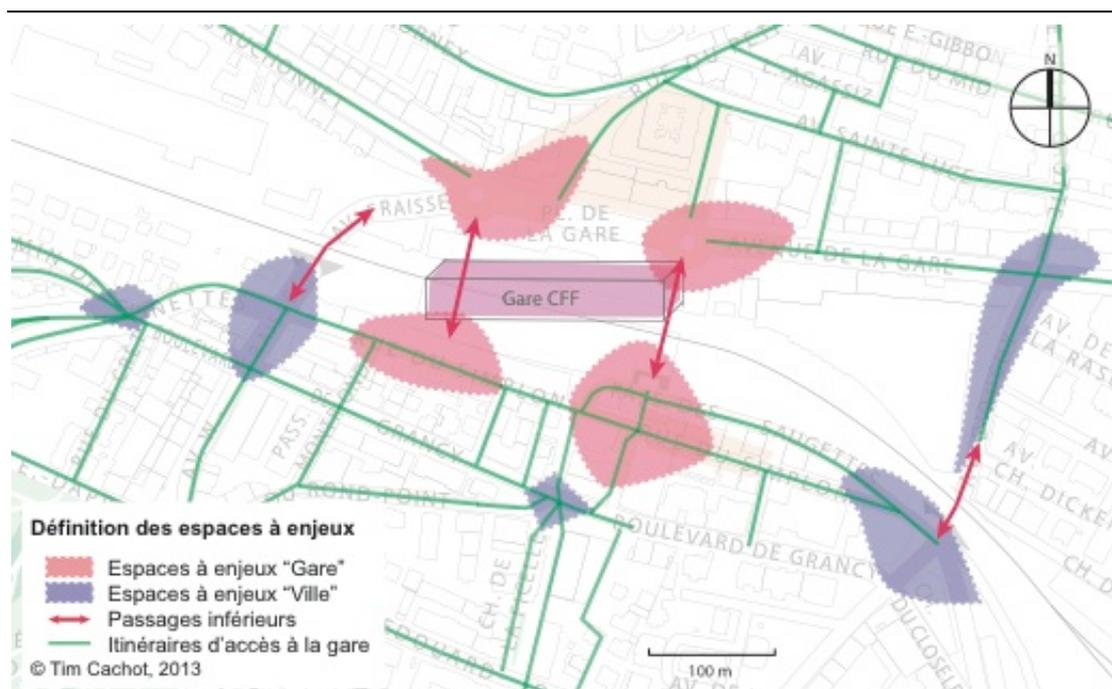


Figure 13 Espaces à enjeux (Cachot, 2013)

Une telle gestion passe par la considération du réseau des espaces publics comme leviers et supports de la requalification urbaine. C'est en effet par ce dernier que l'usager passe de la gare à la ville (et *vice versa*), et c'est en agissant sur ce même réseau que le professionnel conceptualise un environnement adapté aux usages.

Penchons-nous sur le réseau d'espaces publics du Pôle Gare et sur les espaces à enjeux dans la relation entre la gare et la ville.

5.2.3 Le réseau d'espaces publics du Pôle Gare

Le réseau d'espaces publics du Pôle Gare est majoritairement constitué d'infrastructures viaires et comporte très peu de « places publiques ».

Les places les plus sujettes à une mutation sont la place de la Gare, la place du Simplon et la place située à proximité de la station M2 de Grancy que nous appellerons « place Grancy ».

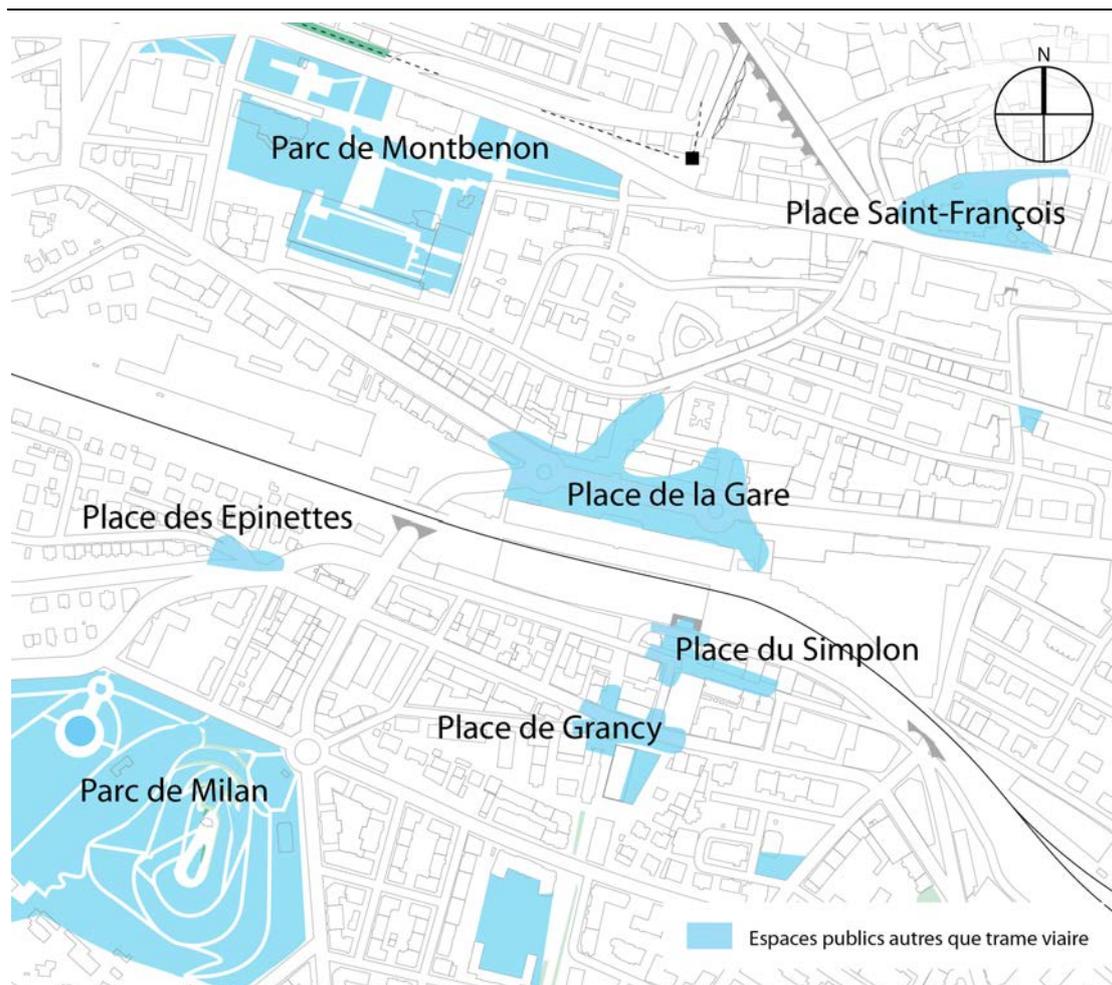


Figure 14 "Places" et espaces verts au sein du Pôle Gare lausannois (Cachot, 2013)

L'absence d'espaces publics d'importance au sud est évidente sur cette carte. De plus, dans l'optique d'une valorisation du front sud de la gare, il sera primordial de ne pas condenser trop de fonctions sur la place du Simplon. La synergie avec la place Grancy pourra ici être un élément de réponse dans la manière de gérer un espace aussi restreint.

Réseau viaire

Le réseau viaire du Pôle Gare est relativement dense mais présente tout de même certaines discontinuités. Les liens verticaux se font trop rares. Le Petit-Chêne et la promenade de la Ficelle sont les seuls itinéraires verticaux et continus à priorité piétonne.

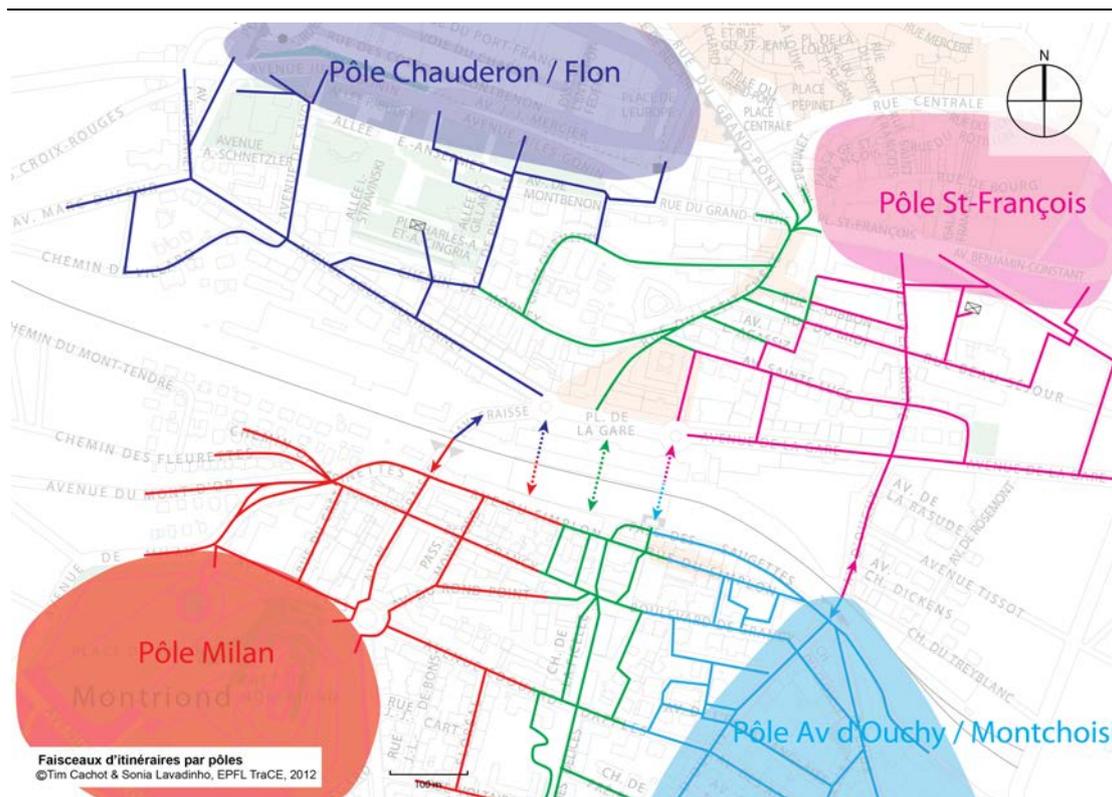


Figure 15 Itinéraires d'accès à la gare selon les principaux pôles (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE 2012)

Au vu de la forte pente, le développement s'est surtout fait par palier autour d'un axe vertical jouant le rôle de colonne vertébrale. Reliant historiquement le Petit-Chêne et Montriond, cet axe se prolonge aujourd'hui au sud par la Promenade de la Ficelle. Cette colonne vertébrale se rattache à différents paliers pour former (dans certains cas) des « paliers de sociabilisation » (Lavadinho, 2012) sur lesquels se multiplient les commerces et autres aménités urbaines, formant de véritables polarités étendues, comme c'est le cas sur le boulevard de Grancy. En effet, ce dernier possède toutes les caractéristiques d'une centralité de quartier.

L'identification des itinéraires fonctionnels et des itinéraires texturés (Lavadinho, 2012b) laisse alors apparaître ces « paliers de sociabilisation » susmentionnés.

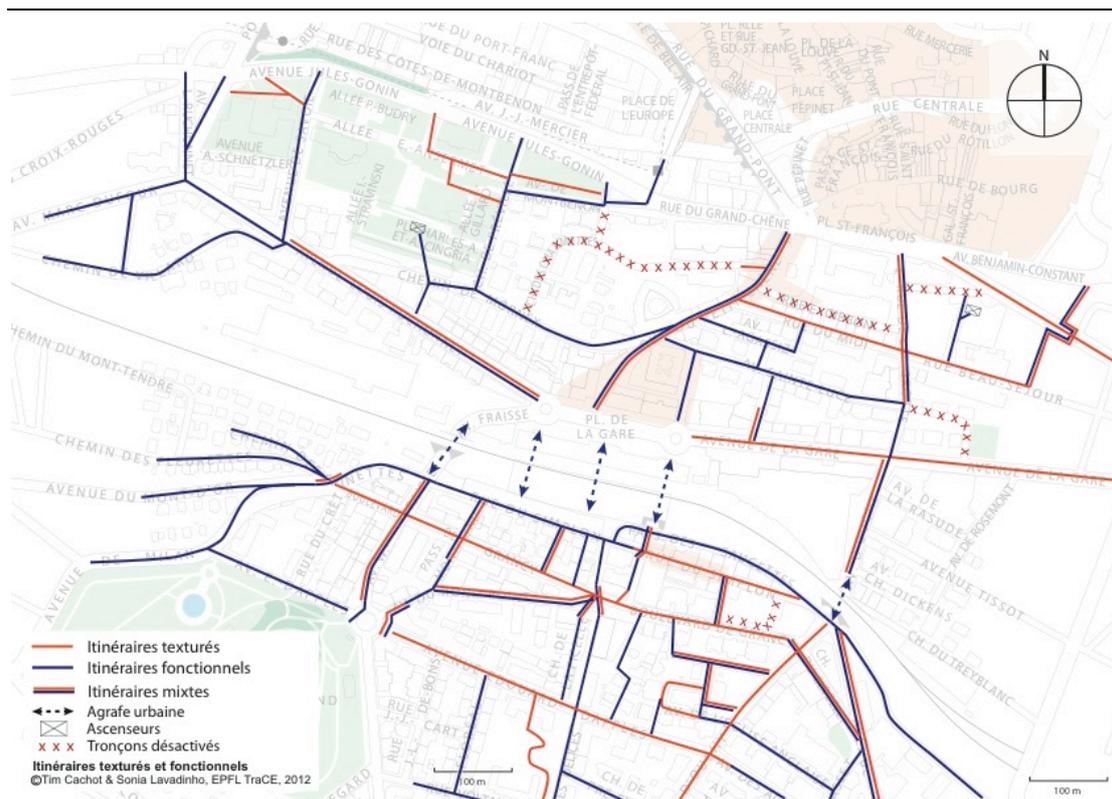


Figure 16 Itinéraires trépidants, texturés et mixtes (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

Les itinéraires texturés sont les itinéraires présentant un haut degré de latéralisation potentielle. La latéralisation peut être engendrée par des commerces, restaurants, espaces verts ou autres éléments conférant de la texture à l'espace. Les itinéraires fonctionnels se démarquent par leur aspect pratique.

Nous remarquons une nouvelle fois la zone tampon située entre le front de gare au sud et le front du quartier. Contrairement au nord, les portions d'itinéraires texturés ne sont pas tangentes au front de gare. Ceci confirme la présence d'une discontinuité majeure péjorant l'accessibilité au sud de la gare.

Recensement des attracteurs

Le recensement des attracteurs laisse également apparaître cette discontinuité.

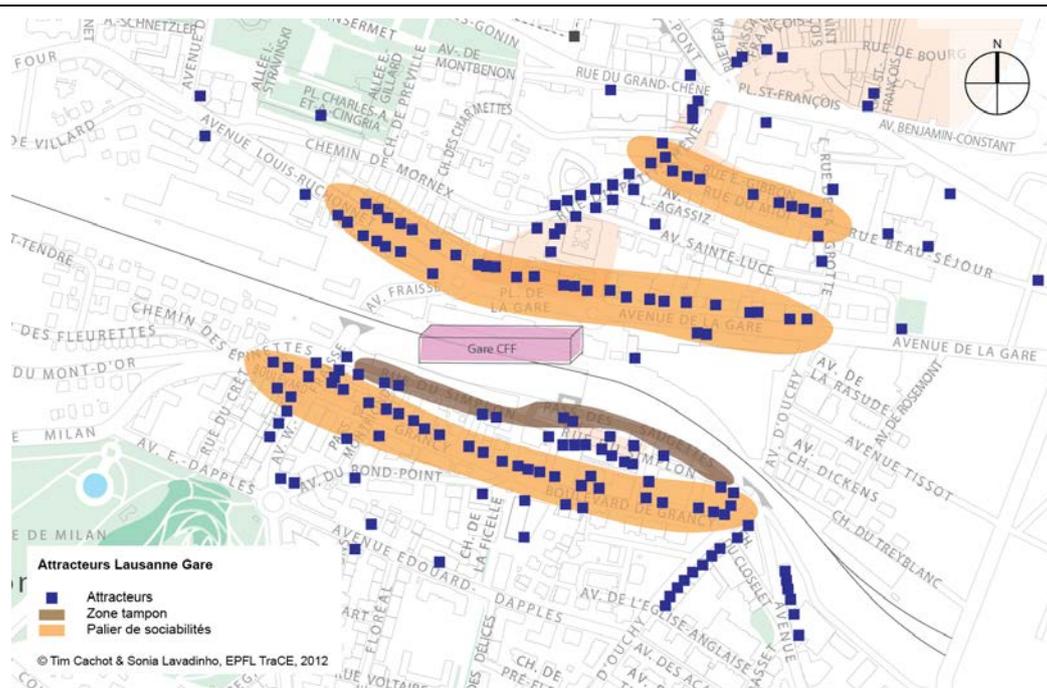


Figure 17 Recensement des attracteurs et paliers de sociabilisation (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012 modifié par Cachot en 2013)

Ces différents constats nous permettent de générer un schéma de principe du réseau d'espaces publics du Pôle Gare.

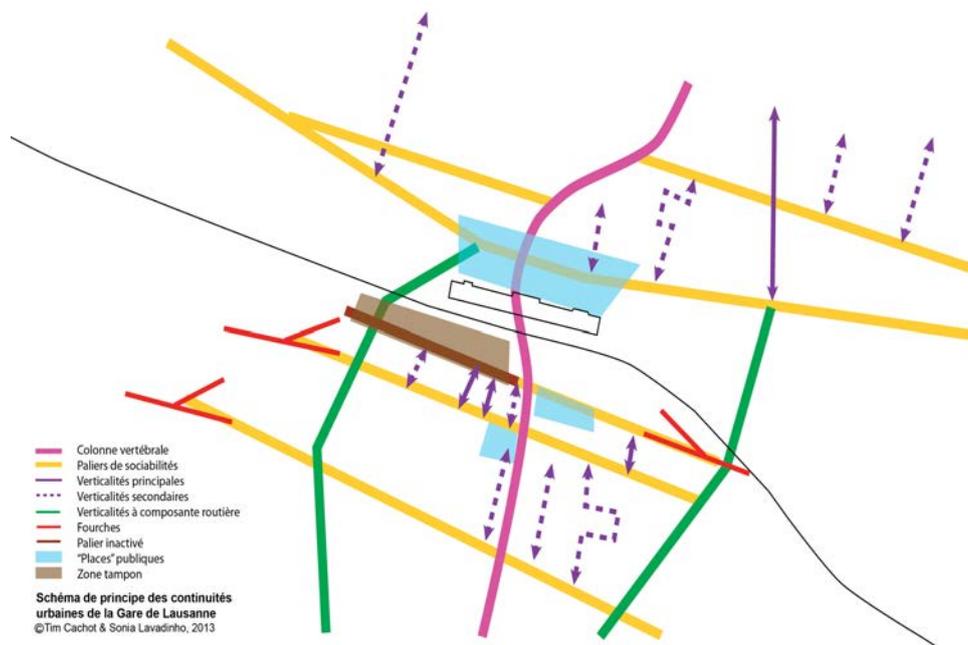


Figure 18 Structure schématique du réseau d'espaces publics du Pôle Gare (Cachot & Lavadinho, 2012)

La structure en colonne vertébrale sur laquelle viennent se greffer les paliers de sociabilités ressort bien sur ce schéma de principe. Nous remarquons

alors que la trame viaire au nord est moins dense que celle au sud. Ayant moins d'espace à disposition que le nord, le front sud de la gare jouit d'une trame viaire plus diversifiée. Théoriquement, il sera possible de mieux répartir les flux en s'appuyant sur la finesse de ce maillage, afin de ne pas surcharger une seule entrée à l'instar du front nord.

Après ce bref aperçu du réseau des espaces publics du Pôle Gare, nous allons tenter de définir la taille du rayonnement de l'urbanogénèse.

5.3 Diffusion de l'urbanogénèse

Suite à un entretien (cf. *Annexe 1.2*) avec Messieurs Roland et Litzistorf, chefs de projet et représentants des services municipaux de « Routes et de la mobilité » et de « l'Urbanisme », il nous a été possible d'inscrire spatialement l'impact du projet d'extension de la gare dans le tissu urbain de la ville de Lausanne. Voici approximativement l'espace sujet à une mutation plus ou moins profonde, selon le projet lauréat (KCAP, 2012).



Figure 30 Urbanogénèse et zone d'influence du projet de requalification de la gare (Cachot, 2013)

Comme cité dans le cadre théorique, il est réducteur de limiter la notion d'urbanogénèse au domaine bâti. C'est pourquoi nous avons défini un périmètre d'influence de la requalification. En effet, ce périmètre ne sera probablement pas impacté physiquement mais plutôt de manière sensible. Ces

changements peuvent être des évolutions dans le type de services, de commerces, ou même par des variations dans les prix des loyers.

Nous avons vu que la disposition actuelle des accès aux passages inférieurs n'est pas optimale. Soit à cause de la façon dont est gérée la transition entre la gare et la ville, soit à cause d'une « zone tampon » produite par un espace à caractère répulsif comme l'ouest de la rue du Simplon ou le passage des Saugettes.

Dans les deux cas, le contexte de chaque front est à prendre en compte et devrait servir de base réflexive à chaque scénario. Au nord, il s'agira de s'interroger à propos de la pertinence d'un transfert des fonctions au sud (taxi, dépose minute, stations de bus, ...). Alors qu'au sud, les problématiques résideront principalement dans la création d'espaces publics connectant la gare et la ville dans un tissu confiné et dans la gestion de la relation entre une centralité renforcée et un quartier d'habitation.

5.3.1 Choix des sites d'études

L'espace touché par la requalification concerne la surface définie comme zone tampon située entre la polarité de la gare et la centralité du palier de Grancy. La proximité d'un quartier d'habitation avec un attracteur rayonnant à l'échelle de l'agglomération engendre des imbrications d'échelles dans le bâti et dans le vécu. Comment gérer une telle interpénétration ? Et quelles sont les attentes des usagers (habituels et voyageurs) par rapport à un espace généré par l'hybridation de deux entités ? Les transformations prévues au sud de la gare et ces différents questionnements m'ont conduits à choisir le front sud comme terrain d'étude.

Afin de traiter deux espaces de nature différentes, j'ai choisi d'évaluer la perception et la demande usagère de la place du Simplon et de la place Grancy. La première est sujette à de profondes transformations alors que la seconde, récemment rénovée, ne subira probablement que le caractère sensible de l'urbanogénèse. Comme préalablement mentionné, ces espaces sont les seuls espaces publics jouant le rôle de place dans le quartier sous-gare. Lié à cela, leur localisation en fait des espaces stratégiques dans la gestion de l'interface gare-ville.



Figure 19 Niveau de connectivité des places du Simplon et Grancy (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

En observant la carte des connectivités du réseau viaire du Pôle Gare, nous nous apercevons que ces places possèdent un très haut degré de connectivité.

Ce haut niveau de connectivité possède d'autant plus d'importance que les tronçons environnants offrent relativement peu de choix d'itinéraires. Les carrefours proposant un haut niveau de connexion les plus proches se trouvent sur les deux axes routiers de l'avenue de Fraise et d'Ouchy, étant eux-mêmes des obstacles pour le piéton.

Dans un tel contexte, cette connectivité majeure légitime leur statut de nœuds d'inflexion (Lavadinho, 2012b), définis comme des espaces-clés dans les stratégies d'accès développées par les usagers et l'orientation de ces derniers. Les nœuds d'inflexion possèdent généralement un haut niveau de connectivité, offrant ainsi un large choix à l'utilisateur. Il est donc primordial de « ménager » (Charbonneau, 2001) ces espaces afin de faciliter l'évolution des usagers au sein de ces carrefours. Les nœuds d'inflexion peuvent également servir de seuils de sociabilités (Lavadinho, 2012b) auxquels divers comportements, comme les retrouvailles, attentes et adieux, peuvent avoir lieu.



Figure 20 Statut de noeud d'inflexion (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

Elles jouent le rôle de distributeurs ou de point de convergence pour les usagers quittant ou arrivant à la gare. Ces deux rôles complémentaires alimentent ainsi l'accessibilité de ces places, les rendant hautement attractives.



Figure 21 Souffles (Cachot & Lavadinho, 2012)

De surcroît, ces places sont des souffles (Lavadinho, 2012), offrant à l'utilisateur un moyen de prendre une pause dans l'effervescence générée par la gare. Les souffles sont généralement composés d'opportunités d'assises de qualité ou autres éléments sensibles (verdure, vue, eau). Nous remarquons les souffles sont peu nombreux dans le périmètre sud du Pôle Gare.

5.4.1 Grancy

Le périmètre considéré, que nous avons nommé « place Grancy », est principalement composé de deux fronts bâtis entrecoupés d'une route fortement fréquentée et bordée continuellement de places de parcs.

Composition de la place

La place Grancy considérée comme telle s'articule autour du boulevard de Grancy et des ses accès adjacents. Cette route est bordée d'un front commercial actif au nord et de l'espace public relatif à la station de métro au sud.

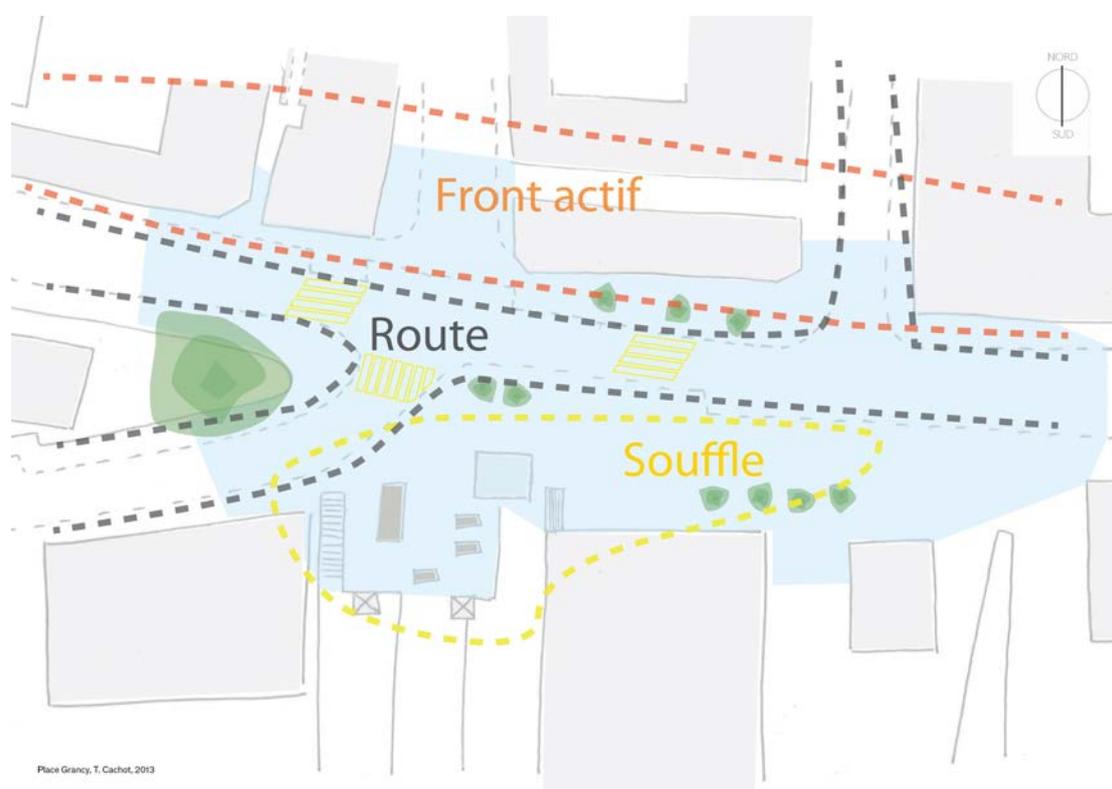


Figure 23 Espaces à caractère distincts de la place Grancy (Cachot, 2013)

Trois espaces principaux sont ainsi identifiés : Le front actif, la route et le souffle. Le front actif ici identifié s'étend en réalité en dehors du périmètre représenté sur la carte. L'arbre situé à l'ouest représente un fort repère visuel emblématique de cette place.

Affectations principales des bâtiments

Les rez-de-chaussée comprennent différentes sortes d'activités commerciales (électronique, vestimentaire, alimentaire, touristique et autres). Les étages supérieurs sont généralement affectés de logements ou, dans certains cas, de bureaux ou cabinets de services (avocats, dentistes, médecins). Cette structure verticale est conservée sur toute la portion du boulevard de Grancy entre l'avenue d'Ouchy à l'est et l'avenue du Mont d'Or à l'ouest, à l'exception du sud-est du boulevard qui ne comprend pas d'activité au rez-de-chaussée. La densité et la diversité de l'offre commerciale confèrent à ce boulevard une fonction de pôle étendu drainant d'importants flux provenant des quartiers voisins (Montchoisi, Avenue de Cour, et avenue du Mont d'Or) et de plus loin dans l'agglomération.

Commerces

À l'image de tout le boulevard, les commerces compris dans ce périmètre sont très diversifiés (kiosque, agence de tourisme, boulangerie, café, magasin de jouet et autres). Ces commerces possèdent des rayons d'attractivité plus ou moins importants en fonction du public cible auxquels ils s'adressent.

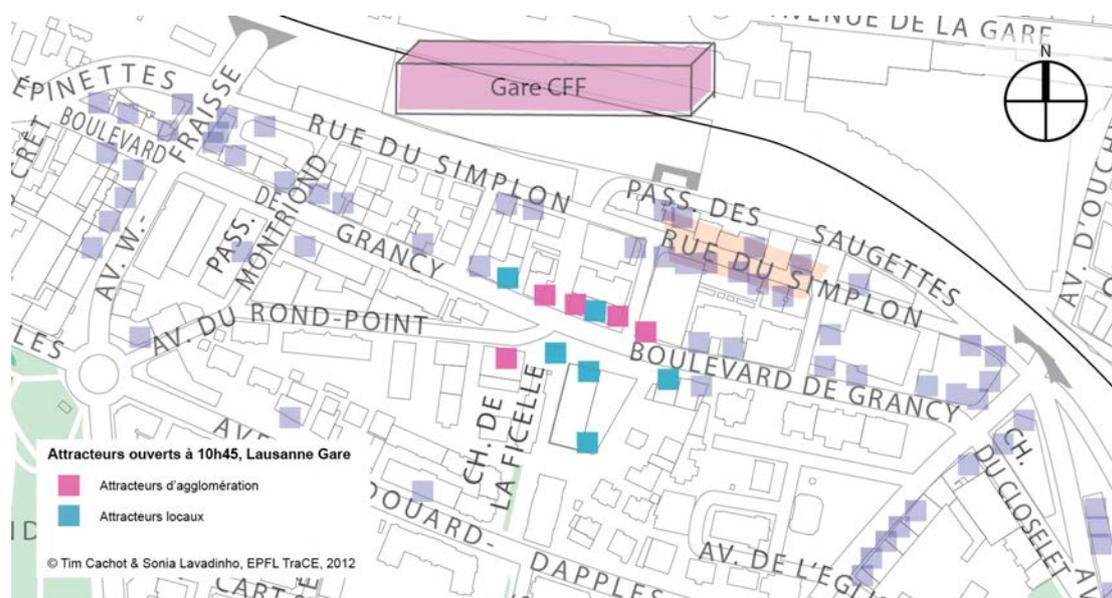


Figure 24 Attracteurs commerciaux de la place Grancy (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

Le rayon d'attractivité des attracteurs commerciaux présents sur la place démontre son aspect hybride, entre local et aggro. On y retrouve légèrement plus d'attracteurs d'influence locale affirmant son rôle de centralité à part entière. Ces derniers sont jouxtés d'attracteurs d'agglomération soulignant une polarité reconnue à l'échelle supra-locale.

Aménagement

La rénovation du métro et de sa station engendra la création d'un belvédère composé de grands bancs decks et offrant une magnifique percée sur le lac. Situé au centre du pôle étendu de Grancy, ce souffle s'impose comme l'offre majeure en terme de séjour, court ou prolongé. Il est accompagné de petites terrasses investissant timidement des portions de trottoirs mais impactant de manière positive l'ambiance générale de cette portion de quartier.

La place possède quelques arbres offrant un faible niveau d'interaction (l'ombre induite n'est pas en lien avec les bancs).

Intermodalité

En plus d'être située à quelques dizaines de mètres de la gare, la place est desservie par le métro M2, principal lien entre Ouchy, la gare, l'hypercentre puis le nord-est lausannois.

Étant donné la structure géomorphologique de Lausanne (due aux plateaux morainiques) et aux ruptures linéaires causées par les rails, de nombreuses pistes cyclables convergent vers le quartier Sous-gare via le plateau de Mornex. La place Grancy dénombre ainsi quelques parcs à vélo totalement saturés et énormément de stationnement « sauvage », témoins du manque de place à disposition sur ce palier sud.

Le boulevard est bordé de part et d'autre de places de parcs automobiles prises d'assaut, mais dont la rotation est élevée, confirmant la vocation communicante de ce boulevard. Malgré le fait d'être à sens unique, la situation du boulevard de Grancy en fait un haut lieu de transit et son trafic

génère une importante rupture linéaire pour les piétons, rendant les traversées difficiles notamment durant les heures de pointe.

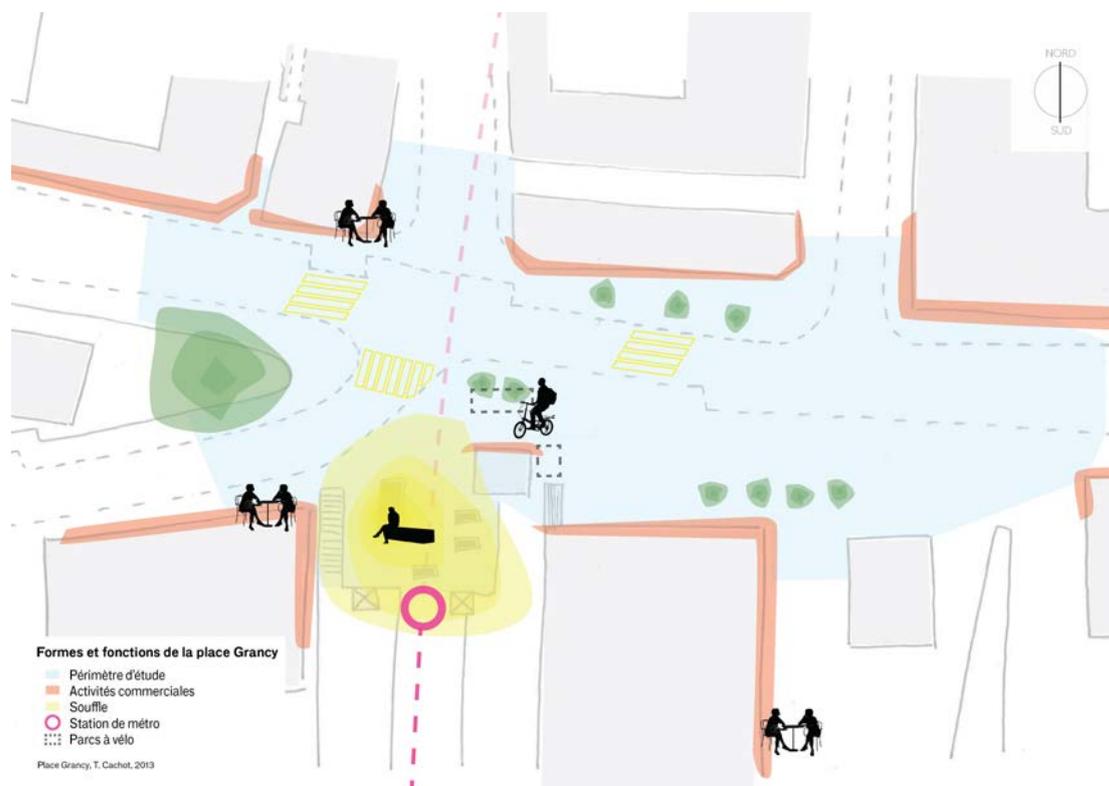


Figure 25 Formes et fonctions de la place Grancy (Cachot, 2013)

L'imbrication entre l'atmosphère de la gare et celle d'une centralité de quartier se ressent sur cette place. La coprésence entre attracteurs commerciaux rayonnant à l'échelle de l'agglomération (Galleries d'arts, La Pantiere, Café Grancy) avec d'autres plus locaux confirme cette interpénétration. Le caractère trépidant insufflé par la gare côtoie alors des dynamiques rappelant la présence de la vie de quartier. Ainsi, l'espace à disposition (en abolissant les places de parcs) permet l'installation d'un marché bihebdomadaire en lieu et place du stationnement automobile.



Figure 26 Marché hebdomadaire de la place Grancy (Cachot, 2013)

La place Grancy, et le boulevard dans son entièreté, représentent une centralité à part entière. La diversité d'aménités (diversités de services et de commerces, accessibilité multimodale grâce au M2, aux stations vélos, à la proximité de la gare et aux nombreuses places de parc) proposée par ce palier lui confère une attractivité s'étendant à l'échelle supra locale. Cet espace public ne doit pas son attractivité à la proximité de la gare, comme c'est principalement le cas à la place du Simplon.

5.4.2 Simplon

Après le passage des Saugettes, la place du Simplon représente la première enveloppe du tissu urbain autour de l'infrastructure de la gare. Cette dernière représente ainsi la transition physique entre les deux entités.

Le périmètre en bleu sur la carte ci-dessous illustre la surface considérée comme site d'étude. Le fait de relier la gare à la place semble essentiel au vu de la proximité physique et aux usages nombreux en lien avec la présence de cette dernière. En effet, la place du Simplon incarne le premier élément possédant une certaine urbanité après avoir quitté la gare. Le passage des Saugettes n'est pas compris dans ce périmètre car son caractère de coulisse le détache trop du reste de la place.

Composition de la place

La place du Simplon est composée de trois espaces distincts : la galerie au nord, la portion de route à l'ouest et la portion piétonne à l'est.

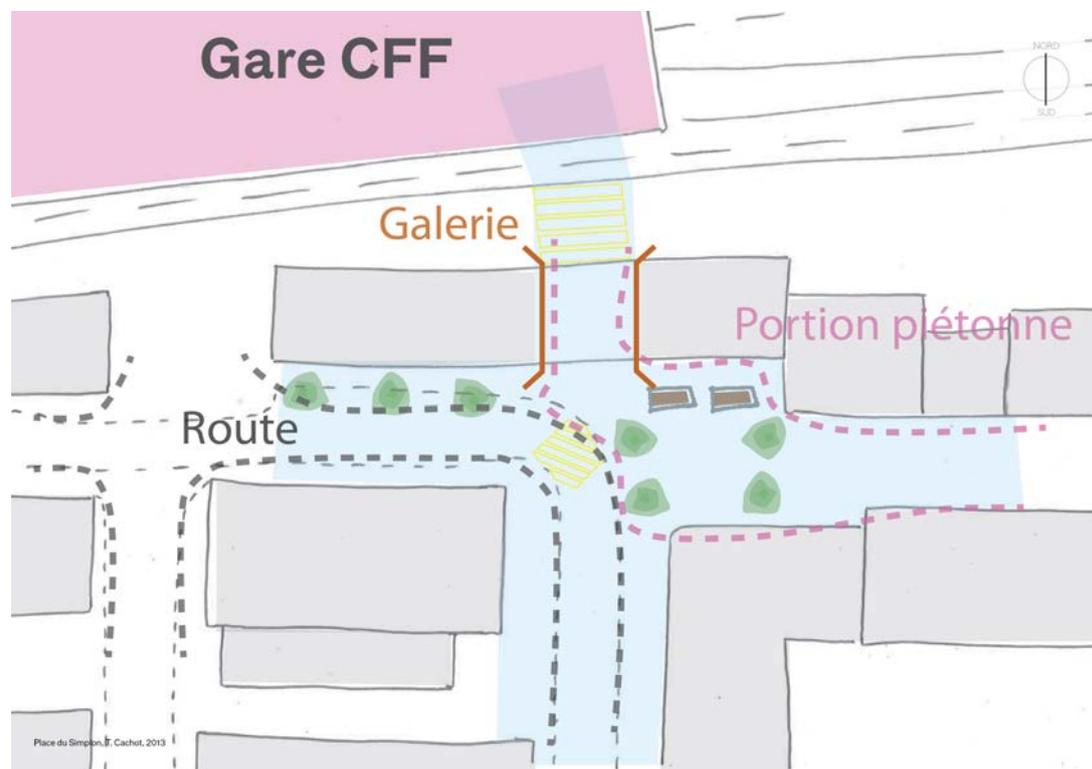


Figure 27 Composition de la place du Simplon (Cachot, 2013)

Ces trois espaces de natures différentes mais complémentaires assurent un bon fonctionnement de la place en combinant les fonction de transit, de micro hub de vie et de desserte (piéton, usagers CFF, parking, taxis, vélos, livraisons).

Affectations principales des bâtiments

Tout comme sur le boulevard Grancy, les rez-de-chaussée comprennent des activités commerciales et sont surmontés de logements ou d'autres services. Le logement reste l'affectation prépondérante dans les étages. En dehors du périmètre, les commerces sont plus présents à l'est qu'à l'ouest, allant paradoxalement à l'encontre de la polarité générée par le passage inférieur ouest et la présence de la Coop Pronto.

Commerces

Les commerces de la place du Simplon sont principalement orientés vers la clientèle de la gare. Le kiosque par exemple, ou encore la pâtisserie Kocher qui propose un service au guichet adapté aux voyageurs ou passants pressés.

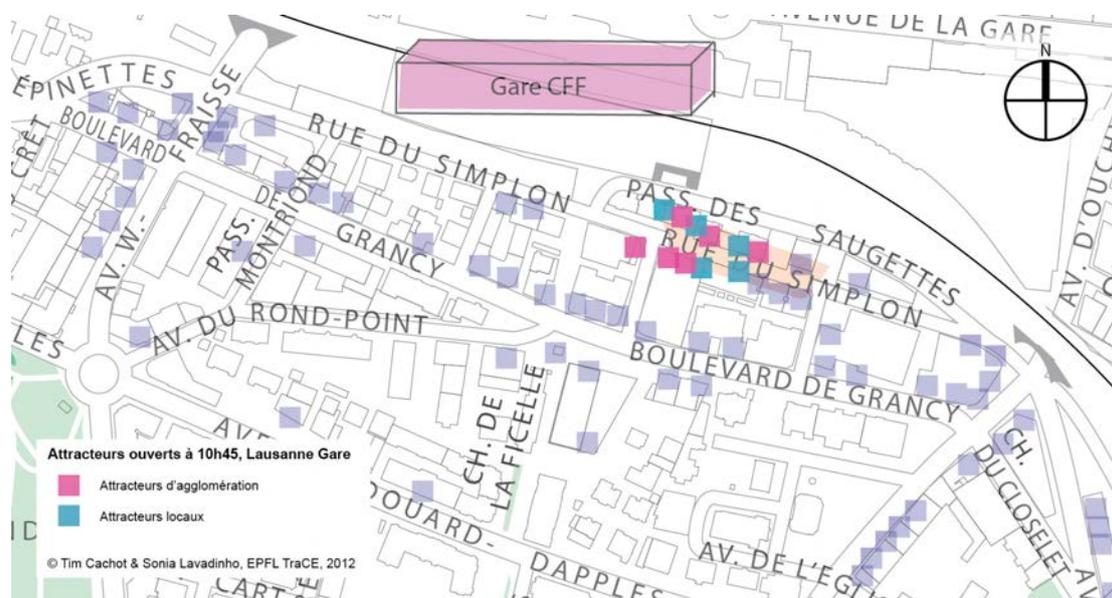


Figure 28 Attracteurs commerciaux de la place du Simplon (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)

La place dénombre en tout quatre commerces liés à la restauration : les Délices d'Orient, le restaurant La Véranda, le café du Simplon et le café-pâtisseries Kocher. Seuls les deux derniers investissent la rue grâce à des terrasses fortement fréquentées, été comme hiver.

Tout comme à Grancy, le caractère hybride de la place est perceptible à travers l'inventaire des rayons d'attractivité des attracteurs présents. On dénombre cependant légèrement plus de commerces rayonnant à l'échelle de l'agglomération, témoignant de la proximité de la gare.

Aménagement

L'offre en matière de séjour est très faible, elle se limite en effet à deux bancs de type classique et aux terrasses proposées par Kocher (qui n'est pas ouverte de manière permanente) et par le café du Simplon.



Figure 29 Photographie de la place du Simplon et de ses terrasses (Cachot, 2013)

En plus des terrasses et des deux bancs, un point d'eau et quatre platanes apportent de la texture à ce lieu, le rendant plus propice au séjour.

La délimitation entre l'espace automobile et l'espace piétonnier est marquée par une série de potelets et un panneau de signalisation. Des conflits subsistent cependant entre les livraisons et la fonction de séjour des terrasses.

Intermodalité

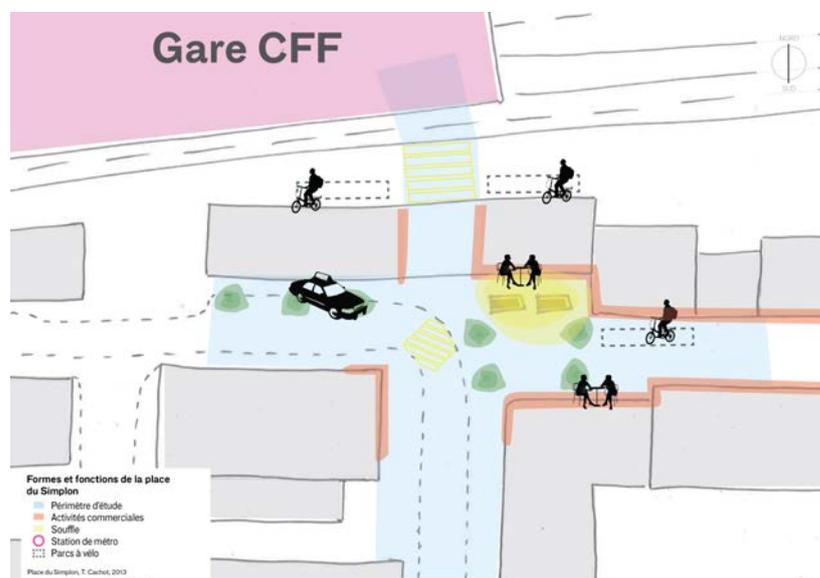


Figure 42 Formes et fonctions de la place du Simplon (Cachot, 2013)

L'offre en matière de multimodalité est composée d'une station de taxis, de dépose-minute informel et des parcs à vélos. Le secteur compte encore un parking automobile souterrain (transport privé et auto-

partage) et des parcs pour deux-roues non représentés sur cette carte.

Extrêmement confinée, la place du Simplon actuelle compose tant bien que mal avec les fonctions présentes. Malgré certains éléments reliant son caractère à une vie de quartier (attracteurs locaux comme la boucherie ou une laverie), l'influence de la gare domine. En analysant les perceptions des usagers et leur demande, nous verrons quel caractère conviendrait le mieux à cette place vouée à de profondes transformations.

Voyons à présent de quelle manière seront récoltées ces données.

6 RESULTATS

6.1 Usages observés

Les usages observés seront présentés par place puis par thèmes.

6.1.1 Grancy

Accessibilité

Les retrouvailles et les rendez-vous donnés sur cette place sont régulièrement observables.



Figure 43 Attente et retrouvailles sur la place Grancy (Cachot, 2013)

De tels actes confirment ainsi la spécificité du lieu par rapport à son environnement proche. Les usagers peuvent donc l'utiliser comme point de repère, autant dans leur orientation individuelle que dans leur mobilité constellaire, à savoir les négociations et compromis passés par l'individu avec les proches (De Singly, 2000) dans le cadre de l'organisation des activités et des déplacements quotidiens (Lavadinho, 2009b, 2011b, 2011c ; Lavadinho & Lévy, 2010).

Fréquentation

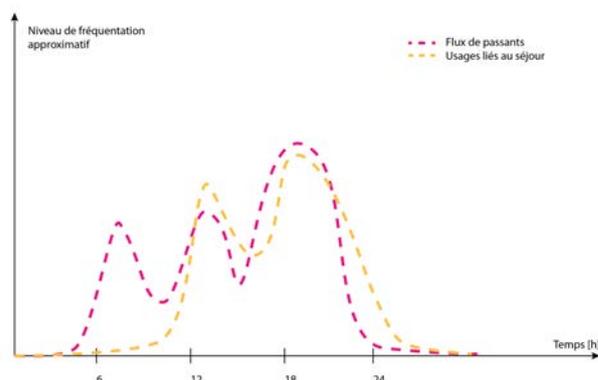


Figure 44 Pics estimés de fréquentation de la place Grancy (Cachot, 2013)

Les journées passées sur le terrain ont démontré que la place possède plusieurs vitesses. Elle connaît ainsi des pics de fréquentation le matin et le soir liés aux flux de pendulaires ou de travailleurs. À ces pics, générant plutôt des flux en transit, s'ajoutent des hausses de fréquentation liées

au séjour. Les heures « de pointe » de ce second motif sont réparties entre midi et quatorze heures et à partir de dix-sept heures durant l'après-midi. L'intersection de ces deux courbes explique la raison pour laquelle une plus grande diversité d'usages est observable durant l'heure de pointe du soir.

À partir de dix-sept heures environ, on observe ainsi une augmentation de l'activité sur cette place faisant cohabiter des flux de passants pressés avec l'imprévisibilité des trajectoires des usages liés au séjour (jeux d'enfants, personnes arrêtées, chiens, trajectoires générées par les attracteurs commerciaux, ...).



Figure 45 Jeux et séjour sur les bancs decks de la place Grancy (Cachot, 2012)

La division de ces deux types d'utilisateurs est quelque peu réductrice. Les aménités offertes par le contexte de la gare génèrent des boucles de mobilité

de plus en plus complexes. Un même usager peut ainsi s'arrêter dans un café en sortant du train, aller faire ses courses, aller au cinéma (ou autre) puis rentrer chez lui. Un tel chainage tend à prolonger le pic de fréquentation du soir.

Intimité/Extimité

La place Grancy possède une multitude de sous espaces. Il est cependant possible de les identifier grâce aux pratiques usagères. L'observation de la place a ainsi permis d'identifier des « espaces de scène » et des « espaces de coulisses » (Goffman, 1973).



Figure 30 Configuration des sous espaces de la place Grancy (Cachot, 2013)

Les espaces de scène, comme leur nom l'indique, sont exposés à la place. Cette situation sous-entend ainsi un faisceau de comportements sous-jacents à une norme culturelle et une multitude de critères individuels (Goffman, 1973). Les espaces coulisses permettent à l'usager d'accéder à un lien plus intime en se retirant des espaces de scène. Il est alors possible d'y observer

des comportements différents que dans les espaces de scène (réajustement des accessoires, rattacher ses lacets, gestes de tendresse et autres).



Figure 31 Intimité et extimité selon l'environnement (Cachot, 2013)

Rythmes de marche/ Effervescence

Les trajectoires sur la place Grancy sont multiples. Il est cependant possible de définir les lignes de désir, les trajectoires principales et les nœuds d'inflexion entre les différents attracteurs de la place.

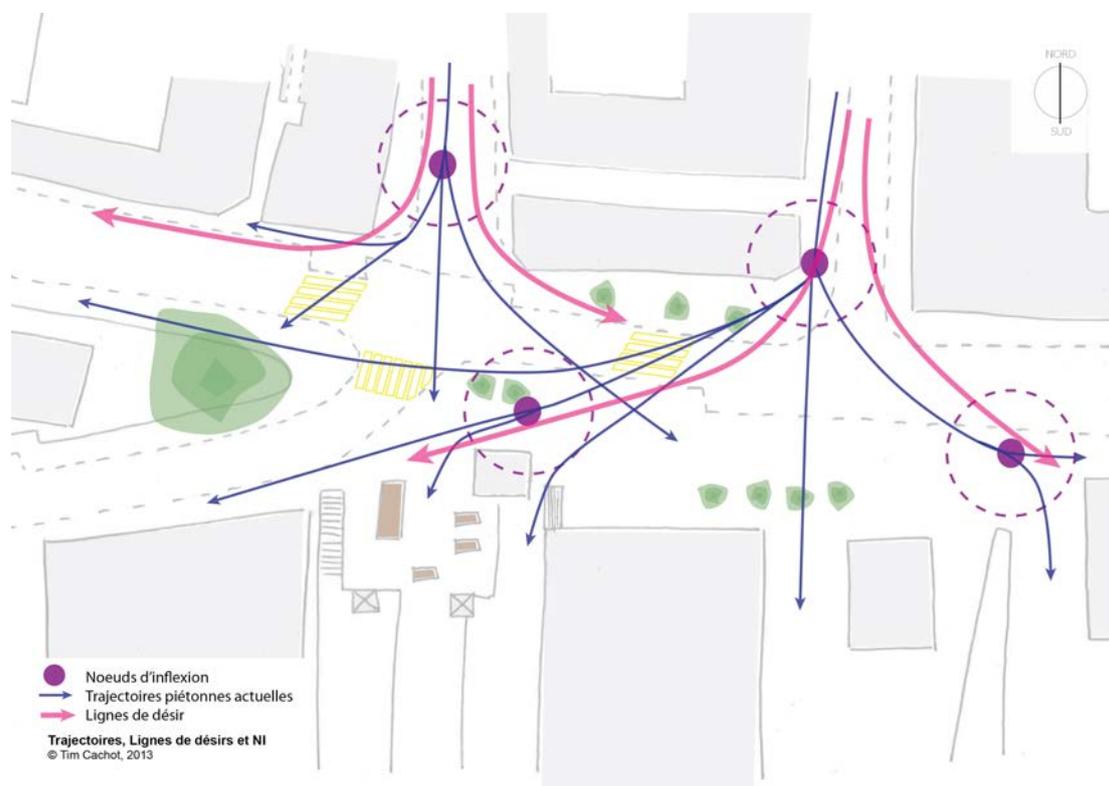


Figure 32 Trajectoires, lignes de désirs et noeuds d'inflexion (Cachot, 2013)

Les trajectoires principales coupent la route hors des passages piétons à maintes reprises. Malgré cela, les rythmes de marche sont plutôt fluides. En effet, au vu de la masse critique de piétons, les automobilistes ont tendance à ralentir fortement leur vitesse et à s'arrêter très régulièrement pour céder la priorité aux piétons. La place fonctionne déjà aujourd'hui comme une zone de rencontre.



Figure 33 Stratégies de franchissements de la route par les piétons (Cachot, 2013)

Nous observons donc des dynamiques semblables à une zone de rencontre qui serait dans ce cas informelle. En se focalisant sur ces comportements, la transformation de cette place en zone de rencontre officielle semblerait adaptée.

La rampe d'accès ouest, aujourd'hui un parking privé, est régulièrement utilisée comme accès à l'ouest de la rue du Simplon.



Figure 34 Optimisation des trajectoires par les usagers pour l'accès à la rampe ouest (Cachot, 2013)

Une considération de cette transversale comme lien vertical piétonnier entre les deux paliers de Montriond et Grancy améliorerait considérablement l'efficacité du réseau piétonnier connexe à la gare.

Diversité/multiplicité



Figure 51 Relation entre flux passants et usagers en séjour (Cachot, 2012)

La place Grancy ne compte que deux commerces de restauration dans lesquels les clients peuvent s'asseoir (terrasses y comprises).

La Panetière offre une terrasse ensoleillée mais bordant la route. Cette dernière est fréquentée

de manière constante sans être saturée.

Le café de Grancy est un attracteur majeur rayonnant à l'échelle de l'agglomération. Ce dernier est régulièrement complet, surtout à midi et à partir de dix-sept heures jusqu'au soir. La terrasse est quelque peu confinée et impacte très peu l'espace public environnant.

Aménagement

Mis à part le souffle de la station M2, la place Grancy possède quelques autres aménagements mineurs impactant positivement ou négativement les usages.



Figure 52 Valorisation d'un élément de mobilier urbain (Cachot, 2013)

Parfois la fonction de base de certains éléments est détournée pour en tirer profit, à l'exemple de cette dame s'appuyant sur la barrière. De tels comportements soulignent l'importance de l'intégration de ces possibilités de multifonctionnalité durant leur conception. D'autres éléments créent des gênes dans les trajectoires, cette fois non par leur design mais plutôt par leur localisation.



Figure 35 Présence d'obstacle sur des alignements stratégiques (Cachot, 2013)

Les usagers doivent ainsi les éviter, générant des trajectoires saccadées. Ces éléments peuvent également péjorer la sécurité des piétons en générant un manque de visibilité par rapport aux voitures. Il s'agit donc d'intégrer les lignes de désir avant de choisir l'emplacement de ce type de mobilier afin de minimiser les obstacles le long de ces dernières.

6.1.2 Simplon

Accessibilité

De par sa situation contigüe à la gare, son ouverture sur le Lac et son rôle de nœud d'inflexion (Lavadinho, 2012b) la place du Simplon représente un point de repère affirmé pour les usagers. On y observe ainsi de nombreuses retrouvailles ou de comportements d'attente.



Figure 36 Stratégies d'attente sur la place du Simplon (Cachot, 2013)

Tout comme le passage des Saugettes, cette place est également utilisée comme dépose-minute informelle, en sus du dépose-minute officiel face à l'entrée ouest.



Figure 37 Dépose rapide informelle de la place du Simplon (Cachot, 2013)

Fréquentation

En fort lien avec la vie de la gare, la courbe d'amplitude de fréquentation de la place dépend des montées et



Figure 56 Forte fréquentation de la galerie d'accès relative au passage inférieur est (Cachot, 2013)

descentes du train. Les heures de pointe sont semblables à celles de la gare, à savoir approximativement : de 6h40 à 8h40 le matin ; de midi à 14h et le soir à partir de dix-sept heures. Tout comme la place Grancy, le pic du soir tend à se prolonger pour une même intensité.

Il est également possible de ressentir l'impact des descentes de train. De flux plus ou moins importants de voyageurs se déversent simultanément sur la place créant par courts instants des situations de très haute fréquentation, en particulier dans la galerie d'accès.

La place est principalement traversée par des personnes en transit. Mis à part sur les deux bancs et les terrasses, il est relativement rare d'observer des comportements liés au séjour durant plus de cinq minutes. En revanche, les micro-séjours sont nombreux (attentes, rendez-vous, ...).

Intimité/Extimité

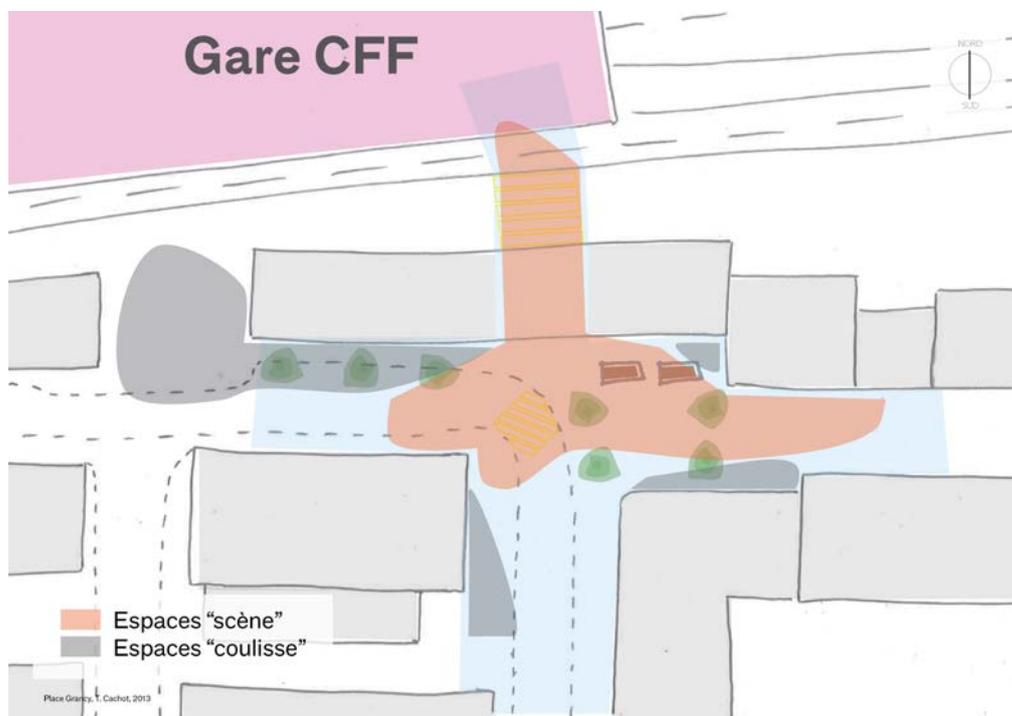


Figure 38 Configuration des sous espaces de la place du Simplon (Cachot, 2013)

Les espaces de coulisses de la place du Simplon se situent principalement dans les « angles » de cette dernière. Celui situé au nord-ouest comprend la

station de taxis et la façade en galerie du bâtiment au nord. Les comportements d'attente sont généralement observés dans cette partie de la place. L'espace au sud-ouest est surélevé par rapport au niveau de la place, créant une rupture de niveau. Il s'agit du palier du magasin « Au paradis des Fromages ». Les deux derniers sont situés dans des angles ou comprennent une terrasse (café du Simplon).

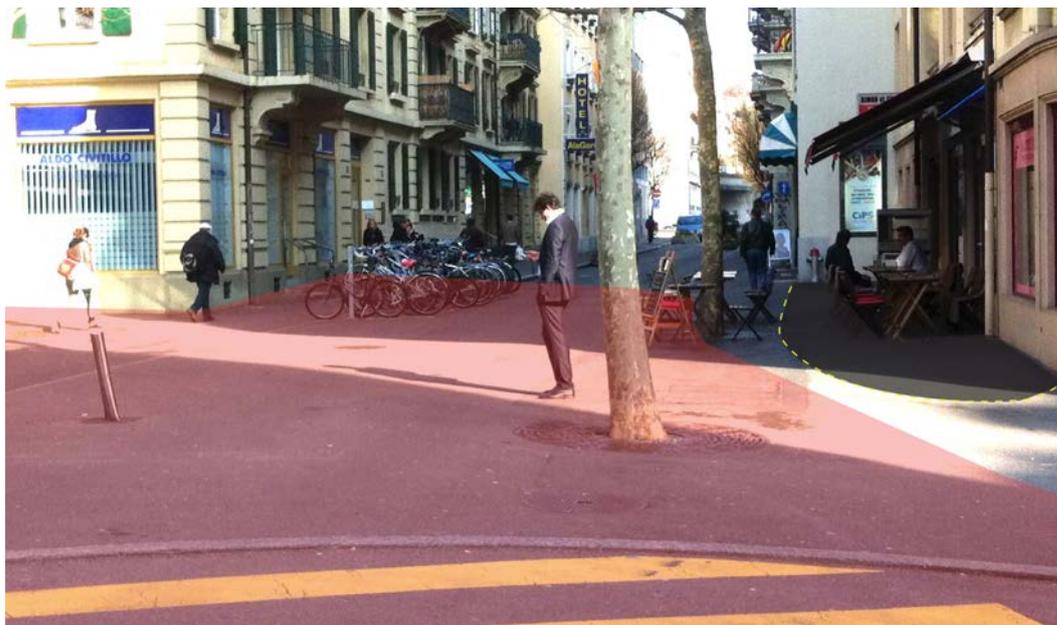


Figure 39 Micro transition générée par le mobilier urbain (Cachot, 2013)

En effet, l'alignement d'arbres et le décrochement du front bâti créent une transition entre l'activité de la place et les personnes en séjour sur la terrasse.

Rythmes de marche/ Effervescence



Figure 59 Cohabitation des modes sur la place du Simplon (Cachot, 2013)

La place du Simplon comporte deux passages piétons. Le premier situé au passage des Saugettes et le second sur la rue du Simplon. Durant les heures de pointe du soir, ces deux passages

piétons connaissent des situations de cohabitation parfois problématiques. Les dépose-minutes, péjorant la fluidité de l'ensemble de cette zone, génèrent des obstacles pour les piétons. Les priorités s'alternent en fonction de l'heure et du nombre d'usagers de l'un ou l'autre mode de transport.

Une zone de rencontre informelle est à nouveau observable comme cette image modifiée l'illustre.



Figure 40 Diversité des rythmes et des trajectoires (Cachot, 2013)

Prolongement du passage inférieur est, la galerie reliant le passage des Saugettes à la place du Simplon draine des usagers accédant principalement au quartier situé au sud-est de la gare. Ceci se ressent dans la directionnalité des flux et une grande partie des piétons infléchissent soit en direction du sud, soit en direction de l'est.

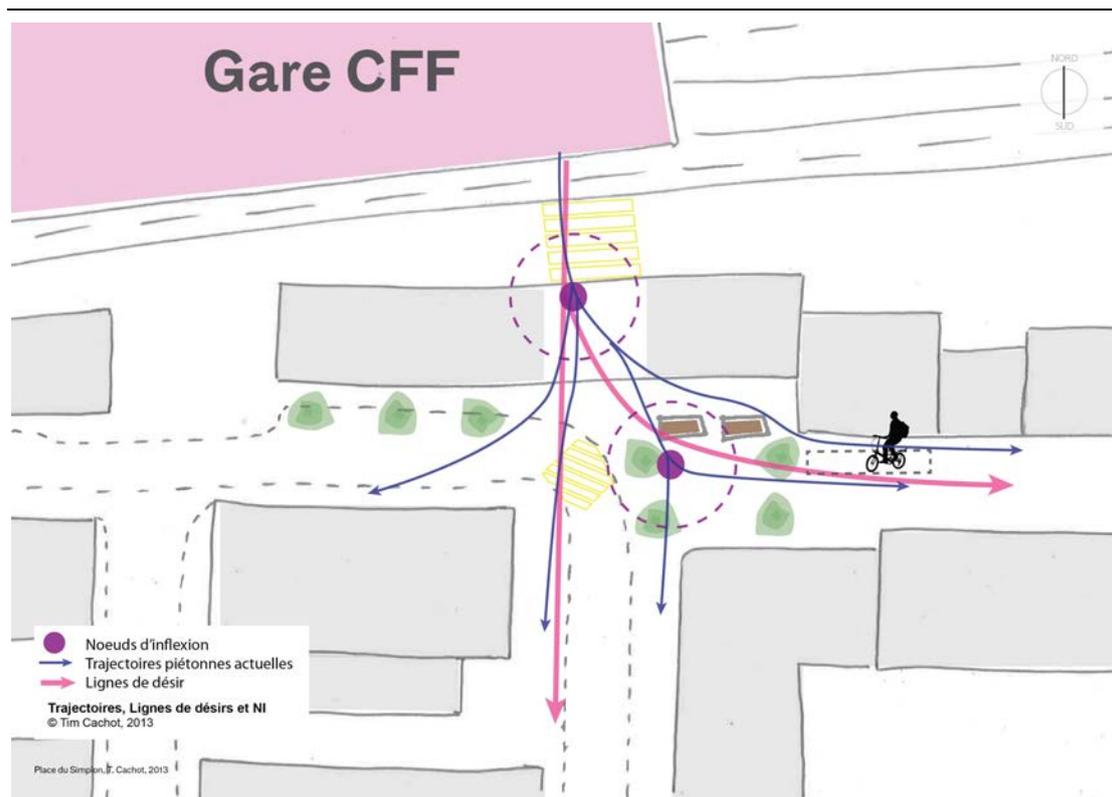


Figure 41 Trajectoires, noeuds d'inflexion et lignes de désir (Cachot,2013)

Le passage des Saugettes est plus fréquemment utilisé par des usagers accédant à la gare. Son orientation (et d'autres critères comme l'ambiance) remontant légèrement au nord-ouest n'invite pas les usagers sortant du passage inférieur à l'utiliser comme lien vers l'est.

Diversité/multiplicité

Le café du Simplon est le principal attracteur commercial de la place et le pendant du café de Grancy sur cette place. Ce dernier est régulièrement complet l'après-midi durant la période de sortie des bureaux. Il est même coutume de devoir réserver une table pour venir y prendre l'apéro, signe de son succès. Considéré comme première enveloppe de la gare, ce genre d'attracteurs est régulièrement fréquenté par des voyageurs prenant rendez-vous entre deux trains, ou pour une courte pause. Les tenanciers me livrent qu'ils reconnaissent également certains habitués habitants du quartier (entretien informel, 7.09.2013).

Aménagement

L'étude des trajectoires et des lignes de désir fait à nouveau ressortir la gêne causée par certains éléments de mobilier urbain :

Tout d'abord la barrière placée à l'extrémité sud de la galerie réduit énormément la place à disposition. Il en va de même pour le parc à vélo situé à l'est du restaurant La Véranda. Les passants sont obligés de



Figure 62 Réduction de l'espace voué au transit par le mobilier urbain (Cachot, 2013)

slalomer entre des aménagements qui diminuent considérablement l'espace dédié aux flux. Le stationnement sauvage ou lié à des activités professionnelles n'améliore pas la situation. Posant peu de problème au moment de la photographie, une telle situation peut devenir extrêmement inconfortable lors des heures de pointe.



Figure 42 Obstacles divers et trajectoires (Cachot, 2013)

Les vélos occupent également énormément d'espace sur la place. Les parcs qui leur sont destinés étant en constante situation de saturation, les cyclistes cadennassent leur vélo sur du mobilier urbain pas prévu à cet effet, comme des barrières ou autres panneaux de signalisation.



Figure 43 Utilisation du mobilier urbain comme support du stationnement vélo (Cachot, 2013)

Mais comme nous l'avons vu sur la place Grancy, certains aménagements peuvent voir leur fonction détournée pour être adaptée à l'usage « souhaité ». C'est notamment le cas d'un panneau de signalisation implanté dans un socle en béton dédié aux automobilistes. Ce dernier forme un obstacle aux lignes de désir mais présente une opportunité d'assise souvent exploitée.



Figure 44 Stratégies de micro-séjour et détournements (Cachot, 2013)

De tels comportements peuvent traduire d'une demande en places assises, ou plus précisément, d'aménagements proposant et intégrant des offres d'assises ou d'appuis servant aux micro-séjours. Ces micro-séjours sont fréquemment observables dans un univers de gare. Leur accueil facilement intégrable dans les façades des bâtiments, si pensés et diagnostiqués en amont de la conception.

6.2 Usages vécus et demande urbaine

Comme mentionné auparavant dans ce travail, les usages vécus furent récoltés grâce à des questionnaires et la demande urbaine selon une méthode d'entretien semi-directif avec support photos.

6.2.1 Questionnaires

Les informations récoltées par questionnaires sont des faits perçus par les usagers. Ces données sont à traiter en tant que perceptions et non comme faits mesurés objectivement. C'est justement cette diversité qu'une telle étude recherche dans le but de se rapprocher des ressentis et du vécu des usagers lorsqu'ils arpentent le territoire.

Chaque thème est à considérer comme suit : accessibilité perçue, fréquentation perçue, intimité et extimité perçues, etc.

6.2.1.1 Analyse fine des questionnaires

6.2.1.1.1 Grancy

A. Qualificatifs

La place Grancy selon moi :



Des aspects pratiques, sensibles, propre à une vie de quartier démontrent les multiples facettes de cette place selon les usagers. Les aspects négatifs qui remontent des entretiens sont uniquement liés à la circulation automobile.

B. Accessibilité

Accès

Les réponses données se situent dans une fourchette qualifiant l'accessibilité de moyenne (5.5/11) à très bonne ou excellente (10.5/11). Une différence assez nette est marquée entre les personnes habituées, qui perçoivent une meilleure accessibilité de la place, et les usagers moins habitués de ce quartier. Ce résultat souligne la problématique de la lisibilité de ce nœud d'inflexion dans le contexte de la valorisation du front sud de la gare.

Fonction de repère

Les perceptions en matière de repères sont moyennes, voire légèrement négatives. Malgré cela, on remarque une différence significative dans les notes données par les habitués par rapport aux occasionnels si l'on retire les valeurs extrêmes. Cette différence témoigne du changement de perception selon la manière de vivre un espace. La fonction de repère est moins affirmée que sur la place du Simplon qui constitue un nœud d'inflexion plus affirmé de par sa fonction de seuil.

Proximité perçue de la gare

Les résultats démontrent que les usagers perçoivent cette place comme proche de la gare (évaluation de 7.6/11). Il sera par la suite intéressant de se pencher de manière plus précise sur ces réponses afin de distinguer la perception d'être « à la gare » ou « dans le quartier de la gare » (cf. Analyse croisée des perceptions en fin de chapitre).

Les évaluations données par les habitués sur ce thème sont très homogènes. Ceci témoigne d'une certaine cohérence dans les réponses données entre les individus alors que les réponses données par les occasionnels traduisent d'une représentation moins précise du lieu. Il s'agit donc de rendre le tissu urbain connexe à la gare le plus lisible possible afin de faciliter l'orientation des usagers qui connaissent mal le tissu.

Synthèse

L'accès est jugé bon et la proximité de la gare profite à la place. À l'inverse, cet espace public ne semble pas être d'une grande importance en tant que repère pour les usagers interrogés selon la méthode utilisée. L'accessibilité est malgré tout jugée très satisfaisante selon les résultats du questionnaire.

C. Fréquentation

Quantité et amplitude perçues

La fréquentation de la place Grancy est perçue par les usagers questionnés comme une place vivant au gré des heures de pointe tout en gardant un niveau de fréquentation minimum constant durant les heures creuses. L'imbrication de temporalités propres à un quartier de gare mêlé à celles d'un quartier est ici perceptible.

Fréquentations minimales et maximales

Les heures de pointe sont souvent mentionnées. Fait intéressant, le pic de fréquentation maximale du soir n'est pas identifié de manière aussi précise que celui du matin.

Usages perçus

L'aménagement et la disposition de cet espace public permettent l'expression d'usages diversifiés comme des jeux d'enfants, du parkour ou des siestes. Les usagers habitués sont presque les seuls à fournir des précisions quant à la diversité des usages de la place, démontrant une nouvelle fois la finesse de connaissance des lieux des personnes qui le fréquentent régulièrement.

Type de fréquentation perçue

Les usagers ayant répondu au questionnaire estiment que cette place est plutôt fréquentée par des passants et des voyageurs, conférant à la place une certaine mixité entre transit et séjour. La fréquentation de la place Grancy est propre à une centralité de quartier supportant les flux d'usagers de la gare et de la station de métro M2.

D. Synthèse Intimité/Extimité

Niveau d'exposition & flux perçus

Le niveau d'exposition dépend de l'endroit où est située la personne répondant au questionnaire et de sa proximité par rapport aux couloirs de transit. Les résultats à cette question sont très diversifiés tout en

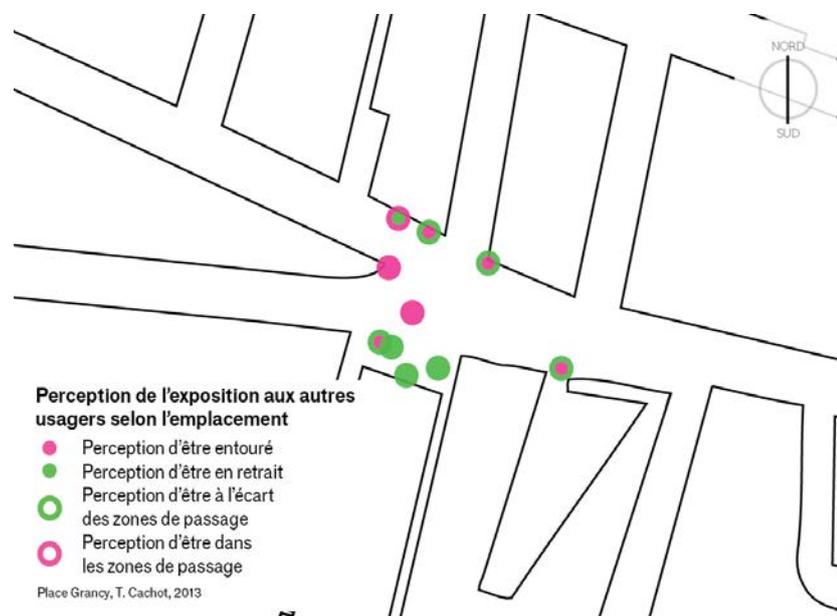


Figure 66 Niveaux d'exposition perçus sur la place Grancy (Cachot, 2013)

restant polarisés, témoins d'une perception tranchée. Il est intéressant de compiler ces informations avec les perceptions des zones de transit ou de séjour.

On remarque ainsi une certaine logique dans la répartition spatiale de ces ressentis et certaines situations hybrides. En effet, un usager se considérant hors de zones de transit mais « entouré » peut indiquer un lieu reculé mais possédant une certaine activité. Les usagers traduisant de la situation inverse peuvent alors signaler l'effet d'un aménagement (une terrasse dans ce cas, mais aussi panneau de signalisation, arbre, parc à vélo ou autre) créant une bulle d'intimité dans un lieu de passage. Ce type de perception témoigne de la différenciation d'ambiances au sein d'un même espace.

Opportunités d'assises

Les habitués jugent généralement insuffisante l'offre en matière d'assises tout en témoignant y venir volontiers. Les résultats des occasionnels démontrent une tendance inverse.

Ressentis induits

Les usagers ont répondu de manière très répartie suivant une logique subjective de ces ressentis. Ces sentiments semblent cependant varier selon la temporalité. Ainsi un usager perçoit la place comme « calme le matin et stimulante à l'apéro ».

Vécu nocturne

Les habitués semblent ressentir moins d'appréhension sur cet espace public durant la nuit, autant en matière de transit que de séjour.

Synthèse

On remarque ensuite une différence selon le groupe d'appartenance, que ce soit en matière de propension à l'assise ou de vécu nocturne. Selon ce questionnaire, les occasionnels ont tendance à considérer le vécu d'un moment « t » comme l'état constant de la place.

E. Rythmes/Effervescence

Fonction prépondérante perçue

La perception de la place comme lieu de halte ou lieu de passage diffère selon l'appartenance de l'utilisateur à l'un des deux groupes mais également



Perception de l'exposition aux autres usagers selon l'emplacement

- Lieu de halte
- Lieu mixte
- Lieu de passage
- Perception d'être à l'écart des zones de passage
- Perception d'être dans les zones de passage

Place Grancy, T. Cachot, 2013

Figure 67 Niveaux d'exposition et fonction prépondérante perçus (Cachot, 2013)

situer hors des zones de passage ont répondu de manière moins unanime.

L'influence de l'environnement proche sur la perception de l'utilisateur se remarque sur cette carte. En effet, les sujets situés aux extrêmes est et ouest qualifient la place Grancy de lieu de halte alors que les usagers situés sur les bancs decks l'ont plutôt qualifiée de mixte.

Perception des personnes en séjour

Cette question fait ressortir le clivage habitués/occasionnels et l'influence de l'usage sur la perception. En effet, le premier groupe considère la place comme mixte alors que le second la considère comme lieu de passage uniquement.

Effervescence

L'effervescence de la place est perçue de manière légèrement négative. Les usagers ayant qualifié la place d'effervescente sont ceux qui ont fourni le plus de détails quant aux usages observés sur la place. Ces derniers sont principalement des usagers habitués de la place.

Synthèse

Les résultats traduisent d'une grande diversité dans les perceptions des usagers, autant dans les perceptions liées au transit/séjour que dans l'effervescence perçue. De telles observations témoignent d'une grande diversité d'usages en vigueur sur cette place.

F. Diversité/Multiplicité

Diversité et Quantité des commerces

L'offre en matière de commerces fait à nouveau ressortir la dualité habitués/occasionnels. Ces derniers jugent l'offre actuelle peu satisfaisante. Cependant, aucun usager interrogé n'estime que l'ajout de commerces soit adapté au contexte. On remarque ainsi l'importance de la cohérence nécessaire entre le contexte, la dimension de la place et l'importance de l'offre commerciale et/ou de services.

Commerces symboliques

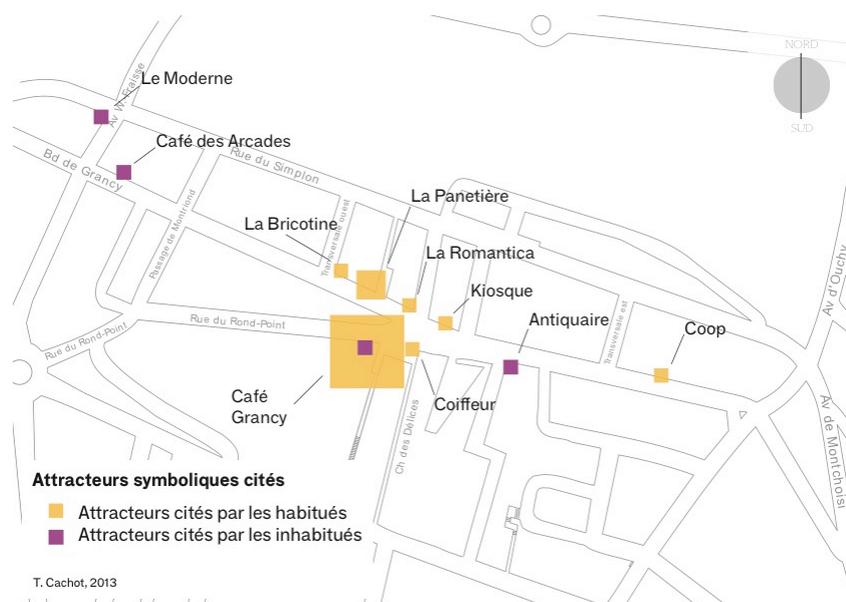


Figure 45 Commerces mentionnés comme symboliques (Cachot, 2013)

Les commerces cités par les occasionnels ne sont pas forcément géographiquement proches de la place Grancy. La perception de la place Grancy est donc propre à chaque usager et, comme on peut le voir à travers cet exemple, des attracteurs éloignés peuvent y être rattachés.

Les commerces évoqués démontrent le jeu d'échelles des lieux de fréquentations entre habitants et voyageurs. En effet, les attracteurs cités par les habitués sont plus diversifiés et témoignent d'un niveau de connaissance du terrain plus exhaustif.

Commerces manquants

Les demandes concernant la restauration sont récurrentes (kebab, take-away, restauration rapide mais de qualité). Ce type de commerce peut être mis en lien avec les usages en vigueur dans le pôle gare. À l'inverse, les occasionnels formulent des demandes plus spécifiques (magasin vestimentaire ou informatique). Ces réponses marquent bien le double enjeu du boulevard de Grancy, se devant de compiler les nouvelles attentes d'un pôle gare avec le développement d'une centralité affirmée.

Commerces superflus

Seulement quatre usagers ont mentionné des commerces superflus. Parmi les autres, trois ont mentionné qu'aucun commerce n'était superflu, alors que le reste n'a simplement rien mentionné.

Synthèse

L'étude de la perception des usagers à propos des commerces fait ainsi ressortir la question de la taille de l'offre et de sa diversité par rapport à son contexte (multiscale ou non).

G. Aménagement

Aménagements superflus et manquants

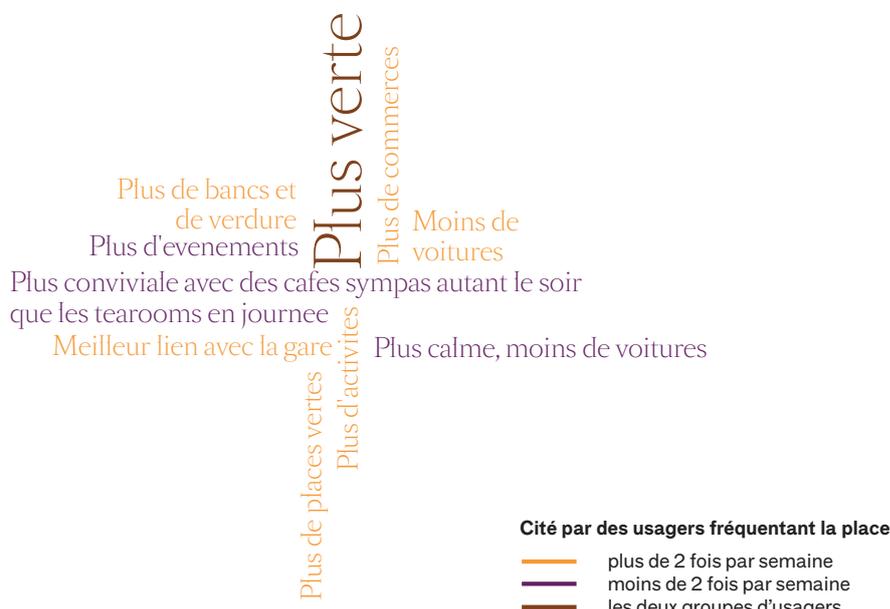
Les places de parc sont très souvent citées par les deux types d'usagers.



Les éléments considérés comme manquants à cette place sont extrêmement diversifiés. Si l'on exclut la statue, cette demande peut être interprétée comme une intensification du caractère de quartier. Les habitués formulent par contre des demandes plus proches de l'aménagement ou de l'ambiance actuels.

Vision de la future place

La place Grancy je la vois (avec) ...

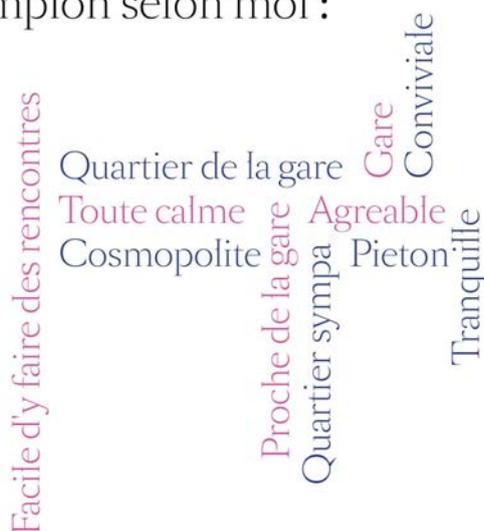


La demande de verdure est une demande récurrente. À l'exception d'un usager, le groupe des occasionnels formule des demandes ayant pour but d'intensifier l'ambiance de la gare, alors que les habitués appellent à une place moins trépidante. L'imbrication d'ambiance de quartier et de gare est à nouveau visible sur l'image ci-dessus.

6.2.1.1.2 Simplon

A. Qualificatifs

La place du Simplon selon moi :



Les usagers occasionnels mentionnent principalement la proximité de la gare comme atout de la place du Simplon alors que les

habituels soulignent des caractéristiques propres à l'ambiance de la place elle-même.

B. Accessibilité

Accès

L'accès à cette place est jugé satisfaisant voire bon par la majorité des usagers. On remarque cependant que les usagers perçoivent légèrement négativement l'accès à cette place pour une personne ne connaissant pas les environs. Un seul usager attribue une note négative à l'accessibilité, il justifie cette dernière par la présence parfois dérangeante du trafic.

Tout comme pour la place Grancy, les usagers jugent généralement ardu l'accès à la place pour une personne ne connaissant pas les lieux. Ce résultat permet de souligner l'importance de la lisibilité du terrain et l'éviction d'éléments délétères à l'attractivité dans une rue contigüe à la gare (panneaux marquants une propriété privée, barrières, ...).

Fonction de repère

Les estimations qualifient à un niveau moyen-supérieur la place du Simplon en tant que repère. En effet, la place joue le rôle de zone de transition entre la gare et la ville. Il semble donc logique que la considération comme repère soit plus forte que celle de la place Grancy.

Comme dans le cas de la place Grancy, les estimations attribuées semblent faibles comparées au rôle de cette place et aux usages observés. La fonction de lieu de rendez-vous est encore plus affirmée que celle de la place Grancy, autant pour les piétons que pour les automobilistes.

Proximité perçue de la gare

La forte proximité de la place à la gare induit le sentiment d'être « à la gare » par les usagers occasionnels alors que les habitués disent plutôt se sentir « dans le quartier de la gare ». Ces derniers sont à nouveau plus précis dans l'identification de ces espaces.

Synthèse

L'accessibilité de la place du Simplon est donc composée d'un accès aisé, d'une fonction de repère plutôt affirmée et d'une forte proximité de la gare.

C. Fréquentation

Quantité et amplitude perçues

À l'unanimité des usagers interrogés, la place du Simplon est fréquentée de manière continue. On remarque tout de même certaines divergences qui semblent dépendre du moment auquel l'utilisateur a répondu au questionnaire.

Les avis des usagers divergent sur la fréquentation de nuit.

Fréquentations minimales et maximales

Ce sous-thème du questionnaire illustre le lien entre l'usage personnel de la place et la perception de la fréquentation de cette dernière. Ainsi, les habitués répondent que l'heure de fréquentation maximale se situe dans l'après-midi ou durant « l'apéro » alors que le groupe des occasionnels mentionnent plutôt l'heure de pointe du matin, en lien avec la gare.

Tout comme dans le cas de Grancy, les tranches horaires concernant l'heure de pointe du soir sont soit plus étendues, soit plus floues. Dans les deux cas, il semble que ces perceptions soient en lien avec le prolongement de l'heure de pointe du soir.

Usages perçus

Le groupe des habitués mentionne une plus grande diversité d'usages, souvent relatives aux terrasses et bistrot de la place. Certains mentionnent les « mendiants », souvent présents sur la place ou encore les « vélos » dont les places de parc occupent une grande partie de la place.

Type de fréquentation perçue

Les deux groupes sont d'avis que le lieu est traversé par des voyageurs et des passants plutôt que par des habitants ou des flâneurs. Les personnes

interrogées estiment que la place est plus fréquemment traversée par des passants que par des voyageurs CFF. Une différenciation est donc perçue entre ces deux types d'usagers.

Synthèse

La fréquentation est perçue de manière constante avec une certaine diversité d'usages ressentie par les habitués, notamment relative aux terrasses et bistrot et à la proximité de la gare faisant de la place du Simplon un espace public vivant et fortement fréquenté.

D. Synthèse Intimité/Extimité

Niveau d'exposition et flux perçus

Les importants flux présents sur cette place génèrent le sentiment d'être entouré chez la majorité des sujets interrogés, et cela malgré les micro-espaces de retrait que la place possède (station de taxis). Ces micro-espaces sont identifiables grâce à la perception des zones de passage et de séjour, soulignant les différences d'ambiance, et de sentiment d'intimité ou d'extimité, selon l'emplacement sur la place. Certaines situations hybrides sont observables.

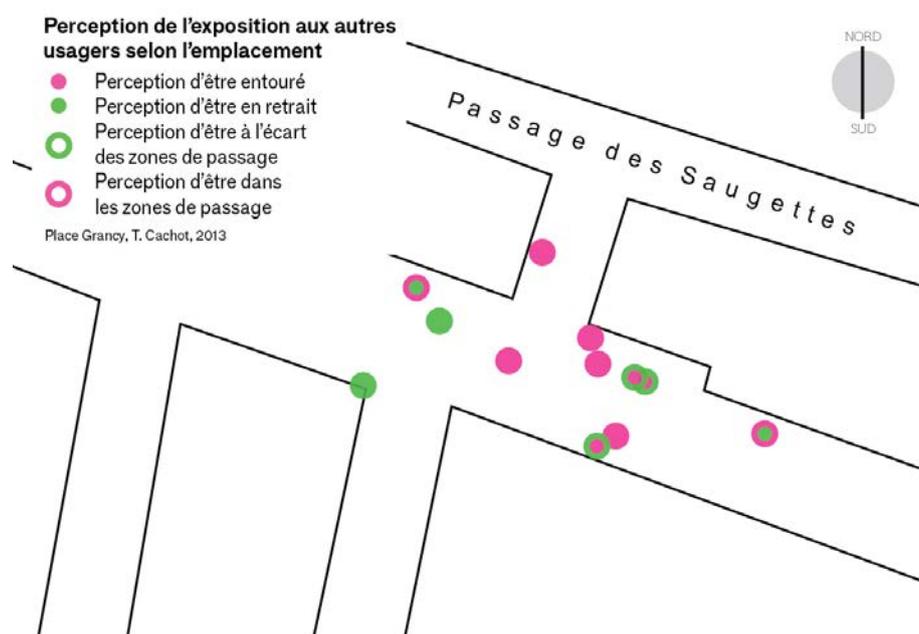


Figure 46 Niveaux d'exposition perçus (Cachot, 2013)

C'est le cas par exemple de l'utilisateur situé proche des parcs à vélo à l'extrême ouest de la carte. Cette personne (sujet 211) se place ici afin d'observer l'activité de la place en utilisant l'obstacle du parc à vélo comme « protection » contre les flux générant un espace de retrait plus intime. L'utilisateur posté sur la terrasse du café du Simplon se dit « entouré », probablement par l'activité propre au café mais hors de zones de transit. Un second sous-espace est déterminé, identifiant ainsi une situation d'intimité dans un contexte apparemment « extime » et vice versa.

Opportunités d'assises

L'offre d'assises est plutôt jugée insuffisante, terrasses y comprises. Il ressort cependant une certaine corrélation entre le niveau de saturation de la place et la propension à l'assise de l'utilisateur questionné. Au sein du groupe des occasionnels, les usagers ayant complété le questionnaire durant les heures de pointe traduisent d'une forte propension à l'assise. Alors que ceux ayant répondu durant des heures creuses ne séjourneraient pas volontiers sur cette place. L'attractivité sensible d'une place ne dépendrait pas uniquement des invariants (aménagement fixes, façades, ...), mais aussi des temporalités.

Ressentis induits

Les avis sont multiples mais tout de même polarisés, peu de notes moyennes sont attribuées. Les usagers qui perçoivent la place de manière désagréable dénoncent un manque de caractère de la place la qualifiant de simple « lieu de passage ».

Les aspects agréables sont souvent rattachés aux « bistrot » ou aux « terrasses ». Le séjour est donc valorisé.

Vécu nocturne

Les perceptions des usagers interrogés démontrent que ces derniers traversent la place sans appréhension mais que très peu s'y arrêtent volontiers. Quelques usagers mentionnent l'aspect « glauque » du passage

des Saugettes alors que d'autres sont d'avis que « ça reste le quartier de la gare ».

Synthèse

Concernant les opportunités d'assises, la propension au séjour et le vécu nocturne, on retrouve des dynamiques semblables à celle de la place Grancy. C'est-à-dire une différenciation dans la perception selon le groupe d'appartenance et selon l'heure à laquelle le questionnaire est rempli. Le vécu personnel et la temporalité peuvent ainsi influencer le sentiment d'intimité ou d'extimité selon les différents temps de la journée.

Il est donc difficile de déterminer une intimité ou une extimité générale pour l'entièreté de la place malgré la grande proportion d'espace vouée au passage.

E. Synthèse Rythmes/Effervescence

Fonction prépondérante perçue

La place du Simplon est perçue comme lieu de passage par la quasi totalité de l'échantillon, seuls trois usagers la qualifient de mixte, dont deux étant situés sur les bancs publics.

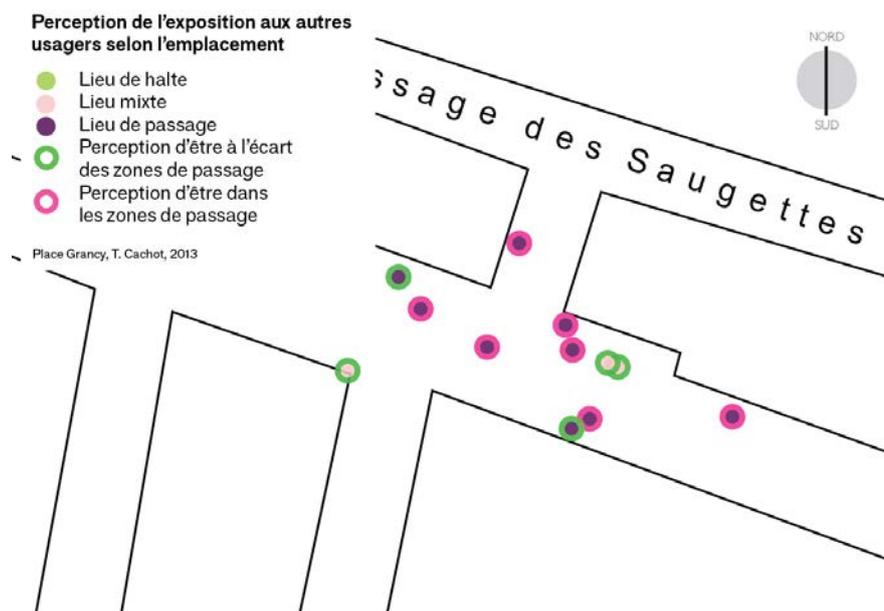


Figure 47 Niveaux d'exposition et fonction prépondérante perçus (Cachot, 2013)

Ces perceptions soulignent la finesse des ressentis sur un même espace. Selon ces résultats, il serait possible de qualifier le banc ouest de micro souffle.

Perceptions des personnes en séjour

La question portant sur l'observation régulière de personnes en séjour sur la place fait ressortir une dualité entre les groupes des habitués et celui des occasionnels témoignant de deux façons distinctes de percevoir selon la façon de vivre le territoire.

Effervescence

Les résultats concernant l'effervescence sont à nouveau très polarisés mais semblent dépendre du moment auquel le questionnaire fut rempli. Les usagers ayant répondu durant les heures de pointe traduisent ainsi d'une forte effervescence perçue et vice versa.

Lignes de désir

La majorité des usagers traversent en sécurité où ils veulent, également en dehors des passages piétons. Nous retrouvons ici les caractéristiques d'une zone de rencontre informelle.

Synthèse

Ce thème démontre la diversité des usages perçus par les usagers eux-mêmes. L'influence de la façon de vivre démarque régulièrement les groupes des habitués et des occasionnels. Pour ces derniers, l'heure à laquelle le questionnaire est rempli semble être déterminant dans la perception générale du lieu.

F. Diversité/Multiplicité

Diversité et Quantité de commerces

La quantité et la diversité de commerces est jugée suffisante par les occasionnels mais légèrement insuffisante par les habitués. L'ajout de

commerce à cette place serait perçu de manière inadaptée par la majorité de l'échantillon.

Commerces symboliques

Sauf dans un cas, le café du Simplon est cité par tous les usagers ayant répondu au questionnaire. Comme dans le cas de la place Grancy, les commerces cités par les usagers moins habitués sont répartis de manière plus éparse que les réponses données par les habitués. Les habitués délimitent plus finement les différents lieux, présentant ainsi une carte mentale plus élaborée que les usagers moins habitués. Cette différence de précision se retrouve également dans la dénomination des commerces, qui est observable dans le cas de l'utilisateur citant des « restaurants » comme commerces symboliques de la place.

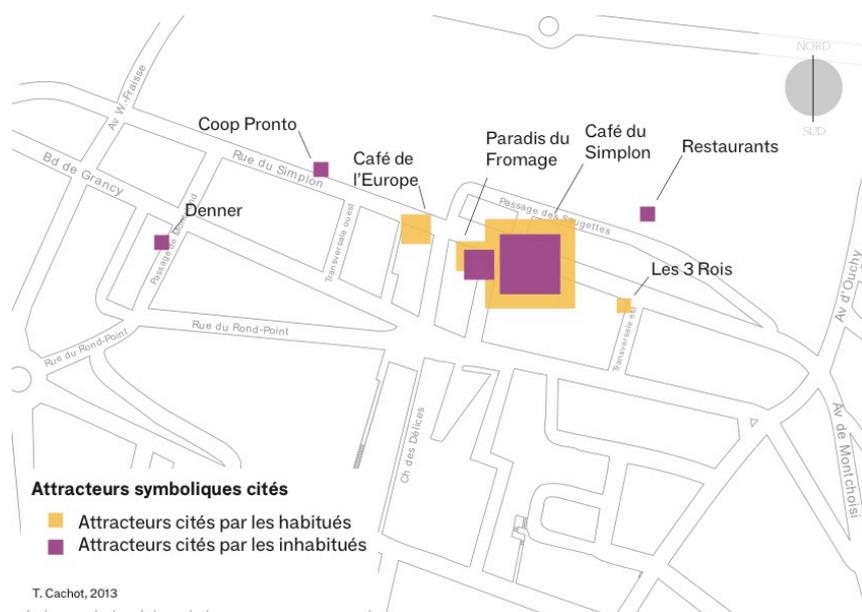


Figure 48 Commerces mentionnés comme symboliques (Cachot, 2013)

Commerces manquants

Peu de commerces sont jugés superflus. En ce qui concerne les commerces manquants, les habitués formulent en effet des demandes moins en relation avec la gare (boucherie, barbier, ...) que le groupe des occasionnels (fleuriste, café-terrasse, ...).

Commerces superflus

Les commentaires à propos des commerces superflus concernent différents magasins comme par exemple le Paradis du fromage « qui à l'air tout le temps fermé », « des bars peu fréquentés et oubliés » ou alors « trop de kiosques ».

Synthèse

Le rapport à la gare est plus évident dans ce thème et l'on sent une influence plus conséquente de cette dernière sur l'espace public du Simplon.

G. Aménagements

Aménagements superflus & manquants

Les questionnaires furent remplis durant une période de travaux, raison pour laquelle les échafaudages sont revenus à maintes reprises. Les potelets ont été jugés « moches » ou encore « inutiles ». Il serait donc préférable d'imaginer d'autres types d'aménagements, mieux intégrés à leur environnement et permettant une diversité d'usage plus vaste.

J'enleverais ...

... et il manque



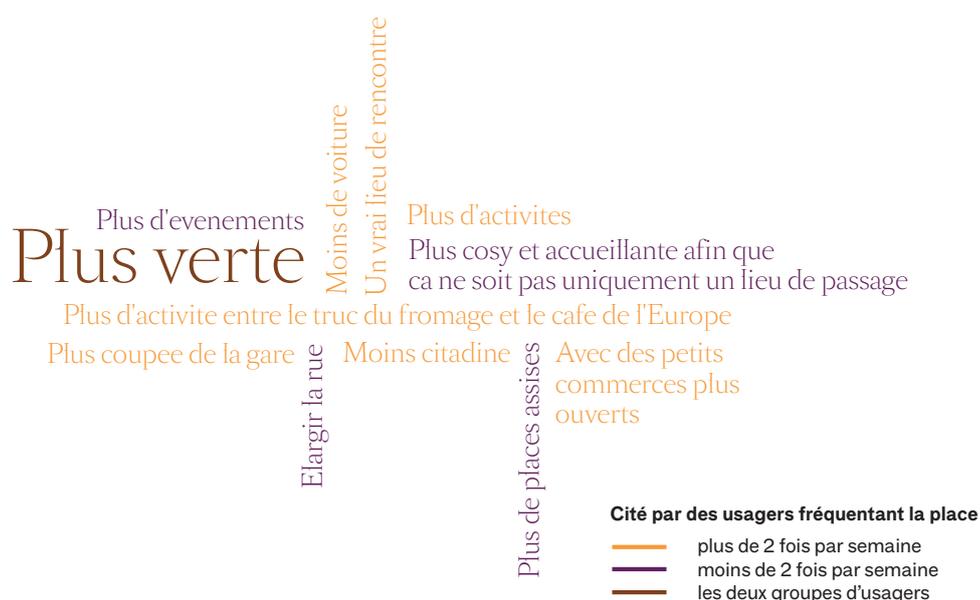
Les avis concernant les éléments manquants à cette place relèvent principalement des bancs et de la verdure sous plusieurs formes (fleurs, arbres ou encore herbe). Si certains recherchent le côté apaisant de l'herbe

ou des fleurs, la demande d'arbres est faite afin de couper avec la gare. Pour cet usager habitant du quartier, l'influence de la gare se fait trop sentir sur la place et péjore l'ambiance de « place à cafés et à terrasses » qu'on pourrait y retrouver. La proximité de la gare représente un désavantage pour cet habitant ayant grandi dans ce quartier.

Vision de la future place

La demande de verdure est la demande majeure alors que les habitués formulent des demandes propres au développement d'une vie de quartier.

La place du Simplon je la vois (avec) ...



Un usager demande des « petits commerces plus ouverts » car beaucoup de ces petits commerces n'adaptent pas leurs horaires au quartier de la gare, renforçant l'aspect quartier dans ce contexte.

Synthèse

Cette partie du questionnaire permet non seulement de soulever certaines problématiques potentiellement inconnues du professionnel. Concernant la place du Simplon, le caractère de « vie de quartier » est très important aux yeux des usagers, et cela malgré la proximité de la gare. Une gestion adaptée,

et combinant les différentes échelles propre à cette place permettra une imbrication judicieuse de l'infrastructure gare dans le quartier d'habitation.

6.2.1.1.3 Proximité perçue de la gare : analyse croisée

La carte ci-dessous démontre l'ampleur du sentiment de se trouver à la gare et non son étendue. La différence de perception entre le groupe des habitués et les occasionnels réside surtout dans la précision des limites perçues de la gare. Les occasionnels ont en effet tendance à définir la place Grancy comme appartenant plus « à la gare » que les habitués. Pour la même perception, ces derniers donnent des valeurs inférieures pour la place du Simplon que celles données par les occasionnels pour la place Grancy.

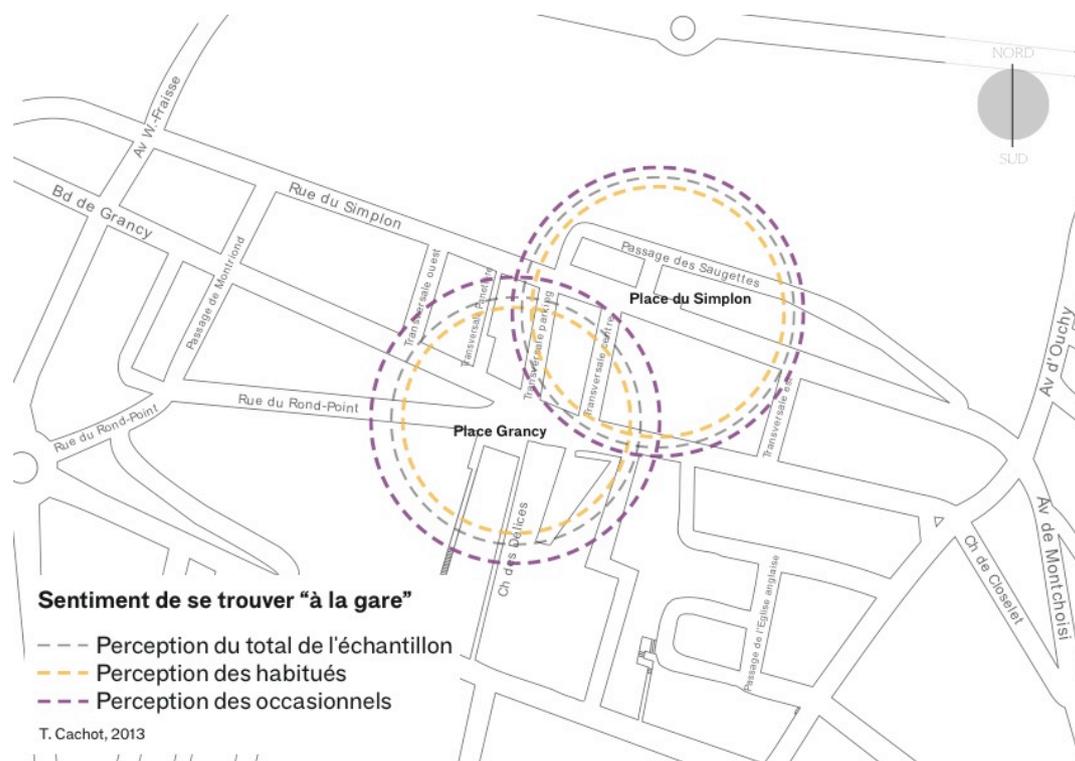


Figure 49 Comparaison de la perception de situation sur la place Grancy (Cachot, 2013)

Les habitués se sentent donc moins « à la gare » sur la place du Simplon que les occasionnels sur la place Grancy. On retrouve la même différence de précision lorsqu'il s'agit d'estimer l'appartenance au « quartier de la gare ». Les perceptions concernant la place Grancy sont similaires entre les différents groupes d'utilisateurs.

Concernant la place du Simplon, les résultats des habitués démontrent une forte sensation d'être dans le quartier de la gare. Ces derniers délimiteraient les espaces « gare » et « quartier de gare » selon les bâtiments alors que les occasionnels le font plus selon l'influence de l'ambiance de la gare. Selon les qualificatifs donnés par les usagers, on remarque en effet que les occasionnels énoncent vite la gare ou la proximité de la gare alors que les habitués choisissent des termes définissant la place elle-même.

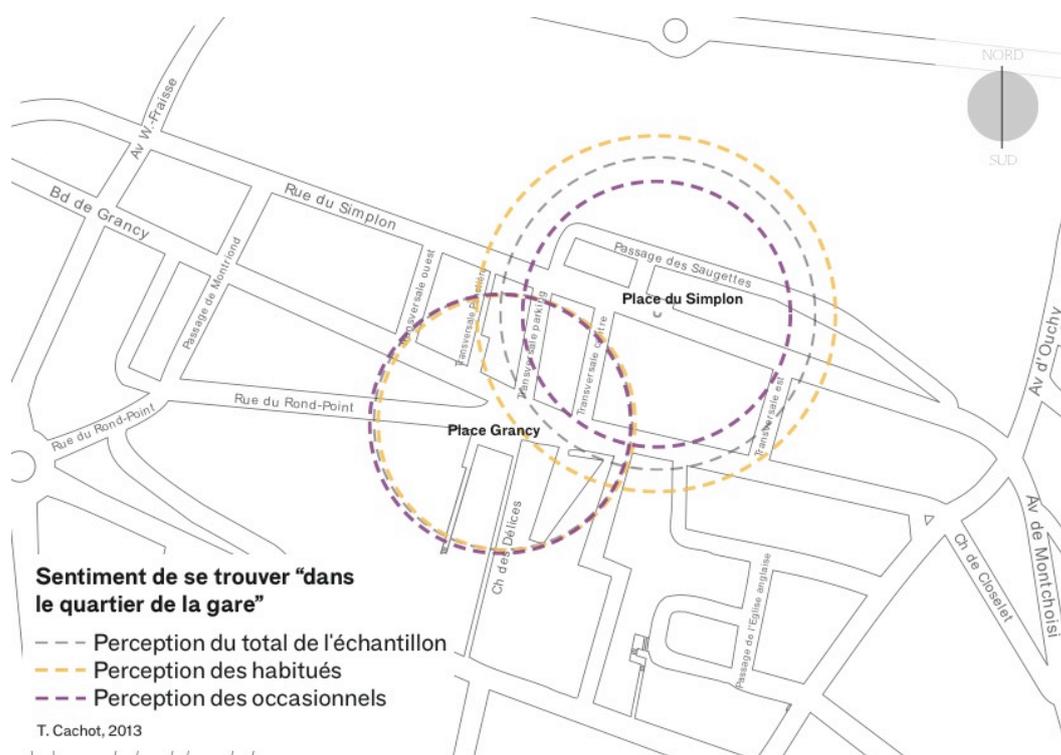


Figure 50 Comparaison des perceptions de situation sur la place du Simplon (Cachot, 2013)

Un usager habitant sous-gare a qualifié de négatif la proximité à la gare. Ceci démontre que l'utilisateur se définit comme résidant d'un quartier d'habitation dont la particularité est de se trouver à proximité d'une gare.

6.2.1.2 Classification des places

Place Grancy

	<u>Accessibilité</u>	<u>Fréquentation</u>	<u>Intimité/extimité subjective</u>
<u>Place Grancy</u>	Bonne accessibilité ; proche de la gare ; faible fonction de repère	Vivant au gré des heures de pointe avec une fréquentation minimale constante.	Place hétérogène dans ses ambiances. Sentiment dépend de la localisation de l'utilisateur et de la temporalité. Espaces d'intimité plus importants.

	<u>Rythmes/effervescence</u>	<u>Diversité/Multiplicité</u>
<u>Place Grancy</u>	Rythmes perçus très différemment selon l'emplacement et l'effervescence perçue légèrement faible.	Forte diversité perçue par les habitués et faible par les occasionnels. Dissension entre les groupes à propos du type de commerce manquant.

Les différentes informations fournies par cette synthèse des résultats permet de classer la place Grancy entre l'espace « Entracte » et l'espace « Vie Quotidienne ».

La place correspond à l'espace « d'Entracte » par la prépondérance apaisée de son ambiance, avec beaucoup de zones d'assises proches de la gare, une forte proximité des flux et des rythmes de marche et des usages très diversifiés. La proximité de la gare et la présence de la station de métro induisent une attractivité à l'échelle de l'agglomération et génèrent des flux importants. Ces flux sillonnent régulièrement la place Grancy, augmentant ainsi la fonction de lieu de passage de cette place.

Le type espace « Entracte » possède peu de commerces. Les usagers en perçoivent une quantité définie comme « moyenne », soulignant le caractère hybride de cet espace public.

Grâce à cette composante, cet espace public joue également le rôle de micro centralité de quartier sur le plateau du Boulevard Grancy, d'où son caractère d'espace de type « Vie Quotidienne ». En effet, la totalité de la place n'est pas complètement apaisée et beaucoup d'usagers la qualifient de stimulante. La fonction de micro-centralité, la diversité des usages qu'elle accueille et les perceptions stimulantes des usagers en font une place trépidante par endroits.

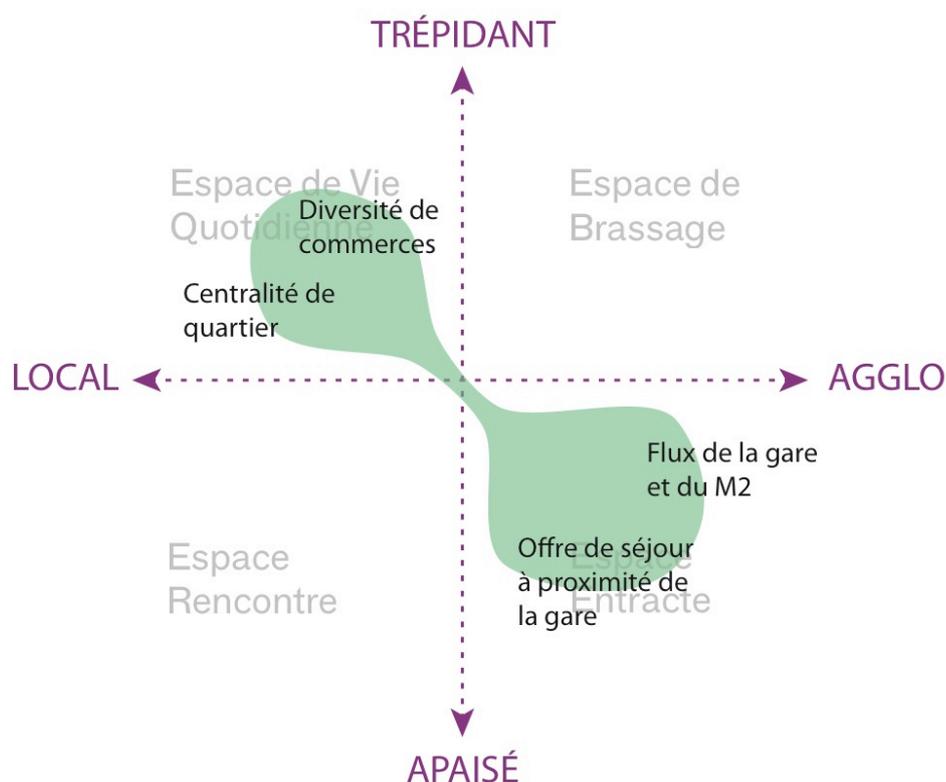


Figure 51 Classification de la place Grancy (Cachot, 2013)

La place Grancy cumule donc les différentes spécificités de ces deux types d'espaces.

Place du Simplon

	<u>Accessibilité</u>	<u>Fréquentation</u>	<u>Intimité/extimité subjective</u>
<u>Place du Simplon</u>	Très bonne accessibilité perçue grâce a son rôle de porte d'entrée de la gare.	Forte fréquentation relativement constante traduisant de la proximité de la gare.	Ressenti dépendant de l'emplacement sur l'espace public, de la temporalité et du degré de fréquentation de la place. Prépondérance au sentiment d'extimité.

	<u>Rythmes/effervescence</u>	<u>Diversité/Multiplicité</u>
<u>Place du Simplon</u>	Lieu de passage avec Légère perception de séjour par les habitués. Faible effervescence perçue malgré cette relation transit/séjour.	Nombre et diversité adaptés mais Légèrement Insuffisants. Importance d'un attracteur symbolique et types de commerces et de services demandés différents selon le groupe.

La place du Simplon correspond à un espace de « Brassage », excepté en ce qui concerne le critère des commerces et des services. Les commerces de la place du Simplon possèdent principalement un rayonnement à l'échelle locale et peu sont en lien avec la gare (type de commerces, horaires d'ouverture, etc). L'énumération de deux commerces symboliques par les usagers démontre bien la dualité entre les enseignes citées par les habitués et celles citées par le groupe des usagers moins habitués. Ce rayonnement local des

commerces et services présents sur la place forge le caractère de vie de quartier du tissu urbain du sud de la gare et tend ainsi vers un espace de type « Vie Quotidienne ».

De nombreux usagers vantent les charmes du caractère local du quartier sous-gare par rapport à l'intensité du front nord. Ce caractère local de l'espace de type « Vie Quotidienne » se retrouve ainsi autant sur la place du Simplon que sur la place Grancy.

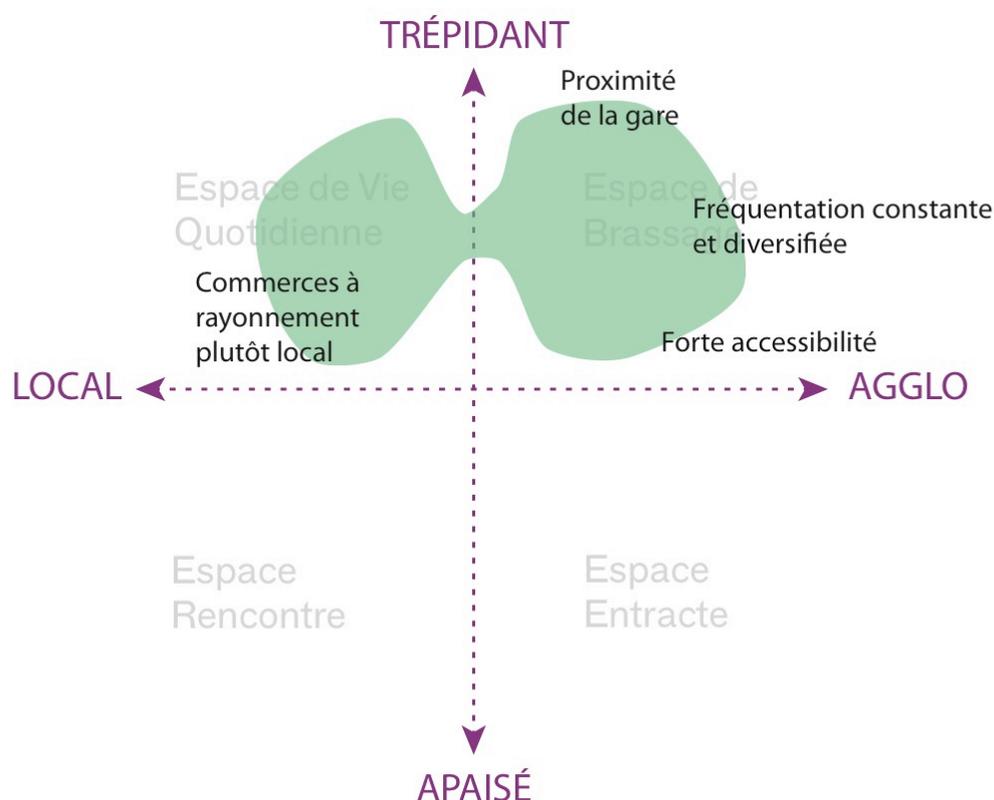


Figure 52 Classification de la place du Simplon (Cachot, 2013)

Tout comme la place Grancy, la place du Simplon est constituée de sous-espaces aux ambiances et fonctions prépondérantes distinctes. Celles-ci seront analysées plus précisément dans le diagnostic des places.

6.2.2 Entretiens avec support photos

Les photos utilisées sont disponibles dans l'annexe 3.1.

6.2.2.1 Grancy

Question 1 Ambiance et Rayon d'attractivité

Les carnets choisis correspondent à une ambiance située entre un lieu « trépidant » à rayonnement « local » et un lieu « apaisé » à rayonnement « aggro », identifiant parfaitement la nature hybride d'une place située à proximité d'un attracteur comme la gare.

L'aspect apaisé (tranquille ; nature ; verdure) et la fonction de détente (vacances ; Espagne ; se poser ; terrasse) ressortent tout de même plus souvent dans les entretiens.

Les personnes interrogées à propos de l'ambiance ne semblent pas désirer d'un changement radical sur la place Grancy.

Question 2 Micro-séjours et micro-souffles

Les éléments de mobilier destinés aux micros séjours ayant obtenu plus de succès sont ceux du carnet A (mobilier permettant de s'asseoir ; possédant un caractère ludique et une grande liberté d'usage) Ces éléments ont notamment été jugés « plus suggestifs » ou encore plus accueillants. Les sièges verts ont attirés beaucoup d'utilisateurs, particulièrement pour leur caractère mobile (on peut les arranger comme on veut ; les rassembler ; agencer à sa guise) et leur couleur.



Figure 76 Mobilier urbain déplaçable à Sihl City, Zürich (CH) (Lavadinho, 2010)

Question 3 Bancs

Le carnet réunissant des bancs identifiés comme « multifonctionnels » est préféré au second carnet illustrant des bancs plus « monofonctionnels ». Les utilisateurs questionnés mentionnent ainsi différents usages (faire comme on

veut ; stimule la curiosité et l'exploration) rendus possibles grâce à diverses formes qui « amènent de la vie » et que l'utilisateur peut « déplacer ou moduler » afin de « tuer quelques minutes » grâce à leur « côté joueur » et leur caractère accueillant et ouvert (un endroit qui donne envie de s'asseoir et qui permet aussi de se coucher).

Question 4 Texture du sol

Les avis sont plus partagés à propos de la texture du sol. La dernière image de référence a souvent soulevé l'admiration mais fut jugée inadaptée pour la place Grancy : « ça me fout le tournis » ; « trop agressif ». Les pavés apparaissent dans les images une et deux. Seul un usager n'a alors pas choisi cette texture rappelant les « villes du sud et leurs ambiances ».

Question 5 Commerces

L'alimentation et les terrasses reviennent régulièrement dans le type de commerces demandés. Souvent pour « faire contraste avec l'ambiance de la gare » avec des « cafés » ou une « boulangerie » à l'image de l'offre présente actuellement sur ce lieu qui « reste quand même un lieu qui comporte des habitués ».

L'idée d'un commerce temporaire de type roulotte séduit beaucoup d'utilisateurs qui portent cependant leur dernier choix sur un autre type d'activité commerciale.

Question 6 Fontaines

Les deux fontaines choisies par les utilisateurs sont celles qui offrent une grande possibilité d'interaction avec l'eau. L'une fut choisie pour son caractère plus « esthétique » (« c'est la structure qui m'attire » ; « moderne ») alors que la seconde pour la dynamique sociale engendrée (« amène de la dynamique » ; « favorise la rencontre » ; « l'échange intergénérationnel »). Les fonctions mentionnées vont de la qualité pratique de l'eau (« se laver les mains » ; « boire une goutte ») à des qualités plus sensibles (« apporte un certain calme » ; « apaisant » ; « venir jouer dans la fontaine »).

Question 7 Jeux

La moitié des usagers questionnés jugent l'implantation de mobilier urbain dédié aux jeux inadaptée au contexte : « qu'on doit d'abord réserver de la place pour d'autres choses ; Je ne sais pas si elle a vraiment sa place ». Certains mentionnent la proximité du « parc de Milan » alors que d'autres jugent qu'un tel aménagement « n'irait pas avec la gare ». Malgré l'hybridation avec une vie de quartier, l'influence de la gare, et des usages engendrés par cette proximité, semble rendre inadapté l'implantation de dispositif de jeu à cet emplacement.

Certains usagers suggèrent une forme stimulant un détournement d'usage : « une sculpture qui pourrait servir de place de jeux ; quelque chose sur lequel les enfants peuvent quand même jouer ». Une telle forme devrait alors être « moins isolée et mieux intégrée » dans son contexte.

Question 8 Intervention artistique

Chaque œuvre est mentionnée au moins une fois par l'un des usagers. Le contexte considéré par ces derniers est lié à la place ou au quartier mais jamais à la gare. Comme précédemment, une structure « ludique » permettant « de l'utiliser autrement » sur laquelle on pourrait « grimper » ou « jouer » confirme l'importance d'une conception offrant des invitations à l'appropriation par l'utilisateur.

6.2.2.2 Synthèse Grancy

Ambiance générale

Les demandes concernant la place Grancy traduisent d'une volonté de conserver la dynamique de quartier grâce à la valorisation du rôle de souffle que la place joue (demande de verdure, d'eau, de commerces de proximité et de lieu de rencontre). Les demandes prospectives (« pour les gens du quartier » ; « garder son authenticité » ; « côté plus apaisant au lieu » ; cf. *Annexe 3.4*) vont effectivement dans ce sens.

Le trafic automobile ne semble pas être un problème aujourd'hui, mais de nombreuses personnes questionnées estiment que cette place serait plus agréable sans trafic routier (cf. *Annexe 3.3*). Les observations ont en effet démontré que cette place possède toutes les caractéristiques d'une zone de rencontre informelle. La masse critique de piéton étant suffisante, les automobilistes ont tendance à céder facilement leur priorité. Ce qui n'est pas le cas au croisement entre le boulevard de Grancy et l'avenue de Montriond.

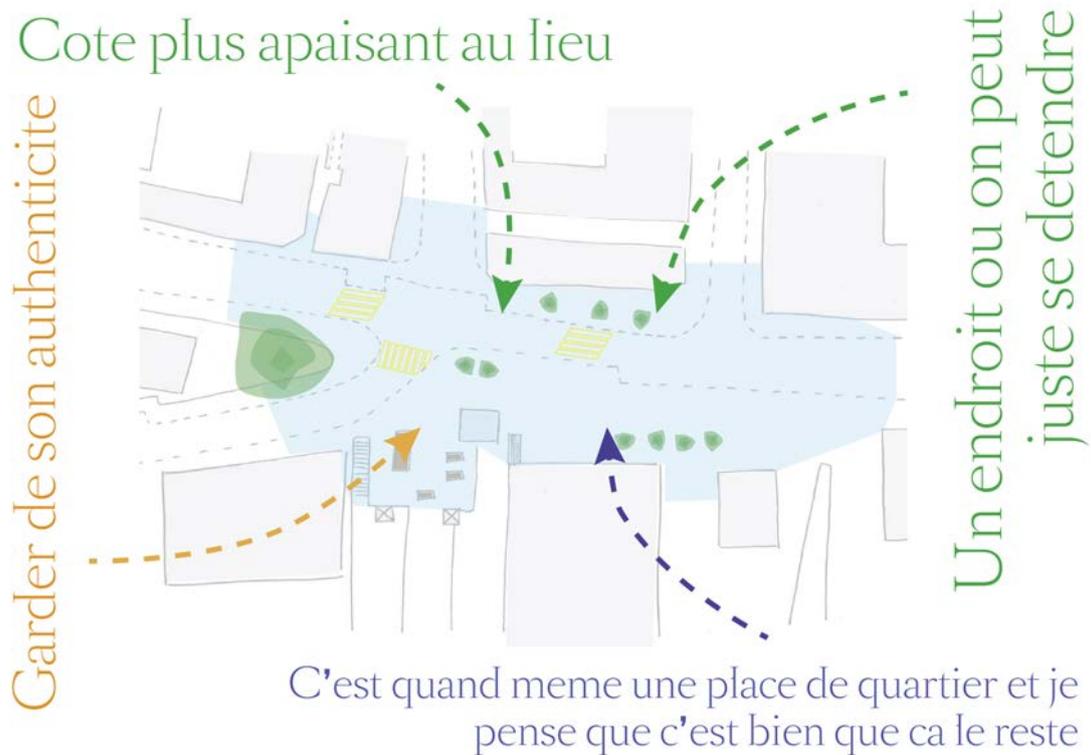


Figure 53 Avis des usagers à propos de la place Grancy (Cachot, 2013)

Mobilier urbain

Les demandes en matière de mobilier urbain sont diverses mais concernent généralement un mobilier capable d'accueillir et de stimuler de multiples usages : s'étendre, jouer, interagir, stimuler, déplacer, agencer à sa guise, etc.

6.2.2.3 Simplon

Question 1 Ambiance et rayon d'attractivité

Les images choisies sont toutes relatives à une ambiance trépidante mentionnant des critères très diversifiés : « le côté terrasse ; côté social ; boire des verres ; côté commercial ; lumineux ; arbres ; moderne ». L'effervescence générée par la gare est extrêmement influente dans ce cas.

L'échantillon est divisé entre une volonté de rayonnement à l'échelle locale et à l'échelle d'agglomération. Certains sont désireux d'obtenir un quartier sous-gare « moderne » avec des « galeries marchandes » reliant « l'hypercentre », d'autres ventent l'aspect de « centre off » avec ses « terrasses » et ses « cafés », devant conserver son échelle humaine. Les personnes désireuses d'un centre rayonnant à plus large échelle ne sont jamais des habitants du quartier.

Question 2 Micros séjours et micros souffles

Les images de micro-souffles les plus choisies sont à nouveau celles du carnet A (cf. *Annexe 3.1*), jugées « ludiques », « agréables pour s'asseoir » et offrant un haut degré de liberté d'usage : « se positionner comme on veut ; avoir une discussion ; adaptée aux personnes âgées ; bien pour les gamins ; on n'est pas limité ». Les aspects à éviter sont alors des aménagements « trop individualistes ; trop rigides, c'est monofonctionnel ; pas très convivial ; trop petits pour venir s'y mettre à plusieurs ».

Question 3 Bancs

Les choix concernant les bancs sont divisés, bien que le carnet contenant des bancs plus « multifonctionnels » obtienne légèrement plus de succès. Les entretiens valorisent un mobilier urbain plutôt « aéré », sur lequel « on peut s'isoler ou bien communiquer selon les envies ; bouffer mes pâtes et faire ma sieste au soleil ». Les bancs « solitaires ; trop classiques ou encore trop sophistiqués » sont souvent dépréciés.

Question 4 Texture du sol

Les choix en matière de texture du sol sont à nouveau très diversifiés. Les textures « plus colorées, modernes ou originales » sont plus souvent complimentées dans les entretiens, alimentant ainsi le caractère trépidant du lieu, en lui « redonnant de la vie ». Les choix soulignent aussi la nécessité de marquer l'identité de cette place afin d'en faire un « véritable attracteur en soi ».

Question 5 Commerces

Les avis et attentes en matière de commerces illustrent les défis des gares actuelles. Ainsi, les demandes des usagers sont variées (« cafés ; terrasses ; restauration rapide ») mais doivent tout de même respecter l'échelle propre à celle du quartier Sous-gare : « pas de grande enseigne ; pas de grande marque ».

Question 6 Fontaines

Au vu de la contigüité de la place du Simplon et des flux qu'elle accueille, la présence d'une fontaine est interrogée: « ici on a de la vie de gare avec du va-et-vient, reste à savoir si une fontaine comme la quatrième serait compatible avec cette vie ».

La présence de l'eau étant souvent bien accueillie (quelque chose de relaxant), un point d'eau « pratique » semble plus adapté à la situation : « tu te sers un petit verre d'eau ; je remplis mes bouteilles et des fois pour mon chien aussi ».

Question 7 Jeux

L'insertion d'éléments urbains voués au jeu est souvent jugée inadaptée. Certains usagers citent à nouveau la proximité du parc de Milan alors que d'autres suggèrent à nouveau un mobilier plus « citadin » et moins restrictif d'un point de vue des usages (« du mobilier qui peut s'utiliser de plusieurs

façons ») en lien avec la gare : « les voyageurs qui viennent avec des enfants peuvent aussi s'asseoir pendant que les enfants jouent »

Question 8 Intervention artistique

En cas d'insertion d'une œuvre artistique, cette dernière doit « avoir une utilité » ou permettre « aux enfants de venir jouer dessus ». La majorité des usagers jugent une telle insertion inadaptée au contexte restreint (trop grand ; pas assez de place) ou estiment la propension à l'appropriation trop faible (les gens descendent de la gare et du train, ils foncent tous en courant comme des fourmis, ils ne vont pas regarder les œuvres d'art).

6.2.2.4 Synthèse place du Simplon

Ambiance générale

L'imbrication de la place du Simplon entre l'activité de la gare et le caractère plus local du quartier Sous-gare engendre une relation multiscalaire dominée par l'activité relative à la gare. Les attentes des usagers en matière d'ambiance et de mobilier urbain suivent cette même tendance (cf. *Annexe*

L'aspect plus commercial dans la gare et la vie de quartier en dehors

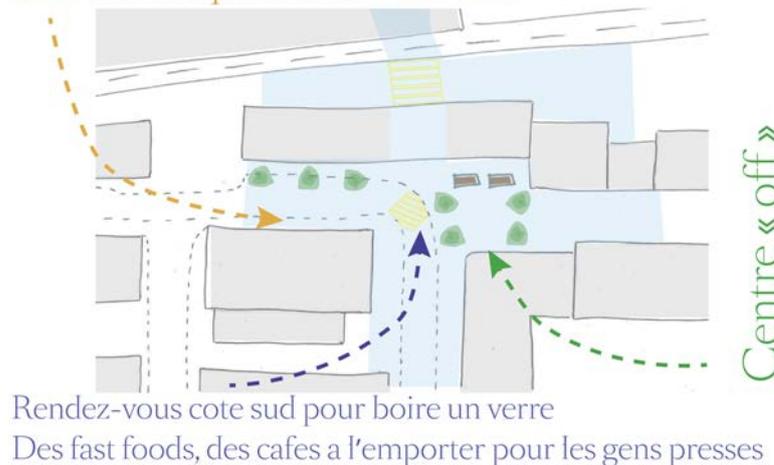


Figure 54 Avis des usagers à propos de l'ambiance de la place du Simplon (Cachot, 2013)

3.3). Ainsi, certains désirent un espace public plus « moderne » et plus vivant (comme on peut le voir à travers le choix du type de revêtement du sol) tout en affirmant son rôle de centralité de quartier.

Mobilier urbain

L'insertion de mobilier urbain trop spécifique jure avec cette diversité d'usages et d'attentes. Les usagers se prononcent généralement en faveur d'aménagements dont la forme et les fonctions prévues par le concepteur permettent une grande liberté d'appropriation. En plus de cela, le mobilier en lui-même se doit d'être en adéquation avec la place et son contexte.

7 DISCUSSION DES RESULTATS

7.1 Comment lire la demande urbaine ?

Ce travail propose deux méthodes de récolte de données relatives à la demande urbaine : l'observation sur le terrain par le chercheur dont les données sont étudiées selon une analyse socio-spatiale par thèmes ; et les entretiens semi-directifs avec support photos qui sont analysés selon des codes définis par le chercheur. Avant de passer en revue les apports et limites de ces deux méthodes, il convient de rappeler l'importance de l'intégration des études anthropocentrées dans le processus de production urbaine.

Tel que mentionné dans le cadre théorique, l'espace public incarne le support matériel (et immatériel) des dynamiques sociales et se définit non pas uniquement par sa forme et sa fonction mais également par l'usage qu'il en est fait. Dans le cas d'une requalification, le diagnostic se doit d'intégrer ces usages afin d'obtenir une compréhension holistique des dynamiques composant l'espace public. En effet, l'étude d'un espace public omettant d'intégrer sa composante sociale fournirait une vision lacunaire de ce dernier.

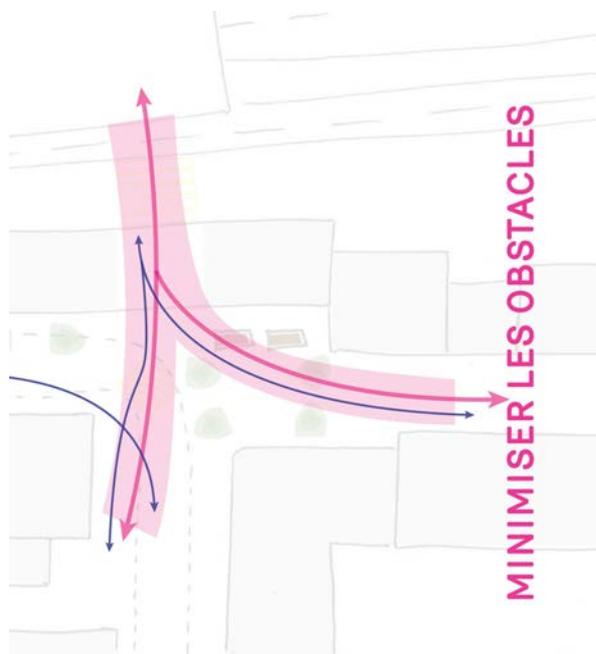
7.1.1 Préconisations basées sur les usages observés

Basée sur les mêmes critères que les questionnaires, les apports de l'analyse socio-spatiale dans ce cas d'étude sont les suivants :

- Une meilleure compréhension de la temporalité de la place grâce à des observations variant selon les heures, les jours de la semaine et les mois de l'année.
- Une identification des espaces sous-exploités ou exploitables d'une façon plus adaptée.
- L'influence sur les stratégies piétonnières du mobilier urbain et de sa disposition sur la place.

Préconisations

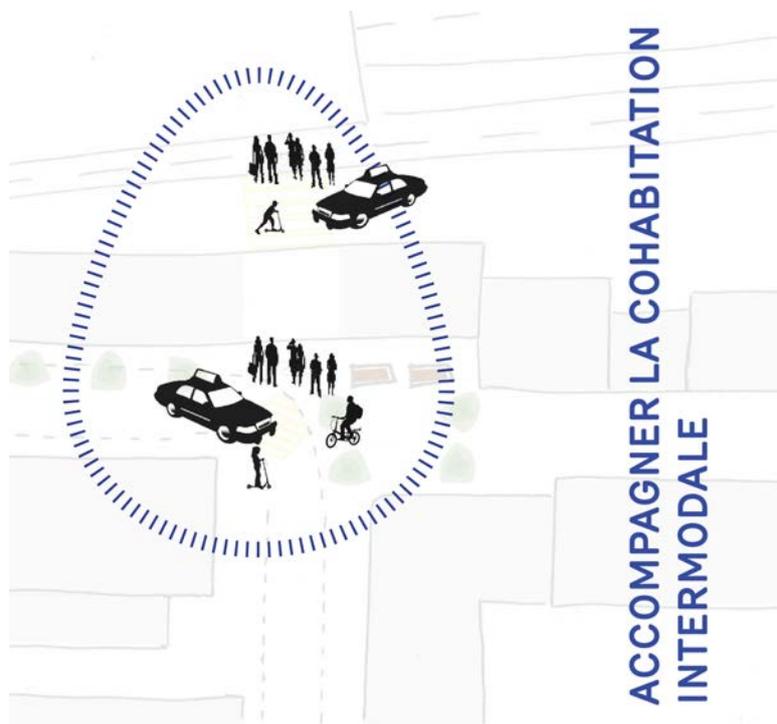
Ces différents apports permettent d'affiner considérablement le diagnostic fait par le chercheur (détails au chapitre 6.1). Les résultats des deux espaces



publics font ainsi ressortir quatre préconisations principales propres à la composition de la place ou au mobilier urbain (formes et fonction).

Minimiser les obstacles sur les trajectoires des principales lignes de désir dans et hors du périmètre de la place. Ceci dans un but d'optimiser la fluidité des déplacements sur la place et d'améliorer la perception de l'accessibilité à cette dernière.

Accompagner la cohabitation intermodale en évitant une approche séparatiste des modes. Optimisées au maximum, les trajectoires piétonnières (ou de modes actifs) observées conduisent régulièrement l'usager hors des aménagements prévus (passages piétons, bastions et trottoirs). La



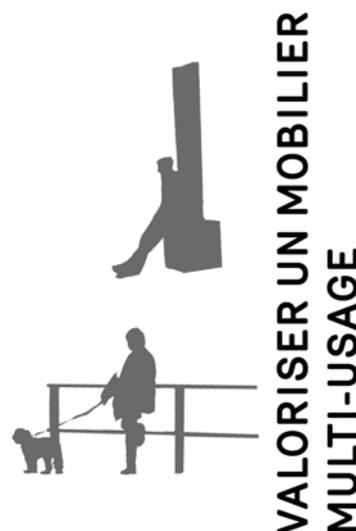
forme des aménagements pourraient ainsi être repensée afin d'offrir à l'utilisateur un environnement adapté à sa demande.



Diversifier les ambiances afin de générer des espaces à caractères différents au sein de la même place. Il convient de bien soigner les transitions entre ces différents espaces afin de garantir une bonne lisibilité de l'espace.

Valoriser un mobilier urbain stimulant les usages sans les fixer. Un mobilier urbain adapté participe positivement à la construction de l'identité d'une place.

L'observation des usages peut être compilée avec différentes méthodes comme le *tracking* (suivre un usager afin d'obtenir une lecture *in vivo* de ses comportements) ou encore le parcours commenté. De telles méthodes permettraient d'affiner le diagnostic mais s'avèrent plus adaptées dans l'étude d'itinéraires plutôt que de places en particulier.



L'analyse socio-spatiale permet de mieux appréhender les dynamiques usagères propres à la place mais dépend toujours de la sensibilité du

chercheur et des thèmes définis. Le prisme d'interprétation du chercheur demeure latent malgré les thèmes d'analyse proposés dans ce travail. Grâce à la considération des perceptions et attentes des usagers, un apport en objectivité est indéniable comparé à un diagnostic négligeant les dynamiques sociales de l'espace étudié.

7.1.2 Traduire la demande urbaine en données prospectives

La seconde méthode de récolte permet d'obtenir facilement l'avis d'usagers sur différents aspects composant le futur espace public. Ces aspects peuvent être tant physiques (type de fontaine, pertinence d'une intervention artistique, ...) que sensibles (ambiance générale, relation de la place avec son quartier, avec la gare ...). Le chercheur peut ainsi adapter les photos au thème désiré et tester sa popularité auprès du public concerné. Dans un souci d'accessibilité de l'information, le chercheur peut définir des codes se répétant au sein des entretiens menés.

Les données récoltées peuvent être regroupées en deux catégories : les composantes sensibles définissant le lieu (ambiance générale, rayon d'attractivité, ...) et les attentions à porter au mobilier urbain et à la structure physique du futur espace public.

En se basant sur les perceptions et demandes du public, cette méthode permet de minimiser le risque de concevoir des espaces publics inadéquats aux usages actuels et futurs. Dans cette optique, la méthode de considération de la demande se rapproche d'une démarche participative discrète, adaptable à la problématique et peu coûteuse.

Les avis des usagers sont diversifiés. Plus que la livraison clé en main d'un modèle d'espace public ou d'une forme de mobilier urbain, cette méthode permet d'ouvrir un débat autour de la forme, de la fonction ou de l'usage de l'élément illustré afin de tendre vers un espace public de qualité tentant de satisfaire une diversité d'usages et d'attentes inconnues. L'objectif est ainsi de fournir une tendance de développement plutôt qu'un plan précis. Les

résultats démontrent que malgré la multiplicité d'usagers interrogés les mêmes tendances ressortent pouvant ainsi confirmer ou infirmer certains choix du concepteur en question.

Les deux méthodes présentées et développées dans ce travail proposent deux façons de prélever l'avis d'un groupe d'usagers, dans ce cas, les usagers questionnés. Ces méthodes ont démontré qu'il est possible d'appréhender la demande urbaine à travers une approche qualitative permettant de fournir des pistes de réflexions à un professionnel soucieux de la qualité de l'espace public généré.

Les deux méthodes ont effectivement démontré qu'il est possible de prélever des données puis de les analyser de façon à alimenter le diagnostic et en générant des données dites « prospectives » utiles à l'énonciation de préconisations. Le détail du type de données fournies pour chaque méthode et de leur apport sont détaillé dans le tableau ci-dessous :

	Données "diagnostic"	Données "prospectives"
_ Observations	Meilleure compréhension des dynamiques sociales	Formulation de préconisations sensibles et physiques
_ Questionnaires . Analyse fine	Appréhension des perceptions des usagers	
_ Questionnaires . Clasification	Condensé des perceptions des usagers	
_ Entretien avec support phtos		Interrogation sur la valeur d'usage

Figure 55 Nature des données générées par méthode (Cachot, 2013)

7.2 Apport d'information au projet urbain

Comme nous l'avons vu précédemment, l'analyse socio-spatiale et l'analyse des entretiens semi-directifs avec support photos représentent des propositions de méthodes de lecture de la demande urbaine.

Il s'agit maintenant de savoir concrètement comment ces méthodes de lecture peuvent informer le projet urbain. En plus de ces deux méthodes, la collecte de résultats par questionnaires sera ajoutée afin de considérer l'ensemble des méthodes utilisées dans ce travail (observations de terrain, questionnaires et entretiens semi-directifs).

7.2.1 Intégration au projet des données prospectives

Comme susmentionné, la méthode d'analyse socio-spatiale et celle des entretiens avec support photos ont permis de générer des données utiles au diagnostic et aux préconisations. Ces dernières alimentent ainsi la richesse des données récoltées durant les études préalables de la phase stratégique. Grâce à leur caractère prospectif, ces mêmes données peuvent également alimenter les phases stratégique, de programmation et de conception.

7.2.2 Intégration au projet des données récoltées par questionnaires

L'étude des questionnaires permet de générer deux sortes de données selon deux méthodes d'analyse : l'analyse fine des résultats (données de diagnostic) et la classification typologique des espaces publics (données prospectives).

7.2.2.1 Informations provenant de l'analyse fine

Une telle analyse permet d'alimenter le diagnostic du chercheur en se basant sur la perception des usagers sur l'espace public en question. Cette manière de percevoir l'environnement permet de mieux comprendre la façon dont les usagers vivent et font vivre l'espace. Cette méthode d'analyse des résultats

pourrait donc être utile aux études préalables de la phase stratégique (Quel espace public ?) et aux phases de programmation (Que faire de cet espace public ?) et de conception (Comment le faire ?).

7.2.2.2 Informations apportées par la classification typologique

La classification typologique proposée au chapitre 4.2.3.2 représente une méthode de synthèse des résultats susceptible d'informer le projet autant dans la phase stratégique (études préalables) que dans les phases de programmation et de conception. La plus-value apportée par une telle méthode, dans la phase des études préalables, réside dans une compréhension facilitée de la manière dont est perçu le site d'étude par l'utilisateur et ainsi de rendre lisibles au professionnel, les principales caractéristiques de ce dernier (trépidant/apaisé et aggro/local). Au besoin d'informations plus précises, le professionnel peut alors consulter l'analyse approfondie du thème désiré. Cette classification servirait potentiellement la phase des études préalables en apportant une approche anthropocentrée à la masse de données techniques apportée par les différents experts mandatés. Elle incarne également une base réflexive utile au futur concepteur en les informant sur les critères perçus comme structurant pour les usagers du lieu durant les phases de programmation et de conception.

7.2.3 Justification selon les phases du projet

Observons maintenant dans quelle mesure ce type d'étude informe les phases susmentionnées.

7.2.3.1 Phases stratégique et de programmation

Les desseins du projet sont définis durant la phase stratégique. L'appréciation des perceptions et des attentes des usagers à propos d'un espace public, leur espace de vie, semble primordiale dans l'optique de penser, puis de réaliser un espace public propre à cette demande.

Le programme – ou cahiers des charges – permet de déterminer et justifier les objectifs et décisions d'aménagements et de traduire les principes de la phase stratégique en intention d'aménagement. Dans l'optique d'une genèse d'environnement de qualité adapté à ses usagers actuels et futurs, l'intégration de données relatives à la demande urbaine (ou aux tendances usagères) joue un rôle crucial.

L'intégration de telles données dans les phases stratégique et de programmation permettent de définir de manière précise les enjeux et objectifs de l'entièreté du projet grâce aux données prospectives, témoins de la demande provenant des usagers. Il sera ensuite possible, selon les itérations du projet, de sonder à nouveau les demandes usagères pour adapter les objectifs intermédiaires fixés par les décideurs, dans ce cas l'assistant au maître d'ouvrage ou le (ou les) maîtres d'œuvre.

7.2.3.2 Phase de conception

L'intégration de telles données peut également servir le professionnel lors des premières esquisses de l'aménagement physique qui composera l'espace en question, autant dans la composition de ce dernier que dans le design des éléments individuels. L'échelle de l'information recherchée est définie par le professionnel en choisissant des images correspondant à ses interrogations (Quelles fonctions privilégier sur cet espace ? Comment les agencer ? Grâce à quelles formes de mobilier urbain ?).

Le fait de recourir à une étude usagère permet d'alimenter la phase de conception en informations concernant la valeur d'usage (Lefebvre, 1968) attendue par l'utilisateur. Ceci lui permet ainsi d'appréhender la fonction de la forme qu'il dessine, en possédant, au préalable, des informations cruciales quant à l'usage désiré de cette dernière.

Cette phase est particularisée par une multitude d'itérations durant lesquels de nouvelles études usagères peuvent être menées, sondant les perceptions des usagers selon le thème désiré.

Chaque projet urbain étant unique, ces phases dépendent de la méthode de projet adoptée et s'articulent selon différentes logiques (jeux d'acteurs, vision politique, ...) et selon différentes temporalités. Ainsi, serait-il possible d'imaginer que les études anthropocentrées alimentent les itérations du projet ? De fait, ce type d'études n'interviendraient pas dans une phase déterminée mais seraient présentes tout au long du projet, et ceci jusqu'à la phase de réalisation.

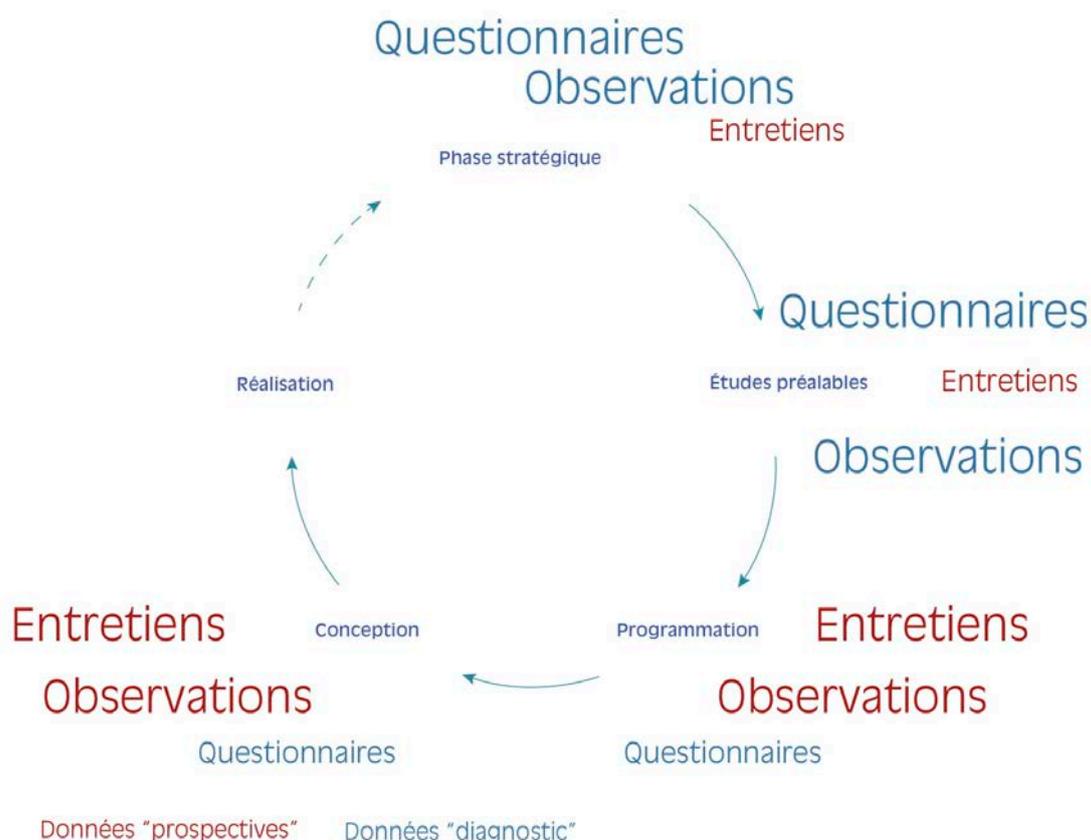


Figure 56 Insertion des méthodes dans les différentes phases du projet urbain (Cachot, 2013)

Ce schéma illustre en effet le niveau d'apport en information par les différentes méthodes selon chaque phase du projet urbain. La méthode des observations est ainsi omniprésente, fournissant des données autant utiles au diagnostic qu'à la formulation de préconisations prospectives. Elles incarnent ainsi le liant entre les différentes méthodes d'études des usages mais également entre les phases du projet.

8 CONCLUSION

Ce travail s'inscrit dans une recherche de méthode de production d'espaces publics de qualité basée sur la valorisation des études qualitatives anthropocentrées. Cet objectif principal engendre des questionnements concernant le rôle de ce type d'étude ou encore la valorisation de l'expertise d'usage au sein du processus de projet, et ceci même dans un environnement amené à une mutation profonde.

À partir de la question de recherche principale, deux questionnements ont été formulés : de quelle manière lire la demande urbaine ? Et comment intégrer cette demande au processus de production urbaine ? Deux hypothèses proposant des pistes de réponse à ces questionnements furent donc présentées : l'étude des usages permettrait de générer une méthode de lecture de la demande urbaine, et ce type d'étude produirait des données utiles au professionnel impliqué dans la production urbaine.

Parallèlement à cette volonté de valorisation d'une approche anthropocentrée, je désirais aborder dans ce travail la question des relations entre le tissu urbain de la ville et une infrastructure multimodale ferroviaire. J'ai donc choisi le cas de la gare de Lausanne, exposée à une mutation profonde dans le cadre d'un projet d'importance nationale. L'intégration dans cette étude d'une interface multimodale reflète les enjeux liés aux rôles, à différentes échelles, des infrastructures ferroviaires dans notre mobilité actuelle en tant que polarités fonctionnelles et qualitatives, qualifiées de *hubs de vie*. En effet, les aménités annexes au transport prennent de plus en plus d'importance dans les gares pour devenir aujourd'hui des pôles urbains incarnant de nouvelles centralités mixtes à l'échelle de l'agglomération. De fait, ces infrastructures sont actuellement considérées comme un prolongement du réseau des espaces publics de la ville.

Afin de mieux comprendre les différentes problématiques liées au sujet et au cas choisis, le cadre théorique a tenté d'éclaircir différentes notions : tout d'abord celle d'espace public, ses composantes et leurs interactions ; le processus de projet urbain, ses acteurs et ses différentes phases ; les dynamiques multiscalaires liées aux infrastructures ferroviaires, qu'elles soient du domaine bâti ou relatives aux usages pour terminer sur la notion d'urbanogenèse liant ces différents thèmes abordés. Cette dernière définition représente en effet la clé de voûte, joignant les notions de gestion de projet urbain et de requalification d'espace public dans un contexte multiscalair comme celui de la gare.

Après avoir testé différentes méthodes de récolte puis d'analyse de données, l'apport des différentes études des usages a permis de générer des informations utiles au professionnel de manière à alimenter son diagnostic et à formuler des préconisations basées sur les perceptions et les demandes des usagers eux-mêmes.

La richesse de l'information apportée au projet provient, tout comme dans le processus de projet, de la compilation des différentes méthodes utilisées dans ce travail. Que ce soit dans la méthode de récolte des données, dans la façon dont ces dernières sont traduites, ou encore dans le type d'information générée par ces dernières, chacune enrichit le projet en apportant une plus-value considérable.

La méthode par questionnaire permet une récolte d'information rapide et structurée. Le traitement et l'analyse de ce type de donnée est aisé en comparaison d'une méthode d'entretien semi-directif. La méthode par questionnaire fut utilisée dans ce travail afin d'obtenir une sorte de diagnostic des perceptions servant de base aux autres méthodes. Deux méthodes d'analyse furent utilisées pour interpréter ces données : une analyse fine tentant de respecter la richesse des données et une classification typologique des espaces publics informant sur les caractéristiques prépondérantes de l'espace étudié.

L'entretien semi-directif avec support photo permet d'engendrer facilement la discussion avec un usager. Grâce à l'illustration, ce dernier livre son avis sans avoir à imaginer une forme ou une fonction qui serait adaptée à cet espace public. Le professionnel peut ainsi « tester » la pertinence ou l'impertinence de certaines formes dans certaines dispositions. Comme nous l'avons vu, des aspects sensibles de l'espace étudiés peuvent également être abordés (rayon d'influence de la place, ambiance, ...)

L'imbrication temporelle et thématique des différentes méthodes permet d'utiliser les avantages de chacune dans le but d'objectiver les résultats finaux. Pour le professionnel, cette objectivation représente un véritable challenge dans la création d'espaces publics adaptés et adaptables aux usages contextuels. Raison pour laquelle il ne s'agit pas de contenter toutes les attentes, mais d'adopter une méthode intégrant la complexité des usages comme base de la réflexion et de la conception d'espaces publics ou d'éléments de ces espaces.

Il serait, par exemple, possible de baser la méthode d'étude des usages sur la notion d'intensité, intégrant cette complexité, développée et explicitée par Da Cunha & Kaiser (cf. *Annexe 4*). Grâce à la méthode développée par les deux chercheurs, il serait possible d'utiliser cette notion comme méthode de traduction de la demande urbaine dans un objectif de qualification de l'espace public.

La notion d'intensité urbaine ne serait ici pas directement utilisée comme « outil pour une gestion adaptative des densités urbaine » mais serait plutôt interprétée en tant que « outil de gestion de qualité des espaces publics » (Da Cunha & Kaiser, 2009). Dans ce sens, il s'agit de dépasser une interprétation essentiellement formelle de l'espace public pour le placer au centre d'une réflexion interdisciplinaire et multiscalair articulant les multiples réseaux qui caractérisent la métropole contemporaine. Ainsi la problématique d'espace public peut devenir un vecteur de débat concernant la réinterprétation constante des modes de vie urbains et de l'évolution des principes urbanistiques (Zepf, 2009).

Il est donc primordial de valoriser l'étude des usages non pas comme simple donnée alimentant le projet, mais comme véritable facteur d'intégration de la complexité usagère et comme vecteur de l'itération dans le projet urbain.

L'étude des usages pourrait ainsi être considérée comme une forme de « participation discrète », plaçant le savoir des usagers considéré longtemps comme ordinaire à la base des réflexions sur la manière d'articuler les composantes (formes, fonctions et usages) de l'espace public, mais également à la base de la réflexion concernant le design du processus de production urbaine.

Ce type d'études incarnerait ainsi le liant des phases du projet urbain. L'étude des usages possède effectivement de multiples avantages justifiant ce rôle : les études sont adaptées au contexte en plaçant le « client » – usager – à la base du projet urbain ; et adaptables à la problématique grâce aux différents thèmes et sous-thèmes choisis par le chercheur. Grâce à cette structure de type *bottom-up* intégrant la multiplicité des significations de l'espace public, l'appropriation future de ce dernier par le public cible est maximisée. Au niveau politique, ce type d'étude permet de générer de nouvelles itérations, amorcées par les réponses des usagers aux questions du chercheur. Elles permettent ainsi d'aborder des sujets de manières inattendues mais appropriées, car provenant des attentes de l'utilisateur.

L'étude des usages possède certes certaines limites comme la quantité et la diversité vertigineuse de données récoltées, dont il s'agit de ne pas dénaturer le propos en créant des regroupements ou raccourcis entre les différents témoignages. L'interprétation de ces résultats repose sur la sensibilité du chercheur aux notions de pertinence et de saturation d'une observation (Maxwell, 2010).

Plus particulièrement, ce travail de mémoire tente d'apporter une méthode innovante, compilant différentes méthodes d'études des usages afin de servir le projet urbain de manière stratégique (itérations nouvelles dans le projet urbain ; réflexion *bottom-up* pour une meilleure adaptation de l'espace aux

attentes de l'utilisateur), mais également de manière physique (préconisations concrètes sur la conception d'un espace selon son contexte, sa composition et la manière dont il est perçu et vécu). Malgré la taille réduite des échantillons, justifiées par des contraintes de temps, ce travail propose une approche holistique de la problématique de conception, programmation et réalisation d'espace « à vivre » de qualité.

L'intégration du savoir des usagers considéré comme ordinaire prend, dans ce travail, la dimension de savoir expert. Ce savoir expert sert le projet tout au long de ses multiples temporalités, et l'informe de manière physique et/ou politique. Il souligne autant l'importance de la pertinence du design l'espace public que l'importance de l'approche qu'il en est fait. L'étude des usages propose une méthode d'intégration de la multiplicité comme base réflexive du design de projet et du design du lieu.

9 BIBLIOGRAPHIE

Amar, G. et V. Michaud Eds. (2009). *La marche au cœur des mobilités : état des connaissances*. Paris : CERTU Prospective RATP.

Amar, G. (2010). *Homo Mobilis : Le nouvel âge de la mobilité - éloge de la reliance*. Limoges : FYP Editions.

AFITEP. (1996). *Dictionnaire de management de projet. Français-anglais-espagnol*, 3^{ème} édition. Paris : AFNOR.

Allain, R. (2005). *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Colin.

Amphoux, P. (1998). *La notion d'ambiance. Une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, IREC, rapport de recherche n°140, Lausanne.

APUR (2010). *Gares franciliennes 2030 : Projet de fin d'études*. Paris : Ecole des Ponts.

Azéma, J-L. (2001). L'expérience lyonnaise, la naissance d'une organisation, in J-Y. Toussaint, M. Zimmermann (Dir.). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public* (pp. 185-198) Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Ascher, F. (1992). Les ambiguïtés porteuses de la notion de projet urbain. In Masbounji A. (Dir) *Comprendre, penser et construire la ville. Projet urbain. De l'intention à la réalisation, repères méthodologiques*, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Editions du STU, France.

Ascher, F. (2009). *L'âge des Métapoles : Grand Prix de l'Urbanisme 2009*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

Ascher, F. (2003). Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques [en ligne], Biennale d'architecture de Rotterdam, Mai – Juillet 2003. Disponible sur:http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/seminairechaire0702architecture/telechargement/conf_Ascher_rotterdam_fr.pdf (consulté le 19.10.2013).

Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil.

Bacque, M.-H., Sintomer, Y. (2011). *La démocratie participative. Histoire et généalogie*. Paris : La Découverte.

Barbisch, C. (2013). *Extimités : Enquête sur les formes contemporaines d'expression de l'intime et du désir dans l'espace public*. Lausanne : EPFL.

Bassand, M. (2001). *Vivre et créer l'espace public*. Lausanne : PPUR.

Beaufils M-L., Janvier Y., Landrieu, J. (1999). *Aménager la ville de demain : une action collective*. La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube.

Bégard, D. (2007). *Histoires de squares. À propos de leurs origines, représentations, usages et appropriations*. Mémoire de Master de géographie spécialité Dynamiques sociales et spatiales. Faculté de géographie, Université de Rennes.

Blanchet, A., Gotman, A. (2007). *L'Entretien. L'enquête et ses méthodes*. Paris : Armand Colin.

Bourg, D., Boy, D. (2009). Des conférences de citoyen pour discuter des questions scientifiques et techniques. In Sintomer, Y. (dir). *La démocratie participative* (pp.108-121). Paris : La Documentation française.

Brundtland, H. (1987). *Notre avenir à tous, Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU*. Genève : Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

Brust, A. (2005). *Der Flughafen als multifunktionales Zentrum des Verkehrs, des Handels und der Freizeit*. Köln : Braunschweig.

Bucheli, et Develey, (2013). *Les piétons déchantent sur les chantiers*. [en ligne].http://www.chgemeinden.ch/wAssets/docs/fachartikel/franzoesisch/stras-sen-verkehr/2013/F13_02-Mobilit__pi_tonne.pdf. Consulté le 30.10.2013.

Castells, M. (1996), *The Rise of the Network Society*, Massachussetts : Blackwell Publishers Ltd.

CERTU (1999). *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques*. Lyon : CERTU.

CERTU, (2007). *Comprendre l'espace public pour mieux programmer son aménagement. Approches sensibles*. Lyon : CERTU.

Chalas, Y. (2000) *L'invention de la ville*. Paris : Anthropos.

Charbonneau, J.-P. (2000). *Transformation des villes, mode d'emploi*. Paris : L'Épure.

Charbonneau, J.-P. (2006). Ménager toute la ville. *Urbanisme*, 346, 43-45.

Chemins de fer fédéraux (2013). www.cff.ch (consulté le 6.11.13).

Chevrier, J.-F. (2013). *Intimité territoriale et espace public*. Disponible sur <http://lemagazine.jeudepaume.org/2013/09/jean-francois-chevrier-intimite-territoriale-et-espace-public-13/> (consulté le 23.10.13).

Choay, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une Anthologie*. Paris : Editions du Seuil.

Choay, F. et Merlin, P. (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France.

Cooper, M. et Francis, C. (1998). *People places. Design guidelines for urban open space*. New York : Wiley.

Cornea, S. (2008). User-Focused public space (M)UTOPIA in Danemark. *Architectural Design*, 78 : 1, 80-83.

Da Cunha, A. (2004). *Développement durable : éthique du changement, concepteur intégrateur, principe d'action*. In Jakubec, J. (dir), *Développement durable, Un bilan multisectoriel provisoire* (pp. 13-28). Genève : Georg.

Da Cunha, A. & Kaiser, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? *Urbia*, 9, 13-61.

Da Cunha, A. (2010a). *Régimes d'urbanisation, âges et métamorphoses de la ville*. Lausanne : Université, Institut de Géographie.

Da Cunha, A. (2010b). *Développement urbain durable I*. Lausanne : Université, Institut de Géographie.

Da Cunha, A. (2012). *Morphogénèse urbaine et acteurs*. Lausanne : Université de Lausanne, Institut de géographie durable.

De Certeau, M. (1990). *Invention du quotidien, Tome 1 Arts de faire*. Paris : Gallimard.

De Sablet, M. (1988). *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*. Paris : Editions du Moniteur.

De Singly, F. (2000). *Libres ensemble. L'individu dans la vie commune*. Paris : Nathan.

Depeau, S. (2006). De la représentation sociale à la cognition spatiale et environnementale : la notion de représentation en psychologie sociale et environnementale. *Revue ESO*, 25, 7-17.

Develey, L. (2012). *Si on marchait à Morgarten ? Etude de la marchabilité et des facteurs incitant à la marche dans un quartier chaud-de-fonnier*. Mémoire de master. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie.

Dind, J.-P. (2008a). *Les quartiers espaces de vie : la convivialité des espaces publics*. Observatoire universitaire de la ville et du développement durable.

Dind, J.-P. (2008b). Principes de convivialité pour les espaces publics. *Cahiers de l'IAU*, 2.

Dind, J.-P. (2009a). La qualité urbaine : des registres de signification aux principes de conception. *Vues sur la ville*, 22, 3-5.

Dind, J.-P. (2009b). La qualité urbaine : quelle grille de lecture ? Quels principes de conception ? *Urbanité, Laboratoire du droit à la ville* [en ligne] Disponible sur : <http://urbanites.rts.ch/laboratoire-du-droit-a-la-ville/la-qualite-urbaine-quelle-grille-de-lecture-quels-principes-de-conception/> (consulté le 14.08.2013)

Etat de Vaud (1996). *Espaces publics : une charte*. Lausanne : SAT/FR.

Fantoli, M. (2003). *Une nouvelle centralité dans l'agglomération lausannoise : Une gare régionale à Malley, vecteur de la revitalisation du quartier*. EPFL, ENAC.

Fischer, G.-N. (1997). *Psychologie de l'environnement social* (2^e édition mise à jour). Paris : Dunod.

Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir*. Paris : Gallimard.

Frémont, A. (1999). *La région espace vécu*. Paris: Flammarion.

Gehl, J. (1971). *Life Between Buildings*. London : Island Press.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. London: Island Press.

Gibson, J. J. (1977). The Theory of Affordances. In Shaw, R. and Bransford, J. (Eds.), *Perceiving, Acting and Knowing. Towards an Ecological Psychology* (pp. 67-82).

Godard, F. (2007). La chaussée et le trottoir, des usages de la rue à la régulation urbaine. In Ascher F. and Appel-Muller, M. *La rue est à nous*. Vauvert : Au diable vauvert.

Goffman, E. (1973a). *La Mise en scène de la vie quotidienne. T. 1 La Présentation de soi*. Paris : Les Éditions de Minuit.

Goffman, E. (1973b). *La Mise en scène de la vie quotidienne. T. 2 Les Relations en public*. Paris : Les Éditions de Minuit.

Grand Lyon. (1995). *Le vocabulaire des espaces publics. Les références du Grand Lyon*. Lyon : Communauté Urbaine de Lyon, Service des Espaces Publics.

Habermas, J. (1978). *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris: Payot.

Hall, E.T. (1984), *La dimension cachée*. Paris, Seuil.

Hofstetter, M. (2006). Espace(s) public(s), une esquisse, Lausanne, Université de Lausanne, Mémoire de DESS en développement urbain, gestion des ressources et gouvernance.

Huet, B. (1992). In Masbounji A. *Comprendre, penser et construire la ville. Projet urbain. De l'Intention à la réalisation, repères méthodologiques*, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Editions du STU, France.

Ingallina, P. (2001). *Le projet urbain*. Collection Que sais-je ? Paris : Presses Universitaires de France.

Jaccoud C., Zepf M. et Leresche J.-P. (1999). *Gérer l'espace public. Dynamiques urbaines et dynamiques institutionnelles à Lausanne*. Rapport de recherche n° 143, IREC, DA, EPFL, Lausanne.

Joseph, I. (1984). *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris: Méridiens.

Joseph, I. (1995). *Prendre place. Espace public et culture dramatique*. Paris : Recherches.

Joseph, I. (1998). *La ville sans qualités*. Paris : Éditions de l'Aube.

Joseph, I. (1999). *Villes en Gare*. La Tour d'Aigues : Editions de L'Aube.

Kaufmann, V., Jemelin, C. et Joye, D. (2000). *Entre rupture et activités: vivre les lieux du transport. De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces*. Rapport du PNR 41 «Transport et environnement». Rapport A. Berne: EDMZ.

Kaufmann, V., Jemelin, C. et Joye, D. (2000). *Les gares, atouts des transports publics. Quels nouveaux services pour quelles nouvelles attentes ?* Rapport PNR 41 «Transport et environnement». Berne: EDMZ.

Koolhaas, R. (2000). *Mutations*. Bordeaux : Arc en rêve centre d'architecture.

Lanéelle, X. (2005). Vie quotidienne dans le TGV : Rôle du parcours de vie dans les investissements spatiaux, sociaux et familiaux des migrants pendulaires. In Ratiu, E. and Robin, M. (Éds), *Transitions et rapports à l'espace* (pp. 48-73). Besançon: L'Harmattan.

Lavadinho, S. (2002). *Promenades sur la Rade : l'imaginaire de l'eau aux Bains des Pâquis : flux proxémiques, rituels d'interaction et mythologies de communication urbaine*. Mémoire de Diplôme (DEA) en Médias et Communication. Université de Genève.

Lavadinho, S. (2004). Genève et ses promenades piétonnes : Évaluation d'une politique publique urbaine face aux représentations, appropriations et pratiques de mobilité douce au sein de l'espace public. Mémoire de Diplôme (DESS), Université de Lausanne.

Lavadinho, S., Winkin, Y. (2009a). Comment ludifier nos villes ? *Urbanisme*, 366, 82-86.

Lavadinho, S. (2009b). The multimodal walker : potentials for combining walking and public transport at the agglomeration scale, Ascona : STRC.

Lavadinho, S. (2010a). Intensités métropolitaines : entre densité et polycentrisme. In *Actes de la 7^{ème} Controverse du SCoT 2030*. Grenoble.

Lavadinho, S., Lévy, J. (2010). *Marcher avec les transports et la ville, Rapport technique*. Paris : Division de la Prospective RATP.

Lavadinho, S. (2011a). Ré-enchanter la marche, ludifier la ville. *Les Cahiers Nouveaux*, 80, 23-31.

Lavadinho, S. (2011b). *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*. Thèse de doctorat en géographie, Ecole Normale Supérieure de Lyon, France.

Lavadinho, S. (2011c). La mobilité constellaire, une piste prometteuse pour faire advenir la ville multimodale. *Collages*, 3/11, 15-17.

Lavadinho, S. et Lensele, B. (2011a). Le banc dans tous ces états. *Technicités*, 214, 19-21.

Lavadinho, S. et Lensele, B. (2011b). Urbanisme commercial : la révolution new look ?, In *Urbanisme*, 377, 49-66.

Lavadinho, S. (2012a). Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? *Urbia*, 13, 93-120.

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.

Lefebvre, J. M. (1996). *La place dans l'espace public contemporain*. Paris: Cahiers paysages et espaces urbains.

Lepetit, B. (1993). *Temporalités urbaines*. Paris: Anthropos.

Losa, I. (2010). *Aimez-vous cet espace public ? Pourquoi ? Pistes de réflexions sur les composantes spatiales de l'appréciation de l'espace public urbain : une étude du quartier lausannois du Flon*. Mémoire de master. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, institut de géographie.

Lothian, A. (1999). Landscape and the philosophy of aesthetics : is landscape quality inherent in the landscape or in the eye of the beholder ? In *Landscape and Urban Planning*, 44, 177-198.

Lussault, M. (2001). *Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*. Paris, Montréal, L'Harmattan.

Lussault, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Grasset.

Lévy, J. et Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

Lynch, K. (1976). *Managing the sense of a Region*. Londres : MIT Press.

Mangin, D. Panerai, P. (1999). *Projet Urbain*. Marseille : Editions Parenthèses.

Masbounji, A. (2001). *Fabriquer la ville. Outils et méthodes: les aménageurs proposent*. Paris: La documentation française, DGUHC.

Masbounji, A. et Bourdin A. (2004). *Un urbanisme des modes de vie*. Paris : Le Moniteur.

Masbounji, A. (2013). (Ré)-aménager le rez-de-chaussée de la ville. Paris : Le Moniteur.

Merlin, P. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* . Paris: Presses Universitaires de France.

Minvielle, E. (2000). *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DRAST.

Mollet, A. (1981). *Quand les habitants prennent la parole*. Paris : Plan construction.

Monnet, J. (2000). Les dimensions symboliques de la centralité. Cahiers de Géographie du Québec, 44, 399-418.

Nasar, J. (1998). *The evaluative image of the city*. Thousand Oaks : SAGE Publications.

Nguyen, Q.C. (1997). *Les boucles de déplacements des Franciliens*. Paris : Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France.

Paquot, T. (2009). *L'espace public*. Paris : La Découverte.

Pradel, B. (2007). *Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics*. Lyon: Géocarrefour.

Pradel, B. (2011). L'urbanisme temporaire : signifier les "espaces-jeux" pour réédifier la ville. In Bonny, Y., Ollitrault, S., Keerle, R. and La Caro, Y. (Dir.), *Espaces de vie, espaces enjeux* (pp. 132-147). Rennes: Presses universitaires de Rennes.

Pichon, P. (2009). La prise en compte des compétences des usagers dans les projets urbains. In Carrel, M., Neveu, C. et Ion J. (Dir.), *Les intermittences de la démocratie* (pp. 62-81). Paris : L'Harmattan.

Ratiu, E. (2003). L'évaluation de l'environnement. In Moser, G. and Weiss, K. (Éds), *Espaces de vie : aspects de la relation homme-environnement* (pp. 815-112). Paris : Armand Colin.

Rabinovich, A. (2010). *Projet urbain : Entre innovation et tradition dans l'action urbaine*. [en ligne]. Disponible sur [http://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/Colloque%202005/Communications/C\)%20Mise%20en%20oeuvre/C4/A.%20Rabinovich.pdf](http://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/Colloque%202005/Communications/C)%20Mise%20en%20oeuvre/C4/A.%20Rabinovich.pdf) (Consulté le 23.09.2013).

Réda, B. (2008). *La complexité, une grille de lecture du monde contemporain*. Lausanne : PPUR.

Rey, F. (2011). *Influence des réaménagements des espaces publics sur les pratiques sociales des usagers. Le cas de la rue des remparts et de la rue du Grand-Pont de la ville de Sion*. Mémoire de master. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, institut de géographie.

Sansot, P. (1993). *Jardins publics*. Paris: Payot.

Schmid, J. (2006). *La relation entre l'environnement construit et l'activité physique sous forme de déplacements à pied. Étude quantitative du*

comportement de marche dans deux quartiers de la ville de Zurich. Mémoire de licence. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, institut de géographie.

Schwarz, J. (2012). *Le végétal en milieu urbain, un dispositif de requalification propice à la reproduction du lien social ? Le cas du parc de la Brouette, à Lausanne*. Mémoire de master. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, institut de géographie.

Sennett, R. (1979). *Les tyrannies de l'intimité*, Paris : éditions Seuil.

Sintomer, Y. (2005a). *Introduction. La démocratie participative, un nouveau paradigme de l'action publique ?* Paris : La Découverte.

Sintomer, Y. (2005b). *Conclusion. La démocratie participative, modèles et enjeux*. Paris : La Découverte.

Sommer, R. (2003). *Milieus et modes de vie. À propos des relations entre environnement et comportement*. Golion : In-Folio.

Terrin, J.-J. (2011). *Le piéton dans la ville (L'espace public partagé)*. Marseille : Parenthèses.

Touraine, A. (1984). *Le retour de l'acteur*. Paris : Librairie Arthème Fayard.

Toussaint, J.-Y. et Zimmermann, M. (2001). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : PPUR.

Tranda-Pittion, M. (2012). *Projet de territoire et techniques de participation*. Lausanne : UNIL.

Tuan, Y-F. (1977). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*. Genève : Archigraphie Paysages.

Von der Mühl, D., Ruzicka-Rossier, M., et Lavadinho, S. (2012). *Des IFF accessibles aussi en voiture : utopie réaliste et indispensable*. Rapport technique.

Viala, L. (2005). Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville. *Espaces et sociétés*, 122, 99-114.

Voisin, B. (2001). Observer les lieux et les gens, penser l'aménagement. In Toussaint, J-Y. and Zimmermann, M. (Dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public* (pp. 147-156). Lausanne : PPUR.

Walter, B. (2002). *Le Flâneur, in Paris, capitale du XIXème siècle, Le livre des passages*. Paris : Editions du Cerf.

Whyte, W. H. (1990). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C. : The Conservation Foundation.

Zepf, M. (2004a). *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*. Lausanne : Presses polytechniques universitaires Romandes.

Zepf, M. (2004b). *Eléments de définition de la raison pratique de l'aménagement urbain : vers un continuum entre agrégation d'acteurs et processus permanent*. Université Lumière Lyon 2.

Zepf, M. (2001). *Concevoir l'espace public. Les paradoxes de l'urbanité : analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises*. Thèse de doctorat. EPFL, Lausanne.

Zepf, M. (2009). *L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence*. *Tracés*, 14, 13-15.

Documents confidentiels livrés aux SBB/CFF durant l'Avant-Projet du Pôle Gare lausannois :

KCAP (2012). *Variantes urbaines*. Lausanne.

Lavadinho, S. (2012b). *Analyse socio-qualitative des stratégies piétonnières*. Lausanne.

Radiance 35 (2012). *Etude accessibilité nocturne*. Lausanne.

Transitec, (2012). *Gare de Lausanne. Avant-Projet des espaces publics – Mobilité*. Présentation du 1^{er} juin 2012. Lausanne.

10 TABLES DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 Mobilier urbain déplaçable de la Museum Platz à Vienne (www.wikimapia.org)	15
Figure 2 Acteurs et relations dans le projet urbain (Tranda-Pittion, 2012)	19
Figure 3 Acteurs du projet urbain: rôles et principales interactions (Cachot, 2013)	21
Figure 4 Les différentes phases principales du projet urbain (Cachot, 2013)	23
Figure 5 La gare multifonctionnelle (APUR, 2010)	30
Figure 6 Un espace public à part entière (APUR, 2010)	31
Figure 7 Diagramme de classification des espaces publics (Cachot, 2013)	47
Figure 8 Codes d'analyse pour les entretiens (Cachot, 2013)	51
Figure 9 Schéma du design de recherche (Cachot, 2013)	52
Figure 10 Convergence du réseau ferré vers le bassin lémanique (www.cff.ch)	53
Figure 11 Estimations de la hausse de fréquentation à l'horizon 2030 (www.cff.ch)	53
Figure 12 Imbrication des différents réseaux ferrés de l'arc lémanique (www.cff.ch)	54
Figure 13 Pôles stratégiques de l'agglomération (www.lausanne-morges.ch)	55
Figure 14 Directionnalité du développement urbain lausannois (Cachot, 2013)	56
Figure 15 Phases du projet Léman 2030 (www.cff.ch)	57
Figure 16 Périmètres du Pôle Gare	58
Figure 17 La place de la Gare en 1856 (http://gybn-histoire.blogspot.ch)	59
Figure 18 Les deux faces de la gare de Lausanne (KCAP, 2012; Design Ruedi Baur)	60
Figure 19 Intensité perçue des flux piétonniers au front nord (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	61
Figure 20 Intensités perçue des flux piétonniers au front sud (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	62
Figure 21 Niveau d'activation des façades du front nord (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	63
Figure 22 Niveau d'activation des façades du front sud (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	63
Figure 23 La gare en tant qu'agrafe urbaine (Cachot, 2012)	64
Figure 24 Espaces à enjeux (Cachot, 2013)	66
Figure 25 "Places" et espaces verts au sein du Pôle Gare lausannois (Cachot, 2013)	67
Figure 26 Itinéraires d'accès à la gare selon les principaux pôles (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE 2012)	68
Figure 27 Itinéraires trépidants, texturés et mixtes (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	69
Figure 28 Recensement des attracteurs et paliers de sociabilisation (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012 modifié par Cachot en 2013)	70
Figure 29 Structure schématique du réseau d'espaces publics du Pôle Gare (Cachot & Lavadinho, 2012)	70
Figure 30 Urbanogenèse et zone d'influence du projet de requalification de la gare (Cachot, 2013)	71
Figure 31 Niveau de connectivité des places du Simplon et Grancy (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	73
Figure 32 Statut de noeud d'inflexion (Cachot & Lavadinho, EPFL, TraCE, 2012)	74
Figure 33 Souffles (Cachot & Lavadinho, 2012)	74
Figure 34 Attracteurs, noeuds d'inflexion et zone d'intensité (Cachot 2013)	75
Figure 35 Espaces à caractère distincts de la place Grancy (Cachot, 2013)	76
Figure 36 Attracteurs commerciaux de la place Grancy (Cachot, 2013)	77
Figure 37 Formes et fonctions de la place Grancy (Cachot, 2013)	79
Figure 38 Marché hebdomadaire de la place Grancy (Cachot, 2013)	80
Figure 39 Composition de la place du Simplon (Cachot, 2013)	81
Figure 40 Attracteurs commerciaux de la place du Simplon (Cachot, 2013)	82
Figure 41 Photographie de la place du Simplon et de ses terrasses (Cachot, 2013)	83
Figure 42 Formes et fonctions de la place du Simplon (Cachot, 2013)	83
Figure 43 Attente et retrouvailles sur la place Grancy (Cachot, 2013)	85
Figure 44 Pics estimés de fréquentation de la place Grancy (Cachot, 2013)	86

Figure 45 Jeux et séjour sur les bancs decks de la place Grancy (Cachot, 2012).....	86
Figure 46 Configuration des sous espaces de la place Grancy (Cachot, 2013)	87
Figure 47 Intimité et extimité selon l'environnement (Cachot, 2013).....	88
Figure 48 Trajectoires, lignes de désirs et noeuds d'inflexion (Cachot, 2013)	88
Figure 49 Stratégies de franchissements de la route par les piétons (Cachot, 2013).....	89
Figure 50 Optimisation des trajectoires par les usagers pour l'accès à la rampe ouest (Cachot, 2013).....	89
Figure 51 Relation entre flux passants et usagers en séjour (Cachot, 2012).....	90
Figure 52 Valorisation d'un élément de mobilier urbain (Cachot, 2013).....	90
Figure 53 Présence d'obstacle sur des alignements stratégiques (Cachot, 2013)	91
Figure 54 Stratégies d'attente sur la place du Simplon (Cachot, 2013)	92
Figure 55 Dépose rapide informelle de la place du Simplon (Cachot, 2013)	92
Figure 56 Forte fréquentation de la galerie d'accès relative au passage inférieur est (Cachot, 2013).....	92
Figure 57 Configuration des sous espaces de la place du Simplon (Cachot, 2013)	93
Figure 58 Micro transition générée par le mobilier urbain (Cachot, 2013)	94
Figure 59 Cohabitation des modes sur la place du Simplon (Cachot, 2013)	94
Figure 60 Diversité des rythmes et des trajectoires (Cachot, 2013).....	95
Figure 61 Trajectoires, noeuds d'inflexion et lignes de désir (Cachot).....	96
Figure 62 Réduction de l'espace voué au transit par le mobilier urbain (Cachot, 2013)	97
Figure 63 Obstacles divers et trajectoires (Cachot, 2013)	97
Figure 64 Utilisation du mobilier urbain comme support du stationnement vélo (Cachot, 2013)	98
Figure 65 Stratégies de micro-séjour et détournements (Cachot, 2013).....	98
Figure 66 Niveaux d'exposition perçus sur la place Grancy (Cachot, 2013).....	102
Figure 67 Niveaux d'exposition et fonction prépondérante perçus (Cachot, 2013).....	103
Figure 68 Commerces mentionnés comme symboliques (Cachot, 2013).....	105
Figure 69 Niveaux d'exposition perçus (Cachot, 2013).....	110
Figure 70 Niveaux d'exposition et fonction prépondérante perçus (Cachot, 2013).....	112
Figure 71 Commerces mentionnés comme symboliques (Cachot, 2013).....	114
Figure 72 Comparaison de la perception de situation sur la place Grancy (Cachot, 2013) ..	117
Figure 73 Comparaison des perceptions de situation sur la place du Simplon (Cachot, 2013)	118
Figure 74 Classification de la place Grancy (Cachot, 2013)	120
Figure 75 Classification de la place du Simplon (Cachot, 2013)	122
Figure 76 Mobilier urbain déplaçable à Sihl City, Zürich (CH) (Lavadinho, 2010).....	123
Figure 77 Avis des usagers à propos de la place Grancy (Cachot, 2013)	126
Figure 78 Avis des usagers à propos de l'ambiance de la place du Simplon (Cachot, 2013)	129
Figure 79 Avis des usagers à propos de l'ambiance de la place du Simplon (Cachot, 2013)	135
Figure 80 Avis des usagers à propos de l'ambiance de la place du Simplon (Cachot, 2013)	139

11 ANNEXES

Annexe 1.1 : *Grille d'entretien pour l'entretien avec deux représentants de la ville dans le projet d'extension de la gare de Lausanne*

Annexe 1.2 : *Retranscription de l'entretien avec deux représentants de la ville impliqués dans le projet d'extension de la gare de Lausanne*

Annexe 2.1 : *Questionnaire concernant le Pôle Gare*

Annexe 2.2 : *Analyse des questionnaires par question*

Annexe 2.3 : *Tableaux synthétisant les caractéristiques des thèmes pour la classification typologique*

Annexe 2.4 : *Résultats des questionnaires sur tableau Excel*

Annexe 3.1 : *Protocole des entretiens avec support photo*

Annexe 3.2 : *Retranscriptions des entretiens semi-directifs avec supports photos*

Annexe 3.3 : *Analyse par codes des entretiens avec support photos*

Annexe 3.4 : *Citations des entretiens avec support photos mentionnant les liens avec la gare, le quartier et la place*

Annexe 3.5 : *Résultats des entretiens avec support photos sur tableau Excel*

Annexe 4 : *Grille d'analyse de l'intensité développée par A. Da Cunha & C. Kaiser (2009 : 26)*

