



« Ce travail n'a pas été rédigé en vue d'une publication, d'une édition ou diffusion. Son format et tout ou partie de son contenu répondent donc à cet état de fait. Les contenus n'engagent pas l'Université de Lausanne. Ce travail n'en est pas moins soumis aux règles sur le droit d'auteur. A ce titre, les citations tirées du présent mémoire ne sont autorisées que dans la mesure où la source et le nom de l'auteur-e sont clairement cités. La loi fédérale sur le droit d'auteur est en outre applicable. »

## REMERCIEMENTS

*J'exprime toute ma gratitude au Professeur Patrick Rérat pour son suivi et son aide tout au long de la rédaction de ce travail,*

*Je remercie du fond du cœur Madame Isabelle Corten pour ses disponibilités, son soutien, son intérêt et sa passion pour la lumière participative qu'elle m'a transmise,*

*Je suis extrêmement reconnaissante envers les 26 participants qui ont merveilleusement bien joué le jeu et qui n'ont pas hésité à braver les températures glaciales et parfois même la tempête, et avec qui nous avons partagé des moments privilégiés et conviviaux gravés à jamais,*

*Un grand merci à ma maman, à ma sœur, à Sabrina et à Sarah pour leurs nombreuses relectures, leurs conseils avisés et leur soutien tout au long de la rédaction,*

*Je remercie profondément Jérémy pour m'avoir accompagné physiquement sur site et mentalement le reste du temps, pour son soutien régulier, ses relectures avisées et ses paroles réconfortantes lors de mes plus grands doutes,*

*Enfin, je remercie toutes les personnes qui m'ont soutenue de près ou de loin durant cette étape de ma vie : à Nidhim pour m'avoir laissé s'approprier son matériel d'enregistrement de longs mois, à ma colocataire Tania qui a su me rassurer et prendre soin de moi durant cette année compliquée, à mes grandes amies de la bibliothèque Pauline, Juliane, Alexandra, Sara et Daniela pour le soutien moral et les pauses café bien méritées, à Arlette pour m'avoir choyée lors de longs après-midi de rédaction au jardin, à mes collègues de N&D qui m'ont permis de m'évader et enfin à mes collègues de la Société Coopérative d'Habitation de Renens et Agglomération qui me soutiennent et qui m'octroient toute leur confiance.*

## RÉSUMÉ

La géographie de la nuit émerge alors que la nuit est de plus en plus colonisée par de nouvelles activités et par le prolongement des activités diurnes. Les pratiques se multiplient la nuit et suscitent de nouveaux questionnements quant à l'organisation des villes, à l'hospitalité des espaces publics, à la physiologie et la sensibilité de l'être humain. Les interactions les politiques urbaines, l'environnement ambiant et l'humain génèrent une série de comportements et d'usages au sein de villes. En effet, elles incitent des choix et des attitudes notamment en ce qui concerne les modes de vie et les modes de déplacement. La géographie de la nuit vise alors à prendre en compte ces nouvelles tendances en incitant les villes à s'interroger sur cette nouvelle dimension : Faut-il ouvrir les frontières de la nuit ou faut-il respecter le rythme circadien naturel de l'Homme ? Ainsi, le positionnement des villes sur cette question varie en fonction de la pesée des intérêts contextualisée. De nouvelles niches économiques naissent de cette colonisation et participent à l'image de la ville, à petite et à grande échelle. La ville nocturne doit assurer autant de qualité et de confort que la ville diurne. Cela revient à se poser les questions de la qualification des espaces publics en termes d'aménités, d'accessibilité, d'hospitalité, d'attrait, de potentiels d'accueil, de mise en valeur du patrimoine et des lieux emblématiques, d'usages, de confort et d'imaginaire suscité. Les potentiels d'accueil influencent le choix modal et le cheminement emprunté en fonction de l'accessibilité, des connaissances du réseau et de l'appropriation d'un espace ou d'un mode de déplacement.

Ce travail appréhende les liens qu'il peut y avoir entre l'environnement construit et l'individu qui le décode selon sa propre sensibilité, à travers l'analyse des ambiances et des animations au centre-ville de Lausanne durant le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël 2018. Le but de ce travail est de déterminer dans quelle mesure la mise en ambiance et la mise en lumière du centre-ville favorise la marchabilité et l'attractivité de la ville. Dix-sept parcours commentés ont alors été effectués la nuit entre le 21 novembre et le 31 décembre 2018. Ils ont permis de recueillir des données sensibles et qualitatives informant du contexte ambiant et de l'attractivité des lieux par la mise en paroles des participants en marche et par l'observation des comportements et des attitudes durant le cheminement.

Mots-clés :

Géographie de la nuit / Urbanisme nocturne / Espaces publics / Attractivité / Marchabilité / Ambiances / Lumières / Animation urbaine / Perceptions

## ABSTRACT

Nocturnal geography emerged as night-time is becoming increasingly inhabited by new activities and by the extension of daytime activities. Activities are increasingly common at night and this raises new questions about the organization of cities, the hospitality of public spaces, as well as the physiology and sensitivity of the human beings. Interactions between urban policies, the surrounding environment and humans generate a series of habits and customs within cities. Indeed, they encourage choices and attitudes, particularly with regards to lifestyles and mobility. Nocturnal geography then aims to take these new trends into account by encouraging cities to question this new dimension: Should we open the night's boundaries or should we respect the natural circadian rhythm of human beings? Thus, the outlook of cities on this issue varies according to contextualized public interests. New economic opportunities are emerging from this nocturnal colonization and contribute to the image of the city, both on a small and large scale. The city during the night must ensure as much quality and comfort as the city during the day. This implies asking questions about the competencies of public spaces in terms of amenities, accessibility, hospitality, attractiveness, emphasizing heritage and emblematic places, uses, comfort and the imagination triggered. The potential to welcome influences the modal choice and the trajectory taken according to accessibility, knowledge of the road and transport networks in addition to the appropriation of a space or a mode of transportation.

This work examines the links that can exist between the built environment and the person who decodes it according to their own sensitivity, through the analysis of atmospheres and animations in downtown Lausanne during the 2018 *Lausanne Lumières* festival and *Bô Noël*. The purpose of this work is to determine to what extent the creation of an atmosphere and lighting in the city centre promotes the walkability and attractiveness of the city. Seventeen commented journeys were then made at night between November 21<sup>st</sup> and December 31<sup>st</sup> 2018. These tours made it possible to collect sensitive and qualitative data providing information on the context and attractiveness of the spaces by engaging participants in conversation and by observing attitude and behaviour during the walk.

Keywords :

Nocturnal geography / Nocturnal urbanism / Public spaces / Attractivity / Walkability / Atmospheres / Lights / Urban animation / Perceptions

## TABLE DES MATIERES

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>2. PARTIE THÉORIQUE</b>	<b>11</b>
2.1 L'URBANISME NOCTURNE	13
2.1.1 L'ÉCLAIRAGE PUBLIC	14
2.1.2 L'ANIMATION URBAINE : ENTRE ÉVÉNEMENTIEL, SORTIES ET TOURISME	17
2.2 L'ÊTRE HUMAIN	20
2.2.1 L'HOMME LA NUIT (PHYSIOLOGIE)	21
2.2.2 LES SENS, DE LA VUE À L'APPAREIL SENSORIEL	22
2.2.3 LE COMPORTEMENT DANS L'ESPACE URBAIN	24
2.2.4 LES USAGES	25
2.3 LES ESPACES PUBLICS	28
2.3.1 LA LISIBILITÉ, DU TERRITOIRE AU RESENTI	29
2.3.2 LES AMBIANCES, LIANT DU MATÉRIEL ET L'IMMATÉRIEL	31
2.3.3 LA QUALITÉ DE VIE URBAINE	32
2.4 LES MOBILITÉS EN SUISSE	35
2.4.1 LE REPORT MODAL : LE RETOUR VERS UNE ÉCHELLE PIÉTONNE	37
2.4.2 LA MOTILITÉ	39
2.4.3 DU PIÉTON À LA MARCHABILITÉ	41
2.5 LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS	44
<b>3. CAS D'ÉTUDE ET DÉMARCHES MÉTHODOLOGIQUES</b>	<b>46</b>
3.1 LES CAS D'ÉTUDE : LE FESTIVAL LAUSANNE LUMIÈRES ET LE BÔ NOËL 2018	46
3.1.1 LE FESTIVAL LAUSANNE LUMIÈRES 2018	46
3.1.2 LE BÔ NOËL 2018	47
3.2 LA MÉTHODOLOGIE	49
3.2.1 LA QUESTION DE RECHERCHE ET LES HYPOTHÈSES	49
3.2.2 COMMENT CERNER LES LIENS ENTRE L'ESPACE ET L'INDIVIDU ?	49
3.2.3 LES PARCOURS COMMENTÉS	50
3.2.4 LES DÉMARCHES ET PROCESSUS DE RÉCOLTE DE DONNÉES	51
3.2.5 L'ÉCHANTILLON	52
3.2.6 LES LIMITES	53

4. PARTIE EMPIRIQUE	55
4.1 LA MISE EN PLACE DE L'ANALYSE DES PARCOURS	55
4.2 LES PARCOURS INDIVIDUELS	60
4.3 LE PARCOURS TYPIQUE	96
4.4 LA DISCUSSION	109
5. CONCLUSION	115
6. RÉFÉRENCES	117
6.1 LA BIBLIOGRAPHIE	117
6.2 LA WEBOGRAPHIE	122
7. ANNEXES	125





## 1. INTRODUCTION

Depuis quelques décennies, les villes ont tendance à s'activer la nuit notamment en raison de la création de réseaux économiques interurbains et mondiaux qui fonctionnent de plus en plus en continu, ainsi que l'apparition de nouveaux modes de vie urbains (Bellwald & Rozenblat, 2012 ; Gwiazdzinski, 2013). En effet, les activités citadines se multiplient et se diversifient, jusqu'à en coloniser de nouvelles temporalités et de nouveaux espaces incarnés par la nuit (Gwiazdzinski, 2013). Les rythmes de vie de plus en plus effrénés conduisent les individus à s'affranchir du rythme circadien de la nature (jour/nuit), engendrant certaines questions quant à la qualité de vie des individus liés tant aux effets physiologiques du dérèglement du rythme naturel et aux aménités urbaines offertes la nuit s'interrogeant sur la justice spatiale et sociale (Gwiazdzinski, 2013). Vivre la nuit est une pratique émergente, interpellant l'organisation des villes face à cette nouvelle dimension. Qui vit la nuit ? Quelles sont les activités nocturnes ? Comment les usages sont-ils appréhendés ? Comment les individus se déplacent ? Qu'est-ce qui est mis en œuvre par les politiques et quelles sont les offres urbaines ? Comment les espaces nocturnes sont-ils perçus et traversés ?

Cette liste de questions non exhaustive traite d'une manière plus générale de la question de la géographie de la nuit. Penser la nuit revient alors à penser la ville sous une nouvelle dimension, en prenant en considération les enjeux humains, environnementaux et économiques d'une société urbaine et leurs interrelations (voir figure 1). Il s'agit plus largement d'appréhender l'habitabilité<sup>1</sup> et la qualité de vie d'une ville la nuit faisant émerger des aprioris, des comportements et des habitudes notamment en ce qui concerne les déplacements, en fonction des artefacts et événements mis en place et qui interagissent avec la cognition des usagers.

La qualité de vie en ville est assurément devenue primordiale puisque depuis les années 2000, près de la majorité de la population est devenue urbaine (Da Cunha, 2005). La tendance fonctionnaliste a fait évoluer les villes principalement autour d'une seule entité, l'automobile, ce qui a engendré un manque/oubli de développement pour le piéton dans les aménagements urbains. Ainsi, les déplacements individuels motorisés en ville ont longtemps été favorisés puisque l'accès routier et le stationnement y étaient facilités, en permettant à la voiture d'incarner la simplicité et la qualité absolue. Parallèlement, les transports collectifs ont toujours généré une image négative et contraignante (Kaufmann, Ravalet & Dupuit, 2015b ; Paquot, 2013). L'oubli de la dimension humaine dans les aménagements urbains a alors provoqué la perte de la présence de l'humain dans l'espace public, ayant comme conséquence au niveau des mobilités de ne plus considérer la marche comme un moyen de déplacement envisageable, alors même qu'elle est le ciment entre tous les moyens de

---

<sup>1</sup> L'habitabilité se caractérise par la compréhension des rapports des individus à leurs espaces de vie qui définit un lieu habitable dont les composantes sont physiques, naturelles, matérielles, esthétiques, symboliques et signifiantes (Delabarre, 2017). Plus simplement, l'habitabilité se concrétise par des questionnements visant à rendre des espaces les plus habitables possible, répondant ainsi aux enjeux du développement urbain durable et s'appliquant par le biais de multiples thématiques, dont la gestion des ressources et l'amélioration de l'environnement local.

locomotion (Gehl, 2010 ; Lavadinho & Winkin, 2008 ; Leuba, 2015). Alors que la vitesse, rendue possible grâce à la motorisation, semble être la principale qualité requise dans le bon fonctionnement des villes, de nombreuses externalités négatives émergent telles que pollution de l'air, pollution sonore, congestion du trafic, exploitations de ressources finies comme le sol et les combustibles fossiles, etc. La conséquence étant la dégradation de la qualité de vie en milieu urbain. Cumulé à la sédentarisation des modes de vie et aux aménagements contemporains typiques tels qu'escalators et ascenseurs, les efforts physiques se sont amenuisés de manière flagrante provoquant de nombreux problèmes de santé comme obésité et autres maladies cardiovasculaires, respiratoires et psychiques (Lavadinho & Pini, 2005 ; Lévy, 2012).

Se caractérisant comme de véritables réceptacles de la vie urbaine accueillant à différentes échelles des fonctions, des usages et des paysages, les espaces publics demeurent un levier d'action non négligeable quant au développement urbain durable (Monono, 2018). Ils permettent pour ainsi dire d'assouvir des besoins et des désirs multiples dans un espace commun partagé, comme se déplacer, se promener, consommer, s'amuser, se ressourcer, se rencontrer, et bien d'autres encore. Autrement dit, par la fréquentation diverse, les espaces publics incarnent des lieux d'apprentissages de la diversité sociale (Weil, 2015). Outre le support des activités et des mobilités qu'ils représentent, ils favorisent avant tout la sociabilisation du fait qu'ils appartiennent à toute la population. Pour ce faire, les espaces publics doivent être appropriables, pouvoir attirer et accueillir toutes sortes de population. Leur attrait résulte finalement de la facilité qu'a la population à s'y sentir à l'aise en y décodant aisément les usages formels et informels, en s'y sentant sécurisée, en pouvant être capable de se repérer promptement, et en fin de compte en s'y sentant chez-soi grâce à un imaginaire commun partagé.

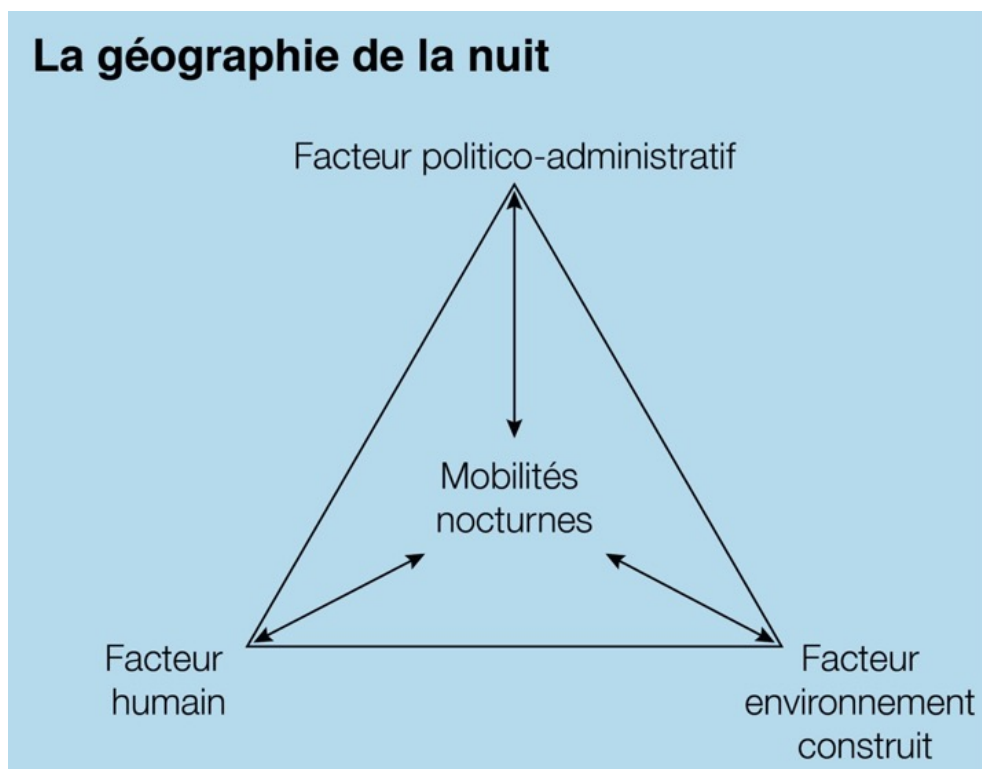


Figure 1 : Schéma conceptuel de la géographie de la nuit, © Laurette Rohrbach

Ainsi, par l'amélioration de la lisibilité des espaces publics, la requalification de ces derniers participerait alors à rendre la ville marchable et sociale en faisant évoluer les représentations et les images mentales de ce mode de déplacement. Il paraît alors intéressant de comprendre quels sont les comportements des individus qui émanent la nuit dans un territoire en termes de déplacements, de ressentis, de perceptions qui exprime finalement les sentiments d'appartenance.

De plus en plus de villes proposent d'ouvrir cette frontière qu'est la nuit en invitant les individus à pratiquer des activités permettant de (re)découvrir des espaces et des lieux par de nouvelles animations et activités. Des nuits blanches, à la nuit des images et aux fêtes de lumières, les propositions se multiplient de toutes parts, s'actualisent en fonction des effets de mode et de marketing, comme le cas célèbre de Lyon. Depuis 2012, la Ville de Lausanne se transforme pendant le mois de décembre en un espace accueillant des œuvres d'art lumineuses et un marché de Noël dispersés sur plusieurs places emblématiques du centre-ville, transformant alors les ambiances de toute la ville.

Ce travail a pour but de comprendre comment la Ville de Lausanne aborde la question de la nuit et de savoir si les actions entreprises affectent d'autres pans de la société urbaine, tels que le maintien du lien social et la favorisation des mobilités douces par l'animation et l'attraction. Plus particulièrement, ce mémoire vise à mieux comprendre les comportements et la marchabilité induits lors d'événements importants tels que le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël 2018.

Pour ce faire, une première partie théorique explicitera les dimensions découlant de la géographie de la nuit et leurs liens entre l'environnement construit, les politiques administratives et enfin l'humain faisant naître des comportements modaux (voir figure 1). Afin de comprendre les motivations, les ressentis et les attentes dans l'espace nocturne, la partie empirique analysera les comportements et les descriptions des artefacts faisant émerger les imaginaires à travers la mise en commun de quinze parcours commentés exécutés à Lausanne durant ces festivités. Enfin, la conclusion permettra de répondre à la question de recherche qu'est de savoir dans quelles mesures les animations précitées influencent la marchabilité et l'attractivité du centre-ville.



## 2. PARTIE THÉORIQUE

Si la question de la nuit émerge, c'est parce que de plus en plus d'activités la colonisent. Les rythmes de vie et les emplois du temps s'amplifient provoquant un bouleversement temporel causé par la tertiarisation de l'économie, le métissage des sphères privée et professionnelle, la diminution du temps de travail et/ou l'augmentation du temps libre augmentant la part des loisirs dans l'emploi du temps, la synchronisation des activités à l'échelle planétaire, les nouvelles technologies permettant l'ubiquité et les demandes actuelles des individus prônant l'accessibilité de tout, partout et sans effort (Gwiazdzinski, 2013 ; Paquot 2010).

Sur le plan économique et dans une logique de compétition internationale, les outils de production fonctionnent de plus en plus longtemps. Les marchés ne s'arrêtent jamais : les réseaux de biens et services s'observent sur un temps continu. Les technologies de l'information permettent de synchroniser le système planétaire, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les moments de pauses s'amenuisent à des fins d'optimisation du temps, par désir d'aller plus vite et d'être compétitif. La « ville continue » se banalise et représente la société urbaine qui s'affranchit des rythmes de la nature à travers la lumière et les technologies de l'information (Gwiazdzinski, 2003). La ville H24 est alors l'image de la société urbaine insérée dans la globalisation. Plus simplement, plus la ville est active en continu, plus elle est une « cité globale » demeurant de moins en moins en phase avec le rythme circadien de la ville traditionnelle. Conséquemment, certaines problématiques inhérentes à la colonisation de la nuit surviennent, telle que la personnalisation des rythmes de vie peut troubler l'harmonie des uns avec les autres. Le lien social semble se froisser, puisque d'une part les individus se croisent de moins en moins, d'autre part les usages nocturnes et diurnes de la ville peuvent être conflictuels pour les citoyens (nuisances sonores et lumineuses par exemple) (Gwiazdzinski, 2013). Pour Luc Gwiazdzinski (2003), le lien social pourrait être maintenu et amplifié à travers la mise en place d'événements culturels incitant le croisement des individus entre eux dans l'espace public pouvant aboutir à des interactions. Le questionnement semble alors plus profond quant au rôle des espaces publics diurne et/ou nocturnes.

Par ailleurs, l'internationalisation des villes qui engendre l'accroissement des rythmes de vie, provoque une relation complexe entre d'une part le consommateur H24 impatient et d'autre part le salarié désireux de son repos. Ici se pose la question plus large des usagers : qui pratique la nuit et dans quels desseins ? La colonisation de la nuit insinue alors un accroissement d'usages issus de l'offre et de la demande. Alors que la plupart des services et d'offre urbaine sont assurés le jour, qu'en est-il la nuit ? Du moment que la société s'ouvre la nuit, est-ce que les offres sont à la hauteur de la demande en termes d'aménités ?

Il s'agit en fin de compte de composer entre d'une part l'ouverture des frontières nocturnes qui nécessitent une ville amène, d'autre part une ville circadienne reposante. Le fait est qu'il paraît nécessaire d'élire une stratégie et des solutions sociétales qui facilitent le plus de modes de vies possibles dans la mesure où de plus en plus d'usages nocturnes surviennent. Toutefois, est-il raisonnable d'ouvrir offices, administrations,

commerces, transports et bien d'autres encore provoquant l'obligation de travailler la nuit pour d'autres usagers plus longtemps ? Et dans un autre sens, est-il juste de ne pas considérer les personnes actives la nuit qui peut-être ne choisissent pas ce mode de vie de manière délibérée ? Étant donné que les modes de vie se multiplient et que les activités deviennent de plus en plus nocturnes, comment faciliter la conciliation entre les sphères privées, sociales et professionnelles sans impacter les rythmes des autres ? La réponse à ces questions demeure mitigée en raison de la volonté de la ville à s'ouvrir la nuit, du contexte local et global et des usagers libres de choisir leur mode de vie. Il n'y a donc pas une seule et unique bonne réponse. Le fait est que les villes se doivent de peser les intérêts et de proposer des solutions favorables à tous les individus.

## 2.1 L'URBANISME NOCTURNE

Le nouveau rapport entre l'homme, le temps et l'espace a des conséquences sur les rythmes de vie qui s'accroissent. La formation, la carrière, la famille, les loisirs, semblent de plus en plus se chevaucher, floutant alors les limites des emplois du temps (Gwiazdzinski, 2003 ; Paquot, 2010). La demande quant à un service prolongé semble s'accroître puisque près de la moitié des Français en 2003 pensait pouvoir mieux s'organiser avec des horaires d'ouvertures de commerces et d'autres services élargis en fonction de certains moments clés comme les pauses de midi, les soirées et les weekends (Gwiazdzinski, 2003). Faciliter la conciliation entre les différents rythmes de vies (activités professionnelles, loisirs, temps libre, sphère privée) encourage et répand plus de justice sociale (Millet, 2003). Le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) ont permis l'amélioration de l'ubiquité grâce au développement d'interfaces web, de formulaires administratifs et de shopping en ligne, facilitant la consommation, le travail et le métissage des sphères entre elles (Gaber & Gruer, 2003). Néanmoins, l'augmentation des rythmes de vie et le besoin d'ubiquité grandissant génèrent d'autres enjeux quant à la santé explicités au chapitre 2.2.1.

Or, l'offre urbaine n'est souvent pas suffisamment développée puisque les rythmes circadiens prédominent encore dans la plupart des villes. Les services sociaux, services scolaires, services publics, telles que les crèches, les bibliothèques, ou l'administration se ferment en fin de journée, impliquant une vacance des pouvoirs publics, tandis que près d'un cinquième de la population urbaine travaille à des horaires décalés (Gwiazdzinski, 2003, p.27 ; 2013 ; Paquot, 2010). Les acteurs de la ville semblent peu connaître et se désintéressent de la question de la nuit, handicapant alors la création d'une identité et d'une culture nocturne personnalisée (Narboni, 2012).

Suite au constat que la nuit était une dimension largement oubliée dans les débats publics, certaines grandes villes se sont pleinement saisies de cette question. Amsterdam a par exemple créé en 2003 un poste de « maire de la nuit » issu d'un réseau appelé *Nachtwacht* entre des acteurs universitaires et des gens de l'univers de la nuit dénonçant alors l'oubli de cette dimensions urbaine. Sur cette même lancée, d'autres grandes villes s'en sont inspirées comme Paris en 2013 et Londres en 2016 (Boudet, 2013 ; Brinio, 2016 ; Willot, 2007). Quant à l'Italie, la question des temporalités est opérationnalisée depuis les années 1990. En effet, une ville de plus de 30'000 habitants est obligée d'instaurer « un bureau des temps », prenant en charge les individus vivant la nuit en tentant ainsi de concilier plus facilement carrière et vie privée par l'ouvertures d'offices (Bonfiglioli, 1997 ; Paquot, 2010). Plus près d'ici, Genève a lancé les États généraux de la nuit qui par son haut conseil regroupe les débats très ouverts sur la définition des nuits à l'heure actuelle. Les informations sont utilisées afin de discuter des conflits de la ville qui dort et qui veille, qui travaille et qui s'amuse et proposer *in fine* le développement de services, d'animations et de transports sur l'espace public (Gwiazdzinski, 2013).

Les pratiques de la nuit semblent s'accroître inéluctablement, suscitant la création d'une nouvelle niche économique. De plus en plus de villes se spécialisent en fonction de leur savoir-faire et des opportunités pour

attirer des consommateurs, des visiteurs ou des usagers à différentes échelles. De ville nocturne, noctambule à ville globale, Luc Gwiazdzinski (2003) propose une typologie non exhaustive suivante :

- **la ville globale**, qui représente l'accessibilité des consommations partout à tout moment, comme New York, Londres, Tokyo (Sassens, 1991, cité dans Gwiazdzinski, 2003, p. 34).
- **la ville linéaire**, où les voies de circulations internationales comme autoroutes et chemins de fer sont très représentées et complétées par **des oasis de temps continu**, comme les stations-services, gares, ports, aéroports, etc.
- **la ville archipel**, où certaines zones vivent en continu dans un univers circadien (hôpitaux, restaurants, hôtels, bureaux de police, casernes, etc.)
- **la ville festive**, qui a développé une économie basée sur les noctambules et les loisirs, comme Ibiza, Las Vegas.
- **la ville virtuelle**, qui est colonisée par les automates, les ordinateurs dans les maisons et l'espace urbain.

Il y a une relation forte entre urbanisation et activité nocturne ; plus la ville est importante, grande et globale, plus les activités nocturnes auront tendance à être présentes (Gwiazdzinski, 2013). L'aspect culturel influence également les modes de vie qui diffèrent d'une région à l'autre, illustré par l'ouverture tardive des échoppes dans les régions et pays se situant plus au sud que nos latitudes (Gwiazdzinski, 2013). Néanmoins, la prise en compte du contexte et du territoire est primordiale dans la question et la gestion de la nuit (nombre d'habitants, lieux, paysage, topographie, activités, etc.), en particulier pour gérer les conflits qui s'érigent entre la ville qui dort et la ville qui travaille ou s'amuse, en pesant les intérêts vers un urbanisme chronotopique (Gwiazdzinski, 2003 ; Paquot, 2010). Ce glissement vers la nuit se généralisant depuis la fin des années nonante, il en incombe aux politiques temporelles de viser le bien-être général de la société par la mise en place d'outils de négociation intégrant tous les acteurs de la société. La transversalité, la rencontre et la convergence des démarches participatives permettent alors « *la prise en compte des problèmes locaux dans une optique transversale et la mise en œuvre d'une vision globale dans une concrétisation locale spécifique* » (Martinet, 2003, p. 158).

### 2.1.1 L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

La colonisation de la nuit a progressivement invité la lumière en ville. La nuit, connotée encore majoritairement négativement, s'est vue dès la Seconde Guerre mondiale s'illuminer de manière plus systématique, permettant la poursuite des activités diurnes s'inscrivant dans un mouvement appelé « *Twenty-four Hours City* » provenant de Grande-Bretagne (Narboni, 2012 ; Paquot, 2010, p.67). Quoi qu'il en soit, les logiques d'éclairage ont évolué au cours du temps.

La naissance de l'éclairage public visait la sécurité et les déplacements piétons. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, portée par l'essor de rapide de l'industrie automobile, la question de la vision nocturne des



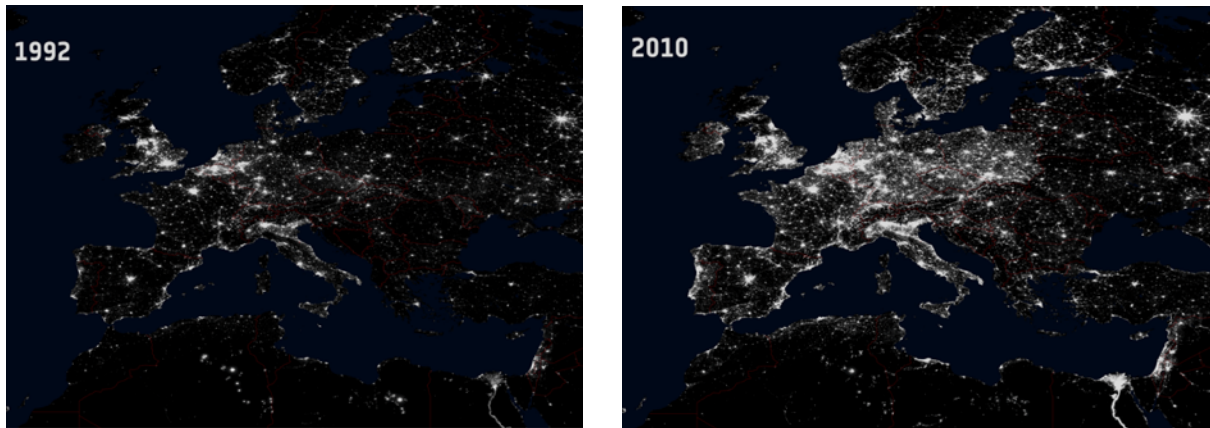
automobilistes qui se déplacent à plus grande vitesse influence le développement de l'éclairage public par une conception très fonctionnaliste (Narboni, 2012). La lumière devient alors plus intense et est estimée comme plus sécuritaire. Toutefois, cet éclairage n'a jamais pris en compte la physiologie de l'œil humain, puisque les contrastes fortement marqués sans temps d'adaptation éblouissent facilement (Narboni, 2012).

L'excès de lumière engendre d'autres effets néfastes qui perturbent, voire endommagent la faune et la flore (Debrot, 2016). À titre d'illustration, la lumière perturbe les animaux migrateurs comme les merles de ville qui nichent un mois plus tôt à cause de l'excès de testostérone produite, les insectes qui meurent d'épuisement piégés par les candélabres, la fuite des chauves-souris évitant les sources lumineuses, mais aussi d'autres animaux nocturnes, les batraciens, les plantes et les arbres (Debrot, 2016).

De plus, le halo de lumière généré au-dessus des villes provoque des problèmes vis-à-vis de l'astronomie et de l'observation du ciel, si bien que près de 60% des Européens n'ont jamais vu la voie lactée (Debrot, 2016 ; Gwiazdzinski, 2003).

Enfin, l'excès de lumière représente un gaspillage important d'énergie, de ressources naturelles et de ressources financières (Debrot, 2016). C'est pourquoi des lois et des normes ont permis de réguler les niveaux lumineux sur le continent. En Europe, les normes EN 1320 recommandent un éclairage en fonction de la vitesse de déplacement et de la fréquentation par rapport à la typologie des usages (Debrot, 2016 ; Narboni, 2012). Des lois françaises interdisent les enseignes lumineuses entre 1h à 6h depuis 2012. Depuis 2013, s'est ajouté à cela l'interdiction d'illuminer les façades, l'éclairage intérieur émis vers l'extérieur, l'obligation de l'extinction des lumières dans les bureaux 1h après la fin des activités pour les bâtiments non résidentiels. En Suisse, le Val-de-Ruz interdit l'éclairage des vitrines depuis 2012 (Debrot, 2016 ; Narboni, 2012). Il y a également d'autres recommandations ou labels en Suisse et en Europe qui invitent la limitation de la consommation par pallier en fonction du nombre d'habitants comme l'Agence suisse pour l'efficacité énergétique (S.A.F.E), L'European Energy Award (EEA) et la Cité de l'Énergie (Debrot, 2016). En Suisse, l'éclairage routier est minimisé du fait que la loi sur la circulation routière (LCR) oblige les automobilistes à adapter leur vitesse aux circonstances (visibilité, ralentissements, accidents, etc.). Il y a aussi la loi sur la protection de l'environnement qui indique que la pollution atmosphérique, le bruit, les vibrations, doivent être limités par des mesures prises à la source en réduisant les émissions (Debrot, 2016).

Or, les points lumineux semblent pourtant s'accroître en Europe alors que les sociétés visent un éclairage mesuré et privilégient les éclairages technologiquement efficaces (voir figure 2) (European Space Agency (ESA), 2012 ; Debrot, 2016 ; Narboni, 2012). En effet, cette tendance semble se concrétiser en réduisant systématiquement la consommation énergétique et à maîtriser la pollution lumineuse, en éteignant partiellement ou temporairement certaines zones à certains endroits (Debrot, 2016 ; Narboni, 2012).



*Figure 2 : L'évolution de l'éclairage en Europe durant deux décennies (ESA, 2012)*

Tous les trente à cinquante ans, l'éclairage public nécessite un renouvellement complet générant des coûts et des investissements considérables pour les villes (Narboni, 2012). C'est pourquoi le choix de la méthode, du matériel, de la technologie et de la situation est plus qu'importante. Quant au mobilier urbain, la rénovation et la réinvention des lumières sont un enjeu conséquent. Auparavant, la durée de vie d'un lampadaire variait entre dix et quinze ans alors qu'aujourd'hui, avec les LED, elle est d'environ dix ans. Les raisons sont majoritairement liées à l'effet de mode, à l'évolution des goûts, au tourisme urbain ayant comme conséquence un renouvellement plus régulier des lampadaires causé par la fragilité des décors et l'absence de politiques de maintenance (Narboni, 2012).

La lumière joue un rôle important sur les êtres vivants, provoquant des interférences dans la production d'hormones telle que la mélatonine chez l'humain. Elle peut effectivement avoir de grands effets psychologiques, physiologiques et perceptuels sur les individus (voir chapitre 2.2) (Narboni, 2012). La ville diurne n'est pas semblable à la ville nocturne car la vision, la visibilité, le ressenti, la perception, l'imaginaire est influencé par le contexte et est propre à chaque individu. La lumière attire volontairement le regard sur un élément de l'espace. De cette façon l'éclairage a un rôle important quant à la lisibilité de l'espace pour les individus, notamment les piétons, en sachant que la découverte d'une ville de nuit ne permet pas la conception entière de cette dernière puisque de nombreuses informations sont masquées par l'obscurité (l'architecture, la topographie, la forme, etc.) (Narboni, 2012). Ainsi, l'image mentale d'une ville nocturne est différente qu'une image mentale d'une ville diurne. Cela est lié au fait que les informations perçues ne sont pas les mêmes et prédispose la direction du regard. Roger Narboni (2012) parle même de géo-culture de l'éclairage public, se définissant par le fait de créer une identité nocturne propre en fonction du contexte et de la position géographique de la ville.

La prise en compte de l'échelle humaine prend alors tout son sens en ce qui concerne les espaces publics, les vues, les rez-de-chaussée et les ambiances. De plus en plus de villes travaillent les ambiances urbaines, mêlant éclairage et parfois même son et festivités. La ville se théâtralise en devenant un terrain de jeu axé sur l'expérience et la découverte (Narboni, 2012 ; Gwiazdzinski, 2003). L'éclairage peut alors être un outil pour embellir, animer, améliorer la qualité de vie nocturne et participer à la lisibilité de la ville en favorisant un sentiment

commun d'appartenance par de nouveaux repères (Narboni, 2012 ; Lynch, 1960). Qui plus est, il donne l'opportunité aux villes de se différencier les unes des autres de nuit, permettant *de facto* d'attirer un public plus large (Narboni, 2012).

Aujourd'hui, le but de l'éclairage n'est plus uniquement d'assurer la sécurité (jusqu'alors majoritairement routière), mais vise plutôt l'agrément par une réflexion plus large basée sur un diagnostic territorial (contextes, activités, usages, etc.), conceptualisé en plans lumière (Gwiazdzinski, 2003). Il existe plusieurs desseins à l'éclairage, tels que la mise en valeur du patrimoine voire de la topographie, l'agrément et le confort, la vie sociale et économique, et la sécurité de biens et de personnes (incivilités, tapages, délits, accidents, agressions) (Debrot, 2016 ; Narboni, 2012). Les villes élisent une stratégie en fonction de leurs besoins et de leurs possibilités. Les repères d'une ville, comme les monuments par exemple, construisent l'identité de la ville la journée et sont de ce fait mis en avant la nuit. Par conséquent, l'identité diurne dirige l'identité nocturne d'un même espace. Ceci étant, il n'est pas exclu de créer une géo-culture de l'éclairage (Narboni, 2012). Finalement, c'est l'humain qui décide de ce qu'il éclaire, dirigeant nécessairement le regard des personnes et participant à la construction de l'image mentale et de la représentation de l'espace (voir chapitres 2.2.2 et 2.3.1). Plus simplement, le visage d'une ville nocturne dépend de son territoire, de son histoire et surtout de ses acteurs. Aussi, l'éclairage a un grand potentiel pour le développement de la vie sociale et le tourisme nocturne découlant de la pesée des intérêts (Narboni, 2012). L'éclairage modéré et réfléchi, l'animation et la mise en ambiance des espaces publics contextualisés invitent finalement les usagers à s'approprier ces lieux en les pratiquant la nuit, gage de qualité urbaine (Gehl, 2010).

#### 2.1.2 L'ANIMATION URBAINE : ENTRE ÉVÉNEMENTIEL, SORTIES ET TOURISME

Une ville saine et durable est une ville vivante, fonctionnelle, émotionnelle, accueillante et fréquentée par de multiples groupes sociaux dont les interactions sont encouragées (Gehl, 2010). La présence d'individus dans un espace « *signale qu'il vaut la peine de s'y rendre* » et traduit un phénomène d'auto-alimentation (Gehl, 2010, p. 74). Cependant, ce ne sont pas le nombre de visiteurs et l'ampleur d'une ville qui animent, mais son caractère accueillant et populaire (Gehl, 2010). La fréquentation d'individus sur une surface donnée engendre des impressions liées à la perception des individus. Il est alors important de créer des espaces de taille adéquate en fonction des activités et du nombre d'individus, afin de ne pas générer une image négative liée à l'apparence vide ou trop remplie d'un lieu (Gehl, 2010). Jan Gehl (2010) décèle deux principaux types d'activités liés à la marche dans l'espace public : les activités facultatives telles que se promener, s'asseoir, profiter du beau temps et les activités incontournables comme se rendre à un endroit ou attendre le bus. Tandis que la qualité de l'espace urbain n'influence pas sur la faisabilité des activités incontournables, les activités sociales et facultatives sont largement favorisées dans les espaces hautement qualifiés (Gehl, 2010, p.33). Toutefois, l'attractivité de la marche peut être influencée et engendrer des comportements spécifiques comme des évitements ou des détours (voir chapitre 2.4.3). L'accueil doit être pensé pour ces deux types

d'activités notamment en fonction des temps de séjour qui diffèrent. De manière générale, plus la durée de séjour est grande, plus l'animation est importante (Gehl, 2010). C'est pourquoi les espaces piétonniers ont nettement plus tendance à être animés puisque le piéton peut facilement prendre part à la vie urbaine et interagir avec l'environnement. Cette interaction va alors favoriser les allées-et-venues entre la rue et les rez-de-chaussée, poussant alors à la consommation et aux petits achats plus fréquents (Leuba, 2015). L'enchaînement logique des attractions telles que vitrines, rez-de-chaussée, marchés, chanteurs de rue, rythment les déplacements permettant à l'esprit de s'échapper le temps d'un instant tout en stimulant les sens. La conséquence est telle qu'elle influence sur la perception de la distance parcourue étant donné que le temps de parcours et/ou la distance sont souvent sous-estimés lorsque la ville est agréable à parcourir à pied (Gehl, 2010). De ce fait, les événements se passant à hauteur du regard jouent un rôle primordial dans les impressions individuelles.

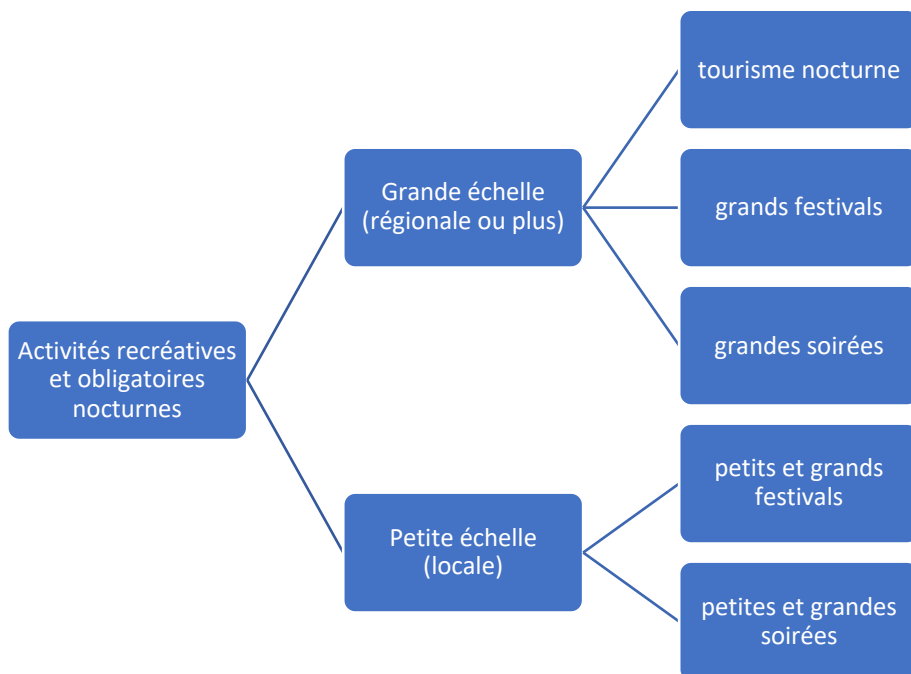


Figure 3 : Schéma conceptuel du rayonnement des animations selon leur typologie, © Laurette Rohrbach

L'augmentation des rythmes de vie individualisés provoque une perte du lien social. Selon Luc Gwiazdzinski (2003), le maintien du lien social, ou du moins l'illusion de ce dernier, peut se faire en utilisant le potentiel de l'événementiel. Les espaces animés au quotidien ainsi que les événements extraordinaires comme les manifestations culturelles, sportives ou musicales et qui plus est sans motorisation favorisent l'interaction sociale à travers trois activités humaines de base proposées et permises : regarder, écouter et parler (Gehl, 2010, p. 160). Outre le potentiel de sociabilisation, l'événementiel permet d'attirer les plus curieux à plus grande échelle aussi. Or, la nuit est un nouveau terrain de jeu qui a comme particularité d'être encore peu connu (Gwiazdzinski, 2003). Ainsi, la (re)découverte d'une ville la nuit a un rôle sur plusieurs plans : d'une part, inviter l'utilisateur lambda à pratiquer la nuit va permettre la démythification de cette dernière, d'autre part, la pratique unique va supposer la pratique plus répétée en aval grâce à la démonstration d'un terrain de jeu unique,

ludique, culturel, hospitalier, sécuritaire ou encore accessible (Gwiazdzinski, 2013). La nuit devient donc un nouveau marché issu d'une nouvelle dimension à découvrir. Elle se doit néanmoins d'être pensée simultanément à grande et à petite échelle (voir figure 3).

Les villes se dotent parfois de stratégies liées à la spécialisation nocturne des lieux, dans un dessein de figurer dans la compétition à plus large échelle mais également dans une optique d'offrir à la population locale l'opportunité de se rencontrer et de démystifier la nuit par de nouveaux usages (Gwiazdzinski, 2003). L'enjeu des festivals et manifestations nocturnes étant donc la participation active de participants, de plus en plus des soirées et nuits spéciales voient le jour, comme « nuit blanche », « nuit des musées », « fêtes des lumières », etc. (Gwiazdzinski, 2003 ; 2013). La nuit est devenue une nouvelle niche économique engendrant des rentrées d'argent toujours plus grandes (Gwiazdzinski, 2003). À titre d'exemples, certains territoires comme Ibiza ou Malte se sont spécialisés dans le secteur de la fête nocturne, rayonnant à l'échelle du continent Européen (voir chapitre 2.1 p.14). Aussi, le *Macumba* qui attire de nombreux noctambules en fin de semaine à l'échelle régionale, génère des chiffres d'affaires importants et fait naître des services complémentaires aux alentours de ce lieu (boulangeries, stations-service, distributeurs automatiques, etc.), tout en se mêlant à la population locale (Gwiazdzinski, 2003). Ces services et commerces peuvent initier des pratiques temporelles continues. D'autres types de pratiques émanent du tourisme urbain nocturne à travers la création de scènes, de parcours, de spectacles et de festivals de toutes sortes attrayants (Narboni, 2012). La lumière festive devient une manière d'attirer des curieux. Originaire de France, le phénomène s'est élargi jusqu'en Europe, aux États-Unis, en Asie et en Afrique (Lighting Urban Community International, 2019 ; Narboni, 2012). Un réseau de villes lumières s'est ainsi créé en 2002, le *Lighting Urban Community International* (LUCI) par l'initiative de la ville de Lyon. C'est ainsi que l'événementiel mais encore l'ouverture de certains services, agrémenté par la qualité des espaces proposés participent au tourisme nocturne et à la sociabilisation locale, puisqu'il permet de mêler touristes et riverains entre eux. Plusieurs leviers d'action naissent de ce phénomène, comme la (re)découverte d'une ville par une expérience et activité sensiblement différente. Tandis que le tourisme nocturne demeure en principe majoritairement piéton, les avantages de la marche dépassent l'aspect économique en améliorant d'autres aspects sociaux (voir chapitre 2.4.3).

Le développement du tourisme urbain contient cependant des enjeux sociaux importants puisque sans maîtrise et sans prise en compte des lieux et des périodes, la ville marchandisée peut engendrer des nuisances pour les habitants (Narboni, 2012). En effet, trop de festivités, trop de touristes, trop de mouvements, trop de lumière, trop de bruit peut vider la ville petit à petit, ou la gentrifier. Il devient alors nécessaire de peser les intérêts et de favoriser la mixité à travers la participation et la négociation entre les différents acteurs.

## 2.2 L'ÊTRE HUMAIN

Afin de comprendre le fonctionnement et la qualité d'un espace, la connaissance et la prise en compte de la dimension humaine est primordiale (Da Cunha, 2005, Gehl, 2010, Paquot, 2010). La qualité d'un espace public n'existe que parce que les usagers l'estiment ainsi, par le biais d'impressions, de ressentis et de représentations produits à travers les connaissances, le vécu et la pratique d'un lieu. C'est pourquoi il semble indispensable de recentrer les études urbaines liées aux ambiances sous un prisme plus anthropologue en prenant en compte la géographie des représentations.

Cette dernière questionne directement les processus comportementaux sur un territoire donné en postulant que ces derniers naissent grâce à la connaissance d'un lieu, acquise par l'expérience temporelle, spatiale et sociale (Bailly, Raffestin & Reymond 1980, cité dans Bailly 1985). La représentation d'une ville peut ainsi se comprendre comme un carte intériorisée établie à travers l'apprentissage d'un espace, qui différerait d'une carte euclidienne. Se

représenter un trajet équivaldrait effectivement à s'imaginer une suite chronologique d'éléments (carrefours, arrêts de bus, routes, etc) (voir chapitre 2.2.3) (Bailly, 1985). La figure 4 exprime d'ailleurs les étapes qui lient l'individu avec le territoire : Le système cognitif reçoit des informations à travers des stimuli dans le système nerveux, lui-même relié au cerveau, de sorte que les informations perçues sont simultanément traduites par des émotions, des ressentis, des impressions liés à des expériences vécues similaires ou ressemblantes. Ainsi, le cerveau regroupe des éléments et des événements en les chargeant de sens en fonction du vécu. Le corps et l'esprit sont en continuelle interaction et appréhendent de cette manière l'espace et l'environnement, grâce aux cinq sens du corps humain en attribuant des images mentales à certaines portions du territoire. L'appréhension de l'espace ambiant découle de deux principes vitaux qui animent l'être humain : la syntonie et la schizoïdie.

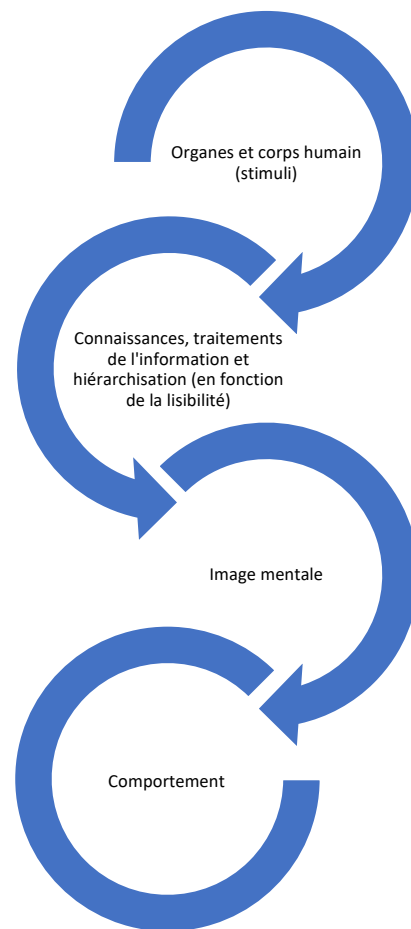


Figure 4 : Etapes de lecture du territoire selon Lynch (1969), Bailly (1985) et Thibaud (2015)

*« La syntonie assure le contact vital avec la réalité et renvoie au sentiment d'harmonie avec le monde. La schizoïdie, au contraire, désigne la faculté de*

*nous "détacher de cette même ambiance". Elle procède de l'élan personnel, permet d'affirmer le moi, de donner sens et direction à l'avenir ».*

(Jean-Paul Thibaud, 2015, p. 20)

Complémentaires, l'excès de l'un ou de l'autre provoque des pathologies mentales telle qu'état maniaco-dépressif ou schizophrénie, traduisant les comportements et attitudes liés aux types de rapport entretenus avec l'ambiance (Thibaud, 2015). Cette explication permet alors de comprendre l'existence du lien entre les éléments et l'environnement sur un individu. Selon Erwin Straus (psychanalyste et neurologue), le fait de sentir explicite la relation avec l'environnement ambiant liée à l'expérience vécue sur le plan objectif mobilise nécessairement les dispositions affectives inhérentes au mouvement dans l'espace (Thibaud, 2015). Plus simplement, l'individu se forge une image mentale grâce à son vécu, aux stimuli et à la conscience « d'un soi » dans l'espace, générant alors des comportements pouvant à terme s'ancrer en habitudes (voir chapitres 2.2.2 et 2.2.3). De cette manière, l'environnement influence sur l'individu, tant au niveau des ressentis et du bien-être que des normes, usages et comportements habituels, tel que le mouvement dans l'espace (Lynch, 1960 ; Thibaud, 2015).

Le bien-être et le confort perçus peuvent alors grandement jouer sur la santé tant physique que mentale, d'où l'importance de prendre en compte le facteur humain en offrant la possibilité de se reposer et de casser les rythmes de vie effrénés et les sphères privées, sociales et professionnelles qui se chevauchent toujours plus (Gehl, 2010 ; Gwiazdzinski, 2003 ; Lévy, 2012, Paquot, 2010). Se ressourcer en privilégiant les ralentissements et le bien-être à l'échelle humaine à travers un environnement urbain de qualité favorisant les loisirs, les rencontres, la santé et le mouvement lent suscitant le repos mental devient alors primordial. Rompre avec la routine en laissant divaguer son esprit, en côtoyant d'autres personnes et en faisant des efforts physiques telle que la marche permet alors au corps et à l'esprit de se régénérer et de lutter contre les maux de la ville à savoir stress et angoisse, consommation de psychotropes, maladies cardiovasculaires, accidents de la route, obésité ou encore suicide (voir chapitre 2.4.3) (Lévy, 2012, p. 161).

### 2.2.1 L'HOMME LA NUIT (PHYSIOLOGIE)

Il est important de se rappeler que l'homme est un animal diurne et qu'il est fait pour dormir la nuit (Gwiazdzinski, 2013). Le comportement naturel de l'homme est lié à son cycle circadien durant approximativement vingt-quatre heures, rythmé par le lever et le coucher du soleil. La nuit, le corps produit certaines hormones telles que la mélatonine, primordiale pour le bien-être des hommes. Naturellement produite, elle est appelée plus communément « hormone du sommeil ». Elle est essentielle pour réguler les rythmes chronobiologiques (rythme circadien, rythme de température et de veille-sommeil), en régulant la sécrétion d'autres hormones chez l'humain (Claustrat, 2009 ; Touitou, 2005). Vivre la nuit (travailler, voyager, sortir par exemple) provoque une surexposition à la lumière et dérègle la production de mélatonine chez l'humain. Si la production de cette

hormone est perturbée à cause de décalages horaires réguliers, notamment liés aux rythmes de vie effrénés, la santé risque de se détériorer à cause du manque de sommeil avec comme signes cliniques la perturbation de l'humeur, le manque de concentration, la prise de poids ou une fatigue extrême, qui sur le long terme peuvent conduire à l'épuisement psychique, dépressions ou encore anxiété (Gwiazdzinski, 2003 ; Millet, 2003 ; Touitou, 2005). Le repos est indispensable pour le corps et l'esprit et devrait être d'environ sept heures quotidiennement. Aussi, le corps peut rencontrer des difficultés d'adaptation au changement de rythme imposé par le contexte actuel.

Les individus dormiraient de moins en moins et se coucheraient de plus en plus tard. L'accélération des rythmes de vie, les loisirs et le besoin d'ubiquité ont engendré depuis les années cinquante un décalage du cycle de sommeil de deux heures environ (l'heure du coucher passant de vingt-et-une heures en 1950 à vingt-trois heures dans les années 2000) (Gwiazdzinski 2003). Aussi, certains souffrent d'insomnie causée en partie par l'offre publique comme les bars, les restaurants, les spectacles et l'offre domestique continue telle que télévision ou ordinateur, mêlant alors consommation d'excitants comme cigarettes, cafés, *energydrink*, vitamines et paradoxalement toujours plus de tranquillisants et de somnifères (Gwiazdzinski, 2013).

La santé est devenue un intérêt généralisé, surtout dans les milieux urbains. En effet, la conscience des effets stressants des rythmes effrénés, du manque de sommeil, de sédentarisation a engendré une nouvelle culture du « *well being* », qui prône la nécessité de la lenteur : du *slow food* aux loisirs lents comme la marche et la randonnée, les *slow up*, la grimpe, les croisières, le yoga, les monastères et temples religieux sont toujours plus en vogue (Gwiazdzinski, 2003).

## 2.2.2 LES SENS, DE LA VUE À L'APPAREIL SENSORIEL

Alors que les sens de l'homme se regroupent en deux catégories (récepteurs à distance et récepteurs immédiats), la vue est celui qui est le plus développé (Gehl, 2010). Elle permet de se repérer facilement d'une part, mais également de traduire des contextes et de se préparer à certaines rencontres ou situations, telle qu'une silhouette est perceptible à partir de cent mètres et dont il est possible de décoder les émotions, l'odeur et les expressions en deçà de vingt-cinq mètres d'autre part. Il s'agit du champ de vision social (Gehl, 2010). C'est alors en-dessous d'une distance de vingt-cinq mètres que le passant vit les émotions. Ainsi, l'environnement ambiant, ou plus simplement l'ambiance, influence directement le sensible et la perception de l'être humain (Paquot, 2010).



La vue varie selon l'environnement et la lumière puisque l'être humain possède une vision mésopique, c'est-à-dire qui perçoit les couleurs ou les nuances de gris en fonction d'un certain seuil de lumière (voir figure 5) (Agence Culturelle Grand Est, 2011).



Figure 5 : Schéma conceptuel de la vision humaine, © Laurette Rohrbach

Les sens ont évolué en fonction du mouvement linéaire horizontal et de la vitesse de la marche de l'homme au cours du temps, conditionnant alors la direction du regard s'inclinant naturellement de dix degrés vers le bas afin de voir les obstacles les plus proches, alors que le champ de vision tout autour n'est que très peu développé (Gehl, 2010). Aussi, la tête permet le mouvement rapide en cas de stress permettant alors le focus sur un point (Gehl, 2010). Cette horizontalité détermine la façon de percevoir l'espace. Ainsi, la vitesse de déplacement joue un rôle primordial dans la perception de l'espace : la vitesse de marche, voire de course (entre cinq et quinze km/h) permet une bonne appréhension de l'espace et des passants puisqu'il est possible d'en décoder les traits du visage ou des situations. Or, lorsque l'environnement se complexifie, les cyclistes, les coureurs et les marcheurs ralentissent naturellement (Gehl, 2010). Ainsi, au-delà de quinze km/h, il devient alors compliqué de voir et d'interpréter des situations (Gehl, 2010). D'ailleurs, les routes faites pour les grandes vitesses présentent une signalétique très simpliste minimisant les détails puisqu'ils entravent à la compréhension, participant alors à la paupérisation de l'expérience sensorielle des piétons (Gehl, 2010). Bien que l'œil s'habitue à la luminosité, un certain temps d'adaptation est indispensable afin d'éviter les désagréments tels que des éblouissements dus à des contrastes trop forts. Or, les éclairages des villes n'ont guère considéré le facteur physiologique des usagers, notamment dû au fait qu'il a été développé historiquement en fonction de la voiture et de la vitesse des déplacements (voir chapitre 2.1.1) (Narboni, 2012).

Comme dit précédemment, la lumière est alors indispensable pour la vision de nuit puisque sans cela, l'œil humain n'est pas capable de distinguer les formes et objets. L'éclairage permet ainsi d'illuminer des cheminements, des éléments et des situations participant de ce fait à l'élaboration de l'image mentale d'une portion du territoire la nuit. Elle se construit grâce à la connaissance et la conscience de la situation et du contexte de cette dernière, d'une part à grande échelle (situation, topographie, climat, etc.), d'autre part à plus petite échelle grâce à une vision plus précise de ce qui la compose (quartiers, espaces publics, ambiances etc.) (voir chapitres 2.1.1 et 2.3.1) (Narboni, 2012). C'est pourquoi il paraît intéressant de comprendre quels ressentis et images mentales il y a sur un territoire donné, de jour comme de nuit afin de vérifier si des comportements spécifiques émanent en fonction de la perception et du vécu. Il convient alors de questionner les ressentis des piétons la nuit, pour comprendre les comportements des individus de jour comme de nuit.

### 2.2.3 LE COMPORTEMENT DANS L'ESPACE URBAIN

De manière inconsciente, les comportements des individus dans l'espace public s'adaptent en fonction des situations, des objets et obstacles et des personnes. En effet, l'attitude se forme et s'ajuste progressivement en fonction de l'environnement et des contraintes et ne se planifie que rarement voire jamais à l'avance (Thibaud, 2015). Le mouvement exprime à la fois « *la dimension pragmatique et fonctionnelle et la dimension esthétique de l'habiter* » (Guérin, 1995, cité dans Thibaud, 2015, p. 48). La démonstration des lignes de désir est telle que le piéton va souvent privilégier le raccourci afin de gagner du temps ou d'éviter des détours de manière à marcher le plus directement possible et de s'économiser physiquement (Gehl, 2010). La qualité et la longueur du trajet vont aussi influencer sur la perception d'un itinéraire, notamment du point de vue des impressions liées au temps de parcours. Un cheminement de qualité comportant de nombreuses animations aurait tendance effectivement à susciter un rythme de marche plus lent qu'un cheminement inconfortable où le marcheur serait plus enclin à se presser (Gehl, 2010). Ainsi, la perspective rectiligne du déplacement aux abords d'une route et d'une façade aveugle vont alors sembler interminables ou insurmontables comparées à un itinéraire plus sinueux laissant place à la découverte et la surprise (Gehl, 2010). D'autres obstacles, autant physiques que psychologiques vont également engendrer des impressions négatives selon la perspective comme les escaliers dont le sommet est visible depuis le bas (Gehl, 2010). C'est pourquoi les escalators et les ascenseurs ont une grande importance puisqu'ils permettent de renouer des espaces sans effort en supprimant les obstacles psychologiques et physiques, favorisant la fréquentation des individus à certains endroits. La ville doit être atteignable et accessible autant que possible, à toute heure, toute saison (Gehl, 2010). Les conditions météorologiques sont d'ailleurs un facteur décisif dans le choix de déplacements urbains et dans l'usage quotidien (Gehl, 2010). Effectivement, le confort varie de saison en saison et d'une ville à l'autre, puisque dans les pays chauds l'ombre va attirer grand nombre de personnes tandis que dans les pays plus tempérés la chaleur du soleil sera prisée (Gehl, 2010, p.181). Les facteurs climatiques ont une influence sur les sensations de confort comme le vent, la température, l'humidité, qui plus est complétés par les facteurs individuels d'ordre psychologiques, expliquant pourquoi les zones de confort d'un individu à l'autre diverge (se mettre en short en été peut par exemple être source d'inconfort lié au mal-être du paraître) (Gehl, 2010, p.181). En hiver, la neige, le gel et le froid provoquent de nombreux accidents piétonniers et des réticences à sortir, où les surfaces de sol humides et glissantes rendent la marche ardue et contraignante (Gehl, 2010). Les itinéraires varient alors selon la météo et le climat, en visant toujours le confort (marcher sous des arcades, passer sous voie, marcher sous l'ombre des arbres, etc.) (Paquot, 2010, p. 92). Sous nos latitudes, la nuit tombe relativement tôt en hiver et les pratiques quotidiennes se retrouvent souvent plongées dans la pénombre dès dix-sept heures. C'est pourquoi l'éclairage est également plus qu'important et influence dans les comportements en fonction de la visibilité des visages et des personnes, des vitrines, façades et recoins dans l'environnement urbain, puisqu'une bonne visibilité et la présence d'autres individus améliorent le sentiment de sécurité (Gehl, 2010). En effet, la présence des femmes et des personnes âgées dans l'espace public est généralement plus rare que celle des hommes, entre autres car elle est liée au sentiment d'insécurité, à la culture des sociétés et à la défaveur des activités nocturnes (Gehl, 2010 ; Gwiazdzinski, 2003 ; Jacobs, 2012 ; Narboni 2012). C'est pourquoi dès la nuit tombée, la présence de ces catégories d'individus démontre souvent

un espace de qualité, attrayant, sécuritaire et hospitalier, pouvant rassurer. Le champ de vision sociale expliqué comme la distance sociale permettant de se sentir à l'aise ou inconfortable selon l'analyse du visage, des émotions, du comportement, de la proximité de l'autre voire du nombre d'individus présents, explique pourquoi dans certains cas un individu se sent bien ou inconfortable au point de susciter des angoisses (Gehl, 2010). La forte densité de présence d'individus dans l'espace peut rendre un endroit inconfortable, selon la distance intime à respecter. L'individu ne se laisse généralement pas approcher ou toucher d'un inconnu et maintient tant que possible une distance socialement acceptable en fonction du contexte et du lieu afin d'assurer confort et sécurité (Gehl, 2010). Les activités statiques où les usagers s'arrêtent et séjournent longtemps en faisant d'autres choses que marcher comme se tenir debout ou assis expriment également la qualité des espaces et de l'environnement ambiant (Gehl, 2010).

L'expérience et la pratique d'un lieu ou d'un déplacement dirigent également les habitudes et le comportement, de telle sorte qu'un trajet est généralement emprunté de la même façon au quotidien (traverser sur les mêmes passages piétons, marcher sur un même trottoir, emprunter les mêmes lignes de bus ou moyens de transport, voyager aux mêmes horaires, etc.) (Kaufmann et al., 2015b).

#### 2.2.4 LES USAGES

En milieu urbain, les individus tendent à se munir d'un emploi du temps surchargé lié au désir de transversalité des étapes de la vie (l'enfance & formation, l'âge adulte & travail, la retraite) et des sphères privées, professionnelles et récréatives (Gwiazdzinski, 2003 ; Paquot, 2010, p.74). Les horaires sont personnalisés en fonction des individus. Cette individualisation est globalement inhérente au fait que les notions du temps, de l'espace et des temporalités sont propres et subjectives à l'individu. Par conséquent, les rythmes effrénés et la multiplication des activités impliquent un décalage des uns vis-à-vis des autres, cassant le lien social et pouvant provoquer des discordes (Gwiazdzinski, 2003).

Les villes, aussi mixtes que complexes, comportent de nombreux usages et pratiques nocturnes. De par leur caractère multifonctionnel, les villes reçoivent toute sorte d'activités suscitant des usages aussi nombreux que les usagers (Delbaere, 2010). Premièrement, le secteur tertiaire prévalant dans les centres dans un système de villes interconnectées nécessite de plus en plus l'ubiquité en tout temps. Comme vu dans le chapitre 2.1, les travailleurs sont de plus en plus nombreux la nuit et doivent pouvoir se déplacer, consommer, avoir accès à certains services publics de plus en plus tard. Outre les services administratifs, publics et entrepreneuriaux, les villes proposent également de nombreuses offres de services telles que restauration, bistrot, bars, stations-services, etc. afin de répondre à la demande urbaine (Gwiazdzinski, 2003). Les activités nocturnes sont majoritairement liées aux loisirs et dédiée aux noctambules venus se divertir en soirée (Narboni, 2012). Bien que les temps de repos soient indispensables pour le bien-être psychique et physique, ils manquent cruciallement dans les nouveaux rythmes de vie (Gwiazdzinski, 2003). Certains loisirs « lents » provoquent un

engouement conséquent chez les individus en milieu urbain, puisque les activités telles que le yoga ou encore la marche n'ont jamais été aussi populaires que durant ces dernières décennies, sans oublier l'essor des parcours urbains, visites culturelles et footing nocturnes (Gwiazdzinski, 2003, p. 16).

Les temps communs sont devenus minimes et chacun s'organise à son propre rythme. Ceci étant, Luc Gwiazdzinski (2003) considère qu'en organisant des manifestations de toutes sortes, régulières ou non, le lien social pourrait être maintenu. La mise en œuvre de telles organisations fait partie alors d'une stratégie plus globale de la ville (voir chapitre 2.1).

### 2.2.5 LES TEMPORALITÉS

La nuit se compose de différents moments ou temporalités, où les activités et pratiques changent, où les ambiances se métamorphosent, où les différents usagers se croisent. *Afterwork / Happy Hour / Feierabend / Before*, soirées, cœur de la nuit et petit matin / *after*, ces temps ne sont pas figés dans un horaire précis, les marges de la nuit sont floues (voir figure 6) (Gwiazdzinski, 2016).

La période de « l'avant-soirée », ou « après-journée » appelée plus communément *afterwork* sous nos latitudes, est une étape de transition entre la fin de la journée de travail et le début des loisirs, de la soirée et des rencontres amicales. En France, 85% des travailleurs sont actifs la journée tandis que 15% travaillent de nuit (Gwiazdzinski, 2016, 180).

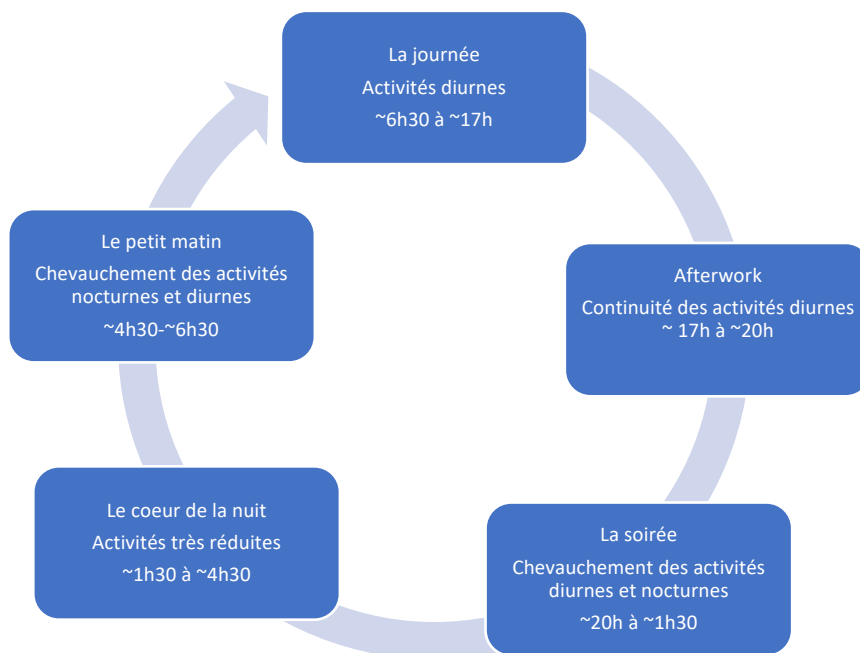


Figure 6 : Les temps de la nuit, selon Luc Gwiazdzinski, 2016

C'est ainsi une grande majorité de personnes qui sont susceptibles de décompresser autour d'une activité de loisir et d'amusement, de rencontres amicales, sportives etc. Cette période peut durer jusqu'à la soirée, voire la dépasser un peu. Cette temporalité, qui commence un peu près vers 20h, est une transition entre le jour et la nuit très floue. Entre le souper, aller dans un bar, faire du footing ou se reposer chez soi, cette période se cantonne entre le mouvement d'individus qui vont vaquer à leurs occupations. La nuit urbaine, ou le cœur de la nuit, se définit comme « *la période où les activités sont très réduites, [...] à une tranche horaire de 1h30 à 4h30* » (Gwiazdzinski, 2016, p. 181). La ville est endormie, les transports ne circulent que très peu, la ville semble vivre au ralenti. Finalement, le jour se lève gentiment et les noctambules croisent les travailleurs diurnes. Grosso modo, c'est entre six heures et vingt heures que demeure l'empire de la ville diurne, et parallèlement de vingt heures à six heures que la nuit se précise (Gwiazdzinski, 2016, p.181).

Finalement, les temporalités ne sont pas délimitées de manière rigides. Les frontières sont floues et varient en fonction du temps, de la saison, du lieu, de la situation, du contexte et enfin des usagers et pratiques qui y demeurent en fonction des dynamiques, des possibilités (offres urbaines), des activités et des animations.

## 2.3 LES ESPACES PUBLICS

Symboliquement représentés comme lieux accueillant la vie sociale à l'image de l'Agora grecque, les espaces publics sont le support du lien social où les usages, les opinions et les pratiques se croisent (Delbaere, 2010 ; Ghorra-Gobin, 2001). Leurs formes sont multiples et leur planification influence les usages, si bien que les places publiques permettent l'expérience par la possibilité de s'arrêter et d'observer sur une distance historiquement de 100 mètres (le champ de vision sociale), alors que les rues et les sentiers favorisent le mouvement linéaire (Gehl, 2010). La ville peut être un lieu privilégié pour la rencontre entre inconnus, octroyée grâce à un sentiment d'appartenance et d'attachement commun de l'espace en question (Ghorra-Gobin, 2001). Quand bien même les espaces publics sont le support matériel des interactions sociales, l'aménagement urbain a longtemps négligé l'importance du vivre-ensemble des espaces publics et des piétons, en les reléguant au rang de « résidu » dans les projets depuis le 20<sup>e</sup> siècle (Ghorra-Gobin, 2010). Qui plus est, l'essor de l'automobile dans les années cinquante lié au fonctionnalisme s'étant systématisé dans les villes a généré des espaces dédiés à la vitesse, négligeant les piétons et les mobilités actives et provoquant des espaces inhospitaliers (Delbaere, 2010, Ghorra-Gobin, 2001 ; Lévy, 2008 ; Offneur, 2008). Ceci a eu pour conséquence le ralentissement de la vitesse dans les villes denses (Lévy, 2008). La qualité des espaces publics s'est de ce fait dégradée à divers endroits pendant de nombreuses décennies liées à l'industrialisation et au fonctionnalisme, en perdant leur rôle de liant social causé par l'amenuisement de la présence de l'humain dans l'espace et générant une image globale de la ville péjorative et néfaste, incarnée par le gris de la bétonisation, l'artifice, la promiscuité et l'assujettissement<sup>2</sup> (Salomon-Cavin, 2005). C'est pourquoi la requalification des espaces publics matérialise un levier d'action conséquent sur les représentations mentales des usagers piétons, grâce au maintien du lien social permis grâce à l'hospitalité des espaces mais également par la fréquentation de ces derniers. Plus les espaces sont accessibles, entretenus et hospitaliers, plus ils sont influents (Laille, Provendier, Colson & Salanié, 2013). En les dotant de sens et de symbolique, les espaces publics endossent la responsabilité et le pouvoir d'être performatifs, culturels et artistiques, qui par la présence même du marcheur en ville se co-construisent (Lavadinho & Winkin, 2008). Ils se composent effectivement de petits lieux qui expriment l'expérience intensive et qui rythment le cadre bâti, tel que le mouvement du corps dans l'espace permet l'imprégnation du lieu sur l'individu ne lui permettant pas de rester indifférent. Le lieu habite le corps et se laisse submerger, influençant alors les attitudes telles que la posture et l'allure, les tensions et les détente (Ghitti, 1998, cité dans Thibaud, 2015, p. 47). Ils inspirent les modes de vie et les choix des individus, grâce à l'influence qu'ils peuvent générer sur leurs habitudes, pratiques et usages à travers le renforcement de la dimension identitaire par l'art urbain par exemple, de la sorte qu'ils peuvent favoriser l'usage de la mobilité douce et des transports publics (Da Cunha, 2005 ; Lavadinho & Winkin, 2008). En effet, les espaces publics prédefinisent ou programment en principe les usages dans le but de limiter les conflits, comme par exemple en délimitant la route ou le trottoir en fonction de la vitesse de déplacement (Delbaere,

---

<sup>2</sup> En Suisse, le mécanisme d'étalement urbain s'est d'abord opéré dans les années septante dans l'optique de fuir les nuisances urbaines, puis ensuite répondre aux aspirations et aux préférences résidentielles (Rérat, 2017). Il n'en demeure pas moins qu'un retour en ville s'est opéré à travers le mécanisme de réurbanisation depuis les années 2000, s'étant complété parfois avec le mécanisme de gentrification (Rérat, 2017).

2010). Même imprévisibles, les usages aussi nombreux soient-ils peuvent néanmoins cohabiter dans la mesure où l'espace est suffisant et propice (Delbaere, 2010). Ainsi, des activités et des usages inattendus peuvent s'improviser sans pour autant gêner les autres usagers, comme par exemple marcher sur un muret, traverser hors d'un sentier ou encore s'asseoir par terre : signe d'appropriation de l'espace (Lavadinho & Winkin, 2008 ; Leuba, 2015). En fin de compte, les espaces publics sont opportuns par rapport à la rencontre et l'expression de chacun, en concédant une place importante à l'art et la culture à travers divers événements et ce même la nuit. L'augmentation du temps libre engendre effectivement de nouveaux besoins en matière d'activités récréatives et artistiques pouvant être pratiquées dans l'espace public et d'où la créativité y foisonne (Gehl, 2010, p.170). En effet, l'énergie et le temps libre permettent l'expression à travers diverses activités comme le sport, le chant, la danse, les jeux, la participation aux fêtes de quartiers, à des festivals divers, à des soirées culturelles, etc., et sont en partie dues au besoin de compenser d'un mode de vie trop sédentaire (Gehl, 2010).

### 2.3.1 LA LISIBILITÉ, DU TERRITOIRE AU RESENTI

L'accueil, l'accessibilité et l'hospitalité des espaces publics découlent de la perception de l'individu et de sa capacité à décoder son environnement. Les repères, la connaissance et la fréquentation de ces espaces construisent la lisibilité d'un territoire donné, indispensable au bien-être de l'utilisateur, telle que la continuité se caractérise entre autres par des bâtiments isolés qui mis bout à bout créent un espace compréhensible, logique et harmonieux (Aghina, 2003). En se déplaçant dans l'espace, le piéton vit une expérience autant physique que psychique, liées à sa connaissance et à son expérience propre du lieu (Lynch, 1960). La mémoire d'un événement passé quelque part provoque des réminiscences emplies de significations, c'est pourquoi les éléments statiques tels que les bâtiments ou la signalétique et les éléments mobiles tels que les usagers, les fêtes ou autres activités sont d'importance égale pour l'imaginaire de la ville (Lynch, 1960). En perpétuelle création, elle est alors perçue de tous de manière tant subjective qu'objective. La représentation mentale d'une ville est primordiale quant à la reconnaissance de cette-dernière, car elle permet de distinguer différents quartiers, repères et voies (marqueurs urbains), cohérente grâce à une logique d'enchaînement et de similitudes (remparts du centre historique, signalétique cohérente, etc.). Ainsi, plus la lisibilité de la ville est forte, plus il devient facile de s'orienter dans celle-ci. Le fait qu'un objet participe aisément à la construction d'une image mentale s'appelle l'imagibilité. Une ville avec une forte imagibilité signifie qu'elle est bien formée, distincte et remarquable : Elle invite les sens à prendre part aux expériences urbaines grâce à l'acquisition d'une conscience profonde de son environnement contenant des objets fixes et mobiles. La fabrique de l'image mentale peut se renforcer par le symbolique, la rééducation des observateurs et/ou le refaçonnement de l'environnement. En agissant sur la forme physique, l'observateur peut suivre un processus interne d'apprentissage, impliquant un développement culturel et biologique qui emploient toutes sortes de sensations (Lynch, 1960). L'orientation étant primordiale pour se sentir bien est facilitée grâce à l'essor du téléphone portable et de la 4G ainsi que le caractère rassurant de la présence d'autrui, aidant à lutter contre certaines

émotions nocives telles que l'anxiété ou la peur (Lynch, 1960). La lisibilité participe alors aux ressentis et aux émotions des usagers. La représentation aisée d'une image mentale limpide grâce à la hiérarchisation des informations reçues provoque une sécurité émotive. La nuit, l'image mentale d'une ville est d'autant plus importante car elle se construit grâce à la connaissance, la conscience de la situation et le contexte d'un territoire, d'une part à grande échelle (situation, topographie, climat, etc.), d'autre part à plus petite échelle grâce à une vision plus précise de ce qui la compose (quartiers, espaces publics, ambiances etc.) (Narboni, 2012). L'éclairage est donc important parce qu'il définit le regard de l'utilisateur en soulignant certains éléments spécifiques et influencent les différentes pratiques de la nuit et des déplacements (Narboni, 2012). La connaissance d'une ville implique nécessairement la mémoire individuelle, qui se retranscrit par l'expérience sensible. En effet, la réminiscence de souvenirs est provoquée par le vécu de l'utilisateur, lui-même doté de ses sens. La sensorialité qui se définit comme la capacité qu'ont les sens à traduire l'environnement réel auprès de l'individu, se croise avec la sensibilité qui, elle, se rapporte à la capacité de percevoir des sensations. Ainsi, le fait de (re)sentir implique un traitement d'informations issu de la perception cognitive relevant du psychologique et du neurologique (Ellena, 2003 ; Martouzet, 2013). Les sens ont un pouvoir non négligeable sur la mémoire et l'expérience, puisque les terminaisons nerveuses se rappellent elles-mêmes des stimulations antérieures. Ils « *s'accompagnent automatiquement d'une interprétation ou, à défaut, d'une interrogation sur le quelque chose senti* », impliquant alors le traitement de l'information faite par l'individu, liant l'objet physique et le mental qui conduit à l'interprétation (Martouzet, 2013, p. 8). Le ressenti est de ce fait dépendant des émotions vécues et ancrées chez la personne. Alain Berthoz, spécialiste de la physiologie et de la perception, explique que la perception dans l'urbain se constitue par les régularités, le hasard et le mouvement, composantes indispensables pouvant susciter de l'émotion à travers la surprise, la sinuosité et le parcours (Paquot, 2010, p.90).

La description des ressentis mobilise nécessairement les émotions et les sens utilisés, mais également la rationalité engendrant des jugements de valeurs. La vue, l'ouïe et l'odorat sont les trois sens les plus utilisés durant une expérience urbaine car le son, les lumières, les couleurs et l'odeur interpellent naturellement les cinq sens (Martouzet, 2013). Céline Ellena (2003) parle alors d'imprégnation inconsciente notamment quant à la mémorisation des odeurs, telle que la célèbre « Madeleine de Proust ». L'odorat n'accapare toutefois pas toute l'attention puisque la vue et l'ouïe sont davantage pris en considération dans l'appréhension d'un environnement chez l'humain (Ellena, 2003). Les molécules odorantes, bien qu'éphémères, tissent des liens entre l'individu et l'environnement du fait qu'elles sont porteuses de sens, de souvenirs et d'attention informant des moments vécus comme la journée, l'endroit ou encore la saison et qui influencent *in fine* notre humeur et notre ressenti (Ellena, 2003). Les souvenirs vécus qui conduisent à la représentation de l'espace peut provoquer alors un sentiment d'attachement, d'affection ou d'appartenance à l'espace lié à « *l'imbrication du rapport à l'environnement, du rapport à soi, à l'autre et à la communauté* » (Martouzet, 2013, p.10) ; les odeurs, les bruits et les éléments peuvent alors jouer un rôle de repères. Si l'orientation et la structure de la ville sont bien précisées, la surprise peut alors avoir un intérêt auprès de l'utilisateur, pouvant être vécue comme un événement extraordinaire qui cadence un parcours grâce à l'émotion suscitée en le rendant plus captivant (Lavadinho & Winkin, 2012 ; Lynch, 1960). C'est pourquoi les artefacts se situant à hauteur de la vue, comme



les rez-de-chaussée, les façades et moulures et enfin les jeux de lumières et d'ombre génèrent une dynamique intéressante notamment dans les déplacements piétons dont la vitesse permet le décryptage de détails (Aghina, 2003 ; Gehl, 2010). Les cheminements deviennent par voie de conséquence plus amusants et facilitent l'évasion de l'esprit.

### 2.3.2 LES AMBIANCES, LIANT DU MATÉRIEL ET L'IMMATÉRIEL

Quel que soit le lieu, l'expérience urbaine découle inéluctablement d'une situation ambiante, d'un climat affectif, d'une expression sensible d'une forme de vie : l'ambiance fait le monde et lui donne un visage, créant de nouveaux paysages (Da Cunha & Guinand, 2014 ; Thibaud, 2015). Apparenté au milieu et au climat, l'ambiance se comprend comme quelque chose qui entoure, enveloppe et influence l'individu. Néanmoins, elle se distingue par la dimension affective qu'elle comporte et de sa connotation généralement positive et de qualité (Thibaud, 2015). Sans elle et sans trace aucune d'humanité et d'animation, l'environnement serait aseptisé et inintéressant (Thibaud, 2015). Thierry Paquot (2010, pp. 79-80) déplore la déshumanisation des villes et des bâtiments rendant l'humain « robotisé », dépourvu de sensibilité. Il suggère alors de revenir aux trois principes de base d'Alberti à savoir : « *necessitas* », « *commoditas* » et « *voluptas* », dont ce dernier principe permet de recultiver le sensible en ville dans le but de renouer l'humain avec son environnement. Longtemps mis de côté, Edward T. Hall (1966) condamne l'emploi des standards architecturaux, du préfabriqué, de l'identique et la non prise en compte de l'espace kinesthésique (T. Hall, 1966, cité dans Paquot, 2010, p.85). Depuis trente ans, le mouvement dans l'espace fut oublié tandis que l'humain est foisonnant de sensibilité et est lui-même acteur du « bougé » des choses selon David Le Breton (Paquot, 2010, p. 86, p. 90). L'humain est un être relationnel selon Simmel qui a besoin de nouer des liens, soulignant l'importance de favoriser la rencontre et la fréquentation d'espace par l'animation entre autres (Paquot, 2010, p. 90)

Les ambiances ont une forte potentialité quant à l'expérience octroyée et participe à la fabrique des sensations et du sensible, puisqu'elles constituent « *la basse continue du monde sensible, la toile de fond à partir de laquelle s'actualisent nos perceptions et nos sensations* » (Thibaud, 2015, p.13). Les ambiances, bien qu'elles représentent le sensible, se définissent à travers leur composante architecturale ou leur dimension spatiale et matérielle permettant l'élaboration d'une esthétique, renvoyant à l'ensemble des situations contextuelles de la vie quotidienne (Thibaud, 2015). Pour en juger la qualité et le caractère agréable auprès du plus grand nombre d'utilisateurs, les apports objectifs et subjectifs doivent être pris en compte à travers la polysensorialité différenciant selon la culture, les habitudes, les références et les capteurs physiologiques (Paquot, 2010, pp. 89-90). Les atmosphères concèdent des dimensions matérielles et morales, objectives de par les arrangements et les éléments produits, mais subjectives du moment qu'ils sont éprouvés, témoignant de la manifestation de « *la co-présence entre sujet et objet* » (Thibaud, 2015, p.28). Pour Jean-François Augoyard, c'est le phénomène d'ambiance qui prévaut dans l'observation d'un environnement à travers le signal physique, la forme spatio-temporelle, le percept, la représentation, le code et les normes et enfin l'interaction sociale, puisque l'ambiance

peut se définir comme « *un dispositif technique lié aux formes construites [et] une globalité perceptive rassemblant des éléments objectifs et subjectifs et représentée comme atmosphère, climat, milieu physique et humain* » (Paquot, 2010, p.89 ; Thibaud, 2015). Ceci étant, l'ambiance ne peut être figée et s'observer en l'état puisqu'elle émane d'un processus d'itérations entre l'observateur, les usages, l'environnement et le concepteur (Thibaud, 2015). Environnement et ambiance sont alors deux termes très proches du fait qu'ils sont compris comme l'entourage d'un individu tel que l'environnement ambiant. Mais ils se distinguent du fait que la sensorialité, l'affect, et l'expérience vécue sont liés au perceptif et au subjectif de l'ambiant comportant néanmoins la dimension de la matérialité (Thibaud, 2015). Ainsi, les ambiances stimulent directement le sensible et diffèrent donc d'une situation à l'autre, d'un endroit à l'autre, d'un moment donné, plaçant l'ambiance propre à chaque lieu et chaque instant (voir chapitre 2.2.2). Les ambiances peuvent être familières, discrètes ou remarquables, génèrent des pratiques urbaines qui se confondent dans la routine quotidienne traduite par des comportements habituels pouvant de ce fait passer inaperçus (Thibaud, 2015). Finalement, l'ambiance, qui est immédiate, omniprésente, indivisible et diffuse se comprend à travers un « tout », qui se compose du lieu, du mouvement, du familier et enfin du sensible (Thibaud, 2015).

### 2.3.3 LA QUALITÉ DE VIE URBAINE

Bien que les villes aient pu renvoyer une image négative, il n'en demeure pas moins que l'urbanité est ancrée en Suisse puisque près de 74% de sa population est urbaine à l'heure actuelle (Guay, 2019 ; Salomon-Cavin, 2005). Confortée par la mise en place d'un cadre légal visant une utilisation mesurée du sol depuis 1979, la Suisse tend ainsi à se densifier en ses centres (Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1979). Le temps de latence d'une telle mise en œuvre a impliqué un déclin de la population urbaine pendant une vingtaine d'année. C'est effectivement depuis les années 2000 que s'observe un processus de réurbanisation qui semble toujours ascendant (Rérat, 2017). Les villes, peu importe leur taille, doivent inciter la poursuite de cette tendance afin de limiter au possible le mitage urbain. Pour être attractives, elles se doivent d'être hospitalières animées et accueillantes en tout lieu, en particulier parce que la qualité urbaine n'est pas obligatoirement répartie uniformément sur le plan spatial et social (Gehl, 2010 ; Kaufmann, Sager, Ferrari & Joye, 2003). La création de cadre de vie propice à la vie urbaine est devenue conséquemment un pilier important en matière de développement urbain durable, où les espaces publics incarnent un potentiel d'action important (Gehl, 2010). « *La morphologie du bâti, les espaces verts, les transports, l'éclairage, les équipements et les services, l'art, etc., participent à la qualité urbaine* » (Da Cunha & Guinand, 2014, p 18). La planification a un impact considérable quant à l'usage de l'espace urbain, pouvant alors être insufflé par de petites mesures incitatives et simples, de sorte que la qualité d'un espace s'accroît à mesure que les usages se multiplient (Gehl, 2010). Lorsque l'offre facultative telles qu'activités récréatives complètent judicieusement les offres basiques, cela représente, par la diversité proposée, un haut potentiel de qualité de vie urbaine (Gehl, 2010). L'attrait d'un territoire découle nécessairement de sa qualité, de son animation et de sa vitalité, notamment parce que la présence d'individus attise celle des autres (voir chapitre 2.1.2) (Gehl, 2010). Un cadre de vie de qualité où il

y fait bon vivre à un coût raisonnable et où demeure une offre urbaine complète permettrait de limiter l'étalement urbain et les déplacements majoritairement motorisés (52% des déplacements étaient effectués en voiture en 2017 en Suisse) (Buisson & Mignot, 1995 ; OFS, pendularité, 2019). La densité d'une ville est plus qu'une simple statistique. En effet, elle est perçue et vécue par des individus, qui selon un contexte ambiant va évoluer (Rérat, 2017). Ainsi, par la requalification des contextes ambiants, la densité résidentielle peut paraître moindre et pourrait potentiellement diminuer l'effet barbecue<sup>3</sup>.

L'accessibilité des espaces mais aussi des mobilités sont indispensable pour assurer une bonne qualité de vie dans le prisme du développement durable (Karou & Hull, 2014, cité dans Kaufmann, Munafò & Dupuit, 2015, p.141). Le confort, ou l'inconfort, découle du ressenti des personnes à travers certains éléments purement physiques tels que le revêtement du sol, la qualité des trottoirs ou des pistes cyclables, même des autoroutes. La requalification urbaine implique que la ville doit être passante, lisible et expressive, poétique et susciter l'imaginaire, dans le but de renforcer l'identité et l'habitabilité par la mise en paysage de lieux quotidiens ordinaires.

*« Qualifier la ville c'est ainsi agencer le regard et l'écoute, faire parler les lieux, lire leurs potentialités sensibles, transformer leurs valeurs, restaurer leurs fonctions de rencontre, modifier leurs conditions d'accessibilité, réguler leur dispositif de sécurité et de circulation, organiser leurs formes et leurs centralités, concilier le souci d'efficacité fonctionnelle et la volonté d'embellissement et d'enchantement de la ville ordinaire ».*

(Da Cunha & Guinand, 2014, p.18)

C'est alors que le sensible permet d'endosser de nouvelles pratiques et temporalités, à travers de nouveaux questionnements sur le paysage urbain créé (Da Cunha & Guinand, 2014). Il est effectivement possible de tirer parti de l'environnement telles que la topographie et la situation pouvant mettre en valeur un paysage, en offrant des points de vue ou des agréments aux abords de points d'eau par exemple dans un but ultime d'améliorer l'expérience des piétons grâce à de nouvelles perspectives (Gehl, 2010). De cette manière, la valorisation de l'espace soulignée par une touche esthétique et/ou artistique provoque un intérêt significatif à l'échelle piétonne, en générant des sensation de toutes sortes allant au-delà de la vue, comme le bruit d'une fontaine ou d'un bruissement de feuilles, l'odeur de fleurs ou de petits pains, l'humidité ou le vent sur un visage (voir chapitre 2.2.2) (Gehl, 2010). L'art en ville permet d'ailleurs de communiquer la beauté, la grandeur et la mémoire d'un espace ou d'événements passés, un regard sur la vie ou la société parfois avec audace et humour (Gehl, 2010, p.191). L'éclairage peut être un moyen d'expression artistique pouvant faire partie de programme d'art public, comme c'est le cas à Melbourne et Lyon (Gehl, 2010). En intégrant la lumière dans les projets, l'éclairage peut s'adapter en fonction d'un moment, d'un événement ou d'une saison par l'intensité

---

<sup>3</sup> L'effet barbecue se définit comme un phénomène de compensation de la densité qui provoque le besoin de s'évader et de se déplacer plus loin régulièrement dans le cadre notamment des loisirs provoquant *in fine* plus d'émissions de pollution (Bierlaire, Kaufmann & Rérat, 2017). Il ne semble toutefois pas être influent en Suisse (Munafò, 2017).

et la direction du faisceau lumineux générant des perceptions visuelles particulières (Gehl, 2010, p. 192). Les arbres contribuent aussi à la qualité de vie en purifiant et refroidissant l'air et en apportant des endroits ombragés (Gehl, 2010). Ils peuvent également être symbolique ou porteur de sens pour certains et souligner le paysage ou les places publiques (Gehl, 2010). Plus simplement, la végétation, le soleil, un espace suffisamment grand et un environnement épuré sont des conditions indispensables pour le bien-être psychique et pour engager les activités physiques telles que promenades et courses à pied (Lévy, 2012, p. 161). Le confort urbain, telle que la nature bienfaisante, permet la décontraction des corps et la détente des esprits (Paquot, 2010, p.88). La santé au sens large est influencée en somme par de nombreux facteurs exogènes et endogènes, tels que l'air inhalée, la nourriture consommée, la manière de travailler, l'argent gagné (estime de soi et dépenses), le lieu d'habitation, l'éducation reçue (estime de soi et connaissances) et l'ascension sociale (estime de soi) (Lévy, 2012). D'ailleurs, la plupart des facteurs relèvent selon Federmann (2003) du patrimoine communautaire. Plus simplement, les facteurs environnementaux influencent l'équilibre des patients (Federmann, 2003). Ainsi, les qualités esthétiques et sensationnelles des villes doivent être complémentaires à la fonctionnalité d'un espace par la considération physique, pratique et psychologique d'un lieu (Gehl, 2010).

## 2.4 LES MOBILITÉS EN SUISSE

La mobilité est un phénomène sociétal aux enjeux multiples, qui permet de comprendre les idéologies, les modes de vie, la structure démographique et sociale, l'organisation économique et spatiale et enfin l'empreinte écologique d'une société (Bierlaire, Kaufmann & Rérat, 2017). Le mouvement caractérise les sociétés modernes, que ce soit au niveau des déplacements de personnes, mais aussi de biens, d'informations, de connaissances et de valeurs, tant à l'échelle globale que locale et de manière quotidienne et/ou extraordinaire, se résumant sous quatre principales formes : la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle, les voyages (d'affaires ou de loisirs) et les migrations (Allemand, Asher & Lévy, 2005, cité dans Kaufmann et al., 2015b ; Paquot, 2010, p. 70). Ce travail prend en compte principalement la question de la mobilité au quotidien. Le 20<sup>e</sup> siècle témoigne d'un accroissement de la mobilité quotidienne dont les distances furent rallongées, ainsi qu'une évolution quant aux pratiques modales passant de « *modes de proximité vers les moyens de transports motorisés* » (Salomon et al., 1993 & Guidez et al., 1990, cités dans Kaufmann et al., 2003). Or, ce dernier mode de déplacement n'est pas sans conséquences puisque le gaz carbonique émit par les déplacements motorisés participe au réchauffement climatique et les nuisances sonores inhérentes au vrombissement des moteurs impactent négativement et quotidiennement les riverains, tandis que l'énergie nécessaire est avant tout fossile. Le trafic motorisé urbain incarné principalement par l'automobile s'est accru considérablement, au détriment des usagers des mobilités plus lentes comme la marche et le vélo. En effet, les aménagements se sont développés en faveur de la rapidité, diminuant alors les espaces dédiés aux piétons en rétrécissant les trottoirs pour du stationnement et en encourageant le trafic par la création de voies rapides telles qu'autoroutes et périphériques (Gehl, 2010 ; Ghorra-Gobin, 2010 ; Kaufmann et al., 2003, Lavadinho & Winkin, 2008).

La croissance du trafic a conduit à une prise de conscience par rapport aux nuisances inhérentes, remettant en question la voiture individuelle et faisant naître depuis les années 1990 la volonté du report modal vers des modes de transport moins porteurs d'externalités (Kaufmann, Munafò et Vincent-Geslin, 2015a). D'ailleurs, il y a en Suisse deux Ordonnances fédérales, à savoir la protection de l'air (OPair) et du bruit (OPB) qui obligent le respect de certaines normes, visant ainsi le report du trafic automobile vers les transports publics dans chaque ville afin de modérer la circulation urbaine et respectivement la gestion du bruit (Kaufmann et al., 2003). C'est ainsi que des budgets fédéraux ont été investis dans le développement de l'offre des transports collectifs tant dans les réseaux urbains et régionaux que nationaux, tels que tramways, métros, bus et chemins de fer afin de rendre les transports collectifs attractifs en prenant en compte une multimodalité et/ou une intermodalité<sup>4</sup> croissante rendant la continuité des déplacements primordiale (Asseo, 2003 ; Kaufmann et al., 2015a), tout en encourageant simultanément le développement urbain sur les lignes et les nœuds de transports déjà existants (Kaufmann et al., 2003). Les volontés politiques en Suisse sont telles que le réseau ferroviaire n'a pas diminué depuis 1955 parallèlement à l'essor des autoroutes alors que partout ailleurs la diminution a été radicale (Asseo, 2003).

---

<sup>4</sup> La multimodalité se traduit comme « *l'utilisation par un individu de différents moyens de transports selon les moments les activités, etc.* » alors que l'intermodalité se définit comme : « *l'utilisation par un individu de différents moyens de transports lors d'un même déplacement* » (Bierlaire et al., 2017 ; Lavadinho & Winkin, 2012).

Au-delà de la question environnementale demeure une question financière exprimée par le tableau 1. En effet, les transports routiers induisent des externalités sur la santé, la pollution de l'air par les bâtiments, les pertes agricoles, les forêts et la biodiversité, ainsi que le bruit, le climat, la nature et le paysage, les pollutions du sol, les accidents et finalement divers coûts dans l'espace urbain (voir tableau 1). Ecoplan et Infrast<sup>5</sup> (2014) estiment que les mobilités douces et les transports publics auraient un coût entre sept et respectivement trente-trois fois moins élevé comparé aux transports individuels motorisés. Le coût des mobilités douces serait largement dû aux accidents. Toutefois, ce mode présente un bonus sur la santé grâce aux effets bénéfiques de l'exercice physique.

**Abbildung K-3: Überblick über die externen Effekte aus Sicht Verkehrsträger 2010**  
Strassen- / Schienenverkehr: Territorialprinzip, Luft- / Schiffsverkehr: Halbstreckenprinzip

in Mio. CHF	Strassenverkehr			Schienen- verkehr	Luft- verkehr	Schiffs- verkehr	Total
	Mot. priv. PV und GV	Langsam- verkehr	Öffentlicher Verkehr				
Gesundheit Luft	1'444	-	60	185	37	29	1'756
Gebäude Luft	297	-	12	38	8	6	362
Ernteaussfälle Luft	52	-	4	1	2	1	59
Waldschäden Luft	45	-	3	1	1	1	51
Biodiversitätsverluste Luft	134	-	7	2	3	3	148
Lärm	1'427	-	37	269	66	-	1'799
Klima	1'234	-	26	4	686	8	1'959
Natur und Landschaft	750	10	10	119	6	5	900
Bodenschäden	113	-	5	24	-	-	142
Vor- und nachgelagerte Prozesse	704	34	20	48	108	3	917
Unfälle	980	856	7	4	2	0	1'850
Städtische Räume	109	-	3	32	-	-	144
Abzug LSWA-Anteil	-720	-	-	-	-	-	-720
<b>Total</b>	<b>6'570</b>	<b>900</b>	<b>194</b>	<b>727</b>	<b>919</b>	<b>57</b>	<b>9'367</b>
<b>Gesundheitsnutzen Langsamverkehr</b>	-	<b>-1'281</b>	-	-	-	-	<b>-1'281</b>

In dieser und allen nachfolgenden Abbildungen können sich Rundungsdifferenzen in den Totalen ergeben.

Tableau 1 : Estimations des coûts externes absolus dus aux transports en Suisse en 2010 (en mio de CHF), © Ecoplan & Infrast, 2014.

D'autres enjeux politiques et sociaux émanent de la question des mobilités. Être mobile permet l'accès à différents marchés, services, activités et besoins. Or, la répartition des mobilités et leurs accès peuvent différer entre les groupes sociaux menant parfois aux exclusions et à la pauvreté. Elles influencent alors sur la vulnérabilité des personnes, en particuliers dans les pays en voie de développement (accès aux denrées vitales par exemple). Par rapport à la santé, les accidents sont toujours plus croissants face à des transports motorisés toujours plus nombreux et puissants. Qui plus est, les habitudes et les comportements modaux peuvent influencer l'état de santé de la société. En effet, le manque d'exercice physique est flagrant dans les sociétés sédentarisées facilitant le moindre effort et la *junkfood*, provoquant des problèmes d'obésité toujours plus

<sup>5</sup> Ecoplan est un bureau d'étude qui évalue des situations et propose des solutions et modèles. Infrast est un bureau d'étude conseil engagé en faveur du développement durable depuis 1976. Ces deux entreprises ont été mandatées par l'Office Fédéral du Développement Territorial (ARE).

importants, des maladies cardiovasculaires liées au manque d'exercices physiques et à la qualité de l'air, mais aussi des problèmes plutôt psychiques tels que stress et anxiété en milieu urbain (voir chapitres 2.2.1 et 2.4.3) (Lévy, 2012 ; Lavadinho & Pini, 2005 ; Oppert, 2003, cité dans Bierlaire et al., 2017, p. 2). L'état de santé elle-même joue un rôle sur l'accessibilité à différentes mobilités, notamment pour les personnes à mobilité réduite et/ou présentant des handicaps mentaux pouvant troubler la compréhension des systèmes de transport (Bierlaire et al., 2017 ; Kaufmann et al., 2015b).

En travaillant sur la performance, l'efficacité, la qualité et l'amélioration des systèmes de transports, la multimodalité et/ou l'intermodalité par la multiplication de l'offre moins nocives à l'environnement et à l'humain, l'image des transports publics et des mobilités douces pourraient alors se bonifier et générer le report modal (Kaufmann et al., 2015b ; Paquot, 2013).

#### 2.4.1 LE REPORT MODAL : LE RETOUR VERS UNE ÉCHELLE PIÉTONNE

L'idéologie de la ville compacte apparue dans les années nonante désigne « *un tissu urbain offrant sur un minimum d'espace la plus riche diversité possible de services, d'institutions et de surface d'habitation* » (Jenks, Burton & Williams, 1996, cité dans Kaufmann et al., 2003, p. 14). Il s'agit au niveau des transports de recouvrir l'échelle piétonne, c'est-à-dire une planification urbaine de proximité parcourable à pied prenant donc en compte les limites du corps et de l'esprit de l'être humain et permettant de faire le lien entre différents modes de déplacements (Fouchier, 1997 & Lévy, 1999, cités dans Kaufmann et al., 2003 ; Gehl, 2010), puisque la marche est l'un des ciments de l'ensemble des systèmes de transports et/ou de l'intermodalité (Leuba & Develey, 2011).

La Suisse insuffle le report modal vers les transports publics par l'amélioration de l'offre depuis les années huitante. Pour ce faire, la chaîne de transport se doit d'être forte sur toute la durée du trajet emprunté car une quelconque faiblesse inciterait l'usager à se tourner vers un autre mode de déplacement sur le long terme. Il est alors primordial de concentrer le développement sur l'interconnexion afin d'assurer de bonnes correspondances et sur le développement territorial des centres urbains proches des nœuds de transports publics (Asseo, 2003 ; Kaufmann et al., 2003). Pour conforter le report modal, les transports publics doivent être concurrentiels d'une part sur leur prix, mais surtout sur les services qu'ils proposent et la perception des utilisateurs qui en découle (Asseo, 2003). Or, le report modal demeure parfois difficile à insuffler pour diverses raisons, d'une part liées à l'individu possédant une image mentale des transports publics encore négative, d'autre part à cause du potentiel d'accueil des territoires (voir chapitre 2.4.2) (Kaufmann et al., 2015a).

Afin de faciliter le report modal, le réseau et son système doivent être simplifiés, compréhensibles et rendus accessibles à tous les usagers. Ainsi, les technologies de l'information et de la communication (TIC) ont permis de développer, via des plateformes et/ou des applications, le partage de l'information en temps réel. L'organisation des déplacements est alors largement facilitée, surtout grâce à l'essor des smartphones

(regarder les horaires et les correspondances, commander un taxi/UBER, une voiture partagée, le GPS, etc.) (Gaber & Gruer, 2003). Les Chemins de fer fédéraux (CFF) inscrivent tous les horaires nationaux et régionaux sur leur application et leur site internet, de telle manière que tous les modes de transports (bus, train, bateau, téléphérique etc.) sont proposés selon les itinéraires et les correspondances (quelle que soit l'entreprise) et dont l'usage est grandement facilité par l'abonnement général. Aussi, il est dorénavant possible d'acheter ses titres de transports depuis ces différentes plateformes, en prenant en compte les combinaison de parcours (Asseo, 2003).

L'utilisateur est sensible au temps de trajet et c'est souvent le critère premier lors d'un choix d'itinéraire, qui varie pourtant entre la durée effective et la durée perçue (Bierlaire et al., 2017). La durée des déplacements affecte la perception des usagers, puisqu'elle est « *plus ou moins ressentie comme une perte de temps* » (Asseo, 2003, p. 162), en particulier lorsqu'il faut attendre les correspondances. Qui plus est, les déplacements sont souvent subis et dus à la congestion du trafic, aux véhicules collectifs bondés dont les places assises sont limitées et coûteuses (Damon & Paquot, 2014). La fréquence est alors cruciale pour assurer une liberté dans les déplacements. Les horaires en Suisse se répètent aux mêmes minutes, facilitant alors la mémorisation auprès des utilisateurs. Aussi, la fréquence tend à devenir semi-horaire, voire tous les quarts d'heure dans les régions très denses (Asseo, 2003). Cependant, ce système se voulant libre et concurrentiel face à la voiture implique que parfois les transports collectifs se retrouvent vides.

La Ville de Lausanne a opté pour une politique marquée par le développement d'un réseau de métro performant. Le métro M2 est totalement automatisé et relie depuis 2008 Ouchy et Epalinges. La topographie de Lausanne est telle que le M2 s'affranchit de près de 300 mètres de dénivelé. Parallèlement, le développement de l'offre routière a été limité par des politiques de stationnement plus restrictives dans l'optique d'amenuiser le nombre d'automobilistes. Il en résulte que la part d'utilisateurs a évolué en faveur d'un déplacement efficace, diminuant en conséquence la part d'automobilistes et augmentant la part d'utilisateurs multimodaux (Kaufmann et al., 2015a). Les politiques et les investissements de la Ville de Lausanne ont alors permis de modifier l'image des transports en commun grâce à la modification de l'expérience urbaine en refaçonant les dispositions et les modes de vies des usagers, ayant comme résultat un report modal. Conjointement à cela, la conscience écologique et environnementale a fait évoluer les systèmes de valeurs envers des déplacements plus respectueux de l'environnement et a suscité la quête vers une qualité de vie urbaine (Kaufmann et al., 2015a ; Da Cunha & Guinand, 2014 cité dans Kaufmann et al., 2015a). C'est alors que les dispositions de la population ont évolué en faveur des transports publics (Kaufmann et al., 2015a, p. 115).

Les déplacements pour les loisirs augmentant tant en distance qu'en durée, ainsi que les rythmes urbains tendant à être toujours plus continus, les transports publics ont un rôle à jouer le soir et la nuit ainsi que les weekends (Asseo, 2003 ; Bierlaire et al., 2017). La fréquence et l'amplitude du métro semblent s'accroître partout dans le monde en soirée, surtout en fin de semaine. En effet, les grandes villes comme New York, Londres, Paris, Berlin, Genève, Francfort et bien d'autres encore ont étendu les horaires du métro ou se sont dotées d'un réseau de transport nocturne plus performant en fin de semaine (Gwiazdzinski, 2003). En



Suisse, « les bus ou même les trains "pyjama" se développent à l'échelle régionale et nationale, au-delà de minuit, le relais des horaires normaux » (Asseo, 2003, p. 163).

Quoiqu'il en soit, l'usage des transports publics impliquent nécessairement que l'utilisateur est avant tout un piéton à un moment ou un autre. C'est pourquoi il est primordial de le considérer dans les aménagements urbains.

#### 2.4.2 LA MOTILITÉ

Jan Gehl (2010) démontre que la planification et la structuration de l'espace urbain a toujours influencé les comportements des usagers et les activités inhérentes au cours de l'histoire. Toutefois, la cognition des individus permet l'émergence de ressentis tel que stress ou bien-être. Issus de divers aspects comme la lisibilité, la fiabilité, la simplicité, le peur, l'appréhension et les ressentis conduisent à l'appropriation des espaces mais également des modes de transports, interagissant avec la motilité (Lebrun & Hubert, 2015, p.148).

Ainsi, l'accès physique mais encore l'expérience et le ressenti de l'individu vont par exemple conditionner les choix quant au mode de déplacement et de trajectoires.

*« Les dispositions se définissent comme des façons d'agir et de penser intériorisées par l'expérience, qui orientent l'action des individus dans une situation donnée. Il s'agit donc de potentialités qui se construisent au travers de l'histoire sociale des individus et qui sont susceptibles de s'activer pour orienter ou déterminer les actions des individus selon le contexte ».*

(Kaufmann, Munafò & Vincent-Geslin, 2015a, p.105)

Le champ des possibles, compris comme les potentialités, est une des caractéristiques de la motilité. Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Élodie Dupuit (2015, p. 15) la définissent au niveau individuel : « *comme la façon dont un acteur s'approprie le champ des possibles en matière de mobilité et l'utilise pour développer des projets personnels* ». Il y a alors trois composantes inhérentes à ce concept, à savoir l'accès, la connaissance et les compétences et enfin l'appropriation. L'environnement construit et les services proposés sur un territoire influence l'utilisateur sur son choix modal, physiquement et mentalement. Les trajectoires, ou parcours, traduisent un cheminement et non un dispositif circulatoire, une contrainte balisée ou un détour imposé, pouvant préparer à la rencontre sociale ou matérielle (Paquot, 2010, pp. 96-97).

À l'échelle du piéton, une personne à mobilité réduite va par exemple choisir ses déplacements en fonction de ses capacités physiques d'une part, mais qui peuvent être issues de la connaissance de l'espace et donc du vécu d'autre part. Le vécu d'un déplacement peut être très différent d'une personne à l'autre, puisque les

impressions et la perception sont propres à chacun. Ainsi, le choix d'un parcours relève du lien et de la reconnexion qu'il peut avoir entre une espace et/ou un mode de transport et un individu, en termes de compréhensions et connaissances (lisibilité et intuitions), de qualité et d'image mentale (Kaufmann et al., 2015a, Paquot, 2010). Emprunter un cheminement plutôt qu'un autre est alors lié à l'appréciation individuelle de ce dernier en fonction des émotions qu'ils peuvent susciter (éviter les lieux et bus bondés, éviter les routes de mauvaises qualité, mal pavées ou congestionnées, éviter les trottoirs juxtaposés aux routes dédiées à l'automobile, choisir un cheminement au centre-ville avec divers commerces, choisir un passage verdit, choisir le déplacement le plus rapide, etc.).

De plus, les offres dépendent du contexte environnant, constituant dans le milieu urbain des possibilités d'usages conceptualisés sous le terme de *affordances* (Gibson, 1979, cité dans Kaufmann, 2015, p.14). Les « prises » sont une combinaison ou une adéquation entre le moyen de déplacement et les dispositions des usagers à faire usage d'un transport en particulier selon une situation donnée (Kaufmann et al., 2015a). Les préférences et les habitudes, liés au modes de vie, ont *ipso facto* un rôle très important dans l'utilisation d'un moyen de transport. Elles peuvent de plus influencer sur les perceptions de la durée d'un trajet en fonction des modes de déplacement, où la répétition de gestes et d'habitudes permettent de donner du sens au temps passé (Kaufmann, 2002). Un trajet en train va par exemple permettre de dégager du temps à l'utilisateur qu'il peut réemployer dans la lecture de mails, pendant que d'autres s'attarderont sur les réseaux sociaux ; un trajet en voiture peut quant à lui permettre de mettre de la musique et de chanter, ou de fumer dans une habitacle privatisée. La durée du trajet perçue diffère alors selon les modes de déplacements, mais également en fonction des habitudes de l'utilisateur durant le trajet. La durée des trajets exécutés en voiture semble être sous-estimées car les « petites habitudes » sont plus nombreuses que dans les transports publics où la durée d'un trajet est surestimée (voir chapitre 2.2.3) (Kaufmann, 2003).

Vincent Kaufmann, Luigi Stähli et Regina Witter (2015c) expliquent que la motilité est très diverse, puisque des individus vont être capables de plus ou moins de motilité, qui plus est différente. Aussi, les choix modaux s'expliqueraient à partir des variables suivantes : la disponibilité spatiale, le temps de parcours, la disponibilité temporelle, l'appropriabilité de l'offre, le confort et le niveau de prix. C'est pourquoi le choix modal est issu d'une motilité individuelle, se transformant petit à petit en habitudes puis en mode de vie, puisque l'offre de transport est capable d'entraîner des comportements de déplacement et d'influencer ou nuancer la motilité de la population. Le pari est tel qu'en invitant le piéton à parcourir un lieu ou emprunter un mode de déplacement grâce à la requalification de ces derniers, permettrait à l'individu de s'y accoutumer et de les percevoir positivement, engendrant *in fine* un report modal et un choix délibéré, voire un plaisir à éprouver l'urbain. La mise en place de parcours et espaces embellis, requalifiés ou ludiques pourrait donc aller dans ce sens, en particulier la nuit où l'appréhension et la peur de sortir est encore notable surtout pour les femmes (voir chapitre 2.4.3) (Gwiazdzinski, 2003).

### 2.4.3 DU PIÉTON À LA MARCHABILITÉ

Bien que le piéton fût oublié depuis le 20<sup>e</sup> siècle, il n'en demeure pas moins que les consciences environnementale et sociétale ont suscité un regain d'intérêt à l'égard de la marche à l'heure actuelle. En effet, le piéton a pendant longtemps été omis des aménagements urbains, puisque seule la dimension fonctionnelle, c'est-à-dire les trajets à pied qui plus est à l'écart des voies de circulation rapides, fut prise en compte (Gehl, 2010 ; Ghorra-Gobin, 2010 ; Paquot, 2009). L'essor de la voiture, ainsi que l'environnement peu propice au piéton ont alors engendré une hausse d'utilisation de la voiture au détriment de la marche. Le piéton et la marche furent dévalorisés au profit de deux idéologies : l'architecture moderne et la théorie des réseaux, tous deux incarnés par la charte d'Athènes et le rapport Buchanan, le premier prônant alors le fonctionnalisme et le second la nécessité de la voiture et de la vitesse en ville (Escourrou, 1967 ; Ghorra-Gobin, 2010). Dues à la quête et l'idéologie de la vitesse, il est vrai que le piéton s'est effacé au profit de la suprématie des réseaux de transports, se plaçant sur le plan hiérarchique le moins important (Ghorra-Gobin, 2010, p.88 ; Offner, 2008). Pourtant, la vitesse n'est pas nécessairement assurée par la motorisation puisque la mobilité pédestre semble au contraire plus rapide dans les villes denses et diverses que les déplacements motorisés (Lévy, 2008). Comme dit précédemment, la marche est le ciment entre les systèmes de transports, notamment dû au fait que les villes sont aussi diverses que variées et accueillent de nombreuses mobilités (Leuba & Develey, 2011). Ainsi, la transition entre divers modes de transports se fait à pied, octroyant alors à la marche un rôle crucial notamment dans l'optique du report modal (Leuba & Develey, 2011 ; Leuba, 2015 ; Lavadinho & Winkin, 2012). Marcher en ville plus de quinze minutes a pendant longtemps été perçu comme insurmontable, alors même qu'il y a un regain d'intérêt croissant pour la marche, tant au niveau des loisirs que dans l'espace urbain à l'heure actuelle (Lavadinho & Winkin, 2012). Sonia Lavadinho et Nino Winkin (2012) mettent en avant le rôle et le potentiel de l'environnement et des espaces publics. Qu'il soit urbain ou champêtre, si l'environnement s'y prête, le marcheur recouvre plaisir à marcher et en oublie la distance et l'effort demandé. Un environnement de qualité, rythmé d'éléments symboliques, culturels, esthétiques, amusants, curieux, surprenant, ludiques ou même participatifs, qui suscitent des sensations, des émotions et des expériences positives, influencent alors le marcheur quant à la perception et le ressenti d'un espace grâce au renforcement du sentiment identitaire, pouvant conséquemment lui donner envie de parcourir et (re)découvrir la ville à pied, plus souvent et plus longtemps (Lavadinho & Winkin, 2008 ; 2012). Cela exprime alors la notion de marchabilité, où la marche est bienvenue et devient un choix modal à part entière, non plus une contrainte. C'est ainsi que les ambiances et la nécessité de créer des espaces publics de qualité se lient, à travers l'idée de rendre les espaces marchables, c'est-à-dire qui favorisent la pratique naturelle de la marche.

La marche et la ville à échelle humaine présentent de nombreuses qualités pouvant répondre aux nombreux enjeux soulevés en préambule, résumées de manière non exhaustive dans le tableau 2 (Ecoplan & Infras, 2014 ; Gaber & Gruer, 2003 ; Laille et al., 2013 ; Lavadinho & Winkin, 2012 ; 2008 ; Lévy, 2008 ; Lévy, 2012).

Secteur touché	Qualités de la marche
Environnemental et écologique	<p>Participe à la qualité de vie urbaine</p> <p>Décongestionne et fluidifie les villes en favorisant le report modal (ciment des mobilités → interstitielle, gain de vitesse en ville, choix accru = multi et inter-mobilité)</p> <p>Moins de pollution de CO<sub>2</sub></p> <p>Lutte contre la pollution sonore</p> <p>Favorise la prise en compte du territoire et du paysage</p> <p>Incite le verdissement des villes et l'habitabilité</p>
Santé	<p>Favorise le bien-être et améliore la santé publique en luttant contre la sédentarité, les maladies cardiovasculaires, le stress et les états dépressifs</p> <p>Lutte contre les accidents de la route</p>
Social	<p>Participe et encourage la rencontre et l'interaction sociale</p> <p>Favorise l'équité sociale (Justice spatiale et droit à la mobilité pour tous) → Valorisation de la marche à pied autrefois perçue comme discriminant social</p> <p>Favorise l'épanouissement grâce à la qualité du cadre et son dynamisme générant de nouvelles perceptions en offrant des cadres et des perceptions différentes sortant parfois de l'ordinaire (enchantement), tout en restant appropriables (pas d'infrastructures compliquées et inaccessibles, mais dans la subtilité)</p> <p>Favorise le gain de sécurité et de bien-être</p> <p>Rehausse sur le plan hiérarchique des réseaux de transports le piéton et le replace au centre des réflexions sur les aménagements publics et la lisibilité (WC, assises, éclairage, wifi, signalétique, TIC, etc.)</p> <p>Redonne de la place au piéton (zone de rencontres et espaces partagés, moins de ségrégation dû au trottoir et autres obstacles physiques)</p> <p>Appropriation des espaces invite les usagers dans un espace</p> <p>La présence des uns incite celle des autres</p> <p>Est le mode de déplacement le plus prévisible et le plus sûr.</p>
Politique et administratif	<p>Encourage la présence dans l'espace public et l'interaction sociale permettant l'acceptation de l'autre.</p> <p>Marcher en ville signifie être acteur de la ville et participe à sa construction</p> <p>Attraction locale et plus (tourisme, événementiel, etc.)</p>
Financier	<p>Moindre coût</p> <p>Gain sur le coût de la santé publique</p> <p>Encourage la viabilité des commerces et terrasses dans le centre (commerces locaux)</p> <p>Marché de niche lié au développement des TIC (balades ludiques, explicatives, etc) et de la vie nocturne.</p>

Tableau 2 : Les bénéfices de la marche, © Gaber & Gruer, 2003 ; Lavadinho & Winkin, 2012 ; 2008 ; Lévy, 2008 ; Lévy, 2012 ; Ecoplan & Infras, 2014, Laille et al., 2013 ; Da Cunha & Guinand, 2014.

Les applications web jouent un rôle important pour le plaisir de marcher en ville. Leur potentiel est énorme quant à la transmission d'informations pour la (re)découverte d'espaces (mé)connus puisque les smartphones se sont largement démocratisés depuis plus d'une décennie : entre guides de randonnées et promenades, informations sur des œuvres ou sur des horaires d'événements, elles permettent à l'heure actuelle de transmettre aux utilisateurs des informations utiles ou futiles, de manière ludique. Les TIC améliorent alors la mobilité et la mise en place de services continus (Gaber & Gruer, 2003). L'utilisation des smartphones est très marquée dans l'espace public dans une logique d'hyperconnectivité et relations virtuelles, notamment parce qu'ils permettent d'indiquer sur les réseaux sociaux les lieux visités et de montrer des instants personnels par des photos et selfies dans l'urbain. Cette mode complète la fonction première d'un espace public défini comme un lieu d'échange où se forge l'opinion.

## 2.5 LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS

La nuit est un potentiel important puisqu'elle est un terrain à découvrir pour la majorité des villes. Elle comporte encore certains défauts, comme les dynamiques rythmiques compliquées à concilier, la dégradation de la santé, la peur de la nuit lié à l'insécurité et d'autres aprioris, la multiplication de conflits d'intérêts et des déséquilibres sociaux et territoriaux pouvant dégrader la qualité de vie.

Néanmoins, elle promet un espace d'acquisition permettant la liberté d'expression, l'échange et la rencontre, de nouveaux emplois, la découverte et la création artistique ainsi que la continuité des activités diurnes (Gwiazdzinski, 2003). En effet, alors que les rythmes de vie tendent inéluctablement à se prolonger, de plus en plus d'usages naissent la nuit. Il devient de ce fait indispensable de penser la nuit comme dimension à part entière dans le débat public afin de se saisir des enjeux qui en émanent tout en considérant ceux de la ville diurne, à l'heure de la transition écologique et des crises sociétales. C'est pourquoi la question de pesée des intérêts est importante, entre la volonté de s'ouvrir à plus grande échelle en créant des offres attractives, et/ou celle de concevoir une ville pour sa population vivant au quotidien ses lieux. Le politique peut mettre en place des stratégies, en contrebalançant les avantages et inconvénients en activant certains espaces et lieux publics la nuit assuré par des aménités et des offres urbaines dans un but de permettre aux personnes vivant en décalé de résider dans une ville nocturne de qualité. La cohabitation des usagers doit obligatoirement être au centre des questions, c'est pourquoi il est indispensable de peser le pour et le contre quant à l'ouverture de cette nouvelle frontière (justice sociale).

L'activation de certains lieux permet de faire découvrir d'une part la ville de nuit, mais aussi de démystifier cette dernière par la pratique et la mise en place progressive d'habitudes, tout en favorisant les interactions sociales afin de maintenant le tissu social. Agir sur les espaces publics par l'apport d'artefacts, de symboles, de repères, et particulièrement la nuit, va nécessairement influencer le regard et la perception des gens, en participant à la création d'une image mentale et d'un imaginaire de la ville. En effet, la ville est en même temps matérielle et immatérielle, ou objective et subjective. Ainsi, les artefacts et les aménagements se doivent d'être appropriables, de faire sens et d'être pensés à une juste échelle, qui par rapport aux espaces publics se situent à celle du piéton. C'est pourquoi la prise en compte de l'ambiant, de l'environnement construit et de l'environnement naturel, va de pair avec la compréhension de l'utilisateur, pour comprendre les liens qui se tissent entre un individu et sa ville. Un espace de qualité est alors un espace lisible, facile à comprendre et où l'on se sent bien, de jour comme de nuit.

Parcourir la ville est effectivement une expérience à part entière, qui s'inscrit dans le corps et l'esprit grâce aux sens et à la mémoire. L'expérience d'un lieu impacte nécessairement le comportement de l'individu qui va élire des stratégies comportementales face à des situations, des moments ou des endroits spécifiques, comme traverser à un passage piéton, prendre un ascenseur, accélérer sa démarche, ou prendre sa voiture pour se déplacer. Les habitudes se prennent rapidement mais demeurent compliquées à changer une fois mises en place. Les représentations négatives sont dues et à une mauvaise expérience et à la méconnaissance d'un

fait. C'est pourquoi il est important de travailler sur les offres et sur les représentations mentales des individus pour mieux comprendre quoi faire évoluer.

Pour de nombreux auteurs, tels que Vincent Kaufmann, Jan Gehl, Sonia Lavadinho, Yves Winkin, Luc Gwiazdzinski, Jean-Paul Thibaud, Thierry Paquot, et bien d'autres encore, il suffirait d'inviter un individu à pratiquer un lieu, un moment, un mode de transport, à participer, à se faire acteur afin de lui permettre d'embrayer un changement de mentalité et de perception qui peuvent engendrer une évolution de comportement et d'habitudes. Ainsi, par des espaces requalifiés, par la mise en animation de la ville, par la prise en compte du facteur humain, les comportements, les habitudes et les modes de vie peuvent changer. À l'heure où les débats sur la santé, l'étalement urbain, la transition écologique (et d'autres) éclatent, la question des déplacements, de la qualité de vie en ville et de la cohésion sociale pourrait potentiellement être résolu.

De manière plus simple, il suffirait d'offrir la possibilité de s'approprier des lieux en rendant des espaces attractifs, qui dans la foulée permettent de ressouder le tissu social, afin de les doter de sens et d'imaginaire positif dans le but de modifier des comportements notamment en matière de choix de déplacements. Ainsi, le report modal, passant des déplacements motorisés aux mobilités douces (notamment la marche à pied), pourrait avoir lieu naturellement grâce au plaisir de se déplacer à l'aide de son corps et par l'amenuisement du sentiment de contrainte, de jour comme de nuit, en été comme en hiver, pour que ce réflexe devienne quotidien. Les bénéfices et avantages de la marche à pied sont innombrables, tels que la santé, la requalification des lieux et la dépollution de l'air pourraient tous mener vers l'épanouissement individuel en milieu urbain. Ce travail tente alors de cerner la géographie de la nuit à Lausanne, et plus particulièrement quelle expérience urbaine et quelle marchabilité la ville se dote durant le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël 2018.

### 3. CAS D'ÉTUDE ET DÉMARCHES MÉTHODOLOGIQUES

#### 3.1 LES CAS D'ÉTUDE : LE FESTIVAL LAUSANNE LUMIÈRES ET LE BÔ NOËL 2018

Le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël sont deux événements qui se sont déroulés simultanément au centre-ville lausannois du 21 novembre au 31 décembre 2018. De ce partenariat il en découle une synergie qui semble s'accorder puisqu'ils partagent en partie leur stratégie de communication avec par exemple un livret explicatif collaboratif disponible tant aux stands du Bô Noël qu'aux points de signalétique Lausanne Lumières. Tous les deux sont soutenus par la Fondation pour le commerce lausannois<sup>6</sup> et le Ville de Lausanne.

##### 3.1.1 LE FESTIVAL LAUSANNE LUMIÈRES 2018

Le festival Lausanne Lumières naît sous l'initiative du City Management, devenue aujourd'hui la Fondation pour le commerce lausannois, ainsi que de la Ville de Lausanne en 2012, organisé par Grand Chelem, une entreprise spécialisée dans le management d'événements sportifs et culturels. L'événement est sponsorisé par des entreprises lausannoises et régionales.

Le but de Lausanne Lumières est la proposition de porter un nouveau regard sur la ville en la sublimant et d'en redécouvrir ses particularités perçues habituellement sous la lumière du jour. Une quinzaine d'œuvres lumineuses s'approprient des espaces, des façades et des places lausannoises en incitant la réflexion, le rêve, l'amour par l'éveil des consciences et en y donnant une atmosphère moderne et novatrice. Outre la collaboration entre la Ville de Lausanne, le comité administratif et les commerces de la Fondation pour le commerce, de nombreux autres partenariats en découle, comme les services de l'électricité, des routes et de la mobilité, des parcs et domaines, de la police du commerce (et plus encore), les écoles (certaines éditions) et finalement les sponsors et amis du festival, notamment les Services industriels de Lausanne.

La sélection des œuvres lumineuses s'organise à travers le projet-concours NEXT permettant à des collectifs d'artistes, graphistes, designers urbains et autres de soumettre leur projet. Le lauréat du concours voit son œuvre réalisée. Le festival Lausanne Lumière tient un autre concours photographique organisé sur le réseau social INSTAGRAM avec le réseau des Instagramers de Lausanne (#IGersLausanne ; #festivalLausanneLumières ; #igerslausannelight018). L'usage des réseaux sociaux a largement été prisé pour informer les visiteurs sur le déroulement des événements. Les installations lumineuses sont pour certaines des

---

<sup>6</sup> La Fondation pour le commerce lausannois est une interface de dialogue entre la Municipalité et les milieux économiques commerçants qui vise à promouvoir et développer le commerce lausannois, en améliorant l'accès, la visibilité et la rentabilité. Elle soutient et coordonne des projets qui a pour but de faire venir les habitants et les touristes en ville de Lausanne (Fondation pour le commerce lausannois, 2018).



œuvres internationales (Amsterdam, Singapour, Lyon) et ont pu être vues à d'autres festivals (Ilight festival), alors que d'autres sont créées à Lausanne même et demeurent pérennes (Comète, double-jeu).

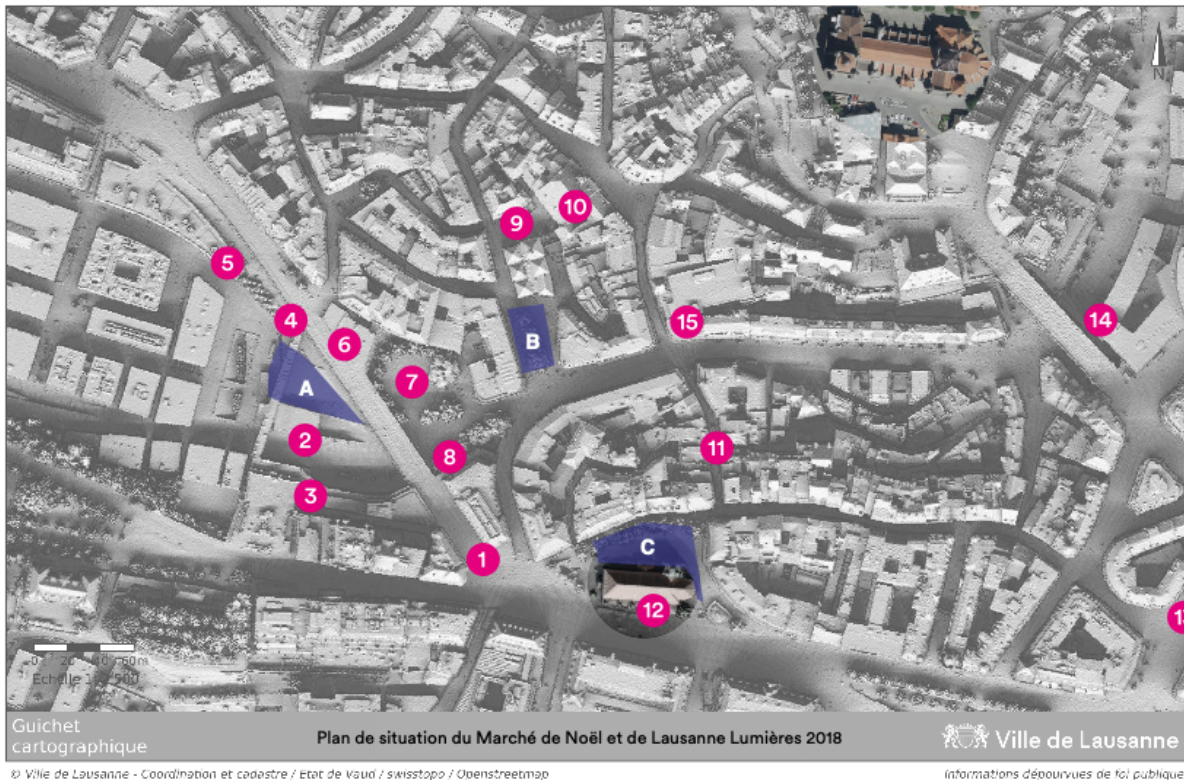
Un spectacle de lumière a également été organisé sur certaines façades emblématiques, dont celle de l'Hôtel de Ville durant les nocturnes (14, 19 et 21 décembre 2018). La Cathédrale, le Palais de Rumine, la cheminée de Pierre-de-Plan et la place de la Navigation ont également été mis en lumière jusqu'au 31 décembre 2018. Qui plus est, de nombreux autres bâtiments borgnes des rues commerçantes furent décorés par des projections dessinées par des artistes suisses.

À titre d'information, les œuvres sont brièvement présentées en annexes du travail.

### 3.1.2 LE BÔ NOËL 2018

L'association Lausanne Noël a créé le marché de Noël lausannois « Bô Noël » en 2015, dans le but d'offrir aux Lausannois, Vaudois et touristes une offre plus contemporaine, moderne, innovante et attractive tout en conservant les produits artisanaux et du terroir. Le Bô Noël inclut et s'allie donc aux acteurs et producteurs locaux et met en place le village des enfants qui s'animent tous les mercredis, samedis et dimanches de l'Avent. Il propose à l'origine trois emplacements phares : le marché des créateurs à la place Pépinet, le grand marché couvert de la place de Saint-François et le marché du terroir à la place de l'Europe (voir figure 7). Cette disposition a quelque peu évolué durant certaines éditions, en s'agrandissant avec la création du marché des amis à Chauderon en 2016 qui se déplacera à Bel-Air les années suivantes, la mise en valeur du quartier du Flon avec sa patinoire, puis l'installation d'un sapin de 12 mètres à la place de la Palud. À cela s'ajoute de nouvelles animations, tels que le Bô Nouvel an qui a lieu sous la Cathédrale et sous ses marchés depuis 2017, la « *battle Chasselas-Raclette* », la « *midnight run* », divers concerts et histoires contées, des dégustations de vin, des visites guidées gourmandes, l'action cœur à cœur, et bien d'autres encore.

En 2018, selon le communiqué de presse officiel, le village des enfants a permis à 7'000 visiteurs de s'approprier l'esplanade de la Cathédrale, plus de 4000 noctambules sont venus fêter la nouvelle année, 10'000 verres réutilisables sur 18'000 ont été gardés en souvenir, et enfin plus de 340'000 visiteurs sont venus partager un moment de convivialité au centre-ville, soit environ 20'000 de plus qu'en 2017. Il s'agirait donc d'une édition 2018 plus que réussie. Au détour d'une discussion avec une guide touristique, la volonté du marché de Noël réside dans le souhait de rester à échelle humaine en favorisant les rencontres entre la population. Les horaires annonçaient des ouvertures larges : de 11h30 à 22h30 (21h30 lundi et mardi, 13h00-19h00 dimanche) avec la fermeture des boutiques à 20h00, avec comme unique fermeture le mardi 25 décembre, bien que cela n'ait pas toujours été respecté (fermé le 24 décembre).



- 1 TRANSFORMATION › Portes Saint-François › Centdegrès
- 2 DANCING GRASS › Toit végétal des T.L. › Yuree Hong & Siyoung Kim
- 3 WORDS › Place de l'Europe › Collectif Lausanne Lumières
- 4 ALCOVE › Arche du Grand Pont › Encor Studio
- 5 STREET LIGHT ORCHESTRA › Terrasse Jean Monnet › Dan Acher pour Happy City Lab
- 6 LES YEUX DE LA NUIT › Grand Pont 4 › Collectif Lausanne Lumières
- 7 COUP DE COEUR › Place Centrale › Les Allumeurs, Franck Pelletier
- 8 WORDS › Portes Saint-François › Collectif Lausanne Lumières
- 9 COMÈTES › Place de la Louve › SiL
- 10 SFUMATO › Passage de l'Hôtel de Ville › Arthur Blanc & Alexander Wolhoff
- 11 LUSTRE CHROMINÉRAL › Rue Saint-François › Pitaya
- 12 DOUBLE-JEU › Eglise Saint-François › Caroline Favre & Damien Guerra
- 13 DOUBLE MÈTRE › Place Benjamin-Constant › Stéphane Durand & Patrick Laurino
- 14 L'ENVOL › Pont Bessières › Ralf Westerhof
- 15 WORDS › Bâtiment Globus › Collectif Lausanne Lumières



Figure 7 : Plan de situation des œuvres lumineuses et des marchés de Noël 2018, © Laurette Rohrbach

## 3.2 LA MÉTHODOLOGIE

### 3.2.1 LA QUESTION DE RECHERCHE ET LES HYPOTHÈSES

Afin de comprendre si les ambiances nocturnes lausannoises issues des jeux de lumière influencent la perception, le cheminement et potentiellement le mode de déplacement en ville, il convient de saisir les liens entre l'environnement et l'individu au niveau des images mentales, des ressentis, des comportements, des récits, des circonstances et des potentiels d'accueils du territoire. **La question de recherche est donc de savoir dans quelles mesures les animations et les ambiances nocturnes lausannoises améliorent l'attractivité et la marchabilité de la ville à travers le cas du festival Lausanne Lumières et du Bô Noël 2018 ?**

Pour mesurer cela, ce travail postule trois hypothèses :

- 1) L'éveil des sens engendré par la mise en ambiance et la (re)découverte d'un lieu, d'un espace ou d'un itinéraire la nuit influence la perception et fait oublier les contraintes notamment en termes de sentiment de sécurité, de durée de trajet et d'efforts physiques.
- 2) La mise en place d'œuvres artistiques lumineuses à différents endroits dans la ville suscite la curiosité et favorise la marchabilité à court voire à long terme. Ainsi, par l'invitation à parcourir la ville à pied, les pratiques modales peuvent changer et se cristalliser dans le temps (report modal).
- 3) L'animation urbaine nocturne active les espaces publics la nuit par une hausse de fréquentation de la population et d'autres visiteurs. Les rencontres sociales sont alors privilégiées et les espaces popularisés, rendant les usagers plus enclin à sortir dès la tombée de la nuit.

### 3.2.2 COMMENT CERNER LES LIENS ENTRE L'ESPACE ET L'INDIVIDU ?

Les méthodes pour analyser les espaces urbains se sont développées à travers les liens qui se tissent entre la forme urbaine (contexte, architecture, offre) et les formes sociales (comportement, imaginaire, usages et règles) qui génèrent des comportements et modes de vie (Grosjean & Thibaud, 2001). Les démarches in situ permettent d'apporter une compréhension sur le contexte par l'observation. L'espace ne peut être perçu de manière uniquement neutre, puisque les individus vivent l'espace au quotidien, s'y déplacent, y rêvent, y agissent : l'espace urbain relève donc du sensible (propre à chacun) et de sa forme matérielle. Ainsi, étudier

l'urbain c'est prendre en compte ces deux éléments simultanément en leur octroyant autant d'importance à l'un qu'à l'autre (Grosjean & Thibaud, 2001).

Afin de cerner au mieux la question de recherche et pour compléter les démarches d'observations in situ, l'accompagnement des individus dans l'espace permet de récolter de nombreuses données sensibles et personnelles assurant dès lors une certaine richesse dans l'analyse de l'espace urbain (Grosjean & Thibaud, 2001). Pour Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud (2001, p.9), décrire l'urbain découle nécessairement vers la mise en mouvement puisque « *les descriptions en marche mettent en avant le fait que l'espace urbain engage la mobilité des citadins* ». Plus simplement, il s'agit de raconter l'espace en même temps qu'il est parcouru. Marcher, c'est « *mettre à l'épreuve les ressources informationnelles du milieu urbain, réciter l'histoire vécue d'un territoire, mobiliser des manières de percevoir en situation* » (Grosjean & Thibaud, 2001, p.9). L'entretien en marche permet d'une part à l'observateur de se plonger dans des espaces vécus remplis d'histoires d'usages quotidiens des interlocuteurs, mais aussi par leurs commentaires d'analyser l'espace urbain à travers la description des ambiances issues de réactions sensorielles. La récurrence des remarques (le fond) à des endroits sur des ambiances et artefacts précis par rapport au nombre d'individus questionnés permet de se rapprocher vers une compréhension objective du lien et du ressenti qui se tissent entre l'environnement et l'Homme. De cette manière, les parcours commentés semblent être la méthode la plus à même pour comprendre ces liens qui peuvent expliquer les pratiques, les cheminements et les habitudes des individus.

Des repérages situationnels sont nécessaires afin de comprendre d'une part le contexte et les circonstances, les fréquentations et temporalités (*afterwork*, *weekend* et après les fêtes), les ambiances, les œuvres artistiques et marchés de Noël (la partie matérielle) afin de comprendre les cheminements liés aux appréciations, attractions et répulsions d'endroits (partie immatérielle).

### 3.2.3 LES PARCOURS COMMENTÉS

Les parcours commentés permettent de récolter l'expérience sensible des usagers par le biais de « *comptes rendus de perception en mouvement* ». De ce fait, ils nécessitent l'emploi simultané de trois activités : marcher, décrire et percevoir (Thibaud, 2001, p.3). Les remarques, pensées, association d'imaginaire, ressentis, jugements de valeurs partagés permettent de mettre des mots sur une vision, une appréciation et finalement de mieux comprendre les comportements observés. La perception, l'émotion et/ou l'interprétation, la vue (et autres sens) suscitées par un artefact et/ou une ambiance peut évoluer au sein d'un même parcours et se nuancer en fonction du mouvement, des potentiels des espaces publics et des circonstances (le sens, la trajectoire, la vitesse, l'humeur, la santé, la temporalité, la météo, la fréquentation, la perspective de vue, le réseau viaire, la topographie, etc.). Ces nuances vont permettre d'analyser le plus fidèlement possible une situation réelle, qui par la répétition à travers tous les parcours vont exprimer une vision intersubjective d'une

expérience urbaine et permettre ainsi d'exacerber les liens entre un environnement et un individu. Finalement, mettre des mots sur une perception engendre naturellement un tri en fonction de ce qui est vu, entendu ou perçu. En effet, l'individu rend compte de ce qui lui importe, lui semble primordial ou lui fait sens, en exprimant son expérience vécue en direct et en tentant de la transmettre à l'interlocuteur de manière la plus fidèle possible. De ce fait, plusieurs façons de décrire émergent (lien entre le support et l'environnement ambiant, interprétation, association d'objets familiers et métaphoriques, comparaison entre les œuvres, les ambiances, les événements, les éditions, les villes, jugements de valeur, appréciation, etc.) (Thibaud, 2001).

### 3.2.4 LES DÉMARCHES ET PROCESSUS DE RÉCOLTE DE DONNÉES

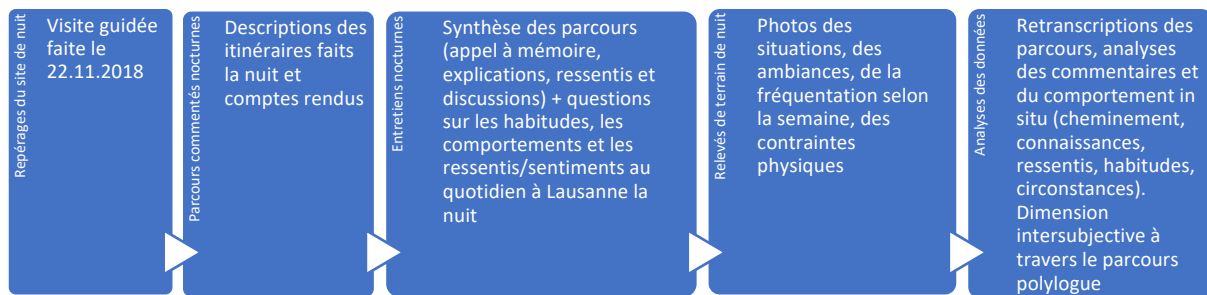


Figure 8: Processus de récolte des données

La figure 8 explicite les démarches qui ont permis de récolter les données. Afin de saisir le contexte et le site, j'ai participé à la première visite guidée proposée par l'organisation Bô Noël le jeudi 22 novembre 2018. Cela m'a permis de comprendre l'organisation, les partenariats, les œuvres lumineuses, les motivations en posant des questions de manière informelle à la guide touristique. Il fallait ensuite que je trouve des volontaires pour participer à mes parcours commentés, ce qui n'a pas été aisé. En effet, compte tenu des dynamiques stressantes de fin d'années, de la durée relativement longues de l'expérience, de la météo, de l'effet de groupe entre personnes à l'*afterwork*, je ne suis pas parvenue à trouver des passants motivés à s'impliquer autant. J'ai donc fait jouer mon réseau et ai pu exécuter finalement dix-sept parcours nocturnes (24 adultes et 2 enfants) enregistrés à l'aide d'un micro-cravate et d'un micro bidirectionnel avec des proches, des amis d'amis, des connaissances lointaines. Le point de rendez-vous a presque toujours été la porte d'entrée ouest de l'Église Saint-François (dans la mesure du possible) afin d'assurer un même départ pour tous. Un plan de situation comportant les marchés de Noël et les œuvres lumineuses a été distribué<sup>7</sup> aux participants afin de leur permettre de se repérer dans l'espace. Les consignes données demandaient : 1) De consulter la carte distribuée afin de poser d'éventuelles questions sur le repérage et de parcourir le centre-ville au moins 20 minutes (voir figure 7).

<sup>7</sup> J'ai dû adapter le plan car celui proposé par l'organisation ne permettait pas de bien s'orienter. Les différents niveaux typiques de la ville n'étaient pas indiqués correctement. De plus, l'emplacement des sites et des marchés de Noël n'y figuraient pas (voir figure 9) (la première participante (habitant Lausanne) n'arrivait pas à le comprendre). De plus, il manquait une œuvre. J'ai alors repris la même numérotation des œuvres en rajoutant celle manquante.

2) De décrire fidèlement tout ce qu'ils percevaient comme si l'interlocuteur n'avait pas de sens (en terme physiologique) en indiquant oralement des repères. 3) De ne pas se laisser distraire par son téléphone ou sa montre. 4) De terminer le parcours lorsqu'il en a envie.

Au terme du cheminement, il a été demandé aux participants d'estimer le temps du parcours, dans le but de connaître les impressions et les ressentis et le temps réel passé. Finalement, un bref entretien semi-directif a permis de conclure l'expérience en questionnant une dernière fois les représentations liées au parcours et aux ambiances et de connaître les habitudes et les modes de vie des participants. Des relevés de terrain ont été faits durant toute la durée de l'événement (photos, ambiances, animations, topographie, etc.).



Figure 9 : Plan de Lausanne Lumières 2018 (après leurs corrections)

### 3.2.5 L'ÉCHANTILLON

Les participants se composent de vingt-quatre adultes et de deux enfants regroupés en dix-sept parcours commentés, provenant de la région lausannoise (Lausanne, Ouest-Lausannois, Est-Lausannois, Gros-de-Vaud, Broye, Est-Lémanique, Ouest-Lémanique). L'échantillon est tel que certains critères de sélection ont été mis en place afin d'avoir une plus grande représentativité au niveau de l'âge, du niveau de formation et du travail, de lieu de vie et de la situation familiale. Ainsi, l'échantillon comporte une famille composée de deux enfants de cinq et sept ans, des couples et des célibataires hommes ou femmes, des personnes vivant à Lausanne même et dans la région, des personnes ayant fait des hautes études ou n'ayant pas fait d'études du tout, des personnes ayant un fait un apprentissage.

Cette diversité permet de reconstruire la dimension intersubjective de cette expérience par le croisement des points de vue et en faisant émerger des convergences (voir figure 8). L'analyse met en avant des récurrences

sur différents lieux du site et permet d'attester d'une communauté de perceptions. Elle se construit sur la base de comportements observables. Ces descriptions permettent de guider les observations nécessaires en retournant sur le terrain, dans le but de détailler les conditions d'émergences des phénomènes décrits par les participants (pente, fréquentation et animation, l'architecture, contraintes et comportement, etc.).

### 3.2.6 LES LIMITES

Il y a plusieurs limites qui sont apparues du fait de cette méthode. Tout d'abord, il a été nécessaire de s'adapter aux contraintes in situ, qui peuvent se traduire par des obstacles physiques et mentaux. D'une part, la topographie de Lausanne est telle que la pente et les différents niveaux peuvent être fatigants à parcourir. Il paraît alors nécessaire de connaître le site afin de savoir où se trouvent les ascenseurs et les raccourcis par exemple car ils n'étaient pas indiqués sur le plan. D'ailleurs, en parlant du plan, il a fallu en proposer un qui permettent de distinguer les différents niveaux pour repérer les marches et les œuvres (voir figure 9).

Sur les dix-sept parcours, seuls quinze ont été pris en comptes et analysés dans les détails. L'un des participants n'avait pas un regard neutre sur le festival Lausanne Lumières du fait qu'il ait participé à une visite guidée la veille. Les descriptions se rapprochaient trop de l'interprétation partagée de Lausanne Tourisme et il n'y avait pas de nouvelles informations qui puissent compléter les autres parcours. Le second parcours a été omis car le participant n'a pas respecté les consignes qu'étaient de cheminer au centre-ville. Ne voulant pas interférer sur ses impulsions de cheminement, j'ai laissé le participant vaquer à ses descriptions hors site focalisés sur la technique de l'éclairage. Ainsi, il n'y avait aucune nouvelle informations quant aux ambiances apportées par Lausanne Lumières et Bô Noël.

Le fait que Lausanne Lumières et Bô Noël soient des événements extérieurs, la météo a également eu beaucoup d'influence sur les choix de parcours et a causé de nombreuses annulations de dernières minutes et rangements/protections/détériorations de certaines œuvres. Le froid et la pluie ont effectivement découragé plus d'une personne et il a fallu réagender certains parcours.

Qui plus est, il a également été compliqué de trouver des volontaires notamment car les parcours devaient être faits de nuit pour pouvoir voir les lumières, c'est-à-dire à partir de 17h30 (en hiver). En effet, les fêtes de fin d'années sont souvent bien chargées et les plages horaires entre 17h30-20h00 étaient très convoitées par les personnes travaillant sur Lausanne en semaine. Il a alors été compliqué de combiner deux parcours sur une même soirée. Les jours de la semaine étaient prisés des personnes travaillant à Lausanne, tandis que les weekends l'étaient plus pour les personnes ne se trouvant pas en ville en semaine.

Un autre biais à prendre en compte est le fait que les œuvres lumineuses et les cabanons de Noël ont des plages horaires qui diffèrent soit selon la semaine, soit selon le commerçant. En effet, certaines œuvres lumineuses par exemple étaient hors fonction (ou partiellement) certains jours de la semaine et selon la météo. Aussi, les commerçants choisissaient leurs horaires d'ouverture et donc les expériences ne furent pas exactement les mêmes tout du long de l'événement.

Au niveau de l'enregistrement des comptes rendus, le fait que les parcours furent à l'extérieur et parfois aux abords de grandes artères motorisées ne m'a parfois pas permis de tout enregistrer. En effet, la motorisation et les rafales de vent et/ou de pluie ont brouillé les deux micros sur certains moments.

Le prochain biais est lié à l'interprétation, les relances que j'ai dû faire et aux discussions qui parfois s'éloignaient du sujet pour devenir trop personnelles. Ma présence et l'expérience que je proposais a inévitablement influencé les participants, étant donné que lors du compte rendu exécuté après le parcours, la plupart mon admis ne jamais avoir prêter attention à Lausanne Lumières et n'auraient pas observer la ville sans cela.

Finalement, la nature de cette démarche engendre un tri sélectif qualitatif regroupé sur un seul parcours polylogue. Ainsi, le choix du parcours typique et la sélection des dialogues quand bien même les plus exacerbant ont été choisis par moi-même. Il s'agit donc d'une proposition non exhaustive faite à partir d'une vision globale qui représente selon moi le plus typique mais qui pourrait plus ou moins différé selon la vision du chercheur.



## 4. PARTIE EMPIRIQUE

### 4.1 LA MISE EN PLACE DE L'ANALYSE DES PARCOURS

Les 17 parcours commentés ont permis à 26 participants (24 adultes et 2 enfants) de déambuler dans Lausanne un soir d'hiver et de laisser aller leur imagination et leur créativité décodées à travers les comportements et les récits. Toutefois, seuls 15 parcours ont été pris en compte dans l'analyse (omission du parcours 8 et 10). En effet, l'un des parcours n'a pas suivi les consignes données, engendrant un parcours trop excentré du centre-ville et mentionnait beaucoup plus d'analyse technique sur les éclairages que sur les ambiances. L'autre omission découle d'une influence trop prononcée d'un participant ayant pris part à une visite guidée quelques jours auparavant.

Le fait d'avoir laissé le choix d'un itinéraire libre a permis aux participants de se libérer de cette contrainte et de déambuler là où ils en avaient envie. Il en a découlé une variété de cheminements, indiquant tous de nombreuses indications quant au mode d'appropriation de l'espace, aux connaissances fines du centre-ville, aux ambiances, aux attraits et répulsions, à l'imaginaire et aux émotions suscitées (contournement, demi-tour, ralentissement ou accélérations, emprunt d'escalators ou d'ascenseurs, mise en parole des observations, etc.). En prenant des individus de catégories socio-culturelles différentes, qui n'ont pas le même degré de connaissances de la ville et aux statuts différents, la saisie d'un contenu de descriptions réciproque est facilitée selon les points de vue. Enfin, les circonstances évoluant sans cesse selon de nombreux facteurs externes telles que la météo, la temporalité, la fréquentation mettent en exergue la directionnalité et la temporalité des parcours en fonction du contexte. Plus simplement, la récurrence des propos par rapport à une multitude de circonstances, de cheminements et de points de vue permet de saisir les liens entre les espaces publics et les ambiances qu'ils dégagent auprès des individus. De ce fait, en fonction des hypothèses de ce travail, l'analyse se déroulera en fonction des thématiques suivantes :

- Le cheminement : Il s'agit d'observer les choix de trajectoires et les stratégies individuelles, les comportements tels que ralentir, accélérer, s'arrêter, se tourner, lever ou baisser la tête, regarder au loin, changer de trottoir ou de trajectoire, le comportement face à des obstacles ou des inconforts tels que contourner une foule, ou l'affronter, emprunter des ascenseurs, escalators, escaliers, la fatigue liée à l'effort. Le cheminement prend également en compte l'attrait et la répulsion en ce qui concerne non seulement les rues mais également les œuvres artistiques et les marchés de Noël.
- Les connaissances : Elles regroupent tout ce qui a trait aux connaissances liées aux lieux, aux événements, aux histoires, aux souvenirs et anecdotes vécues, aux comparaisons entre les villes, les événements et les installations.
- Les découvertes : Cet élément d'analyse permet d'observer si les parcours invitent à découvrir la ville soit par des rues nouvellement empruntées, soit par la découverte de choses et d'éléments, ou

encore soit par l'intrigue et la curiosité qu'ils entraînent. Ce thème permet également de comprendre les habitudes de trajectoires au centre-ville.

- Les ressentis et les impressions : Les ressentis et les impressions racontées par les participants permettent d'observer le lien qui se crée entre un individu, son environnement ambiant et son contexte, à travers les appréciations, les jugements de valeurs, l'imaginaire, les sentiments et émotions exprimées (chaleureux, froid, insécurité, bien-être, beauté, etc.) et enfin la compréhension des installations et leur lisibilité et ce qu'elles suscitent.
- Les usages, les habitudes et les modes de vie : Les parcours se concluant par un entretien semi-directif bref mettra en lumière les questions plus personnelles sur les habitudes de déplacement, les usages en ville et les modes de vie notamment en ce qui concerne la vie nocturne, les motivations des venues en ville et les déplacements.
- Les facteurs externes : Les parcours et les impressions fluctuent en fonction de certains facteurs externes tels que la météo, le jour ou la semaine, l'heure, le degré de fréquentation, l'ouverture des cabanes des marchés, le fonctionnement des œuvres et divers événements marquants qui peuvent surgir.

Ensemble, les parcours commentés permettent de pointer la dimension intersubjective qui rend possible la compréhension du lien entre un individu, ses habitudes et ses choix de trajectoires, les attraits et les répulsions partagés par la mise en commun du contenu des comptes rendus, en exacerbant les impressions sur un cheminement « idéal ». Les attraits et les répulsions, mais aussi les commentaires liés à l'environnement ambiant ou encore les impressions liées au temps de parcours perçu et le temps de parcours réel explique dans quelle mesure le centre-ville est agréable à pratiquer à pied et si on peut parler de marchabilité en fonction des habitudes explicitées.

Afin de préserver l'identité de chaque participant et dans un souci de confidentialité, la présentation des parcours et les commentaires inhérents apparaîtront par date d'exécution. La systématisation des cartes<sup>8</sup> présente une légende similaire pour les 15 parcours analysés, ainsi que pour le parcours typique. C'est pourquoi elle ne sera introduite qu'une seule fois.

---

<sup>8</sup> La source des fonds de cartes provient du guichet cartographique de Lausanne (© Ville de Lausanne-Coordination et cadastre/Etat de Vaud/swisstopo/openstreetmap, 03.12.2018) et les profils et estimations du temps de parcours proviennent de la Confédération (©Swisstopo, 02.07.2019).



Figure 10 : Plan du réseau viaire de Lausanne

Alors que tous les parcours expriment de nombreuses informations sur les ambiances, la qualité de l'environnement et les possibilités de trajectoires, les perceptions et sensations demeurent multiples mais leur récurrence permet d'en saisir une cohérence intersubjective entre les individus. Il n'en demeure pas moins que le contexte de l'étude et le choix des consignes données permettaient un cheminement totalement libre au sein du centre-ville mais cadré grâce à la carte distribuée. Il en résulte donc une panoplie de cheminements, vécus, ressentis variés ne permettant pas d'explicitier de manière exhaustive un seul et unique parcours typique (17 séances = 17 parcours différents). Néanmoins, la superposition des cheminements, des vues principales, des regards, et des mentions de repères emblématiques permettent tout de même d'observer des comportements et des trajectoires liées aux rues les plus empruntées et servira de base pour la proposition d'un parcours typique (figures 12, 13, 14 et 15).

Les 15 parcours analysés ont permis d'élaborer un parcours typique qui exacerbe « *au maximum les potentialités des dispositifs spatio-perceptifs* ». Des collages et fragments révélateurs de différents compte rendus de parcours commentés se joindront alors à l'analyse du cheminement typique pour illustrer les ressentis et les discours les plus prégnants lors de certains moments et endroits de la ville (Thibaud, 2001, p.88). Les dispositifs spatio-perceptifs permettent d'avoir accès aux perceptions situées et aux contextes sensoriels des lieux traversés. Il y en a quatre sortes, explicitées plus bas (a, b, c et d) (Thibaud, 2001, pp.86-87).

a) Les associations spatio-temporelles. Les participants emploient leur mémoire perceptive pour créer des associations permettant de qualifier une ambiance, comme un endroit typique ou un objet familier.

b) Les transitions perceptives. Il s'agit de rendre compte des ambiances en relevant des changements manifestes par des comparaisons ou des appréciations représentant des différentiels d'intensité ou de variations de qualités. Ces dispositifs permettent de prendre en compte les cheminements et les circonstances.

c) Le champ verbal de l'apparence. La façon dont les mots d'une phrase sont employés et le choix de certains termes permettent de comprendre comment les perceptions et les vues émanent selon un contexte situé. Ainsi, les verbes transitifs comme avoir l'air, sembler ou encore l'usage du conditionnel exprime une ambiguïté ou une incertitude. En répertoriant où ces termes sont utilisés à répétition permet de voir les lieux où les visions peuvent être problématiques. L'usage verbes et termes permettent de donner des informations sur comment une forme se détache et peuvent caractériser des modes de présence et des qualités sensibles dans l'espace comme les verbes contraster, masquer, émerger. Il s'agit plus de comprendre comment les participants perçoivent que ce qu'ils perçoivent concrètement.

d) Les formulations réflexives. À travers les descriptions, une catégorie de phrases donne des informations sur la perception située et mouvante, comme lever la tête, se retourner, tendre l'oreille. L'orientation motrice comme

la vitesse de marche, les hésitations, les attraits et répulsions, permettent de comprendre le comportement que le participant adopte face aux larges possibilités et aux circonstances.

La mise en commun des descriptions et des parcours a permis de faire surgir un parcours « idéal » (figure 15) qui rassemble des similitudes et redondance en termes de comportements, perceptions, associations et attrait. Afin de le faire, les récits des participants sont entremêlés permettant de saisir les ambiances et les ressentis. Le tableau ci-après les juxtapose à un guide de lecture permettant de comprendre la nature du récit des dispositifs sensori-moteurs.

La figure 10 permet au lecteur de se repérer en cas de besoin lors de la proposition du récit polylogue. Les différents types de parcours (individuels ou typique) emploient la même terminologie explicité qu'une seule fois en préambule (figure 11). Cette légende prend en compte les questions liées au cheminement, aux connaissances fines, aux conditions météorologiques, à la topographie, aux animations, aux mouvements du corps et de la tête, aux dégagements de vue et aux attractions et répulsions.

	Démarche lente		Montée		Nuit claire
	Démarche normale		Descente		Température très basses
	Démarche rapide		Escaliers		Petite pluie
	Départ, Arrivée		Ascenseurs		Pluie
	Arrêt		Escalators		Orageux
	Parcours polylogue		Essoufflement		Vent
	Numéro des oeuvres		Regard en hauteur		Animation sonore
	Marchés de Noël		Hauteur du regard		Sons de cloches
	Attraction		Regard en contre-bas		Animation musicale
	Répulsion		Dégagement et vue		Circulation bruyante

Figure 11 : Légende des parcours

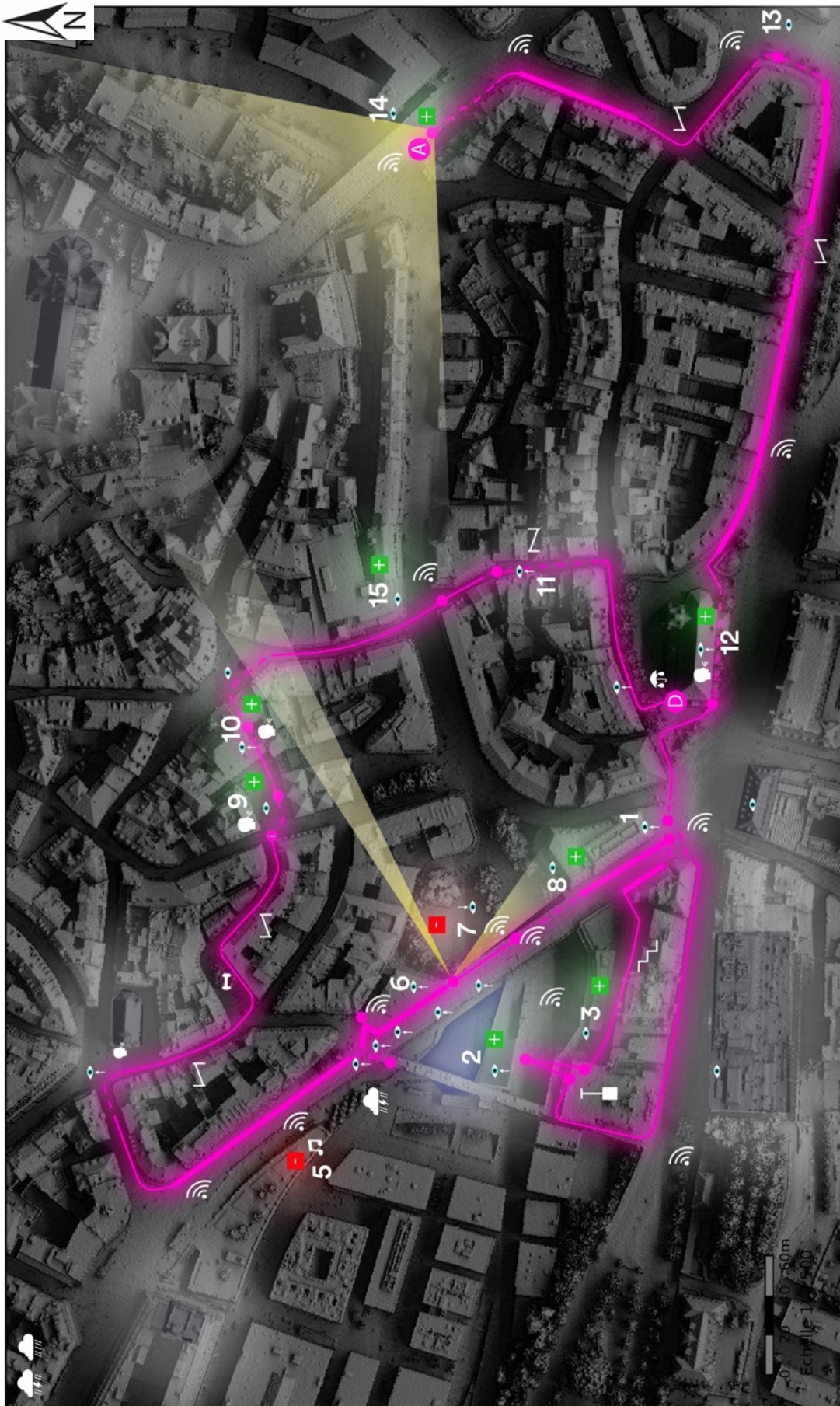
4.2 LES PARCOURS INDIVIDUELS

Parcours 1 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : Voir le plus possible, surtout ce qu'elle n'a pas bien vu depuis sa voiture. Attrait pour Saint-Laurent, endroit anecdotique.</p> <p>Évitement : Les trois marchés sont trop bondés et sont contournés mais sont mentionnés.</p> <p>Pente : Emprunt d'ascenseurs pour aller plus vite et éviter la pente à deux reprises.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche adaptée à l'environnement circulé, à la pente et aux ajustements de position liés à la perspective. Arrêts devant chaque animation.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Analyse naturellement les œuvres avec leur contexte bâti en tentant de créer des liens, d'en affilier un sens à Noël et d'en expliquer le sens.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Comparaison entre les œuvres et entre les éditions de l'événement, et d'autres villes. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Repères familiers donnés.</p> <p>Vues sur la Cathédrale (2 reprises), le Palace, la terrasse suspendue de la passerelle de l'Europe, l'œuvre 6, la tour Bel-Air et les portes de Saint-François générées par le Grand-Pont, le pont Bessières et la terrasse Jean-Monnet et la rue Centrale.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël sur le Grand-Pont, à Saint-Laurent, sur la rue Pichard, sur les animations et les marchés.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Emprunt systématique des transports publics pour venir au centre-ville lors des loisirs ou achats spéciaux. Emprunt de la voiture quotidiennement pour le travail (indispensable). Aucun abonnement de transports publics.</p> <p>Promenades au bord du lac ou à Sauvabelin privilégiées.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville (Lausannoise originaire de la Broye) et travaillant à Morges. Bonnes connaissances de la ville la nuit et sentiment d'aise complet. Si plus de bus, prend un UBER pour rentrer et marche un bout pour économiser et éviter des détours.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Parcours effectué le vendredi 30 novembre 2018 à 18h00. Toutes les animations n'étaient pas encore sur site (projection UBS, scènes Cœur à Cœur par ex.). Beaucoup de monde présente en particulier sous les couverts des marchés. Il faisait un temps humide et 7 °C.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime le temps de parcours à environ 46 minutes. Elle sous-estime largement le temps de parcours à 45 minutes. Il a duré 1h10. Elle est stupéfaite.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Les marchés de Noël incarnent une même sorte d'ambiance conviviale appréciée. Le festival Lausanne Lumières est plutôt moyen et représente plus un agrément au Bô Noël</p>

Parcours 2 récapitulé





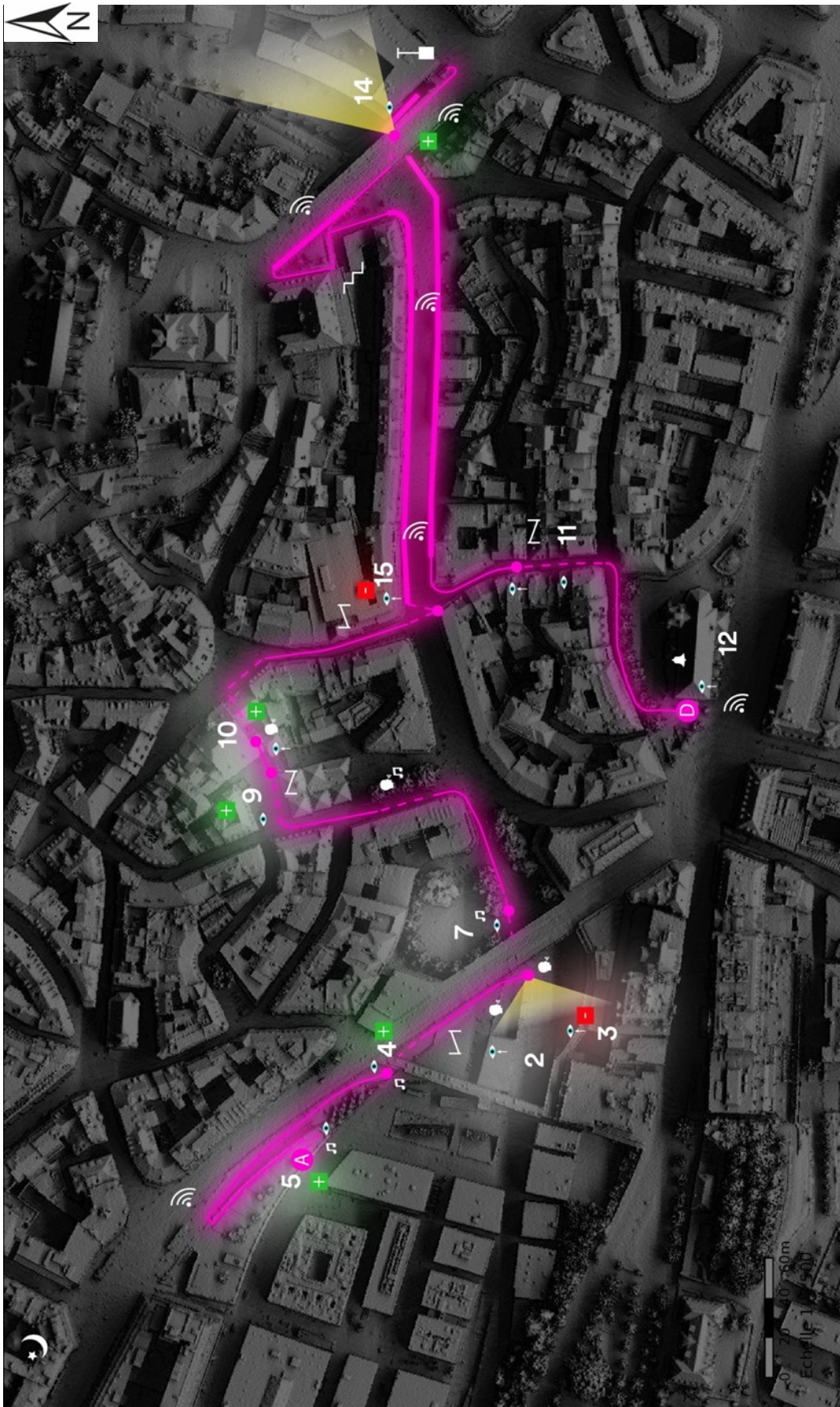
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : Voir le plus possible, en avisant au fur et à mesure l'itinéraire.</p> <p>Évitement : Le marché de la place Pépinet est hors trajectoire. Le marché de Saint-François est contourné sans aucune mention. Le marché de la place de l'Europe est mentionné mais n'est pas traversé. Évitement de l'œuvre 5 à cause de l'orage (abritement sous une échoppe du Grand-Pont pendant 20 minutes.</p> <p>Pente : Emprunt d'ascenseurs pour aller plus vite et se réfugier de la pluie. Essoufflement après la montée de la ruelle du Grand- Saint-Jean.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche régulière et rapide avec peu de ralentissement. Arrêts marqués devant chaque œuvre. Accélération sur les grands axes circulés (Grand-Pont, avenue Benjamin-Constant et rue Caroline.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Analyse naturellement les œuvres avec leur contexte bâti en essayant d'en expliquer le sens.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Comparaison entre les œuvres et entre les éditions de l'événement. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Anecdotes et souvenirs employés. Repères familiers donnés.</p> <p>Vues sur la Cathédrale (2 reprises) et les portes de Saint-François permises par le Grand-Pont et le pont Bessières.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël sur le Grand-Pont, et à Saint-Laurent, sur les façades décorées, sous les arches du Grand-Pont et sur le Palace.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Emprunt systématique des transports publics pour venir au centre-ville lors des loisirs ou achats spéciaux, ou dans la région lausannoise. Utilise rarement la voiture pour se déplacer. Abonnement Grand Lausanne.</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile. Quelques promenades en ville pour faire visiter des connaissances. Venue pour les loisirs. Promenade au bord du lac privilégiée.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville (Lausannoise, originaire de Genève) et travaillant à l'EPFL. Bonnes connaissances de la ville la nuit et sentiment d'aise complet. Rentre toujours à pied.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le lundi 3 décembre à 18h30. Il y avait un gros orage (tonnerre et pluie) durant la majeure partie du cheminement. Une bagarre a éclaté devant les portes de Saint-François ralentissant le parcours. Il y avait relativement beaucoup de monde au centre. La place Centrale n'était pas encore montée, un des lustres du 11 était éteint et l'œuvre 5 était éteinte. Il faisait 5°C.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime le temps de parcours à environ 38 minutes. Le temps de parcours est estimé à 1h00 (sans les pauses forcées). Il a duré 1h23 avec les pauses et véritablement 1h02.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël se confondent entre eux mais sont complémentaires.</p>

Parcours 3 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : au plus près et avec le moins de pente possible. Les marchés et places sont traversés en leur milieu.</p> <p>Évitement : Le marché de la place Pépinet est hors trajectoire. Les œuvres 9, 10, 15, 13 et 14 sont jugées trop excentrées et sont évincées.</p> <p>Pente : évitée au possible. Emprunt d'escalators pour s'économiser. Essoufflement à hauteur de la terrasse Jean Monnet.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche très lente et flâneries dans les marchés. Arrêts marqués devant chaque œuvre.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions et comparaisons avec d'autres villes des lumières et marchés.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Comparaison entre les œuvres et les ambiances. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Anecdotes et souvenirs employés. Repères familiers donnés. Émotions et envies partagées (faim, odeur, angoisse).</p> <p>Vues sur la Cathédrale, sur la terrasse suspendue de la passerelle du Flon, sur la tour Bel-Air et sur le Palace (2 reprises) e permises par le Grand-Pont et la terrasse Jean Monnet.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël sur le Grand-Pont et sur le marché de Saint-François, sur les façades décorées ou sous les Arches du Grand-Pont.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Emprunte soir la voiture, soit le train pour aller au travail (au centre-ville) selon des phases. Plus d'abonnements de parcours mais place de parc.</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile. Venue au centre pour le travail et parfois pour les loisirs.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville (Lausannoise, originaire de l'Ouest lausannois). Bonnes connaissances de la ville mais sort plus ou rarement le soir (concerts, restaurants). Ne se sent pas à l'aise la nuit et fait parfois de détours pour aller jusqu'à sa voiture.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le lundi 4 décembre à 17h45. Il y avait relativement beaucoup de monde au centre sous les couverts des marchés. L'œuvre 5 ne fonctionnait pas (suite à l'orage de la veille) Un des lustres de l'œuvre 11 était éteint. Il faisait 9°C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime le temps de parcours à environ 22 minutes. Estimation du temps de parcours à 30 minutes. Temps réel du parcours 38 minutes. La participante est stupéfaite.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Adore les ambiances <i>open air</i> et chaleureuses de Noël. Ne mentionne que très peu Lausanne lumières dans son appréciation post-parcours. Se trouve nostalgique une fois que les lumières et les marchés se ferment après les fêtes.</p>

Parcours 4 récapitulé



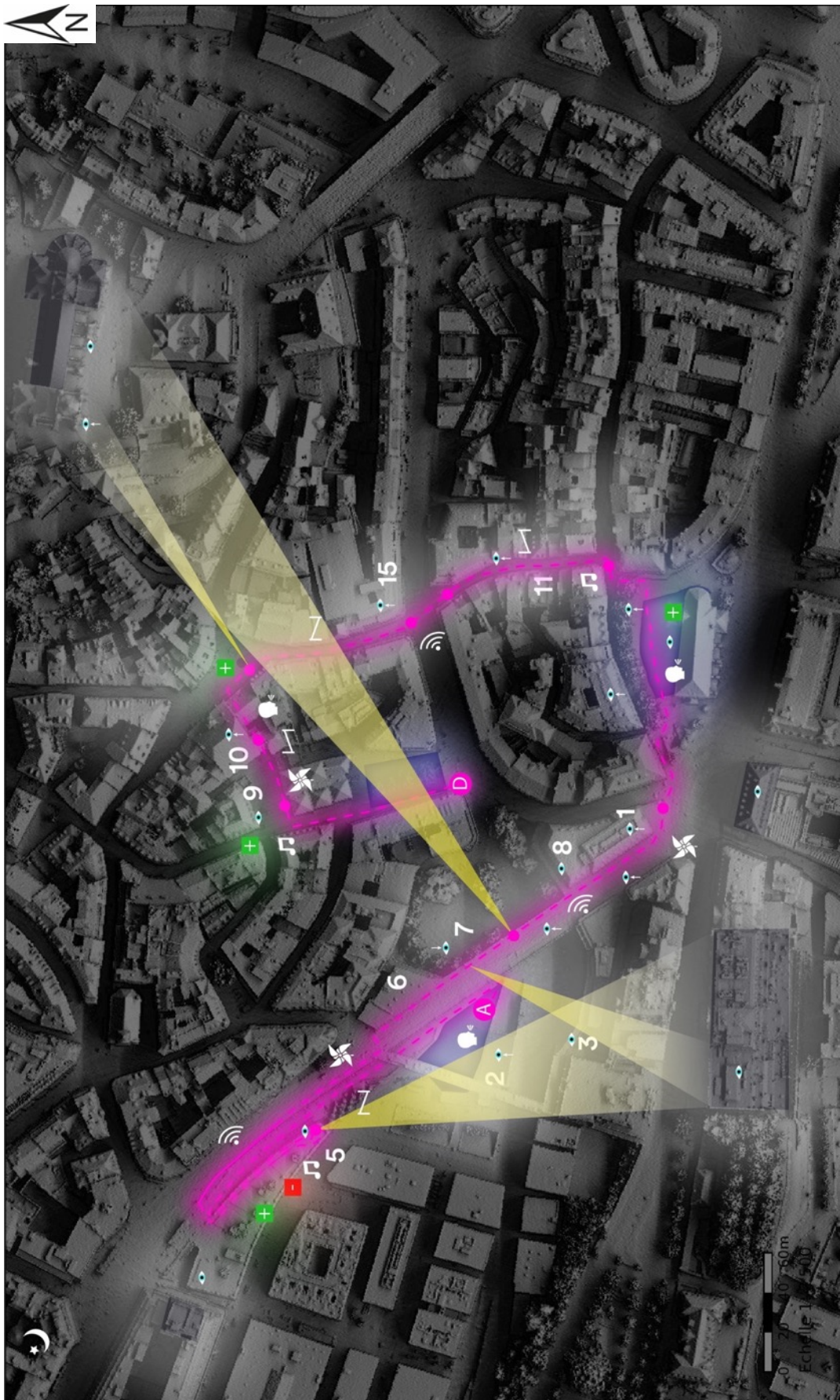
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : voir ce qui n'a pas déjà été vu.</p> <p>Évitement : Œuvre 6 hors trajectoire, mais connue. Œuvre 8 mentionnée dans le débriefing mais pas durant le parcours. Contournement des trois marchés de Noël et aucune mentions faites. L'œuvre 15 n'a pas été vue depuis la rue Saint-François.</p> <p>Pente : Emprunt d'ascenseurs en guise de raccourci.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche adapté à l'environnement circulé (accélération sur la rue Centrale et sur le pont Bessières et ralentissement dans les zones piétonnes où se trouvent des animations). Arrêts marqués devant chaque œuvre.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions uniquement des œuvres de Lausanne Lumières. Analyse selon le contexte bâti et explication du sens des œuvres.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Comparaison entre les œuvres et les ambiances. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Anecdotes et souvenirs employés. Repères familiers donnés. Émotions et partagées</p> <p>Vue sur l'Est lausannois explicité pour décrire l'œuvre 14 et les contrastes provoqués depuis le pont Bessières.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël sur le Grand-Pont et sur le marché de Saint-François, sur les façades décorées ou sous les Arches du Grand-Pont mais jamais explicités durant le parcours.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Ne se déplace qu'à pied et en bus selon la météo. Habite et travaille au centre. N'a pas d'abonnements et trouve les tarifs trop chers.</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile. Venue au centre pour le travail et parfois pour les loisirs ou des achats spéciaux.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville (Lausannoise). Bonnes connaissances de la ville de jour et de nuit. Se sent parfaitement à l'aise la nuit, mais est rarement seule.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le jeudi 6 décembre à 17h30. Il y avait relativement beaucoup de monde au centre sous les couverts des marchés. Légère influence sur le cheminement lié à l'attroupement des visites guidées gratuites rencontrées à 3 reprises. Il faisait 9°C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime le temps de parcours à environ 34 minutes. L'estimation du temps de parcours était de plus d'une heure. La durée du parcours réel était de 1h17.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Apprécie la cohabitation des 2 événements qui se complètent. Rend la ville chaleureuse et agréable. Les attend chaque année et cherche les œuvres du regard sur son trajet quotidien.</p>

Parcours 5 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : voir les endroits emblématiques qui avaient été mis en lumière aux éditions précédentes, en avisant au fur et à mesure (places de la Palud, de la Riponne, de la Louve, quartier du Flon) et en ne prenant que très peu la carte distribuée en compte. Perception du parcours comme une promenade urbaine. Plusieurs aller-retours recensés aux abords du marché de l'Europe.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 et 15 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 ne fonctionne pas lors du passage, provoquant une confusion entre l'œuvre et la décoration du bar des Arches. Œuvre 8 remarquée lors du retour depuis la rue Pichard en direction de la place Saint-François. Contournement des trois marchés de Noël mais mentions précises à cause de la forte fréquentation.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche plutôt régulière rythmée par des ralentissements dans les zones piétonnes (quartier du Flon, route de Bel-Air, place Pépinet, place de la Riponne et place de Saint-François.</p> <p>Arrêts marqués devant les œuvres ne pouvant se voir de loin.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions détaillée de tout l'environnement urbain (animations, lampadaires, vitrines, fréquentation, odeur, bruit, météo). Analyse selon le contexte bâti et explication du sens des œuvres, en comparant systématiquement aux œuvres des éditions de Lausanne Lumières et Bô Noël précédentes.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Anecdotes et souvenirs employés. Repères familiers donnés. Émotions partagées (tristesse, déception, sympathie, odeurs, bruits etc.).</p> <p>Vues sur la Cathédrale depuis le Grand-Pont, sur la Cure Catholique depuis la place de la Riponne, sur la tour Bel-Air depuis la place Saint-Laurent, sur le Palace depuis la rue Pichard.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël dans toutes les rues et tous les quartiers visités, sur les trois marchés de Saint-François, Pépinet et de l'Europe, sur les façades décorées, sous les Arches du Grand-Pont et sur les vitrines.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en voiture pour le travail (Orbe et Mex). Déplacements systématiques en transports publics pour aller au centre-ville. Nul besoin de trouver une place de parc et les tarifs se valent, mais estiment les transports publics trop chers.</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile. Venues rares au centre-ville pour les achats spéciaux, la restauration et les marchés de Noël.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville (domicile dans l'Ouest lausannois). Jamais seuls en ville. Prennent le bus pour rentrer ou le taxi si besoin.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le vendredi 7 décembre à 17h30. Il y avait beaucoup de monde au centre sous les couverts des marchés et aux abords directs de ces derniers. Il faisait 4°C et le temps était pluvieux.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime le parcours à 40 minutes de marche. Estimation de la durée du parcours entre 45 minutes et 1h00. Leur parcours a duré réellement 45 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Association des deux événements ensemble comme s'ils ne formaient qu'un seul événement. Attendus chaque année pour s'y promener et profiter des ambiances et animations offertes. Néanmoins déçus de cette édition « minimaliste ».</p>

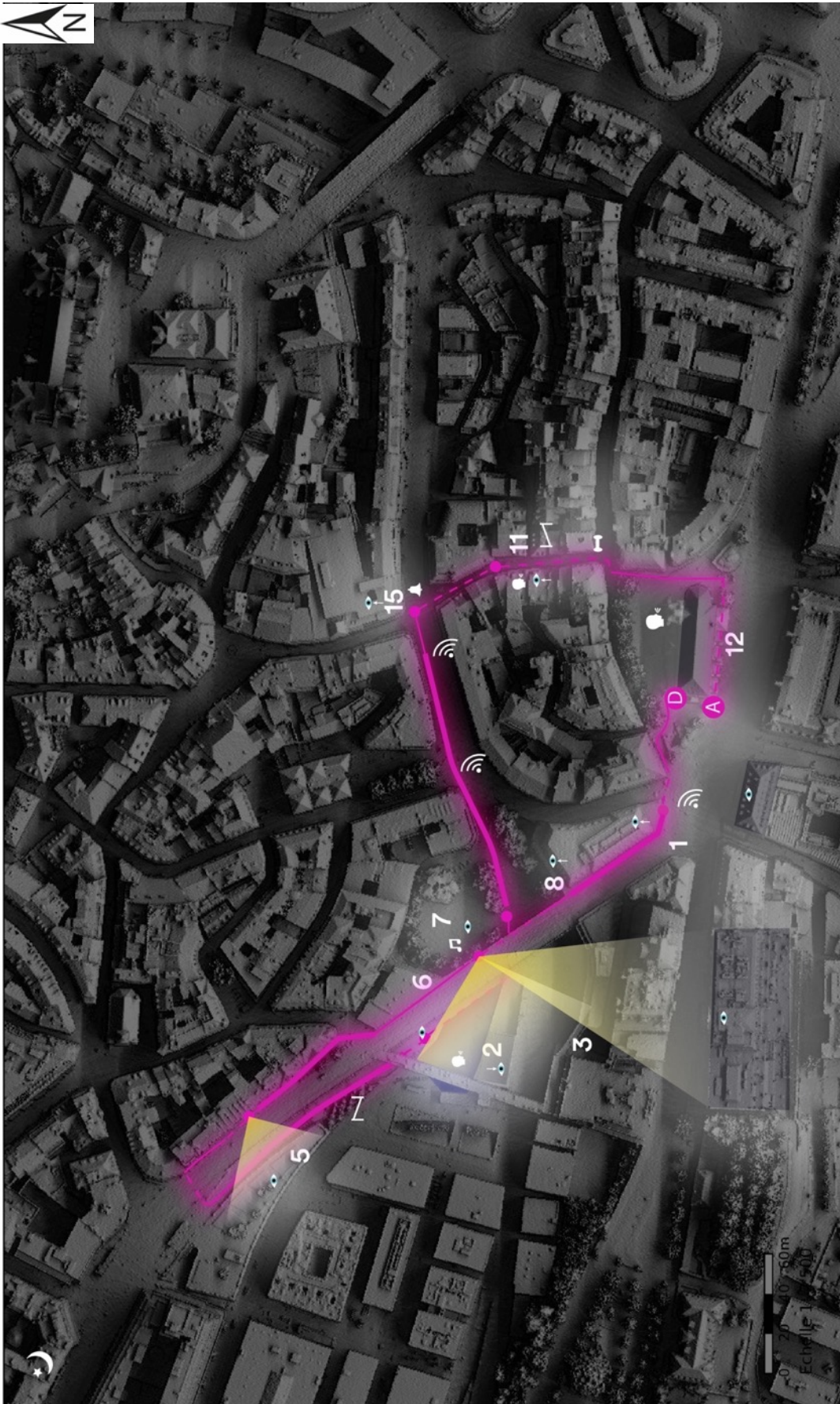
Parcours 6 récapitulé





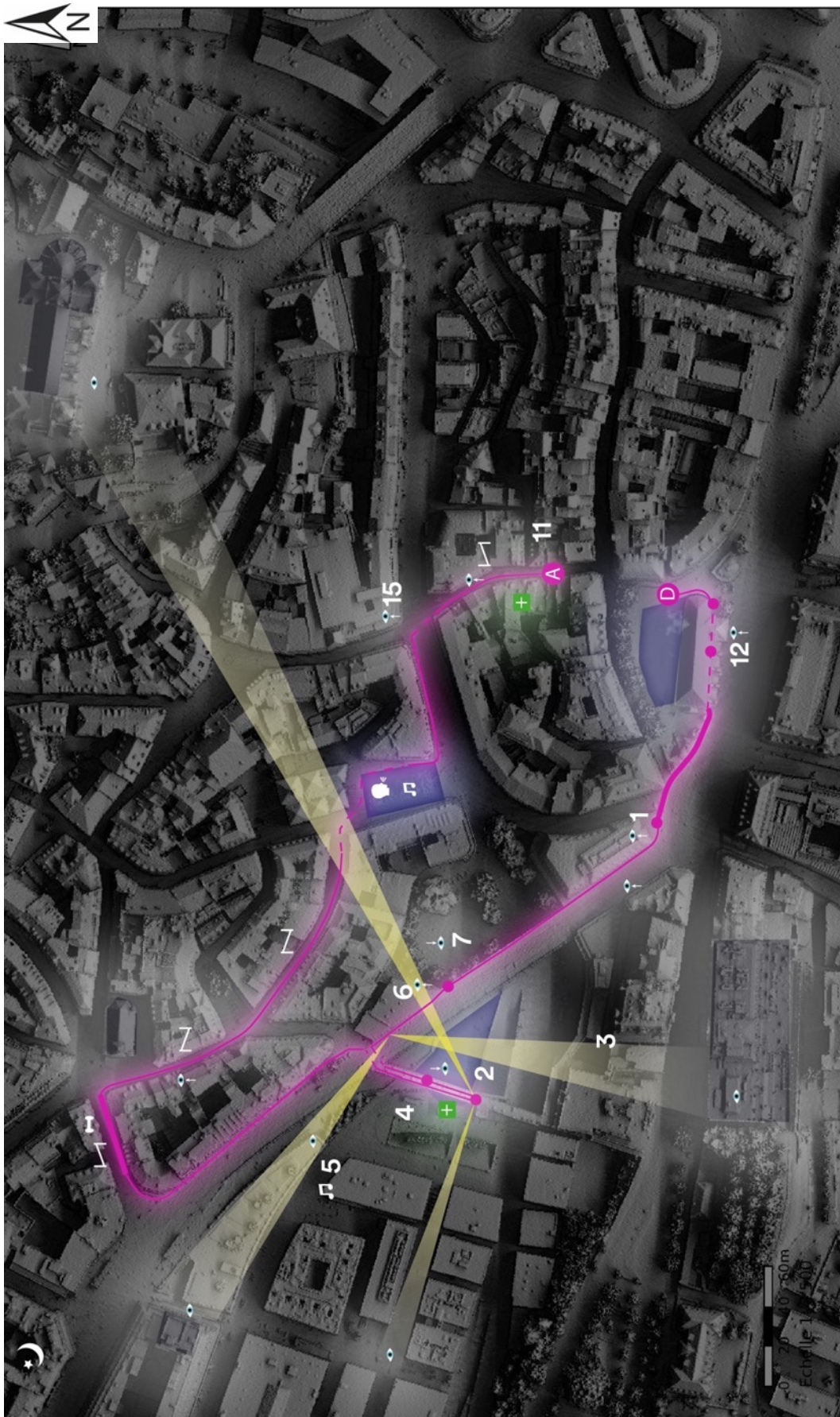
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : itinéraire improvisé au fur et à mesure du parcours, mais impulsé grâce à la carte distribuée.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 ne fonctionne pas lors du passage, provoquant une confusion entre l'œuvre et la décoration du bar des Arches. Œuvre 8 remarquée lors du passage depuis la place Saint-François en direction de la place de Bel-Air. Contournement du marché de Pépinet mais mentions détaillée, lié au contexte du départ.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche lente adaptée aux enfants. Légère accélération au bout du Grand-Pont, lié à l'envie d'atteindre plus vite la terrasse Jean Monnet. Marché de Saint-François bondé traversé en son milieu avec les enfants.</p> <p>Arrêts très réguliers marqués devant toutes les œuvres.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions détaillée de tout l'environnement urbain (animations, lampadaires, vitrines, fréquentation, odeur, bruit). Explication du sens des œuvres, en comparant systématiquement aux ambiances de Noël.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés. Anecdotes et souvenirs employés. Repères familiers donnés. Émotions partagées (intimidation monuments, odeurs, balançoire).</p> <p>Vues sur la Cathédrale depuis la place de la Palud et le Grand-Pont, vue sur le Palace depuis le Grand-Pont et la terrasse Jean-Monnet.</p> <p>Regards portés sur les décorations urbaines de Noël dans toutes les rues et tous les quartiers visités, sur les trois marchés de Saint-François, Pépinet et de l'Europe, sur les façades décorées, sous les Arches du Grand-Pont et sur les vitrines. Confusion de l'œuvre 4 avec les Arches du Grand-Pont, ainsi que l'œuvre 15 avec la vitrine de Globus.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en voiture pour le travail (Bussigny et Cossonay). Train uniquement si aucune autre possibilité, car trop cher pour une famille de 4 et mal desservi depuis leur village. Parking de la Riponne.</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile ou au centre commercial. Venues rares au centre-ville pour les achats spéciaux, la restauration et les marchés de Noël.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville mais n'y viennent plus autant. Domicile à Orny et lieux de travail vers Bussigny et Cossonay.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le samedi 8 décembre à 18h30. Il y avait beaucoup de monde au centre sous les couverts des marchés et aux abords directs de ces derniers. Il faisait 7°C et il pleuvait. À cause des rafales de vent, les œuvres 6 et 7 sont dégonflées.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à environ 23 minutes à pied. Estimation du temps de parcours entre 30 ou 40 minutes. La durée réelle du parcours était de 47 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Les œuvres lumineuses n'apportent à leur sens pas grand-chose. Ils viennent pour le marché de Noël et le festival Lausanne Lumières serait plus un agrément. Les animations ludiques sont plus appréciées (les balançoires pour les enfants surtout).</p>

Parcours 7 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : itinéraire choisi dans l'optique d'aller au plus proche. Mentions unique des œuvres lumineuses (aucune sur les éclairages ou sur les marchés, même si les regards s'y sont portés).</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 ne fonctionne pas lors du passage. Œuvre 8 remarquée depuis la rue Centrale Contournement du marché de Saint-François du fait que la cible était l'œuvre 12. Brève mention du marché de la place de l'Europe, sans aucune description.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche adaptée à la circulation. Démarche accélérée sur les grands axes (Grand-Pont et rue Centrale) ainsi que dans les descentes (route de Bel-Air). Ralentissement dans la montée de la rue Saint-François.</p> <p>Arrêts peu fréquents, lorsqu'il y a une ou plusieurs œuvres à décrire.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions uniquement des œuvres lumineuses de Lausanne Lumières peut être lié à une mauvaise compréhension des consignes.</p> <p>Emploi d'objets familiers pour décrire. Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés.</p> <p>Vues sur le Palace et la place de l'Europe depuis le Grand-Pont. Vue sur la terrasse Jean Monnet depuis le Grand-Pont.</p> <p>Regards portés sur les éclairages, les marchés et les ambiances mais aucune mention faite durant le parcours.</p> <p>Essoufflement à la fin de la montée de la rue Saint-François.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en voiture indispensable pour le travail (La Riviera). Déplacement en transports publics systématique si seule, ou systématiquement en voiture si avec son conjoint pour aller au centre-ville (confort et desserte).</p> <p>Achats quotidiens faits vers le domicile. Venues régulières au centre-ville pour les achats spéciaux, la restauration et les loisirs.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville de jour comme de nuit. à l'aise pour rentrer seule, prend le dernier bus si possible sinon UBER.</p> <p>Domicile à Crissier et lieu de travail dans la Riviera.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le lundi 10 décembre à 18h00. La fréquentation était modérée et concentrée sous les abris des marchés. Il faisait 4°C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à environ 20 minutes à pied. Estimation du temps de parcours à moins de 30 minutes. La durée réelle du parcours était de 43 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Apprécie les œuvres qui paraissent rigolotes et qui font penser à autre chose mais les associe aux ambiances de Noël et ne trouve pas de lien. Le marché de Noël demeure plus important et le festival Lausanne Lumières serait plus un agrément qui n'est pas assez mis en valeur.</p>

Parcours 9 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : L'itinéraire est élaboré en fonction des emplacements des œuvres rapprochées.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 n'est pas visible depuis le Grand-Pont. Les œuvres 8 et 3 n'ont pas été remarquées depuis le Grand-Pont (direction de la place Saint-François à la place Bel-Air).</p> <p>Détour fait sur la passerelle du Flon qui offre des vues sur la Cathédrale, sur le quartier du Flon et sur la place de l'Europe.</p> <p>Contournement du marché de Saint-François pour aller sous l'œuvre 12, mentions du marché de l'Europe depuis le Grand-Pont et mention du marché de Pépinet, contourné.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche assez rapide et accélérée lorsque le vent frappait fort (Saint-Laurent et Saint-François) Ralentissement sous les alcôves de l'Église Saint-François.</p> <p>Arrêts peu fréquents à cause du froid.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses et des éclairages décoratifs. Analyses et interprétations des œuvres.</p> <p>Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés, parfois usage d'objets familiers.</p> <p>Vues sur le Palace et la tour Bel-Air depuis le Grand-Pont. Vue sur la Cathédrale et le quartier du Flon depuis la passerelle de l'Europe.</p> <p>Regards portés sur les éclairages, les marchés et les ambiances explicitées.</p> <p>Essoufflement après la montée de la rue Haldimand.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en voiture et en transports publics (P+R), lié aux problèmes de connexions de son village (Aclens).</p> <p>Achats quotidiens faits dans les centres commerciaux. Venues régulières au centre-ville pour les achats spéciaux, la restauration, les loisirs et le travail,</p> <p>Bonnes connaissances de la ville de jour comme de nuit (ancienne Lausannoise). À l'aise si seule dans la rue mais est obligée de prendre la voiture ou de s'organiser différemment.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le mercredi 12 décembre à 18h30. La fréquentation était plutôt faible et concentrée sous les abris des marchés. Il faisait -2°C et le temps était sec. La faible température a rendu le parcours pénible et j'ai décidé d'y mettre un terme à hauteur de la rue Grand-Saint-Jean. Sur le chemin vers un restaurant, elle a naturellement continué à décrire ce qu'elle voyait (jusqu'à la rue Saint-François).</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 19 minutes à pied. Estimation du temps de parcours à 25 minutes. La durée réelle du parcours était de 36 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Trouve qu'en période de Noël il faudrait faire plus d'ambiances féériques. Le festival Lausanne Lumières encombre parfois la vue. Le festival lui semble plus un agrément qui contraste trop violemment avec les ambiances.</p>

Parcours 11 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : la stratégie est de faire une boucle en partant de Saint-François et de voir le plus d'animations possibles. Il y a toutefois quelques ajustements durant le parcours du fait que l'œuvre 10 n'ait pas été vue tout de suite.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 n'a pas été vue du car elle ne fonctionnait pas lors du passage en haut des escaliers de 'Europe et ne se voit pas depuis le Grand-Pont. L'œuvre 5 a été visible depuis la place de l'Europe et a été décrite depuis la route de Bel-Air. L'œuvre 10 a été visitée après avoir dû faire un détour puisque le sapin de Bô Noël a créé une confusion et que l'œuvre n'était pas visible et que le sapin a. La place Saint-Laurent ne les attirait pas si bien que le cheminement s'est poursuivi dans une autre direction.</p> <p>Contournement du marché de Saint-François pour aller sous l'œuvre 12. Les marchés de la place Pépinet et de l'Europe dont la fréquentation était entre faible et moyenne ont été traversé en leur milieu.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche très rythmée variant selon les animations, la circulation et la pente. (Accélération sur le Grand-Pont, vitesse moyenne dans les descente piétonne à la rue Saint-François et ralentissement en zones piétonnes hors trafic sur la route de Bel-Air, dans les marchés et sur la rue de la Louve).</p> <p>Arrêts quasi systématiques devant les œuvres et lorsqu'il y a beaucoup d'informations peu visibles de loin.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses et des éclairages décoratifs. Tentatives de relier les œuvres aux ambiances de Noël.</p> <p>Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés, parfois usage d'objets familiers.</p> <p>Vues sur le Palace depuis la place de Bel-Air. Vue sur la Cathédrale depuis le Grand-Pont, vue sur les œuvres 7 et 3 depuis la rue Centrale.</p> <p>Regards portés sur les éclairages, les marchés, les ambiances et les vitrines systématiquement explicités.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en vélo, puis trains les weekends.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile. Venues au centre-ville autour de l'EPFL, l'École de la Source ou Renens (domicile).</p> <p>Connaissances moyennes à bonnes de la ville de jour comme de nuit. À l'aise rentrent le soir en vélo sous n'importe quelle météo.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le mardi 18 décembre à 19h30. La fréquentation était plutôt faible et concentrée sous les abris des marchés. Il faisait 2°C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 26 minutes à pied. Estimation du temps de parcours entre 35 et 40 minutes. La durée réelle du parcours était de 47 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Elles apprécient les marchés surtout celui de la place Pépinet qui est le plus chaleureux. Les œuvres lumineuses leur semblent superflues mais sympas.</p>

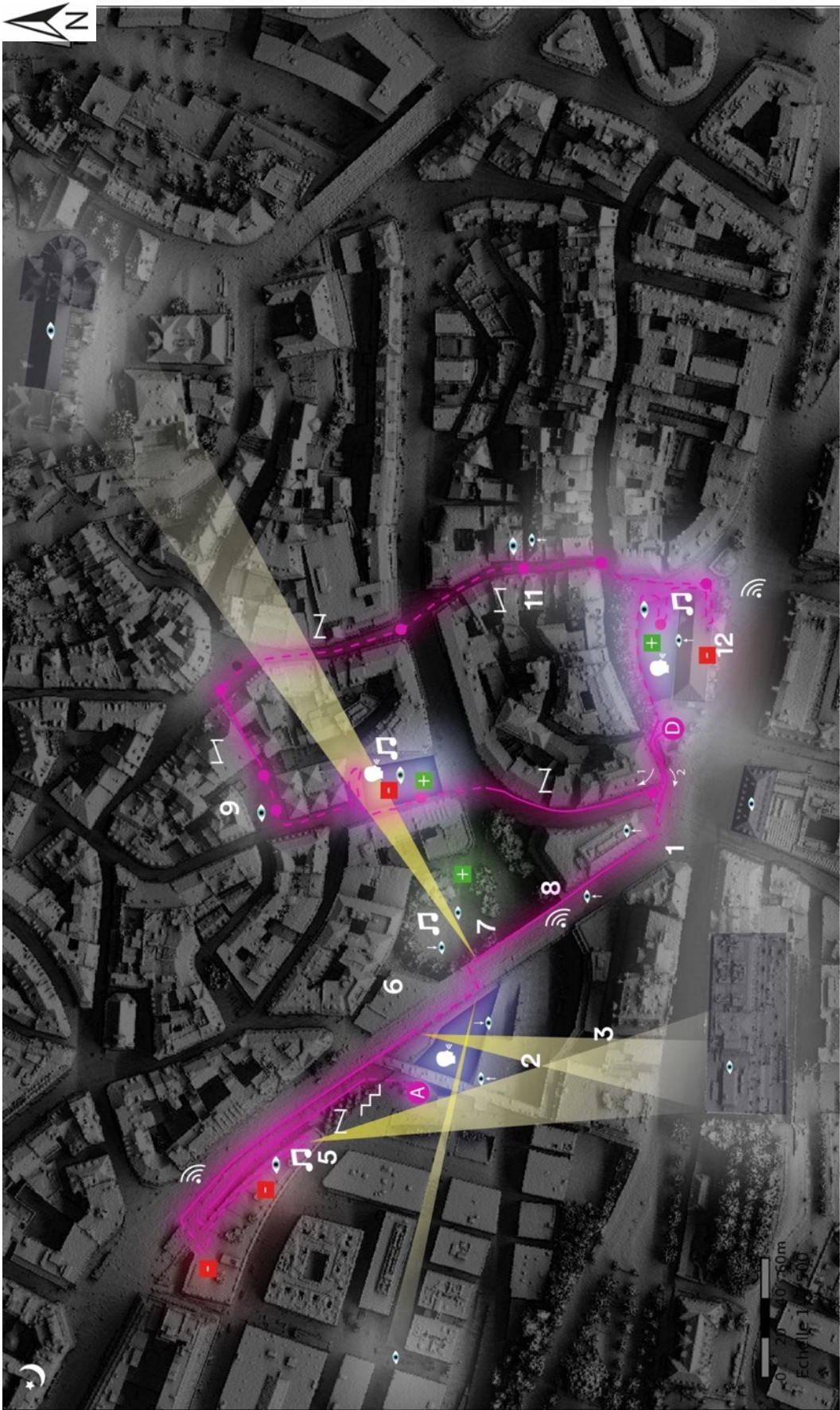
Parcours 12 récapitulé





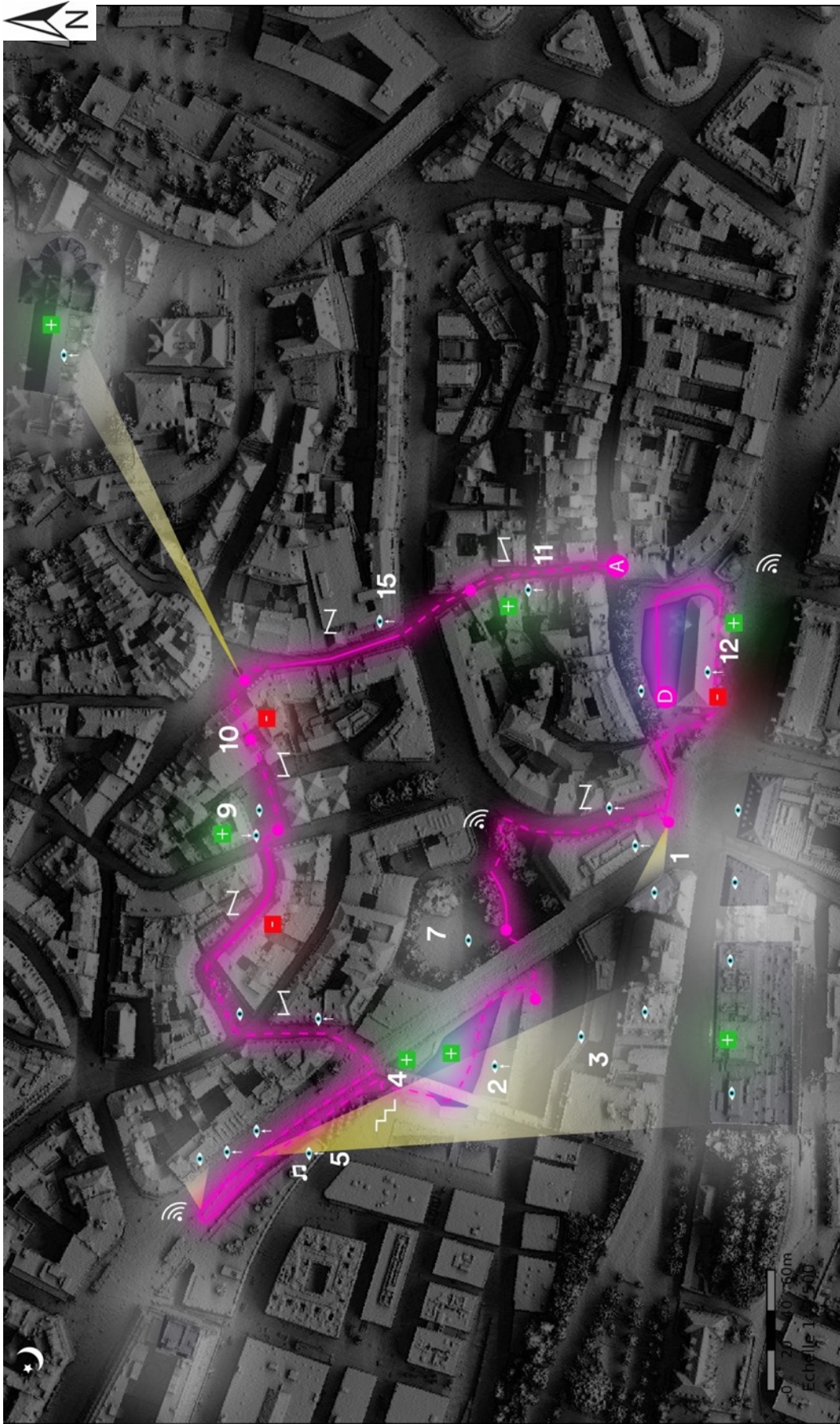
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : La stratégie de visiter ce qui est inconnu en fonction du plan.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 n'a pas été vue du car elle ne se voit pas depuis le Grand-Pont. Il ne décrit que ce qu'il pense être des lumières du festival, des ambiances ou de l'éclairage. Ainsi l'œuvre 5, 6, 7, 8 voire 3 n'ont pas été mentionnés (coulistes, décors Takinoa, publicité). Il ne voit probablement par l'œuvre 7 du fait qu'il se trouvait sur l'autre trottoir. Il ne mentionne pas la Cathédrale. Les marchés de l'Europe et de Pépinet ne se trouvaient pas sur la trajectoire.</p> <p>Contournement du marché de Saint-François, dont la fréquentation était fort importante, une première fois pour aller voir l'œuvre 11 puis une seconde fois pour voir l'œuvre 12</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche rythmée entre le lent et le moyen selon les animations (vitesse moyenne sur les trajectoires plutôt droites dépourvues d'animations et ralentissement lorsqu'il y a beaucoup de choses à voir).</p> <p>Arrêts peu fréquents lorsqu'il y a beaucoup d'informations peu visibles de loin.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses et des éclairages décoratifs.</p> <p>Jugements de valeur et appréciation régulièrement partagés, parfois usage d'objets familiers. Fait part de souvenirs et anecdotes à certains endroits (Saint-Laurent, marchés de l'Europe et Saint-François).</p> <p>Vues sur le Palace depuis la rue Haldimand. Il voit la Cathédrale mais n'en fait pas mention.</p> <p>Regards portés sur les éclairages, les marchés, les ambiances, les vitrines et les œuvres mais ne mentionnent que les décorations liées à Noël ou qu'il juge être du festival Lausanne Lumières.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quotidiens en bus ou en train. Il a un AG.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile. Venues au centre-ville réguliers car il y habite et s'arrête régulièrement en rentrant du travail pour l'<i>afterwork</i>.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville de jour comme de nuit. Complètement à l'aise la nuit.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le jeudi 20 décembre à 18h00. La fréquentation était importante et concentrée sous les abris des marchés. Il faisait 3.5 °C et le temps était pluvieux.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 20 minutes à pied. Estimation du temps de parcours 50 minutes. La durée réelle du parcours était de 54 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Estime que le festival Lausanne Lumières gagnerait à n'être pas planifié en même temps que le marché de Noël car il se fond dans la masse. Il adore la convivialité et la chaleur que les marchés apportent et s'en réjouit chaque année, le rendant nostalgique en janvier.</p>

Parcours 13 récapitulé



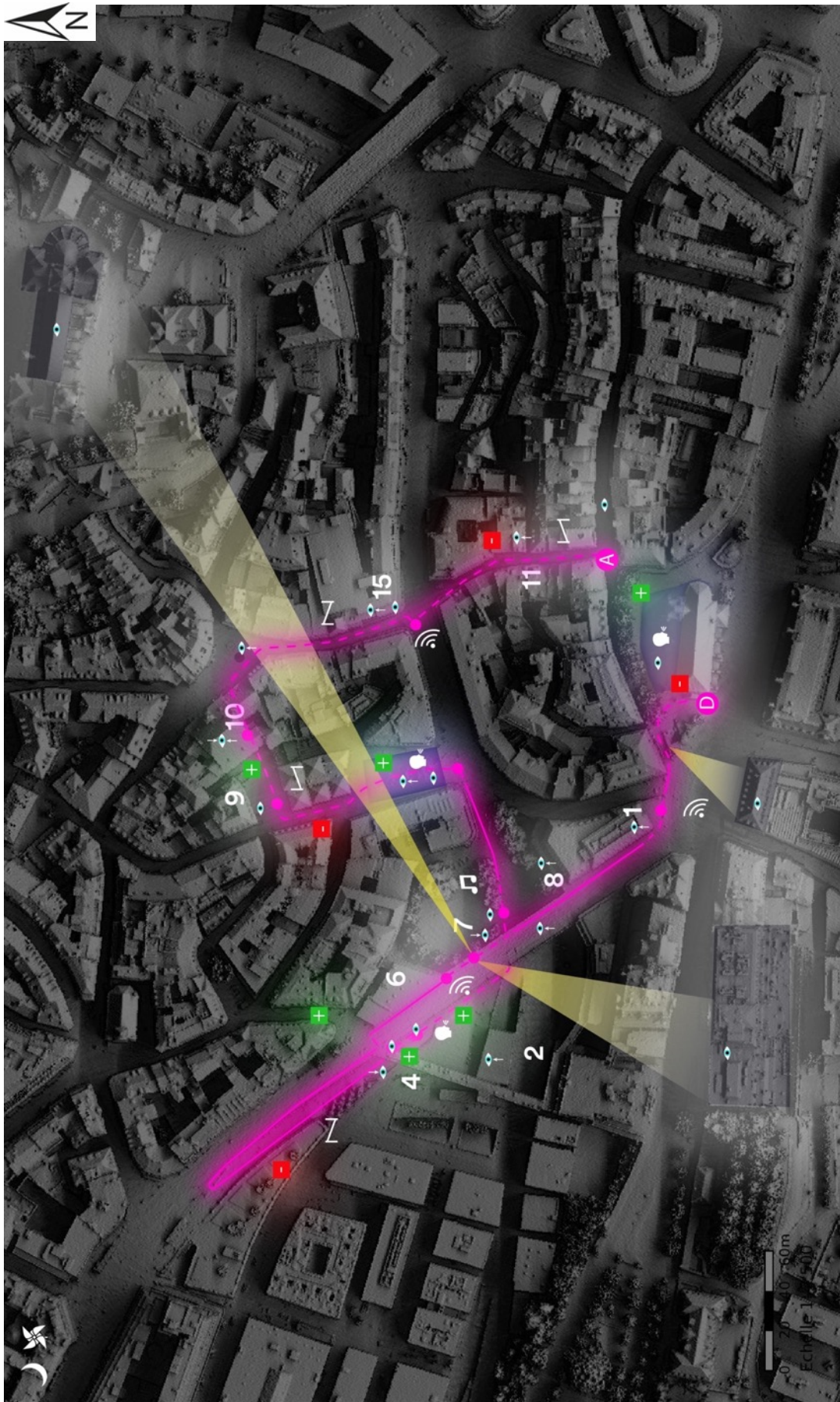
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : La stratégie est de faire parcourir le centre où au plus dense et de terminer au marché de la place de l'Europe pour souper. Elle avise au fur et à mesure et désire flâner dans devant les stands des marchés.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 n'a pas été vue du car elle ne fonctionnait lors du passage. L'œuvre 15 n'a pas été remarquée. Elle évite de passer sous l'œuvre 12 car ne supporte pas l'endroit et fait demi-tour.</p> <p>Contournement de l'abri du marché de la place Pépinet mais flânerie devant les échoppes. Pause au cours du parcours pour acheter une boisson chaude. Elle traverse le marché en son milieu et se fait bousculer.</p> <p>Cheminement : Vitesse de marche rythmée entre le lent et le moyen selon les animations et la circulation (vitesse moyenne sur les trajectoires plutôt droites dépourvues d'animation et ralentissement lorsqu'il y a beaucoup d'animation et en zones piétonnes).</p> <p>Arrêts quasi systématiques devant chaque œuvre ou animations.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses, des éclairages décoratifs, des musiques et odeurs. Tente d'affilier les œuvres à Noël.</p> <p>Beaucoup d'appréciations et de jugements partagés. Usage d'objets familiers. Met quelques instants avant de se sentir à l'aise pour parler.</p> <p>Vues sur la Cathédrale, sur le sapin du quartier du Flon et sur le Palace depuis le Grand-Pont. Vue sur le Palace depuis la terrasse Jean Monnet.</p> <p>Regards portés sur les éclairages, les marchés, les ambiances, les vitrines et les œuvres mentionnés régulièrement.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement quelques fois par semaine en train ou en bus (télétravail). Elle possède un demi-tarif.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile. Venues au centre-ville régulières pour son travail et son médecin.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville la journée mais sort très rarement la nuit en ville. Elle rentre quoiqu'il en soit avec le dernier bus.</p> <p>Elle habite dans l'Ouest lausannois et travaille quelques jours par semaine au centre-ville.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le jeudi 20 décembre à 20h00. La fréquentation était très importante et concentrée sous les abris des marchés et devant les concerts de la place Centrale. Il faisait 3 °C et le temps était pluvieux.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 26 minutes à pied. Estimation du temps de parcours à plus de 60 minutes. La durée réelle du parcours était de 1h23.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>La participante estime qu'il y a trop de lumière et préférerait voir plus de petites ambiances mises en valeur et non polluées par les grosses vitrines et gros spots. Elle se questionne d'ailleurs souvent sur la quantité de watts consommée. De plus, elle trouve que les marchés ne sont pas pensés pour les achats commerciaux mais plus pour les apéros et <i>afterworks</i>, ce qui la déçoit.</p>

Parcours 14 récapitulé



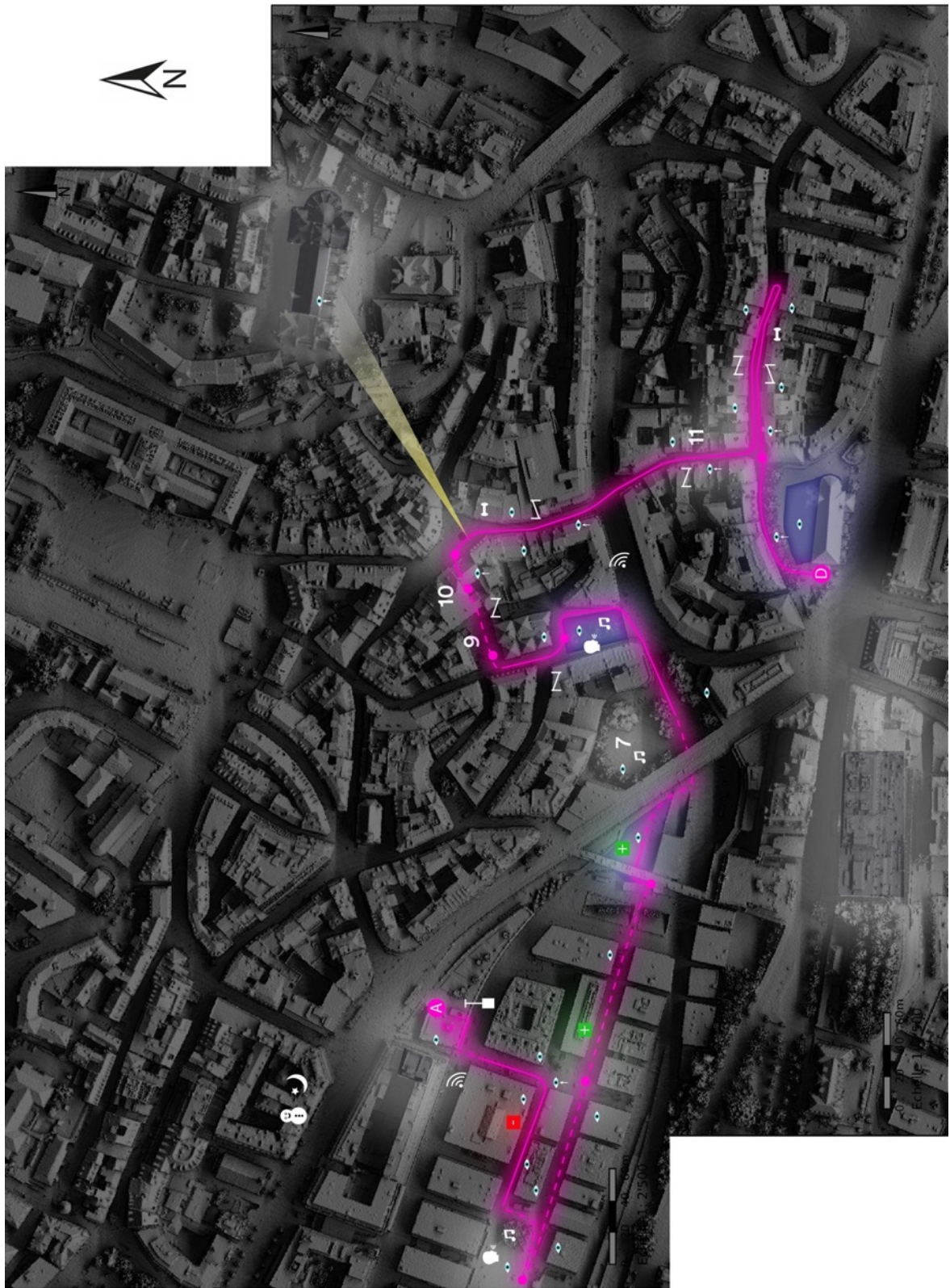
<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : La stratégie est de parcourir le centre où les animations sont les plus denses et d'aviser au fur et à mesure.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. L'œuvre 4 n'a pas été vue du car elle ne fonctionnait pas lors du passage mais ils l'explicitent car la connaissent. L'œuvre 6 n'a pas été vue et l'éclairage d'une façade a créé une confusion. Le marché de la place Pépinet est hors trajectoire. Ils ne voient pas l'œuvre 8 depuis la rue Centrale et peinent à voir l'œuvre du 3 en pensant qu'il s'agit d'une publicité.</p> <p>Ils ne contournent aucune places et les traversent en leur milieu.</p> <p>Cheminement : La vitesse de marche est plutôt lente tout du long du cheminement. C'est probablement parce que la ville leur paraît vivre au ralenti du fait que ce soit le soir du réveillon de Noël. Ils marchent à vitesse normale lorsqu'ils descendent la ruelle du Grand-Saint-Jean.</p> <p>Arrêts non systématiques devant les animations et les œuvres.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses, des éclairages décoratifs, de la fréquentation. Tentent d'affilier les œuvres à Noël.</p> <p>Beaucoup d'appréciations et de jugements partagés. Usage d'objets familiers. Ils comparent avec d'autres jours qui furent beaucoup plus animés et expliquent certaines anecdotes. Ils tentent de trouver des sens et d'interpréter les œuvres, puis de les associer aux ambiances de Noël.</p> <p>Vues sur le Palace depuis le Grand-Pont, vue sur la Cathédrale depuis la place de la Palud.</p> <p>Beaucoup de regards portés sur les éclairages, les marchés, les vitrines et façades, la tour Bel-Air non mise en valeur et les œuvres mentionnés.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement pour le travail en vélo ou en bus, puis déplacements systématiques en voiture pour les loisirs.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile (l'un dans l'Ouest lausannois, l'autre dans la Broye). Venues au centre-ville régulières pour l'un qui y travaille et y sort régulièrement, très rares pour l'autre qui travaille et habite dans la Broye.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville la journée et la nuit pour l'un, et rentre en bus s'il est trop tard ou en UBER. Il ne s'est jamais senti inconfortable. L'autre ne connaît que très peu la ville et n'y vient quasiment jamais.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le lundi 24 décembre à 19h30. Le centre-ville était déserté et la plupart des stands de Noël étaient fermés.</p> <p>Il faisait 5 °C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 261minutes à pied. Estimation du temps de parcours entre 30 et 40 minutes. La durée réelle du parcours était de 57 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Ils pensent que le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël ne devraient pas avoir lieu dans la même période, car il y a trop de lumières partout qui sont incohérentes et sans aucun lien à Noël. Ils pensent que c'est pour que les œuvres soient vues lorsqu'il y a le plus de fréquentation en ville mais trouvent dommage de tout avoir en même temps et qu'elles ne soient pas dédiées aux habitants. Ils apprécient avant tout les animations ludiques</p>

Parcours 15 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : La stratégie est de parcourir le centre où les animations sont les plus denses et d'aviser au fur et à mesure.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. Le marché de la place de l'Europe n'a pas été parcouru. Ils ne traversent pas non plus marché de Saint-François. Ils ne voient pas l'œuvre 3 et ne mentionnent pas l'œuvre 5. Ils peinent à voir l'œuvre 15 en s'imaginant qu'il s'agit d'une enseigne affiliée à Globus. Ils ne passent pas non plus voir l'œuvre 12.</p> <p>Cheminement : La vitesse de marche varie entre la lenteur et une démarche moyenne. Ils ont tendance à ralentir lorsqu'ils marchent dans les rues piétonnes.</p> <p>est plutôt lente tout du long du cheminement. C'est probablement parce que la ville leur paraît vivre au ralenti du fait que ce soit le soir du réveillon de Noël. Ils marchent à vitesse normale lorsqu'ils descendent la ruelle du Grand-Saint-Jean.</p> <p>Arrêts non systématiques devant les animations et les œuvres.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses, des éclairages décoratifs, de la fréquentation et des vitrines. Ils tentent systématiquement d'affilier les œuvres à Noël.</p> <p>Beaucoup d'appréciations et de jugements partagés. Usage d'objets familiers. Ils font part de certaines anecdotes et connaissances durant le parcours.</p> <p>Vues sur le Palace et la Cathédrale depuis le Grand-Pont.</p> <p>Beaucoup de regards portés sur les éclairages, les marchés, les vitrines et façades mentionnent presque systématiquement ce qu'ils regardent.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>L'un se déplace uniquement en bus. L'autre se déplace en voiture car son métier le lui impose. Toutefois elle se déplace dès que possible en bus ou en train.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile (Ouest lausannois). Venues au centre-ville régulières mais moins fréquentes qu'auparavant. Parfois pour des rendez-vous professionnels ou pour des loisirs.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville la journée et la nuit même s'ils sortent moins. Ils sortent en bus et rentrent en UBER. L'un s'est déjà fait agresser en ville mais ne dit pas se sentir plus ou moins insécure qu'avant cet incident. L'autre n'a jamais rencontré aucun problèmes.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le jeudi 27 décembre à 19h00. Le centre-ville était plutôt déserté, la plupart des stands de Noël étaient fermés mais les abris des marchés étaient remplis à 2/3.</p> <p>Il faisait 3 °C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 20 minutes à pied. Estimation du temps de parcours entre 45 minutes et 1 heure. La durée réelle du parcours était de 58 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Ils sont déçus qu'il n'y ait pas de lien avec Noël et plus de féerie. Ils trouvent les contrastes trop importants entre les œuvres et Noël. Ils ne voient pas l'intérêt d'installer des œuvres qui ne se voient pas et qui ne font pas rêver. Ils trouveraient donc mieux que ces deux événements ne se déroulent pas en même temps, même s'ils comprennent que c'est en cette période qu'il y a le plus de monde au centre.</p>

Parcours 16 récapitulé





<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : Voir les œuvres jusqu'au quartier du Flon qu'elle connaît bien.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. La trajectoire implique qu'elle ne voit pas l'œuvre 12. Elle ne voit pas l'œuvre 15, 8 et 3 (<i>Words</i>). Elle ne voit pas les œuvres 6 et 5 qui se situent sur le Pont, ni l'œuvre 4 qui sont tous hors trajectoire. Elle contourne les marchés de Saint-François et de Pépinet tout en y faisant mentions.</p> <p>Cheminement : La vitesse de marche varie entre la lenteur et une démarche moyenne. Elle marche d'un bon pas la majeure partie du temps et ralentit significativement dans le quartier du Flon entièrement piéton. Elle se trompe de cheminement en empruntant la rue de Bourg et fait demi-tour.</p> <p>Arrêts non systématiques devant les animations et les œuvres, surtout lorsqu'ils sont moins visibles de loin.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses, des éclairages décoratifs, de la fréquentation. Elle semble s'attendre à voir des liens avec Noël.</p> <p>Beaucoup d'appréciations et de jugements partagés. Usage d'objets familiers. Elle fait part de certaines anecdotes et connaissances durant le parcours, dont notamment des repères géographiques (MAD, banques ou des réservations sur une terrasse suspendue, restaurants).</p> <p>Vues sur la Cathédrale depuis la place de la Palud.</p> <p>Beaucoup de regards portés sur les éclairages, les œuvres et les marchés. Elle ne mentionne pas systématiquement ce qu'elle regarde.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement à pied ou en bus selon son organisation. Parfois en voiture si elle doit amener son enfant à la garderie à Mex (Domicile dans l'Ouest lausannois et travail à Prilly).</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile. Venues au centre-ville assez régulières mais moins fréquentes qu'auparavant.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville la journée et la nuit. Elle sort en bus et rentre avec le dernier bus ou en UBER. Elle rentre rarement seule mais a déjà vécu des situations malaisantes il y a plusieurs années.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le vendredi 28 décembre à 19h00. Le centre-ville était moyennement fréquenté, avec une forte fréquentations sous les abris des marchés.</p> <p>Il faisait 3 °C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 23 minutes à pied. Estimation du temps de parcours entre 20 et 25 minutes. La durée réelle du parcours était de 47 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Elle apprécie beaucoup les ambiances de Noël et bien régulièrement en <i>Afterworks</i>. Elle trouve que le festival Lausanne Lumières et le Bô Noël vont bien ensemble.</p>

Parcours 17 récapitulé



<p><b>Stratégie de cheminement</b> (directionnalité, évitement, manière d'aborder une place ou une rue)</p>	<p>Choix du parcours : Aller où il y a le plus d'animations pour terminer à la place de la Palud.</p> <p>Évitement : Les œuvres 13, 14 sont hors trajectoire car trop excentrées. La trajectoire implique qu'ils ne voient pas l'œuvre 12. Ils ne voient pas l'œuvre 4 invisible depuis le Grand-Pont, ni l'œuvre 5. Ils voient toutefois l'œuvre 8 qu'ils avaient déjà vu auparavant. Les œuvres 10 et 15 ne sont pas non plus sur leur trajectoire. Ils mentionnent les trois principaux marchés, mais ne vont pas à celui de Saint-François, ni celui de la place de l'Europe qui est hors trajectoire. Ils traversent celui de la place Pépinet en son milieu. Ils sont repoussés par la place de la Riponne, repoussés par la population marginale.</p> <p>Cheminement : La vitesse de marche varie entre la lenteur et une démarche moyenne. Ils semblent ralentir lorsqu'il y a beaucoup de vues et d'informations à voir comme c'est le cas sur le Grand-Pont, marqué par plusieurs arrêts, ainsi qu'aux abords et à l'intérieur des marchés. Ils sont attirés par la place de Bel-Air, notamment parce que l'un des participants travaille dans un magasin voisin.</p> <p>Arrêts non systématiques devant les animations et les œuvres, surtout lorsqu'il y a beaucoup à voir.</p>
<p><b>Tri des informations et manière de décrire</b> (vues, associations, comparaison, souvenirs, émotions suscitées)</p>	<p>Descriptions des marchés, des œuvres lumineuses, des éclairages décoratifs, des vitrines et de la fréquentation. Ils tentent d'analyser et d'interpréter les œuvres en les dotant de sens. Ils font des liens avec le bâti. Ils associent aussi les œuvres aux à Noël et comparent les éditions entre elles.</p> <p>Beaucoup d'appréciations et de jugements partagés. Emploi d'objets familiers pour décrire. Ils racontent quelques anecdotes d'autres éditions.</p> <p>Vues sur la Cathédrale et la tour Bel-Air depuis le Grand-Pont.</p> <p>Beaucoup de regards portés sur les éclairages, les œuvres, les vitrines et les marchés. Ils explicitent tout ce qu'ils observent.</p>
<p><b>Habitudes et modes de vie</b></p>	<p>Déplacement à pied pour l'un et en bus pour l'autre. Aucun n'a d'abonnement car ils trouvent les transports publics trop onéreux.</p> <p>Achats hebdomadaires dans les commerces proches du domicile. Venues au centre-ville très régulières pour le travail, sortir et les loisirs.</p> <p>Bonnes connaissances de la ville la journée et la nuit. Ils sortent en bus et rentrent en UBER si nécessaire s'ils consomment de l'alcool et prennent toujours la voiture autrement. L'un des participants a déjà vécu une situation importunante en rentrant de soirée seule. Elle ne se sent pas moins insécure.</p>
<p><b>Facteurs externes</b> (météo, jour de la semaine, heure, divers)</p>	<p>Le parcours a eu lieu le dimanche 30 décembre à 17h30. Le centre-ville était moyennement fréquenté, avec une plus forte fréquentation sous les abris des marchés et sur les balançoires (familles).</p> <p>Il faisait 2 °C et le temps était sec.</p>
<p><b>Durée du parcours</b> (perçue et réelle)</p>	<p>Swisstopo estime leur parcours à 16 minutes à pied. Estimation du temps de parcours à 20 minutes. La durée réelle du parcours était de 33 minutes.</p>
<p><b>Avis</b></p>	<p>Ils n'ont pas d'avis particuliers à part que les aménagements sont mieux exécutés que les années précédentes. Ils apprécient les marchés de Noël et observer les œuvres lorsqu'ils les croisent. Ils viennent pour des vins chauds parfois après le travail.</p>

Commentaires des parcours individuels :

Deux stratégies typiques émanent des différents parcours, à savoir la volonté de faire un parcours optimal regroupant le plus d'animations sur une distance donnée, ainsi que la volonté de visiter les animations demeurant inconnues au moment du parcours. La première stratégie a tout de même largement prévalu. Certains participants fins connaisseurs de la ville ont employé des ascenseurs et des escalators pour plusieurs raisons : en guise de raccourci, en guise d'économie d'effort et enfin dans le but d'éviter quelques secondes les caprices du climat.

Bien que les quinze parcours analysés soient différents, la manière de décrire, les stratégies de trajectoires, les regards et les vues sont presque toujours abordés de la même manière. Ainsi, les participants décrivent des artefacts en fonction de ce qu'ils connaissent. C'est pour cela que des associations avec des objets familiers ou connus surgissent durant les discussions, de même que la comparaison entre divers événements, éditions, œuvres ou même quartiers, anecdotes et expériences vécues, ressentis et émotions. Le sens de cheminement étant propre à chacun des parcours uniques, les perspectives et angles d'approches ont régulièrement différé. Les participants ont tous été plus attentifs qu'à l'ordinaire. Cependant, le tri des informations était propre à chacun. Certains décrivaient au plus détaillé tout ce qui s'observait, d'autres ne mentionnaient que certains artefacts. Les cheminements laissés libres ont effectivement permis de couvrir une large surface du centre-ville permettant de recueillir de nombreuses informations quant aux décors, ambiances ou même vitrines comme l'explique la figure 12. Les rues et places les plus empruntées se démarquent et forment la base du parcours typique proposé. Bien que les vitesses de marche soient propres à chaque participant, une régularité s'observe. Les axes droits et circulés ont tendance à faire accélérer les participants. Toutefois, les arrêts s'opèrent en particuliers lorsqu'il y a beaucoup de détails à observer, comme plusieurs œuvres et marchés en contre-bas et des grands paysages. Lorsque les rues, places et quartiers sont piétons, les participants ont tendances à ralentir et se laisser déambuler. Toutefois, la pente peut influencer la vitesse de marche (ralentissement en montée ou accélération en descente).

En ce qui concerne les contournements et évitements, la traversée des marchés dépend de chaque participant. La forte fréquentation observée plutôt en continue peut repousser, provoquant régulièrement des stratégies de contournement des places. Toutefois, certains participants n'ont pas hésité à les traverser. Ce niveau de confort est alors propre à chacun. Il semble difficile d'y voir une tendance étant donné les comportements mitigés. La place de la Riponne a été visitée très peu de fois. Soit parce qu'elle n'était pas sur la carte et sur la trajectoire, soit parce qu'elle n'attirait pas notamment à cause de sa population marginale rendant les participants inconfortables. La seule visite de la place est due à la curiosité d'un couple qui désirait s'y promener et qui s'attendait à y voir de l'animation lumineuse comme c'était le cas l'édition précédente. Le quartier du Flon a également très peu été visité, probablement à cause de son excentricité en plus du fait qu'il n'était pas indiqué sur la carte distribuée. Ainsi, la plupart des gens n'en ont pas fait mention et rares sont ceux qui y sont allés.

Les cheminements ont toujours duré plus longtemps que ce qu'estime Swisstopo. La grande majorité des participants ont sous-estimé la durée réelle des parcours en marchant plus longtemps que ce qu'ils pensaient. Ainsi, la plupart des participants furent étonnés d'avoir marché autant et n'avaient pas vu le temps passer si vite. La consigne était de parcourir le centre-ville au moins 20 minutes. Tous ont débordé ce laps de temps et la majorité des participants ont parcouru beaucoup plus longtemps la ville à pied, bravant quelques fois une météo peu clémente. La durée moyenne des parcours est d'environ 53 minutes (médiane à 47 minutes), soit plus du double de ce qui était demandé.

La superposition des vues présentées dans la figure 13 permet d'explicitier les tendances quant aux regards axés sur le grand paysage. La Cathédrale (1) et le Palace (2) sont les deux monuments ou emblèmes les plus cités et observés. Les vues proviennent de différents observatoires pour la plupart du temps surélevés, tels que le Grand-Pont (A), la terrasse Jean Monnet (B) et enfin le pont Bessières (C) plus rarement emprunté. Néanmoins, d'autres observatoires ont également été utilisés durant les différents parcours. La passerelle du Flon permet effectivement d'avoir une vue sur le Palace, sur la Cathédrale et sur le quartier du Flon. Elle n'a toutefois pas été empruntée très souvent puisqu'elle impliquait de faire un détour tandis que le Grand-Pont offre une vue d'ores-et-déjà stupéfiante. Finalement, les vues peuvent également se dégager depuis le contre-bas, puisque l'aménagement de la place de la Palud et du centre historique permet un fin dégagement sur la Cathédrale la rendant gigantesque et impressionnante. Outre le Palace, la Cathédrale et le quartier du Flon, le Grand-Pont et la passerelle du Flon permettent d'offrir une vue sur la place de l'Europe, notamment sur le marché et sur les bâtiments des TL régulièrement observés. Qui plus est, le Grand-Pont surplombe la place Centrale qui accueillait le programme de la RTS *Cœur à Cœur* tout en organisant des concerts et des rassemblements pour recueillir des dons. L'œuvre *7 Coup de Cœur* de plus de 3 mètres de diamètre clignotant et émettant des sons fut très régulièrement observée tant depuis le Grand-Pont que la rue Centrale.

La figure 14 est une superposition des mentions et des mises en lumière d'endroits à travers des comparaisons, des anecdotes et/ou des connaissances. Les principales mises en lumière sont la Cathédrale (1) et le Palace (5). En ce qui concerne les autres mentions et/ou observations, elles ont toutes plus ou moins recueillis le même nombre. Les autres mentions et/ou observations ont plus ou moins été citées le même nombre de fois. Il s'agit de l'UBS (4), de l'Église de Saint-François (2), le bâtiment des TL (6), la place Centrale (7), la tour Bel-Air (10), la place Saint-Laurent (9) et la place de la Palud (8). Les portes de Saint-François (11) ont très souvent été mentionnées grâce aux œuvres 1 et 8. Les autres mises en lumière sont la rue de Bourg et la rue Saint-François (2) régulièrement comparées entre elles. Le quartier du Flon (voie du Chariot) a été mentionné quelques fois, depuis la passerelle du Flon et depuis la voie du Chariot même.

La figure 12, 13 et 14 servent de base pour la constitution du parcours typique (figure 15).

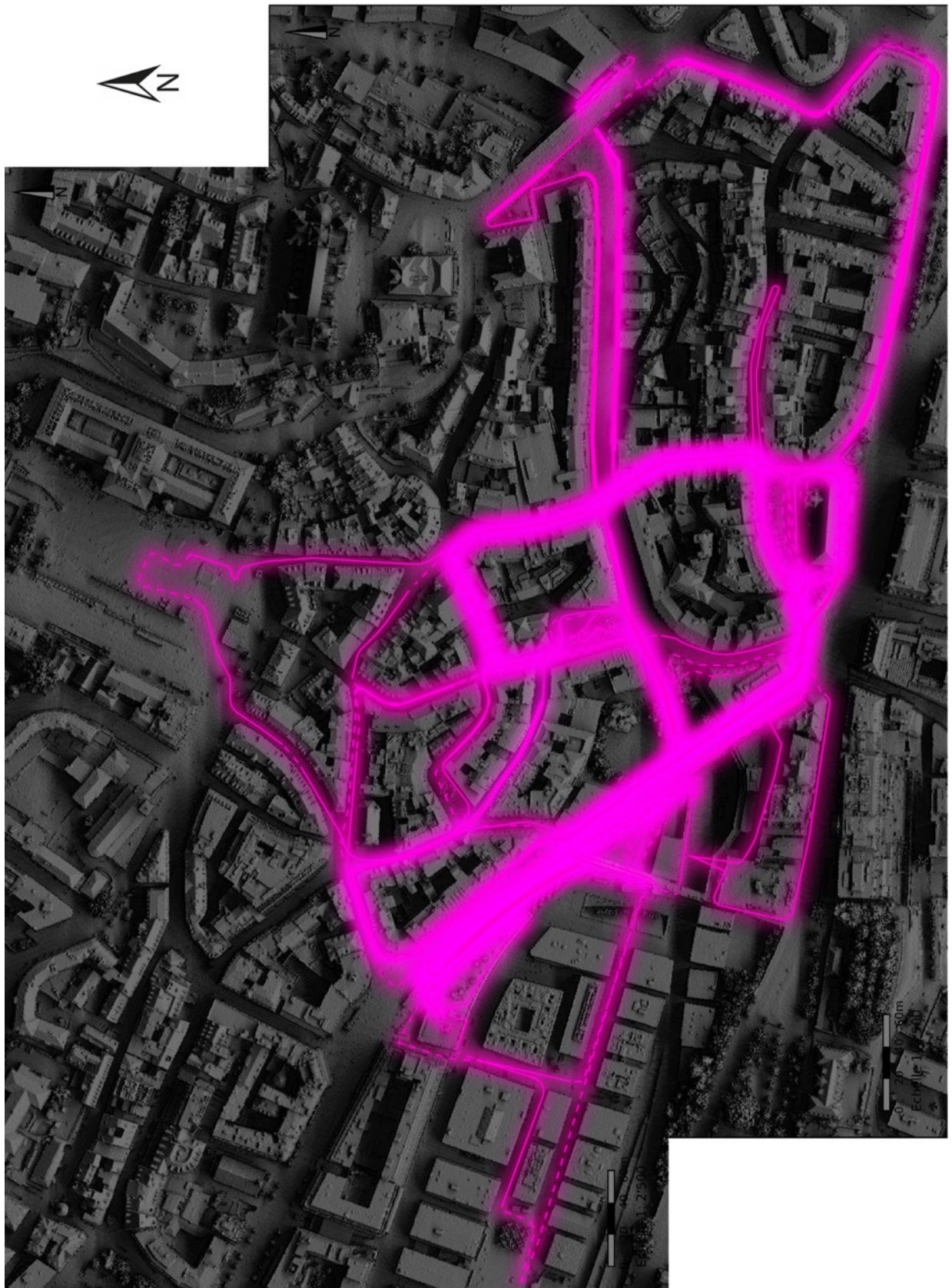


Figure 12 : Superposition des cheminements

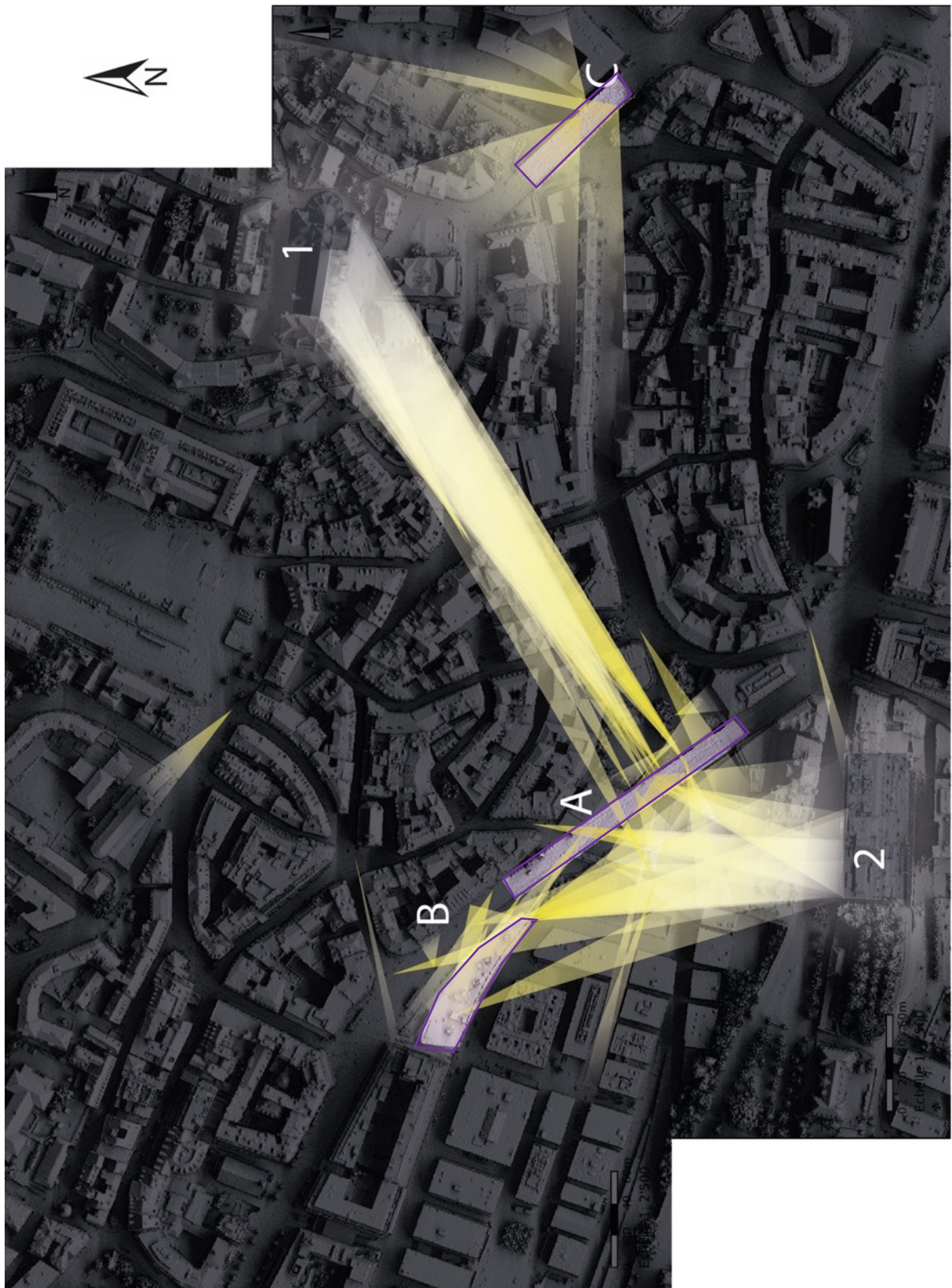


Figure 13 : Superposition des vues

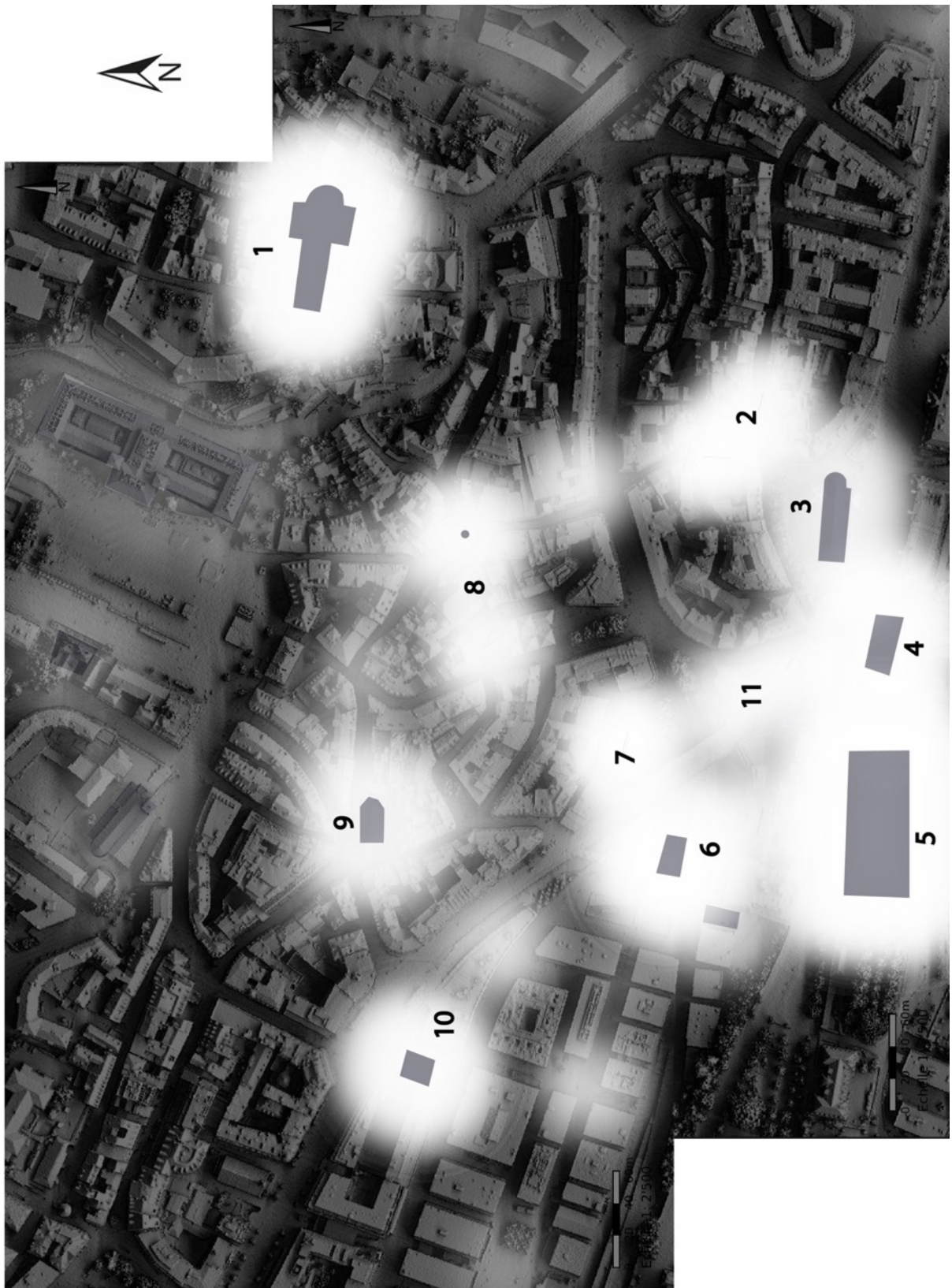


Figure 14 : Superposition des mentions et des mises en lumières



Les parcours qui se concluent par un débriefing durant entre 15 et 25 minutes ont permis de préciser certaines informations quant aux participants. Tous se déplacent au centre-ville pour des occasions spéciales ou pour le travail. Les promenades à l'extérieur comme Sauvabelin ou le bord du lac sont largement privilégiés. Les modes de déplacements sont assez diverses et dépendent d'un individu à l'autre. Toutefois, la majorité des participants évite à tout prix de venir en voiture au centre-ville à cause du parking et du trafic. Ceci-dit, une grande partie des participants estiment que les tarifs des transports publics sont beaucoup très chers et beaucoup favorisent la marche et le vélo comme moyen de déplacement. Tous les participants connaissent la ville de nuit, or la plupart des usages faits la nuit sont la restauration et le loisir. La grande majorité des participants qui réside hors centre vise le dernier bus, métro ou train pour rentrer, sans quoi ils commandent un *UBER* ou rentrent partiellement à pied. La plupart des participants se sentent parfaitement sécurés et à l'aise la nuit. Les participants qui se sont fait agresser ou importuner ne se sentent pas moins en sécurité la nuit qu'avant et estiment qu'il s'agissait d'un mauvais hasard.

4.3 LE PARCOURS TYPIQUE



Figure 15 : Proposition d'un parcours typique

## Proposition d'un récit polylogue :

### Récits

Alors là on est à Saint-François, il y a pas mal de monde. Une belle petite ambiance. Il y a des jolies lumières qui clignotent comme si c'était de la neige qui tombait. ; Après ça sent très bon, ça donne envie de boire et manger. Et puis c'est amusant parce que sous cette espèce de cantine protectrice il y a des lustres comme avaient mes grands-parents et mes parents. Bon, c'est un peu kitsch mais ça donne une ambiance sympa.

On arrive devant le Starbucks et le café Romand où c'est franchement triste, on a l'impression que le marché s'arrête là, comme si c'était deux quartiers différents ; Là en face du Starbucks on voit qu'il y a écrit Joyeuses fêtes sur le bâtiment de l'UBS ; C'est assez sobre, elle scintille pas ; C'est un peu terne, c'est pas ce qui attire l'œil en premier ; c'est trop doux en fait. Mais c'est style projection comme il y avait le visage une autre année sur le bâtiment Globus ;

Il y a une monstre structure géométrique. Je m'éloigne un peu parce que c'est tellement grand ; ça fait un peu crinière de lion ou casque romain ; Ce qui m'attire le plus l'œil c'est cette espèce de couronne qui habille le bâtiment et qui fait office de lampadaire géant pour le petit marché qu'il y a en-dessous. On regarde plus ça que le Joyeuses fêtes de l'UBS ; Mais ça fait un trou noir au milieu, il manque une guirlande ou un truc. ; Moi ce qui me plaît c'est le côté ultra contemporain quand on compare avec les colonnes style antique et puis le côté contemporain avec des lignes très graphiques, j'aime bien le contraste des deux ; Je comprends un peu plus le thème de Noël qu'un oiseau si c'est une étoile. ; En-dessous y a des churros, donc tu devrais sentir l'odeur ! Ça sent bon ! Je trouve que quand c'est le marché de Noël faudrait faire un peu plus Noël.

### Phénomènes sensori-moteurs repérés



Attrait/Forte fréquentation/Souvenir associé/Avis et appréciation/odorat



Ambiance discontinue/Souvenir & comparaison/association/Appréciation



Prendre du recul/Associations familiales et analyses/Comparaisons avec d'autres artefacts/Appréciation/Rapport à Noël et au contexte bâti/odorat

Là on est sur le Grand-Pont. On voit les belles boutiques c'est très chic ; Y a de l'éclairage avec des étoiles un peu en 3D couchées mais ils auraient mieux fait de remplir les étoiles ; C'est une artère très bruyante. Ces étoiles elles sont bleues froides, moi ça me rappelle toujours la couleur des toilettes publiques. ; C'est bleu froid pis bon il fait déjà monstre froid alors ça aurait été mieux de mettre un peu de chaleur et féerie. Pis t'as l'impression qu'ils reprennent chaque année les mêmes décors donc c'est dommage.



Figure 16 : © RTS, M. Germond, 2018

Vitrines/appréciation/Circulation/Météo/Rapport à Noël/Décorations déjà vues/Répulsion

La y a écrit « la nuit je mens » sur les portes Saint-François mais j'arrive pas bien à comprendre pour on ment la nuit ; Ah ben voilà la marque de ton parfum ! C'est pour dire que la nuit t'as une 2<sup>ème</sup> personnalité. Non mais plus sérieusement si on n'avait pas le plan c'est sûr qu'on serait passé tout droit, la tu dois vraiment te retourner depuis ce sens ; c'est comme la phrase d'en-bas. C'est peut-être une chanson aussi ?

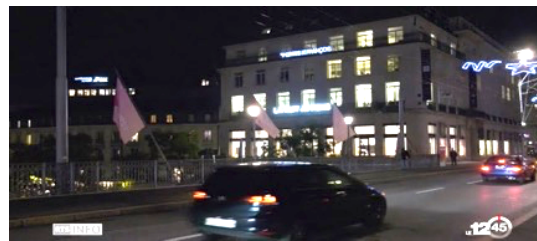


Figure 17 : © RTS, M. Germond, 2018

Incompréhension/interprétation/blague/Se retourner et s'arrêter/questionnement

Oh et la Cathédrale derrière elle est magnifique ! ; Moi ça m'impressionne toujours plus de voir des beaux bâtiments éclairés comme ça qu'un petit oiseau qu'on comprend pas le sens et qui pète les yeux.



Besoin de comprendre le sens/beau bâtiment mis en valeur/appréciation/comparaison/vue en surplomb et grande vue sur la Cathédrale

Pis là en-bas du Pont y a des grosses scènes pis y a un énorme cœur mais d'habitudes il clignote. ; C'est l'association cœur à cœur, c'est des présentateurs de radio qui se relayent dans la vitrine pis qui récoltent des fonds pour une œuvre caritative ; C'est au centre, ça fait vraiment le cœur de la place. ; C'est un peu glauque il y a rien autour, mais si l'idée c'était d'attirer l'œil ben c'est réussi ; y a des concerts de reggae et y a beaucoup de monde pis y a un gros cœur qui bat, c'est assez sympa à part qu'il y a plein de monde alcoolisé. ; Ouais et nous on est branché h24 sur option musique, à la maison, dans la voiture, au boulot ! ; Ah mais en plus il bat comme un cœur humain. Ah et y a de la chouette musique en plus qui sort quand on appuie sur le buzzer ! C'est positionné sur une sorte de container pis y a rien autour... à moins qu'ils mettent quelque chose autour plus tard mais c'est quand même bizarre parce que le petit marché de l'autre côté de la rue Centrale lui tourne le dos ; est-ce qu'ils avaient vraiment besoin de faire ça sur le parking parce que c'est déjà galère pour se parquer en ville. ; Ouais et y a Jérémy des Frérots de la Vega qui joue mais je sais plus quand. Ah et cette terrasse suspendue, c'est nouveau ? ah mais c'est joli comme tout. Pis ça s'appelle le coeurnotzet ! C'est marrant. C'est bien qu'ils utilisent les Arches pour ça.



Attire l'œil/association connue et très médiatisée/Ouïe/Vue en surplomb/intégration avec le contexte ambiant dépend de la temporalité de l'installation/parcage en ville compliqué/appréciation/attract et arrêts marqués

Pis là y a des yeux ! ils sont rigolos parce qu'ils bougent au gré du vent. ; C'est des énormes boules gonflées qui gigotent. ; Ah mais moi je croyais que c'était à Takinoa, j'aurais pas pensé à une œuvre. ; mais ils sont fades un peu, c'est pas une lumière qui pète. ; Ben moi je comprends pas trop le sens ni pourquoi ils sont posés là. ; c'est un regard éclairé sur le monde ! ; Ils regardent les animateurs radios dans la vitrine qui récupèrent les dons, c'est bienveillant. ; Moi je les avais pas vu parce qu'ils sont dégonflés. Bon ça souffle beaucoup !



Figure 18 : © vibif, 2018

Bougent avec le vent/difficile à comprendre et interpréter/rapport au bâti/peu d'arrêt pour cette œuvre

Alors on va traverser, là c'est vert ! ; Ben y a plein de numéro mais je vois rien donc j'imagine qu'il faut regarder contre en-bas. Ah ben c'est bien ça, la barrière obstrue un peu la vision depuis l'autre trottoir. Donc la y a un dos de crocodile ou un champs d'herbes ; Ah mais je les ai vus les installer mais je pensais que c'était des parasols vu qu'ils sont verts ; Ben c'est des pics verts. Mais non, c'est de l'herbe parce que c'est sur le bâtiment végétalisé du métro ! Ils bougent comme ces bonhommes géants remplis d'air ; ben je me demande combien ça consomme tout ça parce que la lumière plus une souffleuse : ça fait minergie un peu, vu que Lausanne c'est vert en plus. ; C'est un peu comme si on était des fourmis tellement que c'est des grandes herbes.



Association avec le bâti/questionnement énergétique/regarde au-contrebas

Alors je vois des gros panneaux sur le toit de la Fnac ; C'est des chaufferettes géantes. ; Elles grésillent un peu comme dans stranger things, ça fait un peu peur. ; On entend un tout petit peu qu'il y a de la musique mais avec la route à côté on n'entend pas grand-chose. ; C'est écrit Orchestre de Suisse romande, et pis cuivre, strings, percussions. C'est chouette qu'ils aient fait un partenariat avec eux mais vu où c'est placé je suis pas sûre que les gens viennent jusque-là. : Oh, mais on va pas aller jusque là-bas quand même. Oh le 5 c'est ça ? Je suis pas sûre que je les aurais remarqués, c'est peut-être parce qu'ils clignotent pas beaucoup.



Figure 19 : © clichidee, 2018

Association/émotion/circulation/ouïe /partenariat/évitement et détour nécessaire/répulsion

Alors là-bas y a Bel-Air qu'est tout éclairé de violet mais c'est le marché plutôt qui éclaire la tour parce qu'il y a de nouveau une tonnelle transparente. ; C'est dommage, la tour de Bel-Air n'a pas du tout d'éclairage alors que c'est quand même un emblème de la ville. ; Ah mais c'est chouette, y a une télécabine, on se croirait à la montagne. ; Par contre la y a pas full ambiance, c'est un peu mort. En plus ils sont loin de tout. C'est pas des cabanes qui vont faire vraiment venir les gens, c'est des churros comme y a partout. ; Y a un gros lustre dedans comme à Saint-François



Emblème/Tonnelle similaire/Appréciation/Ambiance montagne/Comparaison/Faible fréquentation/Route bruyante

Oh mais t'as une de ces vues depuis là ! Y a toutes ces lumières c'est super, on voit le Palace, les trucs verts. C'est juste trop beau. ; C'est vrai que les lumières ça a toujours ce côté chaleureux parce que, en fait, je me croyais pas trop Noël mais quand tout s'arrête en janvier j'ai le bourdon. C'est des odeurs qu'on retrouvera plus avant un an, et surtout c'est les rassemblements ! ; Ya tellement de trucs à gauche et à droite que toutes ces lumières pétantes ça fait un gros clash. Disons que si c'était pas en période de Noël je trouverais ça cool mais là, genre y a l'herbe verte pétante, des sapins à gauche et le Palace en cadeau géant derrière... Y a pas de cohérence et ça enlève la magie de Noël que j'aime trop. ; Il est décoré chaque année la même chose, c'est classe. ; Ils mettent en valeur la belle façade



Figure 20 : © dsmdj, 2018

Divergence d'opinion/Repères/Emblème/Rassemblements/Incohérence/Odorats/Rapport à Noël/Périodicité/Appréciation/Mise en valeur

Ah mais ce bruit c'est quoi. Ah mais c'est le numéro 4 en fait. ; Là maintenant y a pas la performance mais l'autre jour y avait au moins 15-20 personnes qu'attendaient devant alors que c'est quand même un passage ultra pris ! ; C'est angoissant mais d'un côté on se retrouve scotché, on a presque envie d'y aller pis de se faire un peu peur. ; La basse qui montent et les jeux de lumières, on se croirait dans un film qui monte en suspens ! ; Ou bien ça fait un peu ambiance de fin de soirée dans les boîtes quand t'es plus tout frais. ; Vu qu'on était passé devant et que y avait rien j'ai dû tendre l'oreille pour voir la performance mais je suis passée tout droit. ; c'est chouette qu'ils utilisent des espaces un peu comme ça, qu'ils utilisent les arches et l'espace d'exposition. ; Ah mais y a un panneau signalétique, la performance ne passe pas en continue. ; Ah c'est ça, c'est donc pas la déco du bar !



Figure 21 : © Festival Lausanne Lumières, 2018

Peu visible (timing)/Arrêts/Émotions/Fréquentation/Appréciation/Comparaison/Ouïe

Donc là on descend le long des Arches du Grand-Pont et y a un numéro. Ça doit être les décorations du bar ; C'est ultra chaleureux comme ambiance, c'est cosy j'adore. ; C'est toujours super sous les arches pis cette année c'est encore mieux car ça garde on peut garder un peu d'intimité. ; Ça sent bon le feu de bois et ça me rappelle la cheminée de ma grand-mère ; Y a plein de sapins de Noël, pis des vrais en plus, c'est super. ; Y a tellement de monde !



Figure 22: © Régis Colombo, 2017

Confusion entre l'œuvre et le bar/Ambiance/  
Appréciation/Connaissance lieu/Fréquentation

Là y a le cœur à cœur RTS ou le Coeurnotzet sur notre gauche pis on est en face du marché. Mais y a trop de monde ! ; Alors je regarde ce qu'il y a sur la carte... ça te dit de t'arrêter boire un verre là ? ; Y a des lumières industrielles un peu qui décoorent c'est sympa. C'est totalement intégré aux arches c'est cool. ; Pis y a un petit train qui cuit des marrons, ça fait un de ces bruits quand il tourne la manivelle.



Confusion avec l'œuvre/estimations/Chaleureux  
/Fréquentation/souvenirs/appréciations/attraction

Et on passe le marché de Noël par la place Centrale. ; Alors là ça me plaît tout de suite cette ambiance petit chalet, là t'as envie d'aller dedans quoi. Pour avoir l'occasion de l'avoir vu quand y avait du monde ben c'était blindé quoi. Pis tu peux t'arrêter pour manger et boire et t'abriter. Y a une ambiance chaleureuse, moi ça me fait envie d'aller boire un verre. Les lanternes sont sympas. ; l'année passée on était venus manger une fondue dans le dôme avec mes collègues, c'était sympa. ; ah mais y a trop de monde, les croisements vont être difficile. On va faire le tour alors. ;



Appréciation/Attraction/Répulsion/Fréquentation  
/Arrêts/Souvenir et Vécu/Évitement



Alors le mot, ça c'est sympa. Peut-être que ça a une référence avec le métro ? Je pense que c'est bien parce que les gens ils se disent que c'est plus une phrase de Noël que « la nuit je mens », c'est plus positif, quand tu lis cette phrase ça te fais plaisir. ; Mais en fait je pensais que c'était une pub pour le parking. ; Mais c'est pas visible de tous les sens, je l'avais pas bien vu avant, faut bien être en arrière pour le voir. Mais y pas trop de lien avec le bâtiment en lui-même. ; Je dirais pas que c'est plat, mais c'est statique et ça apporte pas grand-chose. ; Moi je cherche encore ce que ça peut vouloir dire, moi qui connais pas trop Lausanne je pensais que c'était une enseigne. ; ça fait un peu pub de cinéma de l'époque, où ils changent les noms.



Appréciation/Explications/Rapport à Noël/Enseignes/Recul nécessaire/Rapport au bâtiment/Visibilité/Jugement/Association

Bon on continue, on avait déjà vu le cœur depuis le Grand-Pont. Y a déjà de l'ambiance. Donc on repasse devant cœur à cœur, tout rouge qui clignote. Il doit au moins faire 3 ou 4 mètres de haut. Cette année c'est pour les enfants dans le besoin. Il y a chaque année des causes différentes. Je sais que le bouton là-bas tu peux l'appuyer pour l'allumer justement. ; Ah mais ils passent de la musique, c'est M, c'est une chanson assez positive. ; Il fait le bruit d'un vrai cœur. ; Je suis ultra pénible avec ça mais il est posé un peu n'importe comment, il est même pas centré et y a rien autour et avec les barrières de chantier en plus. ; Y a des concerts et y a un gros cœur qui clignote au fond. Y a beaucoup de monde en tout cas. ; Il est tape à l'œil quand même.



Interaction/Association et médias/Œuvre sans les scènes repousse/Attraction des animations et de l'œuvre /Suscite la curiosité/Arrêts

Ok, donc c'est un truc plus ou moins en face. ; J'ai vu ce truc mais je voulais passer l'arbre pour être sûre de bien voir ; Tu vois que c'est écrit ça mais tu comprends pas. Du coup ça intrigue mais c'est pas accès tout public, c'est pas très parlant. D'autant plus que c'est sur les portes de Saint-François, j'aurais jamais deviné que ce soit une déco. ; Je trouve que celui-là il fait plus sens parce que c'est quand même un quartier de la nuit, pis ben c'est vrai, en soirée on est tous bien habillé, bien maquillé, pis c'est pas forcément qui on est dans la vie de tous les jours et on peut s'inventer la vie qu'on veut.

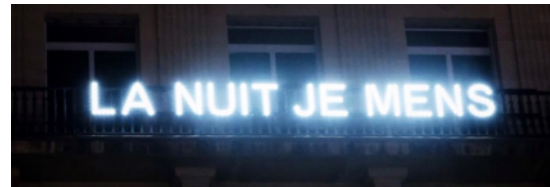


Figure 23 : © instaphotosomi, 2018



Appréciation/Interprétation/Association/Imaginaire/  
Incompréhension/Divergence opinion/Expérience

Donc là on est vers le marché des créateurs, y a des cabanes décorées classiques, c'est d'ailleurs un peu kitsch. Y a pas mal de monde. Ils ont mis des décorations dans les arbres, c'est assez discret et ça met bien en valeur les arbres. On fait un petit tour pour voir ? ; Pour un jour après-fête c'est suprenant comme y a pas mal de monde. C'est plein à 2/3 je dirais. Y a des tables, ah mais en fait c'est les bancs de la place intégrés à la structure, c'est super ! ; Là c'est tellement convivial. Ils ont mis des copeaux part terre pour isoler du froid, y a des tables basses aussi et pis ils ont mis des peaux. ; On se croirait à la montagne ! ; L'année passée ils avaient mis un gros brasiero, mais je le vois pas cette année.



Figure 24 : © Vandy, 2018



Flâner/S'arrêter/Rassemblements/Fréquentation/  
Chaleureux/Discret/Intégration au  
bâti/Souvenir/Montagne

Ah et pis là-bas c'est sympa parce qu'on voit une sorte de lumière qui gicle, ça j'aime bien. ; Donc on arrive à la place de la Louve où il doit y avoir la balançoire si c'est comme l'année passée. ;

Ça ressemble à des lasers qui tirent. Moi ça me rappelle Star Wars. ; Moi j'avais trouvé déjà l'année passée que c'était joli cet espèce d'étoile filante de toutes les couleurs. ; Je trouve que c'est une bonne idée, c'est marrant et c'est bien pour les enfants. C'est interactif et je pense que c'est ce qui intéresse plus les gens. T'as l'impression que ça tient dans rien, que ça vole. ; Y a la file d'attente en tout cas ; C'est même la place la plus belle qu'on ait vu ce soir, c'est animé et y a des enfants. Y a plein de couleurs mais le bleu on le voit pas très bien, ça dépend d'où on est placé.



Appréciation/Interactif/Fréquentation/Souvenir/  
Imaginaire/Perception/Arrêt

Le 10 il est là ? Ben à part ça je serais pas allé là, ça me donne pas envie pis d'un côté ça m'intrigue. Mais c'est quoi le but ? J'ai l'impression que c'est un treillis militaire pis c'est vrai que de là-bas ça te donne pas envie de passer. Autant on passe de quelque chose d'original qui a un message à faire passer pis qu'est ludique, que de passer dans un petit couloir où c'est tout renfermé pis d'un seul coup y a une tente à l'envers qui prend beaucoup de place dans un espace restreint. ; Je voulais juste voir si la matière, enfin si on voyait la matière de ce côté-là. Ça donne un peu l'impression d'un couperet enfin peut-être que c'est à cause de la prédominance du rouge. ; La structure n'est pas belle mais ça donne un éclairage sympa, l'effet que ça donne au sol est bien et la structure me semble superflue.



Appréciation/Association/Comparaison/Répulsion  
/Étroitesse/Ambiance au sol

On arrive à la place de la Palud avec un magnifique sapin illuminé. ; Alors ça j'ai jamais vu ça. On se demande s'il y a un sapin dessous puisqu'il y a tellement de petites lumières. Il doit bien faire 10 mètres, comme les plongeurs. La Cathédrale, c'est joli mais méga imposant. Déjà qu'on est en bas de la place y a la fontaine qu'est déjà grande mais en plus avec ça c'est impressionnant.



Figure 25 : © vic.lm, 2018

Ralentissement/Comparaison/Découverte/  
Appréciations

Alors là il devrait y avoir le numéro 15 sur notre gauche. Mais c'est peut-être la vitrine Globus. Elle fait assez Américaine, on se croirait dans « Maman j'ai raté l'avion ». Ah mais attends, je crois que c'est le truc au-dessus. Faut que j'avance un peu. « LOVE ME TENDER », Elvis. C'est tout en haut mais on l'a pas vu, on n'est pas arrivé du bon côté. ; Ça fait comme dans les théâtres où il y a les miroirs. ; Ça fait penser aux affiches de Broadway où ils annoncent les artistes. ; C'est de nouveau ce blanc pétant, il m'éclate les yeux et ça. ; Ça manque un peu de lumières qui clignotent. ; C'est vraiment contrasté avec les petits flambeaux qu'il y a en haut. ; Ça veut déjà dire quoi TENDER ? Je suis pourtant pas très mauvais en anglais mais je comprends pas. ; Ça fait un peu « viens acheter chez Globus », je trouve agressif.



Figure 26 : © momentolga, 2018

Perception/Association/Imaginaire/  
Compréhension/Interprétation

Oh, j'ai vu des lumières que j'aime trop en face. On va aller voir. ; Donc on remonte vers Saint-François. He y a comme des baguettes magiques. C'est un peu des mikados entremêlés et posés dessus il y a des sortes de diamants. Je trouve que ça fait assez magie, y a un côté féérie. J'aime bien, ça change des décors habituelles. Ça fait quand même Noël même si c'est pas en relation. ; Pis y a pleins de couleurs, violet, jaune, blanc et c'est toute la rue qui est comme ça. C'est sympa, ça fait assez design moderne. ; C'est des diamants holographiques. Ça ressort beaucoup, y a tout qu'est un peu beige dans la rue, l'œil est attiré vers le haut. ; C'est beaucoup moins imposant que l'année dernière, c'était des fanions chinois, ça donne une toute autre ambiance plus délicate. Ça va très bien avec les boutiques qui sont un peu luxe. Ça ressemble à des torches. ; C'est comme des lances ou des cristaux qui changent avec la lumière. C'est des lanternes. Moi j'aime trop, c'est hyper abstrait et ça me fait penser à rien mais j'adore. ; C'est des cristaux qui nous font passer le passage. ; C'est très attrayant, franchement ça donne envie de rester là. ; On se croirait dans une rue animée de pays du Sud, en plus avec le chanteur de rue qui chante en espagnol là, c'est top ça.



Attraction/Imaginaire/Association/Appréciation  
/Contexte bâti/Interprétation/Rapport à Noël  
imagé/Comparaison/Ralentissement

Alors entre la rue de Bourg et cette petite ruelle c'est le jour et la nuit. L'une est glaciale et l'autre la température elle monte directe. ; C'est bleu comme la grêle. ; sort. Mais avec les flocons qui sont blancs. Mais c'est vrai qu'en regardant les deux alors que c'est la rue la plus connue la rue de bourg, t'as plutôt envie d'aller à la rue Saint-François pis de descendre que d'aller tout droit. Là c'est des petits diamants dans une petite ruelle très étroites, on passe dans une ruelle qu'est beaucoup plus large avec des plus gros flocons, moins de couleur. C'est moins chaud pis ça nous donne froid



Comparaison/Métaphore/Contraste/Attraction  
/Répulsion

Ah je crois que je vois le 12, c'est les oiseaux sur l'Église de Saint-François ? ; Alors l'Église elle est un peu violacée mais c'est ultra discret. Y a des cantines transparentes avec plein de décorations violettes. ; C'est tout décoré dans les arbres, je les adore parce que ça me rappelle mes sorties avec ma boîte. On vient toujours là boire un vin chaud. ; Y a du monde, y a plein de stands de Churros. ; Ah y a des huîtres, miam. ; Des chaussettes, des fromagers. Elles sont bonnes les amandes caramélisées. ; Et pis ça sent bon les crêpes mais j'ai pas encore senti l'odeur de cannelle.



Souvenir/Vécu/Goût/Déambulation/Odorat/  
Fréquentation/Attraction

Pis on va passer sous les arches de l'Église de Saint-François où y a un truc lumineux de toutes les couleurs. C'est sympa on dirait un arc-en-ciel. ; Cette ambiance arc-en-ciel qui donne envie de passer là. Ah j'avais pas vu l'autre côté. Ah ouai l'autre côté ça donne moins envie de passer par contre ! Moi je trouve ça un peu dommage par contre qu'ils aient pas fait dans les deux sens.

C'est vrai que tout de suite c'est un peu plus froid. C'est pas le même couloir, vraiment. ; Et pis on se reflète dans le miroir depuis l'autre sens. ; Je trouve ça très joli parce que je trouve que le dessous de cette Église d'habitude il est glauque et du coup ça met des couleurs. ; Ça attire vraiment le regard vers en-haut. ; Ça doit être complètement différent selon de quel côté on vient. ; C'est sympa parce que c'est hyper moderne et pis l'Église elle est ancienne donc ça fait un peu contraste. Et pis c'est coloré donc j'aime bien parce que c'est vrai que je trouve que Lausanne est toujours un peu gris du coup c'est sympa.

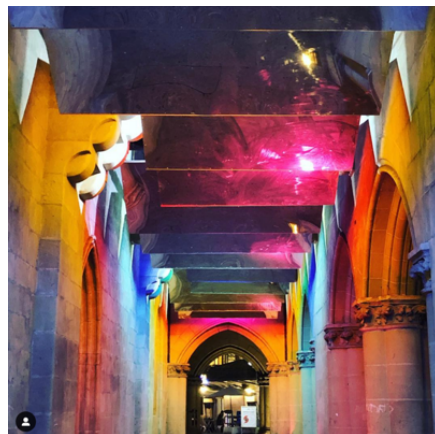


Figure 27 : © atelier.camerra, 2018

Imaginaire/Chaleureux/Attractif/Répulsif/  
Appréciation/Contraste/Imbrication moderne-  
ancien/Changement de perspective selon le sens

#### 4.4 LA DISCUSSION

Le cheminement typique est plutôt d'opter pour une stratégie « au plus près ». Le Grand-Pont est alors le cheminement qui permet de visiter le plus d'artefact selon le plan. La carte de repérage a énormément d'impact sur le cheminement. La vitesse du cheminement semble varier selon la nature du réseau et de la topographie. Lorsque la trajectoire se situe à côté d'une route fortement circulée et qu'il faut contourner un obstacle permettant la visibilité de l'œuvre, la vitesse a tendance à s'accélérer, tandis que lorsque le réseau est uniquement piétonnier, la démarche semble être lente (Grand-Pont et rue Centrale). Les montées et descentes semblent influencer également la vitesse de la démarche (descente de la route de Bel-Air, descente rue du Pont, montée rue Saint-François). Les œuvres *Words 8* et *15* (*La nuit je mens ; Love me tender*) présentent des problèmes de visibilité selon le sens du cheminement. Très peu de participants remarquent l'œuvre 8 depuis le Grand-Pont, ainsi que l'œuvre 15 depuis la rue du Pont. Il en est de même pour l'œuvre 3 (*Tout est possible*). Des écarts et des retournements sont indispensables. Aussi, l'œuvre 5 n'est pas toujours vue par les participants car la luminosité est assez faible, ce qui masque les installations. La visibilité de l'œuvre 4 est minime étant donné les horaires des performances. Son observation était systématiquement permise grâce à une temporalité hasardeuse. Quand bien même le son de la performance démarrait, certains ne la remarquaient pas, persuadés qu'il s'agissait de la décoration du bar des Arches. Les marchés sont également soumis à deux catégories de comportements : l'attrait et la répulsion. En effet, la forte fréquentation repousse bon nombre de participants qui préfèrent éviter les frottements. Toutefois, la majorité admet que c'est la circulation qui est obstruée, ne remettant dès lors pas en cause l'aspect chaleureux des rassemblements. L'exercice impliquait nécessairement du mouvement, ce qui a influencé la trajectoire d'une partie des participants. L'autre catégorie de participants n'a pas hésité à traverser les marchés et à se frotter aux autres visiteurs en s'adaptant à la fréquentation et en parlant plus fort. Toutefois, les traversées étaient rapides dans les zones d'arrêts alors que la démarche était lente devant les chalets et les stands. Les arrêts sont régulièrement causés par l'apparition subite et plaisante d'un artefact. En effet, lorsqu'un objet ou une situation est visible de loin, les participants s'arrêtent rarement complètement. Toutefois l'arrêt se fait parfois lorsqu'il y a beaucoup de descriptions à fournir.

Il est difficile de trouver des régularités en matière de ce qui attire ou repousse. L'œuvre *Comète* a été la seule œuvre ayant conquis de manière unanime tous les participants. L'œuvre *Lustre chrominéral* est la seconde œuvre ayant plu le plus. Le reste des appréciations demeure plus contrasté. Néanmoins, les œuvres *Words* ont régulièrement été critiquées négativement du fait qu'elles n'étaient pas limpides et qu'elles se démarquaient mal. Il apparaît dès lors que les appréciations découlent de la facilité à interpréter une œuvre ou de se laisser rêver. La sensibilité diffère entre les participants. Toutefois, les animations permettant l'interaction tant physique qu'émotionnelle et les ambiances plutôt immersives (lorsqu'elles étaient abouties) plaisaient globalement plus. Ceci est démontré par le ralentissement de la démarche ou l'arrêt. La zone dense des animations et artefacts a engendré l'évitement quasi systématique des œuvres 13 et 14. Cependant, quelques rares stratégies individuelles étaient soit de tout voir, soit de voir ce qui n'est pas encore connu. Plusieurs participants ont été attirés par quelques places emblématiques ne se situant pas forcément sur le plan distribué (Riponne, Flon,

Saint-Laurent). La stratégie de ces participants résidait plus dans la flânerie hasardeuse et l'envie de voir certains lieux décorés et connus. D'ailleurs, la plupart des participants comparaient les animations avec les éditions précédentes et demeuraient parfois déçus ; le but de certains cheminements était de « voir ce qu'ils ont fait de certains endroits cette année ».

La topographie de la ville étant ce qu'elle est, le Grand-Pont a systématiquement permis aux participants de se repérer et de regarder le centre-ville de part et d'autre. La plupart des participants l'empruntaient en direction de la place Bel-Air et restaient sur le même trottoir que l'installation *Transformation*, jusqu'au passage piéton à hauteur de la passerelle du Flon. Ce changement de côté était motivé par l'envie d'observer en contre-bas les deux côtés du pont, mais également par l'opportunité que ce passage présentait afin d'anticiper la suite du cheminement. La Cathédrale a presque toujours été mentionnée et l'attachement à ce monument, y compris des non-lausannois, était perceptible. Outre le dégagement indiqué depuis le Grand-Pont, les zones de leur expriment les nombreux repères et emblèmes mentionnés dans presque la totalité des parcours. Ainsi, selon le sens du cheminement et les perspectives présentées, les bâtiments sont cherchés du regard et expliqués, comme s'ils étaient systématiquement sortis de l'ombre.

Le fait que les arches du Grand-Pont soient utilisées pour y accueillir un espace d'exposition et un bar éphémère (ou pérenne) a toujours beaucoup plu. En effet, l'imbrication semble optimale et permet de révéler des espaces ignorés qui s'accordent bien. D'ailleurs, les animations ont très régulièrement été décrites en fonction du cadre bâti et de la mise en valeur que cela pouvait apporter. Dès lors le lien entre l'artefact et l'environnement construit est très important pour le sens et la signification, l'interprétation et la compréhension d'un objet, et donc de sa perception et son appréciation. Par exemple, *Coup de cœur* avec ou sans les scènes engendrait une ambiance soit lugubre, soit sympa, les œuvres *Words* se situaient sur des bâtiments programmés spécifiquement, *Lustre chrominéral* semblait être des diamants ou des cristaux dans une rue luxueuse et proche de la rue de Bourg, *Dancing grass* incarnait de l'herbe sur un bâtiment végétalisé, *Double mètre* était lié à Domicim et *L'envol* aux retraites populaires. Outre la (re)découverte de certains espaces, les animations ont toujours permis aux participants de réfléchir, de se questionner et de s'intéresser à la mise en place de telles installations et de pousser le regard vers des recoins oubliés ou invisibles (*Lustre chrominéral*, *Sfumato*, *Double-jeu*) à défaut de ne pas réussir à pousser les pas (*Street Light Orchestra*, *Double-mètre*, *L'envol*). Les détours apparaissent effectivement comme des contraintes, voire des obstacles. Certains participants connaissant finement le réseau et les cheminements possibles n'ont pas hésité à incorporer les ascenseurs, escalators et escaliers dans leur stratégie de parcours, parfois pour s'économiser, parfois pour perdre moins de temps.

Bien que le plan distribué, le contexte géographique et le contexte ambiant impliquent quelques évitements stratégiques, chacun des participants s'est prêté au jeu en se laissant vagabonder au gré de ses envies au centre-ville un soir d'hiver. Qu'ils connaissent ou pas la ville, le temps de parcours le plus court a duré 35 minutes, le plus long 1h30. Rares sont ceux qui surestimaient leur temps de parcours. Conséquemment, de nombreux participants ont été stupéfaits de leur temps réel de marche.



La question de recherche était de savoir **dans quelles mesures les animations et les ambiances nocturnes du festival Lausanne Lumières et du Bô Noël 2018 amélioraient l'attractivité et la marchabilité de la ville.** Pour y répondre, trois hypothèses avaient été formulées :

**Hypothèse 1 :** L'éveil des sens engendré par la mise en ambiance et la (re)découverte d'un lieu, d'un espace ou d'un itinéraire la nuit influence la perception et fait oublier les contraintes notamment en termes de sentiment de sécurité, de durée de trajet et d'efforts physiques.

Les cheminements effectués, rythmés par les marchés de Noël et les œuvres de Lausanne Lumières, ont tous suscité des émotions, des souvenirs, des imaginaires et des interrogations. L'exercice a permis d'ouvrir le regard sur une ville plus ou moins connue des participants. De nombreuses personnes expliquaient certains détails qu'ils n'avaient jamais observés jusqu'alors, comme les oiseaux sur la toiture de l'Église de Saint-François, des restaurants placés çà et là, ou encore les éclairages à l'effigie du Saint-François dans cette même rue. Les participants semblaient à leur aise tout du long des parcours, excepté pour l'un où une bagarre a éclaté à un moment donné. C'est lors du débriefing que la question de la sécurité est survenue. La ville de Lausanne ne paraît pas plus ou moins dangereuses qu'une autre. Les inconforts semblent survenir lorsque les participants se déplacent à pied dans la ville. De nombreux dealers interpellent les passants aux alentours de la rue de Bourg et de la terrasse Jean Monnet, provoquant quelque inconfort. Ce mal-être ne perdure pas car les interactions ne semblent jamais être allées plus loin. Une des participantes travaillant avec des personnes en difficultés évite volontairement certains passages afin d'éviter d'apercevoir sa clientèle. Il est arrivé à un participant de rencontrer des *pickpockets* mais il juge cette rencontre hasardeuse et son sentiment de sécurité n'a pas évolué. Autrement, la plupart des participants n'ont jamais rencontrés de problèmes majeurs en rentrant de soirée à pied et ne se sentent pas en danger. Toutefois, la plupart des participants disaient rentrer le plus vite possible s'ils étaient seuls. Ainsi, la présence d'autres personnes semble rassurer.

Les parcours ont tous duré plus longtemps que le minimum demandé (20 minutes). La durée de parcours estimée par Swisstopo n'a jamais correspondu à leur durée réelle, du fait que les cheminements étaient rythmés d'arrêts, de ralentissement et d'accélération. Les participants se sont prêtés au jeu et ont laissé leur imagination s'emporter, en interprétant les œuvres et en décrivant les ambiances. De plus, la grande majorité des personnes ont sous-estimé leur temps de parcours, se trouvant stupéfaits d'avoir autant marché.

La pente, caractéristique de la ville de Lausanne, n'a presque jamais découragé les participants. La stratégie d'un des parcours a été effectivement d'emprunter le Grand-Pont, puis de descendre la route de Bel-Air, pour prendre les escalators de Saint-François. La participante connaissait finement la ville et son état de santé implique qu'elle emploie régulièrement de tels raccourcis pour économiser ses articulations. À trois autres reprises, des ascenseurs ont été utilisés, deux fois vers le pont Bessières pour y monter plus vite et l'autre fois vers le bâtiment du métro pour éviter de marcher sous la pluie. Certains escaliers ont été empruntés sans

jamais ne susciter d'hésitations (escaliers des Grandes-Roches, escaliers de l'Europe et escaliers de Bel-Air). Parfois même, certaines rues très pentues ont été empruntées dans le sens de la montée alors même qu'il n'y avait pas de cibles directes (Rue Grand-Saint-Jean). Ainsi, topographie ne semble pas un obstacle et les ascenseurs ont été pris pour d'autres raisons que l'évitement des pentes.

La première hypothèse est alors validée avec néanmoins une nuance quant à la question du sentiment de sécurité. Ce dernier semble plus lié à la présence d'autres personnes, et par extension à l'animation de certains espaces publics, qu'à un éveil des sens permettant potentiellement de faire oublier un contexte. Concernant la perception du temps de trajet et des efforts physiques, il est évident que l'étude même a engendré une curiosité, tout en concentrant l'attention sur un objectif, celui de décrire le plus fidèlement tout ce qu'il y avait et se passait au centre-ville. Le fait de se mouvoir un soir d'hiver est paru alors plus comme une activité ludique et conviviale partagée avec moi-même que comme une quelconque contrainte.

**Hypothèse 2 :** La mise en place d'œuvres artistiques lumineuses à différents endroits dans la ville suscite la curiosité et favorise la marchabilité à court et à long terme. Ainsi, par l'invitation à parcourir la ville à pied, les pratiques modales peuvent changer et se cristalliser dans le temps (report modal).

L'exercice proposé a incité les participants à déambuler dans la ville à l'aide de la carte distribuée (ce qu'ils n'auraient pas nécessairement fait de leur plein gré). Quelques-uns n'avaient pas une bonne connaissance du festival. Les parcours ont tout de même duré plus du double de temps que ce qui était demandé, démontrant alors un plaisir à marcher dans la ville. En ce qui concerne les habitudes, les participants utilisent majoritairement les transports publics pour venir au centre. Toutefois, la voiture est la plupart du temps utilisée au quotidien si le travail ne se trouve pas en ville, si les loisirs sont loin, s'il y a des enfants et si le domicile est mal desservi. Le prix du parking et le manque de place au centre-ville semblent influencer le mode de déplacement.

La deuxième hypothèse se nuance en fonction des déplacements au centre-ville même, ou pour venir au centre-ville.

Pour venir en ville, la plupart des participants ont déjà effectué le report modal et viennent le plus souvent en transports publics, à pied ou à vélo s'ils habitent dans l'agglomération. Cette impulsion est totalement indifférente à la mise en ambiance du centre-ville. Ainsi, le report modal semblerait provenir plus des politiques de mobilité de la Ville. Au-delà de l'agglomération, la voiture est alors systématiquement utilisée, tant pour aller à son travail, à son domicile qu'à ses loisirs. Dans ce cas, l'hypothèse est réfutée puisque les animations et la mise en lumière n'influencent guère ces dynamiques.

En ce qui concerne le cœur de la ville, les participants ont plus tendance à venir au centre-ville pour boire un vin chaud entre amis que pour déambuler aux alentours des œuvres. Toutefois, aux vues des comparaisons récurrentes entre les différentes éditions, la curiosité suscitée semble encourager les individus à chercher du

regard chaque année les œuvres lumineuses. Tous les participants se sont prêtés au jeu et ont généralement marché plus du double du temps minimal demandé, prouvant un certain plaisir à se promener en ville, à la décrire, à la redécouvrir et à l'interpréter. Certains participants, peut-être plus sensibles à cela, viennent chaque année y faire un tour en complément de la boisson chaude partagée à plusieurs. Le succès grandissant des visites guidées gratuites au fil de l'édition démontre un engouement croissant pour se promener dans la ville à cette période. Qui plus est, les éclairages animés sur certaines façades d'espaces publics piétons ont attiré de nombreux visiteurs, qui ont ensuite déambulé aux alentours lors des nocturnes. Dans ce cas, la marchabilité au centre-ville même semble sensiblement augmenter lors du festival Lausanne Lumières et du Bô Noël. Ainsi, la marchabilité à court terme, soit durant les animations, semble favorisée au centre-ville.

Finalement, les animations encouragent belle et bien la marchabilité au centre-ville sur le court terme. La cristallisation de la pratique de la marche comme mode de déplacement à part entière ne semble pas être influencée par la mise en ambiance et la redécouverte de la ville, puisque les visiteurs, notamment ceux résidants en ville ou dans l'agglomération se déplacent d'ores-et-déjà en transports publics, en vélo ou à pied. Au-delà de l'agglomération, les visiteurs emploient leur véhicule pour se déplacer au quotidien, peu importe la mise en ambiance du centre-ville. La deuxième hypothèse est alors partiellement vérifiée. La mise en ambiance permet de susciter la curiosité et la marchabilité de manière éphémère, mais le report modal sur le long terme est plus favorisé par les politiques urbaines. Qui plus est, le report modal concerne les habitants de Lausanne et agglomération et ne s'étend pas aux habitants des campagnes vaudoises.

**Hypothèse 3** : L'animation urbaine nocturne active les espaces publics la nuit par une hausse de fréquentation de la population et d'autres visiteurs. Les rencontres sociales sont alors privilégiées et les espaces popularisés, rendant les usagers plus enclin à sortir dès la tombée de la nuit.

Les descriptions des parcours, qui ont permis d'explicitier toutes les ambiances de la ville, ont souligné la forte présence de visiteurs sur les places accueillants les marchés de Noël. Le caractère hospitalier des couverts sur les places de Saint-François, de Pépinet et de l'Europe engendre une ambiance conviviale, musicale et chaleureuse, où les assises sont multipliées, où le sol est isolé du froid, où il est possible de se restaurer et enfin où des chaufferettes permettent de se réchauffer. Ces endroits sont de ce fait fort prisés, d'autant plus si les conditions météorologiques sont défavorables, si bien que les visiteurs se concentrent sur ces places phares, tout en débordant des abris. Le reste du centre-ville, notamment les rues non directes aux places et marchés, sont silencieuses et désertées.

Les œuvres lumineuses, à haut potentiel scénographique ou nécessitant la participation active des visiteurs pour fonctionner, étaient également fort appréciées. Ainsi, l'œuvre *Comète* attise tellement de monde que l'œuvre est devenue pérenne entre chaque édition. Le mouvement des balançoires génère des faisceaux de lumière divergeant en direction des bâtiments qui encadrent la place de la Louve. C'est grâce à l'aspect

ludique, amusant et enchantant que l'œuvre a le plus plu. L'œuvre *Coup de cœur* annonce la présence de récolte de dons à travers le programme de la RTS par des concerts et des rassemblements sur la place Centrale. Ainsi, la place centrale est très fréquentée durant ces instants. La performance d'*Alcôve* provoque l'arrêt fortuit des passants qui regardent l'œuvre comme si un spectacle avait lieu. La route de Bel-Air est alors à la fois un lieu de rassemblement et un lieu de passage, selon le fonctionnement de l'œuvre.

Les visites guidées et les autres soirées organisées au sein du festival Lausanne Lumières et du Bô Noël comme la *Silent Party*, la *Battle Chasselas Raclette* ou la *Christmas Midnight Run* permettent des rencontres fédératrices entre divers individus la nuit au centre-ville, conférant aux rassemblements un statut populaire.

Tous les participants connaissent les ambiances entretenues par le Bô Noël et viennent plus ou moins fréquemment pour y sortir et y rencontrer des amis, en particuliers vers 17h30 après le travail en semaine et encore plus dès le jeudi soir. Le vin chaud du Bô Noël devient le rendez-vous annuel des Lausannois voire des Vaudois, plaçant le marché de Noël comme incontournable dans la région. Le festival Lausanne Lumières joue de ce fait un rôle minime sur l'attrait des animations nocturnes globales, car il paraît plus comme un agrément, pouvant parfois même brouiller la continuité des ambiances de Noël tant appréciées.

La troisième hypothèse est alors vérifiée. La ville s'éveille la nuit pendant une quarantaine de soirées, activées par de nombreux usagers, dont notamment des travailleurs de la région venant en *afterwork* pour décompresser et s'amuser. Dès le jeudi soir, le passage au sein des cantines est compliqué à cause de la forte fréquentation. La présence de tant d'individus à l'extérieur et un soir d'hiver, démontre une ambiance *Open Air* attirante et incontournable, qui n'a pas lieu le reste de la saison.

## 5. CONCLUSION

De plus en plus colonisée, la nuit contrebalance les questions émergentes entre d'une part le respect du rythme circadien et d'autre part l'accélération des rythmes de vie. Elle est un espace-temps encore méconnu qui effraye et attire à la fois. Dans quelle mesure faut-il s'affranchir des rythmes biologiques pour l'appriivoiser ? L'urbanisme nocturne peut se comprendre comme la façon qu'ont les villes à s'imprégner de cette question et à en proposer des réponses permettant de nouvelles pratiques. Pour rappel, le but de ce travail était de déterminer si les ambiances et les animations nocturnes influençaient la marchabilité et l'attractivité du centre-ville de Lausanne.

La ville de Lausanne ouvre partiellement ce nouvel espace-temps qu'incarne la nuit en proposant régulièrement des animations temporaires et en étendant quelque peu les horaires des transports publics au-delà de minuit. La vie noctambule est également très développée en raison de sa taille et de sa condition de « chef-lieu ». La nuit est un marché de niche qui permet d'étendre les activités diurnes et de rayonner à plus grande échelle. Il se pose alors la question des aménités nocturnes.

La nuit, les villes sont-elles aussi hospitalières et accessibles que la journée ? Qu'est-ce qui rend une ville nocturne accueillante ? Pour Jan Gehl (2012), la qualité d'une ville se mesure par la vivacité, la fonctionnalité, le caractère accueillant et populaire de ses espaces. Ces derniers permettent aux individus de s'y croiser, d'y séjourner, de s'y ressourcer, de s'y déplacer et d'y interagir naturellement en regardant, en observant et en parlant. Pour Luc Gwiazdzinski (2003), l'événementiel facilite grandement ces trois dernières actions et incite la sociabilisation et l'interaction entre les usagers. Plus l'animation d'un quartier ou d'une place est grande, plus la durée du séjour sera longue. Cette affirmation de Jan Gehl (2012) a effectivement été vérifiée durant les parcours commentés. Les accélérations sont le plus souvent apparues lorsque les rues étaient inconfortables, bruyantes ou trop bondées et/ou qu'il n'y avait pas d'animations particulière. *A contrario* les ralentissements s'observaient lorsqu'il y avait beaucoup de choses à décrire ou que l'environnement urbain y était propice.

La sensibilité et la perception des espaces ont beaucoup varié entre les parcours. Les émotions suscitées dépendent de la manière de percevoir un espace du fait qu'il soit chargé de sens, de souvenirs et d'impressions. Les participants ont en effet régulièrement exprimé leurs ressentis et leurs anecdotes au fil des cheminements. Leur image mentale de certains lieux a parfois conduit à des stratégies d'évitement ou à l'inverse a motivé le cheminement. Ainsi, les comportements quant au choix de l'itinéraire fait par rapport à la connaissance et le confort d'un endroit et de l'image a également été démontré lors de ces parcours.

Les mouvements dans l'espace ont alors été dictés par des envies et des impulsions en fonction des potentiels plus ou moins connus que la ville offre (ascenseurs, raccourcis, escalators, évitement, détour, etc.). La présence rythmée d'animations et d'artefacts a conditionné les impressions quant à la durée du cheminement. Sonia Lavadinho et Nino Winkin (2012) présentent la marchabilité comme un véritable moyen plaisant de parcourir et de se déplacer en ville plus souvent et plus longtemps. Les participants ont tous marché plus que

les vingt minutes minimum demandées. La plupart ont même largement dépassé ce minima et se sont prêtés au jeu en analysant et en interprétant finement les différentes animations. L'éveil des sens a donc permis d'affirmer l'hypothèse 1 puisqu'il a permis de prolonger la durée du parcours malgré une topographie peu propice à la marche et aux conditions météorologiques glaciales. Mais comme l'exprime l'hypothèse 2, la marchabilité a partiellement été vérifiée. Elle ne semble pas être plus ou moins pratiquée en fonction de la mise en ambiance. On ne peut donc pas parler de report modal puisqu'il semble déjà être opérant pour les habitants de Lausanne et agglomérations.

À propos des TIC, outre la signalétique et la promotion sur support papier présentes sur le site, les deux événements ont employé les réseaux sociaux pour partager des informations en directes. Toutefois, les participants ne semblaient pas être mis au courant de ces nouvelles et ne cherchaient d'ailleurs pas spécialement à être plus informés. Les visites au centre-ville étaient nettement plus motivées par la convivialité des marchés à l'*Afterwork* que par une quelconque promenade aux abords des œuvres lumineuses. L'hypothèse 3 a donc pu être validée. Les rencontres hasardeuses avec les œuvres ont beaucoup suscité la curiosité. Toutefois, le festival Lausanne Lumières ne semble pas encore être entièrement ancré dans les mœurs, notamment parce que le Bô Noël prend trop de place et qu'il semble plus attirer les visiteurs. La superposition de deux catégories d'ambiances différentes a engendré beaucoup d'incompréhension et d'impressions négatives sur la continuité et l'harmonie du centre-ville. Alors que plus de 340'000 personnes visitaient le centre-ville, serait-ce pertinent de séparer ces deux événements pour conférer plus d'harmonie en ville ou faudrait-il plutôt incorporer les visiteurs et les habitants à travers des mises en lumières participatives ?

## 6. RÉFÉRENCES

### 6.1 LA BIBLIOGRAPHIE

Aghina, B. (2003). L'architecture a (encore) le temps. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 175-184). Gémenos : Éditions de l'aube.

Asseo, D. (2003). Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 159-164). Gémenos : Éditions de l'aube.

Bailly, A. (1985). Distances et espaces : vingt ans de géographie des représentations. *Espace géographique*, 14(3), pp. 197-205. doi : <https://doi.org/10.3406/spgeo.1985.4033>.

Bellwald, A., Rozenblat, C. (2012). Pouvoirs et attractivités de l'aire urbaine de Paris dans les réseaux mondiaux d'entreprises multinationales. (Rapport n°16171 pour l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France). Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et de durabilité, Suisse.

Bierlaire, M., Kaufmann, V., Rérat, P. (2017). *La mobilité en questions*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Bonfiglioli, S. (1997). Les politiques des temps urbains en Italie. *Les annales de la recherche urbaine*, 77, pp 22-19.

Buisson, M.-A., Mignot, D. (1995). Évolution des villes et politiques de transport. *Les cahiers scientifiques du transport*, 30, pp. 19-30.

Chelkoff, G., Thibaud, J.-P. (1992). L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville. *Les annales de la recherche urbaine*, (57-58), pp. 7-16.

Claustrat, B. (2009). Mélatonine et troubles du rythme veille-sommeil. *Médecine du Sommeil*, 6(1), pp.12-24. DOI : <https://doi.org/10.1016/j.msom.2009.02.001>

Da Cunha, A. (2005). Régime d'urbanisation, écologie urbaine et développement urbain durable : vers un nouvel urbanisme. Dans Da Cunha, A., Knoepfel, P., Leresche, J.-P. et Nahrath, S., *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance* (p.12-37). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Da Cunha, A., Guinand, S. (2014). *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Damon, J., & Paquot, T. (2014). *Les 100 mots de la ville*. Paris : PUF.

Debrot, L. (13 octobre 2016). L'éclairage public est une affaire sociétale. 31<sup>ème</sup> Séminaire de la Commission énergie de l'ADVN, l'éclairage public en question. Yverdon. Repéré à [http://www.adnv.ch/fileadmin/user\\_upload/Communes\\_S%C3%A9minaires/L\\_%C3%A9clairage\\_public\\_est\\_une\\_question\\_soci%C3%A9tale.pdf](http://www.adnv.ch/fileadmin/user_upload/Communes_S%C3%A9minaires/L_%C3%A9clairage_public_est_une_question_soci%C3%A9tale.pdf) (Consulté le 03.03.2019).

Delabarre, M. (2017). Natures plurielles et habitabilité de l'espace public (cours). Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et de durabilité, Suisse.

Delbaere, D. (2010). *La fabrique des espaces publics. Ville, paysage et démocratie*. Paris : Ellipses Éditions Marketing S.A.

Ecoplan, Infrac (2014). *Externe Effekte des Verkehrs 2010. Monetarisierung von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten* (Kurzfassung). Berne.

Ellena, C. (2003). Continuité ou mélange des odeurs. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 213-217). Gémenos : Éditions de l'aube.

Escourrou, P. (1967). L'automobile dans la ville (« Rapport Buchanan »). *Les Annales de la Géographie*, 416, pp. 483-488.

Federmann, G. Y. (2003). Fidélité au serment d'Hippocrate. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 145-152). Gémenos : Éditions de l'aube.

Gaber, J., Gruer P. (2003). L'informatique et le temps. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 121-127). Gémenos : Éditions de l'aube.

Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine* (Traduction de Nicolas Calvé). Montréal : Éditions Écosociété. (Ouvrage original publié en 2010 sous le titre *Cities for people*. Island Press).

Ghorra-Gobin, C. (2001). *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*. Condé-sur-Noireau : L'Harmattan.

Ghorra-Gobin, C. (2010). Promouvoir la figure symbolique du piéton. *INRETS*, p.83-91.

Grosjean M., Thibaud, J.-P. (2001). *L'espace urbain en méthodes*. Marseille : Éditions Parenthèses.

Gwiazdzinski, L. (2003). *La ville 24 heures sur 24*. Gémenos : Éditions de l'aube.



Gwiazdzinski, L. (2013). Jusqu'au bout de la nuit (1/4) : Pour une géographie de la nuit. [Podcast repéré à <https://www.franceculture.fr/emissions/culturesmonde/jusquau-bout-de-la-nuit-14-pour-une-geographie-de-la-nuit>]. Marseille : France Culture.

Gwiazdzinski, L. (2016). La nuit urbaine, marge sous pression. Dans Woessner R. *La France des marges* (pp. 180-184). Neuilly-sur-Seine : Atlande.

Jacobs, J. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Traduction de Claire Parin. Marseille : Éditions Parenthèses. (Ouvrage original publié en 1963 sous le titre de *The Death and Life of Great American Cities*, *Architectural review*, 133).

Kaufmann, V. (2014). *Grand résumé de l'ouvrage : Retour sur la ville. Motilités et transformations urbaines*. Collection : « Espace en société ». Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann, V. (2015). Introduction. Analyser les sociétés à partir de la motilité. Dans V. Kaufmann, E. Ravalet et E. Dupuit (éds), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* (pp.7-20). Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Kaufmann, V., Sager, F., Ferrari, Y., Joye, D. (2003). *Coordonner transports et urbanisme*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes

Kaufmann, V., Munafò, S., Vincent-Geslin, S. (2015a). Motilité et vie quotidienne. L'examen des dispositions sous-jacentes aux pratiques modales. Dans V. Kaufmann, E. Ravalet et E. Dupuit (éds), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* (pp.105-118). Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Kaufmann, V., Ravalet, E., Dupuit, E. (éds.) (2015b). *Motilité et Mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Kaufmann, V., Stähli, L., Witter, R. (2015c). Étude de la pertinence du cadencement ferroviaire en France à partir de l'analyse de la motilité. Dans V. Kaufmann, E. Ravalet et E. Dupuit (éds), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* (pp. 157-175). Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Laille P., Provendier D., Colson F., Salanié J. (2013). Les bienfaits du végétal en ville : étude des travaux scientifiques et méthode d'analyse. *Plante & Cité*, Angers, p. 31.

Lavadinho, S., Pini G. (2005). Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain. Actes du Colloque Développement urbain durable (pp.1-8) Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne. 21-23 septembre 2005.

Lavadinho, S., Winkin, Y. (2008, mars-avril). Marcher. *Urbanisme*, n°359, p.41-49.

Lavadinho, S., Winkin, Y. (2012). *Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*. Lyon: Certu.

Lebrun, K., Hubert, M. (2015). Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine. Dans V. Kaufmann, E. Ravalet et E. Dupuit (éds), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* (pp. 137-156). Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Leuba, J. (2015, 19 novembre). Marche et espace public. (Cycle de conférences : Espaces publics urbains). Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité, Suisse.

Leuba, J., Develey, L. (2011). Renouveau de la marche en Suisse et en Europe. Dans Rue de l'Avenir, Mobilité piétonne, ATE, La Rue, PRO VÉLO Suisse, Pro Juventute, Pro Senectute, Ligue de la santé VD (éd.), *Reflets du colloque du 8 avril à l'EPFL* (pp. 1-8). Delémont : Pressor.

Lévy, A. (2012). *Ville, urbanisme et santé. Les trois révolutions*. Paris : Éditions Pascal

Lévy, J. (2008, mars-avril). Ville pédestre, ville rapide. *Urbanisme*, 359, p. 57-59.

Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), RS 700.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. États-Unis : MIT Press.

Martinet, M.-P. (2003). Les politiques temporelles, un outil de développement durable. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 153-158). Gémenos : Éditions de l'aube.

Martouzet, D. (2013, juin). Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif. Norois. *Environnement, aménagement, société*, 227.

Millet, B. (2003). L'homme dans la ville en continu. Dans L. Gwiazdzinski (éd), *La ville 24 heures sur 24* (pp. 87-94). Gémenos : Éditions de l'aube.

Munafò, S. (2017). Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill. *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], *Aménagement, Urbanisme*, 832. Doi : 10.4000/cybergeo.28634.

Narboni, R (2012). *Les éclairages des villes. Vers un urbanisme nocturne*. France : infolio.

Offneur, J.-M. (2008, mars-avril). Marcher. *Urbanisme*, 359, p.41-49

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

Paquot, T. (2010). *L'urbanisme c'est notre affaire !* Nantes : L'Atalante.

Paquot, T. (2013). *Repenser l'urbanisme*. Gollion : Infolio éditions.

Rérat, P. (2017). *Densités urbaines et mobilités résidentielles* (cours). Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et de durabilité, Suisse.

Salomon-Cavin, J. (2005). *La ville mal aimée. Logiques territoriales*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Service des routes et de la mobilité de la Ville de Lausanne (2017). Observatoire de la mobilité lausannoise. Indicateurs de suivi de la mobilité. Édition 2017. Lausanne : Info Cité. Disponible sur <http://www.lausanne.ch/observatoiremobilité>.

Thibaud, J.-P. (2015). *Éprouver la ville en passant. En quête d'ambiances*. Genève : MétisPresses.

Touitou, Y. (2005). La mélatonine, pour quoi faire ? *Bull. Acad. Natle Méd*, 189(5) (pp. 879-891). Repéré à [https://www.researchgate.net/profile/Yvan\\_Touitou/publication/288896898\\_Melatonin\\_what\\_for/links/5916b645a6fdcc963e83ec32/Melatonin-what-for.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Yvan_Touitou/publication/288896898_Melatonin_what_for/links/5916b645a6fdcc963e83ec32/Melatonin-what-for.pdf) (Consulté le 15.03.2019).

Weil, M. (2015). Les espaces publics, un déterminant du bien-être des populations. *La santé en action*, 434. Repéré à [https://www.urbaplan.ch/wp-content/uploads/2016/06/sante-action-434\\_art\\_weil.pdf](https://www.urbaplan.ch/wp-content/uploads/2016/06/sante-action-434_art_weil.pdf) (Consulté le 08.08.2019).

## 6.2 LA WEBOGRAPHIE

Agence Culturelle Grand Est, (2011). L'acuité visuelle. Lumière spectacle. Repéré à <http://www.lumiere-spectacle.org/l-acuite-visuelle.html> (Consulté le 05.11.2018).

Guay, J.- H. (2019, 16 juillet). Population urbaine (% de la population), Suisse. *Perspective monde*. Repéré à <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/CHE/fr/SP.URB.TOTL.IN.ZS.html> (Consulté le 08.08.2019).

Boudet, A. (2013, 12 novembre). Un maire de la nuit élu à Paris. Huffington Post. Repéré à [https://www.huffingtonpost.fr/2013/11/12/maire-de-la-nuit-paris\\_n\\_4258876.html](https://www.huffingtonpost.fr/2013/11/12/maire-de-la-nuit-paris_n_4258876.html) (Consulté le 10.11.2018).

Brinio, P. (2016, 7 novembre). Londres : la première maire de la nuit vient d'être élue. TRAX. Repéré à <http://fr.traxmag.com/article/37817-londres-la-premiere-maire-de-la-nuit-vient-d-etre-elue> (Consulté le 10.11.2018).

Commune d'Yverdon-les-Bains (2018). Éclairage dynamique. Yverdon énergie. Repéré à <https://www.yverdon-energies.ch/professionnels/services/eclairage-public/eclairage-dynamique-pro/> (Consulté le 03.05.2019).

Fondation pour le commerce lausannois (2018). Notre mission. *Fondation pour le commerce lausannois*. Repéré à <http://fondation-commerce.ch/notre-mission/> (Consulté le 03.12.2018).

Grand Chelem Event SA. (2019). Grand Chelem Sport & Event management. *Grand Chelem*. Repéré à <http://www.grandchelem.ch/index.html> (Consulté le 03.12.2018).

Lighting Urban Community International (2019). LUCI MEMBER CITIES. LUCI association. Lighting Urban Community International. Repéré à <http://www.luciasociation.org/member-city/> (Consulté le 13.03.2019).

OFS (2019, 29 janvier). Pendularité. Office Fédérale de la Statistique. Repéré à <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/pendlermobilitaet.html> (Consulté le 14.04.2019).

Ville de Lausanne (2017, 16 janvier). Culture, nature et paysage. Ville de Lausanne. Repéré à <http://www.lausanne.ch/lausanne-en-bref/lausanne-demain/culture-nature-paysage.html> (Consulté le 27.05.2019).

Ville de Lausanne (2019, 16 mai). Portrait. Ville de Lausanne. Repéré à <https://www.lausanne.ch/portrait> (Consulté le 05.07.2019).

Willot, B. (2007, 3 décembre). Amsterdam et son « maire de nuit ». Joinville-le-pont au jour le jour. Repéré à <http://www.joinville-le-pont.info/article-14123907.html> (Consulté le 10.11.2018).

### 6.3 LES FIGURES

Figure 1 : Schéma conceptuel de la géographie de la nuit, © Laurette Rohrbach

Figure 2 : L'évolution de l'éclairage en Europe durant deux décennies (ESA, 2012)

Figure 3 : Schéma conceptuel du rayonnement des animations selon leur typologie, © Laurette Rohrbach

Figure 4 : Étapes de lecture du territoire (Lynch, 1969 ; Thibaud, 2015)

Figure 5 : Schéma conceptuel de la vision humaine, © Laurette Rohrbach

Figure 6 : Les temps de la nuit, selon Luc Gwiazdzinski, 2016

Figure 7 : Plan de situation des œuvres lumineuses et des marchés de Noël 2018, © Laurette Rohrbach

Figure 8: Processus de récolte des données

Figure 9 : Plan de Lausanne Lumières 2018 (après leurs corrections)

Figure 10 : Plan du réseau viaire de Lausanne

Figure 11 : Légende des parcours

Figure 12 : Superposition des cheminements

Figure 13 : Superposition des vues

Figure 14 : Superposition des mentions et des mises en lumières

**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Figure 16 : © RTS, M. Germond, 2018

Figure 17 : © RTS, M. Germond, 2018

Figure 18 : © vibif, 2018

Figure 19 : © clichidee, 2018

Figure 20 : © dsmdj, 2018

Figure 21 : © Festival Lausanne Lumières, 2018

Figure 22: © Régis Colombo, 2017

Figure 23 : © instaphotosomi, 2018

Figure 24 : © Vandy, 2018

Figure 25 : © vic.lm, 2018

Figure 26 : © momentolga, 2018

Figure 27 : © atelier.camerra, 2018

Toutes les photos sans légende m'appartiennent, © L. Rohrbach, 2018

## 6.4 LES TABLEAUX

Tableau 1 : Estimations des coûts externes absolus dus aux transports en Suisse en 2010 (en mio de CHF), © Ecoplan & Infrac, 2014.

Tableau 2 : Les bénéfices de la marche, © Gaber & Gruer, 2003 ; Lavadinho & Winkin, 2012 ; 2008 ; Lévy, 2008 ; Lévy, 2012 ; Ecoplan & Infrac, 2014, Laille et al., 2013 ; Da Cunha & Guinand, 2014.

## 7. ANNEXES

Les œuvres Lumineuses de Lausanne Lumières :

### 1. Transformations



### 2. Dancing grass



3. *Words – Tout est possible*



4. *Alcôve*

© Festival Lausanne  
Lumières, 2018





5. *Street light orchestra*

© clichidee, 2018



6. *Les yeux de la nuit*

© vibif, 2018



7. Coup de cœur



8. Words – La nuit je mens



9. Comètes



10. *Sfumato*



11. *Lustre chrominéral*



12. *Double-jeu*



13. *Double mètre*



14. *L'envol*



15. *Words - Love me tender*

