

« 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

Je tiens particulièrement à remercier le Professeur Antonio Da Cunha, mon directeur de mémoire pour ses précieux conseils, le temps qu'il m'a accordé et la flexibilité dont il a fait preuve.

Je remercie également mes proches qui m'ont soutenu ces derniers mois.

Résumé court

Ce mémoire étudie l'espace public au travers de ses perceptions, usages et pratiques dans le cadre de l'étude de la Place de l'Ancienne Gare à Aubonne dans le contexte particulier d'un réaménagement lié à des questions de mobilités et à des temporalités variées. L'étude pose un diagnostic de la place et en fournit les recommandations pour les aménagements futurs.

Résumé long

Au travers de l'étude de la place publique, le travail s'intéresse aux dimensions qui composent cet espace. En faisant l'analyse de la Place de l'Ancienne Gare à Aubonne, l'étude permet de discerner les enjeux de la qualité de l'espace public au travers du prisme de l'expérience de l'utilisateur et dans un contexte urbain particulier. En abordant la thématique du contournement, il s'intéresse à la notion de planification ouverte dans les aménagements urbains. L'étude s'intéresse à la transversalité de la notion de place publique pour mettre en place, sous l'angle de l'analyse systémique, un diagnostic et des suggestions de développement pour ce site. La multiplicité des méthodes et outils d'analyse permettent de donner une vision générale qui est représentative de la perception et de la façon dont l'espace vécu est perçu.

Mots clés

Espace public | Place publique | Qualité des espaces publics | Planification ouverte | Place de l'Ancienne Gare | Projet | Composition urbaine | Réaménagements | Usages | Fonctions | Perception | Analyse systémique | Formes |

1 Introduction	7
1.1 Problématique	7
1.2 Question de recherche et hypothèses	9
2 Cadre théorique et méthodologie	11
2.1 L'espace public	11
2.2 Dimensions.....	11
2.3 La place	12
2.4 Dimensions de la place.....	13
2.5 Analyse systémique des places	14
3 Méthodologie	15
3.1 Démarche.....	15
3.2 Outils de récolte de données.....	16
4 Contexte historique	18
5 Contexte urbain	20
5.1 Le site de la place.....	20
5.2 La situation de la place.....	20
5.2.1 La place dans le contexte régional.....	20
5.2.2 La place par rapport aux quartiers qui l'entourent.....	23
5.2.3 La place et le tissu urbain qui l'entoure.....	24
5.2.4 Le contournement d'Aubonne.....	26
6 Composition urbaine	33
6.1 Morphologie de la place.....	33
6.2 Espace public à l'Est	34
6.3 Hangars et station de Bus	35
6.4 Routes.....	36
7 Fonctions	40
7.1 Distribution spatiale des fonctions.....	40

7.2 Distribution des flux et des usages	41
7.3. Lieux de séjour et activités stationnaires	43
7.4 Les usages d'après le questionnaire.....	46
8 Analyse perceptive.....	49
8.1 Séquences visuelles	49
8.2 Perception par le questionnaire	51
8.3 Perception approfondie par entretien	57
9 Diagnostic	59
9.1 L'analyse systémique.....	59
9.2 Tableau du diagnostic	61
9.3 Proposition d'aménagement	63
10 Conclusion	67
11 Bibliographie.....	69
12 Annexes	72
12.1 Questionnaire.....	72
12.2 Guide d'entretien	76
12.3 Retranscription de l'entretien avec Mr Josselin Meylan (18.07.2019)	77
12.4 Motion.....	81
12.5 Plan des zones de 1982	82
12.6 Plan des général d'affectation en cours d'approbation.....	83

1 Introduction

1.1 Problématique

De nos jours, l'urbanisme appelle à multiplier les dimensions d'études des espaces publics. Trop souvent confiné à des questions d'empreinte écologique et de forme urbaine, il est appelé à étudier de manière transversale les questions de « *forme, de fonction et par une dimension sociale les usages réels de l'espace* » (Zepf, 1999 : 65).

Selon Gehl, « *L'usage quotidien des espaces publics a changé, des usages de nécessité aux usages optionnels et de récréation. Ce rôle changeant augmente le besoin d'appropriation, de places bien aménagées pour lesquelles les usagers choisissent de passer du temps et qui leur donne un endroit pour se relaxer, socialiser et faire partie de la vie urbaine.* » (Gehl, 2009 : 3).

Ainsi, d'après Da Cunha et Guinand (2014 :16), en favorisant une forme de qualité de l'espace urbain, cela nécessite de « *donner une primauté à l'usage* » lors de sa création, mais aussi d'en assurer la lisibilité, l'accessibilité et d'en faire un bien commun.

De nombreuses villes passent par la requalification de zones stratégiques (rues, places, friches industrielles, etc.) afin d'en améliorer la qualité spatiale. Ces requalifications passent bien souvent par la planification qui vise à rendre les centres urbains plus agréables et attractifs pour leurs usagers. Selon Gehl, la demande actuelle est d'une « *planification urbaine centrée sur les gens.* » (Gehl, 2012 : 10 dans Hons, 2015 : 8).

«De nombreux espaces publics sont caractérisés par leurs aspects fonctionnels et souvent liés à des contextes de mobilité soutenus qui sont délaissés par les politiques d'aménagement. Pourtant, selon Da Cunha, « *L'espace public est la signature du projet, il constitue l'ossature nécessaire au développement urbain. Les structures morphologiques de l'espace public (rues, places, parcs et jardins, etc.) sont les supports du cadre bâti et du*

système de déplacements dans tous ses modes (marche, vélo, voiture, bus, etc.). » (Da Cunha, 2015 : 15). Il existe une vraie nécessité de considérer ces espaces dans la planification urbaine.

Les contraintes de planification sont souvent sources de problèmes, la notion de temporalité intervenant dans le cadre du projet urbain. Il convient alors de concilier la planification et son traitement dans le temps, ceci étant lié au contexte du projet. Nombreux sont les exemples de planifications qui mettent en péril les aménagements souhaitables dans l'avenir. Il existe donc une double opportunité de produire des espaces de qualité et qui s'inscrivent dans le cadre d'une planification ouverte.

1.2 Question de recherche et hypothèses

Ce travail cherche à s'intéresser aux dimensions qui constituent l'espace public et ses qualités dans un contexte de planification ouverte. Dans ce cadre, nous étudions une place publique en déterminant ses points forts et faibles dans le but d'en récolter une synthèse de prérequis à un réaménagement prochain. Le travail cherche à effectuer diverses analyses thématiques afin de répondre à la question suivante :

Comment réaménager la Place de la Gare d'Aubonne en répondant aux enjeux de qualité de l'espace public et dans un contexte de planification ouverte ?

Dans le cadre des hypothèses, ces dernières visent à guider la recherche et se basent sur des notions de « savoir commun » et sur la base d'entretiens exploratoires sur le sujet. Une base importante se concentre sur la perception. Comme le précisent Moles et Romer, « *l'espace n'existe qu'à travers les perceptions que l'individu peut en avoir, qui conditionnent nécessairement toutes ses réactions ultérieures.* » (Moles et Romer, 1972 : 114). Ainsi nous émettons l'hypothèse :

Les perceptions et représentations portées sur la place informent sur la qualité de l'espace public. Celles-ci permettant de comprendre le milieu et les pistes de développement.

Avec des données sur les utilisateurs de la place, nous devrions être en mesure de développer des réflexions sur l'espace vécu et perçu et sans aborder les vocations politiques, il peut être réaménagé.

Une seconde dimension concerne le contexte du développement, nous cherchons à savoir dans quel contexte le réaménagement s'inscrit-il et en quoi une planification ouverte se doit d'être employée :

Nous supposons que le contexte du contournement de la vieille ville peut impacter le réaménagement et que la composition de la planification devra intégrer cette problématique.

Cette hypothèse se basant sur des entretiens exploratoires, elle implique des notions qui seront éclairées par la suite.

Dans un dernier temps, nous étudions la place dans son ensemble sous forme de système composé de relations d'interdépendances et dont nous cherchons à les définir. Nous émettons l'hypothèse que :

L'analyse de différentes dimensions de la place permet de déterminer quels aspects sont à travailler afin d'améliorer la qualité de l'espace étudié.

Nous pourrons dès lors déterminer les éléments liés à un réaménagement afin de répondre aux critères de qualité de l'espace et dans son contexte particulier. Sur cette base nous pourrons en faire une proposition d'aménagement.

2 Cadre théorique et méthodologie

Nous allons tout d'abord chercher à définir l'espace public et des dimensions qui la constituent. Nous détaillerons ce qu'est une place et aborderons la notion d'analyse systémique afin de permettre l'étude de notre thématique.

2.1 L'espace public

L'espace public est à la fois une notion dans le domaine des sciences sociales, politiques de la philosophie ou de l'urbanisme. Cette multidisciplinarité implique donc que l'espace public est vu sous différents angles qui lui confèrent donc un sens différent.

Selon Zepf, « ... *la notion d'espace public prend une forme matérielle et mesurable qui est caractérisée par des rapports directs entre les types d'usagers, les formes de l'espace et les catégories d'objets aménagés dans cet espace. Ces rapports ont à voir avec l'utilité de ces espaces publics urbains sur les plans fonctionnel, esthétique et social.* » (Zepf, 1999 : 11). Cette conception matérielle est en opposition à celle des sciences sociales qui considèrent plutôt l'espace public comme symbolique et immatériel.

Pour Merlin et Choay, qui comprennent « *l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics.* » (Merlin et Choay, 2009 : 355). Cette conception de l'espace public se veut être une forme de définition urbanistique de l'espace public. L'espace public possède donc une compréhension double, d'un sens matériel dans l'espace et dans un autre temps en lien avec les activités qui s'y déroulent.

2.2 Dimensions

Toujours selon Zepf, « *l'espace public est constitué de trois dimensions reliées entre elles. La dimension spatiale se rapporte à la forme, caractérisée par les aspects architecturaux. La*

dimension politico-administrative renvoie à la notion de fonction, c'est l'usage planifié. La dimension sociale est relative aux usages réels de l'espace » (Zepf, 1999 : 65).

Dans le cadre de nos réflexions, ces dimensions sont donc abordées en y insérant deux éléments. La notion de contexte historique du site sera étudié, *« L'analyse de toute place doit ainsi s'interroger sur l'historicité et sur la signification de cet objet urbain qui a vu sa fonction évoluer au cours du temps. La question de la place est inscrite dans la problématique actuelle de l'urbain et du public » (Pierre Merlin, 1988 : 723).* Egalement la dimension de perception est étudiée, *« la place garde encore aujourd'hui une symbolique forte dans le paysage urbain perçu par les habitants. » (IMST, Fusco, 2011).*

Ces éléments créent un lien qui permettra de faire émerger la qualité de l'espace public.

2.3 La place

Selon Torsson, *« le concept de place devrait recevoir une définition plutôt ouverte, ce qui nous donnerait l'occasion de le remplir de nombreuses significations. Elle pourrait faire référence à toute "délimitation" dans l'espace, c'est-à-dire à tout espace ouvert à une expérience directe et pour lequel des connotations en termes de fonction, de caractère esthétique, de territorialité ou d'implication sociale, etc. peuvent être nommées. » (Torsson, 1992 : 76).* Cette définition présente la notion de place de manière large et ouverte.

« Les places sont construites par leur forme physique, leurs activités et leur signification. » (Montgomery, 1998 : 102). Ainsi les dimensions de l'espace public se retrouvent dans cette définition de la place par Montgomery. Selon Merlin et Choay, la définition de la place se comprend comme *« un lieu public découvert constitué par l'ensemble d'un espace vide et des bâtiments qui l'entourent. » (Merlin et Choay, 2009 : 636).* On retrouve également la notion de lieu public dans cette définition qui comprend un espace ouvert entouré de bâtiments. Néanmoins cette définition ne s'applique pas à toutes les places, l'aspect surfacique permettant de déterminer la délimitation d'une place avec une autre configuration urbaine.

Selon Toussaint et Zimmermann, « *la place publique urbaine constitue un phénomène hautement complexe. Il est donc nécessaire de porter un regard transversal qui tend à prendre les relations entre les différentes dimensions (usage, forme et fonction) .* » (Toussaint et Zimmermann, 2001 : 179). Cette notion renvoie aux dimensions de Zepf de l'espace urbain et invite à une analyse de la place transversale.

2.4 Dimensions de la place

Cette section vise à définir les différentes dimensions qui seront abordées dans le cadre de cette étude.

2.4.1 Usages et flux

Cette dimension correspond aux usages observés, ils renvoient à la dimension sociale de Zepf. « *La notion d'usage englobe toutes les pratiques sociales qui se déroulent dans la place publique.* » (Zepf, 1999 : 38 dans Hons, 2015 : 13). On comprend ici les activités incontournables, de nécessité et facultatives.

Les espaces publics en général et les places comprennent par essence des usages (Repos, restauration, promenade, etc...), néanmoins, « *Il convient de distinguer parmi les usagers des places ceux pour qui ces lieux sont la destination finale où ils passent un moment et profitent des lieux (flâneurs sur place, personnes à l'arrêt) et ceux qui ne font que passer ou traverser la place* » (IMST, Fusco, 2011).

2.4.2 Forme

« *Les places sont des espaces publics ouverts minéraux (même si pas toujours entièrement) connectés au reste de la ville par des accès de rues qui y débouchent et pourtant visuellement fermés par une certaine disposition du bâti autour de celles-ci.* » (IMST, Fusco, 2011). La morphologie du bâti renseigne sur les délimitations et aux caractéristiques physiques de l'espace. De la dimension spatiale découle notamment l'expérience de l'utilisateur.

2.4.3 Fonction

Lors de la conception des espaces publics, leurs fonctions sont définies. Que cela soit en termes de mobilité, de tourisme, de commerces, de services ou d'équipements publics. Si certains espaces ne possèdent qu'une à deux fonctions, la plupart des espaces possèdent une grande diversité comme les places publiques. Jacobs parle des fonctionnements urbains comme étant « *d'abord ceux de la société urbaine, de ses acteurs sociaux et économiques, et c'est par rapport à ses besoins que devront être évaluées les formes de la ville physique* » (Jacobs, 1991, 235).

2.5 Analyse systémique des places

Afin de réaliser une étude transversale, l'analyse systémique est employée afin de comprendre le système de la place. « *L'analyse systémique met avant les éléments essentiels qui constituent le fonctionnement de la place ainsi que les relations entre ces éléments. Tous cela afin d'avoir une compréhension globale du fonctionnement de la place en tant que système.* » (IMST, Fusco, 2011).

Chaque place possède son propre fonctionnement mais en la délimitant à l'aide des dimensions évoquées précédemment, il est possible d'en établir ce système (voir figure 1).

« *L'analyse systémique devient ainsi une phase préalable à l'établissement d'un diagnostic complet, introduisant la notion d'évaluation et*

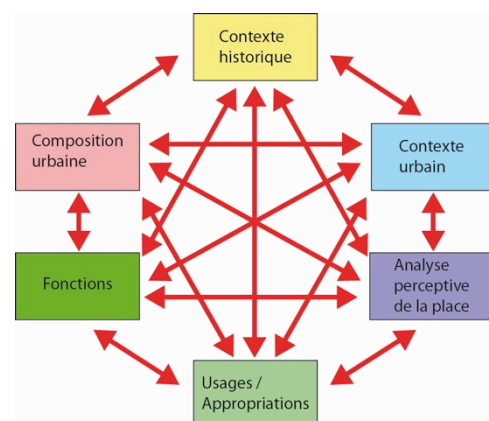


Figure 1 Université de Nice, 2011

« *produisant des préconisations pour l'aménagement de la place.* » (IMST, Fusco, 2011). Ceci met en lumière la volonté de ce travail à la réalisation de recommandations d'aménagement par un système qui présente une méthodologie qui sous tend que le système vaut plus que la somme de ses parties

3 Méthodologie

3.1 Démarche

Ce travail s'inscrit dans un registre d'étude concrète de cas. Le but étant d'obtenir des données pertinentes afin d'offrir des pistes concrètes pour un futur réaménagement. Son caractère est de nature exploratoire.

Afin d'effectuer un diagnostic de la place, l'étude suit le cheminement proposé par une équipe de l'IMST de l'Université de Nice dans son outil d'analyse des espaces publics. Néanmoins toutes les méthodes proposées ne sont pas employées pour des raisons de ressources humaines mais également de contexte. La Place de l'Ancienne Gare n'étant pas dans un contexte de grand centre urbain, les dispositions nécessaires d'adaptation ont donc été mises en place.

A l'aide de différents documents et entretiens exploratoires, la base documentaire permettra la mise en place d'un contexte historique et urbain, des analyses sur le terrain à l'aide de photographies, cartographies, questionnaire et d'entretien permettront de récolter les données menant à la conception d'un système qui représente la place. De ce dernier sera créé un tableau de synthèse qui sera l'outil de réponse à la problématique et à la question de recherche.

Avant de faire une conclusion qui revient sur nos hypothèses et questionnements, une proposition d'aménagement sera réalisée afin de montrer une piste possible sur la base de nos résultats.

3.2 Outils de récolte de données

3.2.1 Recherche documentaire

Dans le cadre de la recherche documentaire, les différents préavis municipaux, motions du conseil communal et documents publiés par la commune serviront de base pour la mise en contexte.

3.2.2 Questionnaire

Afin de déterminer les usages et perceptions des utilisateurs de la place, un questionnaire est établi sur la base des recommandations de l'outil proposé par l'Université de Nice. Des modifications afin de l'adapter au contexte ont été apportées (disponible en annexe). Le questionnaire sera effectué en face à face directement sur le site avec des usagers de la place afin d'avoir une mise en contexte cohérente. Il établit le profil socioprofessionnel des sondés à des fins statistiques.

Il est de nature à produire des résultats généralisés et quantitatifs mais une section qualitative avec des réponses ouvertes est également présente.

Les premières questions cherchent la raison de la présence sur site et établissent les flux de direction. La suite détaille les usages sur le site. Puis dans un second temps, des questions sur la perception renseignent sur la façon dont est vécu et ressenti le site. Il présente la possibilité de donner une évaluation quantitative dans la caractérisation de la place.

Une dernière section concerne le réaménagement ainsi que la perspective de contournement du bourg d'Aubonne afin d'aider à répondre à notre problématique.

3.2.3 Entretien

La volonté de ce travail n'est pas d'interroger des acteurs politiques de la communauté, les questionnements concernant le contournement de la vieille ville étant très controversés, le

choix s'est porté sur un ex-conseiller communal influent de la communauté aubonnoise qui est un utilisateur très fréquent de la Place de l'Ancienne Gare. Ce choix s'est réalisé après les entretiens exploratoires afin de garder une forme de neutralité dans le propos. Le but de l'entretien étant d'obtenir des informations sur le contexte historique et urbain de la place, mais également d'obtenir une version approfondie de la perception de la place par un usager (Guide d'entretien et retranscription en annexe).

3.2.4 Observations sur le terrain

Dans le cadre de l'étude sur le terrain, différentes méthodes ont été utilisées. C'est l'association de méthodes de Gehl (2013) sur l'étude de l'espace public urbain et de l'analyse des usages et perceptions de places niçoises de l'Université de Nice (2011) qui ont mené à ces méthodes.

1) Une étude des flux piétons sera réalisée durant différentes heures de la journée afin de déterminer les flux principaux qui arpentent la place. Cette méthode permet de discerner les principales tendances de direction et de cheminements des usagers de la place. En variant les positions d'observation et en cartographiant ces éléments, la production d'un plan permettra de localiser les flux spatio-temporels en liant ces informations aux données d'usages de la place.

2) Une seconde méthode d'observation consistera à cartographier et décrire les usages de la place en un instant précis. En faisant varier les heures et jours de la semaine, les informations récoltées permettront une lecture plus complète de l'activité de la place avec une notion de temporalité.

3) Dans un dernier temps, une analyse des séquences visuelles sera établie. Cette méthode vise à décrire à l'aide de photos l'entrée sur la place et la perception liée.

4 Contexte historique

La Place de l'Ancienne Gare à Aubonne, anciennement Place de la Gare même si ce terme est toujours d'usage pour la plupart des aubonnois, se situe à l'entrée Sud du Bourg d'Aubonne. (Meylan, 2019)

Il est difficile de dater précisément la création de cette place, mais c'est lors de la création du Chemin de Fer électrique Allaman-Aubonne-Gimel (AAG) à la fin du XIX^e siècle qu'elle prend de l'importance sur le territoire d'Aubonne. (Meylan, 2019)

Le chemin de fer CFF passant vers le bord du lac à Allaman, le tracé de l'AAG permet alors de connecter une partie du Nord Vaudois au réseau national.

L'AAG circula de 1896 jusqu'en 1952 puis fut remplacé par un service de bus, la fréquentation ayant baissé avec l'augmentation de la motorisation, impliquant un manque de rentabilité trop conséquent.

Dès lors le bâtiment central de la gare est démolit et laisse place à une nouvelle « gare des bus ». C'est d'ailleurs une des appellations encore largement utilisées par les aubonnois pour nommer cette place. (Meylan, 2019)

Les bâtiments qui abritent ces bus sont détenus par la SEFA (Société Electrique des Forces de



Figure 2, Quartier de la gare, R. Glardon



Figure 3, Station des bus en 1962,

M. Bezençon

l'Aubonne) pour les fonctions de conservation et d'entretien des bus. Mais en 2015, la Municipalité effectue une « rocade » de terrains avec la société d'énergie aubonnoise afin de préparer l'aménagement de la place, objectif annoncé pour le développement de la commune, et prend donc possession des lieux. Depuis, un des bâtiments est occupé par le centre des jeunes et la ville est dans l'attente d'un projet d'aménagement. (Aubonne, 2015)

Ce dernier est dans l'actualité politique de la ville, car il est conditionné par les choix de solution de contournement de la ville pour le trafic de camions, thématique traitée par la suite.

Le centre ville d'Aubonne se situe dans le vieux Bourg historiquement mais les développements à l'Ouest et au Sud de la Commune, notamment depuis l'ère de la motorisation individuelle, font de la Place de l'Ancienne gare le nouveau centre de gravité de la Commune, position renforcée par l'attrait de nœud de mobilité que représente l'infrastructure de transports publics présente sur le site. Ce dernier aspect est compris par la Municipalité qui se lance alors dans des démarches d'aménagement (Aubonne, 2015) et dont ce travail se veut une entrée en matière solide et concrète.

5 Contexte urbain

5.1 Le site de la place

Le site de la Place de l’Ancienne Gare se situe sur un terrain avec une grande épaisseur de terrain meuble (35m à 50m) sur le flanc du petite colline à l’Ouest de la rivière de l’Aubonne. Son altitude est 500m par rapport au niveau de la mer et les terrains environnants lui garantissent une pleine exposition au soleil durant la majeure partie de la journée.

5.2 La situation de la place

5.2.1 La place dans le contexte régional

La Place de l’Ancienne Gare se situe dans la commune d’Aubonne, qui se situe au cœur de la côte vaudoise. Avec plus de 3000 habitants, elle peut être caractérisée de commune d’emploi de par les grandes infrastructures pharmaceutiques et autres industries au Sud de la Commune. Mais ceci n’est que l’analyse simple d’un indicateur statistique, la réalité étant que sans deux grosses entreprises, la commune d’Aubonne serait clairement une commune d’habitation avec un solde de départ de pendulaires supérieures aux arrivées. Il s’agit d’une commune qui a pu profiter de l’accès à la voiture individuelle pour développer ses terrains à bâtir avec des habitations pour pendulaires vers les zones attractives de Lausanne et Genève. La commune est néanmoins classée en tant que centre régional dans le cadre du Plan Directeur Cantonal vaudois ce qui lui confère une relative importance dans les considérations que en sont faites pour les projets d’aménagement. (Meylan 2019)

La commune et par extension la Place de l’Ancienne Gare, est un nœud important dans la maille des voies de communication de la région. Situé au Nord de la jonction autoroutière

Aubonne-Allaman, les automobilistes en direction du Pied du Jura circulent directement par le centre du village. L'axe Est-Ouest entre Nyon et Cossonay passe également par le centre du village par la route cantonale, dont le passage au centre du village est le seul passage de route cantonale à 30 km/h du canton. Le trafic est intense notamment avec l'activité de gravières au Nord-Est de la commune qui transit par le milieu du Bourg pour rejoindre la jonction autoroutière. Le trafic particulièrement lourd dans le secteur est un sujet présent dans l'agenda politique du village depuis des décennies et des interventions citoyennes ces dernières années démontrent la nécessité de trouver une solution à moyen terme.

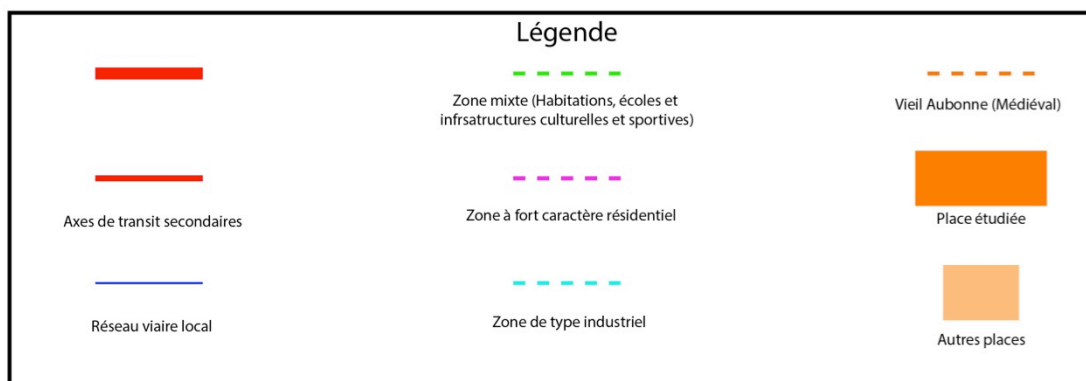


Figure 4, Contexte urbain, Perrenoud 2019, Fond de carte : Etat de Vaud

5.2.2 La place par rapport aux quartiers qui l'entourent

La place se situe dans un secteur central par rapport à l'ensemble du village, initialement placée comme entrée de bourg et nœud de transports publics. Les développements de quartiers résidentiels sur les parties Ouest du village sont le résultat de l'accès à la mobilité individuelle qui a permis l'accroissement des communes dites périurbaines dans la seconde partie du siècle précédent. (Aubonne, 2018)

Ainsi, si elle était considérée comme mise en extérieur du centre du village, position occupée par la Place du Marché dans le bourg médiéval, elle est désormais le centre de gravité de la commune, d'un point de vue géographique, mais également sociologique et économique avec le nœud de transport public présent. Elle fait également office d'entrée de bourg ce qui lui confère une visibilité emblématique et stratégique.

Les écoles aubonnoises accueillent les enfants de l'ensemble de la région et la Place de l'Ancienne gare est le lieu de transit de tous les différents bus qui desservent le secteur.

D'un point de vue de mobilité également, pratiquement tout le secteur Est, Nord, et Nord-Ouest de la commune circule par cette place qui occupe un rôle de passage obligé en direction des commerces, du réseau national routier et autoroutier et du réseau de transport publics.

Vis à vis des éléments urbains de plus grande proximité, la place est liée au secteur des écoles de manière directe par l'Avenue du Chêne, c'est ici également que se situe le bureau de poste communal ainsi qu'une banque ce qui font de ce secteur limitrophe un lieu dynamique fréquenté.

Le secteur du vieux village abrite l'administration communale, les principaux commerces et restaurants, certains bureaux et une partie de la vie culturelle du village. C'est un secteur abritant également une grande proportion de la population de par sa forte densité caractéristique des bourgs médiévaux. (Aubonne, 2018)

La place est également à proximité des quartiers du Clos d'Asper, grands ensembles immobiliers issus de plans de quartier des dernières décennies afin d'absorber un grand nombre de population à revenus modérés. Leur construction entraine dans une logique de développement de l'Ouest de la commune par la Municipalité. Le reste de l'Ouest de la commune étant principalement constitué de villas simples ou jumelles. La proximité directe de ces quartiers au secteur de la Place de l'Ancienne Gare contribue directement à l'attraction du site, celle-ci oeuvrant directement comme nouvelle centralité de la commune.

5.2.3 La place et le tissu urbain qui l'entoure

Au niveau local, la place est tenue par des bâtiments relativement hauts. A l'Ouest, ce sont les hangars de la gare des bus qui ferment la partie bétonnée de la place, la grande partie minérale est liée à la fonctionnalité des bus qui doivent faire de grandes manœuvres, ce qui offre un potentiel certain dans le cadre d'un réaménagement. Directement derrière ces hangars se trouve un grand parc privé composé de vignes et d'un jardin de particulier. Ce secteur offre un immense potentiel à l'échelle de la commune et de la place mais l'aspect privé, ainsi que le caractère agricole sont des freins conséquents pour imaginer un développement de la zone à court terme.

Au Nord, la Maison d'Aspre, bâtiment classé 1 dans le recensement architectural du canton de Vaud, est considéré comme un monument d'intérêt national, bien que relativement caché depuis la place par des arbres et un mur, vestige d'une période plus sombre de l'histoire. Récemment, un chalet de bois à été construit à l'extrémité de la place par la municipalité avec le soutien de la SDA (Société de développement, d'Aubonne et région) afin d'y abriter un point d'information communal avec notamment une base d'informations touristiques pour les visiteurs des sites historiques.

Au Nord-Est se situe un kiosque, constitué d'une vieille et petite infrastructure isolée. La localisation de ce kiosque montre l'aspect stratégique du site, comme lieu de passage central au contraire du centre du vieux Bourg.

A l'Est se situe un front bâti composé de deux bâtiments à R+2 et un à R+3. La composition de ces immeubles est mixte à prédominance d'habitation, néanmoins les rez de chaussée abritent une boulangerie de type tea-room avec une terrasse très prisée dans les mois d'été et un commerce de vente au détail. Il y existe également des bureaux et quelques logements dans les étages. Ce front bâti contribue à la tenue de la place et permet d'aider la perception du cadrage de la place.

Au Sud de la place, c'est l'entrée sur le Parc du Chêne, parc vert à vocation de détente et de récréation à l'échelle de la commune à proximité directe du secteur des écoles et en vis-à-vis des immeubles du Clos d'Asper.

L'ensemble de la place est entrecoupé de routes et de chemins piétons qui structurent la place et qui permettent de se diriger dans pratiquement toutes les directions.



Figure 5, Contexte urbain, Perrenoud 2019,
Fond de carte : Etat de Vaud

5.2.4 Le contournement d'Aubonne

Le trafic est un sujet tendu à Aubonne. Depuis plus de 30 ans la charge de trafic sur le réseau de la commune s'intensifie, notamment avec l'impact de camions venants des gravières au Nord de la commune. La problématique se situe au niveau du secteur au Nord de la Place de l'Ancienne Gare, dans le passage de la route cantonale à l'intérieur du Bourg.

En effet le passage est extrêmement étroit et ne permet pas facilement aux véhicules de se croiser, créant ainsi des congestions de trafic. De plus le bruit généré par le flux de véhicules affaiblit les remparts de la cité et la route, sans parler de la qualité de vie détériorée dans un espace urbain aussi dense et fermé. (Meylan, 2017)

Lors de l'établissement des gravières et donc des questionnements de voies de passage liés, la question ne semble pas avoir été résolue car les routes d'accès se terminent au village de Lavigny, commune voisine d'Aubonne. Dès les années 1980, la question d'un contournement du Bourg avait déjà été abordée au sein de la commune d'Aubonne avec les travaux d'un groupe citoyen qui sont parvenus à deux variantes d'évitement du Bourg qui ont été refusées par le Conseil d'Etat Vaudois pour un manque de justification de la nécessité d'une route d'évitement. (Meylan, 2017) Quelques années plus tard, la Municipalité relança le projet avec l'entreprise Ecoscan SA à Lausanne qui parvint à identifier diverses variantes d'évitement dont plusieurs avec viaducs, mais le résultat fût une nouvelle fois un refus.

Cette fois les dirigeants des gravières s'étaient joints à l'élaboration du projet, mais les fonds demandés étaient trop importants pour les autorités cantonales.

En 2009, le député au Grand Conseil vaudois Jean-Marie Surer interpelle le Conseil d'Etat vaudois avec son intervention nommée « A quand le port du masque antipollution et des tampons auriculaires pour les habitants d'Aubonne ? ». De cette démarche naîtra la réponse de Mr. Broulis, Président du Conseil d'Etat, à savoir que le taux de trafic est inférieur au

10'000 nécessaires à un financement. Néanmoins le canton s'engagea à mettre au point une étude de bruit qui mit en lumière les valeurs extrêmes subies par les bâtiments et habitants de la vieille ville. Des études trafic démontrent qu'à l'horizon 2040, le taux des 10'000 véhicules sera franchie, d'où les préoccupations aubonnoises.

Aujourd'hui, avec notamment le soulèvement d'un mouvement citoyen, la question est à nouveau un sujet d'actualité. C'est d'abord le groupe « zérocamion » qui est apparu avec un projet de tunnel sous la vieille ville. Avec un site internet, des flyers et une animation vidéo effectuée par un architecte local, le groupement a rapidement provoqué des débats et l'engouement au sein de la commune, en passant par le conseil communal mais également lors de séances auprès de la population.

La réponse de la Municipalité fût de relancer les démarches en étudiant trois variantes qui seront décrites et analysées ci-après. L'étude de ces variantes impacte directement les aménagements à effectuer sur la Place de l'Ancienne Gare.

La motion « Pour un contournement du bourg d'Aubonne et une mise en valeur de la place de la gare », déposée le 29 septembre 2018, invitait à accélérer les démarches concernant le contournement et de les lier au réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare. La réponse partielle donnée par la Municipalité le 29 janvier 2019 ne traitait pas directement du réaménagement de la place, néanmoins le Syndic Mr Luc-Etienne Rossier précisait qu'en termes de temporalité, le réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare se situait dans un horizon de 2 à 3 ans, là où le contournement ne se tiendra pas avant les 15 prochaines années de par les différentes études et étapes administratives à franchir avant un début de travaux.

Le but de la synthèse des variantes est de permettre l'anticipation des aménagements qui impacteront la Place de l'Ancienne Gare.

5.2.4.1 Variante 1 : « Projet Meylan – Nouveau Pont sur l’Aubonne »

Le projet propose la création d’un pont au sud de la commune au dessus de la rivière de l’Aubonne qui permettrait d’éviter au trafic un passage dans le vieux Bourg en permettant

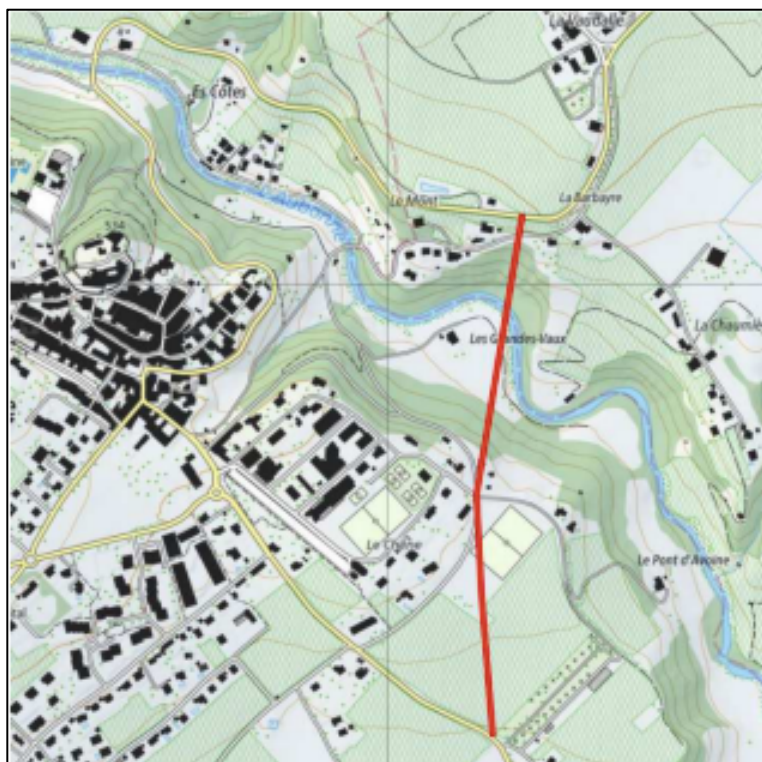


Figure 6, Tracé du pont, Aubonne (2019)

directement aux véhicules d’emprunter un pont qui relierait la route d’Allaman au village de Lavigny. Si l’ouvrage semble massif, l’impact visuel serait amoindri de par la topographie présente sur site. Elle permettrait de ne pas porter atteinte directement à des objets architecturaux protégés et remplit entièrement la mission de contournement demandée, néanmoins les coûts financiers sont relativement élevés. En ce qui concerne la Place de l’Ancienne Gare, le seul grand impact est la baisse significative de trafic qui implique des aménagements routiers différents. (Aubonne, 2019)

5.4.4.2 Variante 2 : « Projet Maurer –Tunnel sous vieille ville»

Ce projet propose la création d'un giratoire sous terrain sous la Place de l'Ancienne Gare qui donne sur une galerie semi ouverte sous la vieille ville et enfin un tunnel qui débouche sur la route du vallon de l'Aubonne afin d'éviter la congestion dans le bourg. Le projet à l'avantage de présenter une solution concrète qui résout la problématique du contournement tout en

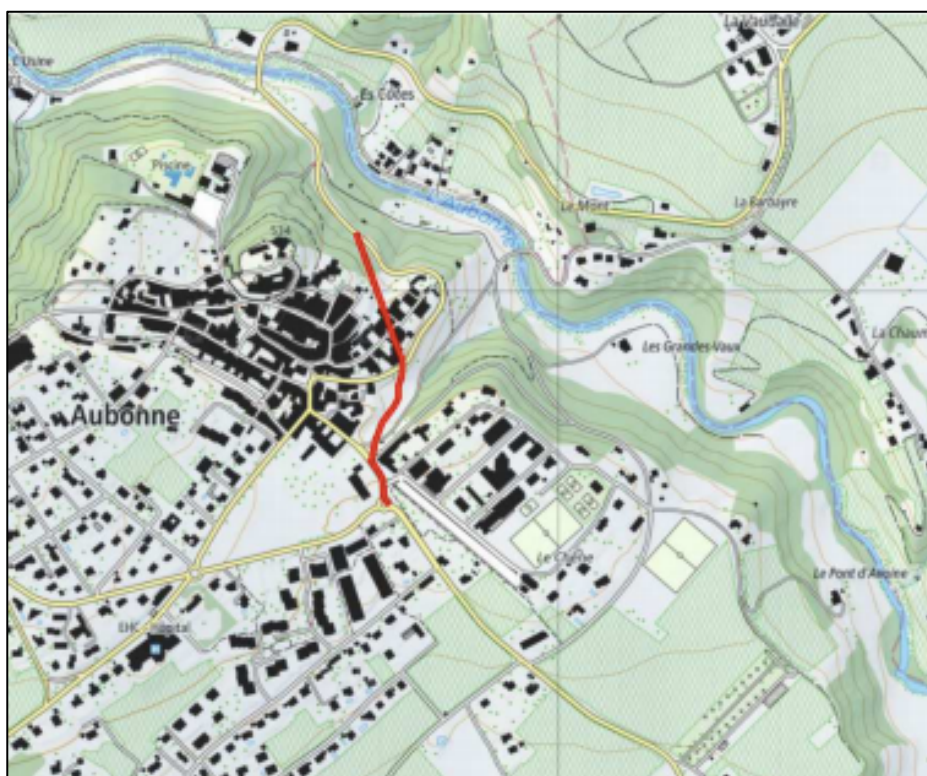


Figure 7, Tracé du tunnel, Aubonne (2019)

proposant une alternative viable de réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare.

Néanmoins il propose un aménagement lourd avec des impacts sur des infrastructures historiques et protégées. L'impact urbanistique peut être qualifié de très fort. La superposition de deux surfaces couperait l'accès au bourg pour une grande partie de la population. De plus, l'excavation « *enlève au terrain sa réalité tridimensionnelle, elle le réduit à une couche mince, à un décor de théâtre. On fait miroiter aux yeux des utilisateurs des*

viles et des villages, des parcs et des jardins, une réalité tronquée. L'excavation enlève toute crédibilité à l'association entre un terrain solide et les bâtiments attenants.» (Aubonne, 2019) La politique de la Commission fédérale des monuments historiques envers les constructions souterraines est de les refuser par principe car l'idée même d'ôter à un monument ou un bâtiment historique son fondement intellectuel et matériel impactera sa durée de vie et sa crédibilité en tant que telle. De plus le projet implique un gros investissement financier qui peut s'avérer problématique.

Ce projet intègre directement une vision de réalisation de la Place de l'Ancienne Gare de par le giratoire souterrain qui implique de repenser totalement ce secteur. Il est donc à considérer l'éventualité d'une refonte de la place, et donc de ne pas effectuer des aménagements trop importants dans un horizon proche au cas où cette variante venait à être l'avenir du centre d'Aubonne.

5.4.2.3 Variante 3 : « **Projet Niederhauser – Aménagements routiers** »

Ce projet propose la création d'une galerie semi-ouverte au Sud de la commune qui déboucherait sur un réaménagement d'une route déjà existante de contournement à l'Est de la commune le long du vallon de l'Aubonne. Cette solution possède l'avantage d'un coût de réalisation faible, à l'extérieur de la localité sur des routes existantes tout en remplissant la mission d'éloigner le trafic du centre du bourg historique.

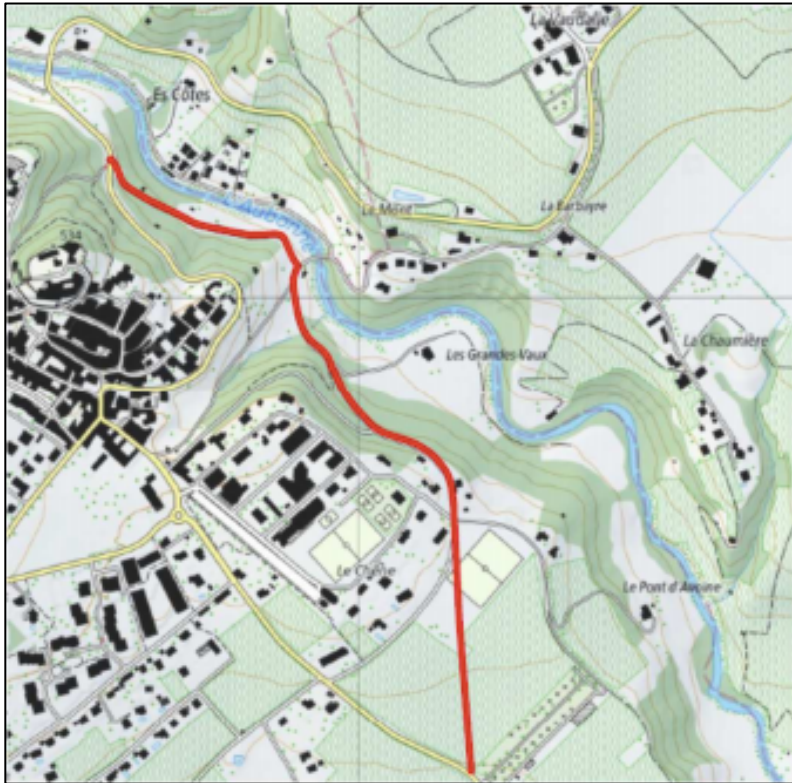


Figure 8, Tracé des aménagements routiers, Aubonne (2019)

Cependant, le nombre de propriétaires touchés par cet aménagement pourrait être un grand frein à sa réalisation, le fait de fédérer l'ensemble des propriétaires au projet pourrait s'avérer être d'une grande difficulté. (Aubonne, 2019) De plus il est à souligner que cette solution implique comme pour la variante tunnel de garder le trafic dans le vallon de l'Aubonne, route sinueuse et dangereuse où de la congestion peut s'établir aux heures de pointes avec un trafic routier en constance augmentation.

5.2.4.4 Analyse multicritères préliminaire des variantes

Une grande entreprise internationale (Losinger-Marazzi), spécialisée entre autres dans les grands travaux d'infrastructure, a été mandatée pour effectuer une analyse technico-financière des trois projets afin de dégager des pistes de réflexions.

Principe	Variante Maurer	Variante Meylan	Variante Niederhauser
	Tunnel sous vieille ville	Pont sur l'Aubonne	Aménagements routiers
Coût	0	2	3
Délai Travaux & Nuisances	0	3	2
Risques Techniques	1	2	3
Atteinte de l'objectif	3	3	2
Impact environnemental	2	0 / 3	1
Potentialité d'un Cofinancement privé	0	3	3
Complexité de Planification	0	1	2
Total / 21	6	14 / 17	16

NB :

L'échelle de notation proposée est :

0= note minimale, avec visualisation rouge, considérant la réponse au critère comme non satisfaisante

1= note moyenne inférieure, avec visualisation jaune, considérant la réponse au critère comme assez passable

2= note moyenne supérieure, avec visualisation vert clair, considérant la réponse au critère comme plutôt bonne

3 = note maximale pour le critère, avec visualisation verte, considérant la réponse au critère comme excellente

Figure 9, Analyse multicritère Losinger-Marazzi, Aubonne (2019)

Si cette analyse sommaire ne constitue pas une base solide d'aide à la décision, elle oriente déjà la Municipalité à guider l'avenir de ses démarches sur les variantes « Meylan » et « Niederhauser ». Elle sert en tout cas à une prise de position pour les aménagements à venir sur la Place de l'Ancienne Gare, la variante « Maurer » du tunnel semblant être en retrait par rapport aux critères fixés. (Aubonne, 2019)

6 Composition urbaine

6.1 Morphologie de la place

La Place de l'Ancienne gare est polygonale, elle s'oriente le long de la Rue du Chêne qui la sépare en deux parties distinctes. Sa surface est de 2100m² d'espace « piéton » et de près de 3000m² en comptant l'espace routier. Il est difficile d'estimer l'espace bétonné devant les hangars de bus, ceux-ci étant piétons et routier à la fois en fonction de la temporalité et du trafic. La place est de type ouverte de par sa délimitation relativement subjective, elle n'est pas « tenue » dans toutes les directions par des bâtiments. Son versant sud s'ouvre sur le Parc du Chêne et la Route d'Allaman et la Rue du Chêne en elle-même crée des « percées » visuelles dans l'axe Nord-Sud.

Le site bénéficie d'un ensoleillement la majeure partie de la journée de par son orientation et son ouverture au Sud qui limite les zones d'ombres. Les bâtiments alentours étant de tailles relativement faibles, ceci n'impacte peu l'ensoleillement de la place.



Figure 10, Ensoleillement aux solstices d'été (à gauche) et d'hiver (à gauche), Sunearthtool.com, Perrenoud (2019)

6.2 Espace public à l'Est

La surface actuellement aménagée en tant que place publique se situe au rez de chaussée du bâtiment à l'Est de la Place. Elle est bordée par de nombreux drapeaux aux couleurs d'Aubonne, du Canton de Vaud et de la confédération ce qui contribue à marquer l'identité de la place.

La partie Nord du front bâti est l'enseigne de la Papeterie d'Aubonne qui donne directement sur un trottoir et fait face à 4 places de parc.

La partie Sud du front bâti est également un commerce, il s'agit d'une boulangerie-Tea-Room qui possède une terrasse ouverte avec tables et chaises pour les clients. Cet aménagement contribue à faire de la Place de l'Ancienne Gare un lieu où l'on s'arrête et l'on se prélassé. Les bâtiments donnent directement sur l'espace public ce qui délimite la place et crée une relation



Figure 11, Photos du site, Perrenoud (2019)

d'interdépendance entre les bâtiments et la surface minérale attenante.

L'ensemble bâti est classé par le Recensement Architectural Vaudois avec des notes de 4 pour les deux parties au Sud et une note de 5 à 6 pour la partie Nord qui possède un avant toit caractéristique des bâtiments du 19^{ème} siècle. L'ensemble des bâtiments a d'ailleurs été construit entre 1843 et 1846 avec la partie centrale datée de la deuxième moitié du 18^{ème} siècle. (Recensement Architectural Vaudois, 2019)



L'espace est agrémenté de deux chênes qui participent à créer une composante naturelle en continuité de l'allée du chêne (En réalité constitué de marronniers) et propose de l'ombre à deux bancs publics au pied de leur tronc. La place est composée de pavés et d'une partie bétonnée soulignant la trame piétonne. Des pots de fleurs agrémentent également la place pour produire un effet d'obstacle face au trafic de véhicules passants à proximité du site.

6.3 Hangars et station de Bus

Les hangars de bus, dont l'élément marquant qu'est l'écriture « Aubonne » en néons n'est plus, ont été construits dans les années 1950. Construits dans un but fonctionnel, ils ne sont pas classés au Recensement Architectural Vaudois. Ils ne s'intègrent que peu dans le tissu bâti environnant et ne mettent pas en valeur



Figure 12, Photos du site, Perrenoud (2019)

la place sise à leurs pieds. Ils participent au cadrage en entourant une partie de la place ce

qui permet de la délimiter et de participer à la définir. La place est faite de pavés qui se sont affaissés et qui crée une légère dépression si l'on considère le secteur dans son ensemble. La secteur est délimité à l'Ouest par une haie et un trottoir qui cadrent et créent une logique spatiale à l'organisation de la station de bus comme elle est actuellement employée.

Le secteur Nord abrite depuis 2019 un chalet, nouveau point d'information touristique communal. Premier pas d'un aménagement du site, il participe à la délimitation de la place et renforce la dimension de nouveau centre de gravité d'Aubonne.



Actuellement, deux bancs en bois font office de secteur d'attente des différents bus, la zone étant cadrée de vaubans afin de garantir la sécurité des écoliers notamment.



6.4 Routes

Actuellement, l'élément central de la Place de l'Ancienne Gare est sa route qui la traverse. Avec plus de 4'000 véhicules journaliers, la Rue du Chêne est un axe très fréquenté de la région aubonnoise comme mentionné dans le contexte urbain de cette analyse. Par conséquent les aménagements de la place sont organisés en conséquence avec de nombreux obstacles afin de sécuriser les piétons. Si la plupart des axes routiers autour de la place sont en « zone de rencontre » à savoir avec une limitation à 30km/h, la section qui traverse la



Figure 13, Photos du site, Perrenoud (2019)

place est en dehors de cette zone ce qui augmente considérablement la dangerosité de la place pour ses usagers.

Le passage piéton entre la station de bus et la zone d'espace public à l'Est de la place est renforcé par deux agents de circulation lors des heures d'affluence d'écoliers afin d'assurer un passage sécurisé.



L'espace routier est large ce qui contraint les zones piétonnes à des trottoirs de petite taille que les usagers n'empruntent qu'occasionnellement pour des raisons de confort.

En termes de bruit, les valeurs mesurées par l'OFROU oscillent entre 55 et 65 décibels entre 06 :00 et 22 :00 ce qui dépasse par endroits la valeur limite pour habitations stricte selon l'ordonnance fédérale liée.

Au Sud de la place se situe un giratoire, solution pour distribuer le trafic de l'axe Léman-Jura et irriguer la commune d'Aubonne. C'est près de 17'000 véhicules par jours qui sont estimés

Figure 14, Photos du site, Perrenoud (2019)



sur cette infrastructure à l'horizon 2035.

Le giratoire est bordé par divers franchissements piétons et ses abords directs sont agrémentés d'arrangements floraux. Il représente actuellement l'aménagement le plus récent qui permet d'absorber la pression du trafic en augmentation.

L'analyse des différents éléments qui composent la place permet de mieux se représenter son contenu. La Place de l'Ancienne Gare ne fait pas preuve d'une grande unité. Elle possède des éléments de mobilier urbain qui tentent de lui donner une identité et des caractéristiques d'une place centrale de village. L'espace dégagé de la place lui offre une bonne visibilité et son contenu riche en élément démontre une volonté de rendre cet espace habitable.

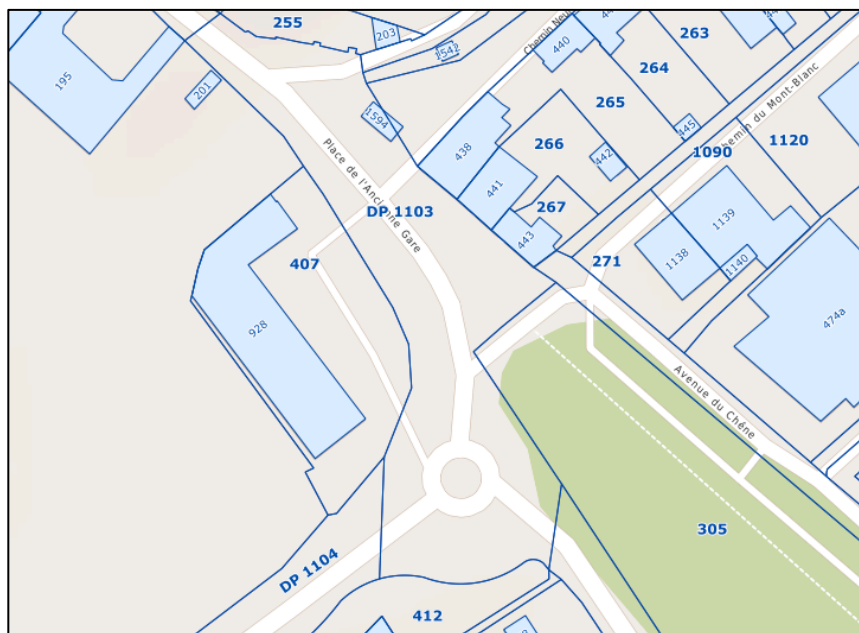


Figure 15, Parcellaire, Guichet cartographique de l'Etat de Vaud (2019)



Figure 16, Carte de situation, Perrenoud (2019)

7 Fonctions

Dans cette section, nous cherchons à identifier les fonctions abritées par la place ainsi que les usages qui en sont faits et les appropriations qui en découlent.

7.1 Distribution spatiale des fonctions

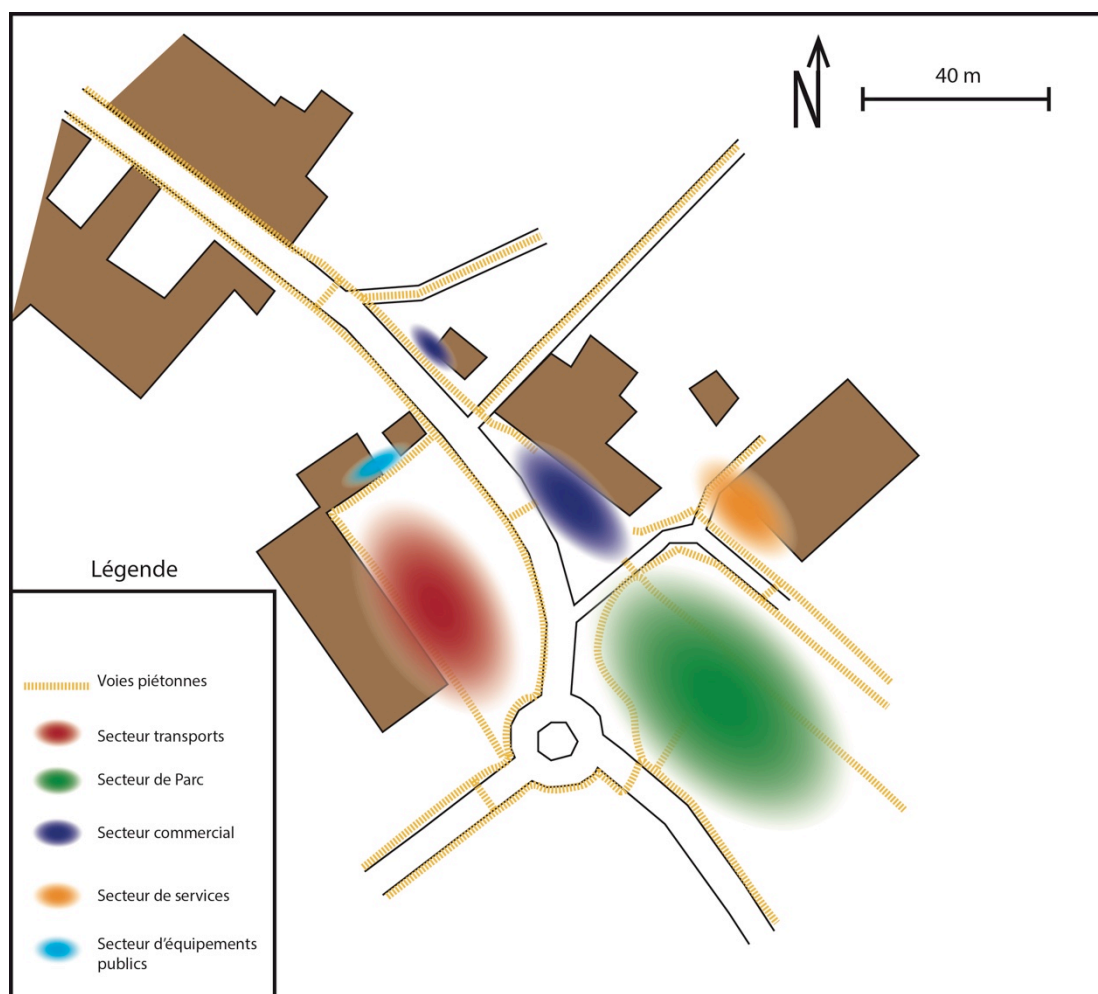


Figure 17, Distribution spatiale des activités, Perrenoud (2019)

On observe dans ce plan que la répartition spatiale des fonctions est organisée le long et autour de la route qui compose l'élément central de la place. On observe une zone de

commerces sur la partie centrale ainsi qu'au Nord de la place. Ces lieux stratégiques sont à la convergence des cheminements piétons et de places de stationnement afin de maximiser le nombre de clients potentiels.

Sur le secteur des hangars de bus se situe forcément la zone de la station de bus, nœud de mobilité en transport publics, néanmoins il est intéressant de voir la vocation de zone d'utilité publique mise en place par la Municipalité dans le but de varier les usages sur le site. Ce secteur jusque-là lié uniquement à la station de bus devient donc une zone à but double avec le point d'information touristique et le centre des jeunes.

Au Sud Est de la place se situe une zone de services avec le centre de Poste et la Banque. La localisation de cette zone est clairement liée au reste de la place grâce aux fonctions qu'elle abrite. Le secteur du début du Parc du Chêne se situe également sur la partie Sud Est de la place et possède la vocation de lieu de détente, de loisir et de repos à la population. De par sa fonction il est un élément important notamment grâce à son interface avec la place comme lieu de centre et de transition entre un milieu urbain à un espace ouvert et naturel.

7.2 Distribution des flux et des usages

Une observation des différents flux piétonniers a été effectuée et analysée. Si ce genre de méthodes s'attèle généralement à une différenciation des temporalités, cette observation a compilé la somme des flux à différents moments de la journée afin de donner une représentation générale des mouvements sur le site.

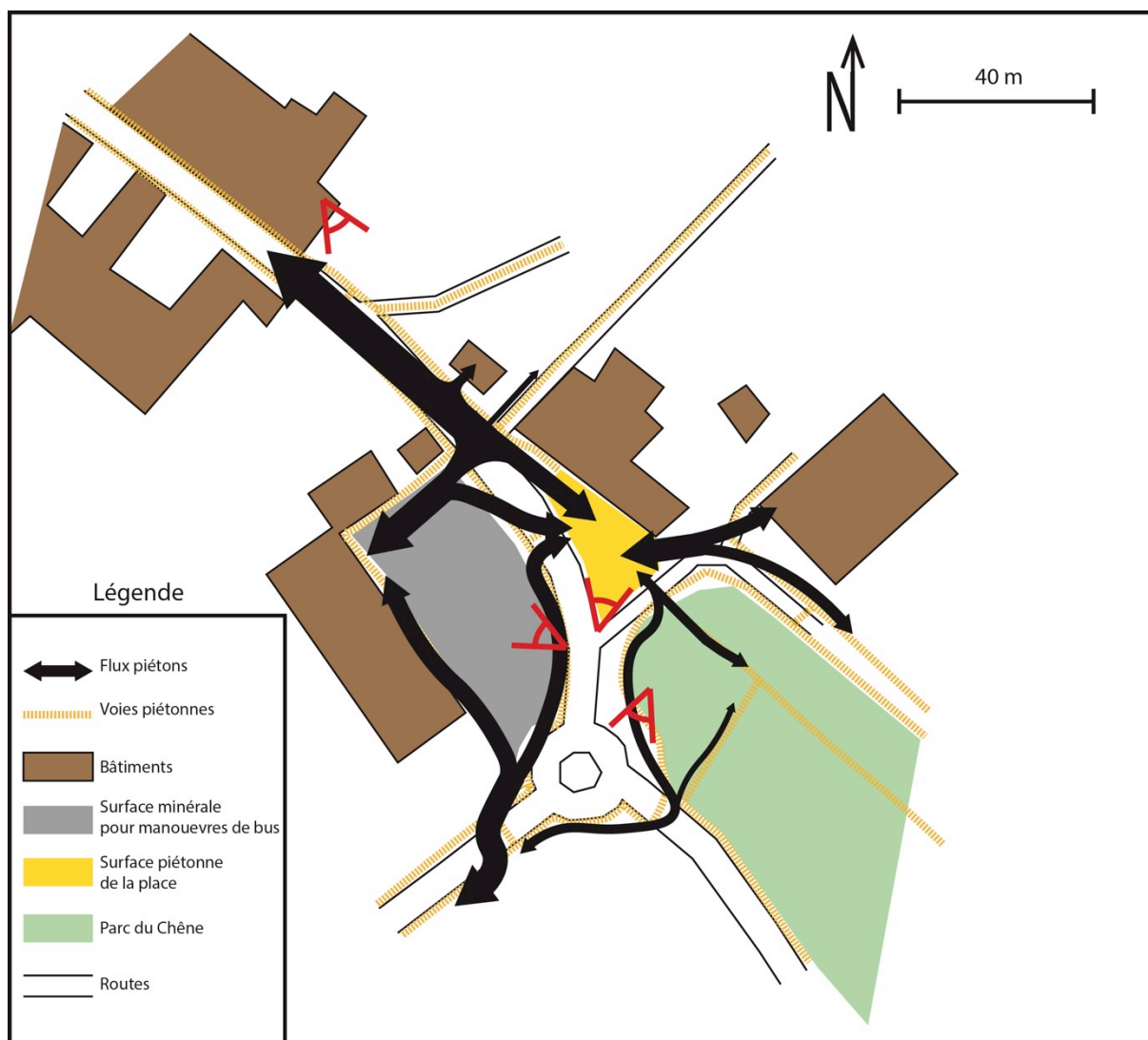


Figure 18, Distribution des flux piétons, Perrenoud (2019)

Cette représentation compile la somme des relevés piétons entre 07h00 et 09 :00, 10h00 et 11h00, 12h00 et 13h00, 17h00 et 19h00 et finalement 21h00 et 22h00 sur deux jours d'étude en Mai. Afin d'obtenir une bonne représentativité, les points de vues ont été variés comme on l'observe sur le plan.

On observe que les flux principaux concernent les accès entre les zones résidentielles du Clos d'Aspres au Sud Ouest et la vieille ville d'Aubonne. Ils se répartissent principalement sur la station de bus mais il est intéressant de remarquer la forte concentration des flux sur l'espace de commerces du front bâti de l'Est de la place. La concentration des flux se fait en fonction de la trame des routes, ce qui est bien évidemment logique mais laisse supposer que les passages favorables aux piétons seraient plus aisés s'ils étaient plus directs. Néanmoins la forte concentration du trafic routier semble un frein à cet idéal de marchabilité.

Il est à souligner un fait qui n'est pas représenté sur cette figure, les flux liés à la station de bus sont concentrés aux 10 minutes entourant les deux bus par heure de la station. Si ces flux sont massifs, la représentation démontre que la somme des autres flux est comparable durant les autres heures « creuses » des non-pendulaires.

La localisation des fonctions suivant une logique spatiale, l'analyse des flux piétons permet donc également de bien démontrer les usages de la place le long de la journée.

7.3. Lieux de séjour et activités stationnaires

Avec une observation ponctuelle à certaines heures de la journée en faisant varier le jour de la semaine on observe diverses appropriations de l'espace par les usagers. Les enregistrements ont été réalisés à l'aide d'un journal, d'un plan et à l'aide de photos afin d'affiner les comptages vu l'étendue de la place. Les enregistrements ont été effectués le mardi 9 juillet et le samedi 13 juillet, les deux ayant été des jours relativement ensoleillés.

Il est à noter que seuls les usagers de la place ont été comptés et les passants seulement mentionnés dans le cadre d'un journal qui vient étayer le commentaire.

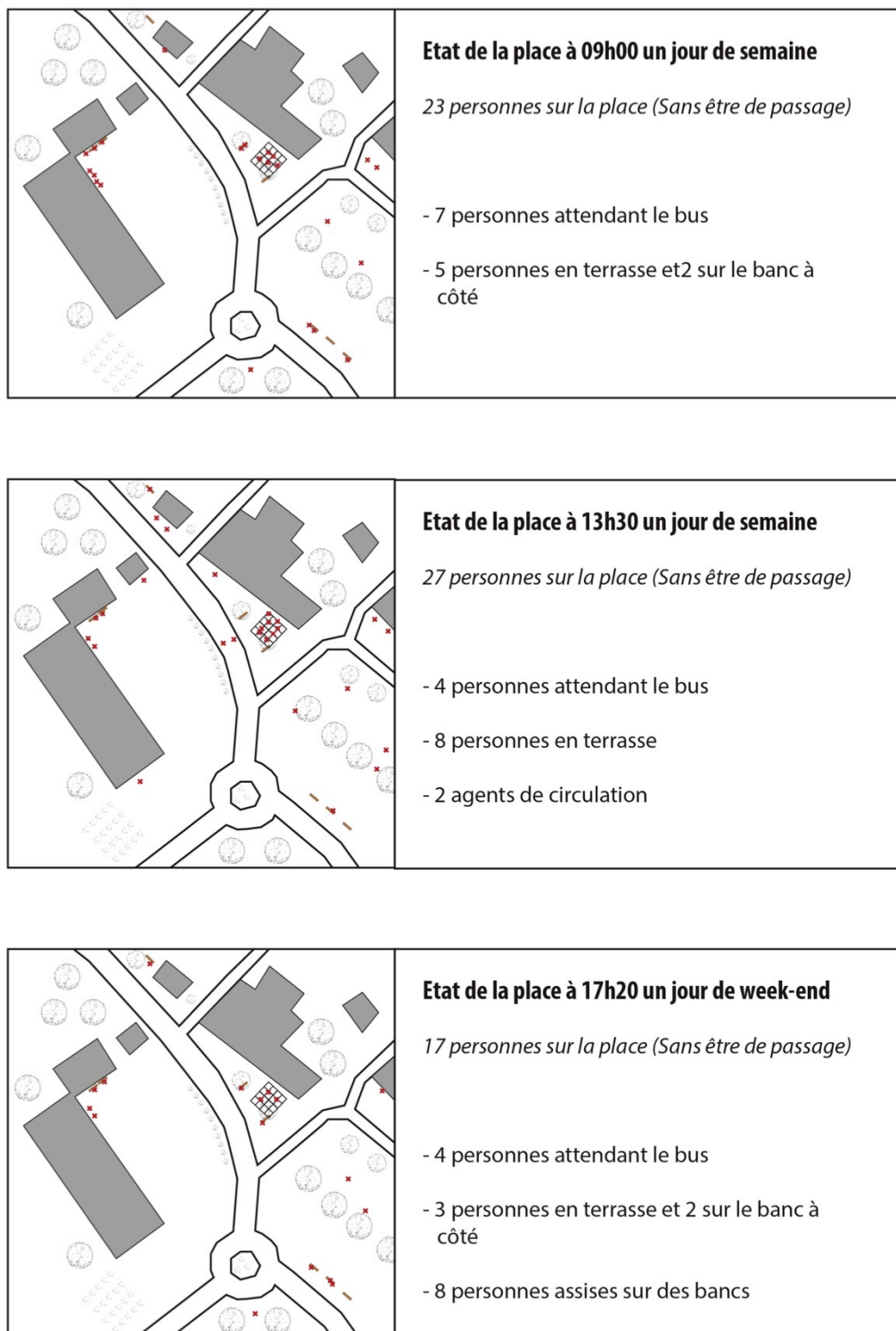


Figure 19, Lieux de séjour et activités stationnaires, Perrenoud (2019)

Lors de la série du mardi matin, la terrasse est déjà investie et certaines personnes attendent le bus. La place est relativement vivante avec de l'activité dans la plupart des zones d'arrêts, à savoir les commerces et les bancs publics. Des enfants investissent les lieux à l'arrivée du bus mais ne sont que de passage pour rejoindre l'école ou transiter via les bus en direction des salles de gymnastique. Le parc voit certains usagers s'y prélasser dont un avec son animal de compagnie.

La série du mardi début d'après-midi démontre l'usage de la place comme lieu de repos lors de la pause manger comme pour les utilisateurs de la terrasse en nombre et ceux des bancs publics. La station de bus est de nouveau utilisée pour l'attente d'un bus mais la faible fréquence implique que l'heure de la mesure ne correspond pas avec le passage prochain d'un transport et deux jeunes présents utilisent l'endroit comme lieu de prélassement et de rencontre. Les commerces font une fois de plus preuve de source d'activité avec de nombreux clients pour le kiosque et le tea room. On observe également de l'activité au niveau de la banque et de la Poste qui sont fortement employées à ces heures.

La dernière série présente la Place de l'Ancienne Gare un jour de week end en fin d'après-midi. Les bancs publics et le Parc du Chêne sont le lieu de rencontre de passants qui discutent ou promènent leur chien. La terrasse possède encore quelques clients d'un certain âge. L'heure de l'enregistrement étant proche de l'arrivée d'un bus, 4 jeunes personnes l'attendent, probablement en direction d'un des nombreux festivals dans la région. La place semble plutôt être un lieu de passage et de détente solitaire, les usagers étant pour la plupart solitaires.

7.4 Les usages d'après le questionnaire

Provenance de l'échantillon

Entre le mardi 2 juillet et le vendredi 12 juillet a eu lieu la prise d'information via questionnaire aux usagers. 89 personnes y ont prit part à différentes heures de la journée et à différents jours de la semaine.

Habitation

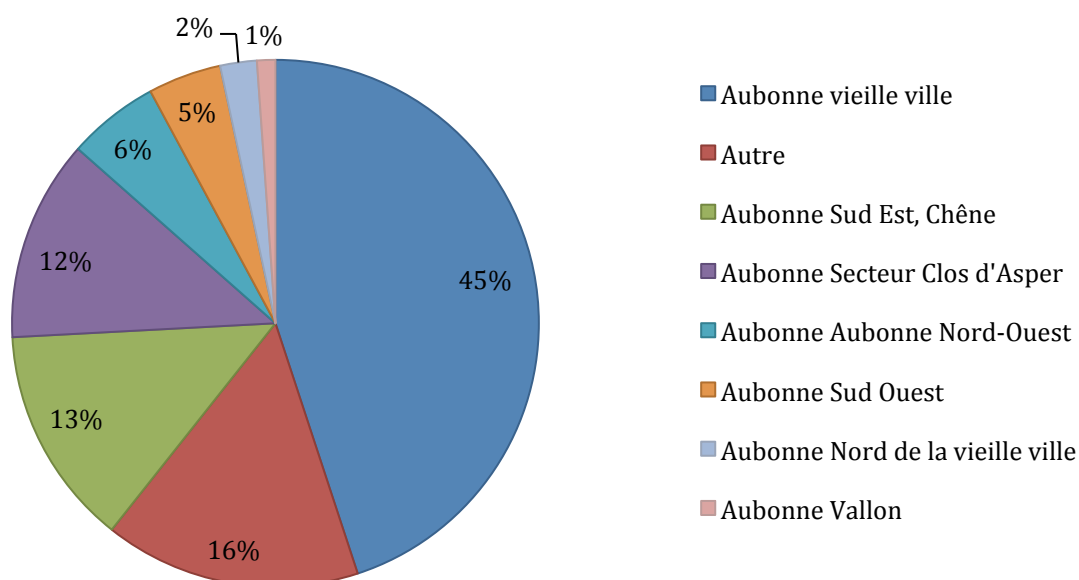


Figure 20, Origine des personnes interrogées, Perrenoud (2019)

La quasi totalité des usagers interrogés dans notre échantillon provenaient de la commune d'Aubonne. La plupart des personnes interrogées provenaient de la vieille ville d'Aubonne, grand bassin de population dense à proximité de la place à l'échelle de la commune. 14 personnes provenaient d'une commune autre qu'Aubonne dont la majeure partie venait de communes avoisinantes. Le reste se divise par les grands quartiers avoisinants et une faible proportion des autres secteurs d'Aubonne.

7.4.1 Profil socio-professionnel des usagers

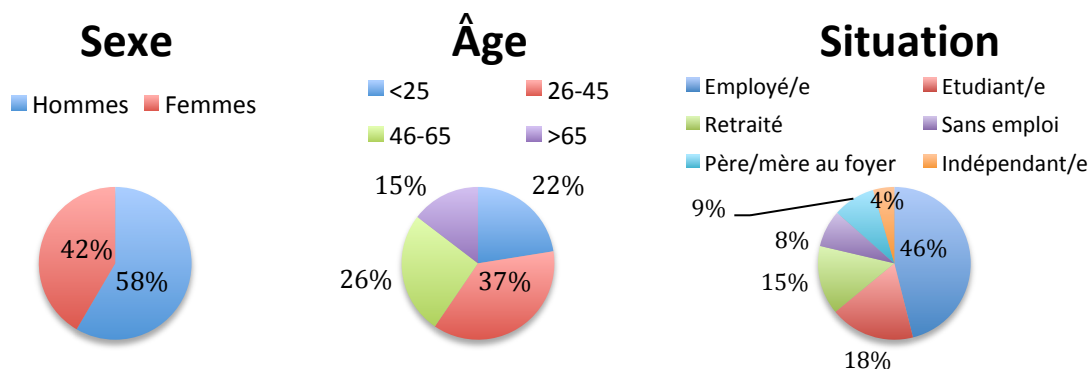


Figure 21, Profil socio professionnel des personnes interrogées, Perrenoud (2019)

La faible majorité des personnes interrogées était de sexe masculin (58%), cette information présente peu d'intérêt si ce n'est que la distribution est relativement uniforme. La distribution était relativement homogène également en ce qui concerne les tranches d'âge des personnes interrogées. La proportion de jeunes de moins de 25 ans était tout de même relativement faible en sachant que la plupart étaient des écoliers. La tranche des 26-45 ans était fortement représentée dans ce sondage ce qui indique que les usagers de la place sont des personnes plutôt actives, constat confirmé par l'analyse sur la situation professionnelle des sondés. Près de la moitié était employé, et la proportion des usagers à la retraite correspond totalement au nombre de personnes de plus de 65 ans.

7.4.2 Usages

Sur les 89 personnes interrogées, 78 (88% donc) se situaient sur la place pour une raison précise, ce prochain graphique les répertorie donc.

Usages

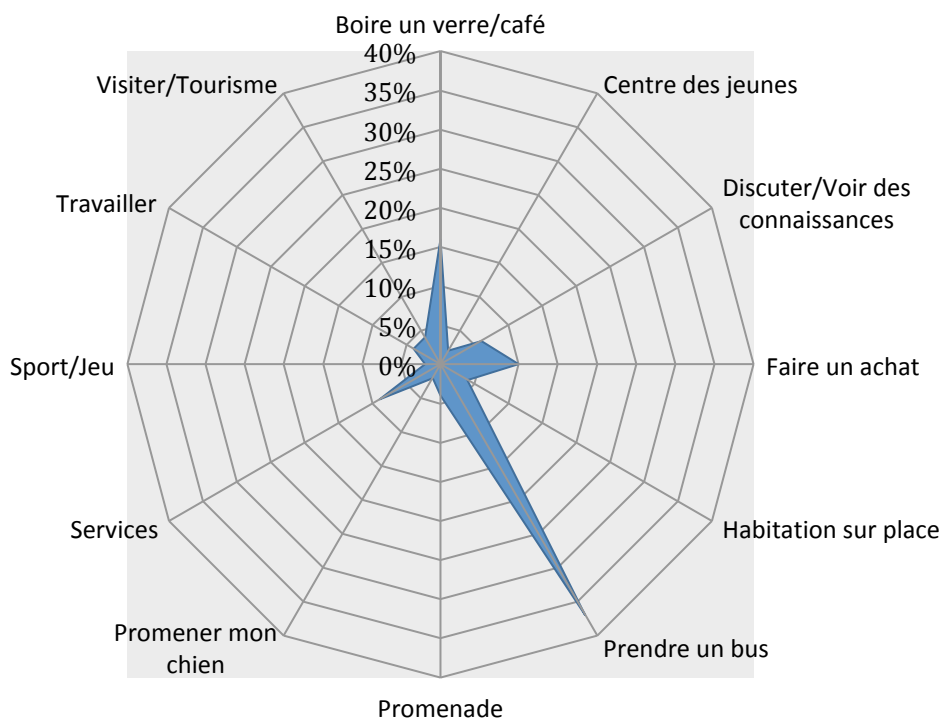


Figure 22, Usages d'après le questionnaire, Perrenoud (2019)

Le premier constat évident de cette étude est que la plus grande proportion des personnes se situant sur la Place de l'Ancienne Gare s'y trouvent pour profiter de l'accès aux transports publics. Certaines catégories comme la lecture ou le point d'information n'ont pas récolté la moindre mesure sur la durée du sondage. Les raisons semblent être que la lecture est moins aisée avec les nuisances sonores aux alentours et le point d'information ne sert pas de manière autant usuelle que les autres fonctions de la place.

Si plus d'un tiers des usages concerne la station de bus, plus d'un second tiers comprend les activités des commerces et services, le reste se répartissant dans les derniers usages. Ceci signifie donc que le caractère de la place est fortement lié à ses fonctions de nœud de mobilité et de centre pour les commerces et services.

8 Analyse perceptive

Dans cette section, nous cherchons à illustrer la perception des usagers, notion subjective difficile à appréhender. A l'aide de séquences visuelles, la suite du questionnaire et avec l'entretien plus approfondi d'une personne, nous analysons ici le ressenti des usagers et l'image de la place dans le paysage communal par ses habitants et visiteurs.

8.1 Séquences visuelles

Lors de cet exercice, le but étant de se plonger dans l'expérience de l'utilisateur qui pénètre dans la place, 3 séquences ont été réalisées sur la Rue du Chêne, la Route d'Allaman et l'Avenue du Clos d'Asper.



Figure 23, Séquences visuelles, Perrenoud (2019)

La séquence visuelle de la Route d'Allaman (en rouge) se met dans le cheminement emprunté par un piéton sur le trottoir à côté de la route. Le long d'un mur qui laisse apparaître le parc petit à petit sur la droite, la place s'entrouvre à l'œil de l'utilisateur. C'est de ce point de vue que la notion de place d'entrée de bourg prend son sens. Au fond se distingue l'ouverture vers les remparts de la vieille ville. Le réseau routier suit les ouvertures visuelles et l'on se fraie un chemin jusqu'en place centrale, à savoir la terrasse sous les arbres à l'Est de la place. Les aménagements floraux égaiement le tracé et aident à oublier le trafic aux abords du parcours.

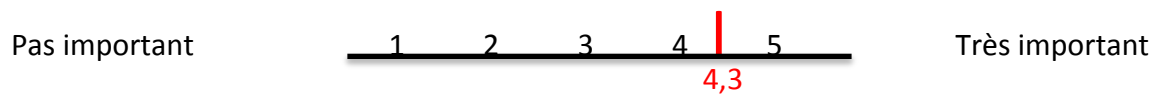
La séquence du Clos d'Asper (en vert) suit le cheminement depuis la point de vue d'un véhicule. L'approche se fait d'une zone entourée de végétation et l'on observe une transition vers un milieu très minéral malgré la présence d'arbres épars. L'impression d'ouverture de la place ne se fait pas de ce point de vue de par la configuration des éléments bâtis.

La dernière séquence depuis la Rue du Chêne (en bleu) présente un effet d'ouverture. On passe d'un espace confiné du vieux bourg médiéval à un espace ouvert et lumineux qui laisse apparaître les alpes françaises en fond. Si le cheminement piéton est dangereux (photo 2), le changement d'espace urbain est conséquent. L'environnement reste hostile en raison du trafic mais le sentiment d'arrivée à une destination ou une étape est présent.

8.2 Perception par le questionnaire

8.2.1 Importance de la place

Le questionnaire présentait une section sur la perception par les usagers de la place, parmi les habitants une question visait à démontrer l'importance de la place pour la commune.



La quasi totalité des réponses se situant entre « 4 » et « 5 », le résultat démontre de l'importance de cette place pour les utilisateurs en comparaison des autres lieux de convergence de la commune. En soulignant de manière forte l'importance de la place, les personnes interrogées montrent ainsi l'importance de la Place de l'Ancienne Gare comme lieu de gravité de la commune de par sa position géographique et son importance en terme de fonction.

8.2.2 Caractérisation de la place

Afin de déterminer quelle image représente la place, le questionnaire invitait les sondés à identifier selon leur perspective quels éléments caractérisent le plus la Place de l'Ancienne Gare selon eux.

Caractérisation de la place

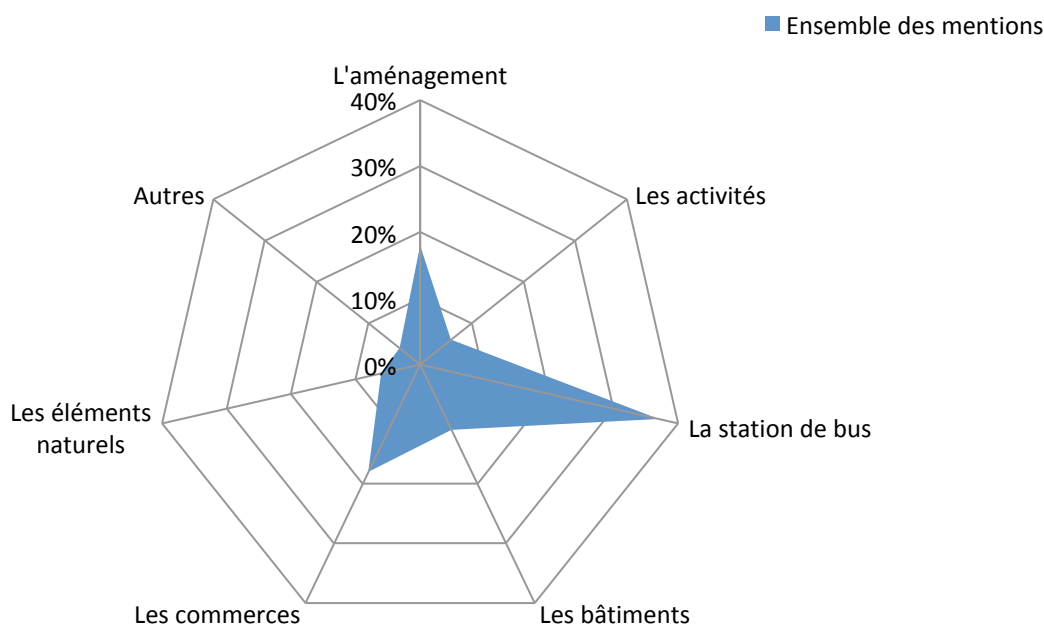


Figure 24, Caractérisation de la place d'après le questionnaire, Perrenoud (2019)

La somme des mentions d'éléments est ici représentée, néanmoins si un seul élément devait être mentionné, la station de bus aurait représenté une part bien plus importante dans ce graphique. La plupart des mentions concernant l'aménagement étaient liées aux drapeaux qui ornent la place en toutes parts. Les commerces et bâtiments représentent une des parts importantes des mentions, l'espace aménagé à l'Est de la place semblant avoir une localisation préférentielle pour la plupart des représentations de la place par les usagers.

Il est à mentionner également la faible proportion de suffrages mentionnant les éléments naturels, des éléments de verdure étant pourtant présents sur la place. C'est donc bien plus pour des aspects fonctionnels que la place est perçue, au dépens des aspects esthétiques de la morphologie de la place.

8.2.3 Perception de la place

Dans le contexte de la perception de la place, le questionnaire demandait de caractériser par des notes de 1 à 5 entre deux termes comme « dangereuse » pour la valeur 1 et « sécurisante » pour la valeur 5, la valeur 3 représentant l'équilibre.

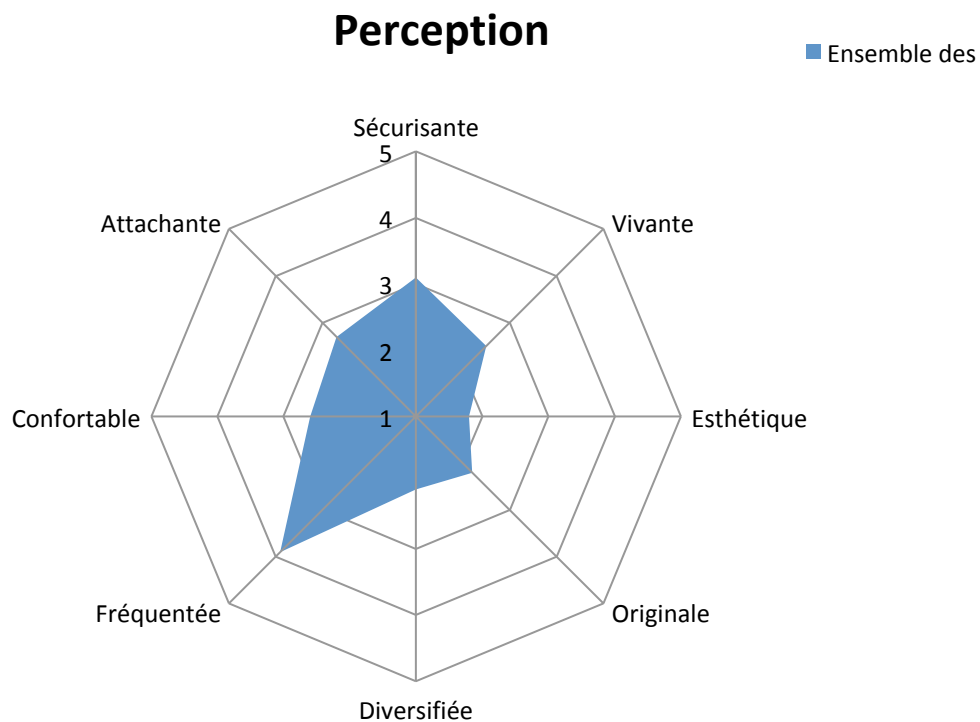


Figure 25, Perception de la place d'après le questionnaire, Perrenoud (2019)

En ce qui concerne les minimas, c'est l'inesthétisme de la place, sa banalité et son manque de diversification qui ressortent de cette étude. Ces critères ne sont pas tirés vers le bas par certaines notes très négatives mais semblent plutôt être l'avis général de la perception des lieux. L'aspect très fonctionnel du site voit sa perception être entachée d'un manque d'esthétisme évident.

On observe globalement que la place n'est pas perçue comme très vivante et attachante (entendre donc plutôt inerte et repoussante selon les termes du questionnaire). Il n'en reste pas moins que si elle n'est pas perçue comme vivante, le maximum des critères de perception revient à sa fréquentation. Les mots qui accompagnaient souvent ce critère étaient que la place est très utilisée mais ne « donne pas envie de rester ».

En termes de sécurité, la moyenne est légèrement dépassée et certaines notes très négatives ont poussé la moyenne vers le bas. La perception étant très subjective,

Sécurité selon l'âge

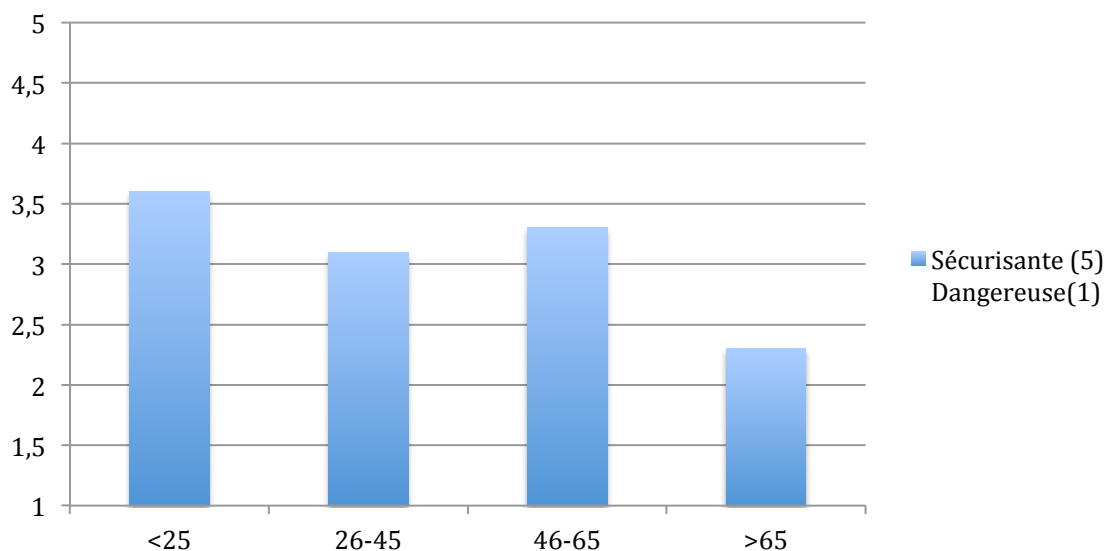


Figure 26, Sécurité selon l'âge d'après le questionnaire, Perrenoud (2019)

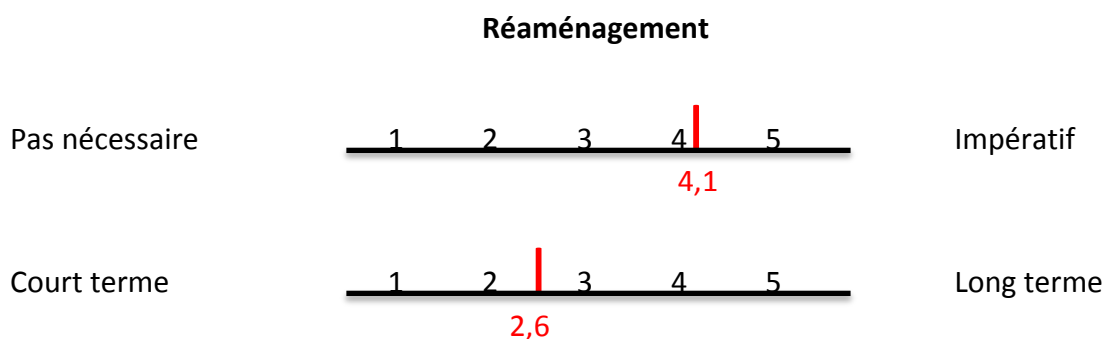
La perception semble aussi dépendre de l'âge, en croisant les données nous observons que chez les personnes âgées la moyenne est nettement plus basse que dans les autres catégories d'âges. Il n'en reste que la perception des usagers de manière générale tend vers une certaine sécurité malgré l'infrastructure routière qui l'entrecoupe.

On dénote également un manque de confortabilité du site combiné à une forme de repoussement (comprendre non-attachant) de la Place de l'Ancienne Gare. De manière générale, la perception de la place est quelque peu négative de la part des usagers, ces

divers éléments peuvent être des indicateurs afin de créer des leviers d'action pour l'aménagement prochain de la place.

8.2.4 Réaménagement, éléments manquants et superflus

Une des sections du questionnaire traitait de la question d'un réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare. La question traitait de la nécessité et du délai et était posée aux habitants de la commune.



Le résultat est à nouveau représenté sous forme de moyenne, la distribution étant relativement uniforme selon le profil socio professionnel des personnes interrogées.

Il en résulte que selon la perception des usagers, un réaménagement de la place semble nécessaire à moyen, voire court terme. Cette notion est bien entendu plus que subjective et est dépendante des notions d'aménagement et de compétences communale propres à la perception de chacun, néanmoins il en résulte une forme de volonté de la part de notre échantillon d'établir une nouvelle vision sur cette place.

Le questionnaire ouvrait librement la parole afin de citer les éléments manquants sur la place. L'analyse ne se fera pas sous forme de graphiques mais de manière qualitative.

La thématique la plus récurrente concernait l'implantation d'un « bistrot », d'un « bar » ou d'une « plus grande terrasse » où l'on souhaiterait s'arrêter. Ces termes étaient souvent

accompagnés de la volonté d'un « lieu de vie » dynamique et d'un véritable espace de rencontre pour tout âge qui puisse être animé.

Il était régulièrement fait mention de plus de « verdure » et « d'arbres » au centre de la place dans l'idée d'un prolongement du chêne. Le dernier élément qui mérite d'être mentionné au vu de sa récurrence comprend un espace de commerce plus grand et au service de toute la population.

Parmi les éléments qui devraient « disparaître », la mention première est celle du « trafic », d'une manière générale les sondés souhaitent une baisse générale du trafic afin d'espérer un espace où l'on se déplace à pied plus librement. L'aspect très « minéral » de la place est également un élément récurrent de cette section, l'idée de généraliser les pavés étant ressortie plusieurs fois. Pour une part importante la station de bus devrait être déplacé en conservant seulement un « arrêt » aménagé pour le flux actuel d'utilisateurs.

Dans le cas des éléments « manquants » et « à disparaître », la question des places de parc est ressortie, certains en souhaitant d'avantages sur le site, d'autres souhaitant leur suppression. La question du stationnement étant un sujet à l'agenda politique de la commune, ce travail ne s'y risque guère.

8.2.5 Contournement du bourg

Un des arcs d'étude de ce travail concerne la perspective du contournement du bourg et son impact sur la place, un questionnaire qualitatif a été réalisé dans le cadre du questionnaire afin de sonder l'information des usagers de la place.

Sur les 89 sondés, 75 (84%) étaient aubonnois et ont donc fait l'objet d'information à ce sujet par la municipalité. Parmi ces derniers, 69% étaient au courant de la problématique du contournement et 45% des trois variantes en cours d'étude.

Les partisans du projet comprenant un tunnel sous la place (42%) y étaient favorables par l'image que donnaient les instigateurs du projet pour l'ensemble du bourg. La perspective de parking souterrain sous la place était un des éléments récurrents des arguments avancés.

Les personnes favorables à l'idée d'un pont(38%) soutenaient l'aspect d'un contournement en dehors de la localité avec la perspective d'un ouvrage qui puisse être réalisé de manière élégante sans nuire au paysage.

Les sondés partisans des aménagements routiers (20%) soulignaient une solution économique, en dehors de la localité et à l'échelle de la commune.

L'échantillon des personnes ayant répondu à cette section étant relativement faible, il est compliqué d'en tirer des conclusions en termes de représentativité du soutien aux différents projets, néanmoins les arguments énoncés permettent une meilleure compréhension des tenants et aboutissants pour la population aubonnoise concernant la question du contournement.

8.3 Perception approfondie par entretien

Dans le cadre de ce travail, un entretien a été établi d'une part pour acquérir certaines connaissances, mais également afin de connaître la perception plus approfondie d'un utilisateur fréquent et grand connaisseur des tenants et aboutissants communaux.

L'image très présente qui ressort de l'entretien est celle d'une place « où l'on ne reste pas », De plus il est mentionné que cette place n'invite pas au séjour. Enfin l'aspect « fonctionnel » est mentionné.

La mention d'implantation d'un commerce de restauration y est une nouvelle fois mentionné, notamment dans l'idée de créer une « magnifique porte d'entrée » dans la commune. L'idée étant de dynamiser le nouveau « centre ville » afin de créer un espace de

rencontre et de séjour qui puisse également servir de moteur aux jeunes qui semble quitter la région. (Meylan, 2019)

9 Diagnostic

Dans cette section, nous cherchons à synthétiser l'ensemble de nos recherches et nos résultats afin de représenter la place sous forme d'un système composé d'interdépendances et de relations. Le but étant de diagnostiquer la place et d'en produire un tableau qui résume nos recherches et permet l'élaboration d'un schéma de recommandations pour l'aménagement de la place.

9.1 L'analyse systémique

La Place de l'Ancienne Gare est un secteur stratégique du développement d'Aubonne de par sa localisation mais également ses fonctions. Elle est située au cœur de la commune et abrite le nœud de transports publics et de routiers sur l'axe Jura-Léman. Situé au Sud du vieux bourg densément peuplé, elle est le vestige d'une ancienne gare de train transformée en station de bus qui est désormais en attente de mutation.

Avec de nombreux commerces et services, la fréquentation en plus des transports est grande à l'échelle de la région. Du mobilier urbain est présent mais en petit nombre et est agrémenté de végétation mais également en faible proportion. La majeure partie est minérale, composée de routes qui la traverse, de pavés sur deux esplanades. Ces routes sont sous la pression d'un trafic intense et induisent des nuisances pour les usagers de la place et des zones avoisinantes. Un projet de contournement est entrain de voir le jour mais la temporalité fait que le réaménagement de la place doit se tenir, en tout cas en premier lieu, à relativement court terme pour tout ou partie de son secteur.

La place est attractive pour les commerces de par la forte fréquentation et les aménagements en place sur la zone. Cette fréquentation est également due à la station de bus qui est le nœud principal de mobilité en transports publics de la commune, des grands quartiers d'habitation étant aux abords directs de la Place de l'Ancienne Gare.

Si elle est idéalement située en entrée de bourg, elle souffre d'un manque d'esthétisme dû principalement au manque de végétation et de mobilier urbain sur le site. Sa perception est de nature très fonctionnelle par ses usagers et en font un lieu de passage mais pas un lieu de séjour. Le secteur à un fort potentiel de zone de rencontre par l'importance de la place, sa proximité au Parc du Chêne et son espace d'ouverture en transition de milieux urbains.



Figure 27, Résultat du système étudié, Perrenoud (2019)

9.2 Tableau du diagnostic

La Place de l’Ancienne Gare présente donc différents points forts et points faibles identifiés tout au long de ce travail. Ainsi, après un travail d’analyse et d’étude du terrain il nous est possible de mettre au point un tableau qui résume les principaux éléments de diagnostic de la place. Ce dernier s’accompagne de suggestions et des erreurs à éviter qui relèvent de la subjectivité néanmoins sur la base de l’analyse des différents résultats obtenus lors de cette étude.

	Points forts	Points faibles	Opportunités	Menaces	Suggestions	Erreurs à éviter
Contexte historique	<ul style="list-style-type: none"> - Centre de mobilité historique - Rachat du centre logistique des bus 	<ul style="list-style-type: none"> - Route d’importance au centre de la place 				
Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Place d’entrée de bourg - A proximité de quartiers d’habitation - Centre de gravité de la commune - Espace ouvert et ensoleillé - Proximité au Parc du Chêne et aux écoles 	<ul style="list-style-type: none"> - Les axes de circulation coupent la place - trafic apporte des nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> - Perspective d’un contournement qui diminuerait le trafic - Créer un centre dynamique en dehors de la vieille ville et au centre de la commune actuelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Perte du lien piéton - Coupure de la commune par une cicatrice routière 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un véritable espace de transition entre les différents typologies de secteurs de la commune 	
Composition urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Espace dégagé et tenu par des bâtiments - Espace aménagé à l’Est - Commerce avec terrasse 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilier urbain faible - Routes au travers de la place - Manque de végétation - Zone des hangars et de la station de bus peu équipée - Espace de manœuvre de bus sous exploité 	<ul style="list-style-type: none"> - La surface pavée de la station de bus présente une opportunité d’aménagement - Mettre en valeur les éléments de végétation - Requalifier les routes sur le site 	<ul style="list-style-type: none"> - Faire un aménagement sommaire de la place - Perdurer avec la césure que représentent les routes 	<ul style="list-style-type: none"> - Agrémenter le site d’éléments de mobilier urbain et d’activités afin de favoriser le séjour - Réapproprier tout ou partie de la surface pavée des bus - Requalifier la section de la Rue du Chêne en zone de rencontre - Créer un lieu qui intègre pleinement la végétation dans l’entier de son site 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les zones de stationnement sur le site ce qui amènerait un flux de voiture plus important
Fonctions / Usages	<ul style="list-style-type: none"> - Terrasse du tea room attractive - Lieu de rencontre - Station de bus très fréquentée - Commerces et services attractifs 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombreux itinéraires non directs sur le site - Activités peu présentes sur le site - Secteur principalement de passage et non de séjour 	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre dynamique la place par des commerces et activités - Aménager des cheminements plus directs 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas saisir le potentiel du site de par sa fréquentation 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le séjour avec un commerce de restauration avec terrasse - Créer des activités et animations ponctuelles sur le site (Bar/salle de spectacle) - Affiner les cheminements sur le site 	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver la configuration actuelle qui voit ses limites
Perceptions	<ul style="list-style-type: none"> - Place importante pour la commune - Commerces attractifs - Secteur fréquenté - Secteur assez sécurisé 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur inesthétique - Lieu fonctionnel - Manque de verdure - Manque de diversification - Lieu inconfortable 	<ul style="list-style-type: none"> - Profiter de l’importance de la place pour requalifier le centre d’Aubonne en le diversifiant et l’aménageant de manière centrée sur les usagers 		<ul style="list-style-type: none"> - Faire intervenir des études de paysagisme afin de proposer un projet de réaménagement complet - Faire intervenir de manière participative la population aux travaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Banaliser l’aménagement de la place

Figure 28, Tableau de synthèse des résultats, Perrenoud (2019)

Ce tableau se veut un outil qui aide à déterminer des pistes d'aménagement pour la Place de l'Ancienne gare afin de guider les réflexions concrètes du réaménagement. Il est accompagné d'un plan de proposition d'aménagement qui s'apparente plus au schéma de principe de composition qu'au plan concret d'urbanisme.

9.3 Proposition d'aménagement

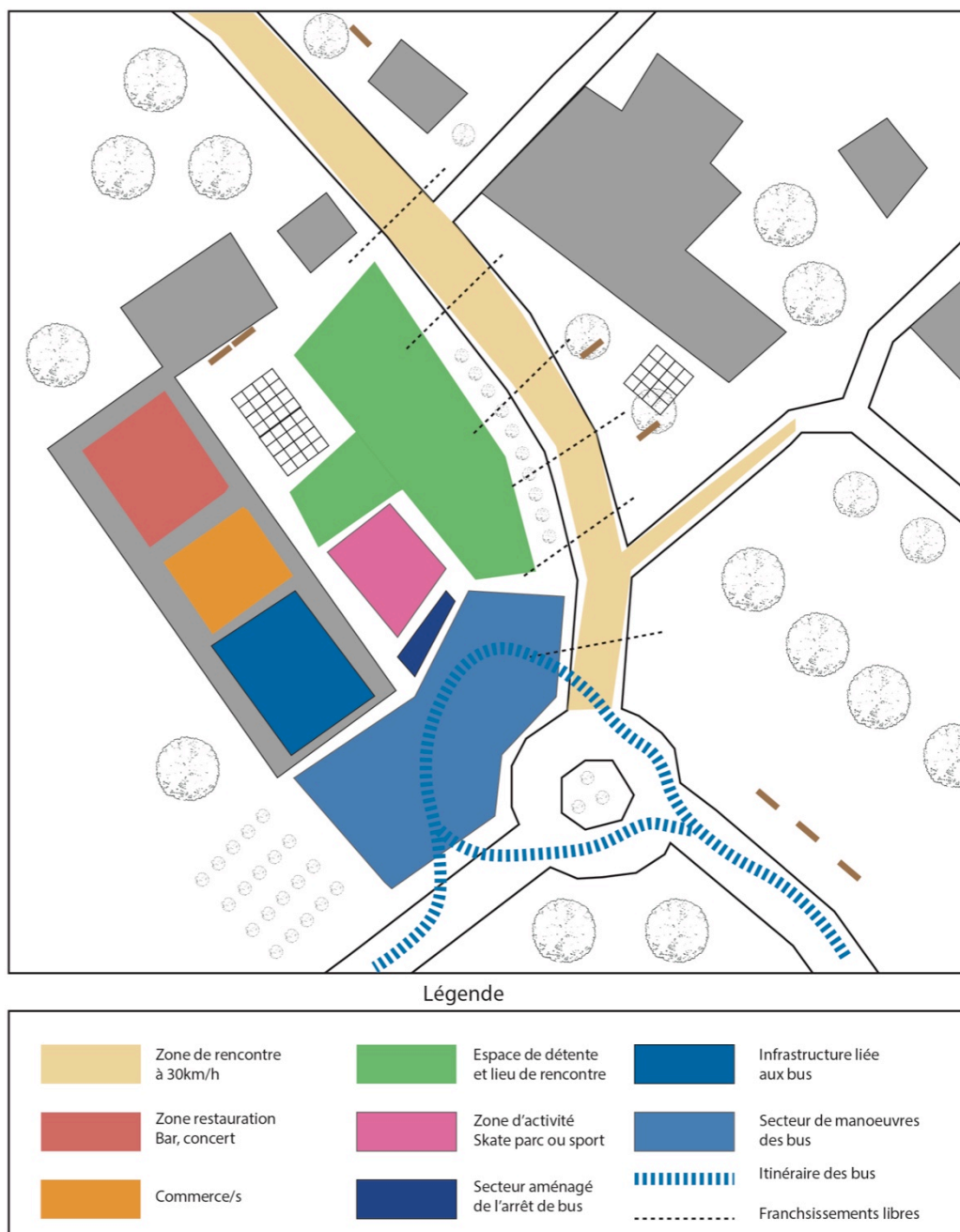


Figure 29, Schéma de proposition d'aménagement, Perrenoud (2019)

L'esquisse telle que présentée précédemment se veut la représentation schématique d'un type d'aménagement souhaitable sur le site.

9.3.1 Routes

La proposition serait d'étendre la surface de la zone de rencontre 30km/h à l'ensemble de la zone entre la vieille ville et le giratoire. Cette solution présente l'avantage de réduire la vitesse et les nuisances tout en contraignant les usagers de la route à accorder la priorité à personnes sur la route. Cette section pourrait être aménagée comme dans le cas de la route devant la gare de Renens, cet aménagement étant une expérience urbaine, elle présente l'avantage de marquer au sol la présence du franchissement continu pour l'automobiliste. Un tel aménagement permettrait de favoriser pleinement la porosité de l'entier du secteur de la place.



Figure 30, Aménagement à Renens, 24 Heures (2017)

9.3.2 Station des bus

La grande partie du réaménagement concernerait le secteur de la station de bus. Avec l'acquisition du secteur par la commune, la partie sud des hangars pourrait être réaffectée au trafic des bus qui se contenteraient de la partie Sud de la place afin d'effectuer les manœuvres. Ce secteur abriterait également le secteur d'attente des bus qui s'apparenterait dès lors plus à un arrêt de bus qu'une station à part entière.

9..3.3 Nouvelle zone mixte

La majeure partie de la place pavée pourrait être réaménagé en zone de détente et de rencontre ou de promenade. Cette position centrale permettrait de redonner une identité à la place avec des



Figure 31, Ambiance zone mixte, MpdF (2014)

aménagements végétaux et du mobilier urbain afin d'améliorer le confort.

Une zone d'activité pourrait se situer à l'interface en accueillant un skate parc ou un terrain multisports (à l'agenda politique depuis de nombreuses années). Ceci afin d'apporter du dynamisme au site et donner un lieu d'activité à proximité de la station de transports publics.

La partie centrale des hangars pourrait accueillir une nouvelle zone commerciale ainsi qu'un élément de restauration de type bar à spectacle avec une terrasse et une possibilité de meubler la zone pour des évènements publics de type concert de musique ou cinéma en plein air.

Le rôle double du réaménagement routier est également de faire communiquer les deux parties de la place séparées par la route et non d'imposer une concurrence aux commerçants déjà présents.

Ce schéma d'aménagement prend en compte les contraintes de la situation et répond aux opportunités identifiées durant ce travail. Il représente une possibilité mais une étude plus approfondie permettrait d'affiner la disposition des éléments avec la réalité du terrain. Le programme répond quant à lui aux principales suggestions apportées par l'étude réalisée.

Il offre une zone qui représente un espace de transition entre les différentes parties d'Aubonne tout en s'affirmant comme centre de services et de commerces avec la composante de mobilité toujours présente.

Cet aménagement apporte du dynamisme tout en restant compatible avec les activités déjà présentes. Il permet de réaménager la Place de l'Ancienne Gare de manière consciencieuse en répondant aux problématiques soulevées par cette étude et de manière à ne pas imposer de trop gros investissements. Il est compatible avec les deux variantes de contournement du bourg qui impliquent une déviation au Sud de la commune et présente même des affinités avec la baisse générale de trafic qui serait entraînée. Néanmoins la variante du « tunnel »

nécessiterait de repenser totalement l'aménagement de la place, non pas en termes de programmation, mais de disposition et de localisation des divers éléments.

10 Conclusion

Le but de ce travail était de mettre en lumière les études sur la qualité des espaces publics et sur la façon de les comprendre dans une logique d'aménagement. Il cherchait à développer et identifier les éléments qui influencent la qualité de l'espace vécu et perçu dans le cadre particulier de la place publique.

En réalisant un processus centré sur l'utilisateur, nous avons pu identifier un certain nombre de leviers d'action et de pistes pour un futur aménagement du site. Par une multiplication des méthodes et des outils d'analyse, nous avons pu observer les perceptions et usages sur la place et en mettant le contexte de la place on obtient des solutions d'aménagement conséquentes.

Afin de répondre à la question générale de recherche, nous avons pu identifier les éléments qui nécessitent une planification ouverte mais ces derniers ont évolué durant la rédaction du travail pour mener vers une issue incertaine. Ceci étant, l'étude a pu mettre en lumière les éléments impactés par le contournement et permettent aux décideurs de prendre des décisions en conséquence. Les notions concernant la qualité des espaces publics ont quand à elles été mises en lumière afin de mener à la production des éléments permettant le réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare dans ce contexte.

L'hypothèse selon laquelle les perceptions et représentations permettent de comprendre le milieu et les pistes de développement s'est avéré être correcte en partie, certains aspects n'ayant pu être mis en lumière en termes de contexte spatial.

Le contournement impactera effectivement la place mais la manière n'est pas établie. En fonction de la variante qui sera choisie, les impacts seront plus ou moins forts sur la place et la planification ne peut prendre ces éléments que partiellement en compte à cause de l'issue incertaine.

En revanche l'hypothèse concernant l'analyse de l'ensemble des dimensions de la place a effectivement permis de déterminer les aspects à travailler pour améliorer la qualité de la Place de l'Ancienne Gare.

Au delà de la vérification ou non des hypothèses, l'étude de la place permet de créer de véritables pistes de réflexion pour la requalification de ce site et pour la suite des démarches concernant un réaménagement futur. Il a permis de mettre en lumière la compréhension de l'espace par ses usagers et la volonté de renforcer ce secteur stratégique.

De manière générale, les espaces publics nécessitent une gestion transversale qui s'adapte au contexte. La conception de milieux centrée sur les utilisateurs doit être encouragée afin de créer des espaces de vie et de qualité qui sont les piliers d'une conception durable des aménagements urbains.

11 Bibliographie

BASSAND M. ,(2001), Vivre et créer l'espace public, Lausanne : PPUR, 224 p.

BASSAND M., (1997), Métropolisation et inégalités sociales, Lausanne : PPUR, 246 p.

BOCHET, B., & DA CUNHA, A. (2003). Métropolisation, forme urbaine et développement durable. Lausanne : PPUR, pp.23-31.

COMMUNE D'AUBONNE (2015), Préavis no 1/15, Vente du site de Pré Baulan - Parcelle RF 2348 et acquisition de la place de l'Ancienne Gare - Parcelle RF 407, Aubonne : Auteur

COMMUNE D'AUBONNE (2017), Préavis no 4/17 Révision du Plan général d'Affectation (PGA) et son règlement (RPGA), Aubonne : Auteur.

COMMUNE D'AUBONNE (2018), Motion "Pour un contournement du bourg d'Aubonne et une mise en valeur de la place de la gare", Conseil communal d'Aubonne

COMMUNE D'AUBONNE (2019), Préavis no 2/19, Réponse partielle à la motion Leutwiler, Aubonne : Auteur.

DA CUNHA, A. (2005). Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance, Lausanne : PPUR.

DA CUNHA, A., (2015), Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable de l'impératif écologique à la qualité urbaine, IGD, Université de Lausanne.

DA CUNHA, A. & GUINAND, S., (2014) ; Qualité urbaine, justice spatiale et projet, Lausanne : PPUR.

DELABARRE, M. (2013). Natures plurielles: pour une contribution à l'habitabilité de l'espace public contemporain. Grenoble : Université de Grenoble.

- DELABARRE, M., & MARRY, S. (2012). Habitabilité et nature urbaines: vers un outil d'évaluation des projets urbains. Exemple de la métropole lyonnaise. *Vertigo-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 12.
- GEHL, J. (2007). Public spaces for a changing public life. *Open space: People space*, 3–7.
- GEHL, J. (2011). *Life between buildings: using public space*. Washington: Island Press.
- GEHL, J. (2013). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- GEHL, J., & GEMZOE, L. (1996). *Public spaces-public life*, Washington: Island Press.
- GEHL, J., (2012), *Pour des villes à échelles humaine*, Montréal : Les Editions Ecosociété
- GEHL, J., & SVARRE, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island Press.
- HONS, S., (2015). *Du projet à l'usage, quel défi pour la qualité des espaces publics ? Le cas du réaménagement de la Place du Marché à Renens, Lausanne, Université de Lausanne, Mémoire de géographie*
- JACOBS J., (1960). *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Mardaga, Liège, 435 p.
- LINOSSIER, R., RUSSEIL, S., VERHAGE, R., & ZEPF, M. (2004). Entre conflits et synergies: renouvellement urbain et patrimonialisation, *The Planning Review*, 40(159), 4–12.
- MERLIN, P., & CHOAY, F., (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 723 p.
- MERLIN, P., & CHOAY, F., (2009), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France
- MEYLAN, J., (2019). Entretien du 18 juillet, Aubonne
- MEYLAN, F., RUFFIEUX, H., (2017). *Rapport technique, Projet d'évitement d'Aubonne, Fribourg : HTAF*

MOLES, A., ROHMER, E., (1972). Psychologie de l'espace, Paris, Casterman, 162 p.

MONTGOMERY, J., (1998). Journal of urban design, Taylor & Francis, Londres

TORSSON, B., (1992), The urban scene and the concept of place, Arch. & Comport. I Arch. & Behav., Vol. 8, p. 69-80, RIT, Stockholm

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

UNIVERSITE DE NICE, IMST, Fusco, 2011, 2011, L'analyse des espaces publics. Les places [Page Web]. Disponible sur : <http://www.espaces-publics-places.de/>

ZEPF, M. (1999). Concevoir l'espace public, les paradoxes de l'urbanité : analyse socio-spatiale de places lausannoise, Lausanne : PPUR.

ZEPF, M. (2001). Les paradigmes de l'espace public. User, observer, programmer et fabriquer l'espace public, Lausanne, PPUR, 61–72.

ZEPF, M. (2004). Concerner, gouverner et concevoir les espaces publics urbains, Lausanne : PPUR.

12 Annexes

12.1 Questionnaire

Le but de ce questionnaire est d'étudier la perception de la place par ses usagers et les visions d'avenir liées à un réaménagement.

1) *Etes-vous ici pour un raison précise ou êtes-vous de passage ?*

a) De passage, précisez-où : _____

b) Raison précise, laquelle ?

- | | |
|-----------------------|-------------------------------------|
| - Prendre un bus | - Boire un verre/Café |
| - Faire un achat | - Travailler |
| - Promener mon chien | - Discuter / Voir des connaissances |
| - Lire | - Promenade |
| - Sport / Jeu | - Centre des jeunes |
| - Point d'information | - Habitation sur place |
| - Visiter / Tourisme | - Autre _____ |

2) *Habitez-vous Aubonne ?*

a) Oui, Quel secteur ?

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| - Vieille ville | - Sud Est, secteur du Chêne |
| - Secteur Clos d'Asper | - Vallon de l'Aubonne |
| - Nord- Ouest | - Sud Ouest |
| - Nord de vieille ville | - Autre _____ |

b) Non je viens d'une autre commune : _____

3) En général, venez-vous sur la Place pour des raisons pratiques ou plutôt parce que l'endroit vous plaît ?

- a) Pour des raisons pratiques de manière générale, lesquelles ? _____
- b) La place est un endroit qui me plaît
- c) Les deux, quelles raisons pratiques ? _____

4) Quels éléments caractérisent le plus la Place de l'Ancienne Gare, lui donnent son ambiance ?

- a) L'aménagement
- b) Les activités
- c) La gare des Bus
- d) Les bâtiments
- e) Les commerces
- f) Les éléments naturels
- g) Autre _____

5) La Place de l'Ancienne Gare est

Dangereuse	1	2	3	4	5	Sécurisante
Inerte	1	2	3	4	5	Vivante
Inesthétique	1	2	3	4	5	Esthétique
Banale	1	2	3	4	5	Originale
Monotone	1	2	3	4	5	Diversifiée
Déserte	1	2	3	4	5	Fréquentée
Inconfortable	1	2	3	4	5	Confortable
Repoussante	1	2	3	4	5	Attachante

6) Quelle est l'importance de la place pour Aubonne ?

Pas importante 1 2 3 4 5 Très importante

7) Un réaménagement est-il nécessaire, à quelle échéance ?

Pas nécessaire 1 2 3 4 5 Impératif

Court terme 1 2 3 4 5 Long terme

8) Quels sont les éléments auxquels vous tenez sur cette place ?

9) Quels éléments devraient disparaître ?

10) Quels sont les éléments qui manquent sur la place ?

11) Quelle est votre situation professionnelle ?

- | | | |
|----------------|-----------------------|-------------|
| a) Employé | b) Sans emploi | c) Etudiant |
| d) Indépendant | e) Père/Mère au foyer | f) Retraité |

12) Quel est votre tranche d'âge et votre sexe ?

- | | | |
|--------------------|-------------|--------------|
| 1) Homme | 2) Femme | 3) Autre |
| a) Moins de 25 ans | b) 26-45ans | c) 46-65 ans |
| d) 66 ans et plus | | |

13) La perspective de contournement du bourg d'Aubonne est en discussion actuellement, avez-vous une préférence ? Si oui laquelle et pourquoi ?

12.2 Guide d'entretien

Informations souhaitées

- Contexte historique de la place et sa perception pour les habitants d'Aubonne
- Projet de contournement, quelles conséquences
- Quelle volonté d'aménagement pour la Place de l'Ancienne Gare

Contexte historique

- D'un point de vue historique, la Place de l'Ancienne Gare porte son nom pour des raisons évidentes, quels éléments concernant ce lieu sont importants pour les habitants d'Aubonne ?

Perception et contournement

- Quel perception avez-vous, et ont les habitants d'Aubonne concernant la place ?
- Un grand réaménagement de la Place est-il réellement nécessaire ou des ajustements mineurs suffiraient ?
- Dans quelle mesure le contournement va-t-il impacter le secteur de la Place de l'Ancienne Gare et comment faut-il intégrer cela dans le cadre d'un réaménagement de la place ?

Avenir de la place

- Quel est votre vision d'avenir pour cette place ?
- Quels éléments doivent intégrer un réaménagement de la Place de l'Ancienne Gare ?

12.3 Retranscription de l'entretien avec Mr Josselin Meylan (18.07.2019)

Présentation de l'interlocuteur

Josselin Meylan, ancien Conseiller communal d'Aubonne, Président du festival Albona à Aubonne, Senior Consultant in Life Sciences

T.P. : D'un point de vue historique, la Place de l'Ancienne Gare porte son nom pour des raisons évidentes, quels éléments concernant ce lieu sont importants pour les habitants d'Aubonne ?

J.M. : Effectivement, la Place de l'Ancienne Gare, que je nommerai « Place de la Gare » comme elle est communément appelée par les habitants, est le vestige dans l'ancienne gare du train électrique Allaman-Aubonne-Gimel ou AAG. Cette période que je n'ai malheureusement pas vécue était l'âge d'or des transports publics aubonnois. Forcément avec la postériorité il est facile de dire que lâcher ce chemin de fer était un échec, mais à l'époque la fréquentation était en baisse et l'accès à la voiture a donné envie aux gens de privilégier leur propre moyen de locomotion. Il n'en reste pas moins que l'établissement d'une gare des bus a permis de maintenir un système de transports publics qui est toujours d'usage aujourd'hui. La localisation de cette gare me fait toujours penser au cas lausannois où la gare placée au sud de la vieille ville, respectivement de la cité, a dynamisé le secteur et a permis de donner une direction autre au développement urbain que les simples contraintes topographiques. Aujourd'hui nous gardons l'héritage de cette ancienne gare mais peu nombreux sont ceux qui savent que le nom de place de la gare ne correspond pas qu'à la simple indication de la gare des bus d'Aubonne.

T.P. : Vous parlez d'un héritage peu connu, pensez-vous que cela influe votre perception et celle des habitants d'Aubonne de la « Place de la Gare » ?

J.M. : Je pense que même dans ma propre perception j'entends « gare des bus » lorsque je parle de place de la gare. Néanmoins je suis convaincu que la disposition de la place par rapport aux routes et aux bâtiments est quelque chose qu'il faut cultiver dans l'esprit de cette ancienne gare de chemins de fer. Je pense que la perception principale de la place, pour répondre à votre question, est d'un endroit où l'on ne reste pas, l'aspect fonctionnel de la place est très présent mais je ne pense pas que la place invite à rester, à l'exception peut être de la terrasse de la boulangerie. C'est un lieu de passage qui mène au Parc du Chêne, aux écoles ou terrains de sports, ou alors à la vieille ville mais la vision de place comme je le perçois n'est pas très présente si l'on compare cela à une place comme celle la Riponne, toutes proportions gardées, qui invite à y rester et où des activités sont présentes et je suis intimement convaincu que cet avis est partagé au sein de la population.

T.P. : Vous le savez, la Municipalité à fait l'acquisition de la parcelle qui contient les hangars et le parc de stationnement des bus dans le but de réaménager cette place pour les habitants d'Aubonne, que pensez-vous de cette idée et dans quelle mesure les investissements doivent être effectués dans la perspective du contournement d'Aubonne ?

J.M. : Vous mettez le doigt sur un élément particulièrement intéressant, vous n'êtes pas sans savoir que je suis de la même famille que Mr Fabrice Meylan qui a proposé sa variante de pont sur l'Aubonne et qui est à l'étude avec deux autres projets en ce moment. Néanmoins je reste partial sur la question du contournement. Ma vision pour cette place s'englobe dans une analyse plus large de développement pour Aubonne. Je suis en contact régulier avec le syndic d'Aubonne, Mr Luc-Etienne Rossier, avec qui nous échangeons beaucoup sur le développement d'Aubonne, en particulier depuis notre collaboration au Festival Albona. J'estime qu'Aubonne se mue de plus en plus en direction d'un côté rural, plus calme, plus « cité dortoir ». Si ce mouvement est commun à la plupart des communes vaudoises et suisses, certaines mesures devraient être prises pour ralentir ce mouvement. Aubonne était une grande cité autrefois et j'estime important de renforcer le dynamisme existant afin de

construire dessus. A quelques exceptions près, la ville manque d'intérêt pour les jeunes, même les plus investis finissent par la quitter. C'est un des centres régionaux dont la croissance est la plus faible dans la région. Des villes comme Rolle et Echallens ont su contrer ce phénomène et continuer à se développer. J'estime en ce sens qu'une dynamisation des zones de centre est cruciale et la Place de la Gare s'insère pleinement dans cette réflexion. Le centre des jeunes d'Aubonne a déjà pu profiter de s'installer dans les locaux nouvellement acquis et cela participera à créer de la vie. Le réaménagement de la place doit profiter de cette occasion pour créer du dynamisme en y installant des activités, des commerces, un établissement public et non un parc ou des logements selon moi. De plus, à Aubonne il n'y a pas de lieu de rencontre dès 22h et le dernier bar s'est transformé en restaurant, créer un bar à la Place de la Gare qui puisse même faire office de salle de concert permettra à la population de se rencontrer et fera rester les jeunes le soir, encouragera les vocations musicales et le tout dans un emplacement peu dense. Ceci donnerait une magnifique porte d'entrée à Aubonne et créerait un nouveau centre dynamique. J'ajouterai également que l'espace vert à l'Ouest de la place de la gare est un emplacement idéalement localisé en termes stratégiques pour un développement d'Aubonne en interface à la place de la Gare même si les obstacles sont nombreux de côté là. En ce qui concerne le contournement, je ne pense pas qu'une variante en souterrain soit positive pour l'avenir du centre de notre commune et en respect de l'héritage que nous ont légués nos ancêtres. Les deux autres variantes actuellement à l'étude font un contournement au Sud de la commune sans aménagements sur le secteur de la place. Je pense donc que la seule vraie conséquence du contournement d'Aubonne pour la place de la gare sera une baisse significative du trafic de transit qui participera à une amélioration de la qualité de vie sur la place et dans l'ensemble du bourg. Je dirai donc pour conclure que le réaménagement de la Place de la Gare doit prendre en compte l'entier de la problématique de développement aubonnoise, saisir l'opportunité de dynamiser le « centre-ville » d'Aubonne en faisant des choix forts et

ne pas se contenter de petits réaménagements de mineure importance qui sont restreints dans le cadre d'une législature.

Motion « Pour un contournement du bourg d'Aubonne et une mise en valeur de la place de la gare »

Motion déposée au Conseil Communal d'Aubonne lors de la session du 25 septembre 2018 par Lorette Killias Leutwiler et consorts.

Cosignée par 22 conseillers communaux

Le trafic au cœur du bourg d'Aubonne provoque des nuisances en termes de pollution, de bruit et de sécurité mais représente également une atteinte au patrimoine bâti. L'étude réalisée par le bureau Gygax, mandaté par la Municipalité, comptait 7'000 véhicules par jour dans le bourg en 2016 et en projette 10'000 d'ici 2040. La situation actuelle n'est dès lors plus acceptable.

Sur la route Nyon-Cossonay (RC30B), Aubonne est le seul goulet d'étranglement et le canton se doit de terminer l'axe routier Jura-Léman en réalisant l'évitement d'Aubonne.

La carte des nuisances sonores fait état d'un fort dépassement du maximum légal et il n'est pas impossible que des citoyens déposent plainte contre la commune suite à l'application de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit.

La problématique du trafic a bien entendu aussi une incidence sur la sécurité des piétons et des écoliers. Il existe aujourd'hui une opportunité de réaménager la place de la Gare suite à son rachat par la commune et d'y créer un espace convivial et une gare des bus en site propre.

Face à cette situation, trois projets ont été présentés le 5 septembre 2017 lors d'une séance publique. Parmi ceux-ci, le projet Maurer, qui a déjà récolté le soutien de 630 signataires, est sorti premier de l'analyse multicritère effectuée par la Municipalité et le groupe technique sachant qu'il résout de manière optimale :

- la problématique du trafic de transit nord-sud et est-ouest ;
- la problématique du transbordement des élèves en site propre ;
- l'apport de places de parc supplémentaires aux abords immédiats du Bourg ;
- la restitution de la Place de la Gare aux piétons et à la mobilité douce ;

Malheureusement, les résultats du travail du groupe technique n'ont été présentés ni au Conseil Communal, ni à la population et aucun crédit d'étude n'a pour l'heure été demandé.

J'ai donc l'honneur, au vu de ce qui précède, de demander à la Municipalité dans un délai maximum de 12 mois:

- de présenter devant le Conseil un projet global pour le contournement du Bourg et l'aménagement de la Place de la Gare fondé sur l'analyse multicritère ;
- d'entreprendre toutes les démarches nécessaires auprès du canton pour une validation du projet au niveau des normes et une participation à son financement ;
- de mettre en place « une feuille de route » avec toutes les étapes importantes jusqu'à la fin de cette législature, soit fin juin 2021.

Et au Conseil Communal,

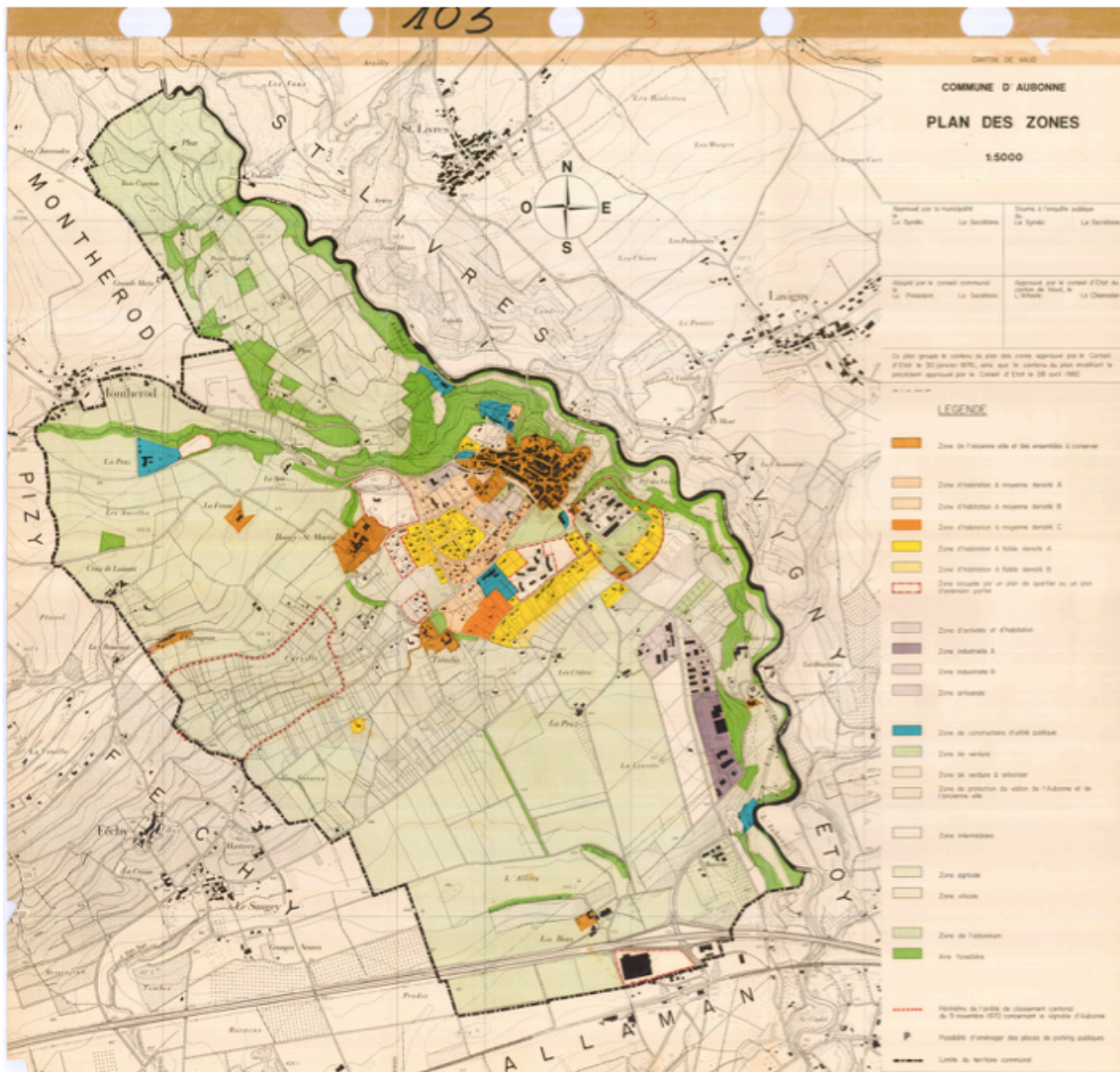
- de créer une commission thématique « circulation et mobilité douce ».

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, nous vous remercions de bien vouloir soutenir cette motion.

Aubonne, le 20 septembre 2018

Lorette Killias Leutwiler

12.5 Plan des zones de 1982



12.6 Plan des général d'affectation en cours d'approbation

