

Aménagements temporaires dans un processus de projet : l'expérience de  
« Tunnel Rêve de Mer » à Lausanne

Stéphanie Virnot

Sous la direction du Dre Muriel Delabarre  
Maître d'enseignement et de recherche, UNIL



*Évènement « Tunnel Rêve de Mer » sur la place du Tunnel à  
Lausanne en juillet 2022. Source : Virnot, 2022*

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. À ce titre, les citations tirées du présent mémoire ne sont autorisées que dans la mesure où la source et le nom de l'auteur sont clairement cités. La loi fédérale sur le droit d'auteur est en outre applicable.

## Remerciements

---

Dans un premier temps, je tiens à remercier ma directrice de mémoire, Dre. Muriel Delabarre pour son expertise, sa disponibilité et ses précieux conseils qui m'ont guidé durant tout le processus de recherche.

Je remercie également tous les professionnels de la Ville de Lausanne pour leur temps et leur précieux éclairage sur le projet Riponne\Tunnel.

Je tiens aussi à remercier les éducateur.ice.s et animateur.ice.s de la Permanence Jeune Borde qui m'ont accordé de leur temps pour des entretiens et des discussions lors de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer ».

Un grand merci à toutes les usager.ère.s du Tunnel pour avoir pris le temps de répondre à mes questionnaires et aux mini-entretiens.

Un immense merci à mon père, Delphine, Marine et Loïc pour les relectures et leur bienveillance dès le début.

Merci aux copaines de l'Unil pour leur soutien et les rires indispensables.

Et je ne le dirai jamais assez : merci à ma famille. Pour tout !

## Résumé

---

Dans un contexte marqué par l'urgence climatique et le manque de place au sein des villes, les espaces publics se présentent comme des terrains d'opportunité pour une meilleure qualité de vie. Leur requalification, par l'approche du projet urbain, offre une voie pour impliquer une pluralité de parties prenantes et intégrer de nouvelles pratiques expérimentales. C'est autour du processus de projet que cette recherche va s'articuler. Ayant pour cas d'étude l'aménagement Riponne\Tunnel piloté par la Ville de Lausanne, ce travail va tenter d'analyser ce projet d'envergure depuis son lancement jusqu'aux aménagements transitoires prévus sur la place du Tunnel. Au moyen d'une analyse de terrain de l'évènement temporaire « Tunnel Rêve de Mer », nous explorerons comment la participation citoyenne, l'expérimentation et la co-conception sont constitutifs d'un espaces public de qualité.

## Mots-clés

---

Espace public | aménagements temporaires | aménagements transitoires | processus de projet | expérimentations de projet | participation citoyenne

## Abstract

---

In the backdrop of pressing climate challenges and constrained urban spaces, public spaces emerge as fields of opportunity for an improved quality of life. Their requalification through urban project approaches provides a pathway to involve a diverse range of stakeholders and integrate new experimental practices. This research revolves around the project process itself. Using the Riponne\Tunnel development overseen by the City of Lausanne as a case study, this endeavor aims to analyse this substantial project from its inception to the planned transitional modifications at the Place du Tunnel. Through on-site analysis of the temporary event “Tunnel Rêve de Mer”, we will explore how citizen participation, experimentation, and co-design constitute a high-quality public space.

## Keywords

---

Public space | temporary urbanism | transitory urbanism | project process | project experiments | citizen participation

## Table des matières

---

INTRODUCTION .....	9
--------------------	---

### **PARTIE I – LES ESPACES PUBLICS : QUELS QUALITÉS ET OUTILS POUR CRÉER LA VILLE DE DEMAIN ?**

<b>1. L'ESPACE PUBLIC .....</b>	<b>17</b>
1.1 DÉFINITIONS ET ACCEPTIONS .....	17
1.2 QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS .....	21
1.3 ATTRACTIVITÉ DES ESPACES PUBLICS .....	23
<b>2. L'ACTIVITÉ DE PROJET EN URBANISME.....</b>	<b>25</b>
2.1 LE PROJET URBAIN .....	25
2.2 TEMPORALITÉ, ACTEURS ET OUTILS DU PROJET URBAIN.....	26
2.3 RISQUES ET INCERTITUDES LIÉS AU PROJET URBAIN .....	27
<b>3. L'URBANISME TRANSITOIRE ET/OU TEMPORAIRE .....</b>	<b>28</b>
3.1 ÉMERGENCE ET DÉFINITIONS .....	28
3.2 BENCHMARK ET QUALIFICATION DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES ET TEMPORAIRES EN EUROPE .....	31
3.3 CO-CONCEPTION ET DÉMARCHES PARTICIPATIVES DANS LES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES ET TEMPORAIRES...	36
3.4 DESIGN DU MOBILIER URBAIN.....	40
RÉSUMÉ PREMIÈRE PARTIE.....	44

### **PARTIE II – LE PROJET RIPONNE \ TUNNEL .....**

<b>4. LES PLACES DE LA RIPONNE ET DU TUNNEL .....</b>	<b>45</b>
4.1 SITUATION ET HISTORIQUE.....	45
4.2 LE CAS DU PROJET RIPONNE \ TUNNEL .....	51
<b>5. METHODOLOGIE .....</b>	<b>52</b>
5.1 CHOIX DU CAS D'ÉTUDE ET RAPPEL DES HYPOTHÈSES.....	52
5.2 APPROCHES MÉTHODOLOGIQUES .....	53
5.3 LIMITES ET RETOURS DE LA METHODOLOGIE .....	63
<b>6. RÉSULTATS.....</b>	<b>65</b>
6.1 ENJEUX ET VISIONS D'AMÉNAGEMENTS POUR LE PROJET RIPONNE\TUNNEL SELON LES ORIENTATIONS DU PDCom .....	66
6.2 AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES SUR LA PLACE DU TUNNEL.....	74
6.3 « TUNNEL RÊVE DE MER » .....	83
6.4 ÉTAT DES LIEUX : AMÉNAGEMENTS DE « TUNNEL RÊVE DE MER ».....	84
6.5 BILAN DE L'APPRÉCIATION DES USAGER.ÈRE.S, ANIMATEUR.ICE.S ET COMMERÇANT.E.S.....	100
6.6 ENJEUX ET RECOMMANDATIONS .....	102
<b>7. ANALYSE SENSIBLE DU PROCESSUS DE PROJET ET DE « TUNNEL RÊVE DE MER ».....</b>	<b>105</b>
7.1 GOUVERNANCE, PARTIES PRENANTES ET RECOURS DANS LA TRANSFORMATION DU TUNNEL : DES FREINS DANS LE PROCESSUS DE PROJET ? .....	105
7.2 LA DÉMARCHÉ PARTICIPATIVE, UN OBJECTIF ATTEINT ? .....	107
7.3 FORCES ET FAIBLESSES DE L'ÉVÈNEMENT « TUNNEL RÊVE DE MER » .....	108
<b>8. DISCUSSION.....</b>	<b>111</b>
8.1 RETOUR SUR LES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL.....	111
<b>9. CONCLUSION .....</b>	<b>115</b>
OUVERTURES ET PISTES DE RECHERCHE : ET APRÈS ? .....	116
<b>10. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....</b>	<b>119</b>

<b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>	<b>130</b>
ANNEXE 1 – QUESTIONNAIRE DE SATISFACTION .....	131
ANNEXE 2 – MONITORING TUNNEL REVE DE MER .....	135

## Liste des abréviations et acronymes

---

ARE	Office fédéral du développement territorial
AT	Aménagements transitoires
CDAP	Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal
ECO	Service de l'économie
EJQ	Service enfance, jeunesse et quartier
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
ICU	Ilot de chaleur urbain
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
PDCom	Plan directeur communal
MAP	Service des routes et de l'aménagement des espaces publics
PJB	Permanence Jeunes Borde
PMR	Personnes à mobilité réduite
SPADOM	Service des parcs et des domaines
URB	Service de l'urbanisme
TF	Tribunal Fédéral

## Introduction

Les espaces publics se trouvent au cœur des réflexions des aménagistes quant à la transition de la ville vers une meilleure qualité de vie. Par leurs morphologies, leurs offres commerciales et leurs ambiances, ces espaces jouent un rôle d'urbanité en tant que lieu de rencontre, et d'activités pour les citoyen·e·s, contribuant ainsi à la dynamique et à l'attractivité des centralités urbaines (Da Cunha et Alonso-Provencio, 2013; Gehl, 2007). En outre, ils peuvent se transformer en interfaces où la vie citadine se réinvente. Selon Thierry Paquot, les espaces publics sont à la fois des lieux de circulation et de communication, permettant des échanges tant physiques que symboliques, en constante évolution au gré de la société qui y circule (2015). Par ailleurs, les espaces publics offrent des opportunités d'îlot de fraîcheur, en régulant la température par l'implantation de végétation sous différentes formes (couverture arborisée, toiture ou façade végétalisée, surface herbeuse) sur une grande surface (Bartesaghi Koc et al., 2017).

Dans un contexte de croissance démographique au sein des villes et de compétition accrue pour la place au sein des centralités (Rérat, 2016), les espaces publics sont devenus de plus en plus coupés de leur environnement social au profit d'infrastructures techniques et ingénieuses (Richard et al., 2016). Cette tendance a pris de l'ampleur dès les années 60, lorsque le modernisme a conçu la ville telle une machine dont chaque composante se caractérise par sa fonction (Gehl, 2013). En effet, autrefois synonymes de vie de village et de cohésion sociale (Jacobs, 1992), les espaces publics se sont tournés vers eux-mêmes et ont été oubliés en faveur de forces du marché et tendances architecturales (Richard et al., 2016), tendance qui se sont souvent peu intéressées aux interactions humaines et aux espaces communs (Gehl, 2013). En effet, le fonctionnalisme du XXe siècle a accordé peu d'importance à l'espace urbain ou encore à la vie des citoyen·e·s (Lipovetsky, 2006). On ignorait l'impact que la construction avait sur la santé des gens et sur leur utilisation de l'espace et les infrastructures liées à l'automobile ont pris une ampleur considérable au détriment de la population (Gehl, 2013).

Ce n'est qu'à la moitié du vingtième siècle que de nombreux·es théoricien·ne·s de l'urbanisme ont tenté de trouver des solutions pour la survie des villes et de leurs usager·ère·s (Chelkoff & Thibaud, 1992; Gehl, 2013). Depuis, la planification urbaine a progressé de manière fulgurante et plusieurs métropoles du monde ont amélioré leurs conditions, notamment en matière de

circulation routière, cessant d'accorder la priorité aux voitures. Il en va de même pour les aménagements des espaces publics, aujourd'hui repensés en employant une idéologie centrée sur les habitant.e.s et en engageant des stratégies pour une meilleure qualité de vie (Cunha & Guinand, 2014). Quant aux espaces publics, les projets urbains accordent désormais une place plus importante à la diversité des usages, à la mixité des fonctions et à des préoccupations environnementales (Alonso-Provencio & Cunha, 2013).

Dans le but de s'adapter au dérèglement climatique et à la hausse des températures globale (Pörtner et al., 2022; IPCC 2022), les espaces publics offrent des opportunités pour atténuer les impacts du changement climatique. Favoriser une plus grande végétalisation en ville afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains (Fallot et Rebetez, 2008), encourager la mobilité en créant des espaces dédiés aux cyclistes, ou encore accueillir des événements culturels temporaires, sont autant d'exemples d'aménagements des espaces publics qui contribuent à dynamiser la vie urbaine tout en adaptant la ville aux effets du dérèglement climatique. Ces mesures proposées vont également dans le sens de la démarche ZAN (Zéro Artificialisation Nette), qui vise une plus grande place accordée à la nature dans la ville en limitant les constructions sur des espaces naturels ou agricoles et en composant avec l'urbanisation (Charmes, 2021).

Afin de transformer et d'organiser l'espace, le projet urbain apparaît comme l'un des instruments privilégiés des urbanistes par sa fonctionnalité « *agissant sur la matérialité en vue d'une situation jugée préférable* » (Arab, 2018 : 220). Dans cette perspective, la conception de projet en urbanisme est centrale dans la transformation de l'espace et plusieurs auteur.ice.s interrogent comment cette activité permet désormais de répondre à la nécessité de co-produire la ville avec ses habitant.e.s, d'adopter une démarche flexible et fondée sur l'espace public (Arab, 2001; Pinson, 2004).

Par ailleurs, un large panel d'ingénieur.e.s et d'urbanistes, mais également d'habitant.e.s des quartiers se tournent vers des territoires d'opportunités, tels des friches, chantiers, et espaces vacants pour entamer leurs projets (Rey, 2012). Ces espaces participent à la dynamique de la ville en accueillant des tissus d'activités économiques alternatives, culturelles, socioculturelles ou artistiques, de manière légale ou non (Ambrosino & Andres, 2008). Considérés également comme espaces intermédiaires, les friches ou espaces abandonnés permettent de rassembler

des projets d'acteurs informels et de porter un élan créatif et politique (Ambrosino & Andres, 2008).

Depuis deux décennies, de nouvelles interventions d'aménagements urbains au sein des villes de différentes envergures et de différentes temporalités se fondent dans le paysage urbain. Que ce soit à l'échelle d'une rue ou d'un espace public majeur, des commerces « pop-up », des espaces de travaux partagés, des jardins communautaires ou encore de simples installations ludiques invitent la population à s'approprier et à activer leur environnement (Baillargeon & Diaz, 2020). On parle aujourd'hui d'urbanisme « transitoire » (Diguët & Zeiger, 2017) pour concevoir une planification expérimentale parallèle à celle de la ville traditionnelle, conçue pour une époque marquée par l'ambivalence, l'incertitude et la rapidité des changements démographiques (Baillargeon & Diaz, 2020 ; Diguët, 2018 ; Pradel, 2019). Ce changement de paradigme pour la planification des villes est partagé par Lipovetsky qui démontre que nos sociétés sont en train de passer d'un modèle technico-fonctionnaliste, basé autour du progrès et de la rationalité, à une nouvelle valeur la culture du confort, du mieux-vivre et de renouveau d'un imaginaire collectif (2006). L'urbanisme transitoire cherche également à faire avec les ressources matérielles locales pour limiter l'impact environnemental et valoriser l'identité du lieu.

Ces initiatives d'aménagements se sont multipliées en réponse à la pandémie du COVID-19 en expérimentant des aménagements temporaires sur des rues, des routes et des espaces publics pour une meilleure qualité de vie et une adaptation au changement climatique (Germond, 2020 ; Rérat, 2023). En Suisse, on commence à revendiquer une planification urbaine centrée sur les habitant.e.s pour construire une ville à échelle humaine, empreinte de convivialité et d'expérimentation. C'est le cas de la démarche fondée par l'architecte Jade Rudler, cofondatrice de l'atelier OLGA qui s'adapte à l'imprévisible évolution de la demande pour intégrer des projets de transformation urbaine raisonnée, en cherchant d'enclencher un processus où l'usager.ère est responsable de l'évolution de son quartier (2013). En partant de caractéristiques existantes d'un site, l'enjeu consiste à mettre en exergue ses qualités propres en transformant l'image du lieu par des interventions simples et économes. À Lausanne durant l'été 2012, des aménagements « papillons » ont été réalisés dans le quartier de la Sallaz afin de tester une expérience évolutive au gré des besoins et des attentes des utilisateur.ice.s par l'implantation de mobilier urbain léger adaptable et modulable (Chabot, 2013).

La thématique des aménagements transitoires et temporaires va être le cœur de cette recherche. Le travail a pour étude de cas le projet Riponne\Tunnel à Lausanne, un projet de requalification majeur sur deux espaces publics lausannois. La Riponne, souvent qualifiée comme la place « mal-aimée » de Lausanne (Junod, 2019), figure également comme le plus grand espace public du centre-ville ainsi qu'un endroit emblématique et marqué par d'importantes évolutions par ses comblements, démolitions et constructions (Jaquet, 2019). Sa vocation a évolué au fil du temps : jours de marché, place de stationnement ou encore divers évènements culturels. Quelques bâtiments majeurs marquent son histoire : la Grenette et le musée Arlaud vers 1840, ainsi que le Palais de Rumine inauguré en 1906. Aujourd'hui, la place de la Riponne a de multiples fonctions : place de flux, de marchés temporaires, d'évènements culturels ponctuels ou encore lieu de rassemblement, cet espace public est marqué par la prédominance de piétons. À ses abords, des espaces circulés ainsi qu'un parking souterrain en font un espace marqué par les véhicules privés les transports publics. La place de la Riponne est l'un des plus grands espaces publics lausannois en cours de requalification.

À une centaine de mètres au-dessus de la Riponne se dresse la place du Tunnel. Depuis, le voûtage de la Louve et ses comblements en 1885, le Tunnel garde encore sa forme actuelle, mais se distingue par ses usages variés au fil des décennies. Dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, elle accueille un marché au bois et successivement un marché au bétail. Avec l'arrivée des tramways à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la place du Tunnel fait partie intégrante du réseau de transports publics. Les tramways seront par la suite remplacés par des trolleybus en 1950 puis la place sera progressivement peuplée par les places de stationnements. Elle est aujourd'hui décrite comme un croisement routier bruyant et un stationnement à ciel ouvert peu attractif, mais promettant de grandes opportunités d'aménagements (Jaboyedoff, 2017 ; Jaquet, 2019).

C'est un attachement et une envie de voir évoluer ces deux espaces qui ont formé les conditions menant à l'initiation d'un large processus de transformation urbaine (Ville de Lausanne, 2023). En 2019 s'amorce un projet qui permettra à la ville de donner un nouvel élan à ces deux places symboliques et de faire appel à de nouvelles techniques, notamment en urbanisme participatif et transitoire.

La démarche participative est omniprésente et sert de fil rouge du projet. Ponctuée par des balades, des forums et des lieux de discussion, les outils de projets participent à définir le cahier

des charges du concours d'idées (Ville de Lausanne, 2017). En effet, la Ville de Lausanne a organisé un concours qui sert d'image directrice pour la transformation finale des places à l'horizon 2024-2026. Pour la première fois en Suisse, les habitant.e.s ainsi qu'un collectif de 16 personnes ont été intégré.e.s dans le jury par tirage au sort.

En parallèle du projet, des aménagements transitoires et évolutifs sur la place du Tunnel verront le jour dès le printemps 2024. Sous forme de mobiliers urbains et d'espaces de détente arborisés, la Ville de Lausanne souhaite rendre le lieu davantage durable et implanter un poumon vert au centre de Lausanne (Ville de Lausanne, 2021). Sous forme de place-jardin, le concept retenu sera organisé en îlots à fonction multiple, tels que des espaces de jeux ou de détente et des espaces permettant d'accueillir des activités de quartier ou des manifestations culturelles.

Le projet ayant été retardé suite à un recours d'un propriétaire d'un immeuble situé aux abords de la place du Tunnel (Haddou, 2021), la Ville de Lausanne a déployé des efforts pour créer un événement éphémère le temps d'un été en 2022. Nommée « Tunnel Rêve de Mer », la place du Tunnel s'est transformée de juillet à août en espace de détente et de jeux pour enfants. Les jeunes de l'association de la Borde, engagé par la Ville de Lausanne, ont proposé diverses activités, le tout sur une place revêtue de sable, pelouse et copeaux et munie de chaises longues et parasols.

Le processus de projet dans Riponne/Tunnel occupe donc une composante principale de cette recherche qui va s'articuler autour des questionnements suivants : quels sont les facteurs qui influencent la qualité et l'attractivité d'un espace public ? Comment repenser un espace public dominé par la route dans un contexte d'urgence climatique ? Lors d'un processus de projet, quelles sont les différentes activités de projets mobilisés ? Quels sont les avantages et obstacles à la co-conception ? En quoi l'urbanisme transitoire, l'urbanisme temporaire, ou les démarches participatives sont-ils utiles lors d'un processus de projet ? Afin de tenter de répondre à ces questionnements, ce travail pose la question générale de recherche suivante :

**Dans quelle mesure les aménagements transitoires et temporaires intégrés dans un processus de projet donnent-ils l'opportunité d'expérimenter des modalités de production d'espaces publics de qualité ? En d'autres termes, en quoi ces aménagements tests, permettent de générer une qualité d'espace public produit ?**

Ce travail a pour but de comprendre comment les aménagements transitoires peuvent faire partie intégrante d'un processus de projet urbain. De plus, l'objectif sera d'analyser comment cette manière de faire la ville peut servir d'opportunité pour créer une meilleure qualité d'espace public. Finalement, il s'agira d'évaluer la qualité des aménagements proposés durant l'été 2022 de la place du Tunnel par le biais d'un monitoring et de réaliser un bilan d'amélioration.

Trois hypothèses sont formulées afin de structurer le travail et pour répondre à la question de recherche.

***1. Le projet Riponne\Tunnel a inclus des aménagements transitoires dans sa démarche pour garantir un meilleur processus de projet ;***

Les places de la Riponne et du Tunnel vivront une transformation majeure ces prochaines années. Les premiers aménagements transitoires marqueront une grande étape du côté de la place du Tunnel, qui pourront servir de circonstances opportunes pour créer un nouvel espace public apprécié par les usager.ère.s. Les aménagements transitoires sont également une occasion pour la Ville de Lausanne de mettre en pratique un outil émergent dans son processus de projet. Ainsi, cette hypothèse tente de déterminer si les aménagements transitoires ont été bénéfiques dans le processus du projet Riponne\Tunnel.

Il s'agit ici d'y répondre en se documentant sur l'historique du projet Riponne\Tunnel depuis le lancement du concours d'idées en 2019 jusqu'à la décision de réaliser des aménagements transitoires prévus en 2024. De plus, des entretiens semi-directifs seront menés avec la Ville de Lausanne au sein des Services de l'urbanisme (URB), de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics (MAP), ainsi que de l'Enfance, Jeunesses et Quartiers (EJQ). Ces derniers permettront de déterminer comment la Ville s'est organisée en matière de gouvernance entre les services pendant le processus de projet et de comprendre les outils de projets employés.

## ***2. Les outils de projets mobilisés ont favorisé le bon déroulement de l'évènement temporaire « Tunnel Rêve de Mer »***

La deuxième hypothèse de ce travail se focalise sur les aménagements temporaires « Tunnel Rêve de Mer » implantés à l'été 2022 sur la place du Tunnel. La Ville de Lausanne semble avoir effectué une programmation de mobilier urbain sur la place du Tunnel en s'inspirant de plusieurs projets d'aménagements temporaires en Suisse et en Europe. Le but sera de déterminer si la Ville de Lausanne soulève des priorités en termes d'aménagements, notamment si elle prend en compte les problématiques de transition écologique et de création d'espace public à échelle humaine. De plus, il s'agit de voir comment la Ville de Lausanne s'est organisée pour aboutir au projet temporaire « Tunnel Rêve de Mer », ainsi que de voir si des outils de participation ont été mobilisés.

La méthode employée pour confirmer ou infirmer cette hypothèse s'appuie sur une observation participante aux groupes de suivi avec les services consultés et impliqués dans le projet. De plus, des entretiens sont menés avec des animateurs de la Permanence Jeunes Borde<sup>1</sup> afin de déterminer quels ont été leurs rôles dans le projet « Tunnel Rêve de Mer ».

## ***3. Durant l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » (du 5 juillet au 20 août 2022), la place du Tunnel a été appréciée par les habitant.e.s, commerçant.e.s et associations du quartier. Le monitoring des aménagements temporaires a permis de déterminer la qualité de l'espace public produit et de faire émerger des recommandations pour l'avenir de la place***

La place du Tunnel est aujourd'hui un site qui accueille un grand stationnement à ciel ouvert dans l'un des quartiers les plus denses de la capitale vaudoise. Les aménagements temporaires devraient améliorer la qualité de cet espace public et être appréciés par les usager.ère.s. De plus, l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » pourrait servir d'inspiration pour faire émerger des souhaits et recommandations futurs.

---

<sup>1</sup> La Permanence Jeunes Borde (PJB) est un centre socio-culturel des jeunes du quartier de la Borde et environs à Lausanne (Ville de Lausanne, 2023).

Pour infirmer ou confirmer cette hypothèse, les usager.ère.s et commerçant.e.s autour du Tunnel seront invités à répondre à un questionnaire sur les aménagements de « Tunnel Rêve de Mer ». Inspiré de méthodes sociologiques proposées dans l'ouvrage « How to study public life » par Jan Gehl (2013), cette méthode à la fois qualitative et quantitative permettra de répondre aux questions sur la fréquentation de la place, les usages, l'appréciation des aménagements et de comprendre les souhaits et les attentes des usager.ère.s. Enfin, une grille d'analyse issue des travaux de Jan Gehl sera réalisée afin déterminer la qualité de l'espace public produit.

Afin d'appréhender le sujet des aménagements transitoires dans le processus de projet, la première partie de l'état de l'art aborde les problématiques urbaines actuelles en aménagement d'espaces publics ainsi que leurs définitions et acceptations (Habermas, 1962), (Gehl, 2013), (Cunha & Guinand, 2014a). Elle dresse également un portrait du projet urbain et de ses activités, tels que le processus de projet, la co-conception et les limites et obstacles à participation citoyenne. Les notions d'urbanisme transitoire et d'urbanisme temporaire sont également exposées, pour finalement terminer des exemples d'aménagements et de mobilier urbain utilisés dans les aménagements transitoires.

La deuxième partie du travail s'ouvre sur le projet Riponne\Tunnel, en commençant par dresser l'historique de ces deux places emblématiques à Lausanne. Ensuite, une description du processus du projet Riponne\Tunnel sera exposée pour aboutir à l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » et de son monitoring, réalisé dans le cadre de cette recherche durant l'été 2022. La méthodologie transversale permettra de présenter les documents et rapports officiels de la Ville de Lausanne, les acteur.ice.s clés interrogé.e.s et les spécificités du monitoring pour infirmer ou confirmer les hypothèses.

Enfin, les données récoltées pendant l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » (observations, questionnaires et mini-entretiens) sont présentées et les résultats sont discutés sous forme d'hypothèses. Les notions de qualité d'espace public, d'usage et de participation sont abordées. Des recommandations concernant les aménagements sont exposées dans l'optique de soutenir la ville de Lausanne pour les aménagements transitoires de 2024.

# PARTIE I – LES ESPACES PUBLICS : QUELS QUALITÉS ET OUTILS POUR CRÉER LA VILLE DE DEMAIN ?

## 1. L'espace public

### 1.1 Définitions et acceptions

La notion d'espace public étant centrale dans cette recherche, il apparaît essentiel d'en proposer des définitions. Objet de continuelles transformations, l'espace public peut être appréhendé de différentes manières selon les écoles de pensées. À la fois spatial, architectural, social, politique et économique, on le retrouve aujourd'hui dans un éventail de disciplines tout aussi variées. Cette diversité se lit dans l'espace, les formes et l'environnement matériel comme dans les niveaux de compréhension de l'espace public (Zepf, 2009).

Dans le vocabulaire des urbanistes, le terme « *espace public* » ne prend véritablement forme qu'après les années 1960. Thierry Paquot, dans son ouvrage *L'espace Public* (2009), le définit comme « *le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées que la publicité s'efforce de rendre publiques, mais aussi une pratique démocratique, une forme de communication, de circulation des divers points de vue* » (Paquot, 2009a : 3). De manière plus suggestive, Paquot envisage les espaces publics comme des espaces libres :

*« Nous appellerons "espaces libres" tout ce qui n'est pas construit ou clôturé à des fins purement privées, c'est-à-dire, en fait, tout ce qui n'est pas bâtiments et jardins ou cours clôturés des habitations individuelles. Ils comprennent donc essentiellement : les voiries : voies, parkings, places, etc., les espaces verts et les autres espaces libres : cours et jardins d'écoles et de lycées, stades, terrains de sport, etc. »* (Paquot, 2009a : 86).

Lefebvre, dans son œuvre *Le droit à la ville* (1976), avance que l'espace public peut être considéré comme une sphère dans laquelle l'expression et la légitimation du politique sont rendues possibles par les citoyen.ne.s. Dans cet espace, ces derniers peuvent exprimer leurs opinions librement et participer à la vie démocratique. L'idée sous-jacente à cette notion est que l'environnement urbain n'est pas simplement une toile de fond pour la société, mais qu'il devient un acteur dans la formulation et la dynamique des processus politiques. Les espaces publics, dans cette perspective, sont transformés en des lieux où les voix individuelles se mêlent

pour former une symphonie de débat, de délibération et d'interaction, contribuant ainsi à la construction de la citoyenneté et à l'exercice démocratique.

Dans une approche similaire, Harvey (Harvey, 2010), définit les espaces comme des lieux de production sociale et des espaces pour lutter contre l'exclusion sociale et la marginalisation des groupes défavorisés. Les espaces publics offrent un terrain fertile où les individus et les collectivités peuvent revendiquer leur droit à la ville, à l'appartenance et à la participation. Son point de vue souligne l'importance des espaces publics en tant que plateforme de transformation sociale et de lutte pour une ville plus égalitaire et inclusive.

En parallèle, Chekloff et Thibaud (1992) enrichissent la réflexion en abordant la notion d'espace public à travers une lentille plus complexe. Pour eux, l'espace public émerge de l'interaction harmonieuse entre les dimensions environnementales (son, lumière, visibilité, niveau sensoriel et physique), le milieu (interactions, échanges, sociaux) et le paysage (formes saisies au plan esthétique). Cette approche multidimensionnelle capture la richesse et la diversité des éléments qui contribuent à la création d'espaces publics vivants et significatifs, où les expériences individuelles et collectives s'entremêlent pour façonner la vie urbaine.

Néanmoins, la notion d'espace public peut parfois s'obscurcir lorsqu'elle se rapporte à un espace privé ayant une utilisation en apparence « publique », comme c'est le cas des centres commerciaux, où les possibilités d'usages sont limitées dans le temps et la forme. Dans cette optique, ce ne sont pas uniquement l'affectation ou la fonction du sol qui définissent un espace public, mais plutôt les pratiques et la diversité des usages qui transforment les lieux en espaces publics (Paquot, 2009).

Afin de comprendre comment l'espace public, composé de rues, de places, de parcs, de halles publique, est devenu l'objet de la plus haute importance pour les collectivités urbaines (Bassand & Joye, 2001), nous allons dresser un bref historique de son évolution.

En 1962, Jürgen Habermas développe un modèle pour la genèse de l'espace public à l'époque des Lumières. Selon lui, les personnes privées cultivées du 18<sup>e</sup> siècle s'identifient de plus en plus comme le produit de la puissance publique et deviennent « *le noyau d'un espace public bourgeois naissant qui se développe à mesure que l'intérêt public pour la sphère privée de la société bourgeoise n'est plus seulement pris en compte par l'autorité, mais est pris en*

*considération comme les sujets étant le leur propre* » (Habermas, 1962, p.36). Ainsi, la naissance de l'espace public a été décisivement marquée par les rapports de pouvoir qui se manifestent entre la noblesse, les élites bourgeoises et les corporations urbaines et ecclésiastiques (Birkner & Mix, 2014).

De 1930 à 1970, les espaces publics n'ont pas fait l'objet de grande attention. Dans leur ouvrage « New City Spaces » Jan Gehl et Lars Gemzøe partagent l'idée que ce phénomène est dû au « rejet moderniste de la ville et des espaces publics » (Gehl & Gemzøe, 2006 : 7). De plus, le rapide développement de la circulation automobile, l'attention sur les infrastructures routières ainsi que le brusque développement urbain après la 2<sup>e</sup> guerre mondiale ont contribué à la négligence des espaces publics (2000). Des flots de voitures commencent à déferler sur les villes du monde et la qualité de vie a grandement été impactée dans certaines parties du monde, à l'instar du Bangladesh, de l'Italie et de l'Irlande (Gehl, 2013).

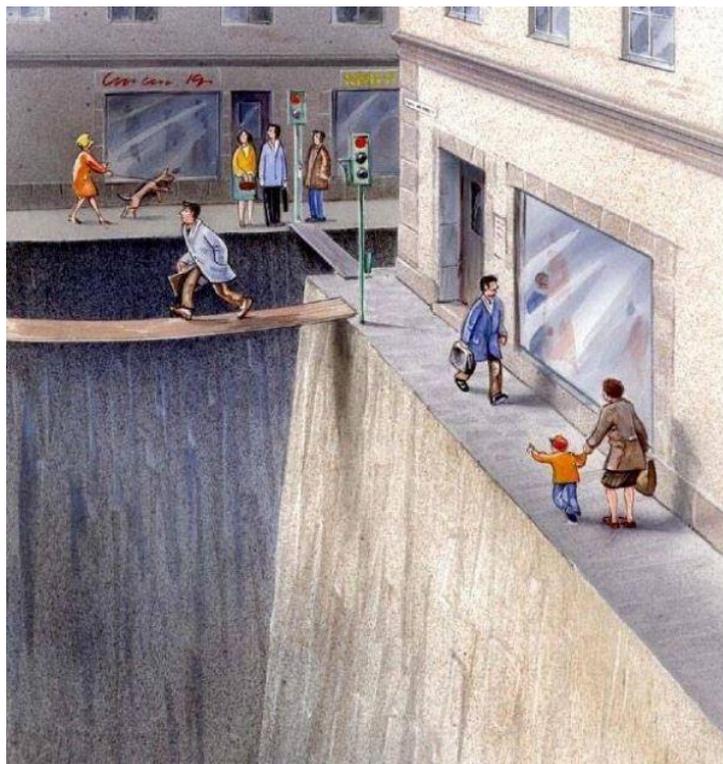


Figure 1 : Illustration de l'espace occupé par les routes. Source Karl Jilg dans Stromberg, 2014

Dans son ouvrage précurseur *Déclin et survie des grandes villes américaines* (1961), Jane Jacobs mettait en évidence la manière dont la forte augmentation du trafic automobile et la perspective moderniste de la planification, qui traite les fonctions urbaines de manière individuelle et privilégie une construction d'édifices détachés de leur environnement, avaient

pour conséquences de réduire considérablement l'espace urbain, donnant ainsi naissance à des villes mortes. L'écrivaine et journaliste américaine est une des premières à revendiquer un changement dans la manière de construire des villes, alors qu'au même moment, la circulation automobile prenait progressivement de la place au détriment des espaces publics.

Ce n'est que dans les années 70 que la vision fonctionnelle a été remise en question et que des débats publics ont intégré de manière plus fréquente la qualité urbaine, la pollution, la vie urbaine et l'accaparement des villes par le trafic (Gehl, 2013).

L'espace public construit désormais une forme organisée, donne des directions et des emplacements, mobilise des acteurs et infléchit des actions tout en laissant des marges de manœuvre de conduite. Pour autant, il n'est pas toujours facile de penser l'espace public comme une forme concrète et Amphoux nous rappelle l'importance d'interroger la diversité des espaces sensoriels (Amphoux et al., 1991).

Certaines inquiétudes sont soulevées quant aux évolutions de l'espace public. À l'instar de Habermas, Hölscher craint que le concept classique d'espace public ne se dissolve à cause de la numérisation des technologies de l'information et des médias de masse. Selon lui, l'espace public qui se construit parallèlement procure simultanément « transparence et opacité ». L'accélération du public consommateur de culture observée à travers les plateformes telles que *YouTube* ou le journalisme de « fast-news » suivant le modèle du *Konbini* contribuent à une opacité de la sphère et de l'espace public. Selon Birkner & Mix (2014), les idéologies du public de refus conscient à la communication savante portée par « le type social de l'intellectuel » contribuent involontairement à une fausse transparence et à une institutionnalisation de la censure de l'espace public critique. De même, le présupposé de l'imperméabilité totale entre public et privée est remis en cause. Pascal Amphoux là aussi, estime qu'il faudrait davantage caractériser les espaces publics sensoriels en degré de porosité (1991).

Avec l'incertitude actuelle des changements sociétaux et climatiques au niveau global, on se trouve dans une période constante de redéfinition de la ville. On parle de projet urbain, d'art urbain et du rôle de l'architecture sur les villes, mais aussi de nouvelles scénographies et mises en scènes des espaces publics. Le début du XIXe siècle fait face à de nouveaux enjeux planétaires et le désir de donner corps à une ville animée et saine devient de plus en plus essentiel.

## 1.2 Qualité des espaces publics

La question de l'espace public pose intrinsèquement la notion de sa qualité. Cette dernière, se concrétisant dans les projets d'aménagement, est essentielle pour les faiseur.euse.s de la ville d'aujourd'hui (Cunha & Guinand, 2014b). Avec les préoccupations environnementales, mais aussi par la multiplication des usages et la diversité des projets urbains, garantir une bonne qualité est un objectif indispensable.

Pourtant, la définition de qualité renvoie à des conceptualisations instables, nécessitant de s'interroger sur les valeurs et les représentations imaginaires véhiculées par le collectif, ainsi que les traductions concrètes en matière de pratiques d'aménagements (Fleury & Froment-Meurice, 2014). Pour da Cunha et Guinand (2012), la qualité devrait allier les composantes spatiales, fonctionnelles, sociales et environnementales afin de penser l'habitabilité des cadres de vie. Elle se décline en deux dimensions de dispositifs matériels (objets dans un espace) et immatériels (significations et représentations d'ordre symbolique).

En effet, les pratiques d'aménagements échappent de plus en plus à une stricte fonctionnalité et à une programmation qui ne s'exprimeraient que par types d'usages, surfaces, modes de financement pour tendre vers l'orchestration d'ensembles interdépendants de formes urbaines, d'espaces publics et d'ambiances urbaines sensibles (Amphoux, 2002 ; Lipovetsky, 2006). Pour comprendre la pluralité des registres de la qualité urbaine, cette figure illustre quatre dimensions théorisées par Lévy et Spigay (1992), Zepf (1999), Prigent (2007) et Da Cunha et Guinand (2012).



Figure 2: Les quatre dimensions de la qualité urbaine. Source : Da Cunha et Guinand, 2012

La dimension sociale est une composante clé qui invite à étudier les usages et à être attentif.ve.s aux attentes des individus, mais aussi aux valeurs d'usages et aux pratiques quotidiennes sur l'espace public. Dans son ouvrage « Pour des villes à échelle humaine » (2010), Jan Gehl donne les secrets d'une ville de qualité. L'architecte et urbaniste danois développe quatre caractéristiques des réussites d'une ville, à savoir l'animation, la sécurité, la durabilité et la santé. Selon lui, ces objectifs sont indissociables à la dimension sociale et humaine et devraient être davantage pris en compte dans les investissements publics pour l'amélioration des conditions de vie dans l'espace urbain. L'auteur propose ainsi un tableau rassemblant douze critères de qualités pour des espaces fréquentés par les piétons répartis dans les thématiques de la protection, du confort et de l'attrait.

<b>Protection</b>	<p><b>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection des piétons</li> <li>• Elimination de la crainte de la circulation automobile</li> </ul> 	<p><b>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace public animé</li> <li>• « Yeux en action »</li> <li>• Chebauche des fonctions diurnes et nocturnes</li> <li>• Eclairage adéquat</li> </ul> 	<p><b>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DESGREGABLES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vent</li> <li>• Pluie et neige</li> <li>• Périodes de chaleur intenses</li> <li>• Poussières, bruit et lumière éblouissante</li> </ul> 
<b>Confort</b>	<p><b>POSSIBILITE DE MARCHER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace suffisant</li> <li>• Absence d'obstacles</li> <li>• Surfaces adéquates</li> <li>• Accessibilité pour tous</li> <li>• Façades intéressantes</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITE DE SE TENIR DEBOUT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effet de bordure et zone où se tenir debout</li> <li>• Présence d'appuis</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITE DE S'ASSEOIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones où s'asseoir</li> <li>• Mettre à profit les avantages des lieux: vues, soleil, gens</li> <li>• Endroits agréables où s'asseoir</li> <li>• Bancs publics où se reposer</li> </ul> 
	<p><b>POSSIBILITE D'OBSERVER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distances d'observation raisonnables</li> <li>• Champs de vision dégagés</li> <li>• Vues intéressantes</li> <li>• Eclairage nocturne</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITE DE PARLER ET D'ECOUTER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faibles niveaux de bruit</li> <li>• Mobilier urbain offrant des espaces de conversation</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITE DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux</li> <li>• Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit</li> </ul> 
<b>Attrait</b>	<p><b>ECHELLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Immeubles et espaces urbains à échelle humaine</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITE DE PROFITER DES BONS COTES DU CLIMAT REGIONAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soleil et ombre</li> <li>• Chaleur et fraîcheur</li> <li>• Brise</li> </ul> 	<p><b>EXPERIENCES SENSORIELLES POSITIVES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité du design et des détails</li> <li>• Qualité des matériaux</li> <li>• Vues agréables</li> <li>• Arbres, plantes, eau</li> </ul> 

Figure 3: Tableau des qualités de l'espace public : Gehl 2012: 251

Ce tableau souligne l'importance de pouvoir vivre les choses les plus élémentaires, à savoir marcher librement, bavarder, écouter, s'exprimer, manger. Un espace public de qualité implique également que son usage peut être aussi bien diurne que nocturne et en toute saisonnalité. De même, l'espace doit pouvoir offrir une contemplation esthétique et offrir des expériences sensorielles agréables. Ces critères sont cumulatifs et devraient tous être répondus afin d'avoir un espace le mieux réussi possible. De ce fait, les espaces publics agissent comme des socles, dont l'aménagement peut répondre à l'amélioration de l'attractivité, du sentiment de sécurité et de la qualité environnementale dans un contexte urgent d'adaptation au changement climatique (Berdoulay & Soubeyran, 2002 ; Gehl, 2010 ; Da Cunha & Guinand, 2012).

Enfin, une responsabilité non négligeable est attribuée aux maîtres d'ouvrages, artisans d'une production de qualité (Delabarre, 2023). La qualité intrinsèque d'un espace public est étroitement liée à sa conception. Une capacité à diriger et à coordonner un projet impliquant une diversité de parties prenantes et d'expertises diversifiées est une compétence que la maîtrise d'ouvrage se fixe (Da Cunha & Guinand, 2012). Dans ce travail, nous analyserons comment le processus de projet peut sensiblement contribuer au succès d'un espace public de qualité.

### **1.3 Attractivité des espaces publics**

L'enjeu de l'attractivité des espaces publics semble nécessaire pour la mise en image du territoire et représente une notion omniprésente dans la conception d'aménagements (Genaille, 2007). L'attractivité s'apparente fortement au concept de compétitivité entre les villes. En effet, les collectivités locales et territoriales se démènent parfois à une véritable course pour l'attractivité par différents biais sous la pression de situations économiques défavorables (Ingallina, 2007).

Synonyme d'une forte présence de services et d'infrastructures, d'un cadre de vie agréable ou encore d'une réelle efficacité des acteurs publics, l'attractivité peut être une réponse possible aux défis du développement d'un espace public (Camagni & Maillat, 2006). Toutefois, des interrogations se profilent : comment créer un pouvoir d'attraction autour d'un espace ? Quels sont les outils pour faire attirer l'attention, faire rêver et, à terme, faire venir ? Dans son ouvrage «*The Social Life of Small Urban Spaces*», William H. Whyte (2001) décrit différentes

caractéristiques qui assurent une forte attractivité des lieux, tels que la présence de bancs, de fontaines ou encore de kiosques à journaux. Ainsi, créer une offre en aménités est un critère prépondérant dans l'élaboration d'un espace de qualité. D'autre part, Jane Jacobs (1992) aborde cette problématique sous l'angle de la mixité sociale et fonctionnelle, soulignant l'importance de forger un espace public attractif. Elle met en avant la nécessité de préserver la diversité architecturale au sein des quartiers urbains pour faciliter leur attractivité.

Enfin, la participation de la communauté est un élément clé de l'attractivité et l'usage des espaces publics. La participation citoyenne, développée dans un chapitre ultérieur, est un moyen d'impliquer les habitant.e.s dans la conception et la gestion des espaces publics, et de favoriser les conditions de l'exclusion sociale (Chevrier & Panet-Raymond, 2013). En investissant dans l'attractivité des espaces publics, les communautés peuvent encourager les interactions sociales, renforcer le sentiment d'appartenance et créer des communautés plus fortes et plus unies (ibid.).

Ainsi, l'importance d'une offre diverse d'activités semble être la clé de l'attractivité des espaces. Que ce soit sur le plan d'évènements culturels, de concerts, de marchés de producteurs locaux ou encore de festivals, les activités doivent être adaptées pour tout type de population et d'intérêts (Da Cunha & Guinand, 2012).

L'étude de ce chapitre sur l'espace public révèle sa complexité et sa diversité dans l'environnement urbain. De Habermas aux défis contemporains, les espaces publics évoluent pour refléter les aspirations et les besoins changeants de nos sociétés. Pour tendre vers une meilleure qualité et attractivité des espaces publics, différentes activités de projet en urbanisme sont mobilisées lors de leur requalification. L'une d'entre elles est le projet urbain, qui se distingue en tant qu'approche globale visant à réinventer les espaces en les rendant plus fonctionnels, esthétiques et en accord avec les besoins des citoyen.ne.s (Arab, 2018).

## 2. L'activité de projet en urbanisme

### 2.1 Le projet urbain

Le projet en urbanisme en tant qu'activité est une forme d'action répandue, mais qui s'est considérablement métamorphosée dans le temps (Arab, 2018). Nadia Arab explique ces métamorphoses par « *l'évolution continue des objets de la production urbaine et par celle des enjeux et des conditions de la fabrique de la ville* » (ibid.). À titre d'exemple, les projets en urbanisme des années 1950 jusqu'aux années 1970 dépeignaient des préoccupations bien différentes de celles d'aujourd'hui (Dupuy, 2002). Les transformations dans les villes répondaient à des périodes de croissance économique et d'opulence, tout en devant faire face à la croissance démographique et l'évolution des territoires (Arab, 2018). Ces décennies ont été marquées par une forte construction de logements, d'équipements urbains et de zones d'activités commerciales et le modèle d'action des projets était souvent linéaire et avant tout piloté par des acteurs publics ou par l'Etat (ibid.).

Cette logique a évolué et dans les années 1970, l'urbanisme par le projet marque un changement de mode d'action en urbanisme (Arab, 2018; Berdoulay & Soubeyran, 2002; Dugua & Delabarre, 2018; Ingallina, 2008). Se traduisant par une forte opposition aux aménagements fonctionnalistes des décennies précédentes, le « projet urbain », aussi nommé « projet de régénération urbaine » ou « projet d'aménagement urbain » (Arab, 2018), se base sur une pluralité de modalités sociales, économiques et environnementales afin de les retranscrire au sein d'une ville (Toussaint & Zimmermann, 1998). Malgré des critiques parfois virulentes (Dugua & Delabarre, 2018), son succès encore actuel aujourd'hui s'explique par la mise en place et la consolidation d'un scénario à plusieurs partenaires pour concrétiser un désir coexistant (Pinson, 2005; Toussaint & Zimmermann, 1998).

À fortiori, le projet urbain se réfère à une multiplicité de techniques dont l'expertise n'est plus exclusivement réservée aux architectes et ingénieurs, mais invite d'autres compétences nécessaires pour sa faisabilité (Ingallina, 2008). C'est dans cette visée large que le débat et l'échange s'installent avec la population et que l'espace public reprend de la place comme le constituant de la connexion entre les usagers et la ville (Lefebvre, 1967).

Le projet urbain peut être pensé à plusieurs échelles et sous plusieurs formes, qu'il s'agisse d'une rénovation d'un bâtiment, à l'aménagement d'un espace public ou à la création d'un projet urbain d'agglomération (Dupuy, 2002). Dès lors, un modèle d'action flexible émerge dans des espaces déjà urbanisés ou sur des terrains vierges pour de nouvelles manières de composer l'urbain (Ingallina, 2008) en prenant forme sur des territoires insoupçonnés (Rey, 2012). Les villes de pays que l'on qualifiait d'industrialisés depuis une cinquantaine d'années semblent refaire surface dans le champ des projets urbains en offrant des friches industrielles, terrains d'opportunités pour les aménagistes (Morin, 2018). Ces friches sont également une occasion pour assainir des espaces contaminés et développer des expériences de régénération urbaine, culturelle, artistique ou écologique sur de vastes espaces vacants (Ambrosino & Andres, 2008; Andres & Grésillon, 2011).

Enfin, les projets urbains d'espaces publics semblent favoriser la création de nouveaux liens entre les habitant.e.s et les usager.ère.s et témoignent de la volonté d'une approche « bottom-up » préconisée par Jane Jacobs (1961), de partage et d'espaces accessibles à tous.tes (Pinson, 2005).

## **2.2 Temporalité, acteurs et outils du projet urbain**

En premier lieu, il est important de fixer les principes sur lesquels doit reposer un projet urbain. Ingallina (2008) relève que l'invariant du projet repose dans l'idée qu'il s'agit d'un processus de transformation dans la durée et qu'il ne peut être invoqué dans une logique d'urgence. Ainsi, la notion de projet urbain s'est substituée à la notion de plan, qui visait un but ultime à attendre, en étant à la fois processus et résultat (Pinson, 2005).

Deuxièmement, un projet urbain implique une grande diversité d'acteur.ice.s dans sa configuration. Qu'il s'agisse de promoteur.ice.s, d'aménageur.e.s, d'élu.e.s, d'usager.ère.s ou encore de concepteur.ice.s, chacune de ces catégories a sa part d'importance dans les interactions, bien que les rapports de forces puissent varier d'une situation à l'autre (Arab, 2018). Pour Pinson (2004), le projet est avant tout conçu comme un instrument de mobilisation sociale et de pérennisation de groupes d'acteur.ice.s solidarisé.e.s par le partage des mêmes objectifs. Une autre particularité est que la plupart de ces acteur.ice.s exercent une activité indépendamment du projet (Arab, 2018). En effet, le projet urbain réunit de façon temporaire des spécialistes de tous milieux et doit conjuguer des logiques d'action propre à leurs

organisations avec les contraintes, ressources et objectifs propres aux parties prenantes (ibid.). Dans le cadre de ce travail, nous verrons que cette composante a été particulièrement importante pour l'élaboration du projet temporaire « Tunnel Rêve de Mer ». La coordination entre parties prenantes dans le processus de projet, instrument clé pour la mise en œuvre de dispositifs, de négociation et de faisabilité, peut devenir une forte contrainte dans l'aboutissement d'un projet.

Quant aux outils du projet urbain, plusieurs chercheur.euse.s conviennent qu'il existe deux grands types de supports : les instruments de type cognitifs et les instruments organisationnels. D'une part, les instruments cognitifs comprennent les objets intermédiaires de la conception, autrement dit les outils matériels utilisés au cours du processus de projet. Il peut s'agir d'esquisses, de maquettes, de cartes ou encore de plannings jouant un rôle dans l'exploration cognitive, mais aussi dans rôle de synchronisation entre les acteur.ice.s de la conception (Arab, 2017; Boujut & Blanco, 2003; Jeantet, 1998; Vinck, 2009). D'autre part, les instruments organisationnels englobent des aspects bureaucratiques, telles des formes contractuelles qui établissent les responsabilités de chaque partie prenante de la conception, mais aussi des formes plus flexibles. Cela peut inclure des ateliers d'urbanisme (Arab, 2017) ou encore des « groupes de suivi ». Ces types de dispositifs récents sont décrits comme une forme novatrice d'urbanisme de négociation, permettant de rassembler les acteur.ice.s privés ou publics, les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, les expert.e.s et les usager.ère.s (ibid.) dans une structure inclusive, où chaque partie prenante à son rôle à jouer.

En résumé, les caractéristiques du projet urbain englobent une transversalité de démarches multiples qui visent la mise en commun de savoir-faire, compétences et de désirs le long du processus.

### **2.3 Risques et incertitudes liés au projet urbain**

Avec la rapide transformation des problématiques urbaines, des mutations sociales et des complexifications du système d'acteur.ice.s aujourd'hui, le projet urbain semble de plus en plus imprévisible (Arab, 2018). Cette composante semble omniprésente et reconnue dans chaque projet, provoquant les aménagistes à faire preuve de capacité d'adaptation et de réactivité pour être prêt.e.s à modifier le projet en cours de route (Pinson, 2004). Les parties prenantes savent également que le temps long des projets implique inévitablement une évolution des

ressources disponibles couplé au potentiel départ d'acteur.ice.s impliquées au lancement (Pinson, 2005). Ainsi, les processus décisionnels sont rarement définitifs et sont sujets à plusieurs retours en arrière et amendements (Boutinet, 1993). De manière analogue, il arrive que la faisabilité du projet soit remise en doute ou que la probabilité qu'un projet n'aboutisse pas. Plusieurs projets sont sensiblement modifiés pour cause de recours, de manque budget ou parce que l'effectivité des intentions du projet ne correspond pas aux idées initiales (Arab, 2017).

Certains effets sociaux, économiques et politiques sont aussi à mettre en évidence, notamment liés à la gentrification des quartiers environnants un espace public transformé par un projet urbain (Rousseau, 2008). En effet, pour pallier un déclin économique, des politiques publiques transforment des espaces pour les adapter à la venue de classes moyennes afin que celles-ci puissent y accéder et consommer (ibid). Ce phénomène ranime une méfiance de certain.e.s citoyen.e.s face aux projets des villes, car on constate souvent la création de projets urbains en vue d'attirer des groupes sociaux avec un certain capital culturel ou économique (ibid.). Dès lors, cette « stratégie de montée en gamme » devrait être le plus possible évitée dans la démarche de projet (Rousseau, 2014).

Finalement, l'un des enjeux réside dans le fait que les démarches de projet sont souvent des objets idéologiquement non identifiés dans les politiques urbaines (Pinson, 2005). Ce flou peut laisser penser que le projet a les atouts d'un mode anti-technocratique dans son mode de fonction autonome et inclusif. Néanmoins, il peut tout autant être associé à la pensée idéologique néo-libérale en privilégiant de grandes opérations de renouvellement urbain pour créer une meilleure attractivité pour les nouveaux arrivant.e.s au détriment des quartiers en réels besoins (Genestier, 1993).

### **3. L'urbanisme transitoire et/ou temporaire**

#### **3.1 Émergence et définitions**

La mise en place des aménagements transitoires et temporaires s'inscrit dans la continuité du projet urbain, et agit en réponse aux évolutions des pratiques de l'aménagement (Baillargeon & Diaz, 2020). Bien qu'ils ne soient pas encore une réalité entièrement instituée, ces nouvelles manières de faire la ville font l'objet d'une attention croissante dans la réflexion académique

et dans le monde professionnel (Hawi & Watkin, 2022). Ces interventions expérimentales agissent comme stratégie pour utiliser des espaces vacants ou sous-utilisés et répondre à des problématiques de qualité environnementale liées à la pollution urbaine et au changement climatique (Douglas, 2014; Lydon et al., 2015). À la croisée d'enjeux démocratiques, sociaux, pédagogiques ou culturels, plusieurs chercheur.euse.s avancent que ces pratiques pourraient être régulières et s'intégrer aux planifications traditionnelles à l'avenir (Diguët, 2018).

Les installations éphémères et d'occupation temporaire au sein des espaces publics ont avant tout pour but de valoriser des espaces ou friches abandonnées, mais sont aussi symptomatiques d'une volonté grandissante de replacer l'humain au cœur de la réflexion sur l'espace public (Diguët, 2018). À la différence des squats, les opérations d'urbanisme transitoire se veulent organisées avec l'accord du/de la propriétaire, sur une durée déterminée et non contestataire (Baillargeon & Diaz, 2020). Les initiatives d'urbanisme transitoire s'inscrivent désormais de plus en plus dans un cadre juridique contractuel et leur régularisation permet de les identifier comme un outil phare dans l'aménagement du territoire (Diguët, 2018).

En Suisse, non seulement ces initiatives d'aménagements transitoires se multiplient, mais on remarque également qu'elles sont vectrices de promotion d'une économie créative, circulaire et sociale (Diguët & Zeiger, 2017; Monod, 2022; Pradel, 2008). Les communes et villes utilisent cette stratégie de réaménagement avec un intérêt croissant, car elle promeut une dynamique flexible, peu coûteuse et graduelle des espaces afin de « déverrouiller » leur potentiel de transformation (Chabot, 2013). En effet, ce processus permet une réversibilité d'aménagement et une opportunité d'expérimentations collectives, festives ou artistiques, comprenant des ambiances inédites (Baillargeon & Diaz, 2020). De plus, elle intègre le temps l'adaptation d'un temps long au projet urbain et permet de trouver une alternative plus rapide. Après plusieurs décennies d'urbanisme « définitif », on retrouve une nouvelle dimension évolutive et ouverte à la participation citoyenne (Diguët, 2018).

L'adjectif transitoire suggère que l'aménagement s'inscrit dans une continuité et pas seulement sur une juxtaposition d'usages non connectées avec le futur du territoire (Baillargeon & Diaz, 2020). Cette cohérence temporelle permet de répondre à l'évolution du lieu, de son image, tout en participant aux grandes évolutions énergétiques, économiques et écologiques. En d'autres mots, l'urbanisme transitoire se démarque de l'urbanisme éphémère par la vision

pérenne qui permet une continuité et fluidité dans l'aménagement plutôt qu'une conception provisoire en attendant le projet abouti (Hawi & Watkin, 2022).

Pour les aménagistes, la fabrique de la ville transitoire peut se construire à travers la création de dispositifs réversibles répliquables (Rudler, 2023). C'est le cas de certaines agences comme l'atelier OLGa<sup>2</sup> ou encore l'agence de design « Vraiment Vraiment »<sup>3</sup>, dont leur but est de créer, évaluer et tester les aménagements afin de pouvoir les importer dans d'autres espaces si ceux-ci se révèlent réussis (Combe, 2022). Ces interventions légères et rapides ont comme atout de se réapproprier l'espace public de la part des riverain.e.s, mais soulèvent aussi des questions essentielles : quelle pérennité, quelle acceptabilité ou encore comment éviter des dégradations et maintenir un bon niveau d'accessibilité ?

L'urbanisme temporaire est connexe de « l'urbanisme tactique » (Lydon et al., 2015). Ce terme théorisé en particulier dans un livre de Mike Lydon et Anthony Garcia renvoie à un engagement citoyen pour lequel l'aménagement est une pratique collective et politique. En effet, l'urbanisme tactique évoque davantage une action locale et militante de réappropriation d'espaces à enjeux. Il peut s'agir de préservation de terrains végétalisés face au bétonnage, d'aménagements d'espaces de proximité menacés par un projet immobilier ou encore de valorisation des mobilités douces dans un projet d'aménagement de voirie automobile (Pradel, 2019).

Dernièrement, la pandémie de COVID-19 a amené de nouvelles formes d'urbanisme, notamment par la création d'espaces adaptés au confinement. Depuis, les expériences d'urbanisme transitoire et éphémère se sont multipliées ; nous pouvons notamment citer les *pop-up* pistes cyclables qui ont été créées pour réduire le nombre de passager.ère.s dans les transports publics. En 2020, Genève et Lausanne ont créé chacune 7,5 km de *coronapistes* (Rérat, 2023). Face à l'urgence et à l'incertitude de la situation, ces aménagements ont pu être implantés de manière légale pendant une durée renouvelable de 60 jours et sont aujourd'hui pérennes (ibid.). Les espaces publics en défaveur des piétons ont également été mis en évidence par la crise sanitaire (Ducasse, 2020). Tandis que la part modale de la marche tend à

---

<sup>2</sup> [Atelier OLGa \(atelier-olga.ch\)](http://atelier-olga.ch)

<sup>3</sup> [Vraiment Vraiment - Design d'intérêt général](#)

augmenter dans la plupart des villes, le partage de l'espace public reste largement favorable aux automobilistes, au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes (ibid.). L'affaiblissement du trafic routier a été l'occasion de réaliser des aménagements ponctuels le long des routes, sur des stationnements ou encore sur des places publiques, permettant d'expérimenter l'efficacité et l'acceptation des mesures auprès des usager.e.s (Andres & Zhang, 2020).

### **3.2 Benchmark et qualification des aménagements transitoires et temporaires en Europe**

Afin d'illustrer les différentes approches d'aménagements transitoires et temporaires en Europe, plusieurs aménagistes proposent des exemples concrets de projets. Parmi ces derniers, nous allons explorer des aménagements en Europe sur des espaces publics, afin de nous rapprocher du cas d'étude de la place du Tunnel à Lausanne. À travers ce panorama, nous verrons comment ces réalisations d'aménagements sont transformées, répliquées et diffusées à travers le monde.

#### *Commerces ambulants, foodtrucks*

Les occupations temporaires d'espace public les plus anciennes et généralisées concernent les commerces ambulants. Ces derniers répondent autant à des besoins économiques que des besoins de relations sociales (Cochand, 2005). Le temps d'une journée, d'un week-end ou d'une semaine, ces pratiques bouleversent momentanément l'usage habituel de l'espace urbain et sont aisément acceptées par les habitant.e.s : marché en lieu et place d'un stationnement, bungalows provisoires ou encore foodtrucks implantés sur la voirie, leur impact sur l'attractivité du quartier est important et l'apport d'une animation locale rend la rue plus vivante (Boussuge, 2018). Réinterpréter l'espace éphémère de tels évènements peut également être un prétexte pour re-qualifier un espace public et accueillir de manière pérenne d'autres usages pour créer un lieu de vie sociale au quotidien (Cochand, 2005).



Figure 4: Miam Festival à la place de la Riponne, 2022. Source : [lausanneatable.ch](http://lausanneatable.ch)

### *Parklets ou Park(ing) Days*

Face au nombre de places de stationnement élevé et dans un contexte de tension sur l'espace public au sein des villes, les initiatives de « Parking Days » semblent être une initiative rapide et utile pour expérimenter de nouvelles formes d'urbanisme (Lydon & Garcia, 2015).

Créés initialement à San Francisco en 2005 par un collectif, les « Parking Days » permettent à des riverain.e.s, associations ou des artistes d'occuper des places de stationnement pendant un temps éphémère, en les transformant en espaces ludiques et conviviaux (Lydon & Garcia, 2015). Ces actions mènent à une réflexion sur les espaces normalement dédiés aux voitures et sont également considérées comme un type d'urbanisme tactique, qui mène à une réappropriation de grands espaces dédiés habituellement aux véhicules motorisés (Douay & Prevot, 2014).

À Barcelone en 2019, plus de 70 organisations ont temporairement transformé les places de stationnements en parcs, petits jardins ou encore espace de jeux pendant la semaine mondiale du climat afin de sensibiliser la population à la crise environnementale. Au total, une centaine de places de parking ont été occupées pour le plaisir des passant.e.s et des enfants<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> <https://www.isglobal.org/-/park-ing-day-barcelona>



Figure 5: Park (ing) Day à Barcelone (Müller, 2015)

En Suisse romande, cette activité n'est pas encore ne s'est pas encore beaucoup répandue, mais nous trouvons quelques exemples d'initiatives en Suisse alémanique organisée par l'association actif-traffic<sup>5</sup>.



Figure 6: Jeux et jardinage pendant un Park (ing) Day à Bâle, 2019. Source: anti-traffic.ch

<sup>5</sup> [www.actif-traffic.ch](http://www.actif-traffic.ch)

### *Occupations temporaires d'espaces publics, Bruxelles en vacances*

Ce programme a été développé depuis 2020, lors des périodes de confinement du coronavirus. Une communauté dans la région bruxelloise a voulu mettre des espaces libres pour tout le monde en extérieur durant l'été. Sous forme d'équipements sportifs ou de cinémas en plein air, l'objectif était de faire émerger des projets temporaires afin de créer du lien social et d'apaiser des quartiers de la capitale belge. La collectivité a géré ces événements à retenir grâce à des appels à projets proposés par des associations. Elle a ensuite analysé son évolution, fonctionnement et ses risques de dégradations. Cette analyse se fait en collaboration avec les riverain.e.s afin d'imaginer ensemble ce qu'il est possible de faire. Entre 2020 et 2021, plus de cinquante projets ont pu être mis en place et certains aménagements légers ont pu être pérennisés à la suite de leur acceptation<sup>6</sup> (Figure 7).



*Figure 8: Projection en soirée, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles.  
Source : Ivan Put*



*Figure 7: Ancien parking transformé en espace public, Piazza Dergano, Milan, 2020. Source : viveremilano.info*

### *Peintures, marquages et signalétique, Settimo Torinese et piazze aperte, piazza dergano*

---

<sup>6</sup> [www.perspective.brussels/fr](http://www.perspective.brussels/fr)

La réalisation de peinture au sol est souvent utilisée afin de différencier visuellement les usages de passage. À Milan en Italie, des associations de riverain.e.s accompagnées de designers urbains ont entrepris de réaliser des peintures créatives au sol afin de transformer des espaces publics en terrain de jeu (Figure 8). La Piazza Dergano représente un exemple concret, avec un aménagement réalisé pour tout type d'usager.ère.s et accessible aux personnes à mobilité réduite.

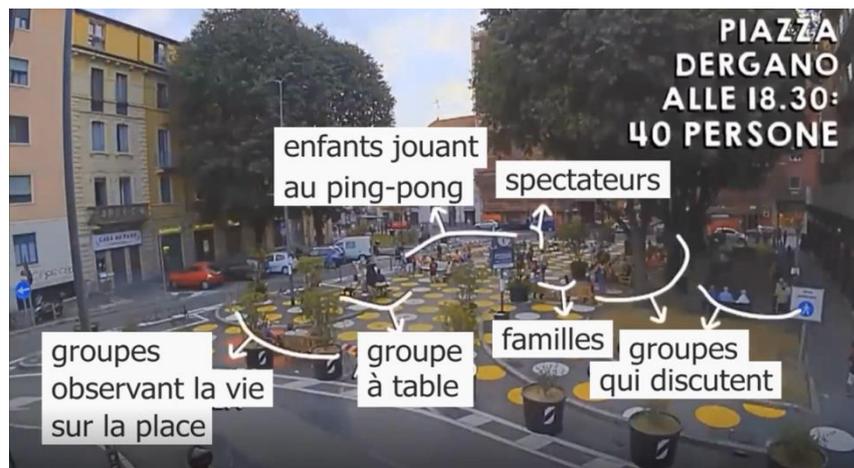


Figure 9: Piazza Dergano, Milan, 2020. Source: [viveremilano.info](http://viveremilano.info)

La réalisation est effectuée collectivement et les frais sont pris en charge par la ville qui encourage une communication importante par de l'affichage, de la signalétique et des vidéos sur les réseaux sociaux. La participation active et la responsabilité de la population sont fortement appréciées durant le processus de projet<sup>7</sup>. Ce type d'aménagements pose néanmoins beaucoup de questions notamment quant à l'entretien, la durabilité, la lisibilité du projet ou encore le renouvellement des ouvrages (Lydon & Garcia, 2015).

#### *Revitalisation d'espaces publics, nature en ville*

Afin de lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbain, la réintroduction de formes végétales sur des espaces publics minéralisés est évaluée. C'est le cas de la place du Vallon à Lausanne, qui a subi une transformation évolutive menée par les habitant.e.s du quartier et le bureau d'activation d'espaces publics OLGA. En 2019, le processus de réaménagement de la place commence, dans le but de «*lui rendre sa convivialité au plus vite, tout en amenant une*

---

<sup>7</sup> [www.graphicdays.it](http://www.graphicdays.it). Consulté le 15 juillet 2022

*impulsion entre les habitant.e.s et les autres usager.ère.s du quartier*»<sup>8</sup>. Par des transformations légères et évolutives, la végétalisation de la place du Vallon s'est faite par des préfigurations de tests avec des cageots de plantes, le désalphaltage d'une partie de la route, et le plantage d'espèces végétales.



Figure 11: Début 2019, la place du Vallon a les caractéristiques d'un carrefour routier et d'un parking minéral et peu accueillant. Source : OLGa.ch



Figure 12: Évènement « Végétons la place du Vallon », 15-17 juin 2019. Source : OLGa.ch



Figure 10: En juin 2022, la place du Vallon a fini sa transformation. Source : OLGa.ch

### 3.3 Co-conception et démarches participatives dans les aménagements transitoires et temporaires

Comme discuté auparavant, le champ des expertises mobilisés dans un projet urbain est large et une multiplicité de spécialistes participe à l'aboutissement d'un projet. Lefebvre souligne dans son ouvrage « Le Droit à la Ville » qu'il faut voir la ville comme une « œuvre collective », ce qui suppose « la possession et la gestion collective de l'espace » (1967). L'activité de conception

---

<sup>8</sup> [www.atelier-olga.ch](http://www.atelier-olga.ch). Consulté le 15 juillet 2022

en urbanisme, développée par Nadia Arab (2017), affirme une volonté d'un nouveau modèle d'action pour la fabrique urbaine qui s'est affirmée au cours des quinze dernières années, en incluant de nouveaux supports dans la conception de projet.

Dès lors, de plus en plus de projets sont portés par les communes en incluant leurs habitant.e.s (Lauriac & Cividino, 2023). Loin des planifications abstraites et des projections, la conception collaborative, et plus précisément la participation citoyenne y retrouve un projet qui prend corps et qui est investi rapidement (ibid.). Le but des démarches participatives est non seulement d'impliquer les citoyen.ne.s grâce à leur expertise d'usage, mais également de reconstruire un lien social et une augmentation du capital social pour les catégories d'habitant.e.s davantage marginalisé.e.s (Bacqué & Gauthier, 2011 ; Dugua et al., 2018).

Dans son article phare, « A ladder of citizen participation » (1969), Sherry Arnstein théorise la participation citoyenne comme « *une forme pouvoir citoyen, une redistribution du pouvoir qui permet aux citoyen.ne.s exclus des processus politiques et économiques d'être délibérément inclus dans l'avenir* » (Arnstein, 1969 ; 216). Elle propose une typologie de la participation arrangée sous formes de différents niveaux, avec chaque échelon correspondant à l'étendue du pouvoir que les citoyen.ne.s peuvent acquérir dans la démarche d'un projet urbain (Arnstein, 1969).

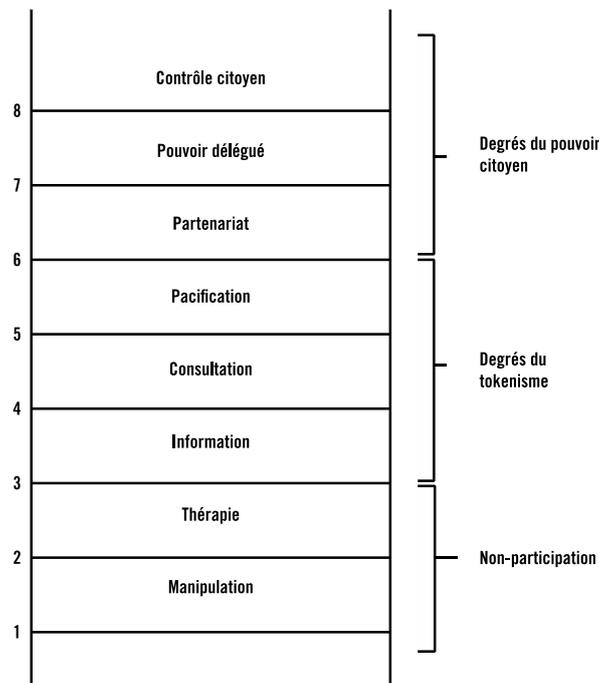


Figure 13: Les huit niveaux de la participation citoyenne. source : Arnstein 1969

Les niveaux 1 et 2 en bas de l'échelle correspondent à la non-participation, une forme de participation «illusoire ou masquée». Le véritable objectif n'est pas de permettre aux citoyen.ne.s de participer à la planification ou à la mise en œuvre des projets, mais plutôt de permettre aux détenteur.ice.s du pouvoir «d'éduquer ou de soigner» les participant.e.s (Arnstein, 1969).

Au milieu de l'échelle sont représentés des niveaux «symboliques», permettant à la population d'être visible et entendue par l'information (3), la consultation (4) et la pacification (5). Bien que ce soient des niveaux essentiels à la participation, la population n'a pas le pouvoir de s'assurer que leurs points de vue seront pris en compte par les collectivités ni de changer le statu quo. Les derniers niveaux quant à eux permettent au citoyen.ne.s de réellement s'engager dans un partenariat (6) qui leur permet de négocier et faire des compromis avec les détenteur.ice.s traditionnel.le.s du pouvoir. Le pouvoir délégué (7) et le contrôle (8) permettent au/à la citoyen.ne d'obtenir la majorité du pouvoir décisionnaire ou le plein pouvoir de gestion (Arnstein, 1969). Bien que cette typologie soit une simplification de la participation, l'essentiel à retenir est que l'implication du/de la citoyenne se fait sur plusieurs niveaux et que la notion de pouvoir est utilisée comme variable centrale pour acquérir de l'implication (Lane, 2005).

La participation citoyenne est un élément clé dans la mise en œuvre des aménagements transitoires. Elle se fait sous diverses formes : ateliers, consultations, chantiers ouverts, évènements ou encore rencontres, les formes sont plurielles et évoluent constamment. En multipliant les actions faites par, pour, et avec les habitant.e.s, l'occupation transitoire permet de toucher des publics diversifiés et d'améliorer le projet (ANRU, 2021). Pour recueillir les attentes des habitants et usagers, plusieurs outils peuvent être utiles :

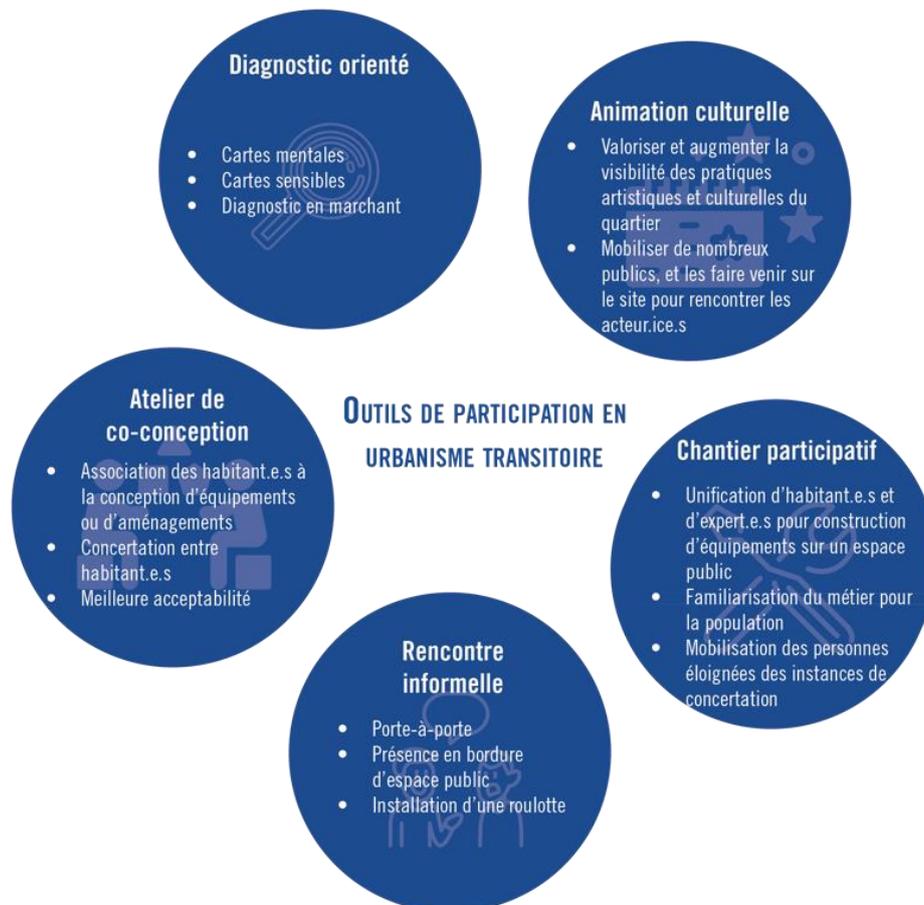


Figure 14: Les outils de participations en urbanisme transitoire d'après ANRU (2021). Réalisation : Virnot, 2023

Alors que la participation citoyenne est largement acceptée par les politiques publiques et paraît essentielle dans la conception d'aménagement, cette tendance ne va pas sans son lot de doutes et critiques.

Un des éléments majeurs concerne la représentativité de la population. Les personnes qui participent sont souvent les plus engagées et motivées, mais elles ne reflètent pas toujours les besoins de l'ensemble de la communauté (Arnstein, 1969 ; Pretty & Ward, 2001). Les groupes

marginalisés ou exclus, tels que les nouveaux.elles arrivant.e.s, les femmes ou encore les personnes en situation de handicap, peuvent avoir moins de légitimité dans le processus participatif. Une autre critique des démarches participatives est leur vulnérabilité face à l'influence des collectivités. Les processus de décision ne se réduisent jamais à l'espace public et une bonne partie se déroule dans des milieux inaccessibles à la population (Daquino, 2007). Dans le contexte des projets d'aménagements temporaires ou transitoires, les citoyennes peuvent être oubliées ou écartées lors des grands projets définitifs (ibid.).

Les aménagements temporaires peuvent également être synonymes de « jetables », les installations dégradées ou propositions citoyennes oubliées lors des grands projets définitifs (Pinson, 2005). Enfin, Arnstein souligne la différence cruciale entre la symbolique creuse de la participation citoyenne et le fait de disposer du pouvoir réel nécessaire pour influencer le résultat du processus de projet (1969).

En guise de solution, certain.e.s chercheur.euse.s avancent la thèse d'une période « post-collaborative », où l'enjeu pour les urbanistes serait non pas d'abandonner les démarches participatives, mais de dépasser l'opposition entre une image enchantée et souvent très théorique de la participation et une critique radicale qui met l'accent sur l'instrumentalisation des dispositifs par les acteurs dominants. Il s'agirait plutôt d'insister sur les difficultés et les défis, éclairer les différents types de contextes et les conditions qui contribuent à produire des épisodes participatifs grâce à la comparaison entre différentes expériences dans des contextes locaux et nationaux divers (Bacqué & Gauthier, 2011).

### **3.4 Design du mobilier urbain**

Il existe certains guides de design présentant de manière détaillée comment créer du mobilier urbain adapté aux aménagements transitoires. C'est le cas par exemple du *San Francisco Parklet Manual* (Lydon et Garcia, 2015) et du manuel de l'agence « Vraiment Vraiment » à Bruxelles (2022). Ces derniers proposent des aménagements simples et réversibles afin de pouvoir restituer l'espace comme il était à l'origine si l'aménagement ne fonctionne pas comme prévu. Le but aussi de ces manuels est de pouvoir créer des modèles répliquables, en travaillant avec des méthodes de design industriel pour produire en série si c'est opportun. Le mobilier dans les aménagements transitoires ou temporaires devrait aussi pouvoir être déplaçable, afin de pouvoir s'octroyer une marge d'erreur dans la spatialisation des aménagements. Le guide

du *San Francisco Parklet Manal* propose d'utiliser avant tout des matériaux recyclés, recyclables et locaux dont la production n'émet que peu de gaz à effet de serre. Les matérialités favorisées sont le bois, le métal et le plastique devrait être évité.



*Figure 15 : Aménagements transposables (Agence Vraiment Vraiment, 2022)*

À Delémont, à la suite à de nouvelles orientations stratégiques à l'horizon 2030, la volonté de modifier cette ville jurassienne était grandissante tant sur le plan du régime de circulation que dans les usages des futurs espaces. Ainsi, un projet d'aménagements temporaires a été mis en place entre 2020 et 2021. Des installations légères, modulables et réutilisables ont permis de tester, localiser et dimensionner au mieux les aménagements avant leur réalisation pérenne. L'implication de la population était prise en compte grâce à un processus participatif lié à l'analyse du Centre-gare (urbaplan, 2019).



Figure 16: Avenue de la Gare de Delémont, 2019. Source: urbaplan

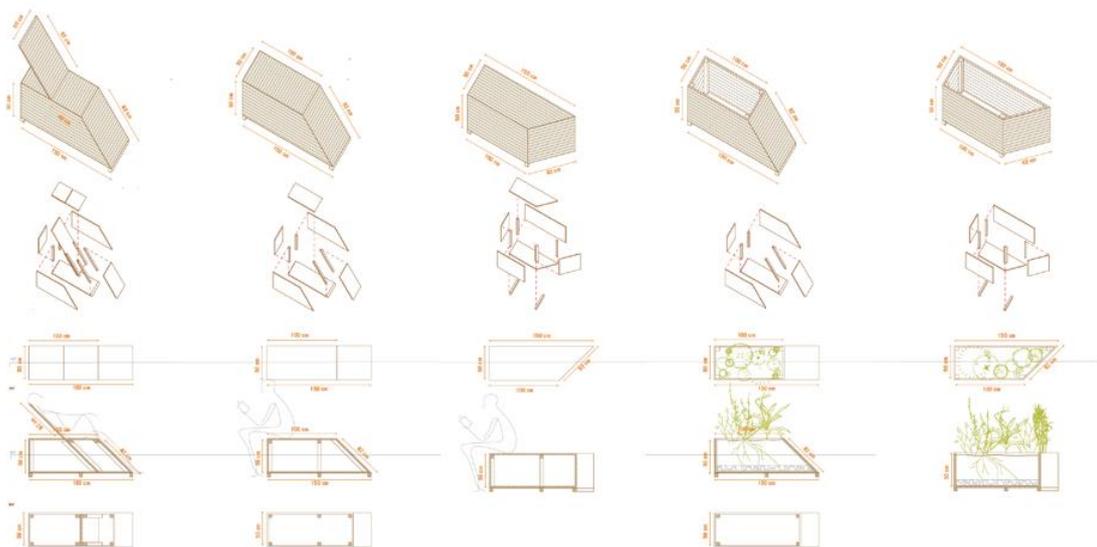


Figure 17: Aménagements modulaires à Delémont, 2019. Source : urbaplan

De plus en plus, les politiques publiques fournissent du mobilier urbains aux habitant.e.s qui s'engagent à entretenir des espaces collectifs. C'est le cas des 96 jardins partagés de Paris, où usager.ère.s se partagent des bacs végétaux et sont responsables de l'entretien en coordination avec les services de la ville (Demailly, 2014; Douay & Prévot, 2016). Après plusieurs mois de consultation, environ 209 projets ont été sélectionnés et répartis sur l'ensemble du territoire parisien à l'exception des quartiers les plus riches. En effet, la concentration de création de mobiliers urbains dans le cadre des aménagements transitoires

se regroupe en majorité dans des quartiers populaires ou gentrifiés (Douay & Prévot, 2016). C'est également le cas pour la localisation des parcs du *Park (ing) Day*, qui suit les mêmes logiques en se concentrant sur les espaces en marge de la ville (ibid.), ce qui semble participer à une nouvelle forme de gentrification invisible.

Enfin, l'utilisation de mobilier urbain dans les projets transitoires peut permettre d'influencer des concours urbanistiques d'espaces publics. Dans le cas de Lausanne, des étudiant.e.s ont testé plusieurs idées d'aménagements transitoires réalisés par l'atelier OLGa sur la place du Midi et ont analysé les pratiques des usager.ère.s. Malgré certains projets dégradés, beaucoup d'entre eux ont été utilisés et appréciés (OLGa, 2022).



Figure 18: Aménagements temporaires sur la rue du Midi. (OLGa, 2020)

En résumé, les points communs de design de mobilier urbain sont les suivants (Lydon et al., 2015) :

- Les matériaux utilisés doivent être simples (bois, peinture, plante, ...);
- Le mobilier doit être amovible et réversible;
- Le mobilier doit être accessible et peu coûteux afin de pouvoir tester le projet;
- Le mobilier doit être facilement réalisable pour la population.

## Résumé première partie

Les espaces publics de qualité sont un élément essentiel pour le bien-être et la qualité de vie des citoyen.ne.s. Dans un contexte où les villes font face à des défis croissants tels que la densification urbaine, le changement climatique et la congestion routière, la création d'espaces publics de qualité est un moyen phare pour transformer notre environnement urbain. L'activité de projet est un moyen d'y répondre, permettant aux citoyen.ne.s de participer à la conception et à la gestion d'espaces publics, garantissant ainsi leur qualité, leur attractivité et leur appropriation. L'urbanisme transitoire et l'urbanisme temporaire peuvent également contribuer à la création d'espaces publics de qualité, en proposant des solutions plus rapides à mettre en œuvre afin de répondre aux besoins des citoyen.ne.s. Grâce à des exemples concrets faits dans d'autres villes, notamment en utilisant le mobilier urbain comme outil de projet, ces approches sont complémentaires et peuvent aider les collectivités et les citoyen.ne.s à faire la ville d'une manière plus inclusive, durable et résiliente, tout en répondant aux besoins de la population.

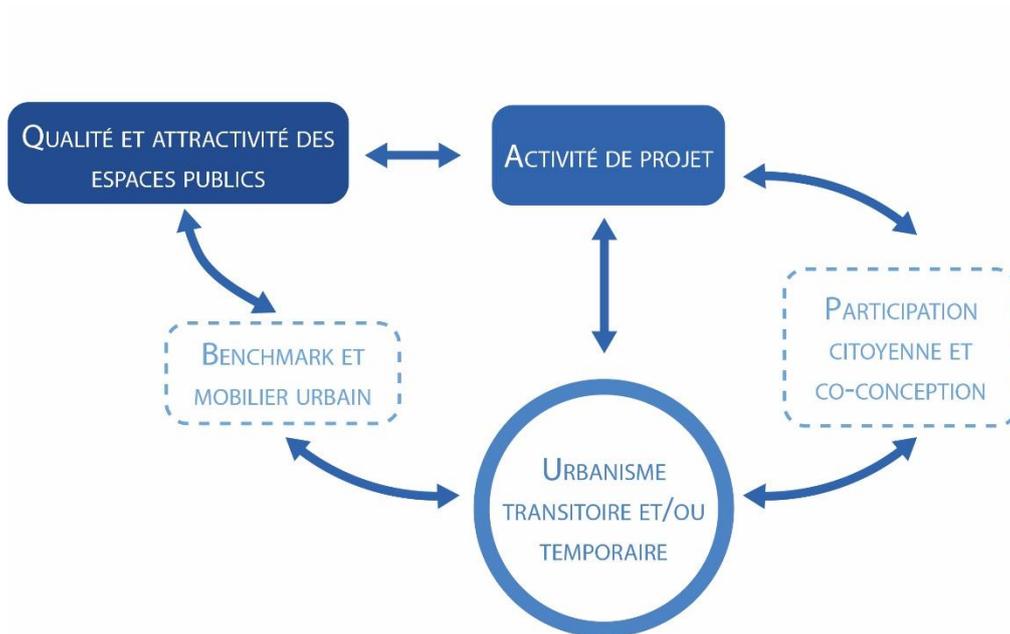


Figure 19: Résumé des concepts mobilisés (Virnot, 2023)

## PARTIE II – LE PROJET RIPONNE \ TUNNEL

### 4. Les places de la Riponne et du Tunnel

#### 4.1 Situation et historique

Lieux de rassemblements, de commerces, d'évènements et axes importants de transports et de rencontres, les places de la Riponne et du Tunnel ont joué un rôle central dans la ville de Lausanne. C'est au milieu du XIXe siècle que ces places sont créées, avec comme premier objectif la mise en place d'une « ceinture routière » autour de la vieille ville (Jaquet, 2019). Qu'il s'agisse de leur évolution ou de leur réaménagement, les projets ont toujours été bouillonnants d'idées expérimentales. Depuis leur création, ces places ont joué comme un pôle de rencontre entre habitant.e.s et communautés diverses, entre la ville et la campagne. Alors que la place de la Riponne a vécu une suite de démolitions pour reconfigurer son espace public, la place du Tunnel s'est peu à peu structurée en une étendue de forme triangulaire suite aux constructions d'immeubles autour des axes routiers.

##### 4.1.1 *La place de la Riponne*

En 1727, la Riponne est encore inexistante. À sa place, la rivière du Louve s'écoule à ciel ouvert dans une vallée verdoyante jusqu'à la ville ancienne. La grande transformation commencera à la fin du XIIIe siècle, par le comblement du vallon de la Louve, puis l'édification de bâtiments publics majeurs sur son pourtour, tels que le musée Arlaud, premier musée lausannois, ainsi que la Grenette vers 1840. La nouvelle place dessine alors ces premiers contours et adopte rapidement une utilité de marché un lieu de rassemblement. La Grenette accueille de nombreuses fêtes et manifestations comme le banquet des instituteur.ice.s de Suisse romande en 1868, l'Exposition fédérale des Beaux-Arts de 1898 et une exposition de boulangerie et pâtisserie suisse. Située à l'extérieur des murs, une maison appartenant à la famille Ripon donnera son nom cette importante place.



*Figure 20: 1848. Le bâtiment du Musée Arlaud à Lausanne au sud de la place de la Riponne. Au loin, derrière les colonnes de la Grenette, le chœur et le clocher de l'église Saint-Laurent. Source : Würgler 1919*

La place est par la suite intégrée aux lignes de circulations avec la création de la rue du Tunnel et le percement de la rue Haldimand. En 1906, grâce au legs de Gabriel de Rumine, le Palais du nom éponyme est inauguré. Cette construction, abritant l'Université, une bibliothèque et les collections de plusieurs musées, va briser une harmonie par ses dimensions déséquilibrées en rapport avec le reste de la ville. À côté du Palais, la Grenette devient désuète et disproportionnée. Elle est démolie en 1933.



*Figure 21: Marché aux bestiaux devant la Grenette. Source : Würgler 1919*

Des démolitions et reconstructions se succèdent de 1930 jusqu'à 1970 : l'inauguration du local pour le Cercle Démocratique, la destruction des premiers immeubles bordant la rue du Tunnel ainsi que l'importante construction en 1971 d'un garage souterrain à la place de la Riponne.



*Figure 22: La place de la Riponne aujourd'hui (Bally, 2007)*

Finalement, l'arrivée du M2 en 2008 transforme la partie sud de la place en supprimant les escaliers historiques menant à la rue de la Louve, et en faisant disparaître une large partie des arbres (pour cause de terres insuffisantes). La place aujourd'hui de 12'000m<sup>2</sup> accueille divers événements culturels, tels que Lausanne Lumières, le marché aux puces et le marché du centre-ville.

#### ***4.1.2 La place du Tunnel***

L'histoire de la Place du Tunnel commence en 1835, lorsque l'ingénieur cantonal Adrien Pichard propose de contourner la cité médiévale de Lausanne par une série de routes à faible dénivelé pour accueillir les principales voies de transport vers la France, l'Italie et l'Allemagne (Jaquet, 2019). La ceinture Pichard nécessitera la construction du Grand-Pont ainsi que le percement du tunnel de la Barre, dont l'ouverture débouche sur la place du Tunnel. Son urbanisation commence en 1861 par la construction de logements ouvriers et de magasins autour de la place. Dès 1962, la place accueille un marché de bois, suivi l'année suivante par les foires au

bétail de la ville. L'endroit est idéalement situé puisque les abattoirs de la rue de la Borde sont juste à côté.



*Figure 23: Foire au bétail en 1904 ; la colline du Valentin est encore plantée de vignes, la Pontaise en plein développement (Bornand, Musée historique de Lausanne)*

La fin du voûtage de la Louve permet la construction des bâtiments du front nord dans les années 1860. Grâce à la circulation, la place se développe au fil des années, accueillant des commerces tels que le café de la Place, le café Central ou encore l'emblématique restaurant Lausanne-Moudon au sud de la place. De plus, plusieurs échanges de marchandises se font avec la Grenette jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle.

En 1906, la place du Tunnel devient la gare terminus de la ligne de tramway en direction de Cugy, mettant fin aux foires de bétail. S'ensuivent une multitude de projets liés à la mobilité, tels les tramways du Jorat en 1932, suivi des trolleybus en 1932, en pour finir aujourd'hui avec la desserte de 5 lignes de bus.



Figure 24: Trolley « à nez », en service de 1937 à 1976 (Bezençon)



Figure 25: Convoi TL de la ligne du Jorat à la place du Tunnel à Lausanne, 1958 (Plomb)

Aujourd'hui, la place est en grande partie occupée par un parking à ciel ouvert créé en 1974. Depuis, le visage de la place a peu changé.



Figure 26: La place du Tunnel aujourd'hui (Cardoso, 2018).

## 4.2 Le cas du projet Riponne \ Tunnel

Depuis quelques années, un processus majeur de transformation des places de la Riponne et du Tunnel est mis en route par la Ville de Lausanne. Selon la Ville, « l'aménagement, le fonctionnement, l'ambiance et les usages de ces deux places ne sont aujourd'hui pas à la hauteur de leurs potentiels et elles méritent que l'on questionne en profondeur leurs formes, fonctions et usages »<sup>9</sup>. Leur centralité devient un enjeu urbanistique social et politique important. C'est en 2017 que le projet Riponne\Tunnel est initié, représenté par l'équipe du service de l'urbanisme en tant que maîtrise d'ouvrage. L'objectif du projet est de réactiver ce large périmètre en créant de l'activité et des animations, ainsi qu'en proposant un projet final « global et fédérateur » (Ville de Lausanne, 2017). D'ici à 2030, Lausanne se prépare à accueillir plus de 30'000 nouveaux habitant.e.s<sup>10</sup>, c'est donc une occasion de redonner de l'importance et de la visibilité pour ces espaces majeurs (Ville de Lausanne, 2022).

De 2018 à 2019, une démarche participative a été lancée. Mandatée par la Ville de Lausanne, le collectif Urbz ainsi que l'association Ville en tête se sont associés afin que les lausannois.es puissent apporter leur vision dans ce projet phare du centre-ville. En 2020, un concours a été lancé et une première image directrice a été établie. Les habitant.e.s du secteur, les associations, les acteur.ice.s ainsi que les expert.e.s en urbanisme souhaitant s'impliquer ont été invité.e.s à un large processus de participation pour la mutation de ces espaces publics, avec comme attente particulière leur vocation. Ces contributions ont pu alimenter le cahier des charges du concours d'urbanisme, ainsi qu'apporter de nouvelles idées pour les aménagements transitoires.

---

<sup>9</sup> Rapport-préavis n° 2017/48. Lausanne, 2017.

<sup>10</sup> Exposition « Lausanne 2030 : une vision pour la ville de demain ». Lausanne, 2021.

## 5. Méthodologie

### 5.1 Choix du cas d'étude et rappel des hypothèses

Après avoir défini une question de recherche et élaboré un cadre théorique, la démarche vise à appliquer l'état de l'art sur un terrain d'expérimentation afin de pouvoir évaluer de façon réaliste les hypothèses initiales évoquées en première partie. Le choix du cas d'étude est fondamental pour cette méthodologie et doit répondre à différentes conditions :

- i. Il doit concerner un espace public sur lequel est envisagé un projet urbain ;
- ii. Il présente différentes expérimentations d'urbanisme transitoires ou temporaires ;
- iii. La durée et la temporalité des aménagements doivent coïncider avec la recherche.

L'évènement « Tunnel Rêve de Mer » sur la place du Tunnel à Lausanne remplit tous ces critères. En effet, c'est dans la continuité du projet Riponne\Tunnel que la place du Tunnel s'est transformée durant l'été 2022 par décision de la Ville de Lausanne. Différentes expérimentations d'urbanisme temporaire ont pris place et les habitant.e.s du quartier de même qu'associations locales y ont adhéré. De plus, ce projet entend répondre à la revalorisation des espaces publics pour les piéton.ne.s et à la remise en question de la place pour la voiture au sein des villes.

Pour mémoire, les hypothèses ont été formulées de la façon suivante :

**Hypothèse 1 :** Le projet Riponne \ Tunnel a inclus des aménagements transitoires dans sa démarche pour garantir un meilleur processus de projet ;

**Hypothèse 2 :** Les outils de projets mobilisés ont favorisé le bon déroulement de l'évènement temporaire « Tunnel Rêve de Mer » ;

**Hypothèse 3 :** Durant l'évènement « Tunnel Rêve de Mer », la place du Tunnel a été appréciée par les habitant.e.s, commerçant.e.s et associations du quartier. Le monitoring des aménagements temporaires a permis de déterminer la qualité de l'espace public produit et de faire émerger des recommandations pour l'avenir de la place.

Afin de répondre aux hypothèses de ce travail, la méthodologie employée dans ce travail est plurielle et s'articule en trois phases. Premièrement, une analyse des documents officiels de la Ville de Lausanne est essentielle afin d'établir une chronologie et une situation détaillées du projet Riponne\Tunnel. Deuxièmement, des entretiens semi-directifs individuels avec des professionnels du domaine, des associations ainsi que des habitant.e.s des quartiers sont conduits. Ces entretiens permettent d'une part de comprendre les caractéristiques et particularités d'un processus de projet urbain, et d'autre part de questionner les lausannois.e.s sur leurs expériences sur la place du Tunnel dans le but d'amener des pistes de réflexion quant à son amélioration. Enfin, un monitoring de la place du Tunnel est effectué afin d'évaluer les aménagements effectués durant l'été 2022. À l'aide d'un questionnaire, d'une observation de site et d'une cartographie de la place, le but est de récolter des données quantitatives et qualitatives auprès des usager.ère.s et d'établir des recommandations pour la Ville de Lausanne concernant les futurs aménagements qui commenceront dès l'automne 2023.

## **5.2 Approches méthodologiques**

### **5.2.1 *Analyse des documents et rapports officiels***

Ce premier niveau d'analyse permet de comprendre comment la Ville de Lausanne participe à la transformation d'espaces publics et de déterminer les instruments utilisés afin d'aboutir à un projet urbain. Plusieurs documents officiels en lien avec le projet Riponne\Tunnel ont été analysés, ainsi que des données sur les démarches participatives et les concours d'idées. L'ensemble de ces documents sont récoltés auprès du service d'urbanisme et du service de la mobilité et aménagement des espaces publics. Ils datent de janvier 2019 à mai 2023, soit de l'ancienne législature (2016-2021) et de l'actuelle (2021-2026). L'analyse documentaire offre, entre autres, un regard sur l'historique et le contexte politique du projet. De plus, elle sert de base pour préparer d'autres méthodologies comme la grille d'entretien ainsi que les observations sur le site. Enfin, cette méthode permet d'étudier une évolution des discours et des développements dans la concrétisation du projet.

Le Plan directeur communal (PDCoM), adopté par le Conseil communal en 2022 a pour but de présenter la vision stratégique et le projet de territoire de la Commune de Lausanne pour les quinze prochaines années. Ce document est nécessaire afin de déterminer quelles sont les priorités de la ville en termes d'aménagement d'espaces publics. Il en va de même pour le

programme de législature 2021-2026 réalisé par la Municipalité, qui donne des indications plus précises quant aux lignes directrices sur les transformations futures et l'avenir du projet Riponne \ Tunnel plus précisément. En outre, des documents spécifiques liés à l'historique du projet Riponne Tunnel, aux aménagements transitoires de la place du Tunnel et à l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » datant de 2017 à 2023 sont rassemblées. Le préavis Riponne\Tunnel, le diagnostic de la démarche participative, et les rapports du groupe de suivi serviront de matière de base pour comprendre ce large processus qui aboutit sur la démarche d'urbanisme transitoire sur la place du Tunnel. Finalement, différents articles de presse et de vidéos documentaires sont analysés afin d'acquérir une vision locale et être témoin de la vie sociale du quartier.

L'analyse documentaire aura pour principale vocation de vérifier la première hypothèse, notamment l'utilité des aménagements transitoires et leur implication dans un processus de projet.

Tableau 1: Provenance des documents officiels

NOM DU DOCUMENT	SERVICE ET ACTEUR.ICE.S	TYPE
Plan directeur communal PDCom (2022)	Conseil communal	Document officiel interne de planification
Bilan de législature 2016-2022	Municipalité communale – Grégoire Junod	Document officiel interne
Programme de législature 2021- 2026	Municipalité communale Grégoire Junod	Document officiel interne
Préavis Rues Vivantes (2019)	Direction Finance et mobilité – Florence Germond  Service routes et mobilité	Cadre de conditions et de financement validé par le dicastère
Préavis Riponne\Tunnel (2017)	Culture et développement  Finances et mobilité	Document de demande crédit d'investissement
Diagnostic démarche participative Riponne\Tunnel (2019)	Urbz et Ville en tête	Annexe au règlement-programme du concours d'idées selon Règlement SIA 142

Préavis « Rues vivantes »	Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics	Document de demande de crédits de réalisation
Rapport Groupe de Suivi Riponne\Tunnel (2021)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service de l'urbanisme</li> <li>• Délégation jeunesse</li> <li>• Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics</li> <li>• Groupe de suivi</li> </ul>	Suivi de la démarche du projet Riponne\Tunnel
Rapport du groupe de suivi Riponne\Tunnel (2022)		
Présentation du projet des aménagements transitoires (2022)	Service de la mobilité et des espaces publics	Document officiel interne
Place du Tunnel Règlement programme Concours d'espaces publics	Ville de Lausanne Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics	Règlement officiel pour le concours du Tunnel

### ***5.2.2 Entretiens semi-directifs et participation à des groupes de suivi***

Cette deuxième étape méthodologique a permis de recueillir des informations sur le processus de projet des espaces publics à Lausanne et les pratiques et expertises des parties prenantes au projet Riponne\Tunnel. Les entretiens sont menés auprès de quatre spécialistes et pilotes du projet afin de mieux saisir ses enjeux depuis son lancement jusqu'à aujourd'hui. De plus, ils permettent de comparer les objectifs stratégiques de la Ville de Lausanne avec le projet réalisé sur la place du Tunnel. L'accent est placé non pas sur le nombre élevé candidat.e.s, plutôt sur leur rapport et leur sensibilité vis-à-vis de la thématique qui nous intéresse et sur leurs facultés à répondre aux questions de cette recherche. Ces entretiens donnent également des clés de lecture sur la collaboration entre trois services de la Ville : le Service de l'urbanisme, le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics et le Service enfance, jeunesse et quartiers.

De plus, trois entretiens sont menés avec des animateurs et éducateurs de la Permanence Jeunes Borde. Le choix de ces enquêtés vise à avoir la perspective des habitant.e.s du quartier de la Borde, situé à côté de la place du Tunnel. De ces trois enquêtés, deux personnes ont participé à l'animation de la place du Tunnel lors de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer ». Enfin, un entretien est mené avec un commerçant environnant la place du Tunnel.

Le choix de cette typologie d'enquêtés vise à récolter une pluralité de visions et d'intérêts en présence afin d'avoir une vue d'ensemble de la démarche du projet. Ainsi, parmi les personnes interviewées figurent la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ainsi que la population locale.

Les guides d'entretien préparés pour ce travail permettent de structurer la discussion et de dialoguer autour de certains thèmes élaborés et repérés tout en laissant une marge de manœuvre. Ils sont d'abord basés sur la littérature, pour ensuite être modifiés à la suite des entretiens afin d'avoir une structure optimale. L'importance de l'entretien semi-directif est de récolter des informations de bonne qualité et orientées vers le but poursuivi en un temps raisonnable (Imbert, 2010). En effet, le/la chercheur.euse doit adopter une démarche rigoureuse et éthique, en clarifiant son questionnement de départ tout en veillant à respecter les personnes interrogées (Beaud & Weber, 2003). Bien que l'ensemble de ces interviews aient été enregistrés, la retranscription permet d'avoir un bilan synthétique des principales idées fortes des urbanistes de la Ville de Lausanne et des usagers de la place.

Thèmes et questions de recherche associés		Questions pratiques et relances éventuelles
<i>Présentation du contexte de ma recherche</i>		
FICHE SIGNALÉTIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvez-vous me décrire votre poste et votre rôle dans votre institution ?</li> <li>- Quelles sont vos implications dans le projet Riponne-Tunnel ?</li> <li>- Faites-vous partie du groupe de travail sur les aménagements transitoires ?</li> <li>- Pouvez-vous me faire une brève description de l'insertion des aménagements transitoires dans le processus de projet Riponne-Tunnel ?</li> </ul>	
PARTIES PRENANTES, EXPERTISES, EXPÉRIENCES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qu'est-ce que représentent pour vous les aménagements transitoires ? En quoi s'agit-il d'espaces d'opportunités ?</li> <li>- Quel-le-s sont les parties prenantes du projet des aménagements transitoires à Riponne Tunnel ? et quels sont leurs domaines d'expertise ?</li> <li>- Quelles sont les interactions et dynamiques collaboratives entre ces parties prenantes ?</li> <li>- Que s'est-il déployé dans le cadre de ces collaborations ?</li> <li>- Vous êtes-vous appuyé sur un/des cas d'étude et/ou expériences similaires déployées à l'échelle de la ville de Lausanne pour pouvoir bénéficier d'un retour sur expérience sur les aménagements temporaires ?</li> </ul>	

OUTILS ET/OU « SCÈNES PARTICIPATIVES »	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quels sont les outils et/ou « scènes participatives » mis en place dans ce processus ?</li> <li>- Quels outils de projet utilisez-vous pour permettre le bon fonctionnement des aménagements transitoires ?</li> <li>- Quels sont les apprentissages sur ces expériences outils ?</li> <li>- Étant donné la configuration spatiale de la place du Tunnel (pendage, circulation marquée), est-ce que des espaces ont déjà été identifiés comme étant opportuns pour installer des aménagements transitoires et d'autres problématiques ou sensibles ?</li> </ul>
PROCESSUS DE PROJET, FREINS ET ESPACES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur le plan du processus de projet, de quelle manière ces aménagements transitoires s'insèrent-ils dans le processus de projet d'aménagement Riponne Tunnel ?</li> <li>- Quels sont les freins, blocages et leviers d'actions identifiés en matière de mise en œuvre du processus d'aménagements transitoires ? Et in fine, de leur mise en œuvre ?</li> </ul>
LOGIQUE ET BENCHMARK	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vous êtes-vous inspiré d'autres expériences de villes ou d'aménagement d'espaces publics pour penser le processus pour ces aménagements transitoires ?</li> <li>- Quelles sont les logiques de projet que vous appliquez ici ? Incrémentales par rapport à d'autres projets à Lausanne</li> </ul>
TRANSITION ÉCOLOGIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Y a-t-il des priorités de programmation concernant les aménagements transitoires en termes d'habitabilité, de profit économique, d'offre culturelle, de qualité de l'espace ou encore d'adaptation aux changements climatiques ?</li> <li>- Avez-vous identifié des enjeux concernant la qualité environnementale ou climatique sur les places de la Riponne et du Tunnel ?</li> <li>- Selon vous, en quoi les aménagements transitoires pourraient supporter des enjeux de transition écologique pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui ? Si oui, de quelle(s) manière(s) ?</li> </ul>
PERSPECTIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles sont les perspectives envisagées sur le processus de projet ?</li> <li>- Avez-vous quelque chose à ajouter ?</li> </ul>

Tableau 2 : Grille d'entretien pour les parties prenantes dans les aménagements transitoires. Ville de Lausanne. Source : Virnot, 2022

Thèmes et questions de recherche associées	Questions pratiques et relances éventuelles
<i>Présentation du contexte de ma recherche</i>	
FICHE SIGNALÉTIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peux-tu me décrire ton poste et ton rôle dans ton institution ?</li> <li>- Depuis combien de temps habites-tu à Lausanne ?</li> <li>- As-tu déjà participé à des démarches participatives ?</li> <li>- Quel rapport as-tu avec la place du Tunnel ?</li> </ul>
PROJET RIPPONNE TUNNEL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- As-tu déjà entendu parler du projet Riponne-Tunnel ? Si oui, comment ?</li> <li>- Connais-tu les démarches proposées par la Ville de Lausanne durant le processus de projet ? Concours d'idées, démarche participative ?</li> <li>- As-tu déjà participé à des démarches participatives ?</li> <li>- Que penses-tu des politiques de la Ville de Lausanne en matière d'aménagement du territoire des espaces publics ?</li> <li>- Te sens-tu entendu en tant que citoyen ?</li> <li>- As-tu déjà eu des retours d'autres personnes concernant ces places ?</li> </ul>
PROJET TUNNEL RÊVE DE MER	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quel était ton rôle dans le projet Tunnel Rêve de Mer ?</li> <li>- Qu'est-ce que tes amis, les autres ont pensé des aménagements ? Que penses-tu des aménagements Tunnel Rêve de Mer ?</li> <li>- Qu'as-tu aimé de ce projet ? Moins aimé ?</li> <li>- As-tu déjà entendu parler des oppositions / freins et blocages en relation avec la place du Tunnel ?</li> </ul>
QUESTION OUVERTE CONCLUSIVE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour qui cette place devrait être dédiée ?</li> <li>- Quelle vocation donnerais-tu à cette place ?</li> <li>- Quel serait ton utopie pour le futur cette place du Tunnel ?</li> </ul>
<i>Demander si la personne à quelque chose à ajouter, d'autres renseignements à transmettre qu'elle aurait pu oublier de dire ou que l'entretien n'a pas permis de toucher</i>	
<i>Remerciements</i>	

Tableau 3: Grille d'entretien pour les usager.ère.s et animateur.ice.s de l'évènement "Tunnel Rêve de Mer". Source : Virnot, 2022

### 5.2.2.1 Récolte de données des entretiens semi-directifs

Au total, huit entretiens semi-directifs sont menés entre avril 2022 et mai 2023, dont chacun dure entre 30 et 90 minutes. Ils sont réalisés sur le lieu de travail des spécialistes interrogé.e.s, sur la Place du Tunnel ou au lieu de leur choix afin de pouvoir créer un climat de confiance et de libre expression. Cette méthode permet de sélectionner des interviewé.e.s par sphères de connaissances successives et par partage de contact de personnes qui semblaient importantes à la recherche. Les entretiens sont conduits avec les personnes suivantes :

GROUPE « MAÎTRE D'OUVRAGE »	
Code	MOA1
Fonction	Cheffe de projet espaces publics
Mission principale	Pilotage des aménagements transitoires au sein du projet Riponne\Tunnel
Code	MOA2
Fonction	Urbaniste cheffe de projet
Mission principale	Pilotage du projet Riponne\Tunnel
Code	MOA3
Fonction	Urbaniste cheffe de projet
Mission principale	Pilotage du projet Riponne\Tunnel
Code	MOA4
Fonction	Coordinatrice des animations à la direction de l'enfance, de la jeunesse et des quartiers

Mission principale	Responsable et conceptrice des aménagements temporaires « Tunnel Rêve de Mer »
--------------------	--

GROUPE «UTILISATEUR.ICE.S»	
Code	Julio (UT1)
Fonction	Animateur à la Permanence Jeunes Borde
Mission principale	Animateur durant l'évènement « Tunnel de Mer »

Code	Anonyme (UT2)
Fonction	Moniteur à la Permanence Jeunes Borde
Mission principale	Usager de la place du Tunnel

Code	Anonyme (UT3)
Fonction	Éducateur à la Permanence Jeunes Borde
Mission principale	Usager de la place du Tunnel

Code	Anonyme (UT4)
Fonction	Commerçante sur la place du Tunnel
Mission principale	Participante aux démarches participatives des aménagements transitoires

### 5.2.3 *Monitoring de la place du Tunnel*

En parallèle à l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » et sur demande initiale de la Ville de Lausanne, un monitoring de la place du Tunnel est réalisé durant l'été 2022. L'objectif est de récolter le plus d'informations possibles sur les usagers, les usages et le mobilier urbain afin « d'évaluer et de capitaliser sur la démarche » (MOA2, 2022).

Trois types de questionnements majeurs sont élaborés :

- Représentations par rapport aux mesures mises en place et degré de satisfaction/acceptabilité
- Usages
- Caractéristiques sociodémographiques usuelles : genre, âge, situation familiale, activité professionnelle, code postal

Cette approche vise à donner de l'importance à l'expertise d'usage dans un projet de conception urbanistique d'un espace public. Un aménagement peut, en proposant une multitude de configurations spatiales créer des ambiances particulières et inviter à certaines pratiques. Imaginer un nouvel espace public vise à proposer des matérialisations pour inviter, inciter et encourager des usages plutôt que de les programmer de manière déterministe. Le monitoring est divisé en deux parties :

Grâce à une série d'indicateurs d'évaluation, la méthode consiste à déterminer la qualité et l'utilité de cet espace public au plein cœur de Lausanne. Ces critères sont basés sur le « Project for Public Space<sup>11</sup> » et sont divisés en 5 catégories :

1. Accès et liaisons
2. Confort et image
3. Utilisation et activités
4. Sociabilité
5. Environnement

---

<sup>11</sup> <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

Dans un premier temps, les données factuelles physiques de la place, tels qu'un inventaire du mobilier urbain, les revêtements, l'accessibilité et les zones d'ombres sont détaillés dans des cartographies et tableaux. Ensuite, des observations du site sont effectuées en parallèle à un questionnaire donné aux utilisateur.ice.s de la place (Annexe 2). L'objectif final du monitoring est de :

- Identifier la pluralité d'usager.ère.s de la place ;
- Cartographier les zones d'ombre sur la place en fonction de l'heure ;
- Dresser un inventaire du mobilier urbain et des nouveaux revêtements ;
- Identifier les habitudes des usager.ère.s de la place en terme d'appropriation de l'espace ;
- Recueillir l'avis des usager.ère.s et des commerçant.e.s ainsi que leurs recommandations quant aux futurs possibles de la place du Tunnel.

#### ***5.2.3.1 Récolte de données des observations et du questionnaire***

Les observations ainsi que les questionnaires sont réalisés entre juillet et août 2023 durant différents jours de la semaine et à diverses périodes de la journée. Le questionnaire s'est inspiré sur des méthodes sociologiques et anthropologiques proposées par Jan Gehl dans ses ouvrages « How to study public life » (2013) et « Pour une ville à échelle humaine » (2010). Ces méthodes nécessitent un fort investissement dans l'enquête de terrain. Comme le témoignent Beaud & Weber (2003 : 16), « *faire du terrain, c'est avoir envie de se colleter avec les faits, de discuter avec les enquêtés, de mieux comprendre les individus et les processus sociaux. Sans cette soif de découvrir, sans cette envie de savoir, presque "d'en découdre", le terrain devient une formalité, un exercice scolaire, plat, sans intérêt* ». L'enjeu a été de pouvoir entrer en relation avec des personnes de milieux sociaux diversifiés, à gagner leur confiance et à rester en retrait sans jugement personnel. Bien que l'observation puisse paraître être une activité passive, il s'agissait au contrario « d'être avec » ou même de « faire avec » (Beaud & Weber, 2003). En effet, contrairement aux idées reçues, l'observation nécessite une norme de réciprocité avec les enquêté.e.s afin d'éviter une certaine naïveté ou surinterprétation d'un évènement sur le terrain. Adopter une position active est souhaitée même si elle peut occasionnellement impliquer des interactions et malentendus (ibid.). De plus, la tenue d'un journal de bord durant les observations a permis de laisser libre cours aux pensées du/de la chercheur.euse, sans

jugement pour ensuite les analyser plus finement une fois les questionnaires et échanges réalisés.

Le questionnaire (Annexe 2) dure entre 5 et 10 minutes. Il se veut mixte, à la fois qualitatif et quantitatif afin de comprendre la relation de l'enquêté.e avec la Place du Tunnel. Cette méthode permet de toucher une grande mixité d'usager.ère.s et de répondre aux questions suivantes :

- Qui fréquente la place ? À quels moments ? Par quels moyens ?
- Quels sont les nouveaux usages ?
- Qu'est-ce qui plaît/déplaît ? Quels sont les points forts et points faibles de la place depuis la mise en place des aménagements ?
- Quelles sont les visions futures de la place ?

Les 25 questionnaires sont récoltés durant les mois de juillet et août 2022. La population interrogée est constituée d'habitant.e.s et de personnes externes au quartier. Des mini entretiens se sont réalisés avec certaines personnes désireuses d'en apprendre plus sur la recherche.

L'objectif du monitoring est de faire un état des lieux détaillé du projet « Tunnel Rêve de Mer » et d'en tirer un bilan le plus exhaustif possible. Les résultats et recommandations sont ensuite transmis à la Ville de Lausanne qui pourra s'en servir pour les aménagements transitoires de la place du Tunnel.

### **5.3 Limites et retours de la méthodologie**

Il est important de préciser que la méthodologie des entretiens semi-directifs donne des résultats à caractère non généralisable. En effet, le caractère non exhaustif de points de vue des interviewé.e.s débouchent sur une conclusion orientée qui n'est pas représentative, mais plutôt expressive. De plus, certaines personnes ne souhaitent pas être enregistrées. Leur témoignage est basé sur des notes prises lors de l'entretien, sans pouvoir les citer directement.

Enfin, les retards du projet dus au recours d'un propriétaire proche de la place du Tunnel ont sensiblement modifié la démarche. Ce dernier a fait opposition lors de la mise à l'enquête en 2021, estimant « qu'il n'y aura plus assez de places de stationnement dans le secteur et que

son bien immobilier perdra de la valeur » (Hadou, 2021, p.2). Le monitoring proposé par la Ville de Lausanne était initialement prévu dans le but d'évaluer les aménagements transitoires qui auraient dû débiter en 2022. Nous avons ainsi dû nous adapter en attendant la décision de la Cour de droit administratif et public sur le recours et réaliser le monitoring pour l'évènement éphémère «Tunnel Rêve de Mer». En outre, le peu de personnes présentes sur les aménagements a conduit à un échantillon de questionnaire plus restreint que prévu et peu représentatif de la population du quartier. Malgré cette limitation, les questionnaires ont permis d'acquérir des points de vue diversifiés et qualitatifs, notamment dans les questions ouvertes. Enfin, le fait d'avoir pu collaborer étroitement avec la Ville de Lausanne dans les groupes de suivi, sur la place du Tunnel ainsi que lors des entretiens a été très enrichissant et positif.

## 6. Résultats

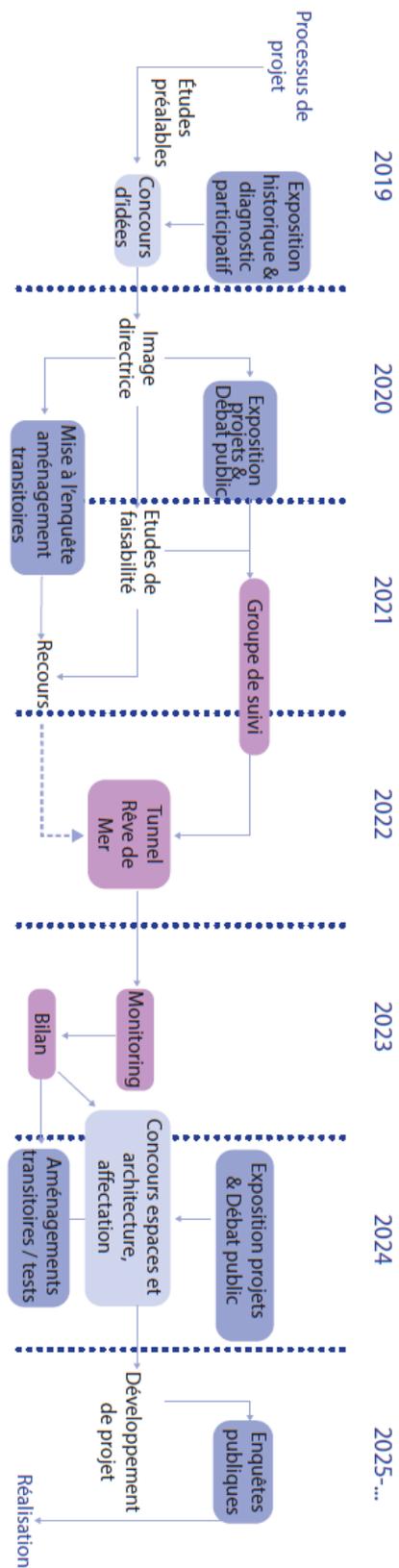


Figure 27: Frise chronologique du projet Riponne / Tunnel. Source : Ville de Lausanne & Virnot, 2023

## **6.1 Enjeux et visions d'aménagements pour le projet Riponne\Tunnel selon les orientations du PDCom**

Le Plan Directeur Communal (PDCom), adopté en novembre 2022 par le Conseil communal, souligne que les espaces publics fonctionnent comme des repères identitaires et participent à la mise en scène et à l'image de la ville. Dans son programme d'actions, le document regroupe plusieurs principes et mesures concernant les espaces publics du centre-ville lausannois (Programme d'actions du PDCom, 2022, p. 29) :

### **Renforcement des fonctions d'agglomération et de l'attractivité du centre-ville**

- Développer le rôle de destination commerciale du centre-ville.
- Requalifier les espaces publics majeurs, support de la vie économique, culturelle et sociale de l'ensemble de la commune, dont les places ayant actuellement des fonctions de parking, en offrant des alternatives diversifiées aux usagers.

### **Maintien d'une vocation résidentielle du centre-ville**

- Maintenir la présence et renforcer la diversité de logements au centre-ville en garantissant l'accessibilité du logement aux familles et personnes à revenus bas et moyens.
- Contribuer au maintien des activités, des commerces, des services, équipements administratifs, sportifs, de loisirs et socioculturel de proximité.
- Aménager, en complément des espaces publics majeurs, des espaces publics propices à une vie de quartier.

### **Mise en valeur patrimoniale du centre historique dans son périmètre élargi**

- Considérer les valeurs patrimoniales tant bâties que non bâties

Dans ce contexte, les places du Tunnel et de la Riponne ont été identifiées comme des sites à forts potentiels non exploités et non valorisés, dont il résulte une difficile appropriation par la population.

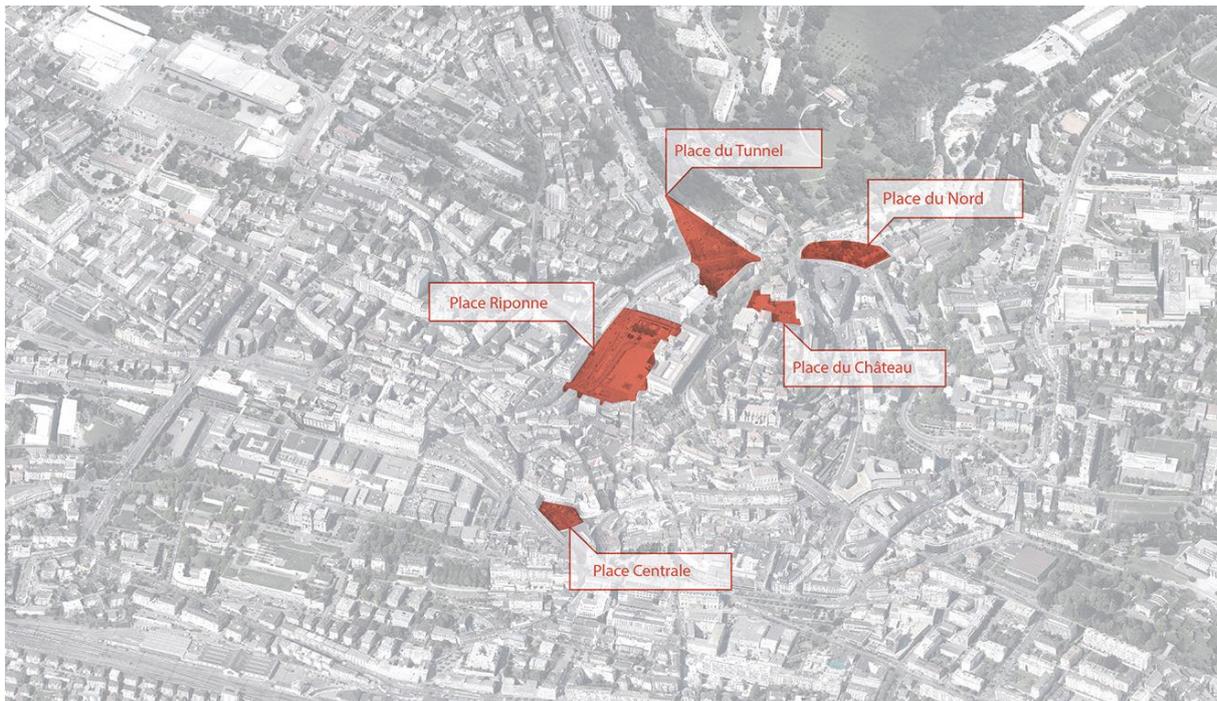


Figure 28: Espaces publics à forts potentiels de valorisation ou d'exploitation au centre-ville. Source : PDCoM, 2022

Plusieurs avantages ont été relevés par le PDCoM sur les places du Tunnel et de la Riponne, ainsi que le long de « l'entre-deux », petit quartier résiduel autour de la rue des Deux-Marchés. Les espaces sont généreux et permettent la rencontre de la population en favorisant la mixité sociale. De plus, une grande marge de manœuvre est présente pour travailler sur les espaces verts et l'eau.

En ce qui concerne la place de la Riponne, la délimitation peu claire de son cadre bâti et l'absence de rez-de-chaussée actif sont des enjeux relevés. D'autant plus, son traitement de surface des sols et son aménagement urbain et paysager sont à reconsidérés. Afin d'imaginer une meilleure vocation pour la place, il est nécessaire de repenser l'activation de l'espace tout en répondant à l'imposante volumétrie du Palais de Rumine ainsi qu'en créant une cohérence dans le cadre urbain (PDCoM, 2022). L'objectif de la Ville de Lausanne est de maintenir un espace polyvalent au centre de la place pour lui garder une vocation de « scène emblématique et vitrine du centre-ville » (ibid.) et de réfléchir aux contraintes spécifiques liées au marché et aux manifestations. Un des aspects majeurs sera de redéfinir les accès et la circulation au parking tout en intégrant la suppression du trafic de transit en favorisant les mobilités douces et la gestion des interfaces avec les transports publics. Finalement, l'identification des possibilités de végétalisation, d'arborisation et de présence en eau se fera

en prenant en compte la protection du climat urbain et l'adaptation aux changements climatiques.

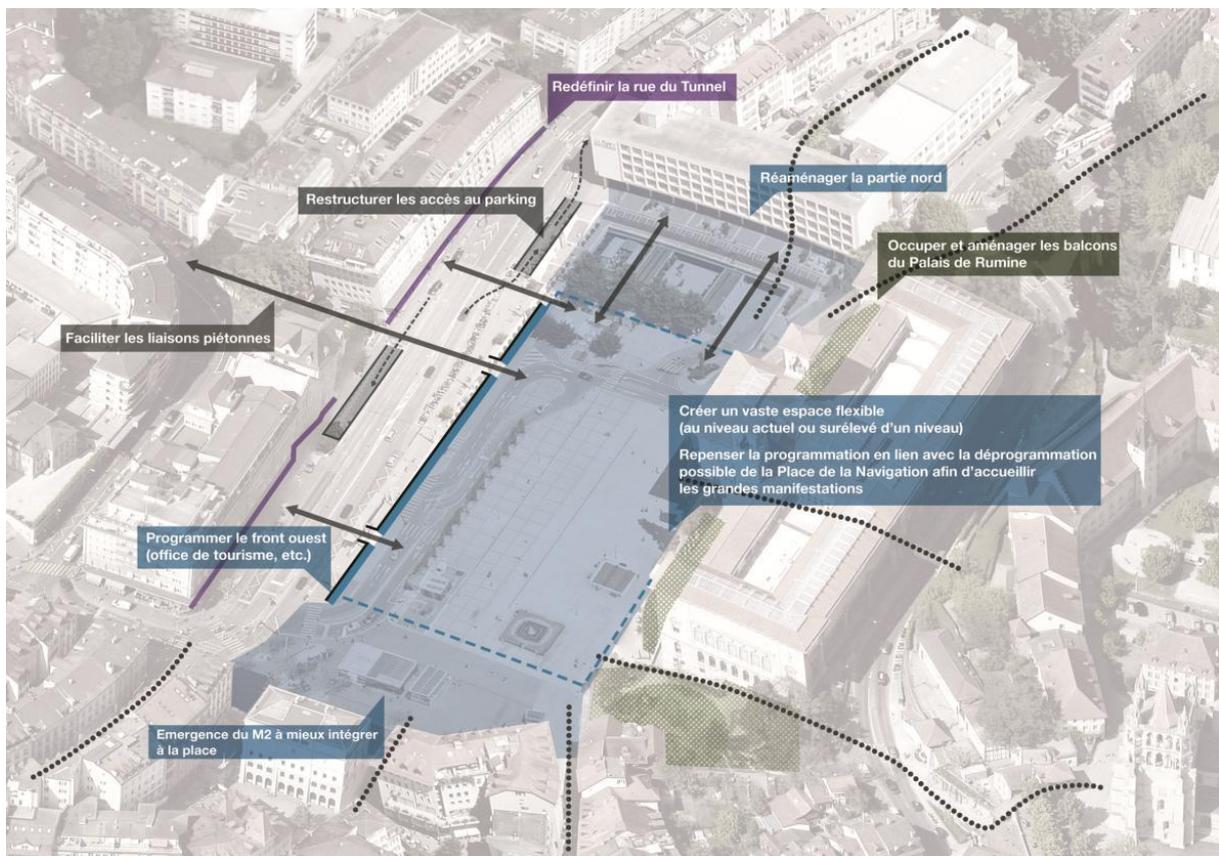


Figure 29: Opportunités de remise en valeur de la place de la Riponne. Source : PDCOM, 2022

Concernant la place du Tunnel, le caractère minéral et la fonction de stationnement de la place lui concèdent une ambiance pesante. En été, le rayonnement provoque des îlots de chaleur conséquents et le trafic entourant donne une impression de véritable non-lieu. Repenser les revêtements et végétaliser l'espace pour s'adapter au changement climatique est perçue comme un enjeu majeur pour cette place (Ville de Lausanne, 2019).

De plus, le PDCOM souligne les effets de coupure générés par les voies de circulation et l'omniprésence du stationnement. L'enjeu nécessite de repenser l'emprise des voies de circulation et du carrefour formé par la rue du Tunnel et l'avenue de la Borde, dans le but de créer une relation directe entre l'espace central ouvert et le cadre bâti. Enfin, ce lieu participe peu à l'animation et à la vie de quartier, à l'exception des quelques événements qui se déroulent en été. L'objectif pour la Ville de Lausanne est de renforcer les continuités entre les bords de la place et son centre afin de proposer un espace non fragmenté, attractif, inclusif et

appropriable par les usagers, commerçants et habitants environnant la place. Ce but pourrait être atteint en prolongeant les espaces extérieurs au droit des rez-de-chaussée pour favoriser l'animation des espaces publics.

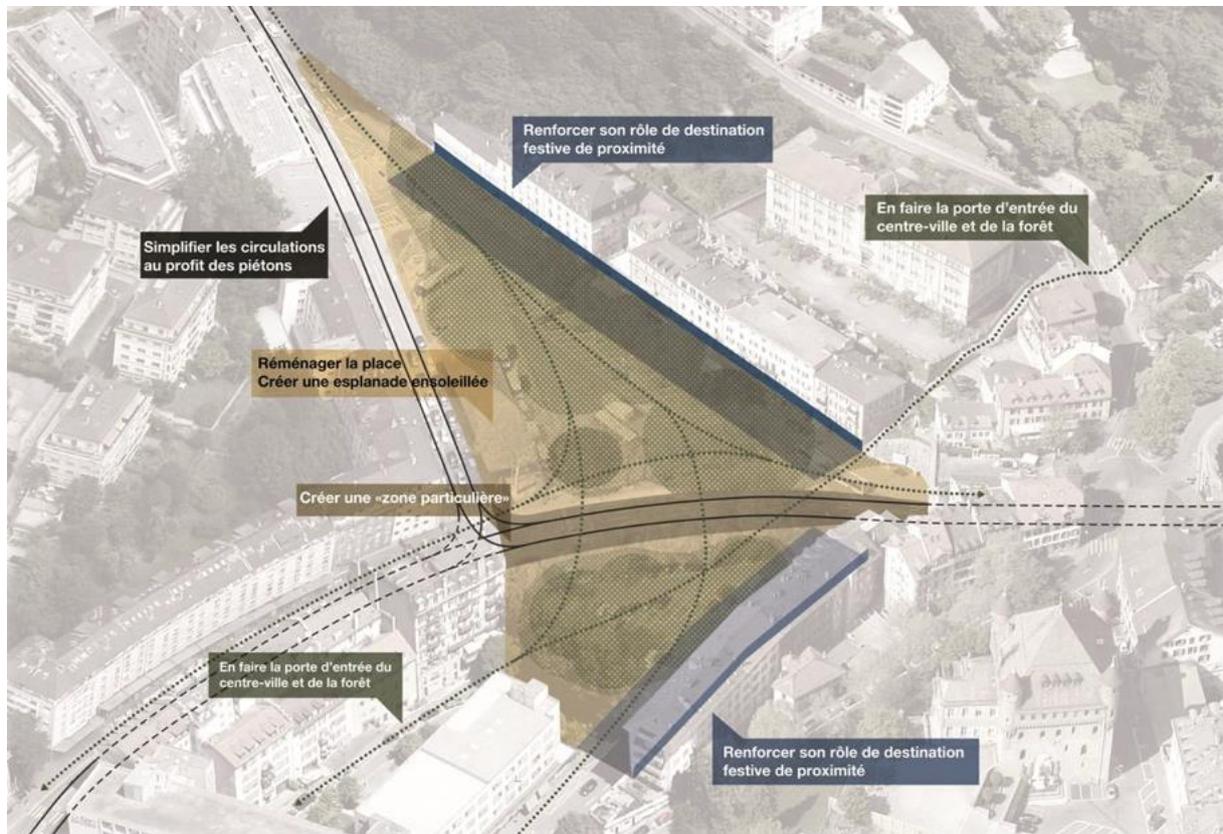


Figure 30: Lignes directrices pour la place du Tunnel. Source : PDCOM, 2022

Pour l'aménagement de ces deux places, la participation citoyenne et la communication autour de cette démarche sont prépondérantes, les attentes de la population étant nombreuses en termes de programmation, d'usages, de nature en ville et de valorisation du patrimoine.

### 6.1.1 Démarche participative

La démarche participative, débutée en septembre 2018 et terminée en 2020, a permis l'ouverture d'un dialogue entre la population et les autorités publiques lausannoises sur un vaste périmètre concentrant des problématiques sociétales complexes. Durant deux années, le groupement urbz et Ville en tête ont répondu à l'appel d'offre de la Ville de Lausanne pour l'accompagner dans une démarche qui se voulait être innovante et expérimentale<sup>12</sup>. Le collectif urbz est spécialisé dans la programmation urbaine et la gouvernance participative, tandis ce que l'association Ville en tête s'engage dans la sensibilisation à la culture du bâti, notamment auprès du grand public et des jeunes.



Figure 31: Workshop Riponne-Tunnel en mars 2019. Source : Ville de Lausanne, 2019

À terme, l'objectif était dans un premier temps de produire le cahier des charges d'un concours d'idées et, dans un deuxième temps, d'évaluer les résultats obtenus pour en faire émerger une ligne directrice concernant le projet d'aménagement.

L'enjeu a été d'inclure une expertise diversifiée grâce à l'organisation de sondages, de parcours commentés, d'ateliers avec des enfants ou encore des partenariats avec le monde académique. Bien que les visions et intérêts soient parfois contradictoires et à différentes échelles, les

---

<sup>12</sup> Démarche participative Riponne\Tunnel, Lausanne 2019.

principaux résultats de la démarche participative ont permis de mettre en exergue sept thématiques principales : identité, circulation, activité, institutions, matérialités, dés [ordre], transformation. La démarche a également pu questionner les points de vue des usager.ère.s grâce à des interrogations précises : «Comment concilier usages particuliers et inclusivités ? Quels types d'usages ne sont pas conciliables avec l'impératif d'inclusivité et de l'espace public? ».



Figure 32: Ateliers pour enfants et jeunes du collège de la Barre. Source : Ville de Lausanne, 2019.

### 6.1.2 Concours d'idées

Quelques mois avant la présentation publique des résultats de la démarche participative, la Ville de Lausanne a lancé un concours international d'idées en urbanisme dans le cadre du réaménagement de la Riponne et du Tunnel. Urbanistes, architectes-paysagistes et architectes ont eu jusqu'au 30 octobre 2019 pour repenser ces espaces majeurs du centre-ville et apporter une vision d'avenir au plus proche des souhaits et propositions de la population lausannoise, recueillie dans le cadre de la démarche participative.

Le choix d'organiser un concours permettait une modalité de mise en concurrence avec une ouverture optimale, permettant à des équipes diverses et pluridisciplinaires de participer à la réflexion du réaménagement des deux places. La délibération en public du jury était une forme inédite à Lausanne et a permis d'inclure quatre personnes représentant les usager.ère.s du quartier comme membres du jury. Seize autres habitant.e.s ont été tiré.e.s au sort et ont été

formé.e.s comme spécialistes-conseils, en analysant l'ensemble des projets et en faisant des recommandations aux membres du jury.



Figure 33: 1er Prix, « In Between » de Silvia Gonzalez Porqueres et Andreu Pont Aineteo. Source : Ville de Lausanne, 2023

Sur les 34 projets qui ont été présentés, c'est le projet In-Between de Silvia Gonzalez Porqueres et Andreu Pont Ainteo qui a obtenu le premier prix du concours d'idées. Ils ont notamment convaincu leur jury par la cohérence du projet et la stratégie urbaine qu'il offre. En octobre 2020, les projets soumis lors du concours d'idées de 2019 ont été exposés au public sur la place de la Riponne. Cette exposition a également permis de présenter la première image directrice au public.



Figure 34: Exposition présentée par les membres de Service de l'urbanisme de la Ville de Lausanne. Source : Ville de Lausanne, Service de l'urbanisme, 2020



Figure 35: Image directrice V0 du secteur Riponne – Tunnel. Source : Ville de Lausanne, 2020

## 6.2 Aménagements transitoires sur la Place du Tunnel

### 6.2.1 Contexte

L'ambitieuse idée des aménagements transitoires sur la place du Tunnel est intervenue dans la continuité de la démarche participative débutée en 2018 et des propositions de transformation des places issues du concours d'idées de 2019. Les aménagements transitoires devraient permettre d'apporter de nouvelles possibilités d'utilisation de la place (Ville de Lausanne, 2022). Basés sur l'image directrice et sur les orientations de l'atelier de travail interservices, les aménagements auront un caractère adaptable et évolutif afin de permettre une transformation durable d'un espace très emprunté par l'automobile (ibid.).



Figure 36: Image directrice de la Place du Tunnel (Lausanne, 2022)

### 6.2.2 Parties prenantes au projet

La partie transitoire au sein du projet Riponne\Tunnel est pilotée par le service des routes et de l'aménagement des espaces publics (MAP). Afin d'assurer la cohérence et la coordination avec l'entièreté du projet Riponne\Tunnel, plusieurs services sont intégrés dans le processus de projet au sein de groupes de travail et des groupes de suivi dont : le Service d'urbanisme (URB), le Service des parcs et des domaines (SPADOM), la plateforme participation et le Service de l'enfance de la jeunesse et des quartiers (EJQ) pour l'animation sur la place.

Tableau 4: Synthèse des parties prenantes impliquées dans le projet d'aménagements transitoires sur la place du Tunnel

Parties prenantes	Rôle
MAP	Pilotage des aménagements transitoires
URB	Planification, conseil en aménagement, conception de l'image directrice et coordination avec le projet Riponne\Tunnel
EJQ	Coordination de l'animation sur la place du Tunnel
SPADOM	Chargé des espaces verts et paysagers
Plateforme participation	Responsable de la mise en place et la coordination des démarches participatives

### 6.2.3 Temporalité du projet des aménagements transitoires

Dans le but d'atteindre les objectifs du programme de législature 2021-2026, le Préavis « Rues Vivantes » a permis de soutenir les projets d'aménagement qui tentent d'améliorer la qualité de vie et la convivialité des espaces publics lausannois. C'est dans cette lignée que le secteur Riponne-Tunnel s'est vu octroyer des crédits d'études et de réalisation comprenant un budget spécialement alloué pour la réalisation des aménagements transitoires.

Initialement prévus au printemps 2020, les aménagements transitoires ont été repoussés à cause de la pandémie du COVID-19. À l'origine du projet, le service MAP un bureau pour créer un concept d'aménagement. Cependant, le concept a peine à voir jour et la multiplicité des services de Lausanne mobilisés a créé des problèmes de compréhension sur le projet attendu. En effet, une cheffe de projet témoigne de cela :

*« On ne se comprenait pas très bien, je pense que pour eux (\*les mandataires\*) c'était compliqué parce qu'on était plusieurs services de la ville à se prononcer et il y avait des problèmes de compréhension sur ce qui était attendu. Finalement on s'est rendu compte qu'on perdrait moins d'énergie à réaliser les aménagements transitoires à l'interne. » (MOA2, 3 mai 2022)*

Suite à cette décision, le service MAP et le groupe de suivi se sont penchés sur la question de la réactivation de la place. Réactivation en effet, car le Tunnel avait durant 11 années consécutives accueilli l'évènement « Tunnel Rêve de Vert ». Installé durant l'été, cet évènement offrait un espace généreux et attractif pour les enfants qui habitaient vers la rue de la Borde et qui ne bénéficiaient pas de larges espaces de jeux et de loisirs (MOA2, 2022).

*« Quand il n'y a pas le terrain d'aventure, on ne peut rien faire sur la place du Tunnel. » (Élève du Collège de La Barre 5P) <sup>13</sup>*

Ce grand projet à succès réalisé par la Fondation pour l'Animation Socioculturelle Lausannoise (FASL) a permis au groupe de suivi de réaliser qu'il ne fallait pas seulement faire un aménagement, mais aussi créer un lieu d'animation et de programmation sur le Tunnel.



Figure 37: Tunnel Rêve de Vert, 2015. Source : tunnelvert.ch

*« Il était donc important qu'on s'associe avec le service Enfance, Jeunesse et Quartiers pour faire le volet animation et pas juste faire de l'aménagement d'espace public. » (MOA2, 3 mai 2022).*

---

<sup>13</sup> Rapport de la démarche participative, Lausanne 2017.

De plus, l'enjeu était de ne pas être comparé avec l'évènement « Tunnel Rêve de Vert » et de créer des aménagements qui ne soient pas seulement réservés aux enfants, mais qui soient le plus inclusifs possible.

*« On savait qu'on n'allait pas être aussi bons que Tunnel Rêve de Vert. Ce n'est pas pareil de mettre le paquet pendant 3 mois en été pour des aménagements temporaires que de faire un aménagement qui vive toute l'année. » (MOA 2, 3 mai 2022)*

Début 2021, le groupe de travail a dessiné un projet avec l'objectif d'une réalisation à l'été 2021.

#### 6.2.4 Lignes directrices et objectifs du projet transitoire

Les objectifs d'aménagement visent le développement durable et sont ambitieux. Le service MAP a la volonté de créer un poumon vert au sein d'un lieu complètement minéralisé et marqué par des nuisances sonores et atmosphériques. De plus, la proximité de la place avec des garderies, écoles et associations locales implique d'encourager la place de l'enfant au sein de la ville. Le projet souhaite proposer un espace de jeux, tout en créant les conditions d'une vie de quartier grâce à des rez-de-chaussée vivants. Afin de permettre un ancrage à la place, l'objectif est de multiplier et diversifier les possibilités d'assises et d'animer la place par différents évènements durant l'année. Finalement, l'aménagement de la place doit aussi requestionner la circulation. Une réorganisation complète du schéma de la circulation ainsi que la mise en valeur des liaisons piétonnes fait partie des objectifs fixés par le service MAP.

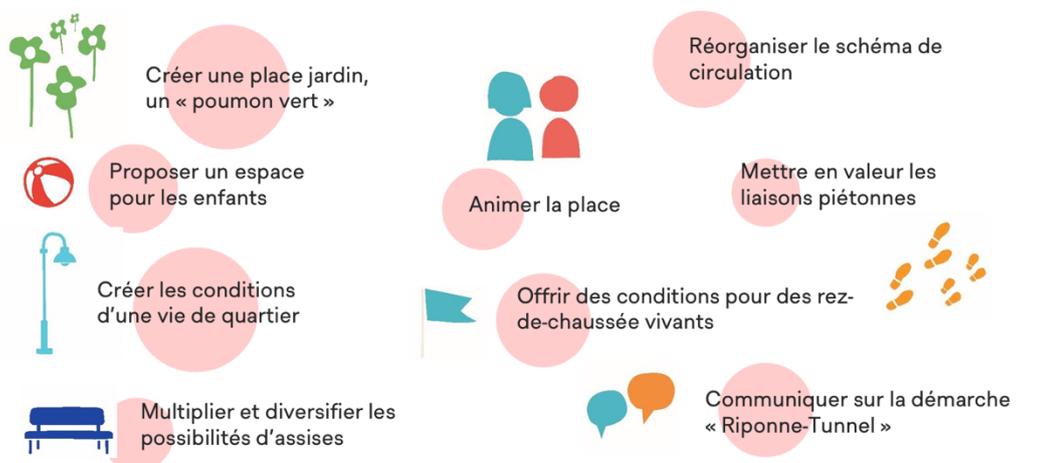


Figure 38 : Objectifs d'aménagement pour la place du Tunnel. Source : Daouk, 2022

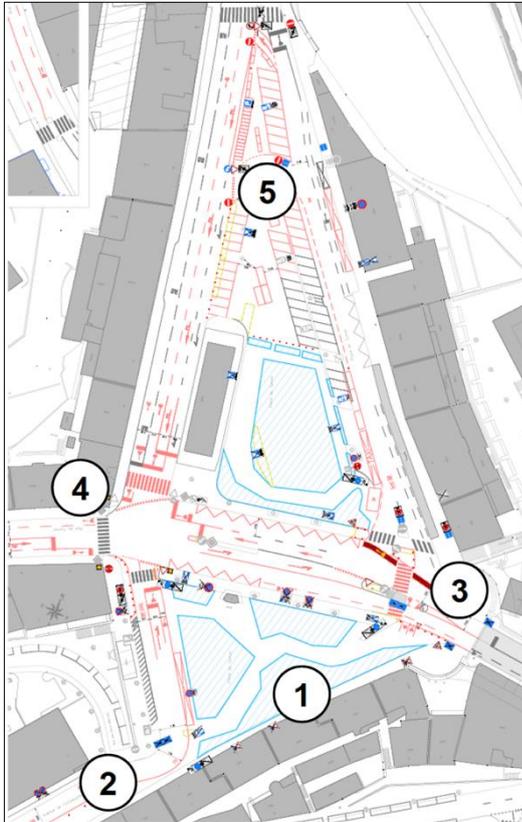
Dans son ensemble, la démarche met un accent particulier sur les aspects du développement durable et sur les mesures du Plan Climat lausannois. L'utilisation d'espèces indigènes et adaptées au changement climatique est priorisée afin de réduire les îlots de chaleur urbain. Dans ce sens, une collaboration a été réalisée avec l'UNIL pour trouver des aménagements et une végétalisation adaptée, favorisant le rafraîchissement et la biodiversité sur la place (Delabarre, 2023)

La visée adaptable et évolutive des aménagements transitoires entre pleinement en résonance avec le programme de législature et le Préavis « Rues Vivantes ». En effet, ce dernier préconise :

*« Un programme d'aménagements légers et réversibles, qui devront permettre de révéler et de valoriser certains espaces délaissés ou de faible qualité, d'améliorer la qualité de séjour, par exemple par l'installation de mobilier urbain adapté, ou encore de tester de nouveaux usages de l'espace public, notamment en piétonnant certaines rues dévolues aujourd'hui exclusivement à la circulation automobile »* (Finances et mobilité, 2018).

### 6.2.5 Concept d'aménagement transitoire

Les objectifs du service MAP impliquent des changements conséquents en termes de circulation sur tout le périmètre du Tunnel :

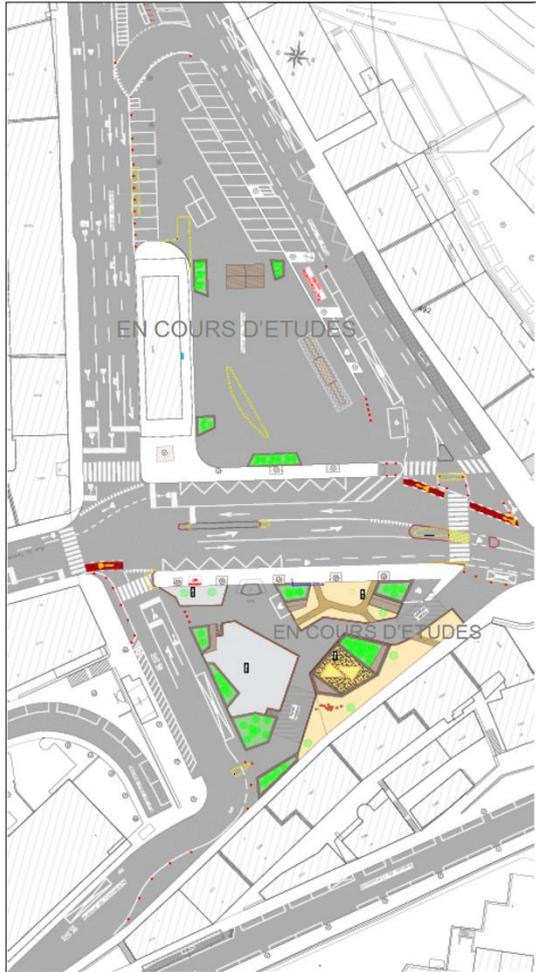


- 1- Fermeture du barreau sud pour créer un véritable espace piéton
- 2- Passage en zone 30 des barreaux routiers secondaires
- 3- Nouvelle traversée piétonne et dérégulation du carrefour Est
- 4- Nouveaux aménagements cyclables
- 5- Aire de relocalisation du stationnement

Figure 39: Un nouveau schéma de circulation pour libérer de l'espace. Source : MAP, 2022

Quant au stationnement, sur les 90 places payantes disponibles, environ 52 places seraient maintenues et relocalisées. Les 61 places de motos seraient également gardées à l'exception des 37 places inutilisées devant l'édicule.

À l'instar de l'évènement « Tunnel Rêve de Vert » qui avait lieu sur la partie nord du Tunnel, les aménagements transitoires concerneront également la partie centrale et le sud.



**Au nord :** une aire de stationnement pour garder certaines fonctionnalités sur la place

**Au centre :** un grand espace ouvert et appropriable pour le quartier (petite estrade, manifestation, etc.)

**Au sud :** des sous-espaces abritant diverses activités protégées des nuisances du trafic : espace de jeu, assises, bancs de plantations ...

Figure 41: Traduction du concept dans l'espace. Source : MAP, 2022

Au nord, une ambiance minérale est visée pour accueillir des activités de quartiers et manifestations culturelles. Un îlot central entouré par la végétation permettra une grande flexibilité de déplacement de mobilier pour manger s'allonger ou se rencontrer. Un deck est prévu pouvant devenir une scène informelle ou servir de rangement.



Figure 40: Référence de mobilier modulable et léger pour la partie nord du Tunnel. Source : MAP : 2022

Le concept pour partie sud de la place du Tunnel proposera de transformer l'espace en une «place jardin» familiale. Des îlots ludiques et évolutifs dédiés aux enfants et à la famille permettront de manger, boire ou encore jouer à la pétanque. La place sera dotée de jardins de poches et de repos, et un espace pour l'activation des rez-de-chaussée des commerces est prévu.

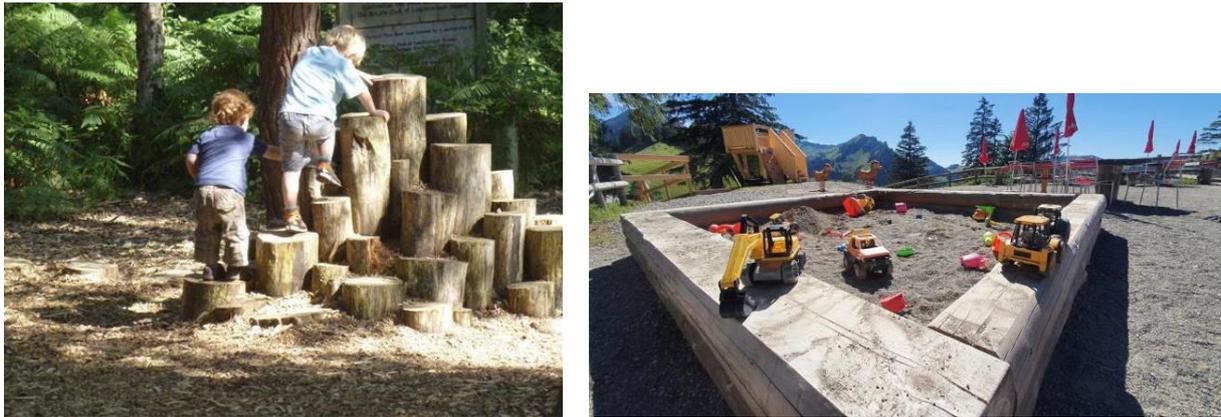


Figure 42: Références d'aménagement pour la partie sud du Tunnel. Source : MAP, 2022

Comme relevé précédemment, l'animation de la Place du Tunnel a été prépondérante dans la conception des aménagements et répond à une demande de créer des liens entre les habitant.e.s (Balli, 2022). Le service EJK a embauché une coordinatrice de quartier pour s'occuper de l'activation de la Place. Son but était de fédérer toutes les associations et les usager.ère.s autour de l'espace pour créer de la vie sur le Tunnel durant toute l'année.

En vue de pérenniser la place, la coordinatrice a consulté une grande diversité de public cible. Selon elle, prendre en compte leur demandes spécifiques et leur donner des possibilités d'utilisation spontanée et indépendante est primordial .

*«Je voulais créer une programmation pour tout le monde, voir ce que les commerçants voulaient avoir pour adapter la place en fonction des besoins. J'ai approché pas mal de groupes, d'associations de quartiers, des jeunes du quartier, Pro Senec, la garderie, l'association des femmes de la Borde, l'école de danse et de mannequinat... Grâce à un agenda des activités, on pourrait intégrer tellement d'activités sur la Place» (MOA4, 24 mai 2022)*

La visée finale est de pouvoir tester les aménagements transitoires avec l'image directrice, pour ensuite affiner l'image directrice grâce à un bilan et un monitoring du fonctionnement des aménagements.

### **6.2.6 Recours**

En juillet 2021, le service des espaces publics met à l'enquête le concept d'aménagement, avec comme espoir de pouvoir commencer la réalisation des premiers aménagements au printemps 2022.

*« C'était un processus novateur, car la mise à l'enquête reposait sur deux demandes distinctes : l'aménagement de l'espace et la modification du schéma de circulation. Le canton a décidé de faire passer la demande dans les différents services, et certaines modifications ont dû être faites, notamment en ce qui concerne la circulation, afin d'éviter des blocages. » (MOA2, 3 mai 2022).*

Durant l'été 2021, un propriétaire de bâtiment du Tunnel fait recours contre le projet. Le dossier du projet avait déjà pris du retard en 2016, quand une première proposition a été abandonnée à cause des nombreuses réticences du voisinage. L'aménagement a alors été repensé et le recours lors de la mise à l'enquête ne concerne cette fois qu'un seul contestataire (Haddou, 2021).

Ce dernier estime que les places de stationnement ne seront pas suffisantes dans le secteur et que son bien immobilier perdra de la valeur (Haddou, 2021). Ce recours fait aussi suite aux différentes mesures prises par la Ville de Lausanne.

*« Depuis la pandémie du COVID-19, beaucoup d'aménagements ont été effectués pour promouvoir la mobilité douce et limiter le bruit lié au trafic. La suppression de certaines places, le passage au 30km/h de nuit et de certains axes la journée n'a pas beaucoup plu à certain.e.s lausannois.e.s. Beaucoup ont été irrités par cette manière de faire et je pense que c'est pour ça qu'il y a eu opposition. Aussi, il y a eu des suppressions de places de parking sur différentes rues de la ville en plus du Tunnel et ça a énervé le propriétaire » MOA2, 3 mai 2022).*

En attendant la décision de la Cour de Droit Administratif Public (CDAP), le projet des aménagements transitoires a dû à nouveau être mis en pause.

*«C'est presque un affront de faire un projet transitoire pendant un recours (...)  
Sachant qu'il y a une attente de la juge de la CDAP se déterminer sur le dossier, on  
a préféré être prudents pour pouvoir repartir sur de bonnes bases.» (MOA2, 3 mai  
2022)*

### 6.3 « Tunnel Rêve de Mer »

Le projet des aménagements étant retardé en raison du recours, le service EJQ prend la décision de créer un événement le temps d'un été, de juin à août 2022 par une demande de manifestation aux services juridiques de Lausanne. Cette solution compensatoire a été longuement réfléchi, car il n'était pas envisageable de réaliser des aménagements dans la continuité du projet Riponne\Tunnel.

*«La stratégie était d'offrir un espace sympa sur le Tunnel qui vienne de la direction EJQ et non pas du service MAP. En étant transparent avec la Ville, le but était de montrer le caractère éphémère et non transitoire du projet sur un temps de deux, maximum 3 mois. Il fallait que ça n'ait rien à voir avec de l'aménagement transitoire, mais en ayant tout de même un aval technique du groupe de travail.» (MOA4, 3 mai 2022)*



Figure 43: Visuel de Tunnel Rêve de Mer. Source : Ville de Lausanne : 2021

La place du Tunnel avait déjà démontré sa capacité à rapprocher les habitant.e.s du quartier dans le cadre de l'évènement « Tunnel Rêve de Vert ». Annoncé comme un clin d'œil à son

prédécesseur, le nouvel évènement, intitulé « Tunnel Rêve de Mer » a un caractère récréatif et sert comme espace de détente et de jeux pour les habitant.e.s du quartier.

Grâce à la présence de moniteur.ice.s et de jeunes de la Permanence Jeune Borde, l'évènement offrait des chaises longues, des jeux d'extérieur ainsi que certaines animations ludiques pour les enfants. Les jeunes et moniteur.ice.s ont été engagés par le service EJQ pour assurer une présence tous les après-midis.

*« J'ai travaillé pendant 2 semaines avec les jeunes. On commençait à 13h30, on installait le mobilier sur la place et on rangeait tout à 19 h » (UT1, 9 septembre 2022).*



*Figure 44: Évènement de Tunnel Rêve de Mer. Source : Virnot, 2022*

#### **6.4 État des lieux : Aménagements de « Tunnel Rêve de Mer »**

Afin d'effectuer un diagnostic de l'espace, des usages et du mobilier urbain, plusieurs sessions d'observations ont été menées. La première était d'ordre exploratoire afin de faire un état de l'existant et s'est déroulée en juin 2022. Les observations ont été plus régulières durant l'évènement.

De plus, grâce au questionnaire de satisfaction (annexe 1), au journal de bord, ainsi qu'aux mini-entretiens menés auprès des animateur.ice.s, des usager.ère.s et des commerçant.e.s, nous avons pu saisir l'accueil de la population sur ces mesures afin de pouvoir garder le meilleur pour la suite des aménagements transitoires.

Les prochains chapitres feront tout d'abord un état des lieux des traitements de surface, puis le mobilier urbain sera relevé et reporté sur une carte. Enfin, nous ferons une analyse problématisée des usages en s'inspirant des travaux de Gehl sur la qualité des espaces publics (2019).

#### **6.4.1 Traitements de surface**

Les revêtements jouent un rôle important quant à la qualité de l'espace public que ce soit de jour ou de nuit (Lebouc et al., 2021). Pendant la journée, l'utilisation de matériaux aux teintes claires peut contribuer à une meilleure lisibilité de l'espace, en mettant en exergue les enjeux de partage de la voirie. De nuit, les revêtements clairs peuvent réfléchir la lumière et permettre de réduire la consommation d'énergie liée à l'éclairage (ibid.). De plus, certains revêtements permettent de réguler la température et de diminuer les effets d'îlots de chaleur urbain (Bartesaghi Koc et al., 2017). La présence d'eau ainsi que la végétation urbaine, sous forme de surface herbeuse, de prairie urbaine ou encore d'implantation d'arbres sont une des solutions pour créer un îlot de fraîcheur à la place du Tunnel (MOA 2, 3 mai 2022).



L'évènement temporaire a permis de tester de nouveaux revêtements sur la place : des espaces de copeaux, de pelouse et de sable ont remplacé certaines parties en bitume. Malgré la présence toujours prépondérante du béton sur la place du Tunnel, une majeure partie de la surface devant l'édicule a été transformée.

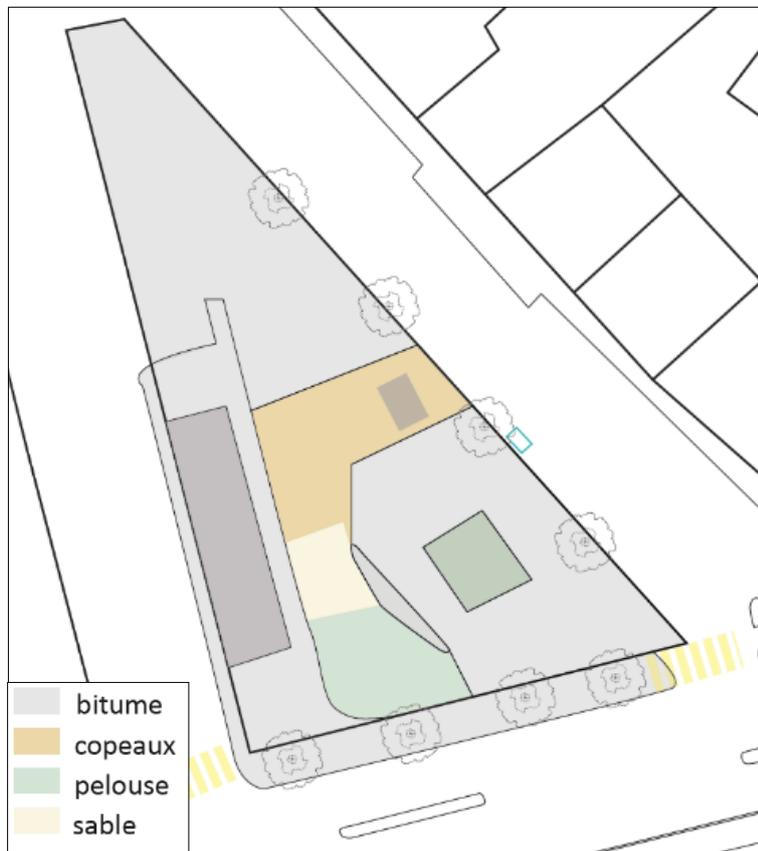


Figure 46: Revêtements durant l'évènement "Tunnel Rêve de Mer".  
Source: Virnot, 2022

Bitume	1785
Copeaux	254
Pelouse	245
Sable	95
Superficie totale (m <sup>2</sup> )	2379

Figure 47: Superficie des revêtements.  
Source: Virnot, 2023

#### 6.4.2 Inventaire du mobilier urbain

L'évènement « Tunnel Rêve de Mer » a permis de tester de nouveaux aménagements et d'implanter du mobilier pour améliorer la qualité d'usage. Chaises longues, tables basses, parasols ou encore terrains de pétanque ont permis aux usagers de se divertir ou se reposer sur la place du Tunnel.

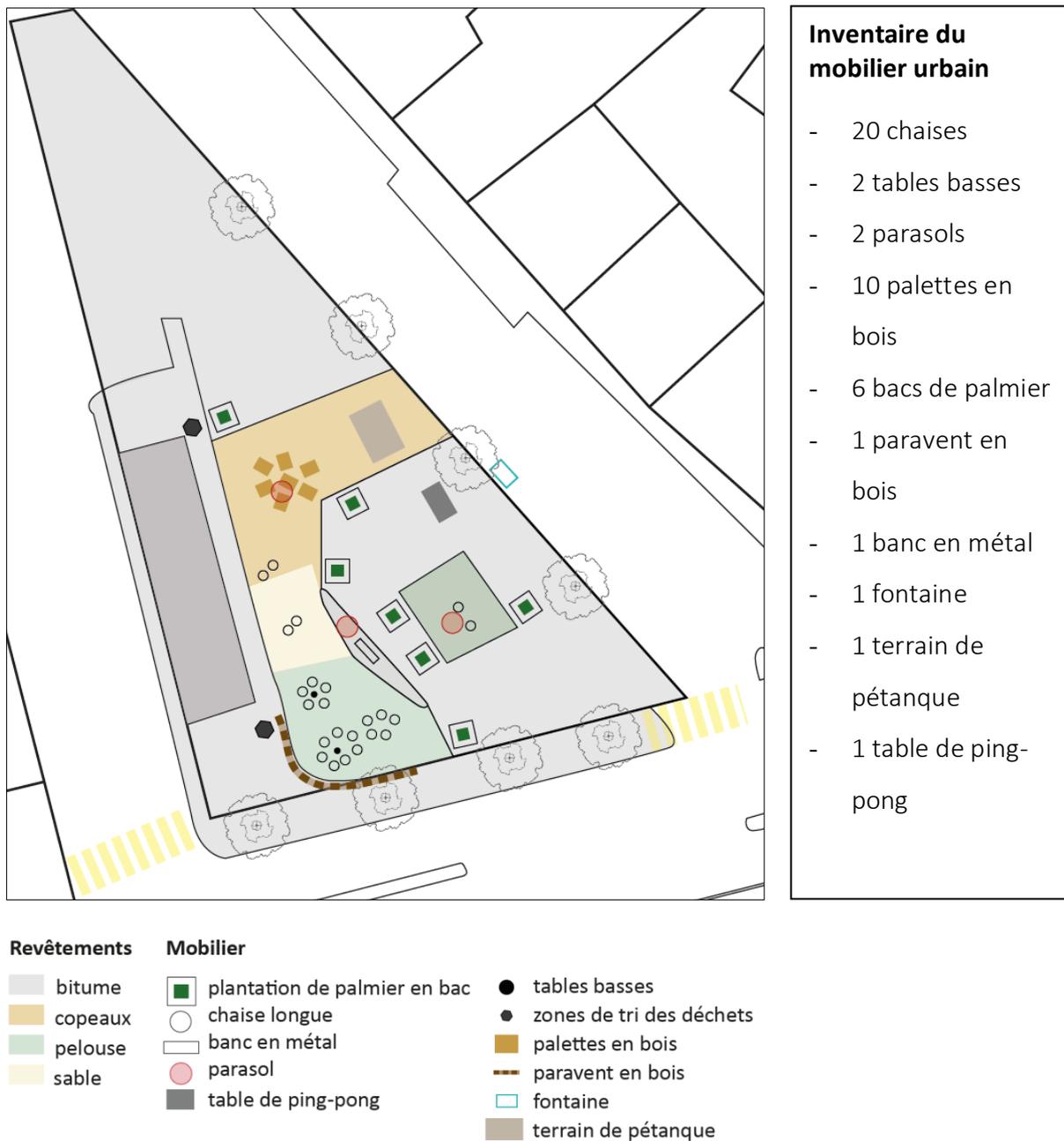


Figure 48: Implantation du mobilier urbain sur la place du Tunnel. Source : Virnot, 2022

### 6.4.3 Usages

Afin d'évaluer les usages, des observations, des questionnaires et des photos sont rassemblés lors de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » (du mardi au samedi de 14h00 à 19h00). Les observations et photos sont également réalisées en dehors des périodes d'ouverture et le dimanche. Ces démarches plurielles ont permis d'émettre des hypothèses et d'évaluer la

qualité de l'espace public produit en se basant sur les 12 critères de qualité imaginés par Jan Gehl (2013).

#### ***6.4.3.1 Des usages différenciés en fonction des revêtements et de leur propriété thermique ?***

La sensation thermique varie sensiblement en fonction du type de revêtements et des structures urbaines. Les parcs, pelouse, zones à forte canopée diminuent la température localement, alors que les zones de goudron ou de sable génèrent des zones plus chaudes par leur haute conductivité thermique (Gaston et al., 2010). Les phases d'observation ont permis de soulever plusieurs points. Tout d'abord, la surface occupée par les usager.ère.s est intimement liée avec la disponibilité en endroits ombragés. Pour illustrer cette tendance, une cartographie des ombres portées et de l'emplacement des personnes au fil de la journée est réalisée :

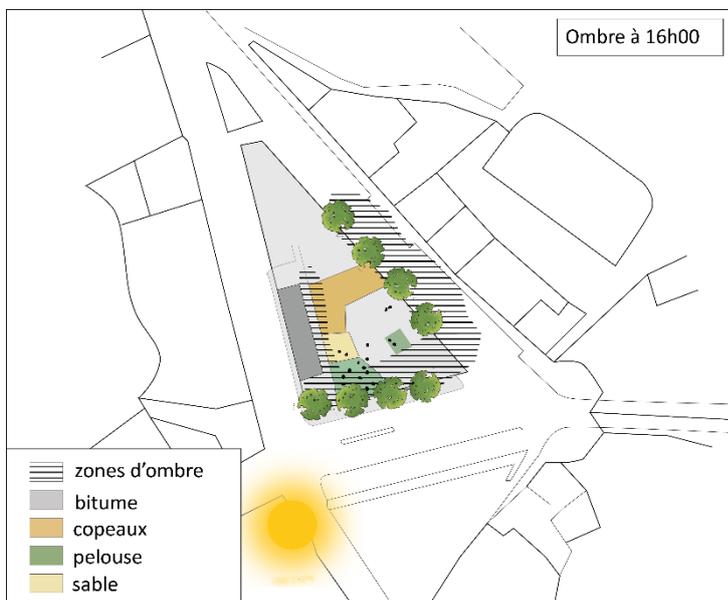
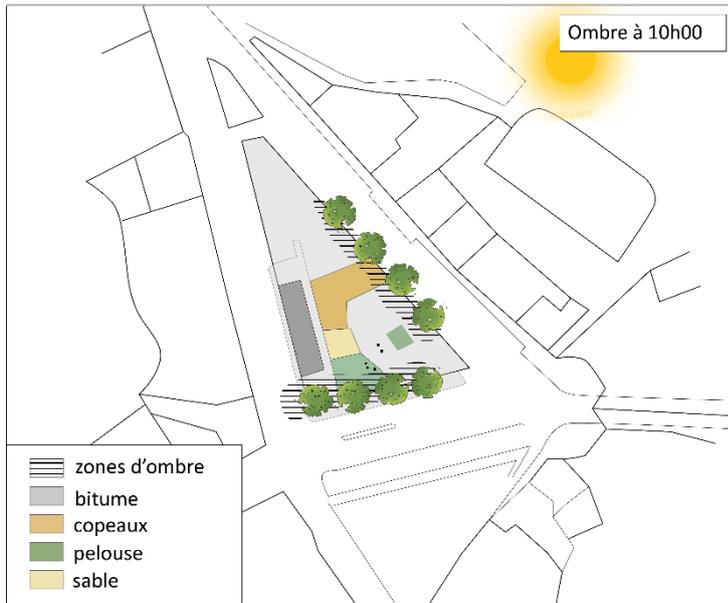


Figure 49: Ombres portées et usager.ère.s sur le Tunnel. Source : Virnot, 2022

Dans notre cas d'étude, l'observation in situ a permis de relever plusieurs points spécifiques :

*i. Les zones ombragées ont été les plus utilisées*

En termes d'usages, les revêtements ayant bien fonctionné en termes d'usages sont les zones de pelouse, l'espace de sable et les zones bétonnées ombragées. Des familles, enfants, jeunes ou encore seniors se reposaient sur des chaises longues sur la pelouse ainsi que sous les parasols. Des palettes étaient à disposition devant l'édicule, mais ce sont majoritairement les jeunes de la Borde qui l'utilisaient comme siège pendant leur shift. Enfin, le carré de sable a été majoritairement utilisé par des enfants de bas âge qui prenaient soin d'éviter les zones exposées au soleil.



Figure 52: Des enfants jouent sur le sable à l'ombre. Source: Virnot, 2022



Figure 51: Les chaises longues sont fortement utilisées par les parents, les jeunes de la Borde, les passant.e.s, et les commerçant.e.s environnants la place. Source : Virnot 2022



Figure 50: Une famille se repose sur les chaises longues en attendant leur bus. Source : Virnot 2022

*ii. Le revêtement en copeaux a peu été emprunté*

Malgré une grande surface disponible, les espaces recouverts de copeaux n'ont pas eu de succès. Leur utilisation première était sans doute récréative et pour le jeu, mais l'exposition au soleil durant presque toute la journée en faisait un endroit non exploité. Malgré la présence de parasols, de palettes et de coussins à disposition, les usager.ère.s ne s'y sont pas installé.e.s durant l'évènement. Il est plausible que l'inconfort thermique, conjugué à la gêne d'y prendre place, puisse expliquer ces circonstances. Cette hypothèse est corroborée par les observations, soulignant que les utilisateur.ice.s se dirigeant vers les aménagements avaient tendance à contourner l'espace de copeaux plutôt que les traverser.



Figure 53: Les palettes sur les copeaux n'ont pas été appropriés par les passant.e.s. Source: Virnot, 2022



Figure 54: Malgré les parasols et les coussins, les usager.ère.s préféraient utiliser les zones sur le sable et la pelouse. Source: Virnot, 2022

### iii. Les espaces de jeux sur le bitume et les copeaux peu utilisés

La piste de pétanque, installée sur l'espace en copeaux, n'a jamais été empruntée. Ce phénomène a aussi, pour la majeure partie du temps, été observé pour la table de ping-pong. Plusieurs facteurs pourraient contribuer à cette observation. Tout d'abord, il est possible que ces espaces aient manqué de structure ou d'éléments attrayants pour inciter les utilisateur.ice.s à les explorer. De plus, ils étaient situés à l'écart des autres aménagements, ce qui aurait pu décourager leur utilisation, car les usager.ère.s avaient tendance à privilégier les zones centrales devant l'édicule. En outre, la visibilité de ces espaces et le manque d'assises aux abords pourrait avoir été un facteur de leur manque d'utilité. Les animateurs soulignent aussi la forte présence de vent et l'impossibilité de jouer à des jeux de balle sur le bitume :

*« Tu pouvais pas trop faire de sport à cause de la route. Trop de vent pour jouer au ping-pong, pas de jeux de balle.. En plus là les gens étaient en vacances ». (UT2, 25 septembre 2022)*

*« Les aménagements en eux-mêmes ils étaient mal réalisés à cause du vent et de la chaleur y'avait pas grand monde. » UT1, 9 septembre 2022.*



Figure 55: Table de ping-pong et terrain de pétanque en arrière-plan, situés aux abords de la place du Tunnel. Source : Virnot, 2022

Nous pouvons donc émettre l'hypothèse que l'occupation de la place est probablement liée à la dimension de l'inconfort thermique, couplé aux types de revêtements et à l'omniprésence des axes routiers environnants.

#### **6.4.3.2 Un espace inoccupé en dehors de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » ?**

Pendant les épisodes de pluie ou d'orages, l'offre de Tunnel Rêve de Mer était limitée. En fonction d'une température trop basse ou du mauvais temps, les responsables de la mise en place quotidienne des aménagements annulaient les animations pour la journée et prévenaient les jeunes de la PJB. En dehors des heures d'ouverture, rares étaient les personnes qui s'arrêtaient sous l'abri devant l'édicule attendaient le bus ou buvaient des bières.

*« Quelques passant.e.s marchent autour du périmètre aménagé. Des canettes de bières et bouteilles d'alcool inachevées reposent au sol. Une personne d'une vingtaine d'années s'assied sur le banc métallique au milieu de la place du Tunnel. Son RedBull et sa cigarette à la main, elle semble profiter de son début de matinée. »*  
(Carnet d'observation, 26 juillet 2022).



Figure 56: La Place du Tunnel en dehors des heures d'ouverture. Source : Virnot, 2022

#### 6.4.3.3 Une visibilité et accessibilité restreignant le nombre d'usager.ère.s ?

L'observation a permis de réaliser que l'espace et les animations sur la place étaient peu lisibles, les personnes ne comprenaient pas vraiment qu'il y avait un évènement. Un panneau de bienvenue était situé à l'entrée, mais il n'était pas très visible. Les animateur.ice.s mentionnaient aussi un manque de «délimitation ou de noyau fort» sur la place (UT1, 9 septembre 2022). D'autres animateurs émettaient l'idée que les enfants du quartier n'ont pas l'habitude de passer par le Tunnel et de s'y arrêter.

*« Ils \*les jeunes du quartier\* vont même pas forcément penser à y passer. Il y a la piscine et les terrains en haut du coup les jeunes ne se donnent pas la peine de descendre. » (UT2, 25 septembre 2022).*



Figure 57: Paravent en bois de protection au trafic. Source : Virnot 2022



Figure 58: L'évènement "Tunnel Rêve de Mer" caché depuis l'autre côté du paravent. Source : Virnot, 2022

Le manque de visibilité de l'espace pourrait également être attribuable au paravent de protection au sud du périmètre. Bien qu'il procurât un espace paisible et préservé du trafic pour les usager.ère.s se reposant sur le gazon, il en résultait une difficulté pour les passant.e.s situé.e.s de l'autre côté de percevoir l'évènement.

En outre, un des facteurs contribuant au manque de perméabilité était le manque d'accès direct sur le périmètre. Des doubles feux de signalisation, des manques de passages piétons et un accès quasi nul depuis le nord-est en faisaient un espace très peu traversé ou simplement pas perçu comme une zone publique. Les figures suivantes illustrent cette hypothèse :



Figure 62: Une personne traversant le barreau routier nord-est pour aller sur la place du Tunnel. Source: Virnot, 2022



Figure 61: Des passant.e.s avancent au feu rouge pour éviter de devoir s'arrêter sur l'îlot central. Source: Virnot, 2022



Figure 59: Vue depuis l'édicule de la place du Tunnel. Source: Virnot, 2022



Figure 60: Aucun accès piéton depuis le nord de la place. Source: Virnot, 2022

Une carte des accès en mobilité douce autour de la place du Tunnel a permis de mettre en exergue le manque d'accès à la place. Ce facteur pourrait contribuer au peu d'usagers présents durant l'évènement « Tunnel Rêve de mer ».

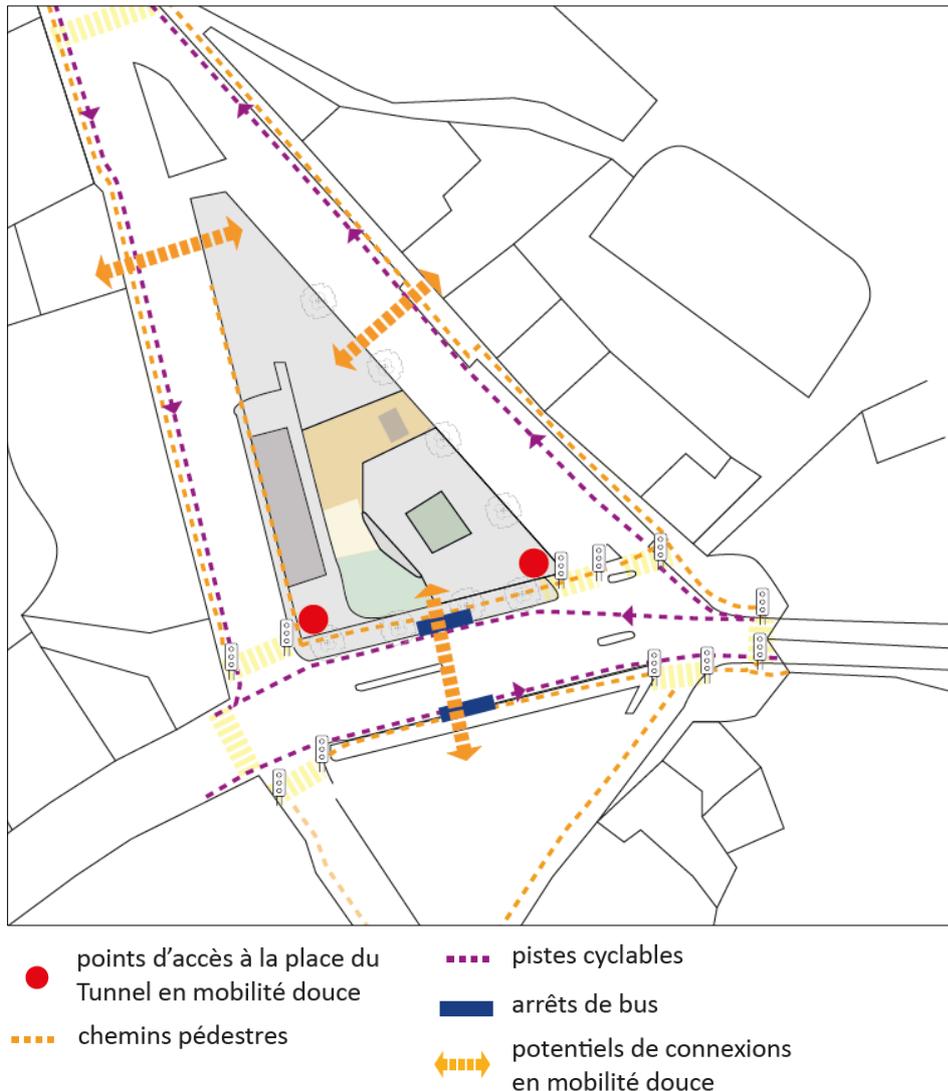


Figure 63: Accès sur le Tunnel en mobilité douce. Source : Virnot 2022

#### 6.4.3.4 Des façades et rez-de-chaussée actifs?

Plusieurs études démontrent que les façades, soit l'interface entre les immeubles et l'espace public, influent sur la vitalité du lieu et le type d'activités qu'on y pratique (Gehl et al., 2006; Gehl & Svarre, 2019). Qu'en est-il des rez-de-chaussée bordant la place du Tunnel ? Ont-ils participé à l'attractivité de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » ?

La place du Tunnel, entourée principalement d'immeubles disparates et, pour certains, insalubres ou récemment fermés, se voit quand même reconnue pour la qualité architecturale

des immeubles ouvriers en premier plan du château (Rapport démarche participative, 2019). Malgré son côté décousu et un peu bruyant, le quartier du Tunnel possède un charme singulier, confirmé par la variété de ses commerces : les nouveaux cafés tendance et sandwicheries cohabitent avec les bistrot populaires fréquentés par des habitué.e.s. De plus, la présence de plusieurs arrêt de bus permettent aux piéton.ne.s de faire halte devant les façades et de découvrir les commerces.



Figure 65: Certains commerces fermés au rez-de-chaussée. Source: Virnot, 2022



Figure 64: Une personne attend son bus devant des enseignes fermées. Source: Virnot, 2022

Pourtant, un animateur estime que la multitude et la variété des commerces et des équipements semblent contribuer à l'absence d'identité du quartier et au désintérêt des habitant.e.s à aller vers la place du Tunnel :

*« Il n'y pas vraiment d'identité (\*sur la place\*). Regarde les services, les magasins, ça n'a aucun sens ! Il n'y a pas de cohérence. Genre t'as un kebab où tout le menu est écrit en flash avec des fautes d'orthographe, de l'autre côté t'as le truc Délisocial de bobo sandwich pire cher, à côté t'as un magasin de scooter, t'as le Broadway.. t'as des crackhouse... Il y a un problème de cohérence sociale et urbanistique... »*  
(UT3, 25 septembre 2022).



Figure 67: Un café branché à côté d'un bistrot populaire témoigne d'une possible gentrification du quartier. Source: Virnot, 2022



Figure 66: Des rez-de-chaussée inactifs. Source: Virnot, 2022

Ce mélange éclectique a aussi été corroboré par les conclusions du rapport issu de la démarche participative, qui ajoute que le quartier du Tunnel est témoin d'une gentrification en marche (2019). Les observations ont soulevé que les façades au nord de l'évènement étaient les plus actives ; c'est également depuis cet axe que les passant.e.s se rendaient le plus souvent sur la place.



Figure 68: La terrasse du café Broadway souvent occupée par beau temps. Source: Virnot, 2022

#### **6.4.3.5 Une grande diversité d'usager.ère.s ?**

Les observations ont permis de relever une diversité en termes d'âges et de nationalités et le questionnaire ont relevé qu'une grande partie des usager.ère.s habitaient dans le quartier ou à moins de 1km du Tunnel (47%). En effet, la plupart des jeunes venaient afin de retrouver leurs ami.e.s ou passer du temps en famille. Les animateur.ice.s de Tunnel Rêve de Mer ont relevé que la catégorie la moins présente était des jeunes (18-25 ans). Ceci peut s'expliquer par le fait que les jeunes adultes préféraient se rassembler sur un espace où il y a une offre commerciale (bars, cafés). Les jeunes de la Borde étaient les personnes les plus présentes et il y avait très peu d'utilisateur.ice.s venant d'un autre quartier.

Les hommes étaient majoritaires sur la place, surtout chez les adolescent.e.s de la jeunesse de la Borde. De plus, les phases d'observation soulèvent que les clients des bistrot.s populaires sont en majorité des hommes. Ces derniers venaient parfois sur la place pour fumer une cigarette ou s'allonger sur une chaise longue.

Très peu de groupes de femmes se retrouvaient sur la place. Le matin, ce sont majoritairement des personnes attendant leur bus ou des conducteur.ice.s des TL qui utilisent l'espace. Il y avait également quelques personnes qui s'asseyaient devant l'édicule pour boire de l'alcool. Ce groupe social marginalisé pourrait contribuer au fait qu'il y avait peu d'autres personnes présentes sur la place. Par beau temps, à midi, 2-3 personnes s'asseyaient pour manger leur repas avant de retourner au travail, mais l'espace était majoritairement vide. C'est dans l'après-midi, dès que les jeunes venaient aménager l'espace que les premier.ère.s arrivant.e.s s'installent pour une longue durée (+15 min). Des habitué.e.s, majoritairement seniors et familles avec jeunes enfants, s'asseyaient à l'ombre et jouent entre elleux. Les jeunes de la Borde mettaient de la musique et quelques curieux.se.s venaient s'installer sur les chaises longues.

La plus grande affluence commençait dès 17 h jusqu'à la fermeture à 20 h. Les observations ont permis de constater que le maximum d'usager.ère.s sur la place montait à une dizaine de personnes. Le soir, rares étaient les personnes qui se reposaient sur la place. Le week-end, quelques touristes venant des bus du parking ou des passant.e.s traversaient la place, mais ils/elles s'y installaient rarement.

#### ***6.4.3.6 La participation des jeunes dans l'animation de la Place peu sollicitée ?***

Les jeunes de la Borde avaient pour mission de dynamiser l'espace et de proposer des activités divertissantes aux usager.ère.s présent.e.s. Des jeux de société, des raquettes de ping-pong ou encore des équipements pour jouer dans le bacs à sable étaient mis à disposition. De temps à autre, les jeunes diffusaient de la musique sur une enceinte. Malgré leurs efforts pour accueillir les enfants sur la place, les jeunes engagés de la PJB se trouvaient souvent avec peu de tâches et d'occupation concrète, comme l'explique un témoignage :

*« En fait, ça se voulait vivant esthétiquement parlant dans la forme, mais pour moi c'était mort. Tu voyais des jeunes qui travaillaient, mais ils erraient. Il y avait plus de jeunes qui travaillaient que d'usagers ». (UT3, 25 septembre 2022)*

D'une manière générale, les animateur.ice.s ressentaient la longueur de leur journée, surtout de 14 h à 17 h (UT1, 9 septembre 2022). De plus, ils auraient souhaité créer un éventail plus

varié d'activités, mais le temps court à la réalisation de « Tunnel Rêve de Mer » ne leur a pas permis d'aller aussi loin qu'ils l'auraient souhaité.

*« C'était compliqué de planifier de l'animation vu que ça a été validé trop tard (le projet). Même celle qui étaient envisagées n'étaient pas incroyables... On avait parlé de "lancé de tongs"... » (UT2, 25 septembre 2022).*

Certains animateurs voient toutefois des bénéfices à la participation des jeunes :

*« Finalement c'était quand même cool parce que les enfants ont pu être payés » (UT2, 25 septembre 2022)*

Nous pouvons ainsi émettre l'hypothèse que le temps court donné à la réalisation des aménagements ainsi que le manque de personnes sur la place ont contribué au fait que les jeunes engagé.e.s étaient peu sollicité.e.s.

## 6.5 Bilan de l'appréciation des usager.ère.s, animateur.ice.s et commerçant.e.s

Au moyen du questionnaire, les aménagements ont pu être appréciés par les usager.ère.s et plusieurs idées d'amélioration ont été soulevées afin d'offrir des pistes d'amélioration.

### A. Un bilan positif des aménagements temporaires

Globalement, l'enquête a révélé que 42% avaient une appréciation plutôt positive de l'aménagement test, et 23% ont une appréciation plutôt négative. Leur appréciation était bien moins bonne avant les aménagements, 75% avaient une appréciation négative, voire très négative.

*« C'est sûr que cet espace était mal investi avant. Tu sais, il y avait eu cette place centrale avec les bus avant, mais là elle ne sert à rien toute l'année. T'as juste des voitures d'école de manœuvre qui font 2-3 trucs et c'est de l'espace gâché. Il faudrait redynamiser tout ça... » (UT3, 25 septembre 2022)*

Ils/elles les apprécient particulièrement pour le confort du mobilier (69%), leur bonne adaptabilité pour les enfants (58%) et leur convivialité (58%).

Enfin, 95% des utilisateur.ice.s du quartier souhaitent maintenir l'aménagement « Tunnel Rêve de Mer » en y ajoutant des améliorations (l'accès aux toilettes de manière permanente) ou avoir un environnement davantage apaisé.

### B. Une plus grande végétalisation perçue comme une priorité

La population ainsi que les animateur.ice.s ont soulevé plusieurs pistes d'amélioration, telle qu'une plus grande végétation afin de se protéger du soleil. Avec le phénomène grandissant des ICU et des épisodes de canicule, ce point est perçu comme une priorité par la majorité des utilisateur.ice.s de l'espace. Les palmiers mis en place provisoirement n'ont pas été l'objet de critique, mais les phases d'observations ont permis de soulever que les usager.ère.s ne les utilisaient pas pour s'abriter du soleil. Nous pouvons donc postuler que les palmiers n'avaient qu'une fonction esthétique.



Figure 69: Bacs à palmier. Source : Virnot, 2022

### C. Plus d'évènementiel et de culture

Finalement, les animateurs auraient en général souhaité plus d'activités culturelles, de jeux pour enfants, d'évènements et de restauration.

*« Il n'y a pas eu d'animation. Il n'y pas eu d'attractions, donc des choses qui rendaient la place attractive »* (UT1, 9 septembre 2022)

*« Il aurait fallu faire de gros évènements ! Genre concert, scène, cinéma plein air, tu vois quoi. »* (UT3, 25 septembre 2022)

Ces avis sont également relevés dans le questionnaire. À la question *« De manière générale, quelle(s) serait(-aient) votre(vos) suggestions/remarques d'amélioration pour l'aménagement futur ? »*, les enquêté.e.s ont notamment proposé :

- Foodtrucks et boissons
- Espace culturel pour adulte
- Grandes terrasses
- Cirque
- Concerts
- Expositions

## 6.6 Enjeux et recommandations

L'analyse des observations ainsi que des questionnaires pour les aménagements de Tunnel Rêve de Mer ont permis de faire ressortir des enjeux et recommandations. Ils ont été classés en 5 thématiques, afin de distinguer au mieux les mesures qui pourraient être prises quant à l'avenir de la Place du Tunnel. Ces thématiques sont inspirées du *Project for Public Spaces* (PPS), une organisation à but non lucratif spécialisée dans la création d'espaces publics<sup>14</sup>.



Figure 70: Qu'est-ce qui fait la qualité d'un espace public? Source : <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

Étant donné la composante importante de la qualité environnementale du lieu, une cinquième thématique a été rajoutée.

---

<sup>14</sup> <https://www.pps.org/>

I. ACCÈS ET LIAISONS	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bonne desserte de la place par les TP</li> <li>○ Présence de trottoirs autour de la place</li> <li>○ Accessibilité pour les PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manque d'accès vers la place pour les piétons</li> <li>○ Présence de doubles feux de circulation</li> <li>○ Manque de lisibilité de la place à cause du paravent en bois</li> <li>○ Pas de tracé pédestre sur la place ou entre les revêtements</li> </ul>
<b>Recommandations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ajouter des accès piétons menant vers la place (côté café Broadway)</li> <li>● Créer un chemin piéton traversant la place pour inciter les utilisateur.ice.s à s'y rendre</li> </ul>	

II. CONFORT ET SÉCURITÉ	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Espace propre pendant les heures d'ouverture</li> <li>○ Bon sentiment de sécurité pendant les heures d'ouverture</li> <li>○ Suffisamment d'assises et de tables pour se reposer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bruit du trafic omniprésent</li> <li>○ Pas assez de zones d'ombre</li> <li>○ Bouteilles et déchets hors des ouvertures</li> <li>○ Sentiment d'insécurité le soir après la fermeture</li> <li>○ Place encerclée de routes</li> </ul>
<b>Recommandations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ajouter des espaces ombragés et de la végétation</li> <li>● Diminuer la vitesse des axes routiers autour de la place</li> </ul>	

III. UTILISATION ET ACTIVITÉS	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Présence d'enfants</li> <li>○ Diversité de jeux et de sport en fonction de l'âge</li> <li>○ Bonne gestion de l'espace par les jeunes de la Borde</li> <li>○ Possibilité d'utiliser les toilettes de l'édicule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Peu d'utilisation de l'espace en dehors des zones d'ouverture</li> <li>○ Sous représentations des jeunes adultes (18-25)</li> <li>○ Petite part de l'espace utilisée</li> <li>○ Activités ludiques trop dispersées dans l'espace (pétanque et ping-pong)</li> <li>○ Pas de toilettes publiques hors des heures d'ouverture</li> </ul>
<b>Recommandations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Offrir davantage d'activités culturelles pour adultes (manifestations, concerts, expositions, cirque, ...) la journée et le soir</li> </ul>	

IV. SOCIABILITÉ	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regroupement et lieu de rencontre pour les habitant.e.s et jeunes du quartier</li> <li>○ Mixité sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manque d'attractivité pour les jeunes et les non-habitant.e.s</li> <li>○ Manque d'utilisation et de convivialité en dehors des heures d'ouverture</li> <li>○ Peu de femmes</li> </ul>
<b>Recommandations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Prioriser des espaces de rencontre pour femmes (workshop, ateliers)</li> <li>● Faire de l'événementiel pour attirer les lausannois.e.s</li> </ul>	

V. ENVIRONNEMENT	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Larges arbres plantés autour de la place</li> <li>○ Présence de revêtements perméables (sable, pelouse, copeaux)</li> <li>○ Accès à l'eau, présence d'une fontaine</li> <li>○ Poubelles de tri à disposition</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Place largement minérale</li> <li>○ Espace trop exposé à l'ensoleillement et propice aux îlots de chaleur urbain</li> <li>○ Manque de zones à l'ombre et au frais</li> <li>○ TROP de copeaux</li> </ul>
<b>Recommandations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Planter des arbres</li> <li>● Utiliser les copeaux pour des chemins essentiellement</li> <li>● Créer des abris (toiles, filet de camouflage, tarpe...)</li> </ul>	

## 7. Analyse sensible du processus de projet et de « Tunnel Rêve de Mer »

Après avoir présenté en détail le processus de projet des aménagements transitoires, l'évènement compensatoire « Tunnel Rêve de Mer » et son monitoring, nous allons dans ce chapitre développer une analyse critique à travers différentes thématiques problématisées.

### 7.1 Gouvernance, parties prenantes et recours dans la transformation du Tunnel : des freins dans le processus de projet ?

La gouvernance et le pilotage du projet ont été déterminants dans le déroulement du processus. Par exemple, dans notre cas d'étude, le service pilote a pu décider s'il voulait intégrer ou se coordonner avec les autres services lors des prises de décisions. La décision finale revenait au service mobilité et aménagements des espaces publics lorsqu'il y avait un conflit d'intérêts dans l'élaboration du projet. C'est ce qui a été expliqué par un service de la Ville de Lausanne :

*« Ce qui est propre à l'administration, dans la réalisation, c'est qu'il y a un service qui pilote le projet. S'il ne sollicite pas les autres services, par exemple, imaginons si le service MAP nous avait pas concerté, on en aurait eu aucune idée du projet (...). Le service pilote du projet n'est donc pas obligé de se coordonner avec les autres. La marge de manœuvre est toujours réduite quand ce n'est pas notre service qui tient le crayon. » (MOA2, 3 mai 2022).*

Les enjeux de gouvernance ont donc été décisifs dans certains processus décisionnaires. Le service MAP avait notamment mandaté un bureau qui avait participé au concours d'idées, pour finalement décider de gérer les aménagements transitoires à l'interne.

Par ailleurs, la pluralité des parties prenantes et les idées divergentes lors des groupes de travail ont nécessité des négociations et une révision du projet alors que celui-ci était déjà considéré comme abouti. Cette incohérence temporelle dans le processus de projet a été soulevée par une interviewée :

*« Quand j'ai été embauchée pour l'animation sur les aménagements transitoires, le projet était déjà bien avancé, ils (le groupe de travail) avaient déjà organisé les plans et l'aménagement détaillés du projet. C'était à moi de m'adapter à ce qu'ils avaient fait, sauf que j'avais pas mal de propositions à faire, car certaines idées n'étaient pas tout à fait adéquates selon moi ». (MOA4, 24 mai 2022)*

*« Je pense que j'aurais dû être engagée 6 mois plus tôt (...) tout était un peu dans l'urgence quand j'ai été engagée et je n'ai pas eu beaucoup de temps pour préparer un évènement complet pour l'été ». (MOA4, 24 mai 2022)*

Il a cependant été relevé que pour la majeure partie du temps, avoir différents services impliqués au projet était souhaitable.

*La Ville a toujours tenu le discours, pour la cohérence globale du projet, d'impliquer une pluralité de services afin d'avoir l'expertise de tout le monde. (MOA2, 13 mai 2022)*

Des temporalités incertaines ont elles aussi été déterminantes dans la démarche des aménagements transitoires. Tout type de projet s'inscrit dans le temps et l'espace et demande une grande flexibilité face aux possibles barrières et contraintes durant le processus. Il est nécessaire de trouver l'équilibre du rythme pour chaque projet, et de s'adapter aux petites, parfois fortes accélérations ou courts ralentissements.

Dans notre cas d'étude, le recours et la prise de décision de la CDAP a pris plus long qu'imaginé et le groupe de travail a dû s'y adapter de manière très spontanée. La création d'un autre

évènement éphémère est le résultat de ces obstacles temporels, comme le témoigne un animateur de la PJB :

*«À mon avis l'évènement "Tunnel Rêve de Mer" n'a pas vraiment pu aller jusqu'au bout. Et quand la coordinatrice est arrivée en septembre 2021 en réfléchissant à ce qu'il fallait mettre comme aménagements pour l'animation, elle qu'elle est revenue après en disant que tout était bloqué c'était compliqué. Et comme je t'ai dit, ils l'ont embauché spécifiquement pour ça. Mais tu n'embauches pas quelqu'un pour un projet alors que le projet n'est même pas validé! Mais je crois qu'ils s'étaient emmêlé les pinceaux.» (UT2, 25 septembre 2022)*

## **7.2 La démarche participative, un objectif atteint ?**

Le projet Riponne \ Tunnel a déployé des efforts ambitieux pour gérer un cadre de processus participatif cohérent et efficace en 2019. Dans le cas des aménagements transitoires du Tunnel, le service EIQ a souhaité une nouvelle fois approcher des commerçant.e.s, associations, et population environnant le quartier. Les retours de ces consultations et concertations sont mitigés pour la population. Souvent, les commerçant.e.s saluent les efforts de la ville pour adopter une démarche participative, mais semblent désenchanté.e.s des résultats concrets de ces démarches. C'est ce que relève une des commerçantes autour du Tunnel :

*«Ça fait des années que je travaille ici, je me suis déjà fait approcher par beaucoup de gens de la Ville avec plein de bonne volonté. Mais je ne comprends pas leurs priorités, j'ai l'impression que le Tunnel est délaissé par rapport aux autres espaces publics lausannois. On est au plein centre, pourquoi on n'organise jamais Bô Noël, le Miam Festival ou encore le Festival des Lumières ici? Tous ces recours n'aident pas c'est sûr, mais entre-temps moi ça fait des années que je dis qu'il faut bouger.» (UT4, 12 août 2022)*

*«On se sent un peu impuissants dans les démarches participatives de la Ville. Des fois, j'ai l'impression qu'il y a des paroles en l'air. Par exemple pour un autre projet au Pré-des-Druides, ils nous avaient dit qu'ils laisseraient un but dans la cour, un espace pour faire de la musculation. La Ville avait analysé la chose, mais il n'y avait*

*rien à faire. Après c'est toujours pareil : manque de communication, jamais de la faute à personne. » (UT2, 25 septembre 2022).*

Cependant, il est très probable que la consultation de la population et la communication proactive aient joué un rôle essentiel pour résoudre les litiges et augmenter l'acceptation du projet lors de la deuxième phase d'enquête concernant les aménagements transitoires. Cette affirmation est partagée par la coordinatrice en animation.

*« Il y a eu un recours en décembre, mais au moins un seul, parce que la première fois il y avait plus de 80 recours ! Il faut croire que la démarche participative ait bien servi à quelque chose. » (MOA4, 24 mai 2022)*

### **7.3 Forces et faiblesses de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer »**

#### ***Principales forces***

##### **Une installation et activation rapide**

L'aménagement temporaire « Tunnel Rêve de Mer » a été imaginé en raison des aléas de la planification des aménagements transitoires. Ce projet a été une solution envisagée qui a permis de combler un temps mort dû au recours d'un propriétaire et d'apporter un peu d'animation à la place du Tunnel. Opter pour des principes constructifs légers et modulables a permis aux usager.ère.s de tourner, déplacer, aménager le mobilier urbain comme ils.elles le souhaitaient. Ces méthodes de construction favorables à la flexibilité facilitent l'intégration du mobilier urbain dans son environnement, qu'il s'agisse de l'aspect social, spatial ou fonctionnel. L'approche de l'urbanisme temporaire permet également d'activer/désactiver rapidement un lieu sans d'importantes difficultés techniques. Pouvoir créer en quelques mois un projet et le réaliser en grandeur nature est une chance dont beaucoup d'espaces publics ne peuvent disposer. Une employée à la Ville de Lausanne rappelle toutefois que :

*« Il y a eu une grosse pression de la part des associations et des écoles pour trouver une alternative pour l'été et que pour les jeunes puissent jouer. » (MOA4, 24 mai 2022)*

## **L'intégration des Jeunes de la Borde dans la conception de l'évènement**

La participation active des animateur.ice.s de de la Permanence ainsi que des jeunes a été bénéfiques pendant l'évènement Tunnel Rêve de Mer. Grâce à la coordination des activités par les jeunes et la présence régulière de la conceptrice du projet, une ambiance de quartier s'est installée sur la place. Étant donné que le quartier de la Borde est pauvre en espaces publics, la place du Tunnel a fonctionné comme pôle d'attraction et de rassemblement pour les jeunes. Aussi, les jeunes s'adaptaient au public en offrant des jeux pour enfants en fonction de leur envie, mettant de la musique pour se divertir, ou proposant des espaces ombragés pour les personnes âgées.

L'idée de co-développement est un point central dans la démarche de projet temporaire, et elle a permis de créer une ambiance décontractée et fluide sur le Tunnel. L'expérimentation du mobilier et des jeux par les jeunes de la Borde, a permis de mieux répondre aux attentes et besoins de la population. Les jeunes ont ainsi pu donner un retour intéressant pour la suite des aménagements de la place.

### **Une meilleure qualité d'usage**

Globalement, la démarche a permis d'améliorer la qualité d'usage du Tunnel. Le monitoring a prouvé que les usager.ère.s étaient nettement plus satisfaits de la place avec les nouveaux aménagements. De plus, le monitoring a permis d'évaluer la fonctionnalité, le confort ou encore la sécurité du lieu et de tirer des conclusions positives et encourageantes pour le futur du Tunnel. Reste encore à régler des questions importantes, notamment en termes de sécurité routière, de bruit et de réduction d'îlots de chaleur urbain.

### ***Principales faiblesses***

#### **Des aménagements éphémères légers**

Les aménagements de l'évènement sont composés de deux éléments principaux : de nouveaux revêtements et des assises pour se reposer. Cette démarche repose donc en grande partie sur des principes constructifs légers et modulables. C'est cette notion même d'aménagements temporaires qui met en exergue une certaine fragilité dans le processus. Ainsi, le temps court pour la réalisation et le manque de budget sont des facteurs qui ont été soulignés dans les propos d'un animateur :

*«Je pense que la ville aurait pu faire des aménagements de meilleure qualité si elle avait davantage de moyen. Là il y avait un peu de sable, une piste de pétanque, 2-3 carrés de pelouse avec des palmiers qui dépassaient... Mais en vrai c'est clairement mieux que rien ». (UT3, 25 septembre 2022)*

### **Le trafic et le bruit omniprésent sur le Tunnel**

Bien que des efforts aient été déployés pour se protéger du trafic grâce au paravent en bois, la présence de voitures reste marquée sur la place. Entourée de quatre axes très souvent empruntés, la place du Tunnel est un véritable îlot sur lequel on ne veut pas forcément se retrouver en pleine heure de pointe. Les routes fonctionnent comme des barrières entre les espaces publics et sont l'une des problématique centrale relevée lors des différentes sessions d'observation et en compagnie avec les animateur.ice.s.

*«Moi je t'avoue, j'ai une voiture... Mais si on arrive à rendre la ville plus piétonne, je suis largement pour tout piétonner. La voiture, ça enlève toute ma qualité de vie. Chez moi, je ne peux même pas ouvrir la fenêtre. Donc voilà, si tu pouvais supprimer cet axe, je ne dirais pas non. » (UT2, 25 septembre 2022).*

*«Tu peux avoir les meilleurs aménagements possibles, si la question du trafic n'est pas réglée ça ne sert à rien de transformer la place. Il faudrait tout mettre à 30km/h, enlever les feux de circulation et donner la priorité aux piétons.» (UT3, 25 septembre 2022)*

De plus, le parking à l'ouest accentue l'inaccessibilité vers la place pour le/la piéton.ne. Les voitures exercent une domination dans cet espace gris et ne donnent pas envie aux habitant.e.s du quartier d'aller sur la place.

## 8. Discussion

### 8.1 Retour sur les hypothèses de travail

**Hypothèse 1 : Le projet Riponne \ Tunnel a inclus des aménagements transitoires dans sa démarche pour garantir un meilleur processus de projet**

La décision de la Ville de Lausanne de réaliser des aménagements transitoires sur la place du Tunnel suit une logique semblable à d'autres interventions d'urbanisme : en intégrant cette manière de transformer un espace public dans sa démarche, les services de la ville ont démontré une vision à long terme et une prise de conscience des besoins des habitant.e.s du quartier du Tunnel.

Bien que certains enjeux de gouvernance soient parfois compliqués dans la coordination entre les services impliqués, les négociations ont abouti à un consensus sur le concept ainsi que les impondérables des aménagements transitoires. Comme Nadia Arab le souligne, *« l'agencement des relations entre une pluralité d'acteurs aux logiques à priori éloignées est au cœur des instruments de co-conception. L'enjeu est de convertir des divergences en coopération, opération à la fois centrale et délicate »* (2017 : 3).

Ensuite, l'inclusion d'aménagements transitoires dans la démarche offre plusieurs avantages. En proposant des solutions qui répondent aux besoins des usager.ère.s, le projet peut maintenir une continuité dans les services et les activités. Les aménagements transitoires servent de moyen de communication et de consultation avec la population locale. En effet, la démarche participative et le concours d'idées ont renforcé la légitimité des aménagements transitoires prévus. Ces deux larges processus ont permis de faire un bilan détaillé et de dresser la première image directrice du Tunnel. Le groupe de travail s'est donc largement inspiré des résultats de ces démarches en intégrant au mieux les besoins de la population.

En 2021, en allant consulter une grande diversité d'usager.ère.s dans le quartier (associations, commerçant.e.s, écoles, primo-arrivants, artistes, personnes précarisées, migrant.e.s), la coordinatrice des animations a offert l'occasion d'impliquer les parties prenantes dans le processus décisionnel et leur donner des possibilités d'utilisation spontanée et indépendante. Cette approche participative renforce la confiance du public dans le projet et favorise une meilleure acceptation des changements à venir.

Un des freins les plus impactant dans la démarche du projet a été les recours déposés. Les aménagements transitoires, prévus initialement au printemps 2021 ne sont toujours pas confirmés et risquent de ne pas avoir lieu avant 2024. En attendant la décision de la juge de la CDAP, le groupe de travail a dû prendre son mal en patience et trouver des alternatives afin de pouvoir quand même offrir un espace de meilleure qualité. Cette incertitude dans la temporalité témoigne d'un côté de la fragilité d'un projet face aux contraintes externes, mais également de la capacité aux parties prenantes de s'adapter du mieux possible.

Enfin, l'intégration des aménagements transitoires dans le projet Riponne\Tunnel témoigne d'une approche proactive et réfléchie de la gouvernance de projet. Cette inclusion favorise un processus plus fluide et une meilleure adaptation aux besoins changeants, ce qui conduira probablement à une réalisation plus réussie du projet dans son ensemble.

### **Hypothèse 2 : Les outils de projets mobilisés ont favorisé le bon déroulement de l'évènement temporaire «Tunnel Rêve de Mer»**

Pour mener à bien l'expérience «Tunnel Rêve de Mer», plusieurs outils de projets ont été mobilisés. Le service EJQ a dû déployer des moyens en un temps très court, précisément 3 mois, pour avoir ne serait-ce que des nouveaux revêtements pour la place du Tunnel. Tandis ce que cet évènement est distinct et n'entre pas en relation directe avec le projet Riponne\Tunnel, le groupe de travail des aménagements transitoires a tout de même été mobilisé pour un aval technique. Les séances de travail ont été un outil de projet qui a permis au service EJQ de présenter «Tunnel Rêve de Mer» et de se concerter avec les services pour de l'aide et des conseils.

Cependant, ces séances n'ont pas toujours été concluantes, probablement dû au fait que les services se sentaient moins concernés par l'évènement provisoire. Pour la responsable des aménagements temporaires, les négociations interservices étaient compliquées. Certaines parties prenantes étaient sceptiques quant à l'aboutissement du projet et de son entretien ou n'étaient pas enclin à prêter du matériel pour la bonne réalisation du projet.

Pourtant, le Service EJQ a été proactif et a réussi en peu de temps à mobiliser de l'aide et transformer la place du Tunnel en un endroit bien plus accueillant : espaces de pelouse à l'ombre, carrés de sable ou encore terrain de copeaux de bois sont venus remplacer l'asphalte

de la partie nord du Tunnel. Bien que ce service ne soit pas spécialiste en aménagements du territoire, ni en gestion de projet, l'efficacité et la prise de responsabilité a permis de faire un évènement sans d'importantes difficultés.

Un deuxième outil de projet mobilisé concerne la participation des jeunes. L'inclusion des jeunes de la Borde dans la gestion du projet a été une étape clé dans la démarche, car elle a permis d'utiliser les aménagements temporaires de manière active et d'augmenter la qualité d'usage de l'aménagement. À première vue, on pourrait imaginer que l'espace a été occupé par des jeunes sans lien direct avec les aménagements temporaires. Seulement, le rôle pédagogique qu'a pu jouer cet évènement semble confirmer un apprentissage collectif de comment « faire lieu » et une appropriation de l'espace. Les jeunes de la Borde, voyant auparavant le Tunnel comme un quartier éloigné ont désormais créé un lien depuis l'été 2022, qui pourrait se renforcer si d'autres animations et évènements leur étaient proposées à l'avenir.

Malgré un projet bien plus maigre que celui qui était prévu pour les aménagements transitoires, nous pouvons confirmer cette hypothèse avec nuancement : Les outils de projet ont été utiles non seulement au projet temporaire mais aussi au projet futur, mais la temporalité ne leur a pas permis d'atteindre leur potentiel complet. En effet c'est le temps court pour la préparation et non pas la mauvaise gestion d'outils de projets mobilisés qui a le plus impacté négativement « Tunnel Rêve de Mer ».

**Hypothèse 3 : Durant l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » (du 5 juillet au 20 août 2022), la place du Tunnel a été appréciée par les habitant.e.s, commerçant.e.s et associations du quartier. Le monitoring des aménagements temporaires a permis de déterminer la qualité de l'espace public produit et de faire émerger des recommandations pour l'avenir de la place**

Lors des observations et du monitoring de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » de juillet à août 2022, nous avons pu examiner comment les aménagements du Tunnel ont été appréciés et appropriés par la population. Le mobilier urbain, les revêtements et les jeux ont été un moyen de rendre l'espace bien plus approprié par le/la piéton.ne et de faire face à une ambiance avant caractérisée comme austère et peu propice à l'animation.

Malgré le caractère éphémère de la place, la démarche a répondu à certains principes d'adaptation au changement climatique et de qualité de vie. Au-delà des apparences, ces installations ont permis d'amorcer des changements de vision et d'imaginer une place encore plus végétale, rafraichissante et à échelle humaine.

Comme relevé précédemment dans le chapitre des visions et recommandations futures, plusieurs améliorations seront nécessaires afin de redonner au Tunnel l'aspect d'un espace public, à l'image d'autres espaces conviviaux lausannois. L'omniprésence de la route est relevée comme l'une des contraintes les plus importantes à remédier. Que ce soit en termes d'accessibilité pour la mobilité douce et les PMR, d'ambiance de quartier ou encore de qualité atmosphérique, des changements importants devront être faits.

De plus, les retours de la population vont largement dans le sens d'une transformation profonde : il s'agira recréer une image de la place, qui appartient à toutes et à tous, en offrant une multiplicité d'usages, reflétant la diversité du public cible.

En somme, même si l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » n'a pas permis d'aller aussi loin que son quasi-homonyme « Tunnel Rêve de Vert », l'évènement a permis d'évaluer les solutions proposées et d'apporter des ajustements pour le futur. Il a offert une période de test et d'expérimentation avant la mise en œuvre du projet transitoire. Cette période a également permis de mieux saisir les perceptions et projections « idéales » de la population concernant le futur de la place. Le monitoring a permis d'identifier les lacunes et améliorations possibles, ce qui contribue à la qualité globale du projet.

## 9. Conclusion

Avant de revenir sur notre problématique et nos principaux apprentissages, reprenons les questions qui ont motivé notre recherche : quels sont les facteurs qui influencent la qualité et l'attractivité d'un espace public ? Comment repenser un espace public dominé par la route dans un contexte d'urgence climatique ? Lors d'un processus de projet, quelles sont les différentes activités de projets mobilisés ? Quels sont les avantages et obstacles à la co-conception ? En quoi l'urbanisme transitoire, l'urbanisme temporaire, ou les démarches participatives sont-ils utiles ?

À travers plusieurs exemples européens d'aménagements stratégiques, nous avons exploré comment les villes expérimentent des transformations d'espaces publics par des moyens simples, flexibles et peu coûteux. Des *parklets*, à la revitalisation urbaine, ou encore aux marquages au sol, ces techniques d'aménagement sont autant de manières pour concevoir l'espace de manière à améliorer la qualité de vie des usagers. De plus, nous avons également remarqué comment un projet se construisait et s'élaborait par le biais des parties prenantes et outils de projets. Nous avons notamment remarqué les contraintes de temporalité, de gouvernance et d'obstacles au bon déroulement du projet.

Le cas du projet Riponne\Tunnel illustre la complexité d'une démarche aussi importante. Grâce à l'analyse de documents officiels, d'entretiens, de questionnaires et d'observations, nous avons pu comprendre les clés d'un processus d'un projet et la particularité des aménagements transitoires et temporaires. Ce projet nous a également démontré quels étaient les priorités et concepts phares d'aménagements pour la Ville de Lausanne et pour la population grâce aux deux démarches participatives en 2019 et en 2021. L'évènement « Tunnel Rêve de Mer » a en somme été une réussite et a également montré comment une impulsion forte de la part de la ville de Lausanne peut s'avérer profitable et appréciée par les usagers. Malgré un aménagement encore trop léger pour faire face au bruit, à l'ensoleillement et au trafic, « Tunnel Rêve de Mer » a tout de même permis de montrer qu'un changement vers un espace de meilleure qualité était possible.

De manière générale, « Tunnel Rêve de Mer » nous a montré comment le processus de projet est constitutif de l'urbanisme temporaire. La difficulté qu'ont les aménagements actuels de la place du Tunnel à prendre de la place et à se faire approprier montre que la voiture est encore

omniprésente et constitue l'un des principaux défis quant à l'appropriation de la place du Tunnel.

### **Ouvertures et pistes de recherche : et après ?**

Au vu des délais engendrés par le recours et de l'attente de la décision de la CDAP, les aménagements transitoires ne verront pas le jour avant le printemps 2024. Durant l'été 2023, la place du Tunnel n'accueillera pas d'aménagements temporaires, l'espace ayant été occupé pour le stockage du matériel de chantier.

En mai 2023, le service d'urbanisme met en concours la requalification de la place du Tunnel. Dans la description du règlement-programme, l'accent est porté sur l'aménagement d'un « *espace public accueillant et appropriable, dans un cœur de ville apaisé à l'aune des enjeux climatiques et du vivre ensemble* » (Règlement-programme concours d'espaces publics, 2023). Il est intéressant de noter que la Ville met en avant l'idée que ce concours s'inscrive dans la continuité du concours d'idées et des démarches participatives. Enfin, les aménagements transitoires viseront à adapter le projet définitif selon des besoins des partenaires locaux, conformément aux directives énoncées dans le règlement :

*« Dans la continuité de la démarche participative, les aménagements transitoires feront également l'objet d'une consultation des partenaires locaux (...) afin de recueillir les retours et ajuster le projet définitif en fonction de leurs besoins. »*  
(Règlement-programme concours d'espaces publics, 2023).

Le résultat du concours est agendé au 4 décembre 2023. Le 15 juin 2023, la Cour de droit administratif et public prend la décision de rejeter le recours du propriétaire et de confirmer la décision de la Municipalité quant aux aménagements transitoires. La dernière possibilité pour le recourant est de faire appel à la décision et d'aller au Tribunal Fédéral ; il ne sera donc pas possible de se prononcer sur les aménagements transitoires avant fin août 2023. La municipale Florence Germond se montre toutefois confiante et écarte la possibilité de devoir renoncer au projet transitoire (Abdessemed, 2023).

*« Nous avons un beau projet qui permet de rendre l'espace public plus convivial, d'apporter une forte plus-value pour des habitants et des habitantes qui souffrent*

*du bruit et du trafic, un projet que de nombreux lausannois et lausannoises attendent » (Florence Germond, 2023).*

En dépit des obstacles juridiques, nous pouvons donc affirmer que les aménagements transitoires font partie intégrante du processus du projet et vont contribuer de manière significative à la transformation de la place du Tunnel.

Pour faire suite à ce mémoire et aller plus loin, différentes pistes de recherches peuvent être proposées. Tout d'abord, le processus de projet Riponne-Tunnel pourrait être analysé dans son ensemble, y compris le concours actuel de la place du Tunnel, ainsi que la requalification de la place de la Riponne prévue dès 2024. En mettant en évidence les différentes étapes du processus depuis la phase de conception jusqu'à l'achèvement, l'analyse pourrait servir d'exemple pour d'autres espaces publics en cours de requalification, favorisant le partage des pratiques et l'amélioration de la qualité de la vie urbaine.

En outre, une approche comparative avec d'autres projets d'espaces publics intégrant des aménagements transitoires comme outil de projet urbain serait particulièrement intéressante. Une recherche ultérieure pourrait par exemple comparer la place du Tunnel avec des sites tels que la place de la gare de Lausanne, le secteur Midi-Beau-Séjour ou encore le secteur Benjamin-Constant, en mobilisant des critères de satisfaction, d'usage et de qualité d'espace public. Cette analyse comparative permettrait de mieux appréhender les différences et similitudes entre les projets, ainsi que les leçons à tirer pour améliorer l'efficacité et l'impact des aménagements transitoires dans la requalification urbaine.

Enfin, une autre piste serait d'explorer les freins et recours observés dans le projet Riponne-Tunnel pour mieux en comprendre les causes. Sont-ils par exemple symptomatiques d'un cadre législatif suisse spécifique ou encore liés à des aspects culturels helvétiques ? La temporalité et la coordination entre parties prenantes étant des facteurs déterminants pour aboutir à un projet urbain, il serait pertinent de déterminer si d'autres pays font face aux mêmes obstacles en matière d'aménagement du territoire. Une telle recherche comparative pourrait offrir des idées sur les meilleures

pratiques internationales en matière de gestion de projets urbains, permettant ainsi de renforcer les politiques et les stratégies d'aménagement du territoire en Suisse et ailleurs.

## 10. Références Bibliographiques

### Ouvrages

- Alonso-Provencio, M., & Cunha, A. D. (2013). Qualification de l'espace public, commerce et urbanisme durable : Notes sur le cas lausannois. *Revue Géographique de l'Est*, 53(3-4), Article 3-4.
- Ambrosino, C., & Andres, L. (2008). Friches en ville : Du temps de veille aux politiques de l'espace: *Espaces et sociétés*, n° 134(3), 37-51.
- Amphoux, P., Jaccoud, C., Meier, H., Meier-Dallach, H. P., Gehring, M., Bardyn, J.-L., & Chelkoff, G. (1991). *Aux écoutes de la ville : La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative. Enquête sur trois villes suisses* (Research Report 20; p. 320). CRESSON, IREC : Institut de Recherche sur l'Environnement Construit. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01373745>
- Andres, L., & Grésillon, B. (2011). Les figures de la friche dans les villes culturelles et créatives : Regards croisés européens. *L'Espace géographique*, Tome 40(1), 15-30.
- Andres, L., & Zhang, A. Y. (2020). *Transforming cities through temporary Urbanism*. Springer.
- Arab, N. (2001). La coproduction des opérations urbaines : Coopération et conception. *MAITRISE D'OUVRAGE, COMMANDE*, 57.
- Arab, N. (2017). « L'élaboration collective des projets d'urbanisme : Organiser l'intégration des acteurs et gérer l'incertitude des processus de conception ». *Revue Internationale d'Urbanisme*.
- Arab, N. (2018). Pour une théorie du projet en urbanisme. *Revue européenne des sciences sociales*, 56-1, 219-240.
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216-224.

- Bacqué, M.-H., & Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines : Quatre décennies de débats et d'expériences depuis «A ladder of citizen participation» de SR Arnstein. *Participations*, 1(1), 36-66.
- Baillargeon, T., & Diaz, J. (2020). L'urbanisme transitoire à Montréal : Entre innovation et préservation. *Revue Organisations & territoires*, 29(2), 25-39.
- Bartesaghi Koc, C., Osmond, P., & Peters, A. (2017). Towards a comprehensive green infrastructure typology : A systematic review of approaches, methods and typologies. *Urban ecosystems*, 20, 15-35.
- Bassand, M., & Joye, D. (2001). *Vivre et créer l'espace public*. PPUR presses polytechniques.
- Berdoulay, V., & Soubeyran, O. (2002). Un « vaste programme ». In *L'écologie urbaine et l'urbanisme* (p. 21-50). La Découverte.
- Birkner, N., & Mix, Y.-G. (2014). Qu'est-ce que l'espace public ? Histoire du mot et du concept. *Dix-huitième siècle*, 46(1), 285-307.
- Boujut, J.-F., & Blanco, E. (2003). Intermediary objects as a means to foster co-operation in engineering design. *Computer Supported Cooperative Work*, 12(2), 205-219.
- Boutinet, J.-P. (1993). *Anthropologie du projet* (2e éd.). Paris: PUF Collection «psychologie d'aujourd'hui».
- Camagni, R., & Maillat, D. (2006). *Milieus innovateurs : Théorie et politiques*. Economica.
- Chabot, L. (2013). *Les aménagements papillons ; nouvel outil stratégique d'aménagement urbain ?* 182.
- Charmes, É. (2021). De quoi le ZAN (zéro artificialisation nette) est-il le nom ? *Fonciers en débat*.
- Chelkoff, G., & Thibaud, J.-P. (1992). L'espace public, modes sensibles : Le regard sur la ville. *Les Annales de la recherche urbaine*, 57(1), 7-16.
- Chevrier, E.-I., & Panet-Raymond, J. (2013). La participation citoyenne pour développer un quartier. *Nouvelles pratiques sociales*, 26(1), 67-83.

- Cochand, G. (Éd.). (2005). *Echanger la Riponne. Une place : Lieu du marché, de fête, de commerce au quotidien (Place de la Riponne, Lausanne, VD)*.
- Cunha, A. D., & Guinand, S. (2014). *Qualité urbaine, justice spatiale et projet : Ménager la ville*. PPUR Presses polytechniques.
- Daquino, P. (2007). *Empowerment et participation : Comment mieux cadrer les effets possibles des démarches participatives ?*
- Delabarre, M. editor. (2023). *Trame de fraîcheur. Le projet d'urbanisme écologique face au changement climatique*. MetisPresses.
- Demilly, K.-E. (2014). Les jardins partagés franciliens, scènes de participation citoyenne? *EchoGéo*, 27.
- Diguet, C. (2018). L'urbanisme transitoire : Optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée. *Paris: iAU-IDF*.
- Diguet, C., & Zeiger, P. (2017). L'urbanisme transitoire : Aménager autrement - Institut Paris Région. *L'Institut Paris Region*.
- Douay, N., & Prevot, M. (2014). Park (ing) day : Label international d'un activisme édulcoré? *Environnement urbain*, 8, 14-33.
- Douay, N., & Prévot, M. (2016). Circulation d'un modèle urbain « alternatif » ? *EchoGéo*, 36, Article 36.
- Douglas, G. C. (2014). Do-it-yourself urban design : The social practice of informal "improvement" through unauthorized alteration. *City & Community*, 13(1), 5-25.
- Ducasse, A. (2020). *Repenser la place des piétons dans l'espace public : Quelles propositions après la crise sanitaire ?*
- Dugua, B., & Delabarre, M. (2018). *Amour, désamour : Le projet en débat*. 177-183. [https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB\\_B8F4EEE24EFA](https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_B8F4EEE24EFA)

- Dugua, B., Delabarre, M., & Da Cunha, A. (2018). *La Maison de quartier du Désert-Une nouvelle expérience participative dans la ville ordinaire.*
- Dupuy, G. (2002). Ingallina P., Le projet urbain. *Annales de géographie*, 111(623), 98-98.
- Gaston, K. J., Davies, Z. G., & Edmondson, J. L. (2010). Urban environments and ecosystem functions. *Urban ecology*, 35-52.
- Gehl, J. (2013). Pour des villes à échelle humaine. *Urbanisme*, 390, 76.
- Gehl, J., Kaefer, L. J., & Reigstad, S. (2006). Close encounters with buildings. *Urban design international*, 11, 29-47.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2019). La vie dans l'espace public. *Comment l'étudier, ecosociete, Montreal.*
- Genaille, N. (2007). Le concept de flagship, un projet d'image en direction de l'attractivité. *L'attractivité des territoires: regards croisés, Actes de séminaires*, 111-116.
- Genestier, P. (1993). Reflexion : Que vaut la notion de projet urbain? *ARCHITECTURE D AUJOURD HUI*, 40-40.
- Germond, F. (2020, octobre 10). D'un point de vue urbanistique, « la crise du Covid a libéré les esprits ». *rts.ch.*
- Habermas, J. (1962). *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft.*
- Haddou, R. (2021, octobre 7). La mue de la place du Tunnel encore retardée. *24 Heures*, 3.
- Harvey, D. (2010). *Social Justice and the City.* University of Georgia Press.
- Hawi, L., & Watkin, Y. (2022). *Guide Urbanisme Transitoire 2022.*
- Ingallina, P. (2007). L'attractivité des territoires. *L'attractivité des territoires: regards croisés*, 9.

- Ingallina, P. (2008). *Le projet urbain, une notion floue: Vol. 3e éd.* (p. 7-13). Presses Universitaires de France. <https://www.cairn.info/le-projet-urbain--9782130566106-p-7.htm>
- Jaboyedoff, C. (2017). *Habiter à la croisée des mondes, la place du Tunnel comme espace de rencontre, Lausanne.*
- Jacobs, J. (1961). Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, 21(1), 13-25.
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities* (Reissue edition). Vintage.
- Jaquet, M. (2019). *Riponne/Tunnel, Lausanne entre deux palces* (Editions Favre SA).
- Jeanet, A. (1998). Les objets intermédiaires dans la conception. Éléments pour une sociologie des processus de conception. *Sociologie du travail*, 291-316.
- Junod, G. (2019, novembre 30). *Une image directrice qui inspirera la future Riponne a été choisie* [InfoSport]. rts.ch.
- Lane, M. B. (2005). Public Participation in Planning : An intellectual history. *Australian Geographer*, 36(3), 283-299.
- Lauriac, N., & Cividino, T. (2023). *Elaborer un guide pratique : La participation citoyenne dans l'urbanisme transitoire participatif.*
- Lebouc, L., Greffier, F., Boucher, V., Nicolai, A., & Richard, P. (2021). *Prise en compte des propriétés de réflexion des revêtements pour un éclairage adapté aux différents usagers de l'espace public.*
- Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L'Homme et la société*, 6(1), 29-35.
- Lipovetsky, G. (2006). *Le bonheur paradoxal : Essai sur la société d'hyperconsommation* (Vol. 377). Gallimard Paris.
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *A tactical urbanism how-to*. Springer.
- Monod, H. (2022, mai 23). L'urbanisme transitoire permet d'optimiser l'utilisation de notre espace bâti. *Questions d'énergie.*

- Morin, R. (2018). Projet urbains et friches industrielles : Enjeux, acteurs et participation citoyenne. *Actes du colloque des 20èmes rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU*, 166.
- Paquot, T. (2015). *L'espace public: Vol. Nouvelle édition*. La Découverte; Cairn.info.
- Pinson, G. (2004). Le projet urbain comme instrument d'action publique. *Gouverner par les instruments, Paris, Presses de Sciences Po*, 199-233.
- Pinson, G. (2005). L'idéologie des projets urbains. *Sciences de la Société, N° 65*, 28.
- Pörtner, H.-O., Roberts, D. C., Poloczanska, E. S., Mintenbeck, K., Tignor, M., Alegría, A., Craig, M., Langsdorf, S., Löschke, S., & Möller, V. (2022). *IPCC, 2022 : Summary for policymakers*.
- Pradel, B. (2008). *L'urbanisme temporaire : Du court au moyen terme. Une échelle d'action publique intermédiaire*. 247.
- Pradel, B. (2019). L'urbanisme temporaire, transitoire, éphémère, des définitions pour y voir plus clair. *Anthropocene 2050*.
- Pretty, J., & Ward, H. (2001). Social Capital and the Environment. *World Development, 29*(2), 209-227.
- Réat, P. (2016). Le retour des villes. *Espace populations sociétés. Space populations societies, 2015/3-2016/1*, Article 2015/3-2016/1.
- Réat, P. (2023). Le retour contrarié du vélo. Analyse des frictions politiques. *La Revue Nouvelle, 2*(2), 63-71.
- Rey, E. (Éd.). (2012). *Régénération des friches urbaines et développement durable. Vers une évaluation intégrée à la dynamique du projet*. Presses Universitaires de Louvain, Collection « Lectures universitaires ».
- Richard, G., Becue, V., Barroca, B., Idt, J., & Gautier, P.-E. (2016). La mixité fonctionnelle participe-t-elle à l'intégration urbaine des infrastructures aériennes de transport ? *Academic Journal of Civil Engineering, 34*(1), Article 1.

- Rousseau, M. (2008). « Bringing politics back in » : La gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des « villes perdantes ». *Espaces et sociétés*, 132-133(1-2), 75-90.
- Rousseau, M. (2014). Redéveloppement urbain et (in) justice sociale : Les stratégies néolibérales de « montée en gamme » dans les villes en déclin. *Justice spatiale-Spatial justice*, 6.
- Toussaint, J.-Y., & Zimmermann, M. (1998). *Projet urbain : Ménager les gens, aménager la ville* (Vol. 38). Editions Mardaga.
- Vinck, D. (2009). De l'objet intermédiaire à l'objet-frontière. Vers la prise en compte du travail d'équipement. *Revue d'anthropologie des connaissances*, 3(3-1).
- Zepf, M. (2009). L'espace public en expérimentation : Penser et réinterpréter l'urbain en permanence. *Tracés : Revue de Sciences Humaines*, 13-14, 13.

## Documents officiels

- ANRU. (2021). *L'urbanisme transitoire dans les quartiers en renouvellement urbain : Boîte à outils pour la mise en oeuvre de projets d'occupation temporaire*. [ANRU - carnet de l'innovation - urbanisme transitoire.pdf](#)
- Finances et mobilité. (2018, mars). « Rues vivantes ». *Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic*. Demande de crédits de réalisation (Préavis n°2018/11) (2021). [serve.php \(lausanne.ch\)](#)
- Finances et mobilité. (2022, mars). « Rues vivantes II ». *Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic*. Demande de crédits de réalisation (Préavis n°2022/07) (2022). [AGIR Préavis - v3.0 \(lausanne.ch\)](#)
- Finances et mobilité. (2022, mars). *Préavis Riponne/Tunnel*. Demande d'un crédit d'investissement pour l'organisation d'un concours d'urbanisme et la définition d'une image directrice pour l'aménagement du secteur Riponne-Tunnel. (Préavis n°2017/48) (2017). <https://www.lausanne.ch/.binaryData/website/path/lausanne/officiel/grands-projets/riponne-tunnel/projet-en->

[bref/contentAutogenerated/autogeneratedContainer/col2/en-relation-autogenerated/en-relationList/0/websitedownload/Rapport-preavis.2019-01-16-10-07-47.pdf](#)

Municipalité de Lausanne. (2016). *Une ambition pour Lausanne. Programme de législature 2016-2021*. [lausanne.ch/officiel/municipalite/programme-legislature.html?map=true&mode=](#)

Municipalité de Lausanne. (2021). *Une ville qui grandit qui rassemble qui s'adapte. Programme de législature 2016-2021*. [lausanne.ch/officiel/municipalite/programme-legislature.html?map=true&mode=](#)

Ville de Lausanne. (2019, juin). *Diagnostic démarche participative*. [https://e.issuu.com/embed.html?backgroundColor=%237d0807&backgroundColorFullscreen=%237d0807&d=demarche\\_participative\\_riponnetunnel\\_rapport\\_final&hideIssuuLogo=true&hideShareButton=true&pageLayout=singlePage&showOtherPublicationsAsSuggestions=true&u=villedelausanne](https://e.issuu.com/embed.html?backgroundColor=%237d0807&backgroundColorFullscreen=%237d0807&d=demarche_participative_riponnetunnel_rapport_final&hideIssuuLogo=true&hideShareButton=true&pageLayout=singlePage&showOtherPublicationsAsSuggestions=true&u=villedelausanne)

Ville de Lausanne. (2023, juillet). *Règlement-programme Concours de projet à un degré en procédure sélective*. Concours à un degré en procédure sélective selon Règlement SIA 142 avec implication du public.

Ville de Lausanne (2022). *Plan directeur communal révisé*. [Plan directeur communal – PDCom – Ville de Lausanne](#)

Ville de Lausanne (2022). *Programme d'actions du plan directeur communal*. [Plan directeur communal – PDCom – Ville de Lausanne](#)

Ville de Lausanne. (2023). *Riponne–Tunnel – Ville de Lausanne*. Site officiel de la Ville de Lausanne. <https://www.lausanne.ch/officiel/grands-projets/riponne-tunnel.html>

## Pages Web et conférences

Combe, J. (2022, février 3). « *Ville apaisée, nouveaux usages urbains* »—Retour sur la conférence en ligne du 3 février 2022 | Cerema.

Rudler, J. (2023, janvier). *Sous le béton, la pleine terre*. Sous le béton, la pleine terre, Forum d'architecture, Lausanne. Av. Villamont 4, 1005 Lausanne.

## Articles de presse

Abdessemed, C. (2023, juin 5). Place du Tunnel : Les aménagements provisoires sont bloqués depuis deux ans. *Lausanne Cités*. <https://lausannecites.ch/place-du-tunnel-les-amenagements-provisaires-sont-bloques-depuis-deux-ans>

## Liste des figures

Figure 1 : Illustration de l'espace occupé par les routes. Source Karl Jilg dans Stromberg, 2014 .....	19
Figure 2: Les quatre dimensions de la qualité urbaine. Source : Da Cunha et Guinand, 2012 .	21
Figure 3: Tableau des qualités de l'espace public : Gehl 2012: 251 .....	22
Figure 4: Miam Festival à la place de la Riponne, 2022. Source : lausanneatable.ch.....	32
Figure 5: Park (ing) Day à Barcelone (Müller, 2015) .....	33
Figure 6: Jeux et jardinage pendant un Park (ing) Day à Bâle, 2019. Source: anti-traffic.ch.....	33
Figure 7: Ancien parking transformé en espace public, Piazza Dergano, Milan, 2020. Source : viveremilano.info.....	34
Figure 8: Projection en soirée, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles. Source : Ivan Put .....	34
Figure 9: Piazza Dergano, Milan, 2020. Source: viveremilano.info.....	35
Figure 12: En juin 2022, la place du Vallon a fini sa transformation. Source : OLGa.ch .....	36
Figure 10: Début 2019, la place du Vallon a les caractéristiques d'un carrefour routier et d'un parking minéral et peu accueillant. Source : OLGa.ch .....	36
Figure 11: Évènement « Végétalisons la place du Vallon », 15-17 juin 2019. Source : OLGa.ch	36
Figure 13: Les huit niveaux de la participation citoyenne.source : Arnstein 1969 .....	38
Figure 14: Les outils de participations en urbanisme transitoire d'après ANRU (2021). Réalisation : Virnot, 2023 .....	39
Figure 15 : Aménagements transposables (Agence Vraiment Vraiment, 2022) .....	41

Figure 16: Avenue de la Gare de Delémont, 2019. Source: urbaplan .....	42
Figure 17: Aménagements modulaires à Delémont, 2019. Source : urbaplan .....	42
Figure 18: Aménagements temporaires sur la rue du Midi. (OLGa, 2020) .....	43
Figure 19: Résumé des concepts mobilisés (Virnot, 2023) .....	44
Figure 20: 1848. Le bâtiment du Musée Arlaud à Lausanne au sud de la place de la Riponne. Au loin, derrière les colonnes de la Grenette, le choeur et le clocher de l'église Saint-Laurent. Source : Würigler 1919 .....	46
Figure 21: Marché aux bestiaux devant la Grenette. Source : Würigler 1919.....	47
Figure 22: La place de la Riponne aujourd'hui (Bally, 2007) .....	48
Figure 23: Foire au bétail en 1904; la colline du Valentin est encore plantée de vignes, la Pontaise en plein développement (Bornand, Musée historique de Lausanne) .....	49
Figure 24: Trolley «à nez», en service de 1937 à 1976 (Bezençon) .....	50
Figure 25: Convoi TL de la ligne du Jorat à la place du Tunnel à Lausanne, 1958 (Plomb) .....	50
Figure 26: La place du Tunnel aujourd'hui (Cardoso, 2018). .....	50
Figure 27: Frise chronologique du projet Riponne / Tunnel. Source : Ville de Lausanne & Virnot, 2023 .....	65
Figure 28: Espaces publics à forts potentiels de valorisation ou d'exploitation au centre-ville. Source : PDCom, 2022.....	67
Figure 29: Opportunités de remise en valeur de la place de la Riponne. Source : PDCom, 2022 .....	68
Figure 30: Lignes directrices pour la place du Tunnel. Source : PDCom, 2022 .....	69
Figure 31: Workshop Riponne-Tunnel en mars 2019. Source : Ville de Lausanne, 2019 .....	70
Figure 32: Ateliers pour enfants et jeunes du collège de la Barre. Source :Ville de Lausanne, 2019. ....	71
Figure 33: 1er Prix, « In Between » de Silvia Gonzalez Porqueres et Andreu Pont Ainetto. Source : Ville de Lausanne, 2023 .....	72
Figure 34: Exposition présentée par les membres de Service de l'urbanisme de la Ville de Lausanne. Source : Ville de Lausanne, Service de l'urbanisme, 2020 .....	73
Figure 35: Image directrice V0 du secteur Riponne – Tunnel. Source : Ville de Lausanne, 2020 .....	73
Figure 36: Image directrice de la Place du Tunnel (Lausanne, 2022) .....	74
Figure 37: Tunnel Rêve de Vert, 2015. Source : tunnelvert.ch .....	76

Figure 38 : Objectifs d'aménagement pour la place du Tunnel. Source : Daouk, 2022 .....	77
Figure 39: Un nouveau schéma de circulation pour libérer de l'espace. Source : MAP, 2022 .	79
Figure 40: Référence de mobilier modulable et léger pour la partie nord du Tunnel. Source : MAP : 2022.....	80
Figure 41: Traduction du concept dans l'espace. Source : MAP, 2022 .....	80
Figure 42: Références d'aménagement pour la partie sud du Tunnel. Source : MAP, 2022 ....	81
Figure 43: Visuel de Tunnel Rêve de Mer. Source : Ville de Lausanne : 2021.....	83
Figure 44: Évènement de Tunnel Rêve de Mer. Source : Virnot, 2022 .....	84
Figure 45: Chantier de construction et pose des nouveaux revêtements. Source : Virnot, 2023 .....	85
Figure 47: Revêtements durant l'évènement "Tunnel Rêve de Mer". .....	86
Figure 46: Superficie des revêtements. Source: Virnot, 2023 .....	86
Figure 48: Implantation du mobilier urbain sur la place du Tunnel. Source : Virnot, 2022 .....	87
Figure 49: Ombres portées et usager.ère.s sur le Tunnel. Source : Virnot, 2022 .....	89
Figure 52: Une famille se repose sur les chaises longues en attendant leur bus. Source : Virnot 2022 .....	90
Figure 51: Les chaises longues sont fortement utilisées par les parents, les jeunes de la Borde, les passant.e.s, et les commerçant.e.s environnants la place. Source : Virnot 2022 .....	90
Figure 50: Des enfants jouent sur le sable à l'ombre. Source: Virnot, 2022 .....	90
Figure 53: Les palettes sur les copeaux n'ont pas été appropriés par les passant.e.s. Source: Virnot, 2022 .....	91
Figure 54: Malgré les parasols et les coussins, les usager.ère.s préféraient utiliser les zones sur le sable et la pelouse. Source: Virnot, 2022 .....	91
Figure 55: Table de ping-pong et terrain de pétanque en arrière-plan, situés aux abords de la place du Tunnel. Source : Virnot, 2022 .....	92
Figure 56: La Place du Tunnel en dehors des heures d'ouverture. Source : Virnot, 2022 .....	93
Figure 57: Paravent en bois de protection au trafic. Source : Virnot 2022 .....	93
Figure 58: L'évènement "Tunnel Rêve de Mer" caché depuis l'autre côté du paravent. Source : Virnot, 2022 .....	93
Figure 59: Vue depuis l'édicule de la place du Tunnel. Source: Virnot, 2022 .....	94
Figure 60: Aucun accès piéton depuis le nord de la place. Source: Virnot, 2022 .....	94

Figure 61: Des passant.e.s avancent au feu rouge pour éviter de devoir s'arrêter sur l'îlot central. Source: Virnot, 2022 .....	94
Figure 62: Une personne traversant le barreau routier nord-est pour aller sur la place du Tunnel. Source: Virnot, 2022.....	94
Figure 63: Accès sur le Tunnel en mobilité douce. Source : Virnot 2022 .....	95
Figure 64: Une personne attend son bus devant des enseignes fermées. Source: Virnot, 2022 .....	96
Figure 65: Certains commerces fermés au rez-de-chaussée. Source: Virnot, 2022 .....	96
Figure 66: Des rez-de-chaussée inactifs. Source: Virnot, 2022.....	96
Figure 67: Un café branché à côté d'un bistrot populaire témoigne d'une possible gentrification du quartier. Source: Virnot, 2022 .....	96
Figure 68: La terrasse du café Broadway souvent occupée par beau temps. Source: Virnot, 2022 .....	97
Figure 71: Bacs à palmier. Source : Virnot, 2022 .....	101
Figure 72: Qu'est-ce qui fait la qualité d'un espace public? Source : <a href="https://www.pps.org/article/grplacefeat">https://www.pps.org/article/grplacefeat</a> .....	102

## Liste des tableaux

Tableau 1: Provenance des documents officiels.....	54
Tableau 2 : Grille d'entretien pour les parties prenantes dans les aménagements transitoires. Ville de Lausanne. Source : Virnot, 2022.....	57
Tableau 3: Grille d'entretien pour les usager.ère.s et animateur.ice.s de l'évènement "Tunnel Rêve de Mer". Source : Virnot, 2022 .....	58
Tableau 4: Synthèse des parties prenantes impliquées dans le projet d'aménagements transitoires sur la place du Tunnel .....	75

## Annexe 1 – questionnaire de satisfaction



Ville de Lausanne

Service de l'urbanisme



La Ville de Lausanne a mis en place des aménagements le temps d'un été sur la place du Tunnel. Ces aménagements temporaires ont été mis en place pendant l'été 2022 afin d'offrir un espace de détente en proposant aux passant.e.s des chaises longues, des jeux d'extérieur ainsi que des animations ludiques. La Municipalité souhaite connaître l'avis des usagères et des usagers afin de faire évoluer le projet. Nous vous invitons à prendre quelques minutes pour répondre à ce questionnaire, dont les réponses seront traitées de manière anonyme.

**Q1. Pourriez-vous m'indiquer si vous répondez au questionnaire depuis... (une seule réponse)**

- Je suis en ce moment sur le mobilier de la Ville (je viens de scanner le code QR)
- Je suis dans le secteur (terrasse, rue, restaurant)
- Je suis chez moi/au travail/autre

**Q2. À quelle fréquence venez/passez-vous par la place du Tunnel? (une seule réponse)**

- Tous les jours ou presque
- Une ou deux fois par semaine
- Une fois par semaine
- Une à trois fois par mois
- Quelques fois par année
- Rarement
- Jamais

**Q3. Qu'est-ce qui décrit le mieux votre relation à ce quartier ? Vous êtes : ... (cochez toutes les réponses possibles)**

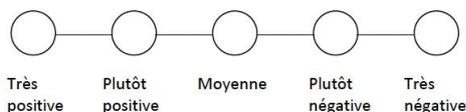
- Un.e voisin.e/habitant.e du quartier
- Un.e employé.e/travailleur.se du quartier
- Un.e étudiant.e//écolier.e
- Un.e client.e/ régulier.e/ des commerces/services
- Un.e client.e/ régulier des restaurants/café.s
- Un.e usager.e du conservatoire
- Un.e touriste
- Autre, à préciser :

**Q4. Par quel moyen de transport venez-vous généralement dans ce quartier ? (2 réponses max)**

- À pied
- Avec les transports publics (train)
- Avec les transports publics (métro, bus)
- En trottinette
- En vélo
- À moto
- En voiture

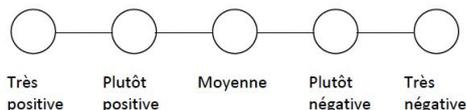


**Q5. Quelle était votre impression générale de la place du Tunnel avant les aménagements?**

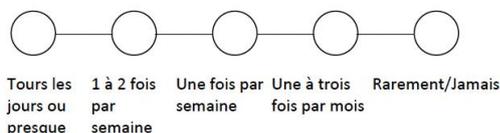


**PRESENT : Nous allons vous poser quelques questions sur les aménagements actuels...**

**Q6. Quelle est votre impression générale des aménagements temporaires ?**



**Q7. Quand la météo le permet, à quelle fréquence utilisez-vous le mobilier mis en place ?**



**Q8. A quel moment de la journée utilisez-vous le mobilier (une seule réponse possible) ?**

- Plutôt le matin
- Plutôt l'après-midi
- Plutôt en fin d'après-midi/le soir
- A différents moments de la journée

**Q9. Vous y installez-vous, plutôt (une seule réponse possible) ?**

- Seul.e
- A deux ou trois
- En groupe
- En famille (avec des enfants)
- Je varie, seul petit ou en grand groupe



Ville de Lausanne

Service de l'urbanisme



Q10. Aujourd'hui, pour quelle(s) raison(s) principale(s) vous êtes-vous installés ICI (trois réponses max) ?

- Manger/Boire un verre/Se restaurer
- Discuter
- Se reposer
- Lire
- Rencontrer d'autres personnes/ Socialiser
- Fumer
- Téléphoner
- Observer la vue
- Rêvasser, ne rien faire
- Profiter du soleil
- Être à l'ombre
- Autre, à préciser :

Q11. Quelle est votre appréciation de l'aménagement sur lequel vous êtes actuellement pour les critères suivants ? (si aucun avis, ne pas remplir)

	Très positive	Plutôt positive	Moyenne	Plutôt négative	Très négative
Ombre/ Protection contre le soleil	<input type="checkbox"/>				
Ensoleillement	<input type="checkbox"/>				
Plantations/ Végétation	<input type="checkbox"/>				
Confort du mobilier	<input type="checkbox"/>				
Propreté	<input type="checkbox"/>				
Possibilités de regarder des choses intéressantes/ Vue	<input type="checkbox"/>				
Aspect esthétique/ Beauté du mobilier	<input type="checkbox"/>				
Convivialité	<input type="checkbox"/>				
Tranquillité/ Calme	<input type="checkbox"/>				
Adapté aux enfants	<input type="checkbox"/>				

FUTUR : Nous allons vous poser quelques questions sur votre vision future de cette zone ?

Q12. Parmi les éléments suivants que souhaiteriez-vous... ? (si aucun avis, ne pas remplir)

	Conserver	Rajouter/en mettre davantage	Supprimer/ Pas forcément nécessaire
Assises/Bancs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombre/Protection contre le soleil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eau à disposition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Végétations/ Plantations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terrasses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espace pour se prélasser (transats/chaises longues)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Foodtrucks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espace pour les enfants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espace de jeux pour adultes : pétanque, échecs, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre (noter)			

Q15. En termes de mobilité/protection contre le trafic, comment imaginez-vous ce secteur dans le futur ? (une seule réponse possible)

- Il faudrait revenir à la situation initiale (avant les aménagements test et temporaires)
- Il faudrait maintenir l'état actuel
- Il faudrait améliorer l'état actuel
- Il faudrait avoir un espace encore davantage apaisé



Ville de Lausanne

Service de l'urbanisme



**Q13. De manière générale, quelle(s) serait(-aient) votre(vos) suggestions/remarques d'amélioration pour l'aménagement futur ?**

---

---

---

---

---

---

---

**Q20. Si vous le souhaitez, vous pouvez laisser votre courriel pour être informé.e des suites de la démarche !**

---

**Merci de votre participation !**

**Q14. Où habitez-vous, précisez le code postal ?**

**Q15. En quelle année êtes-vous né.e?** \_\_\_\_\_

**Q16. Quel est le plus haut niveau de formation que vous avez terminé ?**

- École obligatoire
- École professionnelle, apprentissage
- Collège, lycée, gymnase, bac, etc.
- Haute école professionnelle, HES (3 ans et plus, Bachelor, license)
- Université, Polytechnique (3 ans et plus, Bachelor, license)
- Haute école professionnelle, HES (Master, Doctorat, Post-grade)
- Université, Polytechnique (Master, Doctorat, Post-grade)
- Autre
- Ne souhaite pas répondre

**Q17. Êtes-vous ?**

- Un homme
- Une femme
- Autre

**Q18. Quelle est votre nationalité ?**

- Suisse
- Etranger

**Q19. Avec qui habitez-vous ?**

- Seul.e sans enfant
- En couple
- En couple/seul.e avec des enfants dont au moins un enfant de moins de 10 ans
- En couple/seul.e avec des enfants adolescents ou jeunes adultes (plus de 10 ans)
- Avec un ou deux de mes parents
- Colocation
- Autre situation



# Évaluation des aménagement « Tunnel Rêve de Mer »

Lausanne, octobre 2022

Stéphanie Virnot

---



## Table des matières

<b>CONTEXTE ET DÉMARCHE DU PROJET</b> .....	2
<b>AMÉNAGEMENT</b> .....	2
Situation .....	2
<b>OBSERVATIONS</b> .....	3
Zone d’ombres et météo.....	3
Revêtements .....	4
Visibilité de l’espace, accès et communication .....	6
Usager·ère·s et usages .....	7
Appréciation des usager·ère·s, animateur·ice·s et commerçant·e·s .....	7
<b>ENJEUX ET RECOMMANDATIONS</b> .....	8

## CONTEXTE ET DÉMARCHE DU PROJET

Alors que le projet d'aménagement transitoire mené par le service MAP est retardé d'une année, la Ville de Lausanne décide de tout de même créer un aménagement le temps d'un été, de juin à août 2022 sur la place du Tunnel. « Tunnel Rêve de Mer » sera à caractère éphémère et récréatif et se déclinera en espace de détente. Les jeunes de la Borde proposeront aux passant.e.s, des chaises longues, tables basses et jeux d'extérieur, le tout accompagné de musique.

A l'aide d'un questionnaire et d'une observation de site, le but est de récolter des données quantitatives et qualitatives auprès des usager.ère.s de l'aménagement réalisé pendant l'été 2022. De plus, plusieurs entretiens semi-directifs ont été réalisés afin de déterminer quelles étaient les attentes et les futurs possibles pour la Place du Tunnel.

L'objectif est donc de connaître la manière dont le site est utilisé par les citoyen.ne.s ainsi que le profil des usager.ère.s qui le fréquentent. Une analyse approfondie des typologies du site sera faite grâce à des cartographies des revêtements, zones d'ombres et zones critiques concernant les îlots de chaleur urbains (ICU) et la sécurité routière. Finalement, plusieurs recommandations seront émises pour les futures aménagements qui commenceront à l'été 2023.



Figure 1: Tunnel Rêve de Mer

## AMÉNAGEMENT

### Situation

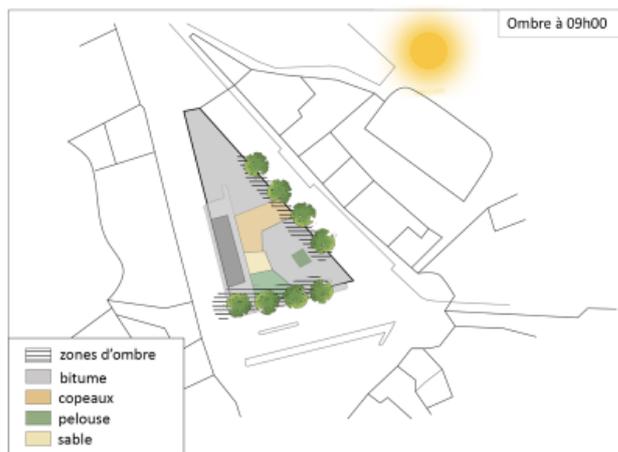
La Place du Tunnel est un espace en forme de triangle effilé vers le nord-ouest, du côté de la rue de la Borde. Une grande partie est occupée par des places de stationnements pour voitures, autobus et taxis. La place est bordée de commerces, restaurants et le collège de la Barre domine le nord-est de la place.

La situation et les accès vers la place du Tunnel en font un espace très utilisé. La rue du Tunnel qui débouche à l'est et qui traverse la place pour rejoindre la place de la Riponne ou encore la rue de la Borde sont des segments routiers qui apportent une ambiance minérale et bruyante à la place. En outre, l'arrêt de bus desservant 4 lignes ainsi que le parking à autobus en font une plateforme de transit de personnes.

## OBSERVATIONS

### Zone d'ombres et météo

La phase d'observation a permis de soulever plusieurs points. Tout d'abord, la surface occupée est intimement liée avec la disponibilité en endroits ombragés. En effet, l'entièreté des arbres plantés sont aux abords de la place du Tunnel et au vu de la canicule l'été 2022, les utilisateur.ice.s de la place occupaient majoritairement ces lieux-ci, sous les arbres et sur les chaises longues. L'évolution des zones d'ombres au fil de la journée se décline ainsi :



## Évaluation des aménagements de la Place du Tunnel

Pendant les épisodes de pluie ou d'orages, l'offre de Tunnel Rêve de Mer était limitée. Les jeunes n'animaient pas le lieu et les rares personnes qui s'arrêtaient sous l'abri devant l'édicule attendaient le bus ou buvaient des bières.

En dehors des heures d'ouverture de l'évènement, la place était également majoritairement déserte. Un banc au milieu de la place était mis à disposition pour des personnes qui attendaient leur bus, leur cours de conduite ou encore leurs amis. Peu de personnes s'asseyaient pour une longue durée afin de passer des moments de convivialité entre ami.e.s seul.e.s ou en famille. Souvent, des canettes de bières et des bouteilles d'alcools inachevées gisaient sur le sol avant que la Municipalité ne vienne nettoyer.

### Revêtements

Une grande partie de la place était inoccupée pour deux raisons principales : le type de revêtement et la chaleur. Les observations sur place ont démontré que personne ne s'asseyait sur la partie du territoire recouverte de copeaux, car c'est une matière peu confortable pour s'y assoir, peu agréable à traverser. En effet, les personnes voulant se diriger vers les aménagements préféraient contourner l'espace de copeaux plutôt que les traverser. A fortiori, l'espace avec les copeaux était ensoleillé durant toute la partie de la journée et il faisait trop chaud la majorité du temps pour s'y installer tranquillement.



Figure 2: Types de revêtements sur la Place du Tunnel

La zone bétonnée était aussi moins utilisée, inconfortable pour s'y installer à cause la chaleur. Certain-e-s jeunes s'y trouvaient tout de même afin d'utiliser la table de ping-pong, bien qu'un animateur a relevé que la table aurait été bien plus utilisée si « elle était à l'ombre et plus proche de l'espace jeu ». Le terrain de pétanque n'a pas été utilisé, probablement au manque de visibilité de l'espace et au bruit du trafic environnant.

## Évaluation des aménagements de la Place du Tunnel



Figure 3: Table de ping-pong

Quant aux revêtements qui ont bien marché, ce sont les zones de pelouse, l'espace de sable et les zones bétonnées ombragées. Des familles, enfants, jeunes ou encore seniors se reposaient sur des chaises longues sur la pelouse ainsi que sous les parasols. Des palettes étaient à disposition devant l'édicule mais ce sont majoritairement les jeunes de la Borde qui l'utilisaient comme siège pendant leur shift.

Ainsi, la sensation thermique varie sensiblement en fonction du type de revêtements et des structures urbaines. Les parcs, pelouse, zones à forte canopée pourront diminuer la température localement, alors que les zones de goudron ou de sable génèrent des zones plus chaudes. En effet, une zone majoritairement imperméable a pour conséquence de générer du ruissellement des eaux de précipitation et de limiter l'évapotranspiration qui a la capacité de rafraichir l'air (Zhou et al. 2019). Finalement, la propriété thermique des matériaux urbains sont liées à leur albédo et il s'agirait de trouver des revêtements qui limitent le plus possible les îlots de chaleur urbaines.

Revêtements et matériaux présents sur la place	Albédo
Sable	0.30
Copeaux	0.58
Bitume	0.24
Pelouse	0.25

### Visibilité de l'espace, accès et communication

L'espace et les animations sur la place sont peu lisibles, les personnes ne comprennent pas vraiment qu'il y a un évènement car le panneau à l'entrée n'est pas assez proéminent. Cela n'empêche pourtant pas plusieurs passant.e.s de se rendre sur la place, qui est accueillante et colorées grâce aux chaises, guirlandes et à la musique.



Figure 4: Paravent en bois de protection sur le trafic

Un des facteurs contribuant au manque de perméabilité est le manque d'accès direct sur le périmètre. Des doubles feux de signalisation, des manques de passages piétons et un accès quasi nul depuis l'est (devant le Deli Social) en font un espace très peu traversé ou simplement pas perçu comme une zone publique. Les animateur.ice.s mentionnent aussi un manque de « délimitation ou de noyau fort » sur la place. Le mur de protection au sud de périmètre permettait d'offrir un espace plus apaisé pour les utilisateur.ice.s des chaises longues mais contribue aussi au grand manque de visibilité de l'espace.

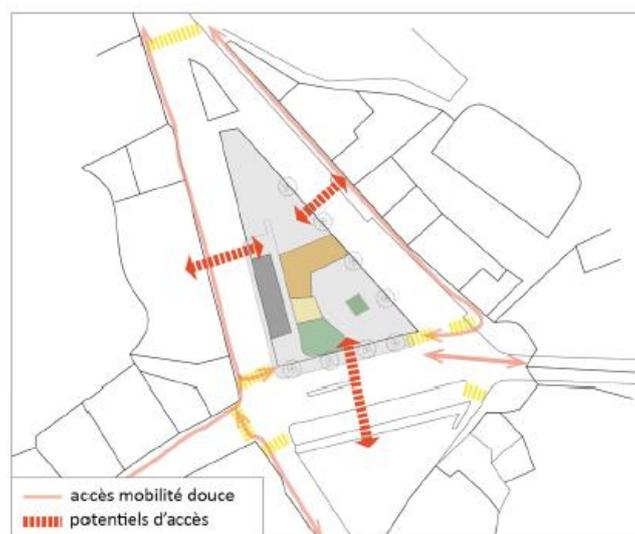


Figure 5: Accès sur la Place du Tunnel pour la mobilité douce

## *Évaluation des aménagements de la Place du Tunnel*

Finalement, la communication de l'évènement « Tunnel Rêve de Mer » aurait également pu être davantage médiatisée par les réseaux sociaux ou sur le site web. Le dessin de l'évènement ne comporte pas de date de début et de fin.

### **Usager·ère·s et usages**

Les usager·ère·s de la place sont plutôt diversifiés en termes d'âges et de nationalités mais habitent en majorité dans le quartier. En effet, la plupart sont des voisin·e·s ou habitant·e·s du quartier et viennent afin de retrouver leurs ami·e·s ou passer du temps en famille. Les animateur·ice·s de Tunnel Rêve de Mer ont relevé que la catégorie la moins présente étaient des jeunes (18-25 ans). Ceci peut s'expliquer par le fait qu'ils préfèrent se rassembler sur un espace où il y a une offre commerciale (bars cafés). Les jeunes de la Borde étaient les personnes les plus présentes sur la place. Il y avait très peu d'utilisateur·ice·s venant d'un autre quartier s'installer sur la place. Les hommes étaient majoritaires sur la place, surtout chez les adolescent·e·s de la jeunesse de la Borde. Très peu de groupes de femmes se retrouvaient sur la place.

Le matin, ce sont majoritairement des personnes attendant leur bus ou des conducteur·ice·s des TL qui utilisent l'espace. Il y a également quelques personnes qui s'asseyent devant l'édicule pour boire de l'alcool. Ce groupe social marginalisé peut contribuer au fait qu'il y ait peu d'autres personnes présentes sur la place. Par beau temps, à midi, 2-3 personnes s'asseyent pour manger leur repas avant de retourner au travail, mais l'espace est majoritairement vide. C'est dans l'après-midi, dès que les jeunes viennent aménager l'espace que les premier·ère·s arrivant·e·s s'installent pour une longue durée (+15 min). Des habitué·e·s, majoritairement seniors et familles avec jeunes enfants, s'asseyent à l'ombre et jouent entre elleux. Les jeunes de la Borde mettent de la musique et quelques curieux·se·s viennent s'installer sur les chaises longues.

La plus grande affluence commence dès 17h00 jusqu'à la fermeture à 20h00. Les observations ont permis de constater que les usager·ère·s une dizaine au maximum sur la place. Le soir, rares sont les personnes qui reposent sur la place, à part quelques marginaux·ales. Le week-end, quelques touristes venant des bus du parking ou des passant·e·s ne venant pas du quartier passent par la place mais il·elles s'y installent rarement.

En général, les animateur·ice·s ont relevé que leurs journées étaient longues, surtout de 14h00 à 17h00 et qu'il aurait peut-être fallu faire plus d'activités.

### **Appréciation des usager·ère·s, animateur·ice·s et commerçant·e·s**

Les aménagements, utilisés par la population, ont pu être appréciés et plusieurs idées d'amélioration ont été soulevées afin d'offrir des idées d'amélioration. Globalement, l'enquête a révélé que 42% avaient une appréciation plutôt positive de l'aménagement tests, et 23% ont une appréciation plutôt négative. Leur appréciation était bien moins bonne avant les aménagements, 75% avaient une appréciation négative, voire très négative.

Ils·elles les apprécient particulièrement pour le confort du mobilier (69%), leur bonne adaptabilité pour les enfants (58%) et leur convivialité (58%).

Par ailleurs, 95% des utilisateur·ice·s des aménagements du quartier souhaitent maintenir l'aménagement actuel, ajouter des améliorations ou avoir un environnement davantage apaisé.

## Évaluation des aménagements de la Place du Tunnel

La population ainsi que les animateur-ice-s ont soulevé plusieurs pistes d'amélioration, telle qu'une **plus grande végétation** afin de se protéger du soleil. Avec le phénomène grandissant d'**îlots de chaleur** urbains et les épisodes de canicule, ce point est vu comme une priorité par la majorité des utilisateur.ice.s de l'espace. Un autre aspect est l'accès aux toilettes. Pendant l'ouverture de Tunnel Rêve de Mer, les familles et jeunes ont beaucoup apprécié pouvoir utiliser les toilettes de l'édicule et souhaiteraient y avoir accès de façon permanente. Le bruit du trafic et les manques d'accès au site ont aussi été une critique émise, raison qui a probablement joué en défaveur de l'utilisation de l'espace. Finalement, les personnes souhaiteraient en général plus d'activités culturelles, de jeux pour enfants, d'évènements et de restauration.

## ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

L'analyse des observations ainsi que des questionnaires pour les aménagements de Tunnel Rêve de Mer ont permis de faire ressortir les enjeux et recommandations ci-dessous. Elles ont été séparées en 5 catégories, afin de distinguer au mieux les actions qui pourraient être faites quant à l'avenir de la Place du Tunnel.

I. Accès et liaisons	
Enjeux	
+	-
Bonne desserte de la place par les TP Trottoirs autour de la place	Manque d'accès vers la place (passages piétons) Présence de doubles feux de circulation
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	Manque de visibilité à cause du paravent Pas de tracé pédestre sur la place ou entre les revêtements
Bonne visibilité depuis le Nord de la place	

### Recommandations

- Ajouter des accès piétons menant vers la place (côté café Broadway)
- Supprimer les doubles feux de signalisation et faire une chaussée
- Créer un chemin piéton traversant la place pour inciter les gens de s'y rendre

## Évaluation des aménagements de la Place du Tunnel

II. Confort et image	
Enjeux	
+	-
Bonne première impression de l'espace	Bruit du trafic omniprésent
Suffisamment de chaises longues	Pas assez de zones d'ombre
Espace propre pendant les heures d'ouvertures de Tunnel Rêve de Mer	Quelques bouteilles et déchets hors des ouvertures
Sentiment de sécurité pendant les heures d'ouverture	Sentiment d'insécurité le soir après la fermeture
	Place encerclées de routes

### Recommandations

- Ajouter des espaces ombragés
- Diminuer la vitesse maximale des routes environnant la place

III. Utilisation et activités	
Enjeux	
+	-
Utilisation de l'espace pendant les heures d'ouvertures	Peu d'utilisation de l'espace en dehors des heures d'ouvertures
Présence d'enfants et sentiment de sécurité	Sous-représentation des jeunes (18-25 ans)
Grand choix de jeux pour différents âges	Petite partie de l'espace utilisé
Bonne gestion de l'espace par les jeunes de la Borde	Activités ludiques trop dispersées dans l'espace (pétanque et ping-pong)
Possibilité d'utiliser les toilettes de l'édicule	Pas de toilettes publiques hors des heures d'ouverture

### Recommandations

- Offrir davantage d'activités culturelles pour adultes (manifestations, concerts, expositions, cirque, ...) la journée et le soir
- Offrir davantage d'espaces de jeux pour enfants

IV. Sociabilité	
Enjeux	
+	-
Regroupement pour les habitant.e.s et jeunes du quartier Utilisation régulière par des habitué.e.s Bonne mixité sociale Respect de l'espace et de son environnement	Manque d'attractivité pour les jeunes et les non-habitant.e.s du quartier Manque de regroupements et de convivialité en dehors des heures d'ouverture Peu d'utilisation le soir par les habitant.e.s du quartier Pas de présence des femmes de la Borde

**Recommandations**

- Prioriser des espaces de rencontre pour femmes (workshop, ateliers)
- Faire de l'événementiel pour attirer des non-habitant.e.s du quartier

V. Environnement	
Enjeux	
+	-
Potentiel d'implantation d'arbres et d'espace vert Présence de différents revêtements non-goudronnés (pelouse et sable appréciés) Accès à l'eau, présence d'une fontaine Poubelles de tri mises à disposition	Espace trop exposé à l'ensoleillement, pas assez d'ombre Trop de copeaux Espace propice aux îlots de chaleur urbain

**Recommandations**

- Planter des arbres sur l'espace
- Diminuer les espaces en copeaux et plutôt les utiliser comme chemins
- Éviter les zones goudronnées, privilégier le stabilisé par exemple

**BILBIOGRAPHIE**

Zhou, D., Xiao, J., Bonafoni, S., Berger, C., Deilami, K., Zhou, Y., Froking, S., Yao, R., Qiao, Z. et Sobrino, J. (2019). Satellite remote sensing of surface urban heat islands: progress, challenges, and perspectives. *Remote Sensing*, 11(1), 48.