

Interaction entre les usagers et leur milieu urbain

Les cas du futur quartier «Vue & Vision» en Dorigny

Neda Ghasemzadeh

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha

sous l'expertise de M. Tranda-Pittion et M. Delabarre



Ghasemzadeh Neda (2015)

« Les habitants, cela n'existe pas!

*Il y a des habitants,
qui **désirent** les enfants sous leurs fenêtres parce que
cela donne de l'animation ou parce qu'il est plus aisé
de les surveiller.*

*Il y a des habitants,
qui **aiment** les bancs en bois et d'autres qui les
préfèrent en pierre.*

*Il y a des habitants,
qui sont immigrés, mais ne **veulent** plus habiter dans
les quartiers où il y a trop d'immigrés.*

*Il y a des habitants,
qui **aiment** les lieux calmes et d'autres qui aiment les
endroits animés, et ce sont peut-être les mêmes selon
l'humeur du moment.*

*Il y a des habitants,
qui **sont contre** avant la réalisation, puis pour après !*

*Autant d'individus, autant de **demandes** apparemment
impossibles à concilier , autant s'**aspirations**
contradictaires dont il est pourtant difficile de ne pas
tenir compte dans le paysage collectif urbain. Autant
des raisons de cesser de parler des habitants comme
d'un ensemble homogène.»*

(de Sablet, 1988, p. 43)

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire doit beaucoup à l'aide, aux conseils et au soutien de nombreuses personnes qui m'ont entourée tout au long de ce travail. Pour cela, je tiens à adresser mes remerciements particuliers:

Au professeur Antoinio Da Cunha, qui a accepté de diriger ce mémoire. Merci pour ses conseils et pour m'avoir orientée tout au long de ce travail.

À Mme Michèle Tranda-Pitton et Mme Muriel Delabarre, pour leurs conseils et avoir accepté d'être expertes lors de la soutenance orale.

À M. Daetwyler, chef du service de l'urbanisme de Chavannes-près-Renens, et M. Viladoms, bureau d'architecture FHV, pour leur disponibilité et pour les nombreuses informations transmises lors de nos entretiens.

À tous les usagers qui ont accepté de participer à mon enquête, pour votre amabilité et votre précieux apport.

À mon mari, Ali, pour la grande confiance qu'il me témoigne et son soutien durant ces mois de rédaction;

À Laura et Mohsen pour avoir accepté de relire ce travail et pour leurs corrections.

À Jalal, pour le temps qu'il a dédié et son soutien.

À vous tous, UN GRAND MERCI!

RÉSUMÉS ET MOTS-CLÉS

Résumé court

Les besoins de l'être humain sont universels et identiques, en revanche leurs demandes sont individuelles et particulières. Un espace de vie de qualité est un espace qui peut offrir de véritables réponses à leur demandes et crée une satisfaction commune. Ce travail cherche les solutions afin de satisfaire les besoins et les demandes de l'homme (en particulier, de l'utilisateur) dans son espace de vie (plus précisément, l'espace public).

Résumé long

Un milieu urbain est un ensemble de conditions objectives vis-à-vis desquelles les usagers développent des interactions dans le cadre de leurs besoins communaux et de leurs demandes particulières. L'utilisateur, en interaction avec l'espace, cherche la réponse à ses besoins et aspirations à partir de demandes particulières, et l'espace, lui offre une solution. La qualité urbaine est le fruit de la satisfaction de ces demandes variées provenant des divers usagers.

L'espace public est un support des pratiques sociales des différents usagers. Une grande diversité des demandes est accueillie dans l'espace public. Afin de tenter une telle recherche, l'espace public représente donc le terrain d'étude idéal. Ce travail, cherche en particulier à révéler les différents besoins et demandes des usagers dans un espace public. Puis, il cherche des méthodes afin de satisfaire ces demandes en les traduisant en forme urbaine.

Une réflexion théorique sur les notions des besoins, demandes, aspirations et leurs distinctions est évidemment proposée. Ensuite, les méthodes participatives dans le projet sont discutées afin de mieux connaître les demandes actuelles des usagers.

L'étude de terrain porte sur le projet lauréat «vue & vision» du nouveau quartier du secteur «En Dorigny» à Lausanne. La particularité de ce projet (avec une partie des usagers probablement connus d'avance, comme les étudiants, les clients d'Aligro et les habitants des quartiers adjacents) s'adapte bien aux questions posées dans le cadre de ce travail.

Mots-clés

Espace public / Qualité urbaine / Projet urbain / Étude des besoins et aspirations des usagers / Relations espace-usager / quartier en Dorigny / Entretiens semi-directifs / Dessin urbain

TABLE DE MATIÈRES

<u>1. INTRODUCTION</u>	p.8
1.1. Le milieu urbain aménagé pour les hommes.....	p.8
1.2. La problématique et les hypothèses.....	p.10
1.3. Méthodologie.....	p.13
 <u>2. CADRAGE THÉORIQUE</u>	 p.17
2.1. Liminaire.....	p,17
2.2. Espace, lieu et milieu.....	p.18
2.2.1.Espace public.....	p.20
2.2.1.1. Les dimensions de l'espace public.....	p.21
2.2.1.2. Qualité d'espace public et satisfaction des demandes.....	p.26
2.3. Relations espace-usager.....	p.28
2.4. Distinction entre «besoin», «demande» et «aspiration».....	p.30
2.5. Les besoins et demandes.....	p.32
2.5.1. Les besoins physiologiques.....	p.34
2.5.2.Le besoin de sécurité.....	p.35
2.5.3.Besoins relatifs aux déplacements:.....	p.37
les piétons, les cyclistes et les conducteurs	
2.5.4. Demandes propres à certains groupes:.....	p.39
les jeunes enfants, les adolescents, les personnes âgées	
les femmes	
les immigrés, les touristes	
les handicapés et les personnes à mobilité réduite	
2.6. Les aspirations.....	p.46
2.6.1. Aspirations sensorielles et psychologiques	p.46
2.6.1.1. Le désir de nature.....	p.47
2.6.1.2. Le désir d'espace	p.48
2.6.1.3. Le plaisir urbain	p.50
2.6.1.4. Confort et confiance.....	p.50

2.6.1.5. Satisfaire les sens.....	p.51
2.6.1.6. La magie de l'esthétique.....	p.51
2.6.2. Aspirations à des relations sociales.....	p.53
2.6.2.1. Rencontres.....	p.53
2.6.2.2. La liberté d'une socialisation souple.....	p.54
2.6.2.3. Expressions et revendications.....	p.54
2.6.2.4. Communication et pédagogie.....	p.55
2.6.2.5. Culture et spectacles.....	p.55
2.6.3. Aspiration aux échanges et aux activités économiques.....	p.57
2.6.4. Aspiration à l'enracinement.....	p.58
2.7. Le rôle d'usager dans le projet urbain.....	p.59
2.7.1. Définition et dimensions.....	p.59
2.7.2. Projet urbain de l'échelle globale à l'échelle locale.....	p.61
2.7.3. L'espace public dans le projet urbain.....	p.63
2.7.4. Les phases du projet urbain et le moment de l'intervention des aspirations des usagers, Comment s'inscrit la concertation dans la conduite de projet ?.....	p.65
2.7.5. Projet urbain de l'échelle globale à l'échelle locale.....	p.67
2.7.6. L'espace public dans le projet urbain.....	p.68
2.8. Conclusion	p.69
<u>3. TRAVAIL DE TERRAIN ET ANALYSE.....</u>	p.71
3.1. Liminaire	p.71
3.2. Résultat et analyse des entretiens semi-directifs avec les usagers...p.72	
3.3. Présentation de l'étude de terrain.....	p.86
3.3.1. Historique.....	p.86
3.3.2. Le projet et son contexte.....	p.90
3.3.3. Le projet «En Dorigny».....	p.99
3.4. Analyse de site.....	p.106

3.5. Satisfaction des besoins et demandes	p.110
3.5.1. Le besoin de sécurité.....	p.110
3.5.2. Besoins relatifs aux déplacements: les piétons, les cyclistes et les conducteurs.....	p.111
3.5.3. Demandes propres à certains groupes.....	p.113
3.5.4. Aspirations sensorielles et psychologiques.....	p.117
3.5.5. Aspirations à des relations sociales.....	p.118
3.5.6. Aspiration aux échanges et aux activités économiques.....	p.127
3.5.7. Aspiration à l'enracinement	
<u>4. CONCLUSION.....</u>	<u>p.132</u>
<u>5. SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES.....</u>	<u>p.135</u>
<u>6. TABLE DES FIGURES.....</u>	<u>p.143</u>
<u>7. ANNEXES.....</u>	<u>p.146</u>

1. INTRODUCTION

1.1. Le milieu urbain aménagé pour les hommes

Quelle est la différence entre un abri et une maison? Est-ce la même différence qui existe entre résider dans un espace et vivre dans un espace? Dans quel espace nos besoins sont satisfaits et dans quel autre nos aspirations?

Ces questions constituent la base de la recherche que nous allons effectuer. Le but est toujours la découverte d'un environnement qui réponde aux aspirations des hommes au lieu de leur être imposé par les impératifs techniques. Mais le moyen pour y parvenir n'est pas d'enquêter sur les besoins et les aspirations du moment présent suivant un processus plus ou moins perfectionné. Comme l'explique Chombart de Lawe (1982), le problème consiste à étudier le processus de modification des besoins et des aspirations en relation avec, d'un côté le processus des transformations de vie, de la consommation, de l'aménagement de l'espace et, d'un autre côté, avec les processus de transformation de relations sociales, de la communication, des systèmes de représentations et de valeurs.

Dans l'histoire de l'urbanisation, on peut mentionner trois phases de changements de mode d'aménagement selon la mise à considération des besoins et des aspirations, et donc trois genres des villes: la ville médiévale, la ville fonctionnelle et la ville contemporaine.

L'histoire du développement urbain montre comment les plus anciennes colonies se sont développées, le long des chemins, des sentiers et des marchés. Le noyau des villes médiévales est l'espace public de marché, c'est le point de départ de la fondation de ces villes. Selon Gehl (2012), les villes médiévales sont fondées dans un ordre juste et naturel: la vie, l'espace et enfin les immeubles.

La ville médiévale est à l'échelle humaine et donc en accord avec ces aspirations. Cela montre assez distinctement que certaines aspirations permanentes des citoyens trouvent leurs racines dans des morceaux des villes

extraits de l'histoire. Lorsque l'on marche dans les rues étroites médiévales, on peut voir les détails décoratifs des portes et fenêtres, on est presque obligé de saluer les gens que l'on croise et on sent profondément l'originalité organique et naturelle de l'espace. Tout ça est causé par l'ordre qu'a mentionné Gehl(2012): la vie, l'espace et enfin les immeubles.

L'ordre vie-espace-immeuble peut être suivi dans l'histoire urbaine jusqu'à la période industrielle des villes fonctionnelles dans lesquelles les bâtiments ont été au centre plutôt que la vie et l'espace. Il ne restait plus à la voiture qu'à exiger un espace à la mesure de son dynamisme. Pour Le Corbusier la «ville idéale» est découpée en quatre zones indépendantes dont les fonctions étaient: habiter, circuler, travailler et se récréer; une cité où chacun était à sa place, dans son coin. Cet aperçu permet de constater que les aspirations importantes n'avaient pas été satisfaites sauf en ce qui concerne les besoins fondamentaux auxquels on a répondu, l'homme est ainsi traité comme une machine fonctionnelle. Ces cités étaient effectivement devenues des « cités dortoirs » sans rues ni bistrotts ni marchands ou artisans. (De Sablet, 1988)

Aujourd'hui, les concepteurs essaient « d'humaniser » les villes, et ce, malgré le fait qu'à cause de l'urbanisme accéléré, ils n'ont jamais eu le moindre contact direct avec les futurs utilisateurs. Répondre aux besoins et aspirations des habitants devient dès lors un discours obligatoire. Moins de précipitation, plus de modestie aideraient à appréhender ce que veulent ou croient vouloir ces habitants. (De Sablet, 1988)

Est-il impossible d'essayer de mieux comprendre les aspirations plutôt que les besoins de la population urbaine qui n'est pas une entité monolithique simple à saisir? Chombart de Lauwe répond à cette question (de Lauwe, 1982, p. 184):« ...Nous pensons que l'étude des besoins et des aspirations est possible et qu'elle est une nécessité. C'est à force de l'éviter, sous prétexte que ces notions sont discutées et difficiles à préciser, qu'on est arrivé à oublier les besoins ou à les masquer et que l'environnement devient ce qu'il est.»

Créer un espace de qualité, c'est d'abord agir sur la société, et agir sur la société est impossible sans avoir auparavant étudié les processus par lesquels

elle se transforme. La transformation de l'environnement et la transformation de la société sont indissociables et sont en interaction constante. Vouloir étudier l'un sans étudier l'autre est une absurdité. (De Lauwe, 1982)

1.2. La problématique et les hypothèses

Ce travail de recherche est basé sur la question de la relation de l'homme avec son l'environnement de vie, par rapport à ses besoins et ses aspirations. Il met en également en évidence la transformation de l'environnement en relation avec les processus de genèse des aspirations, le passage de l'aspiration au besoin, puis du besoin à l'aspiration ainsi que les processus de prise de conscience des aspirations, de leurs expressions, de leur manifestation, de leur formulation de revendication, de participation à la décision. Ces réponses peuvent être menées en choisissant un terrain et une population où, par hypothèse, ces processus ont des chances d'apparaître plus clairement.

Quels sont les besoins et les demandes des usagers dans un espace public?

Comment les aménagements de l'espace public peuvent satisfaire les différentes demandes des usagers?

Le centre d'intérêt de ce travail se focalise sur les besoins et les aspirations de l'individu vivant dans l'espace. La partie théorique de la recherche a largement privilégié des études qui fournissent des réflexions sur l'espace comme un objet dans sa relation avec le sujet (=l'homme) et non pas en tant que structure autonome. Une exploration de la littérature permet d'exposer les arguments des auteurs ayant traité les notions des besoins, aspirations, désirs, demandes et leur distinction. Avec les entretiens semi-directifs la recherche vérifie ces besoins et aspirations dans le contexte de la mentalité de certains usagers. Par ces études, la recherche va arriver à une liste sommaire des besoins et des aspirations.

Après une réflexion sur les besoins universels et les demandes individuelles des usagers, ce travail cherche une réponse à ces diversités dans l'espace public. La partie empirique de la recherche est basée sur un projet urbain. Donc l'une des hypothèses peut chercher une réponse pour la satisfaction des besoins et aspirations des usagers à travers des méthodes

participatives dans le projet urbain.

Le projet urbain peut intégrer ces demandes par la méthode de «Community Planning» dans la phase de conception de projet. Dans un projet urbain la concertation permet au maître d'ouvrage de prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet en répondant au mieux aux besoins et aux attentes des citoyens.

La deuxième hypothèse est le complément de la première. Il sera donc utile de compléter cette première hypothèse par d'autres méthodes d'appréciation des aspirations et des besoins des usagers. La formulation et la traduction de ces demandes restent généralement de la compétence du concepteur. C'est donc à lui qu'est dévolue la mission de traduire les aspirations par les formes ou les dispositions spatiales les plus aptes à faire vivre ensemble ces différentes demandes, à éventuellement en écarter certaines, le tout avec un maximum de créativité pourvu que cela aboutisse à une qualité globale cohérente.

Pour répondre à la deuxième hypothèse l'étude de terrain, toujours dans la même perspective, intégrera une information centrée sur et créée à travers les usagers par des méthodologies précises. Les méthodologies telles que des entretiens semi directifs avec les futurs possibles usagers de projets, des entretiens avec les concepteurs de projets, le maître d'ouvrage et les politiciens, et ainsi, grâce à ces méthodes, désigner des solutions physiques possibles pour chaque espace public au sein d'un quartier.

La participation des habitants à la conception et à la réalisation de leur environnement peut, en apparence, déroger à ce principe. Mais, en réalité, le concepteur garde toujours son rôle essentiel.

Donc les hypothèses de travail peuvent définies de la manière suivante:

Pour satisfaire les besoins et les demandes des usagers dans un espace public, il faut d'abord que les usagers soient entendus par les méthodes participatives dans le projet, et ainsi, le concepteur, au meilleur de sa capacité créative, est en mesure de traduire ces demandes en formes au sein de l'espace public.

La figure 1 montre le processus de satisfaction des demandes et aspirations des usagers dans l'espace public qui était expliqué antérieurement:

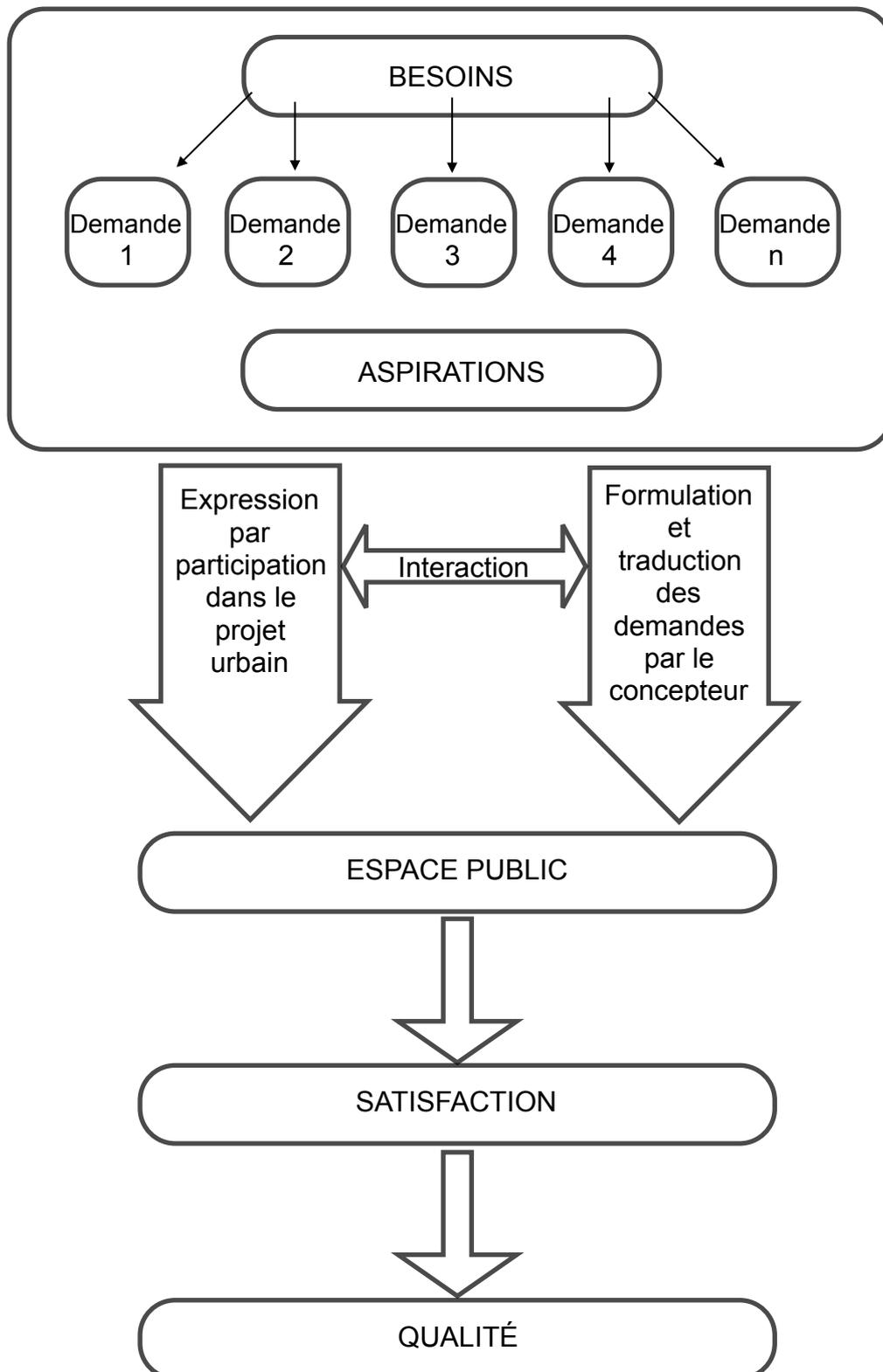


Figure 1: le processus de satisfaction des demandes des usagers dans l'espace public
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

1.3. Méthodologie

La recherche doit utiliser différentes méthodes pour récolter les données afin de vérifier les hypothèses énoncées. Les données, qui caractérisent les besoins et les aspirations des usagers dans un espace public et permettent de découvrir un modèle pour leur satisfaction, sont récupérables dans trois mondes : le monde académique, qui est recherché dans les littératures concernées, le monde des professionnels et des politiciens et enfin, le monde des usagers.

L'interrogation des données sur les besoins et les aspirations des usagers, auprès de ces derniers, est compliquée. Les usagers ne peuvent, au mieux, que se livrer à certains choix ou faire des propositions ponctuelles. En effet, ils manquent de l'expérience nécessaire pour la compréhension du fonctionnement de l'espace collectif et, donc, des espaces qui leur sont proposés. Ils ont ainsi une propension naturelle à privilégier les détails. Ils possèdent rarement les éléments d'information et les capacités d'appréhension et de lecture globale de l'espace public.

Ces complexités peuvent entraîner des échecs amers. Pour éviter cela, il est alors nécessaire de leur apprendre, en avance, à formuler leurs souhaits en termes généraux et non en «solutions» précises. La formulation de ces souhaits généraux reste de la compétence du concepteur. Pour cela, une méthode dont résulte des données précises n'est pas appropriée. Le choix de la méthode des entretiens directifs, correspondant au questionnaire, qui conduit les réponses courtes, précises, prévisible et comparables, n'est donc pas souhaitable dans le cas de cette recherche.

A l'opposé de l'entretien structuré ou directif, l'entretien non structuré ou non directif ne donne aucune consigne à l'avance. La signifiante, choisit les termes qu'elle emploie sur ses aspirations dans l'espace de vie, et le chercheur les reprend dans ses interventions.

C'est donc au chercheur qu'est dévolue la mission de simplifier et de traduire ces aspirations par les formes ou les dispositions spatiales les plus aptes à faire vivre ensemble ces différentes demandes. Il faut éventuellement en écarter

certaines. Avec un maximum de créativité, cela permet probablement d'aboutir à une qualité globale cohérente des aspirations réelles.

Nous avons donc choisi la méthode de l'entretien non directif parce qu'elle facilite la parole. Quoique Les réponses sont riches, complexes, possèdent un contenu profond, cette méthode laisse à l'enquêteur et à l'enquêté, une certaine liberté.

Le tableau suivant proposé par Loenzien & Yana (2006), résume les caractéristiques de deux méthodes. On peut y voir les raisons du choix de cette méthode.

TYPE D'ENTRETIEN	NON DIRECTIF	DIRECTIF
Outil de collecte	Canevas : aucune consigne précise	Questionnaire
Questions	Rares, non préétablies	Ordre et énoncé précis
Attitude de l'enquêteur	Empathie, réexprime	Écoute intéressée
Centre d'intérêt	Personne interrogée : motivations, interprétations, contexte	Thématique abordée
Réponses	Longues, riches, à formulation complexe	Courtes et précises, prévisibles et comparables
Durée	Pratiquement non limitée	Limitée, relativement courte
Initiative pendant l'entretien (thèmes abordés, type de réponses)	Enquêté	Enquêteur
Critère de scientificité	Validité	Fiabilité
Utilisations	Psychothérapie, psychanalyse, ethnologie	Grandes enquêtes quantitatives

Figure 2 : Caractéristiques des entretiens directs et on directifs
Source: Loenzien & Yana, 2006

Après la collection des données sur les besoins et aspirations des usagers, et après avoir relevé leurs différentes demandes, par le biais de la méthode de l'entretien semi-directif ; la recherche utilise la méthode du dessin afin de vérifier la deuxième hypothèse. La communication et le dialogue entre le concepteur et les usagers sont envisagés par le biais du dessin.

Dessiner doit devenir une longue de conversation. Conversation entre partenaires professionnels et conversation avec les utilisateurs présents et

futurs. Dessiner c'est penser et dialoguer. Pour conduire cette conversation avec le public, quelques idées simples peuvent guider la démarche du projet: le long graphique doit être guidé par la parole (Masbounji, 2011). Chaque phrase ou dessin doit porter une idée et non une confusion.

Les croquis présentés sont plus révélateurs de la stratégie générale d'espace public. L'enjeu est désormais de représenter les aspirations et les demandes des usagers ainsi que l'impact de leur satisfaction sur la forme de l'espace public (Masbounji, 2011). Représenter une attitude, une démarche, est sans doute une piste porteuse alors souvent mieux saisie par l'utilisateur, qui ne se focalisera plus sur le détail d'une image finale pour entrer dans le processus de fabrication de l'urbain.

CADRAGE THÉORIQUE

2. CADRAGE THÉORIQUE

2.1. Liminaire

Dans les espaces publics, la notion d'usage joue un rôle prépondérant. Par les différentes représentations auxquelles elle renvoie, elle sert de référentiel commun aux acteurs de la conception. Sa prise en compte permet d'intégrer les besoins et les aspirations des usagers de manière plus complète. Les usagers interprètent l'espace selon ses besoins et ses aspirations; mais pas à travers la fonction à laquelle les concepteurs ont auparavant réfléchi pour l'espace. La recherche présente est une recherche sur l'espace public qui serait plus en accord avec les besoins réels des habitants.

2.2. Espace, lieu et milieu

Les trois notions proches: l'espace, le lieu et le milieu sont très souvent confondues. Paquot et Younès (2012) ont questionné dix-neuf auteurs, de Platon à Nietzsche, quant à leur usage théorique de l'espace et du lieu. Cet ouvrage parcourt 2500 ans de réflexion sur les deux notions et leurs différences. Pour les philosophes «l'art de vivre» et la manière de comprendre le monde sont deux dimensions inséparables dans la saisie de l'espace et du lieu.

Espace, à la première approche tout du moins, c'est un terme assez global qui fait référence à une notion générale relative aux étendues, abstraites ou concrètes. Pour les stoïciens, la disposition des objets, dans leur relations les aux autres, a une signification dans la structure conceptuelle et sémantique qui s'appelle «espace». En effet, l'espace est un concept qualifié d' « autre de la pensée » dans la tradition philosophique européenne. (Regnauld, 2013)

Lieu concerne davantage un endroit plus précis et concret. «Le lieu est une pause dans le mouvement. Les animaux, les humains compris, s'arrêtent dans une localité parce qu'elle satisfait certains besoins biologiques. Cette pause permet à la localité de devenir un centre de valeurs.» (Tuan, 1977, p.140). Le lieu, en termes généraux, est en relation étroite avec les humains. Tous nos besoins et attentes sont satisfaits à travers le lieu car nous sommes en relation avec le monde extérieur à travers le lieu.

Lier « espace » et « lieu » dans une même réflexion implique donc de tisser tout un réseau de relations d'échelles (entre le localisé et le globalisant) et de différences entre une notion très conceptuelle (la spatialisation) et une désignation très matérielle (le site). (Regnauld, 2013)

D'autre part, le milieu désigne ce qui entoure un être. Berque (2010) explique qu'en géographie d'individualisme moderne, l'individu fut lui-même dans l'absolu, indépendamment de l'étendue terrestre. De cette dimension absolue de la subjectivité individuelle, la notion du milieu est née. En d'autres termes, lorsque l'on parle de milieu, l'espace est avec la perspective de l'individu, par le «je». Le monde est construit pour un seul «je», qui est au milieu de monde.

Donc l'individu est l'axe principal du milieu. La pointe du cercle de compas est donc l'individu et la part qui l'entoure constitue le milieu.

Le milieu urbain comme un sous-ensemble de l'espace ne fait pas exception au concept de l'espace en termes généraux. Cela signifie que les aspects physiques et sociaux d'une relation dynamique avec l'autre peuvent se produire dans le milieu urbain ainsi que dans l'espace public.

«One's life journey may be regarded as a puzzle of "milieu pieces" which fuses into one another and all help to elucidate the last piece, the one which is at hand.» (Jaatinen, *Creativity and Context*, 1983, p.65; Cité dans *Géographie and the human spirit*, Buttimer A., 1993, p.29)

2.2.1.Espace public

Il est difficile de donner une définition simple et universelle à la notion de l'espace public. Selon Zepf (1999) La réalité des espaces publics urbains est faite d'une interaction entre les dimensions politico-administratives, spatiales et sociales, auxquelles correspondent respectivement trois notions : la fonction, la forme et l'usage. Un dynamisme des relations est courante entre fonction, forme et usage; Chaque dimension est influencée par les autres et influence les autres. Cette recherche analyse plus spécifiquement certaines de ces relations, tout en considérant la globalité du fonctionnement des interactions entre fonction, forme et usage. L'utilisateur et ses besoins et aspirations est au centre de cette recherche. Ainsi la recherche se concentre sur les interrelations entre usage et deux autres dimensions de l'espace public, soit la fonction et la forme.

Un espace public est compris comme une projection des besoins définis par un espace topologique encadré par l'espace privé (Congrès de Genève, 1994). Selon Häussermann et Siebel: l'espace public est maîtrisé dans l'espace privé. L'espace public est le lieu de déplacement et d'animation culturelle. Il devient un lieu de sociabilité qui fait sens au niveau des relations interindividus.

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

Pour distinguer les différents espaces publics de notre société contemporaine, des définitions sous-jacentes à l'espace public sont proposées.

2.2.1.1. Les dimensions de l'espace public

La définition de la notion de l'espace public est compliquée. Toutefois, les chercheurs s'entendent sur le fait qu'il est un ensemble constitué de plusieurs facteurs en interaction. Donc il n'est pas une entité figée. De l'imbrication des facteurs physiques (ou spatiaux), sociaux et politico-administratifs résulte, ainsi, une définition de l'espace public (Castels, 1996 ; Zepf, 1999 ; Dind 2008). La nature d'un espace urbain est donc dépendante de sa forme, des fonctions qu'elle permet, des usages qu'il en est fait et surtout de l'interpénétration de ces trois composantes et ce, dès leur interaction.

Selon Zepf (1999 : 65), pour comprendre comment fonctionne l'imbrication de ces facteurs, il est important d'étudier les dimensions politico-administratives, spatiales et sociales, auxquelles correspondent respectivement trois notions : la fonction, la forme et l'usage. L'étude de ces différentes perspectives permet de révéler à la fois les modalités de production et de lecture de l'espace public.

Forme : la dimension spatiale

Le rapport entre le bâti et les espaces libres à l'intérieur d'une ville est la forme urbaine. La perception subjective de la structure, la cohérence entre la fonction lue par l'utilisateur et la fonction pensée par le concepteur et enfin « l'image des comportements réels à un moment donné », tous ensemble, composent la forme urbaine (Zepf, 1999).

L'espace public est un territoire concret avec une certaine matérialité (Stein, 2003 : 64). Selon Dind (2008 : 5), « la matérialité fait référence à l'ensemble des caractéristiques physiques telles que la forme, l'ouverture, la fermeture, la position, l'accessibilité géographique ». Pour Zepf (1999, p.67) La forme urbaine est une « code architectural ».

Pour Norberg-Schulz (2007), au niveau urbain, les structures sont principalement déterminées par l'ouvrage de l'homme: et ici, la forme de base est ce que nous pourrions appeler « notre lieu ». Dans ce contexte, l'individu découvre l'existence d'une dimension spatiale structurée, qu'il partage avec d'autres et qui, plus que toute autre chose, lui procure un sentiment d'identité.

Fonction : la dimension politico-administrative

Pourquoi? C'est la question à laquelle la fonction d'un espace public, soit unique, soit plurielle, répond. Le registre «objectif» de l'espace public qui est conçu est le générateur de la fonction d'espace public (Dind, 2008). Les professionnels réalisent un élément par une fonction imaginée qui s'adapte au mieux à la fonction anticipée par les usagers (Zepf, 1999).

L'espace public est caractérisé en premier lieu par sa fonction. Par fonction, Zepf comprend les « processus qui mènent à la conceptualisation de l'usage et de l'espace » (1999 : 67). Elle se compose « de la représentation de l'usage social et de la forme architecturale » et se caractérise par « la destination d'un espace public à un usage précis, conçu par certains groupes d'acteurs urbains»(Zepf, 1999 : 67).

Par exemple, la promenade et la détente sont les fonctions premières d'un jardin public. De ce fait, la vocation de l'espace est associée à sa fonction. La forme (végétation, parcours, jeux, places assises et etc.) et ses usages (rencontre, flânerie, repos, récréation, etc.) sont donc déterminés par la fonction choisie pour un espace.

Usage: la dimension sociale

Selon Zepf, (1999, p.66) « l'usage social [...] englobe l'ensemble des actions sociales qui se présentent dans un certain cadre spatial et temporel ». La dimension centrale de la considération d'un espace comme un espace public est la dimension sociale. Pour Toussaint et Zimmermann, la dimension spatiale n'est pas suffisante pour la définition de l'espace public. C'est l'usage réalisé dans l'espace ouvert qui en fait un « espace public ».

«Les noms «square», «jardin public», «rue» ou «boulevard» ou «place» ne désignent pas que des espaces mais un complexe de correspondances qui s'instaurent entre des usages et des objets utilisés, entre des usages et des espaces praticables. L'espace, comme mot, ne désigne rien - au sens où il désigne un vide. L'espace est une abstraction. Il cesse de l'être lorsqu'il a un nom : ce nom, il le doit aux usages qui le configurent (qui le remplissent à la fois

d'objets et de sens) et aux pratiques que les usages autorisent et que l'adéquation de l'espace ainsi praticable pérennise » (Toussaint et Zimmermann, 2001b, p.81).

Selon Dind (2008 : 5), l'usage se rattache « à la dimension vécue de l'espace ». Il « s'illustre à travers les comportements et pratiques sociales réelles » (Zepf, 1999). De fait, l'usage vécu par les usagers peut être adjacent ou antagonique, selon la fonction estimée et la forme pensée par le concepteur.

Les relations et les interactions entre les dimensions de l'espace public

Certes, il existe un dynamisme des relations entre fonction, forme et usage. L'existence et les caractéristiques de chacune sont dépendantes des deux autres. Ainsi, chaque dimension influence les deux autres. Pour Zepf, deux cercles d'actions et d'influences mutuelles composent les interactions entre les dimensions de l'espace public (figure 3).

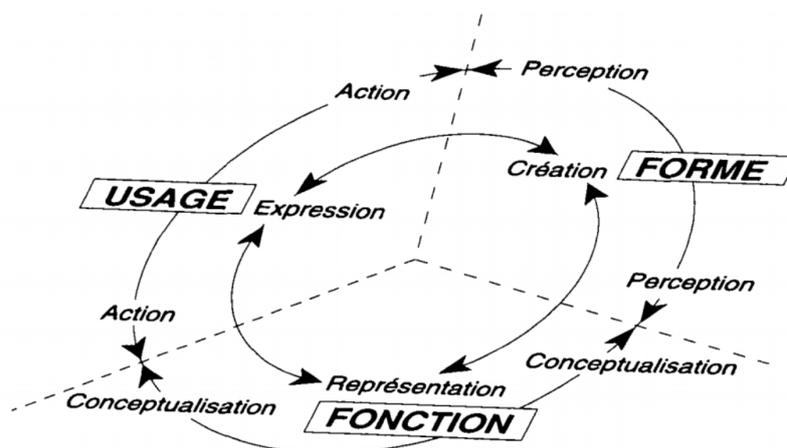


Figure 3: Modèle d'analyse de la dynamique de l'espace public
Source: Zepf (1999)

Les relations dynamiques entre les trois composantes de l'espace public sont illustrées dans le premier cercle. Il relève trois couples de relations (1999, p.67):

- ➡ La fonction définit la forme donnée à l'espace et anticipe l'usage (une action). Elle s'engage dans le processus de conceptualisation;
- ➡ La forme détermine les usages en fonction de son appropriation et

de sa perception par l'utilisateur, et donc elle peut inciter ou modifier certaines fonctions;

➔ l'usage transforme la forme après l'appropriation. Il modifie la fonction prévue initialement, il peut donc avoir influencé la forme.

A un deuxième niveau (cercle intérieur du figure...) (1999, p.70), entre fonctions, forme et usage on peut trouver une autre réciprocity des influences :

➔ La forme attribuée à l'espace et l'usage réalisé dans cet espace représentent la fonction;

➔ La fonction affectée à l'espace et l'usage désiré de cet espace influencent la création de la forme;

➔ L'expérience vécue et la fonction de l'espace dans sa forme, ensemble, créent l'usage de l'espace.

Dans ce contexte, la distinction entre les deux registres d'analyse des espaces publics est importante. L'espace public peut être considéré comme « objectif », au moment où qu'il est conçu. Concrètement l'espace conçu et objectif se trouve dans le projet et chez les concepteurs. D'autre part, après la réalisation de l'espace, il peut être vécu par les usagers. Donc il est considéré comme faisant partie du registre « subjectif » (Dind, 2008).

	Espace objectif « conçu »	Espace subjectif « perçu »
Dimension fonctionnelle	Fonction : généraliste/spécialisée	Usage : banal/spécial
Dimension sociale	Statut légal: public/privé	Accessibilité soc.: collectif/réservé
Dimension spatiale	Matérialité : ouvert/fermé	Proxémie : extime/intime

Figure 4: Les dimensions des espaces publics conçu et perçu
Source: Jean-Philippe Dind (2008)

Le décalage entre ces deux étapes de vie de l'espace public est résolu par un langage spécifique entre les concepteurs et les usagers. Les usagers lisent l'espace qui est écrit par les concepteurs. Ce travail porte l'interrogation sur le langage utilisé par les concepteurs et son efficacité.

La figure 5 expose de façon résumée les relations et les interactions entre les dimensions des espaces publics conçus et perçus. Ainsi, elle montre le décalage de chaque dimension dans les deux espaces «objectifs» et «subjectifs»:

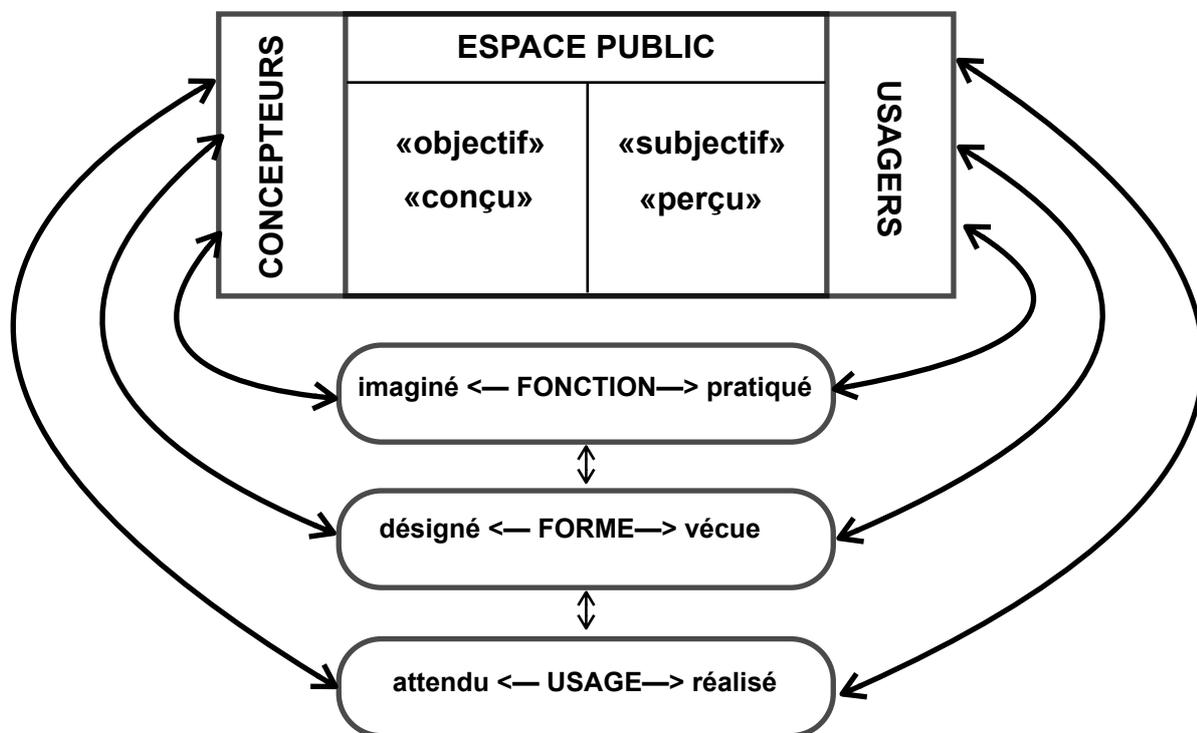


Figure 5: Les relations entre les dimensions des espaces publics conçu par les concepteurs et perçu par les usagers
Source: Neda Ghasemzadeh(2015), modifié d'après Zepf (1999) et Dind (2008)

2.2.1.2. Qualité d'espace public et satisfaction des demandes

Nous avons mentionné la notion de qualité urbaine dans l'introduction de la recherche. Nous avons fait l'hypothèse qu'après la satisfaction des demandes des usagers, la qualité est produite rationnellement. Dans ce chapitre, nous expliquons brièvement la notion de qualité.

L'appréciation d'une ville, ou d'un espace dépend des émotions instantanées de l'homme. Charles Aznavour semble y arriver par la négation: « Que c'est triste Venise aux temps des amours mortes. Que c'est triste Venise quand on ne s'aime plus! Les musées, les églises ouvrent en vain les portes, Inutiles beautés devant nos yeux déçus!»

La question qu'il faut se poser ici est la suivante : comment une ville devient «aimable», et comment les urbanistes peuvent promouvoir cette «qualité urbaine» à être aimable?

Pour cela, une articulation entre les registres de la subjectivité des usagers et de l'objectivité de l'aménagement urbain est nécessaire. « Il ne s'agit pas ici de définir des normes standardisées de la qualité urbaine : il s'agit plutôt d'identifier un certain nombre de dimensions communes à tous les êtres humains, dont pourraient découler des principes encourageant la qualité urbaine. S'il existe une grammaire et un vocabulaire communs à notre relation à l'espace, c'est à partir de ces règles d'organisation que devraient être composés des espaces urbains de qualité, c'est-à-dire dont la qualité réponde véritablement aux attentes des différents usagers (Dind, 2009, p.1).»

Les usagers développent des interactions, dans le cadre de leurs activités, vis-à-vis d'un ensemble de conditions objectives, qui est appelé le milieu urbain. Les usagers se font la représentation de ces conditions: «réalité à la fois matérielle et immatérielle, la qualité urbaine est la capacité objective et subjective des environnements urbains à répondre aux demandes variées des différents usagers (Dind, 2009, p.1).»

Cette recherche est intéressée par cette qualité urbaine que Dind pointe à travers la satisfaction des demandes des usagers. Comme le définit Berque: il y

a la ville pour l'enfant, pour la personne âgée, pour le promeneur, pour l'automobiliste : la signification d'un lieu, sa qualité, varie en fonction l'utilisateur (2000). Dind complète cela : « la signification pour chacun de ce qu'est la qualité urbaine dépend donc de la culture, de la personnalité, des intentions du moment, etc. La ville est un « porteur de signification » pour le « récepteur de signification » qu'est l'utilisateur. (2009, p.1)»

Pour Gehl (2012) la qualité urbaine dépend notamment de la qualité, à échelle humaine, de la protection des usagers contre les situations désagréables, en produisant ainsi leur confort et leur attrait envers l'espace. Il résume les 12 critères nécessaires pour avoir un espace de qualité dans une charte de qualité.

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

Figure 6: 12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons
 Source : Gehl , Pour des villes à échelle humaine, 2012, p.251

2.3. Relation espace-usager

Les trois notions de citoyen, habitant et usager adressent quasiment à la même population dans la ville. Néanmoins, Chaque notion a son propre contexte. La citoyenneté est le fait d'être membre d'une cité; dans une perspective politique c'est le fait de participer à la prise de décision et d'avoir certain droits civiques. Les habitants sont les individus ou les familles qui ont résidé un certain temps de leur vie dans un lieu donné. Le contexte qu'ils ont interrogé est l'espace résidentiel de la vie passablement privée. La notion d'usager est plus vaste que ces dernières. Un usager est une personne qui utilise l'espace, il est donc en correspondance avec la fonction d'espace. Un usager ne peut ni être citoyen, ni être habitant de l'espace. Par exemple, un touriste étranger qui vient en visite, est qualifié d'usager.

Cette recherche s'intéresse à la relation entre l'usager et l'espace public comme un sous-ensemble de la relation entre l'individu et l'environnement. En psychologie environnementale, la relation individu-environnement est une relation à double sens. Pour satisfaire ses besoins est ses aspirations, l'individu construit un espace et en retour « cet espace, d'abord construit par l'individu, lui signifie ensuite en retour qui il est et ce qu'il doit faire » (Getzel, 1975). D'autre part, à cause du contexte environnemental et donc des objets de perception, d'attitudes, et de comportements déployés en son sein, la prise en compte de la dimension temporelle est nécessaire. Le passé et le futur, au-delà du présent, sont les ascendances de la relation à un espace. L'interprétation actuelle des lieux est faite de la contribution de leur passé. À travers des représentations anticipatoires, le futur nous guide dans nos actions. Le système d'interactions entre les usagers et leur milieu urbain intègre aussi bien son expérience que ses projets, sa représentation et son action, et s'inscrit donc dans la temporalité. La psychologie environnementale considère que l'interaction entre l'individu et son espace de vie est conditionné par le contexte culturel et social, dans lequel il évolue, aussi bien que ses besoins et ses aspirations ("Psychologie environnementale," 2015).

Le tableau suivant met en avant l'ensemble des facteurs ayant une incidence sur le système des relations individu-environnement (usager-

espace public) et entre-eux. Les facteurs qui sont étudiés dans cette recherche sont soulignés.

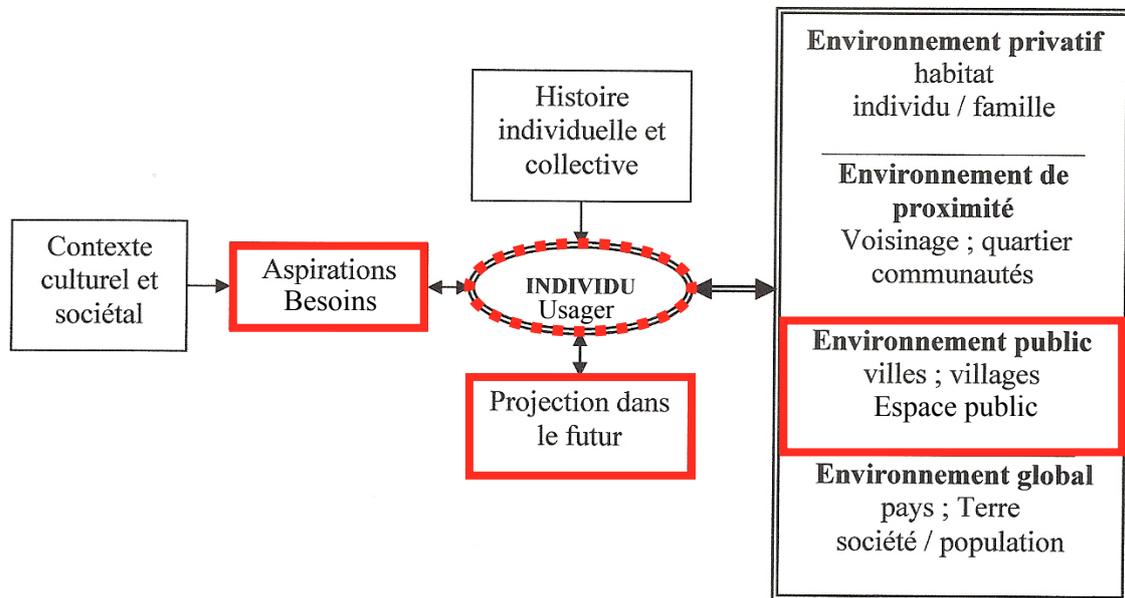


Figure 7: Le contexte des relations individu-environnement, usager-espace public
 Source: Michel-Guillou, 2010

2.4. Distinction entre «besoin», «demande» et «aspiration»

La distinction entre les deux notions de «besoin» et «désir» paraît très évidente à la première vue. «Malgré tout, des confusions ont été faites par des auteurs connus entre le besoin et des processus psychologiques comme la pulsion, le désir, la demande, etc., or, qu'il s'agisse de besoins individuels ou de besoins sociaux, la question consiste à définir ce qui est nécessaire pour pouvoir vivre matériellement ou vivre en société (De Lauwe, 1982, p.26).»

La notion de besoin, nécessité ou obligation, se distingue aussi de la notion d'aspiration. De ce point de vue, lorsque l'on parle de besoin spirituel, il s'agit beaucoup plus d'aspiration, ce qui est nettement différent car l'aspiration est la rencontre entre un désir et une représentation. Ces distinctions sont à retenir pour comprendre comment s'opère la manipulation et comment se déclenche un processus de domination (de Lauwe, 1982).

La notion de besoin ainsi comprise, demande d'être distinguée de la notion d'intérêt avec laquelle elle est également souvent confondue; dans la vie quotidienne urbaine par exemple, la lutte pour défendre à la fois des intérêts locaux et les besoins des habitants, prend une place de plus en plus importante dans le «phénomène associationnisme» (de Lauwe, 1982). Pour compléter ces quelques indications relatives aux «processus psychosociaux» dans la vie quotidienne urbaine, il serait nécessaire de voir comment se forment les modèles à partir des représentations, comment s'organisent les systèmes de représentation en relation avec les systèmes de valeurs, questions sur lesquelles cette recherche n'as pas la possibilité de s'étendre actuellement.

La notion de besoin recouvre l'ensemble de tout ce qui apparaît comme « être nécessaire », que cette nécessité soit consciente ou non. Certaines langues, comme l'espagnol, n'ont qu'un même mot pour les deux notions de «besoin» et «nécessité». Le besoin est une nécessité en cela que, s'il n'est pas satisfait, il bloque le processus de vie (besoins vitaux) ou de développement de l'individu (besoins sociaux, besoins mentaux). Normalement les besoins sont identiques pour tous les êtres humains.

En revanche, le désir est exprimé par le cerveau donc par l'inconscient et sous la forme d'une émotion qui en signale la présence et la satisfaction ou la non satisfaction (manque). Le désir peut s'exprimer et se définir – c'est en ce sens qu'il est conscient –, mais son origine est inconsciente et un plus élaborée que le besoin. Le désir est tantôt considéré positivement, puisque l'on considère l'objet désiré comme source de plaisir ou de contentement, voire de bonheur. Lorsque l'on a trouvé des objets ou des buts considérés comme une source de satisfaction, on va tendre vers eux.

Le besoin en général est identique pour un groupe d'utilisateurs, tandis que le désir est particulier et donc propre à chacun. L'utilisateur « subit » son besoin, tandis qu'il « exprime » son désir (Goguelin, 1982). Dans les années 40, Le Corbusier introduit la ville fonctionnelle. Le principal concept sous-jacent a été la création de zones indépendantes pour les quatre « fonctions » : la vie, le travail, les loisirs et les infrastructures de transport. Mais dans cette équation doivent aussi entrer les nécessités de lien social, de mixité, de diversité et d'appropriation des lieux par les habitants. C'est ici que l'utopie se fait battre en brèche par l'impérieuse réalité humaine. Le fait que seuls soient satisfaits les besoins sans que l'attention soit donnée aux désirs, signera l'achèvement de la ville fonctionnelle. Derrière chaque motivation ou chaque objet de désir se cache un besoin fondamental.

2.5. Les besoins et les demandes

« Les besoins d'un être humain sont sacrés. Leur satisfaction ne peut être subordonnée ni à la Raison d'État, ni à aucune considération telle qu'argent, nationalité, race ou couleur, ni à la valeur morale ou autre attribuée à la personne considérée, ni à aucune condition quelle qu'elle soit (Weil,2014, p.7).»

De Lauwe (1982) distingue deux types des besoins: nécessités matérielles et obligations sociales. Les «besoins-nécessités matérielles» correspondent à des rations alimentaires, à des surfaces de logement, etc., et les «besoins-obligations sociales» correspondent aux objets indispensables à un individu pour vivre dans une société sans être marginalisé. De Lauwe a été amené aussi à distinguer le «besoin-objet» et le «besoin-état». Par exemple, le besoin de logements c'est-à-dire le besoin de l'objet-logement pour une population, ou bien le besoin de logement correspondant à l'état psychologique dans lequel se trouve un individu qui cherche un logement. Cette distinction a d'ailleurs été reprise depuis par divers auteurs.

Dans les années 1940, le psychologue Abraham Maslow a élaboré une théorie de la motivation à partir des observations réalisées. Plus tard, dans les années 1970, Il hiérarchisa les besoins de l'être humain dans une pyramide connu sous le nom de "pyramide des besoins". Dans cette pyramide, Il met à jour cinq (groupes de) besoins fondamentaux qui sont, selon l'ordre d'importance:



Figure 8: La pyramide des besoins de Maslow
Source: http://fr.wikipedia.org/wiki/Pyramide_des_besoins

Maslow découvre par la suite que les besoins apparaissent dans un ordre hiérarchique. Lorsque le niveau minimum de satisfaction d'un groupe de besoins est envisagé, un autre besoin va alors progressivement prendre place selon l'ordre hiérarchique. Cependant, du moment qu'un besoin précédent n'est plus satisfait, il redevient prioritaire.

Il existe des critiques sur cette hiérarchisation des besoins. Les observations de Maslow ont été limitées à la population occidentale est rattachés à ses collègues. Il en fera d'ailleurs mention dans sa publication: « Il est vrai que la plupart des gens avec lesquels nous avons travaillé ont eu l'air d'avoir ces besoins de base dans l'ordre indiqué. » (Maslow, 1943, p.50)

Cette hiérarchisation peut varier d'un individu à un autre, en fonction de son mode de vie, de sa culture et de ses motivations. Pour une Sâdhu en Inde, la hiérarchisation des besoins n'a aucun sens. Ou par exemple, lorsqu'un prisonnier entame une grève de la faim, il annonce que pour lui il existe un autre besoin plus important que les besoins physiologiques (qui sont fondamentaux et prioritaires selon Maslow).

Après ce liminaire sur les besoins et leur distinction d'avec la demande, la recherche continue sur une classification des besoins des usagers dans un espace public. Cette classification n'est pas hiérarchique comme celle de Maslow, mais plutôt relative à l'espace public. Les demandes relatives aux besoins mentionnés sont auparavant discutés dans chaque groupe de besoins.

2.5.1. Les besoins physiologiques

Les besoins comme se loger, respirer, satisfaire sa faim et sa soif, se reposer, etc. ; semblent banals, et fondamentaux à la fois. Parfois, dans certains espaces publics, ils ne sont pas satisfaits. Par exemple, dans une ville comme Téhéran les espaces publics en plein air, comme les place piétonnes, sont vides durant quelques jours de l'année, ceci à cause du haut niveau de pollution de l'air qui ne permet pas aux les citoyens de respirer correctement.

Les besoins physiologiques, en termes généraux, sont satisfaits lorsque l'individu se sent confortable dans l'espace. Les mobiliers urbains, les fontaines à boire, les bistros-café-restaurants, les toilettes publiques, etc. sont tous à disposition dans plusieurs espace publics. Si cette installation satisfait la demande de l'individu son espace est confortable et agréable. Par exemple quand une personne est fatiguée, elle a besoin de s'asseoir; mais chacun a envie d'un type de banc différent, fait de matériaux différents. Le concepteur doit donc envisager l'installation de bancs agréables et confortables dans les espaces spécifiques selon leurs exigences propres. Un banc en métal dans un endroit toujours ensoleillé risquera de brûler et mettra mal à l'aise.

La satisfaction des besoins physiologiques peut être une expérience différente dans un espace public. Les concepteurs peuvent transférer un message important à la population à travers un design spécifique de mobilier urbain. Par exemple, la satisfaction du besoin physiologique d'élimination passe par l'installation de toilettes publiques dans un espace public. Mais un tiers de la population mondiale n'a pas accès à des toilettes dignes de ce nom. Un milliard de personnes n'ont même pas d'endroit pour faire leurs besoins. À Londres, les toilettes publiques de type spécifique sont installées dans l'espace public. Quand une personne utilise les toilettes, elle peut voir tout l'espace extérieur (la personne est invisible mais elle peut voir les autres).

De cette façon, l'utilisateur ressent la gêne liée au sentiment de devoir satisfaire ses besoin en public. Alors il comprendra que la situation est très désagréable et il aidera à soutenir la campagne menée par les bénévoles (<https://vimeo.com/70843208>). Dans le nouveau quartier du Flon, à Lausanne, des

toilettes similaires sont installées. Mais cette fois ci, quand une personne entre dans les toilettes, les vitres déviantes sont non- transparentes dans les deux sens (<https://www.youtube.com/watch?v=0WL2ZnE1vAU>). Ces toilettes ne transfèrent donc aucun message important à sa utilisateurs.



Figure 9: Toilette publique à Londres
Source: (<https://vimeo.com/70843208>)



Figure 10: Toilette publique à Lausanne
Source: (<http://www.flon.ch/Le-Flon>)

2.5.2. Le besoin de sécurité

Le besoin de sécurité est si important que Maslow (1970) l'a classé comme le deuxième plus important des besoins d'être humain. La sécurité et la qualité de l'espace urbain y sont intimement liés. En effet, pour beaucoup la sécurité est la qualité première d'un espace public (FFSU, 2012). La qualité d'un espace favorise généralement sa sécurité, limitant ainsi les incivilités et les détournements d'usage.

Les liens entre espaces publics et sécurité n'ont pas toujours été évidents. Urbanistes, architectes et professionnels de la sécurité n'entretenaient que peu de rapports jusqu'à ce que la loi sur les études de sûreté et de sécurité publique les oblige à nouer des relations de travail. De plus, la qualité de l'espace n'influe pas uniquement le sentiment d'insécurité mais peut également agir sur la sécurité réelle en incitant à des comportements plus ou moins civils. Ce sont alors des lieux d'insécurité, lorsqu'ils sont l'objet d'une appropriation négative, mais des lieux du vie commune lorsque les usagers se les approprient positivement et collectivement. C'est ainsi que les espaces publics participent à la sécurité entendue comme «bien commun essentiel, très lié à d'autres biens

communs comme l'inclusion sociale, le droit au travail, à la santé, à l'éducation et à la culture ». (FFSU, 2012)

La sécurité comporte un aspect physiologique et un aspect psychologique. Dans un espace public, l'aspect physiologique de la sécurité est envisagé à travers des règles et normes prévues. La sécurité physiologique est en lien étroit avec l'ambiance urbaine. La réflexion sur l'ambiance urbaine (matériaux, esthétique, éclairage) ne doit pas être sous-estimée puisque celle-ci influe sur le bien-être, le confort et donc sur le sentiment d'insécurité et les tensions sociales.

Ce qui est plus compliqué et sensible à traiter est l'aspect psychologique de la sécurité. Le sentiment d'insécurité est en relation étroite avec l'expérience personnelle dans la vie et aussi la culture. Les enfants se sentent rassurés jusqu'à la première expérience de la peur et du risque dans leur vie.

Il y a un groupe d'utilisateurs plus sensible au sujet du sentiment d'insécurité psychologique. Par exemple, Les femmes sont en retrait dans les espaces publics. Les statistiques montrent qu'elles éprouvent généralement un sentiment d'insécurité plus fort que celui des hommes et que les espaces publics sont alors essentiellement des lieux de passage plus ou moins hostiles pour elles (FFSU, 2012).

Si les politiques urbaines intègrent de plus en plus la notion de genre dans leurs travaux, jusqu'ici les aménagements, les transports en commun ou encore l'éclairage, n'étaient pas pensés pour les femmes, faisant ainsi des espaces publics un lieu de tensions pour une grande partie d'entre elles (FFSU, 2012).

La question des femmes n'est qu'un exemple parmi d'autres de l'usage d'espaces publics qui n'avaient pas été pensés. On peut ainsi également relever d'autres aspects importants tels que l'usage des personnes à mobilité réduite ou l'usage des parents se déplaçant avec leur poussette.

2.5.3. Besoins relatifs aux déplacements: les piétons, les cyclistes et le conducteurs

La mobilité est un besoin fondamental. Une grande partie de la vie quotidienne urbaine est affiliée à une bonne capacité à être facilement mobile : le trajet pendulaire, la balade pour flâner, faire les courses, les échanges, les marchandises et beaucoup plus encore sont fondés sur la mobilité. Les êtres humains ont besoin d'échanges, de communication et d'accès; en conséquence, des moyens de transport accessibles et appropriés sont les garants de l'évolution de la société.

Jusqu'à aujourd'hui, les espaces publics ont réellement tenté de répondre aux besoins relatifs aux déplacements. C'est le premier et presque l'unique besoin que les espaces publics sont arrivés à satisfaire complètement. Mais cette exception a été faite juste pour un type cliché de déplacement, celui de la circulation motorisée.

Très récemment et imparfaitement, les l'espace publics ont tenu compte des piétons, des cyclistes, des patineurs, des enfants en bas âges et des infirmes (de Sablet, 1988). Les chemins piétons sont toujours aménagés pour la promenade et la flânerie, mais marcher est également un moyen de transport (plus que se balader) auquel aspirent les citoyens.

La difficulté est d'agir et de satisfaire différents désirs de déplacement en même temps et ce dans un même espace. Les solutions apportées sont toujours l'indifférence aux désirs minimum d'une certaine partie des usagers: les personnes à mobilité réduite telles que les handicapés, les vieillards, les femmes, les petits enfants, ainsi que utilisateurs de vélos et de patins. En plus, la nuit les inconvénients sont considérablement aggravés.

La maniabilité des divers moyens utilisés (piétons à mobilité réduite, piétons à mobilité normale, cyclistes, patineurs, motards, conducteurs de véhicules automobiles) cause de trop grandes écarts entre les différentes vitesses de déplacement des usagers. Pour cette raison naissent des nombreux désagréments.

La satisfaction est rarement offerte par un trafic qui mêle piétons et véhicules. Un sentiment d'inconfort majeur est créé pour les piétons par les passages des véhicules à moteur dans un espace piéton. Cela parce que les véhicules à moteur sont trop rapides, volumineux, bruyants et générateurs de gaz polluants. Les deux derniers aspects sont notamment présents dans les espaces piétons proches des espaces dédiés aux véhicules motorisés, comme sur les ponts dédiés aux piétons au-dessus des autoroutes. En revanche, les cyclistes (les patineurs également) et les piétons sont moins gênés en fréquentant un même espace. Parce que les cyclistes roulent normalement en faible densité et à faible vitesse (de Sablet, 1988).

Enfin, il semble qu'il fallait rappeler avec insistance que «même la simple circulation des êtres humains et des biens et ces conséquences annexes sont loin de se faire selon les désirs des utilisateurs.» (De Sablet, 1988, p.52).

2.5.4. Demande propres à certains groupes

Pour tenir compte des besoins des usagers, plusieurs responsables font fausse route. En effet, la plupart du temps, ils tiennent compte uniquement des besoins des usagers facilement identifiables ou plus actifs. Les différences avec les autres définissent les caractéristiques de ces groupes. Les concepteurs ne prennent pas en compte ces différences car elles semblent moins importantes et donc ils ne comptent que les caractéristiques communes qui souvent passent pour les plus importantes.

Ce phénomène va alors engendrer des types d'usage différents que ceux initialement prévus pour l'espace. Par exemple, le chemin piéton entre l'arrêt UNIL-Mouline du métro m2 (à Lausanne, Suisse) et le bâtiment Géopolis du campus de Université de Lausanne, a une forme de spirale afin de réduire la pente (montré par la flèche rouge sur la photo). Evidemment, ses usagers ne sont pas satisfaits car comme on peut le constater, ils se sont créés un raccourci eux-mêmes (montré par la flèche verte sur la photo).



Figure 11: l'accès piétonnière bâtiment Géopolis, UNIL
Source: Neda Ghasemzadeh, 2015

Dans cet exemple, les concepteurs ont répondu au besoin (=un simple accès piéton avec une pente standard) des usagers ordinaires. Par contre ils n'ont absolument pas été attentifs à l'aspiration et aux désirs des groupes d'usagers qui utilisent fréquemment cet accès. En fait, les concepteurs n'ont pas considéré que la plupart des usagers de ce chemin piéton sont des jeunes étudiants. Pour les jeunes étudiants, un chemin plus pentu mais plus rapide est plus agréable qu'un chemin moins pentu et plus long dédié à une balade pour flâner.

Les jeunes enfants

De Sablet (1988) divise les jeunes enfants en deux groupes de trois à quatre ans et cinq à dix ans. Les plus petits, âgés de trois à quatre ans, ont besoin d'un espace spécifique pour leur apprentissage, leurs divagations inconséquentes, les occasions de rencontre entre celles-ci, l'observation et l'accompagnement des parents et l'espace doit se trouver à proximité immédiate des logements. Il doit fournir les différents matériaux et des éléments naturels, bois, terre cailloux, herbe pour satisfaire leur besoin d'apprentissage passant par la connaissance tactile.

Les plus âgés, de cinq à dix ans environ, avec plus d'autonomie bien que devant rester à proximité directe du regard des parentes, ont des besoins identiques à ceux qui ont été précédemment énumérés. Leur besoin d'expression ne doit pas être négligé: se reposer, écrire, dessiner demandent des sièges, des tables et des tableaux. Jouer à la balle exigent des espaces appropriés. Les besoins liés à l'intimité, nécessite des cachettes, telles que des abris et des maisonnettes (De Sablet, 1988).

Les adolescents

Les qualifient les jeunes entre douze et vingt ans. Leurs besoins sont différents est spécifiques à eux. La bande comme une autre famille, choisie selon des affinités, sans rigidité réglementaire, constitue un besoin primordial. Ils ont en effet besoin de «parades», de «discussions» et de «dragage». Par les mots ou par les sports, ils ont besoin de s'affirmer. Montrer leur corps, faire les

malins, s'affirmer par des «exploits» et être reconnus constituent leurs besoins. Chez les adultes, ce genre de besoins ne sont pas présents (De Sablet, 1988).

Les espaces publics qui satisfont ces besoins sont recherchés par les adolescents. Pour pouvoir se livrer à leurs activités souvent bruyantes (musique, danse, ...), ils ont besoin d'espaces ouverts leur permettant de se réunir à l'écart de la vie des adultes. Pour donner libre cours à leur énergie ils ont besoin d'espaces et d'équipements sportifs tels que des tables de ping-pong, des murs d'escalade, des aires de patin à roulettes, des locaux de réparation de motos, etc.

Un exemple réussi d'espaces publics qui répondent aux demandes des adolescents sont les parcs publics à Téhéran. Dans ces parcs, il y a toujours les espaces et équipements spécifiques pour ce groupe et les adultes peuvent y laisser leurs enfants en toute sécurité. L'un de ces parcs qui a récemment construit s'appelle « Ab o Atash», ce qui signifie «l'eau et le feu». Dans ce parc ont été créés des espaces excitants tels que les fontaines d'eau et des équipements tels que des pistes de skateboard pour les adolescents et les jeunes.



Figure 12: Le parc public «l'eau et le feu» à Téhéran
Source: <http://hamshahrionline.ir/details/212757>

Les personnes âgées

A cet âge, la personne a passé les difficultés et les fatigues de la vie et donc elle sera désireuse de calme, de tranquillité et de repos. De plus, la vie solitaire, fréquente dans cette tranche d'âge, entraîne une demande de partage social. Les espaces de réunion tranquilles, à l'abri des intempéries et de l'agitation et les espaces où l'on trouve des équipements de jeux plus calmes (échecs, cartes, boules) sont en mesure de satisfaire leur demande.

Les personnes âgées demandent des endroits intégrés à la vie quotidienne de leur quartier, à cause de leur exclusion de la vie active, il leur arrive d'accompagner des plus petits. Cela va leur permettre de se rapprocher du spectacle de la vie des jeunes.

Les nombreux problèmes de déplacement sont communs aux personnes âgées et aux handicapés. Pour cette raison, ils partagent les mêmes demandes. Des demandes telles que la sécurité, la facilité d'accès et de déplacement, le côté agréable du lieu et l'éclairage du chemin piéton.

Les femmes

Selon les termes d'Hannah Arendt l'accès à l'espace public signifie «se manifester par la parole et par l'action». L'accès à l'espace public a été et reste le grand enjeu du mouvement féminisme de la fin du XXème siècle. Les femmes étaient en réalité «les privées» et le public est hors de soi; en revanche, quand il s'agit des hommes le public est leur «chez soi». (Veauvy, 2004) Ce fait est plus évident dans les pays occidentaux. Un véritable exemple sont les deux expressions utilisées en résidences traditionnelles perses. «Andaruni», qui veut dire intérieur, sont les espaces dédiés aux femmes dans les parties plus cachées sont centrales de la maison; et «Biruni», qui veut dire extérieur, sont les espace plus publics dont les hommes sont les invités et auxquels ils ont accès.

Dans le monde moderne, le public est partagé par les hommes et les femmes; néanmoins, les signes de la pensée traditionnelle sont toujours présents. Cooper Marcus et Francis (1997) mettent en évidence que, malgré l'évolution

des mœurs et des valeurs sociales envers les femmes fréquentant l'espace public seules, il subsiste des préjugés évidents.

Selon De Sablet (1989) l'idée que les espaces publics doivent être des espaces vivants apparaît comme plus exigeante et plus sensible chez les femmes. Les raisons de cette différence d'attitude ne sont pas étudiées de façon sérieuse. La qualité et l'ambiance de l'espace sont des aspects exigés plus facilement par les femmes; pour elles il est plus délicat de s'asseoir et elles privilégient les endroits plus calmes et plus naturels.

Les différentes raisons pour lesquelles les femmes fréquentent les espaces publics entraînent différentes attitudes entre elles et les hommes. Pour les femmes, le besoin de s'échapper du stress urbain et de la vie professionnelle est la première raison de leur présence dans l'espace public. Ce qui n'est pas le cas pour les hommes: eux cherchent des rencontres et des interactions sociales au sein de l'espace public (Cooper Marcus et Francis, 1997).

Les immigrés

Dans 'aménagement des espaces publics, ce groupe d'utilisateurs (les immigrés) sont éminemment camouflés et ignorés. L'un des meilleurs moyens d'intégrer les immigrés dans la communauté consiste à les faire participer à l'aménagement de leur cadre de vie. Un aménagement qui marque très fortement les différences des immigrés d'avec la culture des communautés d'accueil n'est pas désirable pour eux. Il ne faut pas que l'espace leur amène un sentiment d'exclusion qui les oblige à se réfugier dans le conservatisme et le traditionalisme (de Sablet, 1988). Un aménagement souhaitable ne monte pas le risque d'actes violents causés par le rejet.

Une solution évidente à cela est la mixité. Il ne faut pas que tous les immigrés habitent dans des quartiers spécifiques à leur population ; il paraît ainsi plus prudent qu'ils soient éparpillés dans tous les quartiers.

Les touristes

L'un des piliers de la stratégie de développement d'une ville y compris de ses espaces publics, est le tourisme. Les touristes relèvent les modes de valorisation des espace publics et de leur image, faisant passer « la ville active à la ville festive,... de la cité de besoin à la cité de désir » (Burgel, 1993).

L'espace public est une scène de théâtre pour les touristes. Quatre éléments structurent le déroulement du spectacle, comme dans toute pièce de théâtre : les passant représentent les comédiens, l'image sert le décor, l'interaction et enfin le temps, le lieu et l'action définissent les règles. Le touriste, comme tout autre passant, se met donc en représentation même s'il ne joue qu'un rôle de spectateur dans un cadre défini par un metteur en scène. Cet espace, composé de rues, de places, de squares... « permet de mettre en valeur certains éléments scéniques. Il conforte certains partis pris en facilitant certaines actions, en soulignant certains événements, en rehaussant même parfois le discours. Par sa conformation, il va empêcher certaines actions, certains déplacements (Toussaint & Zimmermann, 2001, p.). »

La question fondamentale qu'il faut se poser est: que recherchent les touristes dans un espace public? A quoi s'attendent-ils? Quelles sont leurs demandes?

Les touristes veulent avoir une expérience d'un séjour parfois nouveau et aventureux en découvrant une culture, une nature, un patrimoine et une histoire différente et parfois ils désirent simplement effectuer un séjour reposant et énergisant. Ce qu'ils attendent est de recevoir un accueil chaleureux et l'espace public joue un rôle important dans cette accueil. Les touristes désirent un espace public qui prend en compte de nombreux paramètres dont les « seuils de refus » (trop loin, trop chaud, trop peuplé, trop désert, trop isolé...). La «visibilité» de l'espace public est absolument nécessaire aux touristes et aux visiteurs afin qu'ils ne se sentent pas fourvoyés. Ces sont là les demandes spécifiques des touristes; bien évidemment ils ont également d'autres besoins que les habitants et les autres usagers.

Les handicapés et les personnes à mobilité réduite

Escaliers, pentes trop fortes, traversées, trajets trop longs, équipements publics, sols accidentés, différences de niveau et etc. sont tous les endroits de l'espace public qui sont difficiles voire impossible d'accès pour les handicapés et les personnes à mobilité réduite, les vieillards, les femmes avec enfants, les petit enfants. Les dysfonctionnements et agressions dans les espaces publics ont plus de conséquences négatives pour ces groupes de personnes que pour les autres usagers (De Sablet, 1988).

Les normes et les règles spécifiques que facilite la vie pour eux, sont convenablement envisagées. Il suffit que les autorités et les contrôleurs vérifient l'application de ces règles

2.6. Les aspirations

Dans ce chapitre la recherche est une exploration du passage du besoin à l'aspiration. La recherche remet en question les processus de prise de conscience des aspirations, leur expression, leur manifestation et la formulation de leur revendication.

Dans l'aspiration, il y a une représentation du désir qui permet au sujet d'être orienté vers un état auquel il tend, mais avec une vision relativement claire de cet objet (de Lauwe, 1982). Dans certaines publicités par exemple, c'est le désir qui est mis en éveil par des images se rapportant à l'odorat, au goût et surtout à la sexualité. Dans les milieux urbains comme ailleurs, la jeunesse reste l'âge des aspirations.

Pour définir les aspirations il faut se poser la question de la différence existant entre les aspirations réelles et les aspirations manipulées. Est-ce-qu' «une aspiration manipulée est encore une aspiration réelle ou une illusion d'aspiration?» (De Lauwe, 1982, p.93). Selon les exigences spatio-temporelles les aspirations des êtres humains changent. Le gouvernement, la loi, la culture, la religion, la classe sociale, la fortune et beaucoup plus de facteurs encore peuvent pénétrer le processus de création des aspirations.

Cette recherche se limite aux aspirations partagées dans la société et qui sont existantes depuis toujours dans l'espace public. Ces aspirations plus ou moins contingentes sont exprimées par les habitants. La recherche se concentre sur la détail des aspirations les plus importantes et pour lesquelles une première indication a été donnée précédemment. Une liste de ces aspirations est annoncée de façon sommaire:

2.6.1. Aspirations sensorielles et psychologiques

Cette aspiration tourne autour du «désir de se sentir bien» dans un espace. Selon les sensations et les émotions que l'espace public procure, les usagers ont attirés, aiment, jugent et fréquentent. Beaucoup de désagréments plus facilement repérables sont partiellement oubliés grâce à ces aspirations inconscientes et si fortes (de Sablet, 1988).

Selon la variété des impressions qu'un espace public offre en particulier à une personne, la personne aura des sensations différentes. Il s'agit là de la «déambulation statique des sensations» (de Sablet, 1988, p.48).

Il existe beaucoup de moyens pour l'espace public afin d'assurer la satisfaction des aspirations sensorielles et psychologiques. Notamment la surprise des formes et des événements qui sont une variété qui combat l'ennui et fait fructifier, par le plaisir de la rêverie et de la découverte, le sentiment de se sentir chez soi. Les symboles de la vie collective et de l'histoire, les bonnes ambiances, participent ensemble à la satisfaction des aspirations sensorielles et psychologiques.

L'espace public façonne les perceptions sensorielles par une gestion, une administration et un contrôle des sens. De l'espace public médiéval à l'heure de nos sociétés actuelles, l'espace public est sensuel (Beck et al., 2013).

«L'appareil sensoriel dont est doté le corps humain est façonné par la société dans laquelle vit l'individu.»(Beck et al., 2013, p.32)

2.6.1.1. Le désir de nature

Le désir de nature et l'expression spatiale de sa satisfaction sont une des principales raisons de l'installation de la population urbaine dans les régions rurales. Ce phénomène cause une «ré-urbanisation» (Bailly & Bourdeau-Lepage, 2011, p.1). Quant à la péri-urbanisation, elle est souvent critiquée à cause de son effet négatif sur l'environnement naturel. (Bailly & Bourdeau-Lepage, 2011) En effet, c'est un «cercle vicieux»: la population, qui cherche la satisfaction de désir de nature, préfère vivre en habitat individuel périurbain, détruisant ainsi la nature. La solution pour sortir de cette cercle vicieux est si simple: il ne faut pas aller chercher la nature loin mais l'apporter à l'intérieur des villes, dans ses espace publics.

Beaucoup d'exigences en matière de qualité de vie, dans de nombreux pays, prennent la forme d'une demande de reconnaissance d'une sensibilité écologique. Le désir de nature, ou d'une association à la terre et au sol qui transite par le local, mais inclut le global, correspond au besoin d'ancrage des

individus dans leur environnement. Des éléments de nature végétale, mais aussi animale, le jardinage, les jeux d'eau ou les politiques du fleuve en ville, contribuent à localiser ce besoin de contact (Blanc, 2008).

Le désir de nature est devenu encore plus fort après la règne de la voiture, qui a été permis par le progrès technique, mais avec notamment la construction d'autoroutes urbaines, une place prépondérante a été accordée à l'automobile en ville. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication ont mis en avant un monde virtuel et artificiel à défaut d'un monde réel et naturel.

Il ne fait nulle doute que la présence de la nature dans les espaces est nécessaire. Dans plusieurs cas, elle est représentée spontanément par l'espace vert. Mais, «l'espace naturel», beaucoup plus complet, consiste en tout ce qui concerne l'environnement biotique, aquatique et météorologique; les groupes d'espèces, les individus et les mondes qui les abritent: végétal (forêts et ...), animal, incluant l'espèce humaine; les milieux comme air, sol et mers («Nature,” 2015).

L'espace naturel peut alors s'exprimer différemment, en fonction du désir de nature des usagers. De plus, «l'aspiration à une douceur prêtée un peu mystiquement à la nature et la végétation apparaît comme un contrepoint à la dureté minérale» (de Sablet, 1988, p.49). Le microclimat satisfait le désir de nature par la protection contre les courants d'air, l'ombre, la fraîcheur et l'occasion de sentir de odeurs variées et agréables.

2.6.1.2. Le désir de l'espace

Le désir d'espace n'est pourtant pas le désir de vide qui coûte moins cher mais est mal ressenti par les usagers. Les espaces vastes qui ne sont pas utiles et où l'utilisateur ne peut pas se mouvoir ou s'asseoir et où seul son regard dispose d'un vaste champ. La capacité de mouvance personnelle définit la notion d'espace, donc les espaces plus définis à l'échelle humaine, plus intimes et plus animés sont les espaces que l'utilisateur désire le plus. Pour la plupart des individus, le désir d'espace est liée à l'envie de jeux et de dépenses physiques, il est ainsi souvent au contraire au milieu bâti.

Pour mieux illustrer la différence intangible entre un espace vide (selon de Sablet «fort») et un espace désirable et enjoué, on peut aborder un exemple de deux espaces publics dans la ville d'Ispahan¹, en Iran. La première, Place Naghsh-e Jahan², située au centre de la ville d'Ispahan est l'une des plus grandes places du monde. C'est un site historique important classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO ("Place Naghsh-e Jahan," 2014) (la figure 13).



Figure 13: Place Naghsh-e-Jahan, Ispahan,
Source: <http://aksdownload.com/13740#.VUaDa9Oqqko>



Figure 14: Place Atiq, Ispahan, Iran
Source: <http://www.farhangnews.ir/content/45827>

C'est un exemple réussi de satisfaction du désir d'espace. Même s'il est énorme (560 mètres de longueur et 160 mètres de largeur, c'est-à-dire 90 hectares) il n'est pas vide. Il est entouré par les monuments de la dynastie Safavide³ et il se divise en sous-espaces par ses jardins et cours d'eau. L'autre exemple est celui de la place «Atiq»⁴ datée de l'époque saljoughi⁵ dans le quartier historique de la même ville, Isapahan. Cette place a été oubliée au fil de temps et surtout après la construction de la place Naghsh-e-Jahan. Le projet de rénovation de la place est en cours. Un respect insuffisant de l'échelle humaine caractérise cette espace de plus en plus vaste (32 hectares, selon imna.ir) alors que ses usagers, eux, n'ont jamais changé: ils sont petits. (La figure 14).

¹ Ispahan a été capitale de l'empire perse sous la dynastie des Safavides entre le xvi^e siècle et le xviii^e siècle. (<http://fr.wikipedia.org/wiki/Ispahan>)

² La place est entourée par des monuments historiques importants de l'époque safavide. (http://fr.wikipedia.org/wiki/Place_Naghsh-e_Jahan)

³ La dynastie des Séfévides ou Safavides (en persan : صفویان, Safaviān) régna sur l'Iran de 1501 à 1736. (<http://fr.wikipedia.org/wiki/Séfévides>)

⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Kohneh_Square

⁵ Saljoughi, l'origine iranienne et turque dans dynastie médiévale (XIe et XIIe), avaient gouverné de grandes parties de l'Asie de l'Ouest et de l'Iran. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Seldjoukides>)

2.6.1.3. Le plaisir urbain

«La valeur d'un lieu est proportionnelle au désir que l'on a de posséder ce lieu fondé sur une dualité profit-plaisir.» (Vincent, op. cit., p.178) L'intensité et la fréquence du plaisir ressenti dans ce lieu, et son inscription dans la mémoire, nourrit une partie de ce désir. L'émotion renforce le plaisir et donc intervient dans la valeur (Gresillon, 2005).

L'hypothalamus est le «centre du plaisir». L'activation de ce centre est inconsciente tandis que le degré d'activation de ce centre résulte de la satisfaction constante. La valeur hédonique d'un objet est attribuée selon notre vécu et sa relation avec cet objet (Gresillon, 2005). Donc l'espace public, comme un objet, peut activer le centre de plaisir à travers notre expérience vécue dans l'espace. Il y a donc une relation étroite entre le plaisir vécu et la notion d'habitude.

La valeur d'un lieu est connectée au plaisir et à l'émotion positive qu'on y éprouve. Le plaisir urbain s'oppose à l'ennui, à la grisaille visuelle et psychologique, ainsi qu'à la monotonie.(de Sablet, 1988).

2.6.1.4. Confort et confiance

Le confort matériel minimum est l'un des éléments indispensables du plaisir. Le confort matériel est senti par exemple lorsqu'on ne risque pas de tomber à chaque instant, lorsqu'on n'est pas gêné par des véhicules ou par des bruits désagréables. Toutefois, c'est un impératif relatif; la sensation d'une certaine familiarité culturelle implique le confort. Retrouver les choses qu'on aime aide à créer le sentiment de confort et confiance. Par exemple la présence des gens qui nous plaisent, l'absence des autres, les odeurs agréables, les sons harmonieux ou reposants, les échelles, les couleurs ou les composantes d'un aménagement chatouillent agréablement le goût ou l'inclination momentanée (de Sablet, 1988). La présence solidaire et bien-veillante des personnes familières apporte le sentiment de «chez soi» qui entraîne la confiance.

2.6.1.5. Satisfaire les sens

Regarder, écouter, toucher, flairer et goûter les objets plaisants satisfait les sens. Dans un espace public ils se traduisent par regarder un paysage, apprécier une vue ou de l'art; entendre des sons attirants comme le chant des oiseaux ou les rires d'enfants; les sensations tactiles comme l'humidité, la fraîcheur, le vent ou la chaleur, flairer des odeurs agréables comme les fleurs et l'air frais; boire (fontaine) ou manger (échoppes à vente directe).

2.6.1.6. La magie de l'esthétique

Le sentiment de perception esthétique est attaché à la perspective et au jugement de chaque individu. Pour valoriser l'espace public dans une perspective esthétique, quel est le jugement esthétique prioritaire? Celui des concepteurs ou des usagers? Blanc (2008, p.41) pense que «...le jugement de l'expert, seul légitime dans l'espace public, se trouve mis à mal et que d'autres types de jugements interviennent; ils sont nés de la pratique des lieux, de la reconnaissance de ce qui fait un lieu, et non pas de données objectives mises en espace de vie.» Donc il faut chercher les jugements esthétiques par les usagers qui ont une expérience de vie dans l'espace public. C'est notamment par le biais des formes dont l'habitant rend compte par ses récits, son jugement synthétique concernant son cadre de vie ou les ambiances de proximité, qu'il peut ainsi contribuer à l'espace public. Toutefois, «...on n'oppose pas la localité à la globalité... (Blanc, 2008, p.35) » Dans ce sens, c'est envisageable de trouver les jugements esthétiques communs entre toutes ces perspectives personnelles. Par exemple l'hygiène est inévitable pour tous les jugements esthétiques. C'est qui est sale est aussi moche. On trouve un autre exemple de jugement esthétique dans la demande de nature. C'est en effet un jugement universel qui définit que la nature est belle. A propos de cela, Blanc (2008, p.54) dit : «Beaucoup d'exigences en matière de qualité de vie, dans de nombreux pays, prennent la forme d'une demande de nature ... qui est une demande de reconnaissance d'une sensibilité écologique à laquelle participe l'esthétique.»

Enfin ce n'est pas une aspiration compréhensible ou transparente pour satisfaction, précisément lorsque l'on cherche la satisfaction individuelle. De

Sablet (1988, p.50) pense à ce propos que : «C'est l'aspiration la plus difficile à satisfaire, un sujet impossible à codifier: l'appréciation dépend tellement de la culture, de l'histoire et des capacités émotionnelles de chacun, éléments d'autant plus pesants qu'ils ont irrationnels et inconscients.»

2.6.2. Aspirations à des relations sociales

Les relations sociales sont aspirées même par les personnes les plus renfermées, timides et solitaires. En effet, cette une aspiration fait partie du troisième groupe des besoins de l'être humain, selon Maslow (1970),: les besoins d'appartenance et d'amour (affection des autres). Granovetter (1973) dans son article : « force des liens faibles » a classifié les liens sociales en deux niveau: les liens forts et les liens faibles. Les liens forts sont ceux que l'on a avec des amis proches et les liens faibles sont tissés de simples connaissances. Les liens faibles sont dits « forts » dans la mesure où, s'ils sont diversifiés, ils permettent de pénétrer d'autres réseaux sociaux que ceux constitués par les liens forts ("Mark Granovetter," 2015). Alors que les liens forts découlent davantage de la sphère privée, « la notion de liens faibles [se] réfère aux connaissances en dehors du cercle immédiat des proches. Dans ce cas, les rapports sont plus superficiels, plus instrumentaux et souvent transitoires.

Les liens faibles ont la capacité de fournir à l'individu des sources d'information ou de ressources différentes de celles qui sont disponibles dans le circuit des liens forts », à condition qu'ils s'insèrent dans un autre réseau. (Rose, Séguin, 2007 p. 221-222)

2.6.2.1. La liberté d'une socialisation souple

Les contacts sont plus faciles dans l'espace public parce que les rapports codifiés sont évités. Néanmoins, à l'occasion de contacts classiques, en milieu privé, il est moins aisé d'éviter les rapports codifiés. C'est pour cela que chaque espace de vie apporte sa propre liberté; comme l'explique Mouaqit (1996) :« la notion de libertés publiques suggère l'existence de libertés privées. Une telle distinction renvoie à la séparation entre l'espace privé de l'individu et l'espace public du citoyen....Les libertés publiques sont les libertés dont l'exercice s'effectue dans l'espace public de la citoyenneté, c'est à dire l'espace politique.» Pour de Sablet (1988), la liberté publique apporte la «socialisation souple».

Une condition essentielle de la liberté est la diversité et pluralité des choix. Ce qui est la caractéristique de l'espace public et de la vie sociale qui s'y déroule,

de façon gratuite (de Sablet, 1988). La «socialisation souple» de la liberté accoutumée dans l'espace public, au contraire des espaces «forts», est évidente.

Les principales composantes de cette socialisation peuvent être faites de: rencontres, expression et revendication, communication et pédagogie, culture et spectacles.

2.6.2.2. Rencontres

Certes, une expérience de la vie quotidienne, qu'on ne saurait pas ignorer, est la rencontre avec autrui. Les rencontres au hasard que permet la présence sur un espace public ont été mises en exergue par de nombreux auteurs (Remy et Voyé, 1981; Chaniel, 1992; Simon, 1997). Les concepteurs tentent d'accentuer les rencontres au hasard dans l'espace public, car il s'agit ici d'une qualité de l'espace public. Les rencontres au hasard dans l'espace public ont une spécialité et qualité différente des autres rencontres; Bassand et alt (2001) apporte l'exemple des jeunes, pour les jeunes entre 16-25 ans, le seul lieu où il est possible de rencontrer sans le contrôle parental et sans argent est l'espace public.

2.6.2.3. Expression et revendication

De s'exprimer par l'art, la parole, le geste, par le simple fait de se montrer à certains endroits ou d'y manifester dans des buts divers; tout cela peut être possible dans un lieu comme un espace public.

L'espace public peut satisfaire l'aspiration à s'exprimer par la liberté qu'il apporte avec lui. Par exemple, le graffiti est une manière de s'exprimer dans l'espace public librement. Un graffiti est une inscription ou une peinture réalisée sur des murs, des monuments ou des objets situés sur l'espace public ("Graffiti," 2015). Le graffiti permet à une question de devenir publique (Bazin, 2005). Seul l'espace public peut lier ainsi une forme structurée esthétiquement et structurante socialement comme le graffiti et l'événement qu'il entraîne en tant que configuration de présence ici et maintenant. Dans cette perspective

l'espace public prend alors un rôle médiateur dans «la constitution d'un monde commun et dans l'organisation de l'action collective (Joseph et al., 1995, p32).»

Un autre exemple qui montre la liberté de s'exprimer dans l'espace public est «*Speakers' Corner*». Le gouvernement reconnaît le besoin ressenti par la population de se réunir en public pour donner libre cours à des discussions. Littéralement le « coin des orateurs », cette appellation désigne l'espace réservé au nord-est de Hyde Park, à Londres où chacun peut prendre la parole librement et assumer un rôle temporaire d'orateur devant l'assistance du moment («*Speakers' Corner*," 2014).

2.6.2.4. Communication et pédagogie

Grace à ses vitrines, ses emplacements publicitaires, ses lieux d'affichages, ses monuments, ses décors, ses activités et ses mœurs, l'espace public est une source d'informations. Elle devient alors un espace d'apprentissage, notamment pour les jeunes (de Sablet , 1988).

Pour Pailliarl l'espace public est une école. Une école qui associe citoyenneté et appartenance à des réseaux éducatifs. Cette école compose une société pédagogique idéale qui traduit une tentative de remise en question de l'espace public traditionnel et de recomposition d'un nouvel espace public. Il faut donc se poser plus clairement les questions entourant les problèmes liés à «une recomposition de l'espace public qui recherche simultanément, dans la référence à la société pédagogique, son idéal et les moyens de sa mise en œuvre (Pailliarl, 1995, p.101).»

2.6.2.5. Culture et spectacle

Le nouvel enjeu de la concurrence urbaine est l'animation des villes en tant que signe de l'urbanité. Un outil de politique urbain dont le pouvoir de rassemblement est la fête. Un outil qui valorise symboliquement les territoires. L'action urbaine, renouvelée autour de la symbolique festive, met en scène l'espace et le temps public pour proposer des « supports d'usage » en attente d'être validés par la pratique collective (Pradel, 2007).

L'espace public est «...un lieu d'exposition, d'étalages, de spectacles organisés ou improvisés, de fêtes, généralement gratuites (De Sablet, 1988. p. 51).» Tous ces éléments sont les interventions culturelles et pédagogiques au sein de l'espace public. Ces types d'interventions culturelles qui constituent des analyseurs de l'espace social, au plan de la composition des publics et à la perspective de la perception imaginaire, sont comme associations d'une qualification de l'espace public à son usage. Philippe Chaudoir décrit « Quelques soient leurs particularités, les spectacles en espaces publics abordent la ville d'un double point de vue : d'une part en captant et en offrant un même terrain discursif et festif à l'imaginaire; d'autre part, en constituant les spectateurs occasionnels en un même attroupement (Chaudoir & Ostrowetsky, 1995, p.2).»

2.6.3. Aspiration aux échanges et aux activités économiques

Une des richesses et un des intérêts de l'espace public est le flou et l'ambiguïté que les activités économiques apportent avec elles. La distinction entre privé et public devient plus confuse à cause de la transparence des vitrines. Les partenaires des choses claires, ordonnées et bien délimitées perçoivent mal cette interprétation. Les passages d'un domaine à un autre se font plus facilement quand la frontière devient floue (de Sablet, 1988).

Les premiers espaces à se construire comme espaces publics sont sans doute les marchés. Les objets échangés et les échanges sont tous à la fois mis en scène dans le marché. La place de marché devient une sorte de lieu central et la cour active de la ville.

L'espace public est un espace social, dans lequel les usagers se rencontrent et interagissent. L'organisation d'activités ponctuelles comme les marchés hebdomadaires, par leur ambiance, attirent tous types d'usagers. Ces derniers deviennent en effet le lieu de rendez-vous hebdomadaire de beaucoup d'entre-eux (Foughali et al., 1995). Dans les espaces commerciaux, les usagers jouent des rôles différents de leur habitude. Ils jouent le rôle de clients, ils sont actifs dans l'espace. Une fait partie de l'acte commercial, puisque c'est un acte social. Le marché apporte donc la participation des usagers dans l'espace public. En effet, le marché devient un lieu familial: le commerçant et le client se connaissent, on marchandise les prix, on papote, on salue les passants (Bradel & Guez, 2012).

Au final, l'aspiration à l'échange et à l'activité économique est une aspiration augustinienne des usagers. Certains sortent de leur espace privé justement pour satisfaire cette aspiration. C'est donc le génie du concepteur d'utiliser ce potentiel en le mixant avec d'autres activités sociales.

2.6.4. Aspirations à l'enracinement

Beaucoup de gens aspirent à briser leur condition de nomade isolé. Cette condition groupe en effet les gens dans des lieux sans identité, les rendant ainsi interchangeables, puisque les relations sont inexistantes. L'identité sociale au sein de territoires où les gens trouvent une place dans leur histoire, est aspirée. Il est nécessaire à cette histoire de recevoir un sens véritable. Un sens peut être élaboré grâce à mille actes et relations vivantes qui forment la vie et la personnalité des citoyens membres des micro communautés où ils trouvent leurs racines (De Sablet, 1988).

En opposition à l'enracinement, comme une qualité d'attachement à des héritages territoriaux, le cosmopolitisme signifie être un citoyen du monde. En apparence, il y a donc une opposition entre une manière de vivre avec l'universalité et une autre avec la particularité (Pinxten, 2008). Toutefois, en soi, la cosmopolitisme n'a rien de bon. En effet, les rapports qu'il induit s'articulent entre l'individu et le tout. C'est-à-dire entre le sujet et la représentation du monde que la communauté lui fournit. La vertu ou la nature du cosmopolitisme n'est donc dépendante ni de l'enracinement, ni de son contenu. Ce n'est pas par universalisme que l'action humaine doit être pensée comme un tout, mais parce que cette action se déroule dans un monde qui la domine (Duclos, 2009).

2.7. Projet urbain

Pour vérifier les hypothèses énoncées, le travail cherche des réponses dans un projet urbain. La plupart du temps, les chercheurs étudient le comportement des usagers après la réalisation du projet. Mais cette fois-ci, le travail s'inscrit dans une démarche exploratoire afin de considérer les besoins et aspirations des usagers, pour un espace de qualité, avant sa réalisation, soit dans la phase de planification d'un projet. Pour cela, une base théorique sur le terme de projet urbain est nécessaire, mais également sur les méthodes de participation de futurs probables usagers.

2.7.1. Définition et dimensions

«Vivre! Tel est le verbe qui fonde nos projets. ... Pour qu'il vive et qu'il soit pérenne, il faut qu'il soit vécu et approprié par les personnes concernées (Marion, 2010,p.21).»

Une définition précise et universelle du terme de projet urbain serait forcément contestable. Afin de tenir compte de son caractère multidisciplinaire, différents auteurs le définissent selon leur profession et leurs intérêts. Cependant, la définition la plus convaincante est celle de Alain Avitable (2005) : « une démarche d'initiative publique qui a pour objet de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire des dynamiques urbaines (ou un processus de mutation urbaine) en prenant en compte les logiques des agents et les jeux d'acteurs et en articulant les différents registres d'action aux différentes échelles inférant sur ses conditions de concrétisation ». Selon Devillers (1994) ou encore Ingallina (2010), la base de la notion de projet urbain est fondée sur trois thèmes: la temporalité, la multidisciplinarité et la participation.

Le temps joue un rôle central dans le projet urbain. A travers le temps, un projet urbain doit savoir évoluer et ne pas être figé. Une des caractéristiques importantes du projet urbain est sa durée. Plusieurs années sont nécessaires à sa maturation, à son élaboration, à sa préparation puis, à la réalisation de ce type de projet. Différentes notions du temps s'expriment en fonction de la conception propre à chacun des acteurs du projet urbain. Pour l'urbaniste, la vision de la ville est projetée à long terme. Selon leur école, ils privilégient

l'esthétique ou le fonctionnel. Un état idéal, qui n'existe probablement jamais, soit une ville utopique. Pour l'aménageur, qui travaille au nom et pour le compte de la collectivité, le projet est toujours inscrit dans un cadre contractuel définissant un espace et une durée. Pour l'élu local, le terme de son mandat constitue un point de passage obligé. Au final, pour les promoteurs l'échelle de temps est raisonnée par la réalisation de chaque programme bâti. Le cadre structurel du temps, sensiblement différent pour chacun des membres du groupe de projet, doit s'unifier pour un projet d'ensemble (Toussaint & Zimmermann, 1998).

La pluridisciplinarité est indispensable afin que le projet urbain soit mené à bien. Dans la réflexion et la mise en place des projets urbains, architecture, sciences sociales ou anthropologie ont un rôle actif à jouer. Choay et Merlin définissent quant à eux le projet urbain selon des dimensions politiques, opérationnelles, architecturales et urbanistiques. La pluridisciplinarité du projet urbain est dépendante de l'aspect pluridisciplinaire de la ville elle-même. La ville est le produit de la concentration et de l'interaction des activités humaines qui s'expriment dans différentes dimensions telles que le social, l'économique, le politique etc... . Comme le disait Pattaroni et al. (2009, p.295) «...le projet urbain a désormais admis que le qualificatif «urbain» renvoie à des compétences multiples, et non seulement aux problèmes d'organisation spatiale...».

Le projet urbain est aussi un objet participatif. Cette recherche est plus attachée à la dimension participative du projet. Une dimension en fonction de la seule implication des besoins et des aspirations des futurs usagers peut être possible.

2.7.2. La participation dans le projet urbain

Même si l'idée de participation est au moins aussi ancienne que l'histoire des démocraties modernes; la participation des habitants au projet, par le biais de la consultation urbaine, est une nouveauté. Il s'agit en effet d'une source d'information riche et pertinente pour le projet urbain, tant en amont qu'en aval. Une approche bottom-up est privilégiée plutôt que top-down, dans l'optique d'une intégration de la complexité et dans une quête de la multidisciplinarité, par les «professionnels» du projet (Bacqué & Sintomer, 2011).

Il faut donc un cadre de pensée et d'action qui vise à rapprocher l'urbain de la ville, et donc du citoyen, définissant ainsi la production de la ville par la méthode de projet urbain (Tranda-Pittion, 2013). La capacité d'articulation et de liaison du projet urbain constitue son intérêt. « Par le biais d'un projet urbain, il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles et d'adopter une attitude ouverte; soit de composer avec l'existant » (Devilleers et al., 1994).

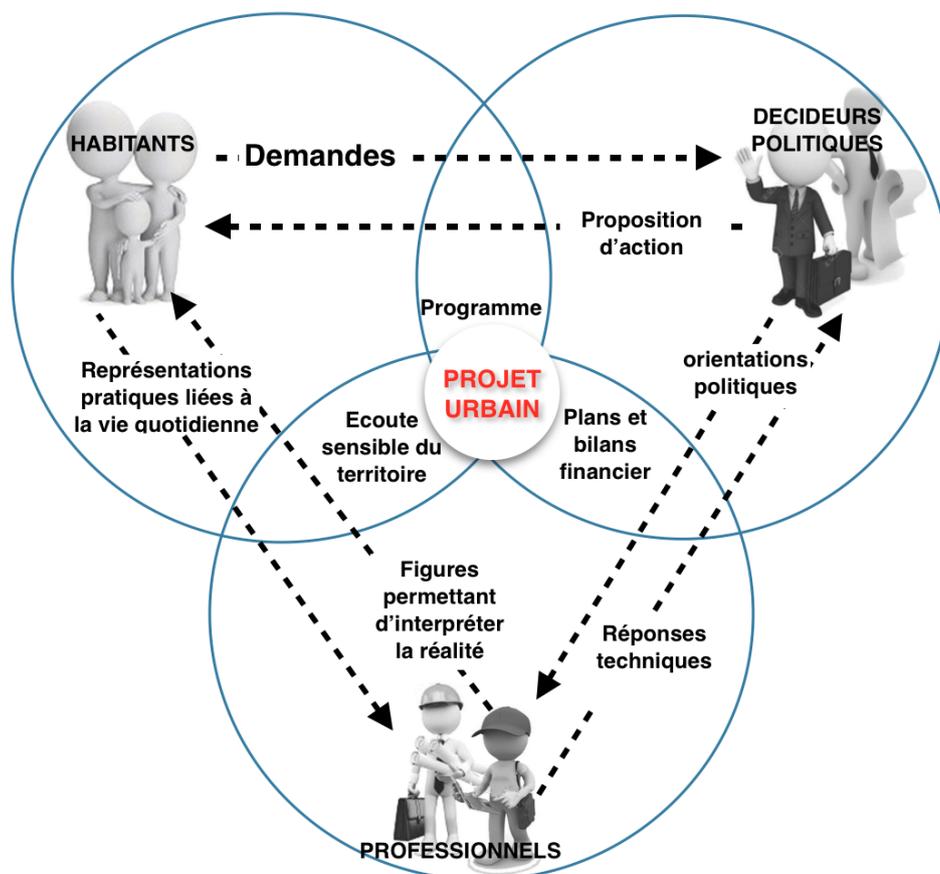


Figure 15 : Acteurs et relations dans le projet urbain
Source: après Tranda-Pittion(2013), Ghasemzadeh Neda (2015)

La vision pyramidale et descendante de l'organisation en projet urbain est complètement perturbée par l'idée de participation. Les citoyens peuvent comprendre plus distinctement les rapports du couple politiciens-professionnels, parce que la décentralisation a rapproché la décision des lieux où elle s'applique. La figure 15 montre comment la participation met à plat l'organisation de projet urbain et le considère comme délimitant un espace où trois acteurs dialoguent dans des relations bilatérales: contrat de gestion entre les politiciens et les professionnels, contrat politique entre les élus et la population, contrat de service entre celle-ci et les professionnels. Les habitants, sous l'impulsion des mouvements de citoyenneté, expriment la volonté d'être mieux informés, consultés, voire associés à la définition des politiques qui les concerne (Hannoyer & Collectif, 2005).

2.7.3. Intervention des aspirations des usagers dans le projet urbain

Le projet simplement comme projection d'images de l'avenir est un élément d'attraction. Aujourd'hui, l'attractivité ne s'exerce plus seulement à l'égard des acteurs économiques, mais elle s'adresse aussi aux résidents, aux visiteurs potentiels et aux touristes. L'attractivité à l'égard des usagers n'est pas secondaire car la richesse des territoires provient aussi de la satisfaction de leurs aspirations (Davezies 2004).

Le projet urbain introduit une autre forme de cohérence d'intervention des aspirations, poursuivie en fonction d'une stratégie générale. Une stratégie décomposée au fur et à mesure des conjonctures et des attentes, ayant un programme particulièrement participatif. De même, la notion implique une négociation plus large entre les acteurs et les usagers, et invite à trouver des rationalités plus flexibles et «plus humaines» (Ingallina, 2010).

Dans un contexte démocratique et décentralisé (non technocratique), comme la Suisse, le projet urbain ne peut pas s'ériger en tant que méthode, mais comme une série de démarches relatives à chaque contexte (Magnaghi, 2003). Par les démarches participatives, on essaye de mettre au point des outils de planification qui soient plus souples, plus proches de la réalité des différentes demandes et qui soit plus ouvert à la discussion (Marion, 2010).

«La participation: fait plaisir à tout le monde, même si elle ne sert à rien» aurait dit Flaubert dans son Dictionnaire des idées reçues. Dans ce cas, la participation est envisagée comme une nouvelle forme d'exercice pour pouvoir s'exprimer (Bacqué & Gauthier, 2011). Les citoyens engendreraient les projets, les remodeleraient, organiseraient le débat afin d'atteindre un bon niveau de la satisfaction de leurs aspirations.

Ce contexte explique la croissance du désir de participation des citoyens à la mutation de leur environnement: bien que craignant la prise de responsabilité (Toussaint & Zimmermann, 1998). Ils souhaitent contrôler l'évolution de leur milieu, un désir qui n'est pas nouveau.

L'objet de la participation n'est pas le projet, mais le lien social qu'il tisse autour du projet, ce lien s'ancrera au-delà de la vie du projet (Bourdin et al., 2006). Parce qu'elle opère un développement de projet, la participation véhicule une durabilité inscrivant, grâce au projet, les actions des hommes dans le temps.

La concertation citoyenne en urbanisme appelée «Community Planning» est une méthode qui rend les citoyens actifs dans l'élaboration du projet urbain et les laisse exprimer leur créativité au contact des professionnels (Hauptmann & Wates, 2010). Elle propose d'engager un dialogue avec la population en amont de la réflexion et du projet, ceci afin d'écouter et de prendre éventuellement en compte les avis exprimés par les aspirations des usagers dans la conception même du projet. La concertation est une interaction entre le porteur de projet et un public. Le porteur de projet est censé tenir compte de la phase de concertation.

Les contenus recueillis peuvent être des remarques, des points de vue, des priorités, des reformulations, des recommandations, soit des éléments qui permettront au porteur de projet de privilégier ou nuancer une décision après leur restitution auprès des publics concertés (Marion, 2010).

2.7.4. Les phases du projet urbain et le moment de l'intervention des aspirations des usagers, Comment s'inscrit la concertation dans la conduite de projet ?

Afin que les besoins et les aspirations des usagers puissent être pris en compte dans les décisions et l'avancement du projet, le processus de participation doit être structuré en fonction du phasage du projet et des décisions attendues.

Selon les projets, plusieurs logiques de phasage sont possibles. Dans ce travail, nous prendrons le parti d'un découpage en 5 phases à partir du découpage proposé par le guide de conduite de projet du Grand Lyon : initialisation, programmation, conception, réalisation et achèvement.

Pour rédiger en commun le programme, il faut prendre en compte les besoins et les attentes en phase de conception. Pour cela, il est nécessaire d'écouter et répondre aux inquiétudes exprimées par les citoyens au bon moment. En fonction de l'objet, des temps de validation et du phasage du projet concerné, il est nécessaire : d'engager la concertation en amont de la réflexion à mener sur une phase ou une étape clé du projet ; d'en définir l'objectif ; d'en préciser le contenu, soit les cibles et les modalités ; de le clôturer avant le temps de décision et/ou de validation et d'orientation (Zepf, 2004).

On choisira, en fonction des projets, le moment le plus opportun pour mener l'intervention des aspirations des usagers et notamment pour engager le dialogue. La réflexion sur ce choix doit se faire le plus en amont possible du projet. C'est la meilleure façon d'envisager l'information et l'écoute qu'il est nécessaire d'assurer dès l'amont du projet, de rendre l'intervention des aspirations des usagers "profitables" à l'avancement du projet et d'anticiper d'éventuelles situations de blocage (d'esprit, 2005). Néanmoins, si cette réflexion n'a pas été menée suffisamment tôt et que le projet est avancé, il reste nécessaire de se poser la question afin d'estimer s'il est encore temps de faire intervenir les aspirations des usagers ou si ce n'est plus le cas, de décider comment optimiser l'information et la pédagogie sur le projet (Foret, 2001).

Le tableau suivant montre les différentes phases du projet urbain et résume leur contenu :

Phase du projet	Contenu	Décision ou orientation attendue
1 Initialisation	Etudes préalables Diagnostic Etudes de faisabilité Réflexion sur les modes de gestion	Validation des études Décision de faire
2 Programmation	Réalisation cahier des charges	Validation cahier des charges
3 Conception	Esquisses - Note d'intention A V P Projet	Choix du lauréat Maîtrise d'œuvre Validation AVP Décision finale
4 Réalisation	Procédures AO/DCE Chantier	Choix des lauréats
5 Achèvement	Réception Gestion du site	Adéquation du projet aux objectifs et aux usages des AO

Figure 16: exemple de phasage du projet et de la décision attendue
 Source: *Guide méthodologique : la concertation dans la conduite de projet (2005)*

2.7.5. Projet urbain de l'échelle globale à l'échelle locale

Le projet urbain présente un certain degré de complexité à toutes les échelles auxquelles il s'applique. Cette complexité se révèle concrètement au moment où il faut définir un projet précis à l'échelle du morceau de ville (Ingallina, 2010). L'articulation entre les échelles du projet urbain se fait par une série d'opérations emboîtées allant de la planification stratégique à la programmation urbaine jusqu'à la planification opérationnelle et au «phasage» des projets. Le schéma suivant, proposé par Ingallina (2010), montre cette articulation. Le projet stratégique et son cadre de référence spatial sont établis à l'échelle de l'agglomération dans le projet urbain global.

Les orientations générales sont mise en adéquation avec les objectifs locaux par l'intermédiaire du projet urbain local (qui constitue le cadre spatial de référence des études et des réflexions engagées sur le devenir de la ville) et synthétisées dans des intentions (Ingallina, 2010).

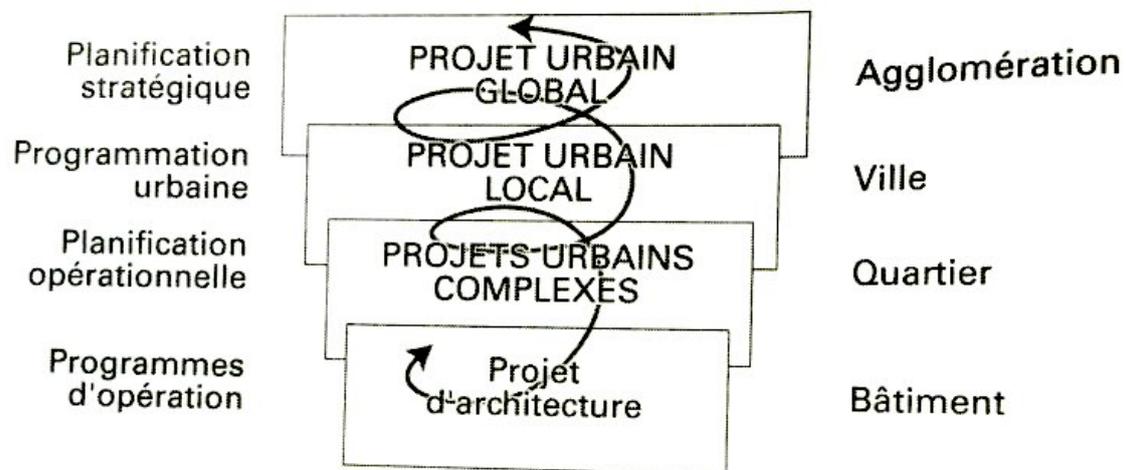


Figure 17: L'articulation entre les échelles du projet
Source: Ingallina, Patrizia. 2010. *Le projet urbain*.

2.7.6. L'espace public dans le projet urbain

La clé de voûte du projet urbain contemporain est l'espace public (Zepf, 2004). L'espace public, avec comme but la genèse « d'une meilleure société urbaine », est un outil de gestion du tissu urbain généré par le projet (Charbonneau, 2006). Dans ce contexte, l'espace public est au centre de la démarche de projet urbain. Fil conducteur de la reconstruction d'un discours qui constituerait une globalité de la ville, il acquiert avec l'avènement du projet urbain une dimension et un rôle de première importance (Zepf, 2004).

Les différents points de vue tendent à «converger vers la reconnaissance de l'espace public comme le lieu le plus démocratique et significatif de la ville, dont la valeur d'usage est considérée comme la principale valeur à identifier par une double lecture des usages du passé et de l'avenir. La démarche collective du projet urbain part de cette intention particulière vis-à-vis de l'espace public qui est aussi un espace objet de négociation et d'échange.»

L'espace public constituerait «l'ossature, l'épine dorsale et le squelette» de la ville. C'est l'espace public qui permet toutes les évolutions et qui structure le territoire urbain en lui donnant un sens (Zepf, 2004). En effet, ces caractéristiques de l'espace public lui permettent d'être en accord avec la démarche du projet urbain. L'espace public, comme le seul élément qui soit dessiné et conçu dès le début du projet, donne une orientation pour les évolutions à venir.

Les concepteurs s'affranchissent en quelque sorte des contraintes du temps et autorisent un passage et une réalisation qui s'étalent dans la durée, en ne privilégiant dans le projet que la réalisation des éléments structurants, comme l'espace public. La limitation de la conception du projet urbain aux grandes lignes structurantes pour le territoire concerné, c'est à dire l'espace public, donne aux acteurs du projet la capacité de répondre aux évolutions futures et évite de surcroît d'enfermer le projet urbain dans des formes et des fonctions urbaines prédéterminées (Zepf, 2004).

2.8. Conclusion

L'étude sur homme et sa relation avec l'espace de vie est une étude compliquée qui n'est pas toujours facile à réagir. Cependant nous avons essayé dans la base théorique de cette recherche de clarifier cette relation à partir de reconnaissance des besoins et des aspirations des usagers, en tant qu'un être humain, dans l'espace public, qui est un des espace principales de la vie sociale.

La qualité d'un espace public dépende à satisfaction des différentes demandes de son usager. Pour leurs satisfactions, il faut que, en première, leur connaître et après trouver les solutions physiques dans l'espace. Les méthodes participatives du projet urbain aident à cette découvrir. Les usagers participent en construction de leurs espaces de vie, parce qu'ils connaissent le mieux qu'est qu'ils ont besoin.

Les concepteurs jouent un rôle important dans ce processus. Ils doivent réunir les différentes demandes des usagers dans une seule solution physique. ils doivent avoir la capacité de traduire ses différentes demandes dans une forme satisfaisante.

TRAVAIL DE TERRAIN ET ANALYSE

3.1. Liminaire

Après avoir enquêté les différentes littératures concernées dans la partie théorique, la recherche continue à examiner les les résultats dès cette enquête par un cas pratique.

Pour cela, en première la partie pratique examine la justesse des différents besoins et demandes des usagers, qui sont discutés dans les parties théoriques. Pour cette interrogation, par la méthode d'entretien semi-directif nous interrogeons les possibles futurs usagers de du quartier.

En deuxième, pour comprendre comment un espace public peut-il satisfaire les besoins et les demandes des usagers, nous proposons les différents croquis pour chaque espace public de quartier «en Dorigny».

Au final nous arrivons à une grille d'analyse pour les besoins et les aspirations des usagers dans un espace public et les différentes possibles solutions.

3.2. Résultat et analyse des entretiens semi-directifs avec les usagers

Introduction :

La recherche construit une base théorique sur les besoins et aspirations des usagers dans un espace public. A partir de cette base théorique, la recherche vérifie les différentes demandes, mais relatives à aspirations communes, la méthode des entretiens semi-directifs avec 10 usagers analogues du futur quartier «Vue & Vision».

Les usagers participant à l'enquête sont choisis de manière diversifiée. Parmi les dix personnes interrogées, quatre personnes sont des étudiants, trois sont des clients du supermarché Aligro et 3 autres sont des habitants du quartier voisin, la Bourdonnette.

Les quatre étudiants sont aussi choisis de façon diversifiée (parce que le but est de connaître les différentes demandes). Un de ces étudiants, qui a 18 ans, est une fille en première année de Bachelor de psychologie et qui habite à Renens. Elle utilise toujours son vélo pour les déplacements quotidiens et les achats, mais pour les loisirs, elle prend le Métro et le Bus. L'autre étudiante est également une fille, âgée de 23 ans et étudiante en deuxième année de master d'architecture. Elle habite dans les logements d'étudiants près de l'université. Le mode de transport qu'elle utilise est normalement celui des transports publics ou elle se déplace à pied. Les deux autres étudiants sont deux garçons âgés entre 20 ans et 26 ans, qui étudient la médecine et la mécanique. Parmi ces deux étudiants, l'un habite à Morges et utilisent sa voiture privée pour tous ses déplacements. L'autre habite au centre-ville et utilise le métro.

Parmi les trois personnes interrogées chez Aligro, il y a une femme retraitée, de 55 ans. Elle habite à Ecublens et utilise toujours sa voiture privée. La deuxième personne est une femme au foyer, âgée de 40 ans, qui habite à Prilly et utilise sa voiture personnelle pour toutes sortes de déplacements. La dernière personne interrogée chez Aligro est un homme de 35 ans, il est pharmacien et utilise la plupart du temps le «car-sharing» pour se déplacer avec ses amis. Il habite à Renens.

Les trois personnes interrogées à la Bourdonnette sont deux hommes de 37 et 75 ans et une jeune fille de 19 ans. Le plus jeune des deux hommes exerce la profession de coiffeur dans le quartier. Quant au second, il est retraité. Tous deux utilisent les transports publics. La jeune fille est écolière et utilise également les transports publics.

Partie 1: Imaginaire de l'espace public idéal

Question 1: Lorsque vous vous souvenez ou imaginez cet espace public, quelle est la première chose qui vient à l'esprit?

Question 2: Quelles sont les autres choses qui sont remarquables dans cet espace?

Objectif: Cette question ouverte active l'imagination d'un usager d'espace public. Elle cherche dans sa mémoire ce qui, selon lui, correspond à une qualité dans l'espace public. Le mot « espace public » est une expression courante dans le domaine de l'urbanisme et l'architecture. Même si cette expression est une notion complexe, elle est familière du langage des urbanistes. Aujourd'hui, la notion d'«espace public» commence à faire partie des conversations entre habitants. De ce point de vue, la question qui est ici posée a pour but, en première étape, d'essayer de comprendre la définition de l'espace public chez l'usager. Puis, en deuxième étape, nous interrogerons le sentiment et l'expérience vécue de la personne, dans un espace public, à travers du premier mot qui vient dans la partie d'imagination.

Résultat et analyse :

Définition de l'espace public	Premier mot	Remarquable
La Place comme piazza en Italie	Ouvert, grand et gratuit	Festival, lieu de balade
Le centre commercial, le centre-ville	Lieu d'achat, lieu de vitrines de commerces	Lieu pour voir des amis
Lieu accessible aux enfants et à ses parents	Jeux pour les enfants, lieu avec des bancs	Sentiment de vacances
L'université	Place qui est souvent fréquentée	Etudier, voir des amis
Parc	Endroit calme avec verdure, on peut s'y asseoir	n'existe pas beaucoup
Espace vert dans la ville accessible pour tous	La nature, jeux pour les enfants, biodiversité	Petit commerce comme un kiosque
La place où l'on passe le temps libre	La nature	Verdure, espace pour s'asseoir
Des lieux de loisir, comme parc	les espaces verts, la fleur, jeux les enfants	La place qui a des sécurités
Les lieux libres d'accès, comme à côté du lac	Voir des amis, rencontrer d'autres personnes	Lieu de festivals, de loisirs
le lieu avec plusieurs cafés et restaurant	Rencontre d'autre personne	Loisir

D'après l'usager, l'espace public est un espace qui est accessible à tous, c'est-à-dire que, c'est un lieu que toute personne, quelles que soient ses conditions de vie (jeune, adulte, handicapé et etc.) peut utiliser. Ainsi, le mot public, ou plus précisément, l'usage public est important pour celui qui l'utilise.

En général, les usagers imaginent l'espace public comme un lieu propice à exercer des loisirs ou rencontrer des amis. Profiter de la nature et de la verdure est également important.

Question 3 : Classez les 5 caractéristiques les plus importantes de cet espace public.

Objectif : d'après les réponses obtenues à la question consistant à analyser l'imaginaire de l'utilisateur au sujet de l'espace public, nous allons, à travers cette question, interroger l'importance des différents éléments qui peuvent contribuer à réalisation d'un espace public agréable.

Place de rencontre	Beau	Confortable	Sûr	Original
5	10	6	6	5

Moins de voitures	magasins	Cafés	Vert	Cosy
20	3	2	25	12

Présence de l'eau	Accessible	Libre	Spacieux	Artistique
3	11	9	6	4

Le résultat de la classification par les usagers montre que selon eux il est important qu'un espace public soit fait de végétaux et que la présence de voitures soit faible. L'accessibilité et la liberté de l'espace public sont des éléments essentiels. Les usagers préfèrent un espace beau et artistique qui respecte la règle d'originalité.

Partie 2 : Sécurité dans espace publique

Question 1 : Dans cet espace public, qu'est qui vous fait vous sentir en sécurité ?

Objectif: En principe, se sentir en sécurité est un besoin fondamental pour l'homme. La notion de sécurité, dans la vie quotidienne, peut prendre différents aspects, comme sécurité de travail, la sécurité du logement, la sécurité de la nourriture en suffisance, la sécurité de l'espace public et etc. Aujourd'hui le sentiment de sécurité dans les espaces publics (comme un élément important

du tissu urbain et comme un lieu fréquenté par des habitants de la ville) est en relation directe avec la sécurité générale de la ville.

Pour les concepteurs, c'est important de savoir comment on peut dessiner un espace public sûr. Pour comprendre la relation entre sécurité et espace public, ces questions interrogent le sentiment de sécurité des personnes dans l'espace public.

Résultat et analyse :

Les réponses	sentiment de sécurité
Pendant la journée, j'ai toujours un sentiment de sécurité mais pendant la nuit, je ne marche pas dans les lieux dépourvus de lumière.	Lumière pendant la nuit
Dans un espace public où il existe une barrière contre le trafic, je sens en sécurité.	Barrière de protection
Utilisation de barrière quand il existe différent niveau dans l'espace public.	Barrière de protection pour l'enfant
La sécurité pour moi, c'est la vidéo surveillance.	Vidéo surveillance
Un lieu sans voitures et éloigné du bruit des voitures, pour moi c'est un lieu où je me sens en sécurité.	Absence de bruit, surtout du bruit des voitures
Les gens qui utilisent l'espace public me donnent un sentiment de sécurité, regards des autres dans l'espace public.	Relations sociales, yeux en action
L'espace grand et ouvert sans zone de l'ombre.	Visibilité dans un espace
La situation aujourd'hui me ressemble bien.	Garder la qualité de sécurité actuelle
Avec la présence de la police je suis tranquille	Police
Le mouvement et l'action dans l'espace public, veulent dire que je ne suis pas seul.	Présence de gens qui utilisent l'espace public

La réaction au sujet de sécurité montre que l'état actuel des espaces publics a le minimum nécessaire pour que les usagers se sentent en sécurité. Cela est prouvé par ce que dit l'usager. Il utilise le mot « sécurité » puis, après quelques secondes de silence, continue en disant : « je me sens en sécurité, mais je pense, s'il y a (différentes réponses) je vais me sentir plus en sécurité. »

Le sentiment de sécurité est en relation avec le sexe, l'âge, ainsi que le statut familial. Par exemple, pour un homme et une femme ayant des enfants, la barrière de sécurité pour l'enfant est définie comme un état idéal de sécurité. Ou pour une femme, la lumière pendant la nuit joue un rôle important quant au sentiment de sécurité. En général, la relation sociale, les rencontres et les regards des gens sur l'espace sont les éléments importants pour avoir un sentiment de sécurité dans un espace public.

Question 2 : Donner une note (1: pas du tout, 2: un peu, 3: moyennement, 4: très et 5: beaucoup trop) pour l'importance du rôle de chaque facteur dans la production de cette sécurité.

Objectif : Physiquement, la présence d'un minimum de risques pour l'individu est ce qui définit l'état de sécurité. Les facteurs mentionnés dans cet entretien jouent un rôle important pour produire le minimum de risques dans l'espace public. Cette question vise à comprendre l'importance de chaque facteur du point de vue des usagers de l'espace public.

Résultats et analyse :

Facteur	Note
éclairage adéquat.	40
élimination de la crainte de la circulation automobile.	35
protection des piétons contre l'accident.	36
espace public animé «yeux en action».	41
chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes.	30
présence policière.	15
vidéo-surveillance.	18
certaines règles d'habillement (par exemple l'interdiction de la dissimulation du visage dans l'espace public).	15

Cette analyse montre qu'un espace public animé des «yeux en action» avec un éclairage adéquat, est le plus important pour les usagers.

L'espace public sans voitures et l'espace public ayant une protection contre les voitures est le deuxième élément le plus important pour avoir un sentiment de sécurité dans un espace public.

La présence policière, la vidéo surveillance et certaines règles d'habillement ont reçu la dernière note d'importance quant au sentiment de sécurité. Les usagers, pour justifier cette note, disent : « parfois la présence de la police me donne le sentiment qu'il y a un problème ou que peut-être un problème risque d'arriver. » C'est-à-dire que parfois, la présence de la police peut diminuer le sentiment de sécurité.

Partie 3 : Les besoins physiologiques

Question : Est-ce que vous pensez que l'aménagement sur la photo de droite est réel? Selon vous, pourquoi ce grand aménagement était nécessaire dans le centre de Séoul?



Objectif : De nos jours, la place de la voiture est très importante pour les habitants. Des infrastructures routières mangent un immense espace dans la ville alors que ces lieux pourraient être d'une autre manière. Ainsi, la pollution de l'air, la nuisance sonore, la consommation élevée d'énergie fossile, etc. sont les résultats de la dépendance aux voitures privées dans le cadre des déplacements quotidiens. La stratégie de développement durable, en insistant sur la construction de la ville sur la ville, critique la place de la voiture et des infrastructures qui y sont liées dans la ville. Cette stratégie, dans le but de résoudre la problématique de la voiture, suggère la mobilité douce et les transports en commun.

Pour cela, avoir les espaces publics de qualité et une bonne liaison entre eux prend l'importance dans l'urbanisme. Il faut prendre des grandes décisions, comme dans le cas de la ville de Séoul. Cette question vise à analyser la réaction de gens quant à ce changement. C'est-à-dire, de prendre en compte l'importance des besoins physiologiques (respirer dans un air sans pollution) dans la réalisation de ce projet urbain.

Résultats et analyse :

Projet réalisé	Projet non-réalisé
3 personnes	7 personnes

Le projet de la ville de Seoul a été réalisé avec succès. En revanche, le résultat des réponses à cette question montre que la majorité des personnes pensent que la réalisation de ce projet est impossible.

La réaction des gens	la réponse sur la nécessité de ce projet
Ce n'est pas possible, comment font-ils avec le trafic?	Diminution de la pollution l'air
Pour une vie meilleure, on doit faire n'importe quoi.	Avoir les meilleures conditions de vie pour les habitants de ce quartier.
Pourquoi pas.	Contre la pollution de l'air.
C'est une photo modifiée sur Photoshop.	Pour avoir une ville plus agréable et jolie.
Une image de la ville du futur mais pas d'aujourd'hui.	Pour profiter de la nature dans la ville.
Je sais qu'ils ont fait ce projet.	Le centre-ville a besoin d'un espace ouvert et public.
Je ne peux pas imaginer que ce projet soit faisable.	Pollution de l'air, diminution de l'usage des voitures.
Je pense que oui.	Pour améliorer la condition des piétons dans la ville.
Je ne suis pas sûre.	Besoin de la nature au centre-ville.
Je pense que ce n'est pas possible, où mettez-vous les voitures.	Besoin de la verdure contre la pollution l'air.

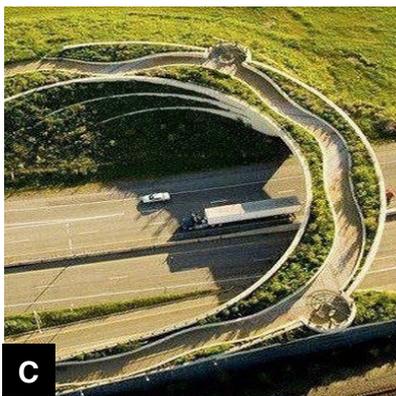
Les réponses à cette question montrent que dans la mentalité et l'imaginaire des usagers, il existe un désir d'avoir d'un espace public agréable sans pollution, nuisance sonore. Mais la chose plus importante qui joue le rôle d'obstacle le plus élevé pour arriver à ce désir, c'est la difficulté relative au retrait de la voiture de la ville.

C'est-à-dire que l'utilisateur d'espaces publics pense qu'une ville sans voiture n'est pas un projet réaliste. Cependant, si c'était réalisable, ce serait plus appréciable.

Partie 4 : Le désir de la nature (végétal)

Question 1 : Imaginez que vous habitez dans un quartier que pour accéder à l'arrêt de métro vous devez passer tous les jours au-dessus d'une autoroute; Quel carnet de photos des passerelles vous plait le plus pour cette situation? Pourquoi? Dans ce carnet que vous choisissez, quelle est la passerelle la plus agréable? Pour quelle raison?

CARNET 1



CARNET 2



Objectif : La présence de nature et de végétaux dans la ville est considéré comme une aspiration essentielle pour les habitants. Par exemple, le manque de nature dans la ville résulte sa recherche en-dehors de la ville par les habitants. Ce phénomène est considéré comme l'un des éléments expliquant de l'étalement urbain.

La satisfaction de cette aspiration influence les différents projets d'urbanisme et d'architecture dans la ville, on le remarque notamment avec la présence du façades végétalisées. Cette question met en exergue l'importance de la nature et des végétaux dans une passerelle qui doit simplement répondre à un besoin de mobilité (franchir un obstacle).

Résultats et analyse :

Il est très difficile de tirer un résultat concret des réponses à cette question, mais ce qui est certain, c'est que les réponses obtenues démontrent qu'une passerelle simple mais sur laquelle de la verdure est présente, accélère le passage. De plus, puisqu'elle est multifonctionnelle, elle aura tendance à attirer d'autant plus d'utilisateurs.

Partie 5 : Aspiration à des relations sociales

Question 1 : Quelle espace choisissez-vous pour vous asseoir? Pourquoi?

Objectif : rencontres et relations sociales sont des éléments fondamentaux de l'espace public. Des mobiliers urbains par exemple, tels que des places pour s'asseoir, participent à l'amélioration des relations sociales. Ces images interrogent les différents modèles de relations sociales selon les diverses manières de s'asseoir.



Image A : s'asseoir ensemble sans relation directe.

Image B : s'asseoir ensemble avec relation directe.

Image C : s'asseoir, éloigné d'autres personnes sans relation.

Image D : s'asseoir ensemble et proche.

Image	Pourquoi ?
A	Utile pour différentes utilisations, chacun sa place, verdure.

- B Avec ce type, je peux être en relation et avoir des discussions avec d'autres personnes.
- B J'aime parler avec d'autres gens.
- A Plusieurs personnes en même temps peuvent utiliser ce banc.
- A Moderne, cosy, possibilité de s'asseoir seul.
- A Utile pour travailler dans un lieu public, j'aime la séparation avec verdure
- B Car il y a suffisamment d'espace et on est en sécurité.
- B Si la vieille femme ne pense pas que je suis un voleur.
- A J'aime voir les choses modernes et bien pensées dans un espace public.
- D Grand, chacun peut trouver une place, ça montre qu'on peut utiliser d'espace considérée pour la voiture d'une autre manière.

Personne ne choisit l'image C, sur laquelle il y a un banc isolé et sans réelle possibilité pour les relations sociales. Ce résultat confirme l'importance des relations sociales dans l'espace public du point de vue des usagers.

Quelques usagers ont préféré avoir une relation directe avec d'autres usagers, pour cette raison, ils ont choisi l'image B. La possibilité de tranquillité tout en conservant l'aspect des relations sociales, est la raison principale pour laquelle certains usagers choisissent l'image A. De plus, cette question démontre l'importance de penser aux aspects sécuritaires et modernes lorsque l'on dessine le mobilier urbain dans un espace public.

Partie 6 : Aspiration à l'enracinement

Question 1 : Quelle est l'importance de l'originalité dans un espace public?

Objectif : le développement durable, à l'inverse du principe de la table rase qui est défini par congrès de CIAM, propose la stratégie suivante : il faut travailler à partir de ce qui existe déjà et la mettre en valeur l'originalité dans le projet urbain. À travers de cette question, nous essayons de comprendre tout d'abord l'importance de l'originalité pour les usagers d'espace public, mais également, ce qui selon eux définit cette notion d'originalité.

Résultats et analyse :

importance	Avis sur l'originalité
oui	Je préfère un espace moderne où l'originalité n'est pas oubliée.
oui	Je pense que pour les habitants des grandes villes, l'originalité est importante et ne doit pas être négligée. J'aime le moderne avec son origine (histoire qui existe dans l'espace) comme Felon.
oui	Garder le souvenir des gens est importante, mais je préfère le style moderne plus que le style historique.
no	Pourquoi doit-on conserver un lieu pour des raisons historiques, il faut le démolir et construire quelque chose moderne.
oui	J'apprécie une espace qui est moderne d'un point de vue fonctionnel. Au niveau du dessin j'aime l'aspect historique, pour moi l'histoire et originalité font partie d'un même ensemble.
no	Pour l'espace public l'originalité n'est pas importante.
oui	Améliorer la mémoire d'une place en valorisant l'histoire.
oui	J'aime les places historiques, il faut garder cette originalité
oui	Originalité pour moi est le contexte de l'espace public, cela signifie que s'il y a de la verdure dans le contexte, il faut la garder. S'il y a une usine et un atelier, il faut garder ce contexte mais il faut tout de même penser à améliorer l'aspect moderne
oui	Plutôt pour le centre de la ville.
no	Si on reste dans l'originalité, on ne peut pas changer notre vie. Il faut utiliser la modernité.

Les réponses à cette question montrent que l'histoire, la mémoire, le contexte et le souvenir qui existent dans un lieu sont importants pour habitant de la ville. C'est-à-dire qu'il faut considérer l'originalité comme un élément important de l'espace public. L'originalité est ce qui, en premier, donne la forme à un l'espace public. En deuxième, il contribue à donner une vitalité permanente d'un espace public.

3.3. Présentation de l'étude de terrain

3.3.1. Situation et histoire du site

«...une forme urbaine a une histoire qui est indispensable à sa compréhension (Bassand et al., 2001,p.40).»

Le cas d'étude de la recherche est le projet «en Dorigny», situé sur un site stratégique de commune de la Chavannes-près-Renens, à l'ouest de Lausanne, en Suisse. Le site est avoisinant, à l'est, du quartier populaire de la Bourdonnette, au sud, du campus de l'Université de Lausanne, à l'ouest, du garage de Red Star et au nord, du site du futur quartier, les Côtes de la Bourdonnette. Le secteur est à la frontière de la commune de Chavannes-près-Renens et de celle de Lausanne, il s'intègre donc dans le contexte d'intercommunalité.



Figure 18: Situation de la secteur «En Dorigny»
Source: Ghasemzadeh Neda(2013), image de fond: www.swisscastles.ch.

En 1995, le journal de l'Université Uniscope consacre une série d'articles à l'histoire de Dorigny. Ceux-ci paraîtront entre les numéros 237 et 244 et traiteront de toute l'histoire du site depuis ses premiers habitants lacustres jusqu'au projet d'aéroport international de l'après guerre.

Dorigny, 6000 ans d'histoire



Le terrain de sport des Hautes Ecoles tel qu'il était vers 1900. A quoi pense cette passante qui se promène au bord du lac?

A Dorigny, sur le coup de 12h, tous les chemins mènent à la Banane. La tête pleine de formules scientifiques, les uns déboulent des hauts du campus. D'autres franchissent lestement le pont de la Chamberonne en discutant jurisprudence. Quant aux sportifs, ils s'époumonent en remontant la longue allée de peupliers qui vient du bord du lac et les mène vers de nouvelles calories.

Mais savent-ils, tous ces pendulaires du campus, qu'ils empruntent les mêmes chemins que, jadis, Bonaparte et ses soldats? S'imaginent-ils, à travers les fenêtres de la cafétéria, que c'est sur le site de l'Université que poussaient les blés fauchés par les soldats affamés de Charles le Téméraire? Réalisent-ils que c'est ici encore que devait se construire, en 1946, l'aéroport international de Lausanne?

Et cette maison de maître d'apparence un peu tristounette, qu'on appelle château de Dorigny, l'ont-ils seulement regardée?

Désormais, tournez deux fois votre langue dans la bouche avant de dire: «Dorigny, c'est très joli, mais ça n'a pas d'âme, pas d'histoire». Les archives, les vieilles photos et gravures, les vénérables plans cadastraux et quelques antiques tessons disent en effet le contraire: depuis la préhistoire, des hommes et des femmes séjournent, habitent, travaillent ou transitent à Dorigny.

Dans une série d'articles qui commencent dès ce numéro, vous découvrirez qui furent tous ces personnages. Les célèbres et les autres. Vous lirez aussi quantité d'anecdotes puisées, pour la plupart, dans les riches archives cantonales: du difficile arrimage des toilettes au château en 1774 - Jean-Rodolphe de Loys nous raconte les péripéties du chantier dans sa foisonnante correspondance - aux vacances «dorigniennes» de Rita Hayworth et de l'Aga Khan à la fin des années 40, le site a été le théâtre de nombreuses petites histoires parfois amusantes, souvent étonnantes.

Le temps de quelques articles, remontez le temps avec nous. Suivez le guide!

Mathieu Truffer et Nicolas Verdan

8 mai 1945,
fin de la Seconde Guerre mondiale:
quelle signification pour les Suisses?
Interview en p.2.

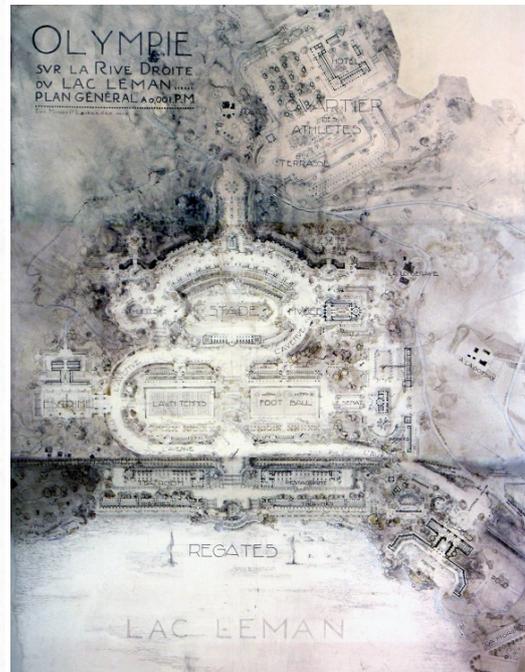


Figure 19: Histoire de du site en le journal de l'Université, Uniscope
Source: <http://wp.unil.ch/dorigny40/dorigny-6000-ans-dhistoire/>

Avant son achat par le Conseil d'Etat en 1963, le domaine de Dorigny appartient à l'hoirie des Loys, une illustre famille lausannoise. Au XXe siècle, ce terrain idéalement placé suscite, bien avant l'implantation de l'UNIL, des propositions d'exploitation de grande envergure. On peut notamment citer, en 1918, le dessein d'une Cité Olympique ou, en 1946, la volonté d'implanter un aéroport international. Mais ce site, tant convoité, est finalement attribué à l'Université. Depuis l'inauguration du premier bâtiment implanté à Dorigny en novembre 1970, l'Université s'est enrichie de treize bâtiments, de plus elle a renové et transformé quatre bâtiments déjà existants sur le domaine et construit le nouveau bâtiment Geopolis, juste en face du site du projet «en Dorigny». (<http://wp.unil.ch/dorigny40>)

À l'est du site se situe un quartier populaire, la Bourdonnette. À Lausanne, durant les années 1950, les logements sont devenus rares et inaccessibles financièrement pour certains individus. Dès les années 60, la création de la cité-satellite permet de répondre à la crise du logement. Il s'agit d'un élan urbanistique visant à créer un nouvel art de vivre en périphérie. C'est dans ce contexte que, dans les années 1970, a été construit le quartier de la Bourdonnette. Les personnes à faible revenu se sont donc concentrées dans cette banlieue Lausannoise. L'autoroute était déjà présente et, en 1992, soit après 12 ans, la ligne de métro a été créée afin de relier le centre avec ce quartier plus défavorisé.



Figure 20: La vue des champs «En Dorigny» depuis un balcon des immeubles de la Bourdonnette
Source: <http://www.notrehistoire.ch/video/view/1846/>



Figure 21: Cohabitation des diversités des cultures
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

La Bourdonnette est un quartier indépendant. Divers commerces, tels qu'une poste, un salon de coiffure, une boucherie, un magasin d'alimentation et un kiosque sont présents dans le quartier. On y trouve également une école enfantine et primaire, un centre socio-culturel où sont organisées de nombreuses activités pour les résidents. Une place de jeux pour les enfants, un centre médical et un restaurant sont aussi présents. Les résidents ont à leur disposition un centre de tri ainsi que des jardins potagers.

Cependant, l'absence d'activités pour les jeunes (18-20 ans) est une évidence. Pour les plus petits, les équipements (école, place de jeux,...) sont beaucoup plus disponibles que pour les adolescents. Toutefois, il est remarquable que cette population (composée de plusieurs communautés) puisse vivre seule et

isolée du centre. Tout est à disposition, si ce n'est qu'il manque une banque. Puisque tout est à disposition, il n'est donc plus primordial pour les habitants de se rendre en ville.

Malgré la diversité des cultures, l'ambiance n'y est pas pesante. Il n'y a pas de sentiment de haine entre les habitants. Nous avons même pu apercevoir un graffiti sur l'un des murs d'un bâtiment (Voir image ci-contre). Cela montre bien malgré leurs différences sociales, les habitants ont un respect mutuel. Or, il faut ajouter que sur plusieurs portes d'entrées, il y avait des autocollants mentionnant que le site était surveillé par des caméras. Une borne avec un bouton est disponible, afin que, si elle devait être actionnée, la police arrive sur le site très rapidement. Il semble alors que malgré tout, des mesures de sécurité soient mises en place.

3.3.2. Le contexte du projet

En Dorigny fait partie des secteurs symboliques des évolutions récentes de l'Ouest lausannois. Ce quartier, au cœur des préoccupations urbanistiques de l'agglomération, est pensé en lien avec deux documents directeurs: le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Enfin, ce quartier est l'une des premières concrétisations des intentions urbanistiques exprimées par le SDOL et le PALM.

PALM

Depuis plusieurs décennies, le processus de développement de l'agglomération lausannoise se traduit par un étalement urbain. Une forte congestion du trafic routier et des nuisances environnementales sont les fruits de ce processus qui menace les capacités d'un développement durable. En Suisse, l'agglomération lausannoise est l'une des premières agglomérations où l'on se déplace le autant en voiture. Une pollution atmosphérique dépassant les limites imposées par la législation est la conséquence principale de ce mode de déplacement.

Le besoin urgent d'inverser cette tendance amène la nécessité d'initiation du «Projet d'agglomération Lausanne-Morges» (PALM). L'objectif est de travailler conjointement, pour faire face aux défis futurs liés à la mobilité, à l'augmentation du nombre d'habitants et à la qualité de vie. Il engage la Confédération, le Canton, les associations régionales et les communes. La convention de mise en œuvre du projet PALM a été signée par 26 communes, 2 associations régionales et le canton de Vaud, le 22 février 2007.

Dix sites de développement prioritaires sont compris dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges. Le fort potentiel d'urbanisation et l'excellente accessibilité de ces sites les désigne en tant que stratégiques.

Le site «En Dorigny» et la passerelle qui le relie à l'autre côté de l'autoroute font partie intégrante du PALM. «En Dorigny» est situé dans le site stratégique «D» (: Hautes Ecoles – Tir-Fédéral – Maladière) du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Sa mise en valeur est soutenue prioritairement par le PALM, parce que c'est un site qui permet un développement à l'intérieur

de l'agglomération, ceci en raison de sa disponibilité foncière qui permet de développer le logement et les activités économiques au sein d'un tissu déjà urbanisé.

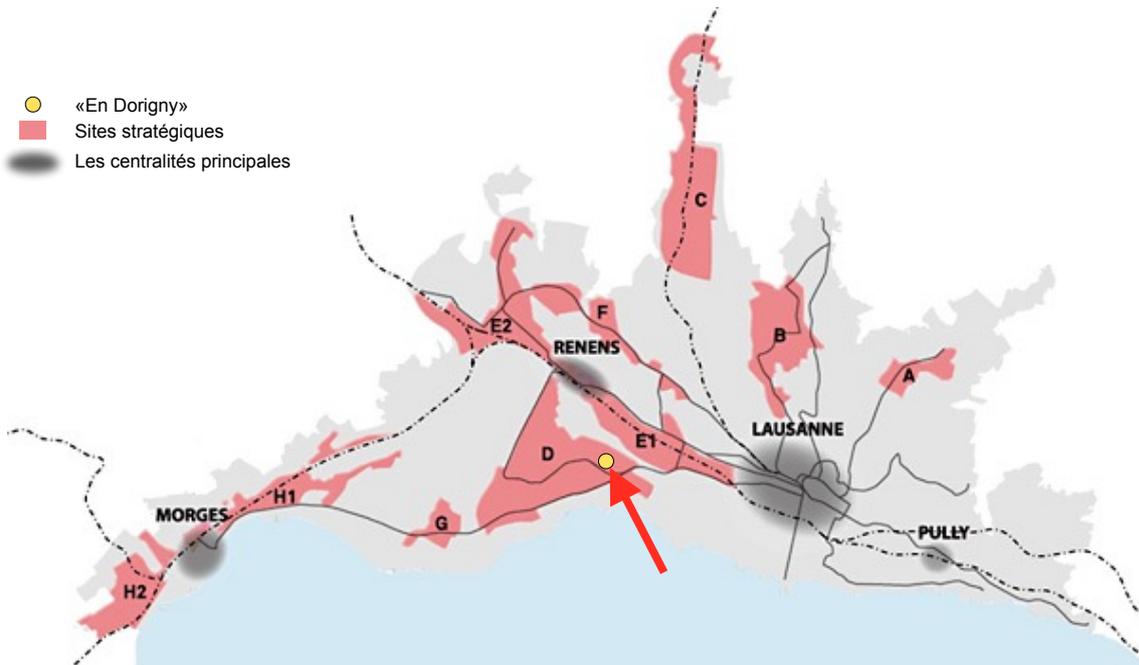


Figure 22 : Sites stratégiques du PALM

Source: <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=30>, Ghasemzadeh(2015)

Un certain nombre d'éléments conditionnent le développement d'un site stratégique. Parmi ceux-ci, l'accessibilité par les transports publics est indispensable. Ce qui est le cas, par le métro M1, dans le quartier «en Dorigny». Les aménagements de l'environnement naturel, architectural ainsi que construit doivent être innovants et au même moment, respectueux du contexte local. Une recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des transports publics et de la mobilité douce (piétons et vélos) doit être respectée par le processus d'urbanisation d'un site stratégique.

Les centralités et les polarités sont les lieux autour desquels la vie publique de l'agglomération Lausanne-Morges s'articule. Un réseau de transports publics et de mobilité douce (piétons et vélos) relie ces sites stratégiques de manière efficace. Le projet d'agglomération prend en compte leur rayonnement économique, commercial et culturel.

Les secteurs d'identité urbaine par excellence sont les centralités. Le PALM a consenti un effort particulier afin de renforcer l'aménagement de qualité des espaces publics, ainsi que l'offre importante et diversifiée de services, de logements et d'emplois. L'implantation d'activités et d'équipements à forte valeur ajoutée, tant au niveau de leur image que de leur usage, est prioritaire dans les centralités. Une excellente accessibilité en transports publics et l'intégration dans le réseau piétonnier et cyclable, sont les caractéristiques de ses secteurs. Le PALM, par sa stratégie, distingue trois niveaux de centralités: les centralités principales, les centralités secondaires et les centralités locales.

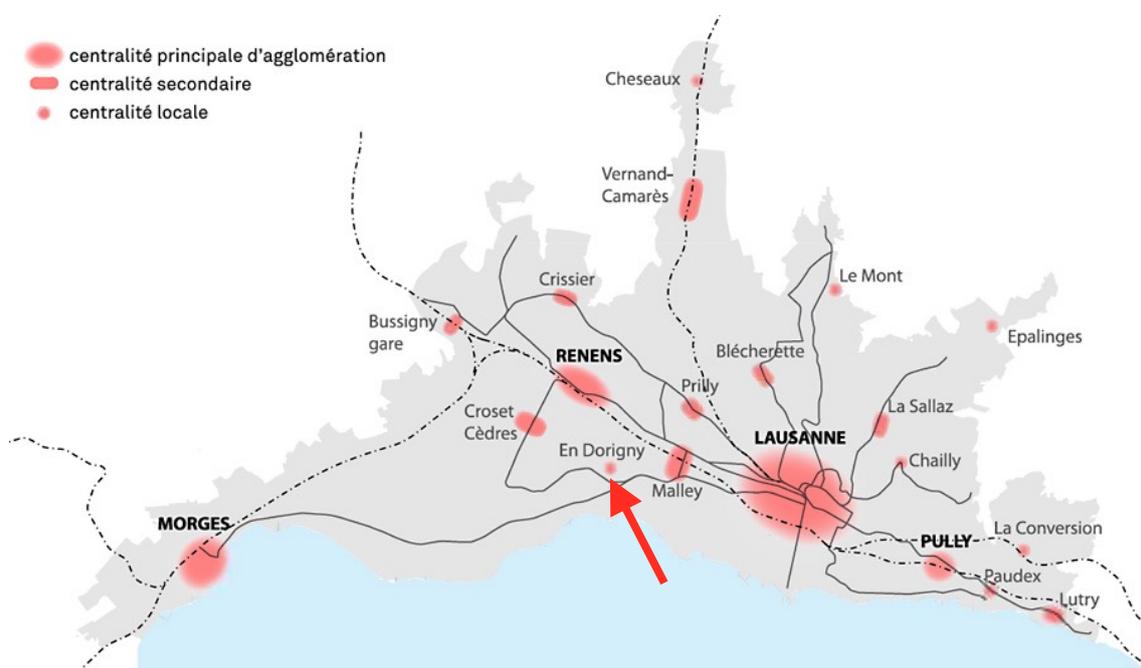


Figure 23 : Les centralités du PALM

Source: <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=29>, Ghasemzadeh(2015)

Le site du projet «En Dorigny» se situe dans l'une des centralités locales parmi les sept. Ces centralités favorisent l'équilibre du projet d'agglomération. «En Dorigny» se situe sur un axe de transports public urbain (M1). Cette présence favorise le fait d'être une centralité locale. Le tableau ci-dessous présente les centralités de manière plus détaillée.

Type de centralité	Taille	Variété de l'offre	Aire d'influence	Accessibilité	Force symbolique
Centralité principale	grande ville-centre, forte densité d'habitants et d'emplois	équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif)	cantonale, nationale, internationale	gare CFF reliée au réseau national, réseau TP rayonnant, maillage dense de mobilité douce	centralisée urbaine historique
Centralité secondaire	centralité mixte et dense de taille moyenne en complément aux villes-centres	équipements d'agglomération, pôle mixte d'activités et de services	régionale	bien desservie par le réseau TP (niveau axes forts, nœud), maillage dense de mobilité douce	à valeur patrimoniale ou d'usage, ou nouvelle centralité stratégique
Centralité locale	centralité de petite taille	services de proximité	intercommunale, communale	bonne offre TP, maillage dense de mobilité douce	faible ou liée à une fonction spécifique

Figure 24 : Les différents types des centralités

Source: <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=29>

Le PALM identifie cinq polarités pour compléter les centralités, mixtes et plurifonctionnelles. Ces polarités ont un équipement collectif à fort rayonnement régional et au-delà. Parmi eux le site du projet «En Dorigny» se trouve dans une des grandes polarités, la polarité de formation.

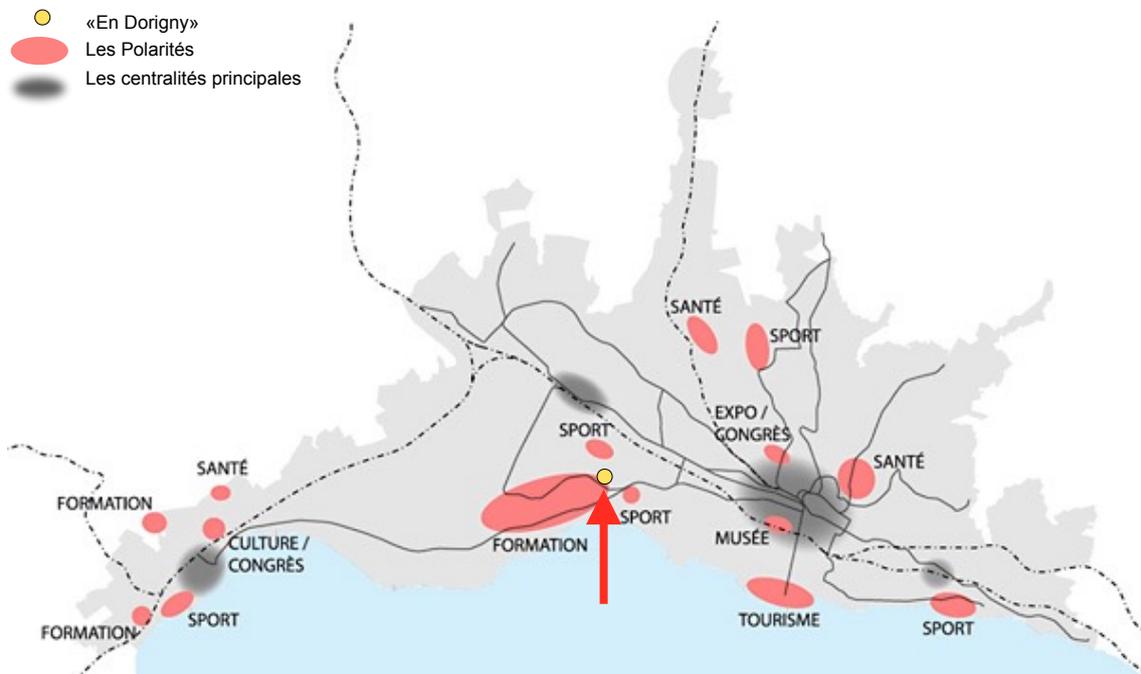


Figure 25 : Les polarités du PALM

Source: <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=29>, Ghasemzadeh (2015)

SDOL

Le territoire du PALM est structuré en cinq secteurs. Chaque secteur a son propre schéma directeur, responsable de la coordination et la mise en œuvre sur le terrain des projets d'aménagement relatifs à plusieurs communes. Le site du projet «En Dorigny» se trouve dans le secteur Ouest Lausannois, le secteur qui est en coordination par le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL).

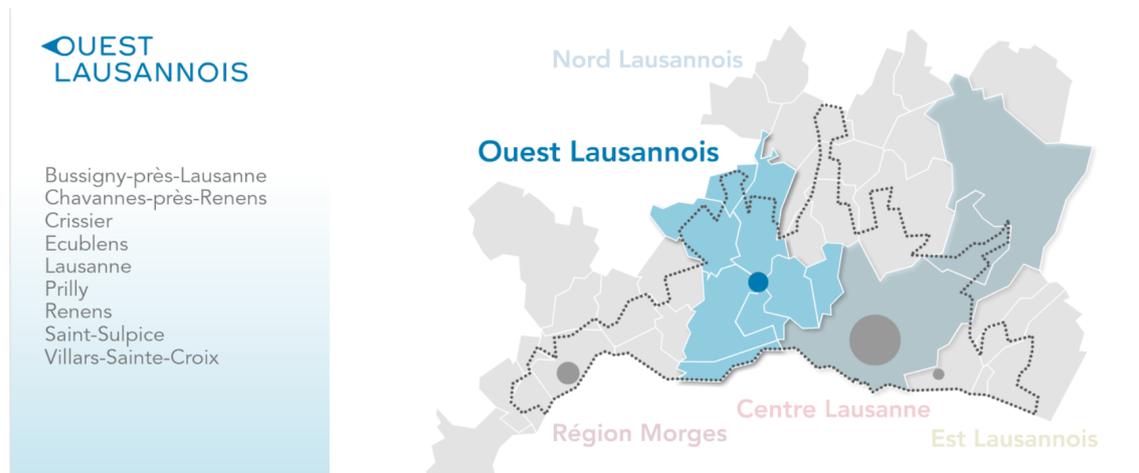


Figure 26 : La situation de secteur Ouest Lausannoise dans le PALM
 Source: <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?cid=16>

Depuis dix ans, Le SDOL désigne à la fois « le Schéma directeur de référence, fixant dans les grandes lignes les objectifs à atteindre en matière d'aménagement urbain, une entité intercommunale qui étudie, détermine et met en place les projets du Schéma directeur. »

Le SDOL a été signé dès 2004 par les Communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Lausanne, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-Croix d'une part, et l'État de Vaud d'autre part. Il met en œuvre des "chantiers" d'étude recouvrant des portions de territoire situées à cheval sur plusieurs communes et présentant un intérêt stratégique pour la région, voire pour le Canton, en raison de leur situation au sein de l'agglomération ou de leur potentiel de développement.

Le SDOL identifie quatre grands chantiers territoriaux où se concentrent des actions prioritaires et stratégiques, et 2 chantiers d'études thématiques

transversales qui analysent les transports, la mobilité douce ainsi que les espaces publics dans l'Ouest lausannois.

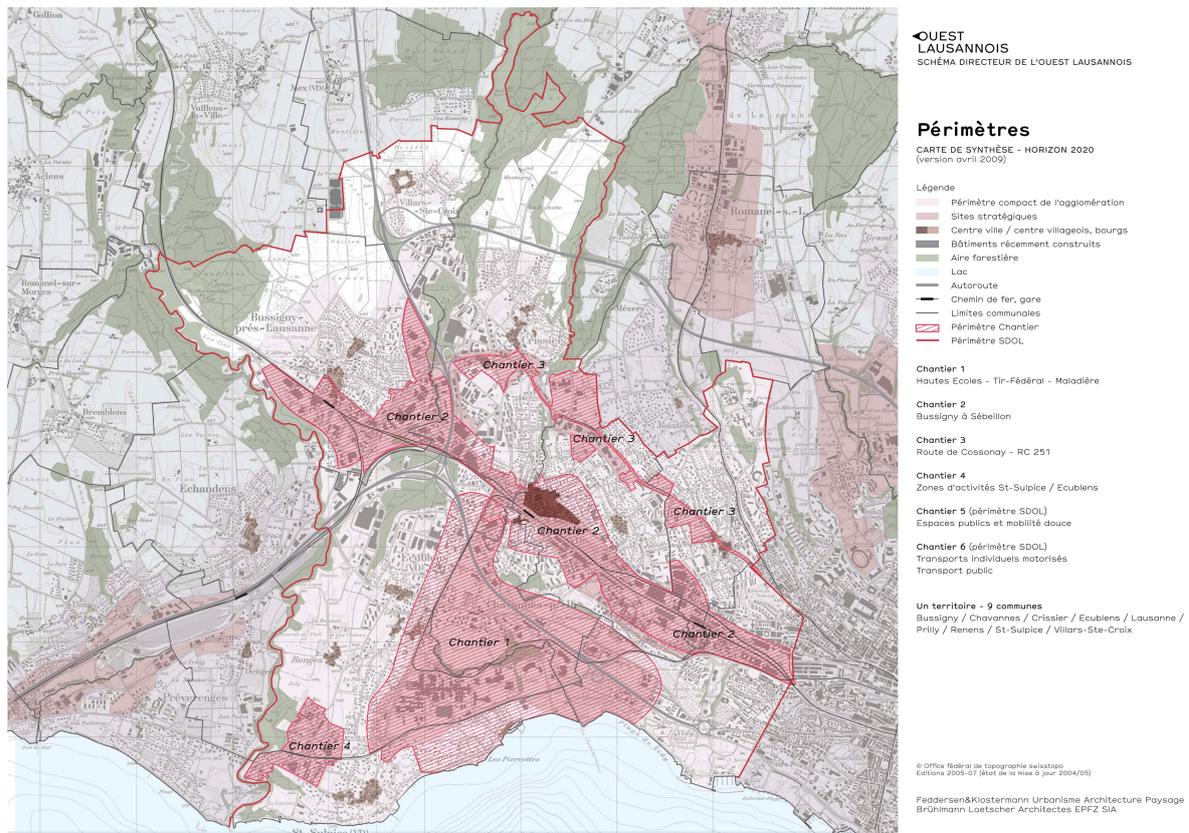


Figure 27 : Les 6 grandes chantiers de SDOL

Source: http://www.paysagistes-conseils.org/fichiers/25_sdol_carte-perimetres.pdf

Les secteurs "En Dorigny" représentent l'un des potentiels les plus importants de densification du Canton en milieu urbain. Il s'agit en effet d'un site stratégique du développement communal, identifié en tant que tel à différentes échelles de planification. Il se situe dans le programme de mise en œuvre du chantier 1 de SDOL.

Chantier 1: Secteur "Hautes Ecoles, Avenue du Tir-Fédéral, Maladière"

Les lieux collectifs à aménager dans le quartier "En Dorigny", tout comme ceux des quartiers "Les Cèdres" et "Concorde" sont reconnus d'intérêt intercommunal, car ils offriront l'occasion de concrétiser un important maillon manquant du réseau de mobilité douce de l'Ouest lausannois et d'articuler les manières spécifiques de développer ces quartiers en assurant la visibilité et la continuité des chemins (piétons et cyclistes) et des espaces ouverts:

1. constituer un espace de référence sur lequel les bâtiments riverains s'orientent et s'ouvrent ;
2. développer un axe entre le futur quartier "En Dorigny" et celui de la Bourdonnette, et entre ceux des "Cèdres" et de "Concorde" ;
3. constituer une traversée de l'autoroute pour relier le quartier "Les Cèdres" à la gare CFF et le quartier "Concorde" à la station m1 "Crochy" ;
4. constituer une traversée de l'autoroute pour relier le quartier "En Dorigny" à la station m1 "Unil-Dorigny" ; veiller à la largeur et au confort de la passerelle.

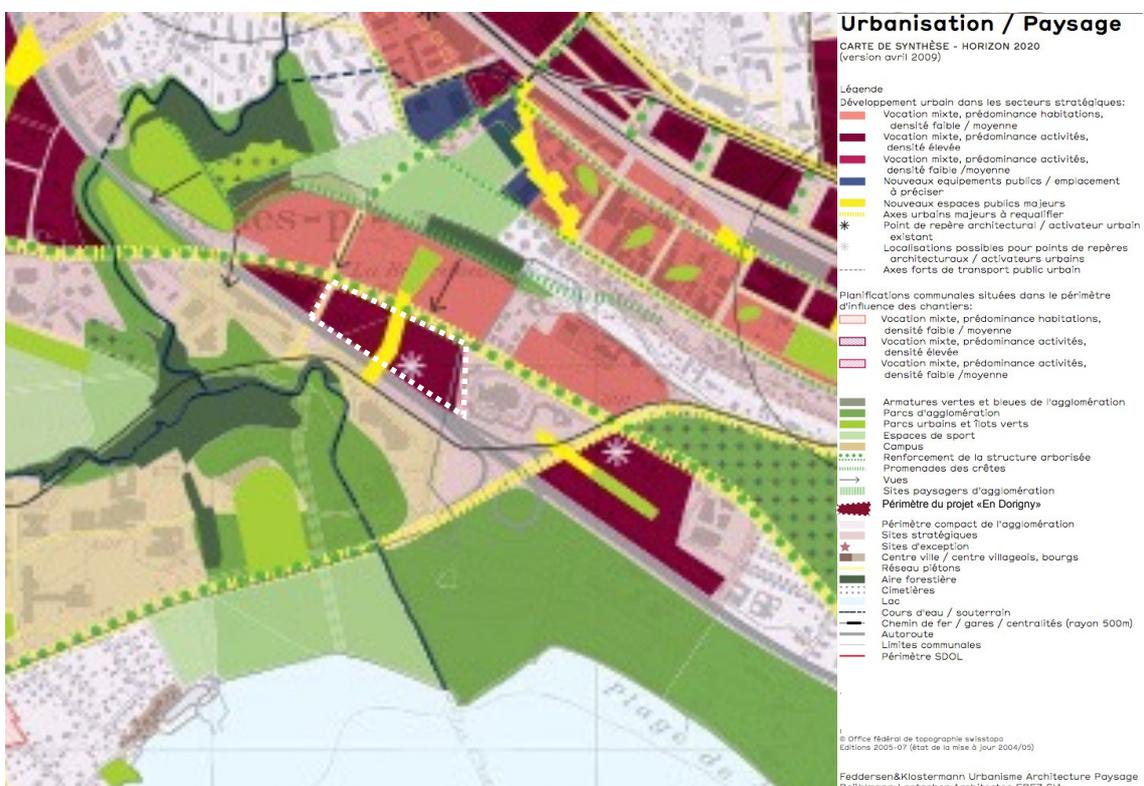


Figure 28 : Chantier 1 du SDOL - secteur Hautes Ecoles - lignes directrices

Source: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1307287>, Ghasemzadeh Neda, 2015

Dans le schéma 26, les espaces publics majeurs (places et traversées) sont montrés par la couleur jaune. Ce schéma montre qu'une grande place continuant par une passerelle est considérée comme un espace public majeure du projet. Il devra donc avoir une qualité supérieure.

Le manque d'itinéraires pour les modes doux, notamment en raison de la tranchée de l'autoroute, est une évidence dans le chantier 1 du SDOL. Pour cela, le chantier 1 a identifié deux traversées à développer sous forme de passerelles ou de plateformes ponctuelles recouvrant l'autoroute. L'une des traversées se trouve à droite du futur quartier des Cèdres et l'autre, à droite de la station de métro Dorigny, en face de l'UNIL. Ces deux interventions, qui ont fait l'objet d'un concours d'architecture et d'ingénierie durant le deuxième semestre 2012, correspondent à de nouveaux itinéraires principaux nord-sud, reliant le plateau de Renens au lac via les Hautes Ecoles, et sont définis dans le chantier 5 du SDOL.

En comparant le schéma directeur et les réseaux de mobilité douce, une bonne liaison entre les espaces publics par ce réseau est judicieusement trouvée.

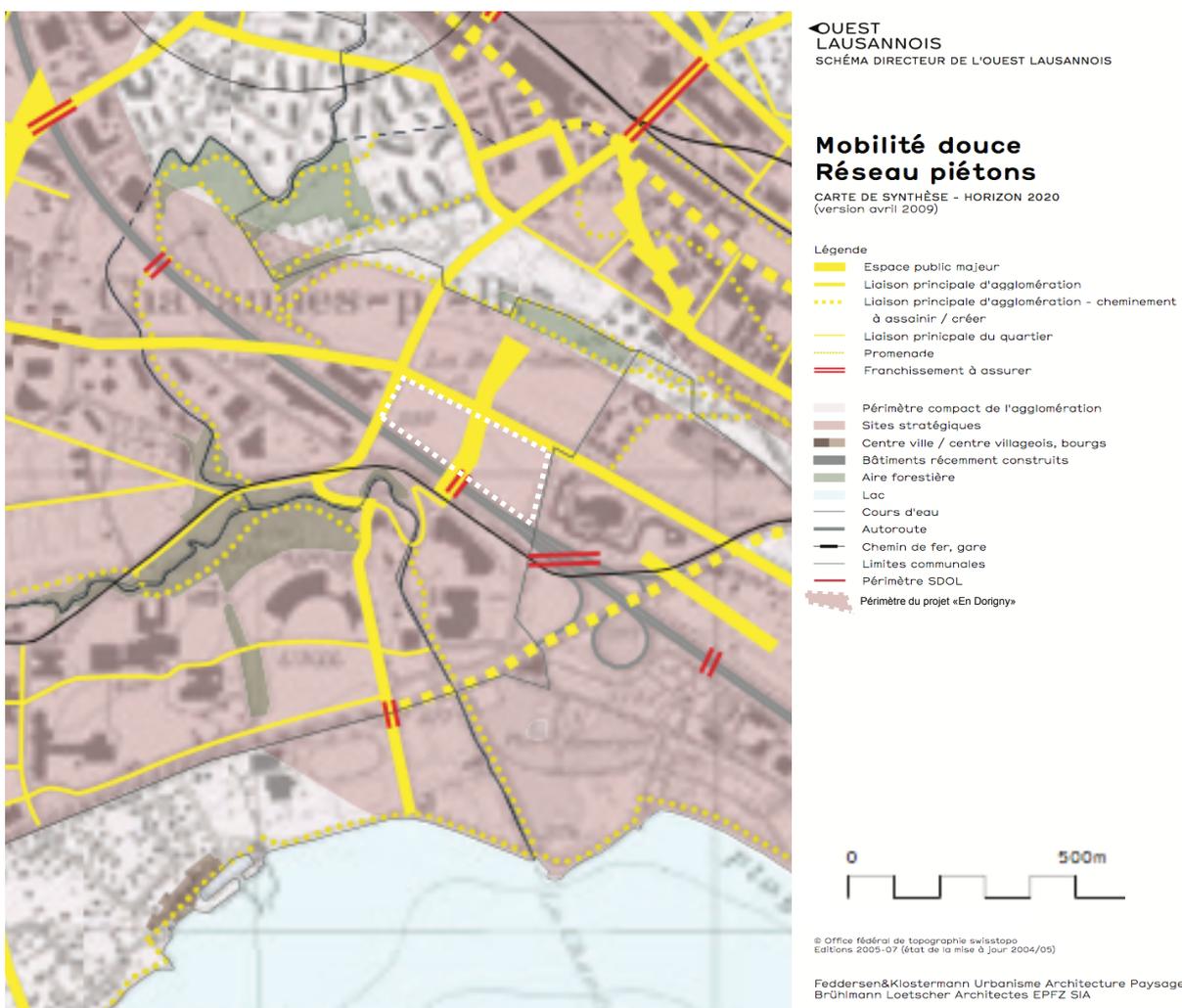


Figure 29 : Chantier 1 du SDOL - secteur Hautes Ecoles - lignes directrices
Source: *concept de requalification, rapport final, SDOL (2014); Ghasemzadeh Neda(2015)*

Les réseaux de mobilité douce du chantier 1 montrent la liaison entre la gare de Renens et le bord du lac. L'autoroute A1 et la ligne de métro M1 coupent ce territoire et ils coupent donc par la même occasion les réseaux de mobilité douce. Cet obstacle à la mobilité est aujourd'hui franchi grâce à l'installation d'un passage souterrain qui est constitué à la façon d'une route, soit avec des trottoirs des deux côtés.

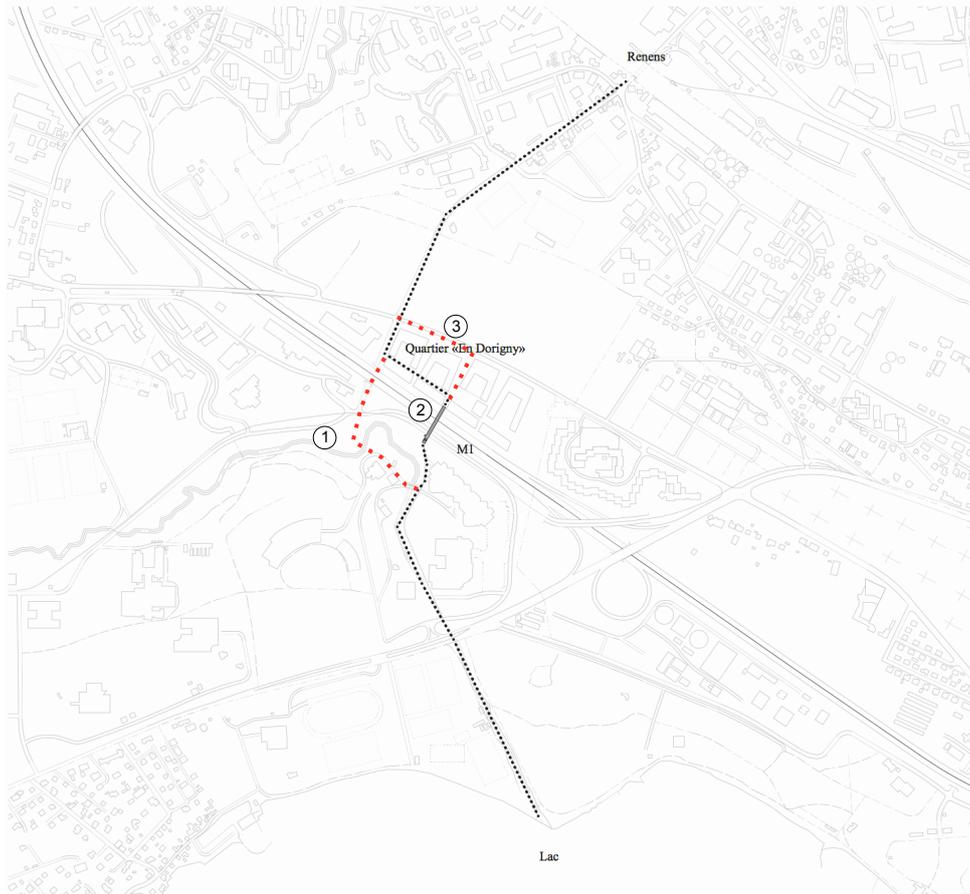


Figure 30 : trois possibilités de liaison de la mobilité douce
Source: FHV, Ghasemzadeh Neda(2015)

Après la construction de la passerelle entre le quartier «En Dorigny» et l'université, trois possibilités de liaison de la mobilité douce peuvent être trouvées (figure 30). L'intérêt est que les usagers utilisent l'itinéraire qui passe par la passerelle, même s'il s'agit de l'itinéraire plus long. En effet, la passerelle et les espaces publics qui y sont reliés sont des espaces dont l'usage est dédié aux piétons.

Pour que les usagers préfèrent les itinéraires qui passent par la passerelle, elle doit avoir un avantage sur le passage souterrain. Afin de concrétiser cela, cette passerelle peut par exemple être multi-fonctionnelle et non pas mono-fonctionnelle. Par exemple, en passant par cette passerelle l'utilisateur pourrait avoir l'occasion de satisfaire l'un de ses besoins quotidiens.

Le concepteur de projet lauréat de cette passerelle, Viladoms, n'est pas d'accord avec l'idée de multi-fonctionnalité d'une passerelle. Lors de notre entretien, il avait mentionné que selon lui la principale unique fonction d'une passerelle autoroutière est passage. Il pense que l'espace d'une passerelle sur l'autoroute n'est pas agréable pour halte.

3.3.3. Le projet «En Dorigny»

(Nous avons bénéficié aux informations de du site internet adirhe.ch, toute au long de cette partie.)

La parcelle de cinq hectares, «en Dorigny», a été achetée par le propriétaire d'Aligro, le marché de gros, en 1992, dans l'espoir d'y construire rapidement une surface commerciale entourée d'un vaste parking à ciel ouvert. Dix-neuf ans plus tard, en 2002, sur la parcelle d'en Dorigny, il n'y a toujours qu'un immense champ. Dans l'intervalle, quelque chose a pourtant changé. Cet espace est désormais intégré à l'un des six chantiers du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Le terrain devant passer par l'adoption d'un «plan partiel d'affectation» pour devenir constructible. Cinq ans plus tard, en 2007, il y a eu une «étude d'opportunité». L'étude d'opportunité commerciale définit grosso modo le cahier des charges qui a servi de base aux études test. Puis une «étude test» a été effectuée en 2009.

Un master plan a été élaboré suite à ces études. Il sert de charte fondatrice établissant les principes urbanistiques et les règles fondamentales pour le nouveau quartier sud de Chavannes-près-Renens. Il met en avant les espaces publics majeurs du futur quartier, soit une zone de parc en bordure est et une liaison avec la mobilité douce franchissant l'autoroute pour rejoindre le site de

l'UNIL (tel qu'identifié déjà dans le concept du chantier 1). Les deux aires dévolues aux bâtiments comportent chacune leur accès depuis la RC 76, un accès étant aussi prévu depuis l'avenue du Léman pour la desserte des commerces. Un CUS de référence d'environ 2,5 a été retenu.

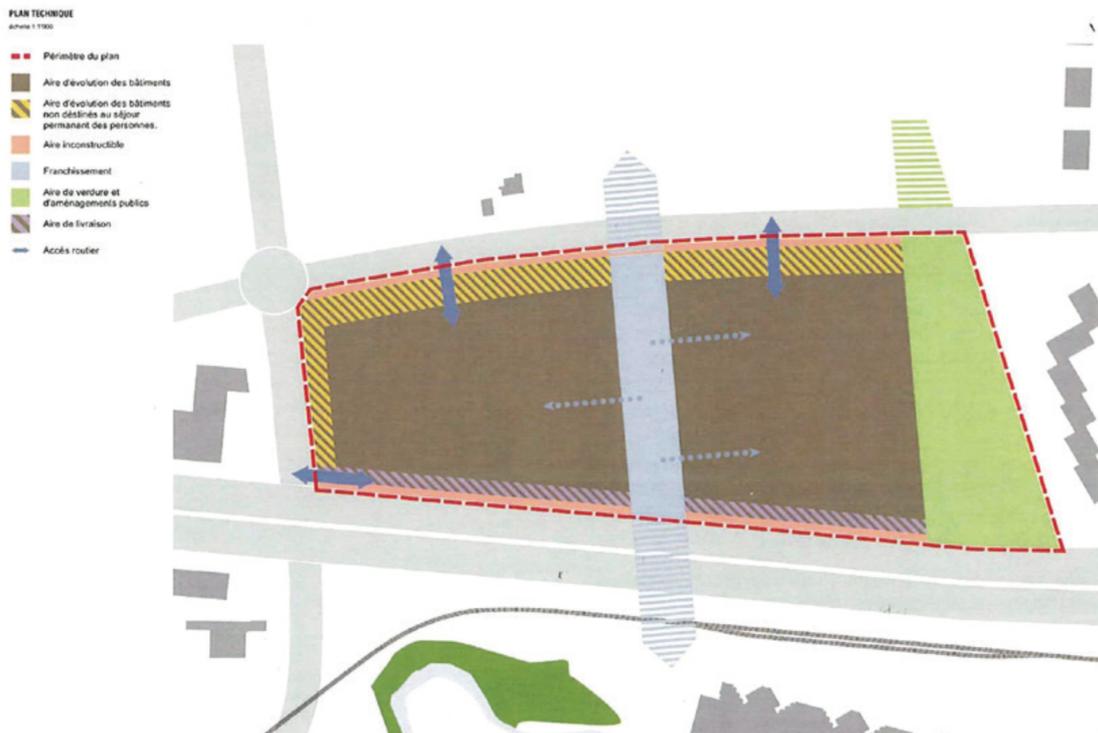


Figure 31 : masterplan résultant de l'étude-test
Source: étude préliminaire, concept de requalification, rapport final, SDOL (2014)



Figure 32 : étude-test, projet du bureau Rast Architekten
Source: étude préliminaire, concept de requalification, rapport final, SDOL (2014)

Les projets architecturaux qui s'en dégagent montrent trois façons de répondre à la forte densité. La proposition du bureau Rast Architekten met en avant la création d'un réseau de rue et une typologie d'espaces bâtis de façon manifestement urbaine.

En 2010, Le concours de projet urbanistique et d'espaces publics du secteur «En Dorigny» était lancé. L'objectif du concours était la création «d'un quartier urbain mixte» s'appuyant sur les résultats des études précédentes. Le projet lauréat du bureau Rast Archiekten sert de base au Plan de Quartier (PQ).

Ce projet est à la fois dense et aéré. Il propose avec une grande maîtrise de bâtir deux types de volumes. Une série de volumes bas et terminés par une tour en bordure de l'autoroute, comme un premier plan protégeant des nuisances sonores. Et une deuxième série de bâtiments en U, situés au nord du terrain. Les bâtiments U sont ouverts vers le sud et leur façade arrière fait face à la route de la Maladière.

Les deux parties sont reliées par une promenade publique. Cette promenade rejoint un parc qui assure la transition avec le quartier de la Bourdonnette. Deux chemins principaux, établissant de liens avec le périmètre adjacent, sont proposé dans le projet. Un chemin qui est en lien avec le franchissement de l'autoroute par la passerelle part du nord vers le sud. L'autre chemin, quant à lui, traverse le quartier et relie l'ensemble des habitations de la Bourdonnette avec les terrains situés à l'ouest de la rue du Léman et part de l'est vers l'ouest. Ces deux directions des espaces publics donnent à l'ensemble une forme de croix. Une place généreuse se déploie alors au croisement de ces deux chemins.

Le périmètre du projet est séquencé en quatre champs par l'organisation des bâtiments. Cette organisation induit des axes de liaison à travers la route cantonale, permettant ainsi de tisser des liens avec les développements futurs des terrains situés au nord.

La route cantonale au nord du quartier, en accord avec les ambitions du Schéma directeur, est transformée en une avenue urbaine par l'aménagement

qui y est proposé. Le long de celle-ci, une place est proposée qui produite un accueil chaleureux pour l'animation de la rue.

Les espaces publics sont proposés à différentes échelles et typologies. Celui-ci est particulièrement intéressant. A l'est du quartier, dans un espace en pleine terre et généreux, est situé un parc public qui permet la coexistence des ambiances végétales et l'émergence d'un véritable parc. Il s'affirme comme équipement récréatif, lien d'usages entre les quartiers (Bourdonnette, En Dorigny et à terme le quartier situé au nord de la route de la Maladière) et les communes (Lausanne et Chavannes).

Cet espace de détente apparaît comme un vecteur déterminant de la qualité de vie du quartier et comme un complément indispensable à la densité proposée. L'intégration du traitement des eaux pluviales de la dalle dans le parc est symbolisée par un petit plan d'eau. Le plan des aménagements du parc, encore schématique, devra évoluer vers un réel projet au paysage ambitieux et contemporain. Malgré cela, cet espace densément végétal, par une très fine liaison, pourrait avoir pour effet de séparer les deux quartiers, et ainsi renforcer la marginalisation du quartier de la Bourdonnette.

A l'exception du second bâtiment à l'ouest, les bâtiments au long de la route de Chavannes s'organisent selon un schéma d'alignement. Une placette en front d'avenue est aménagée de façon pertinente grâce à cette disposition. Cette organisation de bâtiments ouvre l'espace vers la passerelle et la place centrale. Les commerces qui sont regroupés et signalés invitent les usagers. L'avenue est efficacement re-qualifiée (plantations d'alignement, trottoirs).

Une place « intérieure » à la sortie du centre commerçant et de la passerelle est dégagée par la forme des volumes bâtis. L'enchaînement des lieux d'usages est permis par cet espace qui participe à la richesse de la composition générale. L'échelle et le type d'aménagements, tels que les jardinières, doivent être précisés. Les volumes bâtis, judicieusement positionnés et dimensionnés protègent, à l'instar de la place intérieure, la promenade est-ouest est des nuisances sonores et de l'autoroute.

Entre le parc du quartier et le parc de l'université, comme l'amorce d'une articulation de paysage, se lit un espace de promenade qui s'inscrit dans le prolongement du parc. Il ne demande qu'à trouver sa bonne échelle de traitement en relation avec la place intérieure et les espaces de jardins privés au cœur de l'îlot.

À plus grande échelle, la mise en valeur des perspectives paysagères du projet et l'intégration urbaine sont garanties par les passages nord-sud et la promenade est-ouest qui sont autant d'éléments positifs. Les vues des logements vers le grand paysage au sud sont préservées par la dimension des volumes en bordure d'autoroute. Afin d'économiser des moyens, les échelles réalistes et pragmatiques sont respectées à travers de découpage volumétrique proposé. Toutefois, l'implantation retenue pour la tour n'a pas convaincu le jury, ceci à cause des conséquences négatives sur l'îlot situé à l'arrière (rapport du jury, SDOL, 2010).

En plus des objectifs fixés, le projet propose près de 14% de surface mixte bureaux-logements. De manière adéquate, les distributions sont bien placées et dimensionnées. Plusieurs types de logements et de bureaux peuvent être accueillis par le volume bâti. Ca résulte donc une flexibilité programmatique intéressante.

L'accessibilité à niveaux est satisfaisante entre les parkings et le magasin Aligro. Cependant agrandir le magasin de façon à ce que sa largeur soit suffisante, n'est pas envisageable. Ceci à cause de la disposition des parkings. Une optimisation et une revue sont donc nécessaires. Le dimensionnement du parking est inférieur au programme du concours (rapport du jury, SDOL, 2010).

Afin d'éviter les espaces en « cul-de-sac », le centre commercial de quartier, proposé en deux « galettes » reliées par un couvert d'entrée, devrait être remanié. Une adaptation au programme commercial, au niveau du dimensionnement final de ces éléments, est nécessaire. Les showrooms sont conformes aux exigences du programme. La reconsidération de la flexibilité de la répartition des surfaces en deux unités de 7'500 m² est souhaitée par le maître de l'ouvrage (rapport du jury, SDOL, 2010).

Le potentiel du concept est judicieux grâce à l'ambiance commerciale et le regroupement autour de la place publique, ainsi que le positionnement dans le quartier. La connectivité entre le magasin Aligro et le centre commercial de quartier est prometteuse, mais elle devrait être accompagnée qualitativement de lumière naturelle et d'un accès agréable pour le public.

Dans le PALM, le potentiel de quartier est envisagé par 2340 habitants-emplois. L'horizon de réalisation sera 2020-2025.



Figure 33 : vu du nord, en venant du giratoire de la Maladière, Situation 1 sur plan
Source: aperçu du rapport du jury, SDOL, (2010)



Figure 34 : vu de l'est, en venant à pied de la Bourdonnette, Situation 2 sur plan
Source: aperçu du rapport du jury, SDOL, (2010)



Figure 35 : vu du sud, en venant à pied de l'Université, Situation 3 sur plan
Source: aperçu du rapport du jury, SDOL, (2010)

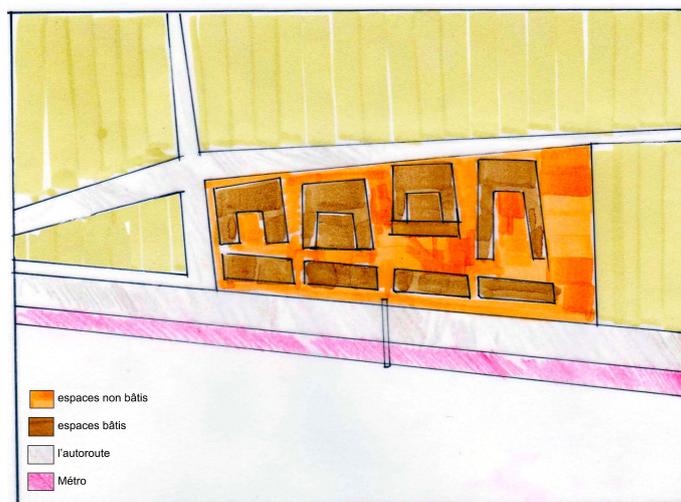


Figure 36 : projet lauréat du concours d'urbanisme et d'espaces publics En Dorigny
 Source: http://www.agora-plan.ch/images/images/REFERENCES/2_2_5_a.jpg, Ghasemzadeh Neda(2015)

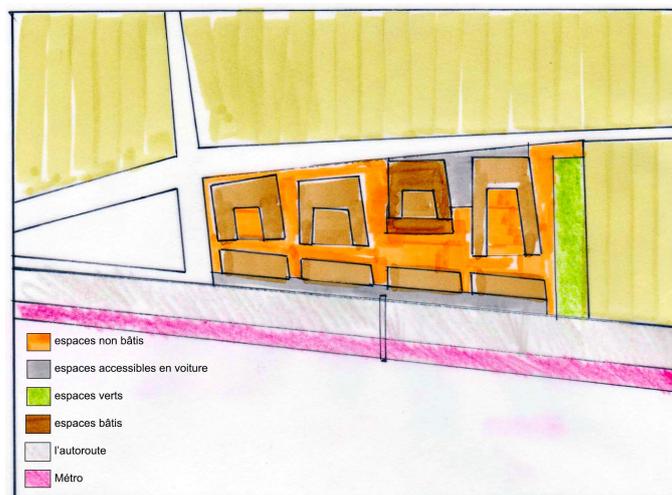
3.4. Analyse de site

Dans cette partie du travail, les différentes thématiques de site du projet, comme les différents espaces publics, les nuisances sonores, les espaces dans l'ombrage, les accès piétonniers et véhicules et etc. sont à chaque fois analysés avec les plans relatifs à chaque thème.

Premièrement, il est important de détecter les espaces publics de quartier parce que ce travail constitue une recherche sur les espaces publics. Dans la figure 37 les parties en orange montrent tous les espaces non bâtis du quartier.



La figure 38 présente les espaces accessibles en voiture et les espaces verts. Les espaces accessibles aux voitures, spécifiquement aux camions des marchandises pour Aligro, construisent, dans le sud du quartier, des espaces piétonniers en cul-de-sac qui ne sont pas de tout intéressants pour les piétons et qui finiront par devenir infréquentables.



La figure 39 montre les différences de niveau d'intimité des espaces publics du quartier. Les espaces entre les deux bâtiments du type U, qui sont situés au milieu du quartier et montrés par la couleur bleue, sont les espaces les plus intimes du quartier et peuvent alors être considérés comme des espaces semi-privés.

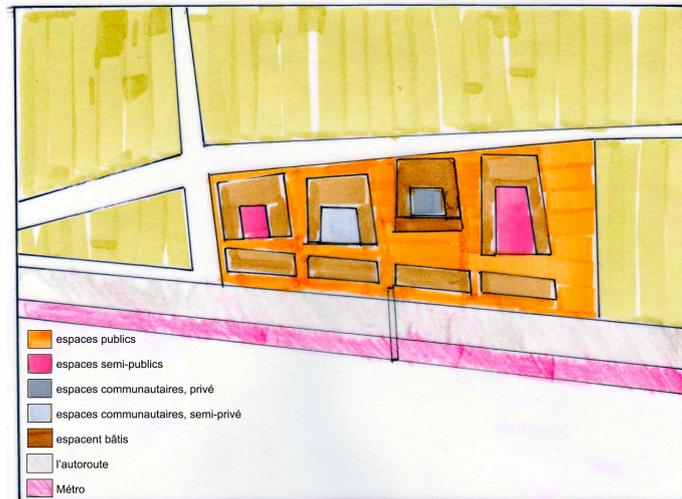


Figure 39 : les différences de niveau d'intimité des espaces publics
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Les figures 40 , 41 et 42 révèlent les différents types d'accès au quartier. Les accès piétonniers sont assez exhaustifs et sans interruption. Par contre, l'accès des véhicules à un endroit unique, offre des privilèges, toutefois il produit également des inconvénients pour les bâtiments contigus.

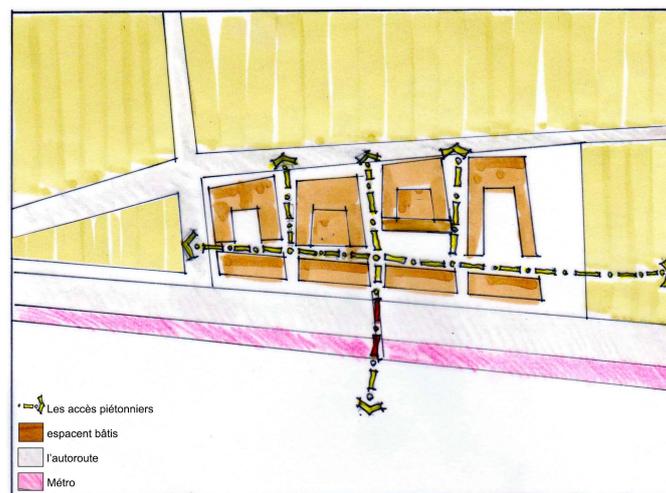


Figure 40 : les accès piétonniers
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

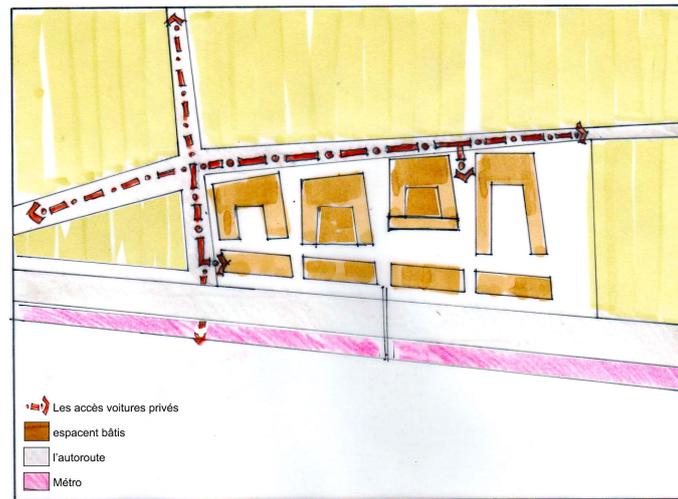


Figure 41 : l'accès des véhicules motorisés
 Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

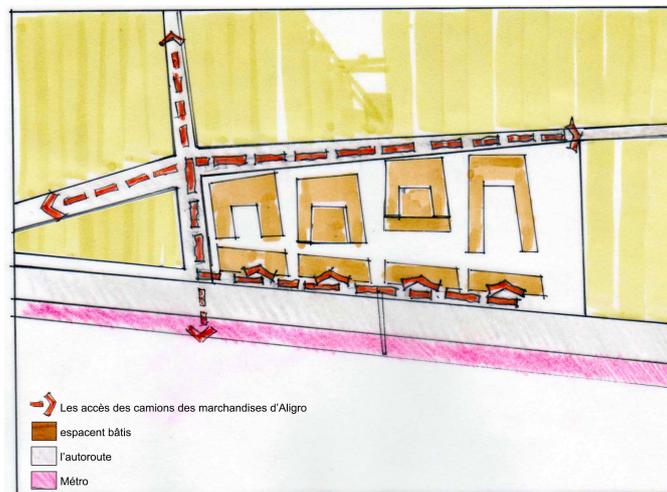


Figure 42 : les accès des camions des marchandises d'Aligro
 Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

La figure 43 décèle les effets néfastes de la nuisance sonore principalement provoquée par la présence de l'autoroute mais également et secondairement par la route au nord du quartier. La position et la forme des immeubles permet néanmoins d'agir comme un mur antibruit contre ces deux éléments.

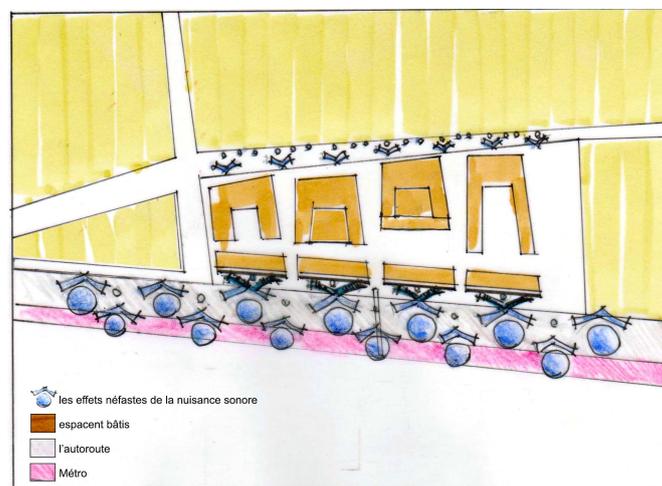


Figure 43 : les effets néfastes de la nuisance sonore
 Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Au Final, la figure 44 désigne la situation des bâtiments par rapport au soleil et celle des espaces en ombrage qui, la plupart du temps, sont moins favorables, surtout en hiver mais restent plus agréables lors des périodes aux températures élevées.

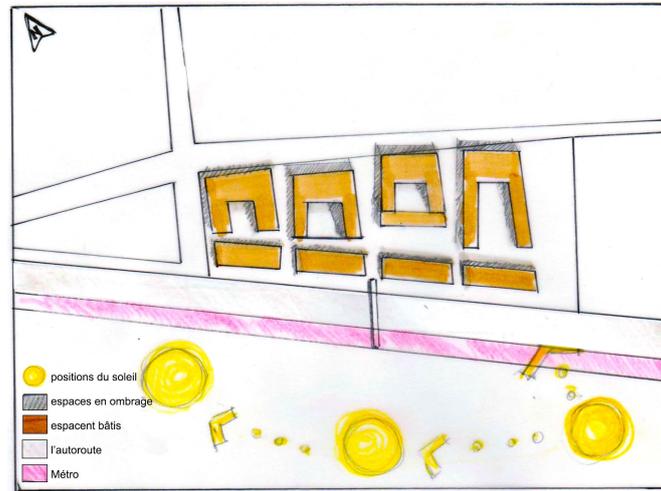


Figure 44 : la situation des bâtiments par rapport au soleil
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5. Satisfaction des besoins et demandes

Après une analyse sur le site du quartier, son attachement dans le contexte urbain et une autre analyse sur les formes des espaces publics de quartier et leur influence en différentes thématiques; dans cette partie de travail empirique, nous vérifions les différents besoins, aspirations et les demandes, qui sont annoncées dans la partie théorique et vérifiées par les entretiens avec les usagers.

Nous proposons, pour chaque besoin et aspiration, une solution pratique dans les espaces publics du futur quartier «Vue & Vision» ou dans les espaces publics d'une ville en général. Un mode de satisfaction parmi plusieurs est proposé à travers des croquis subjectifs et des images de référence pour chaque besoin et aspiration.

3.5.1. Les besoins physiologiques

Peu de besoins influencent autant le confort et le bien-être d'une personne que les besoins physiologiques. Parmi ces besoins, on peut mentionner le besoin d'un climat agréable, qui peut être satisfait à travers le bon aménagement de l'espace de vie. La qualité du climat (du moins les meilleures conditions climatiques possibles selon la situation, l'endroit et la saison) est un facteur d'importance majeure dans les déplacements des citoyens.

Gehl catégorise les interventions relatives au climat à trois niveaux: le macroclimat, le climat local et le microclimat (2012). Le macroclimat représente le climat général d'une région. Le climat local, lui, est celui d'une ville et de son cadre bâti, et il est influencé par la topographie. Enfin, le microclimat est celui qui prévaut dans une zone atmosphérique très précise: il peut s'agir d'un bout de rue, d'un recoin ou d'un banc public.

Quel que soit le degré de priorité accordé à la planification climatique dans les villes et dans les plans de développement, il est toujours possible d'améliorer un microclimat, en particulier autour des places où l'on souhaite inviter les gens à s'arrêter et où l'équipement requis est minimal. Le croquis de la figure 45 montre la construction d'un microclimat à partir des voiles d'ombrage.



Figure 45 : la construction d'un microclimat à partir des voiles d'ombrage
 Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.2. Le besoin de sécurité

La sécurité ne peut jamais être absolue. L'insécurité et l'imprévisibilité font partie intégrante de la vie. Mais elles doivent être perçues à un niveau acceptable. Sécurité et insécurité sont des notions très subjectives. Leur niveau s'évalue par comparaison avec les expériences antérieures.

Le sentiment de sécurité est influencé par les expériences personnelles. Donc les demandes de sécurité sont très diversifiées parmi la population. Néanmoins, le concepteur peut considérer les sentiments de sécurité (ou d'insécurité) qui sont commun à plusieurs types d'utilisateurs.

Nous avons vérifié ces sentiments de sécurité en commun par le biais d'entrevues avec différents types d'utilisateurs, qui sont aussi plus sensibles à la sécurité de l'espace public (les femmes, les adolescents, les personnes âgées et etc.).

Une solution pour offrir un sentiment de sécurité à différents types d'utilisateurs est la vitalité de l'espace public qui, certes, contribue à la sécurité. Parce que la rue est animée, les habitants des immeubles suivent ce qui s'y passe depuis leur fenêtre ou leur balcon. Gehl (2012) appelle ses observations «yeux en action» car selon lui «les citoyens s'attachent à leur ville et à ses occupants, si bien qu'ils jugent important d'avoir l'œil sur ce qui s'y passe.(Gehl, 2012, p.110).» Il en résulte que les espaces devant les immeubles vivants et ayant des façades ouvertes, sont plus sûrs.

Un exemple de la sécurité construite par «les yeux en action» est celui des enfants qui jouent dans les espaces publics installés à proximité du regard de leurs parentes. Dans le quartier «Vue & Vision» les espaces communautaires toitures-cours entre les bâtiments du type U ont cette caractéristique. Premièrement, Ils ne sont pas ouverts à tout le public, donc ils offrent un espace d'intimité semi-privée. Deuxièmement, les bâtiments tout autour permettent une surveillance de ces espaces depuis les fenêtres ou les balcons. Le croquis de la figure 46 montre cette ambiance et le plan de la figure 47 montre (en rouge) l'emplacement de ces espaces dans le quartier.



Figure 46 : les espaces communautaires entre les bâtiments du type U et la surveillance de ces espaces depuis les fenêtres ou les balcons
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 47 : l'emplacement des espaces communautaires entre les bâtiments du type U, (en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.3. Besoins relatifs aux déplacements:

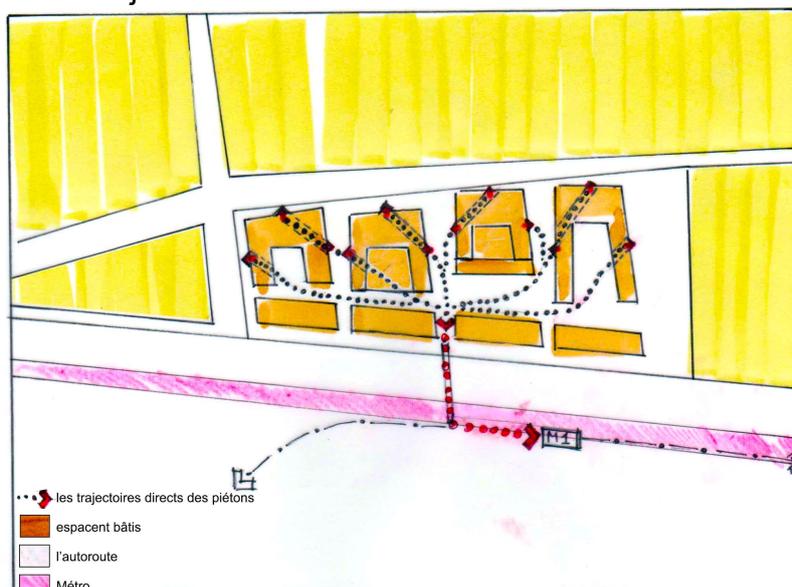
Les piétons, les cyclistes et les conducteurs ont chacun leur propre demande dans l'espace. Dans un espace où les trois groupes sont en déplacement de manière mixte, la satisfaction de la demande de chacun peut être difficile mais elle reste cependant possible.

Les piétons

Parmi ces trois groupes, les piétons sont les plus sensibles. Ils désirent des itinéraires qui soient les plus directs possible. En particulier, ils se sentent mal à l'aise lorsqu'ils se trouvent confrontés à des obstacles sur leur chemin et sont alors obligés de les contourner. Afin d'éviter que cela se produise, il faut identifier les itinéraires les plus utilisés par les piétons et proposer des trajets qui soient les plus courts possibles.

En effet, minimiser les obstacles sur les trajectoires des principales lignes de déplacement des piétons, dans le but d'optimiser la fluidité des déplacements au sein des espaces publics de quartier et améliorer la perception de l'accessibilité à ces trajectoires, peut garantir la satisfaction des piétons.

Dans le quartier «en Dorigny», ces principales trajectoires piétonnes se trouvent entre les principales entrées des bâtiments, du parking et du supermarché d'Aligro d'un côté et les arrêts de bus et métro de l'autre côté. La figure 48 montre ces trajets. D'après ce plan, il paraît évident que les principaux obstacles sur ces trajets sont les bâtiments.



Pour franchir ces obstacles, nous proposons le couloir fin piétonnier au rez-de-chaussée. Au même moment, ces couloirs favorisent les activités des commerçants qui se trouvent au rez. En effet, il s'agit de leur lieu de passage et cela permet alors de satisfaire à la fois les demandes des piétons (le plus chemin le plus court possible) et les commerçants (fréquentation des commerces chaque jour) en une seule action. Les figures 49 et 50 montrent l'ambiance de ces passages.

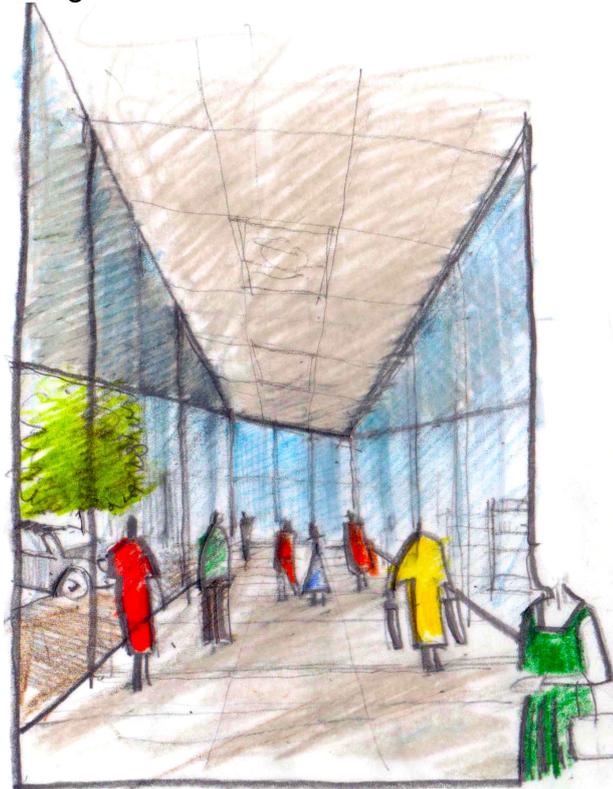


Figure 49 : vue à l'intérieur du passage au rez-de-chaussée
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 50 : vue à l'extérieur du passage au rez-de-chaussée
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Les cyclistes

Les cyclistes font partie intégrante de la vie urbaine. De plus, ils peuvent aisément se transformer en piétons. Tout d'abord, les cyclistes ont besoin d'un réseau de pistes cyclables ininterrompu et qui les protège de la circulation motorisée tout en protégeant les piétons des cyclistes qui circulent plus rapidement. Il faut assurer la sécurité de cyclistes par la mise en place d'un réseau structuré de pistes cyclables protégées des voitures stationnées grâce à des bordures. Le confort et l'agrément de ces réseaux cyclables sont aussi très importants. Le croquis de la figure 51 montre un espace public mixte où les demandes des trois groupes, spécifiquement celles des cyclistes, sont satisfaites.



Figure 51 : espace public mixte satisfaisant pour les cyclistes
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 52 : l'emplacement de figure 51 dans le plan de quartier
(en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Les conducteurs

Le seule groupe aux demandes desquels les urbanistes ont fait assez attention, est celui des conducteurs. Aujourd'hui l'une des stratégies urbaines consiste à compliquer les déplacements motorisés pour les usagers, par exemple par des pénalités élevées, des places de stationnement rares et coûteuses, des zones limitées à 20 ou 30 km/h, etc. Néanmoins, une demande importante de la part des conducteurs permet également de garantir la sécurité des piétons et des cyclistes. La demande des conducteurs est de posséder leur propre place dans les espaces publics. Cela signifie une séparation claire entre les espaces dédiés aux piétons, les pistes cyclables et les espaces réservés aux voitures. Le croquis de la figure 53 montre la jonction nord-ouest du quartier qui distingue clairement la place de groupe en déplacement.

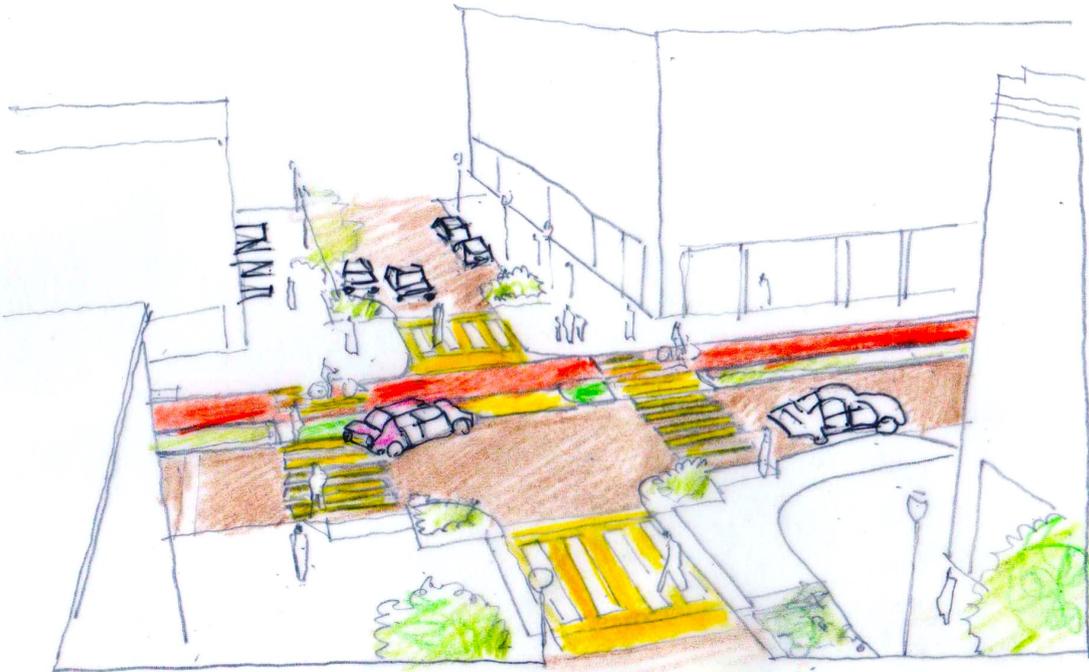


Figure 53 : la jonction nord-ouest du quartier
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

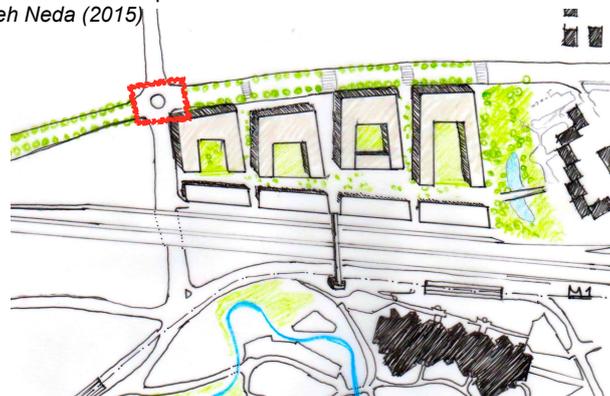


Figure 54 : l'emplacement de figure 53 dans le plan de quartier
(en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.4. Demandes propres à certains groupes

La population de la commune de Chavannes-près-Renens change tous les trois ans. C'est monsieur Daetwyler, le chef du service de l'urbanisme de la commune, qui a fait part de cette information lors de l'entretien que nous mené avec lui.

Certes, les usagers et les habitants se transforment au fil du temps. Cependant, une diversité demeure au sein de cette population. Les différents groupes d'usagers caractérisés par leur genre, leur capacité physique et la raison pour laquelle ils sont présents dans ce lieu, ont chacun leurs propres demandes. Identifier ces groupes selon leurs caractéristiques propres aide à la satisfaction de leur demande.

Un des points de succès de du quartier «Vue & Vision» consiste en la diversité de forme et de situation de ces espaces publics. Diversifier les ambiances des espaces peut générer des espaces à caractère différent au sein d'un même quartier. Il convient toutefois de bien soigner les transitions entre ces différents espaces, ceci afin de garantir une bonne lisibilité de l'espace.

Nous avons observé les espaces publics de quartier qui ont une particularité, notamment de forme, car ils peuvent s'avérer intéressants pour certains groupes d'usagers. Les espaces entre les bâtiments en forme U, que le chef du service de l'urbanisme de la commune (monsieur Daetwyler) appelle les espaces communautaires, ont cette caractéristique spécifique.

Ces espaces sont sous les yeux des personnes qui habitent dans les bâtiments qui les entourent. Pour cette raison, et à cause de leur accessibilité (ils sont ouverts aux personnes habitant le bâtiment), ils ont un niveau de sécurité élevé. Ainsi, comme nous avons déjà mentionné, ces espaces ont une situation idéale pour un groupe spécifique d'usagers: les enfants. Le concepteur peut ainsi envisager des espaces de jeux pour les enfants dans ces lieux.

La figure 55 montre les différentes typologies d'espaces publics de le quartier et la façon dont ils sont adaptés aux différents groupes d'usagers.



Figure 55 : les différentes typologies d'espaces publics de le quartier
 Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.5. Aspirations sensorielles et psychologiques

Les usagers désirent simplement se sentir bien dans l'espace public. Si les aspirations sensorielles et psychologiques paraissent simples aux yeux des usagers, elles s'avèrent assez compliquées à satisfaire pour les concepteurs. Selon la variété d'impressions offertes par un espace particulier, une personne statique vivra des sensations différentes. Ce phénomène peut alors être considéré comme une mouvance permanente des sensations. Ces aspirations sont inconscientes et si fortes que si elles sont satisfaites, la personne peut alors oublier les autres inconvenances.

Le désir de nature

Lors de nos entretiens avec les usagers, nous avons réalisé que la présence de la nature est un élément très attrayant pour les usagers. Même dans un espace tel qu'une passerelle dont la fonction première est le passage, le désir de nature est fortement présent.

Lors de nos entretiens, nous avons pu remarquer que l'avis des usagers était parfois en opposition avec celui des concepteurs et de maître d'ouvrage. Les concepteurs et le maître d'ouvrage ne croient en effet pas qu'une passerelle puisse être multifonctionnelle. Donc la présence de nature sur une passerelle n'est pas quelque chose de réalisable selon eux. Dans la figure 56 nous avons imaginé la présence de nature sur et autour de la passerelle.



Figure 56 : la présence de nature sur et autour de la passerelle
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

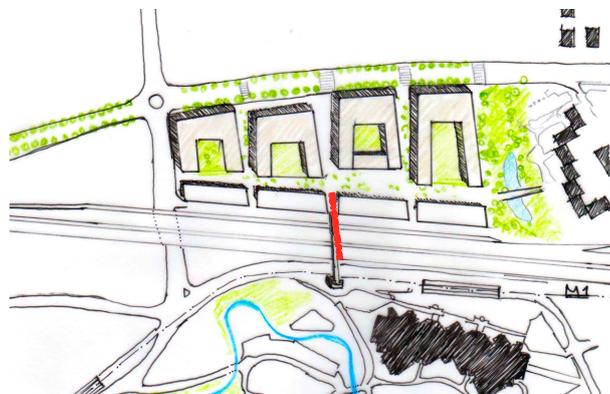


Figure 57 : l'emplacement de figure 56 dans le plan de quartier
(en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Le désir de l'espace

La notion de l'espace se définit par rapport à la capacité de mouvance personnelle. Pour les piétons, un espace à hauteur du regard et à leur échelle, qui n'est pas un place vide, mais où ils peuvent se mouvoir, s'asseoir et présentant des perspectives de liberté, est satisfaisant. Dans le quartier «Vue & Vision», La place centrale présente les caractéristiques d'un espace où le désir d'espace peut être satisfait. Nous avons proposé, dans le croquis de la figure 58, une ambiance agréable avec des espaces verts et des places pour s'asseoir.

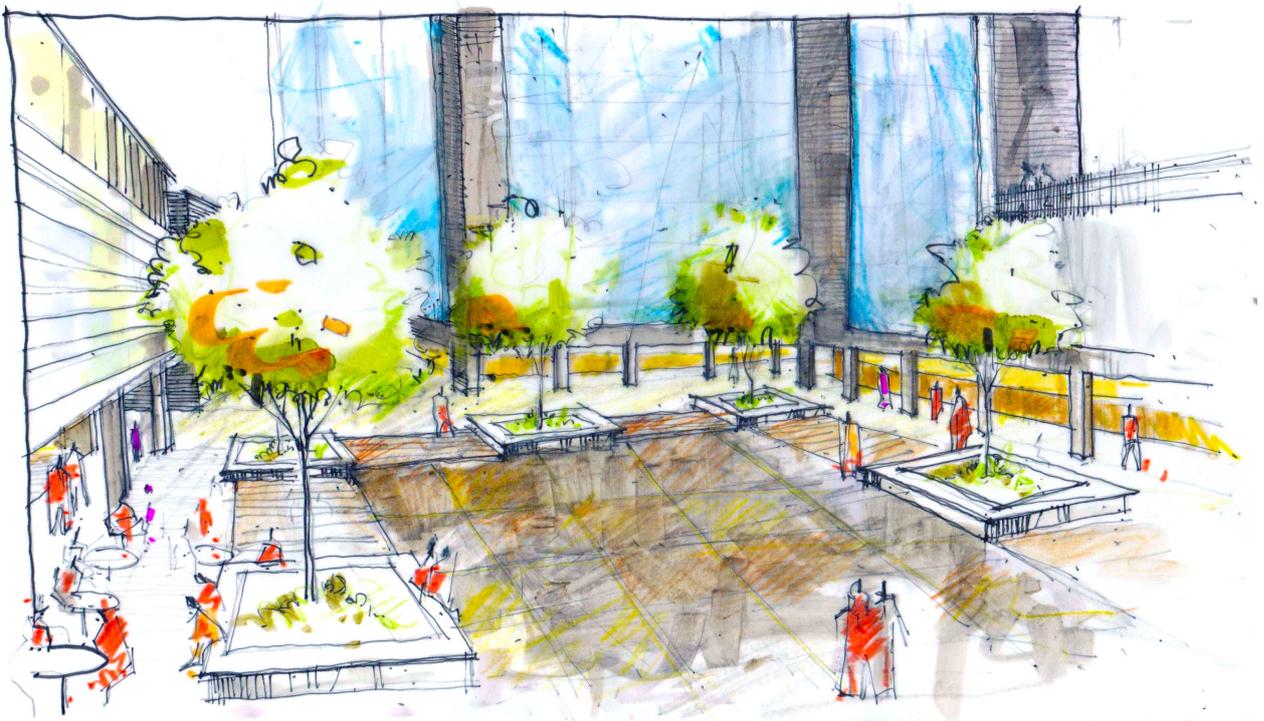


Figure 58 : la place centrale
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

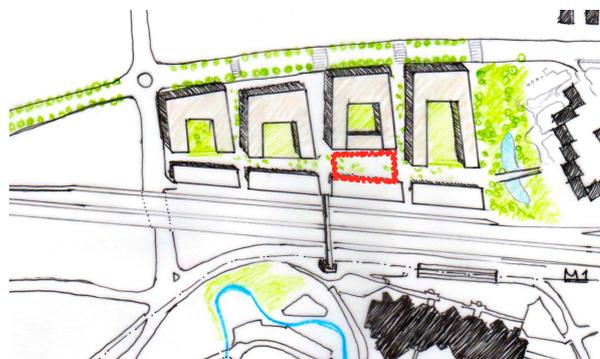


Figure 59 : l'emplacement de figure 58 dans le plan de quartier
(en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Le plaisir urbain

Le plaisir urbain est contre tout ce qui grisaille visuelle et psychologique et contre la monotonie. Le plaisir urbain se trouve dans les villes animées. La vitalité de l'espace public a un impact considérable sur le sentiment de plaisir urbain. «Une rue sans vie est comme un théâtre vide, où l'absence de public laisse entendre que quelque chose ne va pas (Gehl, 2012, p.75).»

Les façades ouvertes animent l'espace public et l'espace public animé produit le plaisir urbain. Le caractère des façades, en particulier au rez-de-chaussée, a un impact déterminant sur la vitalité de l'espace public.

Un autre facteur qui anime l'espace public est la forte densité de population. Il est important de rapprocher les gens des événements. Pourtant, la vie urbaine ne naît pas spontanément d'une forte densité de construction. Elle exige une approche à la fois ciblée et très diversifiée.

En résumé, un quartier animé doit avoir une structure compacte, une densité de population raisonnable et des façades ouvertes à un espace public de qualité qui soit également propice aux déplacements à pied et en vélo. Par conséquent, les quartiers animés produisent le plaisir urbain. Dans la figure 60 nous montrons comment, dans l'espace indiqué (par la couleur rouge dans la figure 61), le plaisir urbain peut se produire.

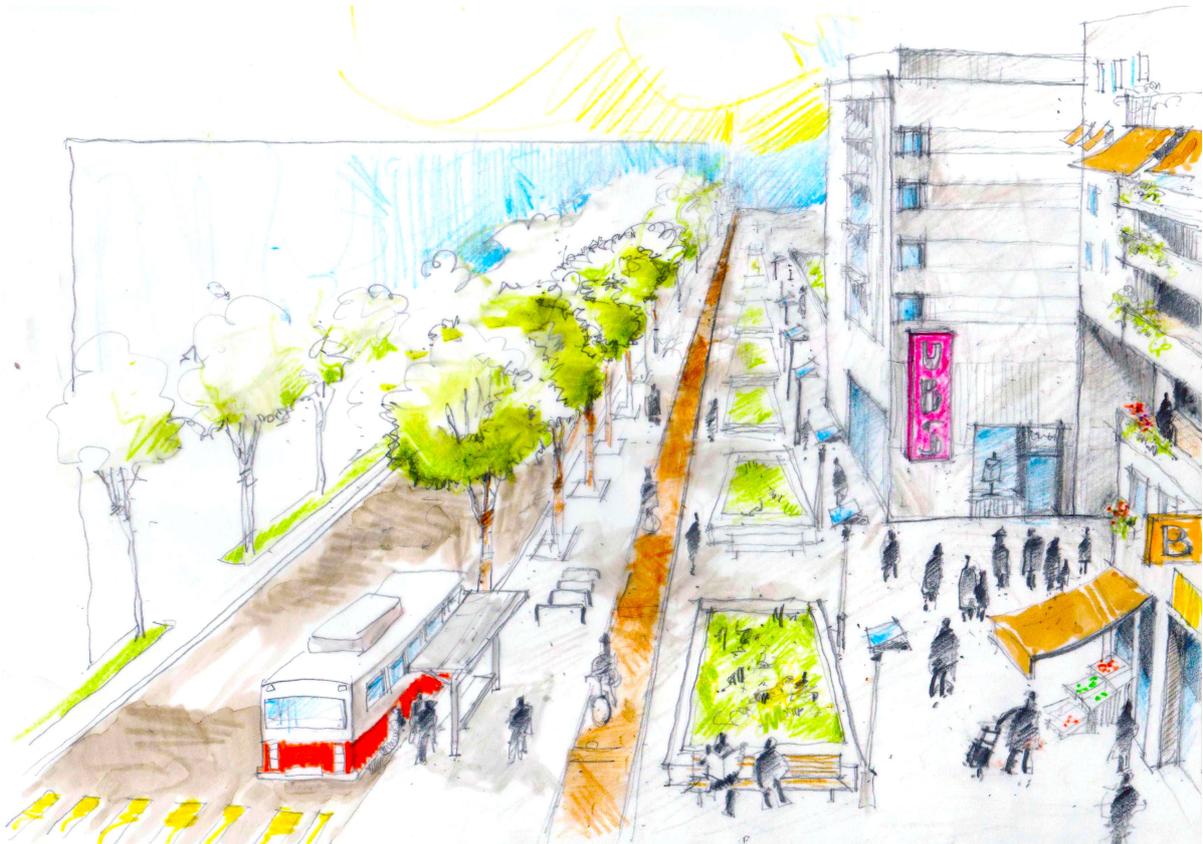


Figure 60 : le plaisir urbain
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 61 : l'emplacement de figure 60 dans le plan de quartier, (en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Confort et confiance

Être en confiance, c'est se sentir «chez soi». Donc cela n'implique pas seulement de se sentir en sécurité. Il faut avoir un attachement au lieu. L'espace peut être qualifié de familier lorsqu'on y retrouve les choses que l'on aime. Il s'agit également de revoir les visages familiers, puisqu'il existe une certaine familiarité culturelle. Il faut donc qu'un certain niveau d'intimité soit présent pour que les usagers se sentent en confiance.

Les espaces semi-privés dans le quartier, entourés des bâtiments du type U, situés sur la toiture et nommés espaces communautaires par monsieur Daetwyler, possèdent les caractéristiques nécessaires à un espace pour que l'on y trouve confort et confiance. On peut imaginer ces espaces animés, avec les petits événements qui s'y déroulent. La figure 62 montre une projection fictive d'un moment de vie au sein de ces espaces.



Figure 62 : confort et confiance dans les espaces semi-privés
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 63 : l'emplacement de figure 56 dans le plan de quartier (en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Satisfaire les sens

Chants d'oiseaux, rires d'enfants, éprouver un certain nombre de sensations tactiles: humidité, fraîcheur, vent ou chaleur, jouir des odeurs, de la vue et pouvoir boire (fontaine) ou manger, tout cela peut satisfaire les sens.

À Lyon, sur la place située devant le théâtre, la place de Célestins, le choix de planter de plusieurs arbres du Magnolia Grandiflora, dont l'odeur est très plaisante lors de la saison de floraison, est un choix très convenable et intelligent. Tous ensemble, ces arbres donnent une sensation inoubliable à l'usager et en satisfaisant ainsi les sens. la figure 64 montre cette place et ses arbres.



Figure 64 : la place de Célestins, Lyon
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

La figure 65 montre la satisfaction des sens dans le parc situé entre le quartier «En Dorigny» et le quartier de la «Bourdonnette». Ce parc, comme un espace public inter communautaire, puisqu'il est situé entre la commune de la Chavannes-près-Renens et celle de Lausanne, peut satisfaire plusieurs besoins et aspirations des usagers.

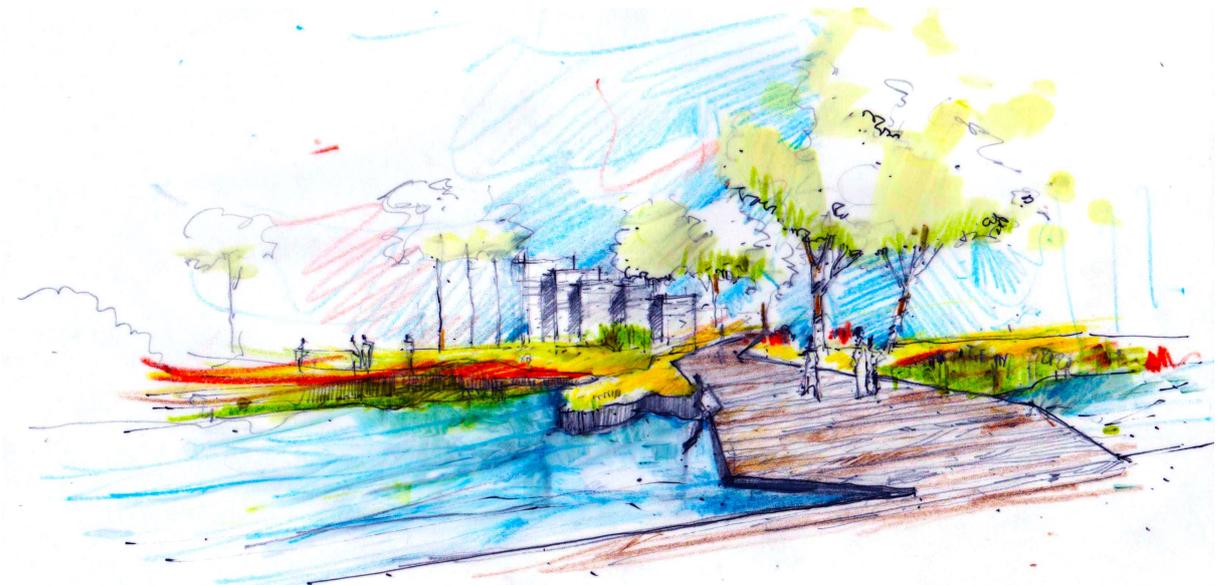


Figure 65 : la satisfaction des sens dans le parc public du quartier
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

La magie de l'esthétique

Tenir compte de la dimension esthétique recèle un potentiel intrinsèque. De ce point de vue de piéton, un bel espace public, avec des détails soigneusement élaborés et construit avec des matériaux nobles, est en soi digne d'intérêt et s'ajoute à ce qu'une ville offre de plus précieux.

Le design de l'espace et les détails jouent ici un rôle très important, qui peut être renforcé s'il appelle les autres sens.

L'attrait principal de la magie de l'esthétique n'est pas seulement la vie urbaine comme telle, mais plutôt un amalgame d'impressions sensorielles. Cette dernière se trouve dans l'art public par exemple. L'art communique la beauté, la grandeur et la mémoire d'événements importants, de même qu'un regard sur la vie en société, les citoyens et l'urbanité, parfois avec audace et humour.

Aujourd'hui comme hier, l'espace public peut remplir la fonction importante d'interface entre l'art et la population. L'un des objectifs de la politique de l'art publique adoptée à Téhéran est de faire de l'espace urbain une véritable galerie d'art. Plus de mille grands panneaux d'affichage sont dédiés aux mondialement célèbres pièces d'art. La ville est ainsi devenue un grand musée public.

«Une belle ville est une ville verdoyante (Gehl, 2012, p.191). » La racine de l'esthétique est la nature. Les arbres, l'aménagement du paysage et les fleurs sont des éléments-clés de l'espace public. Outre ses qualités esthétiques immédiates, la verdure urbaine a une valeur symbolique. Sa présence en dit long sur l'importance qu'une ville accorde aux activités récréatives.

La figure 66 montre l'ambiance esthétique des espaces publics verts, et la figure 67 montre l'ambiance esthétique du parc situé à l'ouest du futur quartier «Vue & Vision».

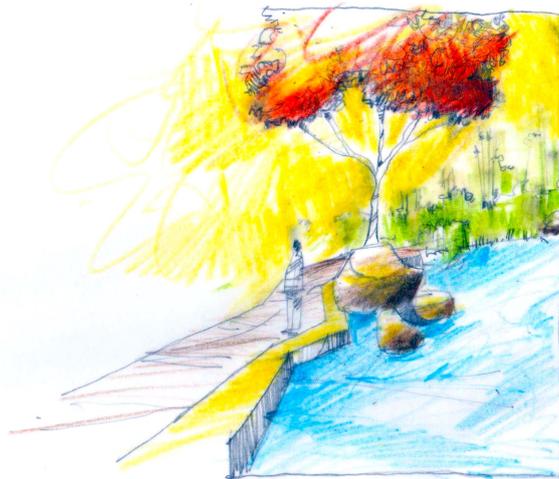


Figure 66 : l'ambiance esthétique des espaces publics verts
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)



Figure 67 : l'ambiance esthétique du parc
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.6. Aspirations à des relations sociales

Rencontres

Trois activités humaines de base : regarder, écouter et parler, doivent être pratiquées lors de la fréquentation de l'espace public. Pour être propice aux rencontres, il est important que le lieu offre des possibilités d'observation qui soient satisfaisantes. «La possibilité d'observer la vie urbaine compte parmi les attractions les plus importantes et les plus populaires d'une ville (Gehl, 2012, p. 160).»

Dans un sens comme dans l'autre, les possibilités d'interaction sont multipliées lorsqu'un contact visuel entre la rue et le rez-de-chaussée peut être établi. Monsieur Daetwyler, le chef du service de l'urbanisme de la commune de Chavannes-près-Renens, pense que le travail principal des urbanistes est de créer la meilleure relation visuelle entre le rez de chaussée et les espaces vides non bâtis. Donc cette interaction entre la rue et les immeubles est essentielle pour la construction d'interactions sociales.

Dans le quartier «En Dorigny», la plupart des rez-de-chaussées sont dédiés aux activités commerciales. En général, une grande accessibilité visuelle convient très bien aux commerces et aux bureaux. Avec leurs façades transparentes, les boutiques montrent à quel point l'activité d'un magasin peut devenir partie intégrante de la vie urbaine. Donc, les façades ouvertes et animées des rez produisent des interactions sociales de façon automatique.

Par contraste, de nombreux établissements commerciaux, en particulier des supermarchés, sont complètement isolés des villes où ils se trouvent, ils sont hermétiquement scellés par leurs murs en briques, leurs vitrines teintées ou leurs affiches publicitaires.

Le choix de placer le supermarché d'Aligro en sous-sol est très intelligent mais il importe de toujours faire attention aux espaces situés devant l'entrée du supermarché. Afin d'éviter la mort des espaces devant l'entrée d'Aligro, nous proposons les façades ouvertes comme sur le croquis de la figure 68.



Figure 68 : les façades ouvertes
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

Expression et revendications

Une ville propice aux rencontres est aussi propice aux échanges démocratiques. Les citoyens peuvent y exprimer librement leurs joies, leurs déceptions, leur enthousiasme ou leur colère lors de fêtes populaires, de manifestations, de défilés ou de rassemblements politiques (Gehl, 2012).

3.5.7. Aspiration aux échanges et aux activités économiques

Selon monsieur Daetwyler, dans l'entretien que nous avons réalisé avec lui en date du 3 juin 2015, l'objectif principal des urbanistes consiste à créer la meilleure relation entre espaces vides et les rez-de-chaussée des bâtiments. Par exemple, les différents types de commerces, restaurants et cafés ont pour rôle d'animer l'espace public.

Il avait mentionné l'exemple de la Place du Marché à Renens. Selon lui, le choix de l'emplacement des supermarchés Coop et Migros sur les deux côtés de la place n'est pas convenable. Ceci parce que les grands supermarchés sont des types de commerces où les clients arrivent normalement en voiture et donc par les parkings. Ils n'ont pas besoin de vitrines et, en général, ils ne génèrent aucune relation entre l'espace public (dans cet exemple de la Place du Marché) et le voisinage. Donc le choix de ce type de commerces au rez doit être fait de manière très attentive afin d'animer l'espace public et d'être le plus

perméable possible pour le public. La continuité longitudinale entre les espaces publics ouverts et les commerces sur les deux côtés de la rue donne une image forte d'un espace qui satisfaisait les aspirations aux échanges et aux activités économiques (la figure 69). Les façades ouvertes de ces commerces au rez de chaussé animent la vie urbaine du quartier et invitent les populations extérieures au quartier à se balader dans cette rue.



Figure 69 : La continuité longitudinale
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

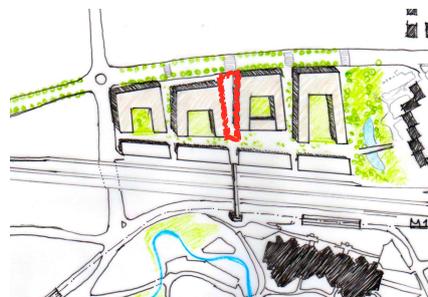


Figure 70 : l'emplacement de figure 69 dans le plan de quartier (en rouge)
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.8. Aspiration à l'enracinement

Il s'agit d'une aspiration compliquée à satisfaire, notamment dans un quartier nouveau et créé sur une parcelle auparavant vierge de toute construction. Néanmoins, le secteur «en Dorigny» possède une histoire riche, que nous avons discuté dans le chapitre 3.3.1 et il paraît dommage de détruire toute cette histoire dont les usagers n'auraient alors plus aucun signe d'existence.

Depuis toujours cette parcelle était utilisée comme terrain agricole. Aujourd'hui, elle se trouve encore sur un secteur non bâti selon les lois d'aménagement du territoire (M. Daetwyler l'avait annoncé lors de l'entretien). D'autre part, l'urbanisation des terrains agricoles était toujours une des conséquences de l'étalement urbain.

Pour éviter cette conséquence et améliorer le sentiment d'enracinement dans ce secteur, nous proposons l'installation de petits jardins agricoles pour les habitations. Ces jardins privés permettraient de conserver une mémoire de l'histoire agricole de ce secteur. Avec le croquis sur la figure 71 nous montrons l'ambiance de ces jardins symboliques.

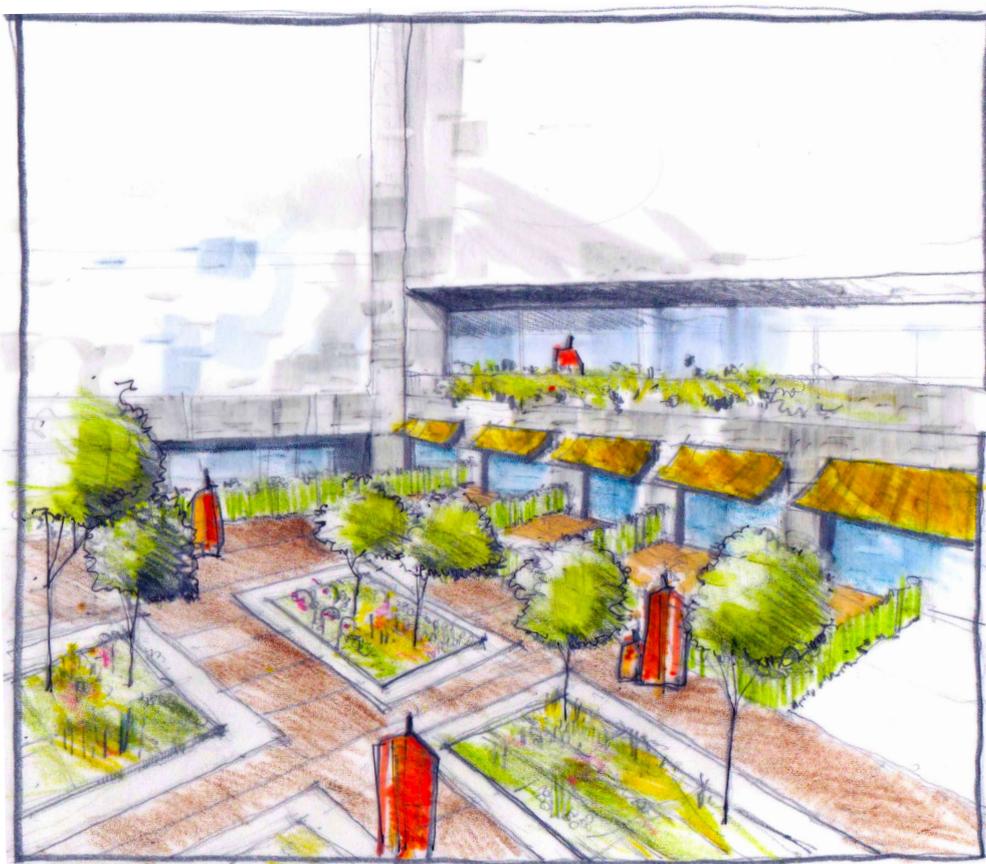


Figure 71 : l'ambiance de jardins symboliques
Source: Ghasemzadeh Neda (2015)

3.5.9. Synthèse

La charte suivante résume les différentes solutions que nous avons mentionnées précédemment dans une manière subjective:

		Besoins, demandes et aspirations	Exemples de satisfaction dans l'espace public
BESOINS ET DEMANDES		Les besoins physiologiques	Les microclimats
		Le besoin de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - La priorité des piétons dans les zones de circulation mixte - Des immeubles vivants - Des façades ouvertes - Un éclairage suffisant pendant la nuit
		Besoins relatifs aux déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - Pour les piétons: les trajets les plus directs possibles - Pour les cyclistes: les réseaux ininterrompus, protégés et confortables - Pour les conducteurs: une séparation visible
		Demandes propres à certains groupes	La diversité des demandes est satisfaite par la diversité des formes de l'espace
A S P I R A T I O N S	Aspirations sensorielles et psychologiques	Le désir de nature	La présence de plans verts et bleus dans les espaces publics
		Le désir de l'espace	Les places suffisantes et à l'échelle humaine et qui ne sont pas vides
		Le plaisir urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Les façades animées et ouvertes au rez-de-chaussée - Les immeubles ouverts - Une structure compacte - La présence de gens - Un aménagement propice aux déplacements à pied et en vélo.
		Confort et confiance	<ul style="list-style-type: none"> - Se sentir «chez soi» - Une familiarité culturelle - Un certain niveau d'intimité dans l'espace
		Satisfaire les sens	<ul style="list-style-type: none"> - Jouir des odeurs et de la vue - Le chant des oiseaux, les rires d'enfants - Les sensations tactiles
		La magie de l'esthétique	<ul style="list-style-type: none"> - La vie urbaine - L'art public - La présence de la nature
		Aspirations à des relations sociales	Rencontres
		Expression et revendications	Des espaces pour les fêtes populaires, les manifestations, les défilés ou les rassemblements politiques
		Aspiration aux échanges et aux activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> - La présence de petits commerces - Les marchés hebdomadaires - Les vitrines ouvertes et animées à la place des publicités - éviter les hyper marchés favorables uniquement pour les personnes se déplaçant en voiture privée
		Aspirations à l'enracinement	<ul style="list-style-type: none"> - valorisation et protection des patrimoines - présence symbolique des signes de l'origine et de l'histoire de la place

4. Conclusion

Depuis le développement démographique et l'urbanisation accélérée, les architectes et les urbanistes ont perdu le but principal de construction des espaces de vie, c'est-à-dire, l'homme. Ils se chargeaient de naviguer entre les financements et les réglementations et n'ont jamais eu le moindre contact direct avec les futurs utilisateurs. Ils ne cherchaient guère plus à savoir comment ceux-ci y vivaient et ce qu'ils pensaient de ces machineries standardisées d'habitations.

Dans ce contexte, la recherche était intéressée à la relation de l'homme avec son environnement de vie. En psychologie environnementale, la relation individu-environnement est une relation à double sens. Pour satisfaire ses besoins exprimés à travers ses aspirations, l'individu construit un espace et, en retour, cet espace construit par l'individu, lui signifie qui il est et ce qu'il doit faire.

Ce travail, en particulier, se limite sur une partie de la relation de l'homme avec son environnement, c'est-à-dire, la relation des usagers avec l'espace public. Par une revue de littératures conjointes, nous avons essayé de mieux comprendre et de classifier les besoins évidents et les aspirations probables des usagers de l'espace public, qui ne sont pas une entité monolithique simple à saisir.

Avec les entretiens semi-directifs, et sur la base de la recherche théorique, nous avons vérifié les besoins et les aspirations des usagers analogues au futur quartier «Vue & Vision». Jusqu'ici, nous sommes arrivés à une réponse à la première question posée par la recherche:

Quels sont les besoins et les demandes des usagers dans un espace public?

La deuxième question, principale au sein de cette recherche a ensuite été amenée:

Comment les aménagements de l'espace public peuvent satisfaire les différentes demandes des usagers?

L'hypothèse de travail essaye de trouver des solutions possibles afin de comprendre et de traduire les besoins et demandes des usagers dans un espace public:

Pour satisfaire les besoins et les demandes des usagers dans un espace public, il faut tout d'abord, que les usagers soient entendus par les méthodes participatives dans le projet. Ainsi, le concepteur, par la meilleure créativité, traduit ces demandes en formes dans l'espace public.

Pour vérifier l'hypothèse de travail et trouver une réponse à la deuxième question de la recherche, des informations sur la notion de projet et les méthodes de participation était nécessaire. La découverte des différentes demandes des usagers, en particulier, dans un projet urbain à l'échelle d'un quartier, est probablement réalisable à partir des méthodes participatives telles que : «Community Planning».

Après un aperçu sur les besoins et demandes des usagers et leur clarification, la deuxième étape de vérification de l'hypothèse consiste à trouver la réponse pour ces besoins et demandes dans l'espace public. Autrement dit, il faut trouver les méthodes pour traduire ces demandes en la forme d'un espace satisfaisant.

En tant qu'architecte urbaniste, le chercheur essaye, par la méthode du dessin, de traduire les besoins et les demandes des usagers en forme d'espace de vie. Pour cela, les différentes solutions, susceptibles d'apporter satisfaction, sont proposées dans différents espaces publics du quartier.

La connaissance, même plus fouillée, des aspirations et des besoins des citoyens, resterait une analyse sociologique et psychologique sommaire. La mission de traduire les besoins et les aspirations par les formes ou les dispositions spatiales, qui la plus apte à faire vivre ensemble les différentes demandes, et qui aboutisse à une qualité globale cohérente, est une mission subjective et compliquée.

Pour observer la satisfaction de cette traduction subjective, il est nécessaire de compléter ce parcours par les observations des éléments compromettants parmi les individus et les groupes, selon les compositions et dispositions physiques des espaces publics.

5. SOURCE BIBLIOGRAPHIQUE

Les ouvrages:

Alami, S., Desjeux, D., & Garabuau-Moussaoui, I. (2009). Les méthodes qualitatives. Presses Universitaires de France - PUF.

Bacqué, M.-H., & Sintomer, Y. (2011). La démocratie participative: histoire et généalogie. La découverte.

Bailly, A., & Bourdeau-Lepage, L. (2011). Concilier désir de nature et préservation de l'environnement : vers une urbanisation durable en France (Vol. Vol. 13). Lavoisier.

Bassand, M., Güller, P., & Joye, D. (2001). Vivre et créer l'espace public. Presses polytechniques et universitaires romandes.

Beck, R., Krampfl, U., Retailaud-Bajac, E., & Collectif. (2013). Les cinq sens de la ville : du Moyen Age à nos jours. Tours: Université François Rabelais.

Berque, A. (2000). Écoumène: introduction à l'étude des milieux humains. Ed. Belin.

Berque, A. (2010). Milieu et identité humaine: notes pour un dépassement de la modernité. Editions donner lieu.

Blanc, N. (2008). Vers une esthétique environnementale. Editions Quae.

Burgel, G. (1993). La ville aujourd'hui. Hachette.

Buttimer, A. (1993). Geography and the Human Spirit. Johns Hopkins University Press.

Choay, F., & Merlin, P. (2010). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (3rd ed.). Presses Universitaires de France - PUF.

Congrès, A. internationale de sémiotique de l'espace. (1994). Figures architecturales, formes urbaines: actes du Congrès de Genève de l'Association internationale de sémiotique de l'espace. Anthropos.

Couratier, C., & Miquel, C. (2007). Les études qualitatives : théorie, applications, méthodologie, pratique. L'Harmattan.

De Lauwe, P. H. C. (1982). La fin des villes: mythe ou réalité. Calmann-Lévy.

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

D'esprit, E. (2005). Diagnostic national de la concertation publique: les clefs d'une concertation réussie. État d'esprit.

Duclos, A. (2009). Des formes modernes de cosmopolitisme: conséquences de la "crise de la culture" dans les sociétés modernes. Editions L'Harmattan.

Foret, C. (2001). Gouverner les villes avec leurs habitants: de Caracas à Dakar : dix ans d'expériences pour favoriser le dialogue démocratique dans la cité. ECLM.

Frisch, F. (1999). Les Etudes Qualitatives. Editions d'organisation.

Gehl, J. (2012). Pour des villes à échelle humaine. Éditions écosociété.

Gehl, J., & Rogers, R. (2013). Cities for People. Island press.

Gherib, E. (2010). Espace intime, espace commun: Mario Rigoni Stern écrivain entre guerre et paix. Editions Publibook.

Gresillon, L. (2005). Sentir Paris. Editions quae.

Habermas, J., & Launay, M. de. (1988). L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise. Payot.

Hannoyer, F., & Collectif. (2005). Animer un projet participatif : modes d'emploi. Association pour la Démocratie et l'Education Locale et Sociale.

Hauptmann, E., & Wates, N. (2010). Concertation citoyenne en urbanisme : la méthode du Community planning. Editions Yves Michel.

Hayot, A., & Sauvage, A. (2000). Le projet urbain: enjeux, expérimentations et professions. Éd. de La Villette.

Heffaf, S. E., Chaabi, N., & Zouaoui, A. S. (2012). L'espace public et le Projet urbain ; enjeux d'un devenir commun: Le cas d'une ville algérienne. Editions Universitaires Européennes, EUE.

Herschberg-Pierrot, A. (1988). Le dictionnaire des idées reçues de Flaubert. Presses Univ. Septentrion.

Ingallina, P. (2010). Le projet urbain (4e édition). Presses Universitaires de France - PUF.

Jaccoud, C., Zepf, M., & Leresche, J.-P. (1999). Gérer l'espace public: dynamiques urbaines et dynamiques institutionnelles à Lausanne. Institut de recherche sur l'environnement construit, Département d'architecture, Ecole polytechnique fédérale.

Krier, R. (1975). L'espace de la ville: théorie et pratique. Archives d'Architecture Moderne.

Lauwe, P.-H. (1964). Aspirations, images guides et transformations sociales.

Lévy, A., & Spigai, V. (1992). La qualité de la forme urbaine: problématique et enjeux. Ville Recherche Diffusion.

Loenzien, M. de, & Yana, S.-D. (2006). Les approches qualitatives dans les études de population: théorie et pratique. Agence universitaire de la francophonie.

Lucan, J., & Hidalgo, A. (2012). Où va la ville aujourd'hui ? : formes urbaines et mixités. Editions de la villette.

Magnaghi, A. (2003). Le projet local. Editions mardaga.

Marcus, C. C., & Francis, C. (1997). People Places: Design guidelines for urban open space. John Wiley & Sons.

Marion, C. (2010). Participation citoyenne au projet urbain. Editions L'Harmattan.

Masbounji, A. (2011). Dessine-moi une ville. Paris: Le moniteur.

Maslow, A. H. (2013). A theory of human motivation. Start publishing LLC.

Mouaqit, M. (1996). Liberté et libertés publiques. Eddif.

Nasar, J. L. (1998). The evaluative image of the city. Sage publications.

Noppen, L. (1995). Architecture, forme urbaine et identité collective. Les éditions du Septentrion.

Norberg-Schulz, C. (2007). La signification dans l'architecture occidentale. Editions Mardaga.

Pailliart, I. (1995). L'espace public et l'emprise de la communication. ELLUG.

Paquot, T., & Younès, C. (2012). Éthique, architecture, urbain. La découverte.

Pattaroni, L., Kaufmann, V., & Rabinovich, A. (2009). Habitat en devenir: enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse. PPUR Presses polytechniques.

Pinson, G. (2005). Gouverner par les instruments, Chapitre 5 : le projet urbain comme instrument d'action publique. Presses de sciences.

Remy, J., & Voyé, L. (1981). *Ville, ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale*. Presses universitaires de France.

Rose, D., & Séguin, A.-M. (2007). *Les débats sur les effets de quartier : que nous apprennent les approches centrées sur les réseaux sociaux et le capital social ?*. La découverte.

Toussaint, J.-Y., & Zimmermann, M. (1998). *Projet urbain: ménager les gens, aménager la ville*. Editions Mardaga.

Toussaint, J.-Y., & Zimmermann, M. (2001). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Presses polytechniques.

Tsiomis, Y. (2007). *Echelles et temporalités des projets urbains*. Editions Jean-Michel Place.

Tuan, Y. F., & Perez, C. (2006). *Espace et lieu: la perspective de l'expérience*. Infolio.

Veauvy, C. V. (2004). *Les femmes dans l'espace public. Itinéraires français et italiens*. Editions de la MSH.

Weil, S. (1952). *L'enracinement: prélude à une déclaration des devoirs envers l'être humain*. Gallimard.

Younès, C., & Paquot, T. (n.d.). *Espace et lieu dans la pensée occidentale: de Platon à Nietzsche*. La découverte.

Zepf, M. (1999). *Concevoir l'espace public, les paradoxes de l'urbanité: analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises*. EPFL.

Zepf, M. (2004). *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*. PPUR presses polytechniques.

Articles:

Avitabile, A. (2005). La mise en scène du projet urbain: pour une structuration des démarches. *Villes et entreprises*.

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 S. R. Arnstein. *Participations*, 1(1), 36. parti.001.0036

Bochet, B., & Racine, J.-B. (2002). Connaître et penser la ville : des formes aux affects et aux émotions, explorer ce qu'il nous reste à trouver. Manifeste pour une géographie sensible autant que rigoureuse. *Géocarrefour*, 77(2), 117–132.

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

Chaudoir, P., & Ostrowetsky, S. (1995). l'espace festif et son public villes nouvelles - villes moyennes : l'intervention culturel en espace public *Annales de la recherche urbain*.

Dacheux, E. (2008). Les trois dimensions de l'espace public. *Recherches en communication*, 10–27.

Dind, J.-P. (2008a). Les quartiers espaces de vie : la convivialité des espaces publics. Institut de géographie, Université de Lausanne.

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

Dind, J.-P. (2009). La qualité urbaine : quelle grille de lecture? Quels principes de conception? - Laboratoire du droit à la ville.

Floris, B. (2003). Espace public et sphère économique, 2, 127–136.

Foughali, N., Péraldi, M., & Spinousa, N. (1995). Le marché des pauvres, espace commercial et espace public. *Revue européenne des migrations internationales*, 11(1), 77–97.

Habermas, J. (1992). L'espace public, 30 ans après. *Quaderni*, 18, 161–191.

Michel-Guillou, É. (2010). Les relations homme-environnement. Développement durable et territoires. *Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, (Vol. 1, n° 1).

Pinxten, R. (2008). Vers un cosmopolitisme renouvelé: Interculturalité comme capacité de vivre l'identité et les frontières. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, (82/83), 357–367.

Pochon, M., & Schweizer. (2012). S'asseoir dans l'espace public. Panorama autour du séjour urbain. Mobilité piétonne.

Pradel, B. (2007). Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics, 82/3, 123–130.

Regnauld, H. (2013). L'espace global parcouru par la philosophie occidentale. Revue électronique des sciences humaines et sociales.

Strobel, P. (1993). L'utilisateur, le client et le citoyen : quels rôles dans la modernisation du service public ? Recherches et prévisions, 32(1), 31–44.

Thèses:

Bradel, V., & Guez, A. (2012). L'espace public : L'espace social dans les quartiers de Fener et Balat à Istanbul (Master 2 – Parcours Villes, Territoires et Sociétés). École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy.

Da Cunha, A. (1993). Développement territorial, régions et centralité urbaine : le cas de la Suisse. l'Université de Lausanne.

Conférences:

Berdoulay, V., & Clarimont, S. (n.d.). Espaces publics et mise en scène de la ville touristique.

Chaniel. (1992). La régénération urbaine.

Forum Français pour la Sécurité Urbaine. (2012). L'espace public, Le guide du Forum. Récupéré à partir de www.ffsu.org

Goguelin, P. (1982). Congrès de la Société Française de Psychologie. Paris: Éditions ESF.

Tranda-Pittion, M. (2013). Projet territorial et techniques de participation.

Internet : articles encyclopédie

Graffiti. en Wikipédia. Disponible en: <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Graffiti&oldid=114573414>. Consulté le 29.4.2015.

Mark Granovetter. en Wikipédia. Disponible en: http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Mark_Granovetter&oldid=113905044. Consulté le 16.4.2015.

Nature. en Wikipédia. Disponible en: <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Nature&oldid=113677883>. Consulté le 9.4.2015.

Place Naghsh-e Jahan. en Wikipédia. Disponible en: http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Place_Naghshe_Jahan. Consulté le 10.9.2014.

Psychologie environnementale. Wikipédia. Disponible en : http://fr.wikipedia.org/wiki/Psychologie_environnementale. Consulté le 3.1.2015

Speakers' Corner. Wikipédia. Disponible en: http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Speakers%27_Corner&oldid=107509943. Consulté le 16.9.2014.

Internet : pages web

Bazin, H. (n.d.). L'art d'intervenir dans l'espace public. Consulté en mai 6, 2015, de: <http://biblio.recherche-action.fr>

Megglé, V. (2003). Insécurité et sentiment d'insécurité. Consulté en avril 28, 2015, de: <http://www.psychanalyse-en-mouvement.net/actualites/article-29-2004011729-insecurite-et-sentiment-d-insecurite-transmission-familiale.html>

Tassin, E. (1992). Common space or public space? The conflict between community and advertising. Consulté en 30 avril, 2015, de: <http://hdl.handle.net/2042/15351>

Tetu, J.-F. (1995). The local public sphere and dialogue outlets. Consulté en 30 avril, 2015, de: <http://hdl.handle.net/2042/15223>

6. TABLE DES FIGURES

Figure 1: le processus de satisfaction des demandes des usagers dans l'espace public.....	p.12
Figure 2 : caractéristiques des entretiens directs et on directs.....	p.14
Figure 3: modèle d'analyse de la dynamique de l'espace public.....	p.23
Figure 4: les dimensions des espaces publics conçu et perçu.....	p.24
Figure 5: les relations entre les dimensions des espaces publics conçu par les concepteurs et perçu par les usagers.....	p.25
Figure 6: 12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons.....	p.27
Figure 7: le contexte des relations individu-environnement, usager-espace public.....	p.29
Figure 8: la pyramide des besoins de Maslow.....	p.32
Figure 9: toilette publique à Londres.....	p.35
Figure 10: toilette publique à Lausanne.....	p.35
Figure 11: l'accès potinière bâtiment Géopolis, UNIL.....	p.39
Figure 12: le parc public «l'eau et le feu» à Téhéran.....	p.40
Figure 13: place Naghsh-e-Jahan, Ispahan.....	p.49
Figure 14: place Atiq, Ispahan, Iran.....	p.49
Figure 15 : acteurs et relations dans le projet urbain.....	p.61
Figure 16: exemple de phasage du projet et de la décision attendue.....	p.66
Figure 17: l'articulation entre les échelles du projet.....	p.67
Figure 18: situation de la secteur «En Dorigny».....	p.86
Figure 19: histoire de du site en le journal de l'Université, Uniscope.....	p.87
Figure 20: la vue des champs «En Dorigny» depuis un balcon des immeubles de la Bourdonnett.....	p.88
Figure 21: cohabitation des diversités des cultures.....	p.88
Figure 22 : sites stratégiques du PALM.....	p.91
Figure 23 : les centralités du PALM.....	p.92
Figure 24 : les différentes types des centralités.....	p.93
Figure 25 : les polarités du PALM.....	p.93
Figure 26 : la situation de secteur Ouest Lausannoise dans le PALM.....	p.94
Figure 27 : les 6 grandes chantiers de SDOL.....	p.95

Figure 28 : chantier 1 du SDOL - secteur Hautes Ecoles - lignes directrices.	p.96
Figure 29 : chantier 1 du SDOL - secteur Hautes Ecoles - lignes directrices.	p.97
Figure 30 : trois possibilités de liaison de la mobilité douce.....	p.98
Figure 31 : masterplan résultant de l'étude-test.....	p.100
Figure 32 : etude-test, projet du bureau Rast Architekten.....	p.100
Figure 33 : vu du nord, en venant du giratoire de la Maladière, Situation 1 sur plan.....	p.103
Figure 34 : vu de l'est, en venant à pied de la Bourdonnette, Situation 2 sur plan	p.103
Figure 35 :vu du sud, en venant à pied de l'Université, Situation 3 sur plan.	p.103
Figure 36 : projet lauréat du concours d'urbanisme et d'espaces publics En Dorigny.....	p.105
Figure 37 : espaces bâtis.....	p.106
Figure 38 : espaces accessibles en voiture et les espaces verts.....	p.106
Figure 39 : les différences de niveau d'intimité des espaces publics.....	p.107
Figure 40 : les accès piétonniers.....	p.107
Figure 41 : l'accès des véhicules motorisés.....	p.108
Figure 42 : les accès des camions des marchandises d'Aligro.....	p.108
Figure 43 : les effets néfastes de la nuisance sonore.....	p.108
Figure 44 : la situation des bâtiments par rapport au soleil.....	p.109
Figure 45 : la construction d'un microclimat à partir des voiles d'ombrage..	p.111
Figure 46 : les espaces communautaires entre les bâtiments du type U et la surveillance de ces espaces depuis les fenêtres ou les balcons.....	p.112
Figure 47 : l'emplacement des espaces communautaires entre les bâtiments du type U, (en rouge).....	p.112
Figure 48 : les principales trajectoires directes des piétons.....	p.113
Figure 49 : vue à l'intérieur du passage au rez-de-chaussée.....	p.114
Figure 50 : vue à l'extérieur du passage au rez-de-chaussée.....	p.114
Figure 51 : espace public mixte satisfaisant pour les cyclistes.....	p.115
Figure 52 : l'emplacement de figure 51 dans le plan de quartier,(en rouge).	p.115
Figure 53 : la jonction nord-ouest du quartier.....	p.116
Figure 54 : l'emplacement de figure 53 dans le plan de quartier ,(en rouge).	p.116
Figure 55 : les différentes typologies d'espaces publics de le quartier.....	p.118

Figure 56 : la présence de nature sur et autour de la passerelle.....	p.119
Figure 57 : l'emplacement de figure 56 dans le plan de quartier,(en rouge).	p.119
Figure 58 : la place centrale.....	p.120
Figure 59 : l'emplacement de figure 58 dans le plan de quartier,(en rouge).	p.120
Figure 60 : le plaisir urbain.....	p.122
Figure 61 : l'emplacement de figure 60 dans le plan de quartier,(en rouge).	p.122
Figure 62 : confort et confiance dans les espaces semi-privés.....	p.123
Figure 63 : l'emplacement de figure 56 dans le plan de quartier(en rouge).	p.123
Figure 64 : la place de Célestins, Lyon.....	p.124
Figure 65 : la satisfaction des sens dans le parc public du quartier.....	p.125
Figure 66 : l'ambiance esthétique des espaces publics verts.....	p.126
Figure 67 : l'ambiance esthétique du parc.....	p.126
Figure 68 : les façades ouvertes.....	p.128
Figure 69 : La continuité longitudinale.....	p.129
Figure 70 : l'emplacement de figure 69 dans le plan de quartier,(en rouge).	p.129
Figure 71 : l'ambiance de jardins symboliques.....	p.130

7. ANNEXES

Annexe 1.....Grille d'entretien semi-directif avec les usagers

Annexe 2.....Grille d'entretien avec maître d'ouvrage du projet

Annexe 3.....Grille d'entretien avec concepteur du projet

L'Entretien semi-directif concernant
"une bonne place de vie"

Bonjour, Je suis étudiante en urbanisme à l'université de Lausanne et je rédige actuellement mon travail de mémoire sur «l'interaction entre les usagers et leur milieu urbain».

Je voudrais vous poser quelques questions afin d'obtenir votre avis sur l'espace public. Vos réponses sont très précieuses pour l'analyse de mon travail. Les réponses restent bien évidemment anonymes et confidentielles.

Est-ce que vous avez 10 minutes pour répondre à mes questions?

Merci d'avance

à noter:

Date:..... Heure:.....

Conditions météorologiques: ensoleillé nuageux pluvieux venteux

Informations personnelles:

femme homme âge: <18 19-30 30-50 50 <

célibataire marié(e) divorcé(e) veuf des personnes habitent dans le ménage:.....

-Plus haute formation achevée: aucune formation achevée scolarité obligatoire

apprentissage Maturité école professionnelle supérieure

HES, université, haute école

-Catégorie socio-professionnelle: dirigeants professions libérales autres indépendants

prof. intellectuelles et d'encadrement professions intermédiaires

non-manuels qualifiés: employés manuel qualifiés: ouvriers

travailleurs non qualifiés

-lieu d'habitation: ville:..... quartier:.....

-Quelle type de transport utilisez-vous normalement:

pour vous rendre au travail ou école: voiture privée transports publics vélo ou à pied

pour les besoins commerciaux: voiture privée transports publics vélo ou à pied

pour loisir: voiture privée transports publics vélo ou à pied

Avant de répondre aux questions, souvenez-vous d'un espace public,
dans lequel vous avez vécu un bon moment

ou

Imaginez un tel espace: un espace public aimable

-Lorsque vous vous souvenez ou imaginez cet espace public, quelle est la première chose qui vous vient à l'esprit?

-Pour quelle raison avez-vous pensé à cela en premier?

-Quelle sont les autres choses que l'on remarque dans cet espace?

-Classez les 5 caractéristiques les plus importantes de cet espace public:

___ Sûr

___ Vert

___ Spacieux

___ Beau

___ Beaucoup magasins

___ Accessible

___ Comfortable

___ Moins de voiture

___ Libre

___ Place de rencontres

___ Beaucoup de cafés

___ présence de l'eau

___ Original

___ Cosy

___ Artistique

«Sécurité»

-Dans cet espace public, qu'est qui vous fait vous sentir en sécurité ?

-Donner une note (1:pas du tout, 2:un peu, 3:moyennement, 4:très et 5:beaucoup trop) pour l'importance du rôle de chaque facteur dans sa contribution à produire cette sécurité.

éclairage adéquat : 1 2 3 4 5

élimination de la crainte de la circulation automobile : 1 2 3 4 5

protection des piétons contre les accident : 1 2 3 4 5

espace public animé «yeux en action» : 1 2 3 4 5

chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes : 1 2 3 4 5

présence policière : 1 2 3 4 5

video-surveillance : 1 2 3 4 5

certaines règles d'habillement (par exemple interdiction de la dissimulation du visage dans l'espace public) : 1 2 3 4 5

«Les besoins physiologiques»

Est-ce que vous pensez que l'aménagement sur la photo de droite est réel après votre réponse, nous allons expliquer que cet aménagement qui a été réalisé au centre de Séoul en 2005, a coûté environ 280 millions de dollars US), Selon vous, pourquoi ce grand aménagement était-il nécessaire au centre de Séoul?



« Le désir de nature »

-Imaginez que vous habitez dans un quartier et que pour accéder à l'arrêt de métro vous devez passer tous les jours au-dessus d'une autoroute; Quel carnet de photos des passerelles désirez-vous le plus pour cela? Pourquoi? Dans cet carnet que vous choisissez, quelle est la passerelle la plus agréable? Pour quelle raison?

CARNET 1



CARNET 2



«Aspiration à des relations sociales»

Quel espace choisissez-vous pour vous asseoir? Pourquoi?



«Aspiration à l'enracinement»

Quelle est l'importance de l'originalité dans un espace public?

Est-ce que vous désirez des espaces originels ou complètement modernes?

Annexe 2:

Grille d'entretien pour l'entretien avec le représentant de la maîtrise d'ouvrage dans le projet de «En Dorigny», le chef d'urbanisme de la commune de Chavannes-près-Renens, Monsieur Daetwyler

Cadre : Travail de mémoire, Master en Etudes Urbaines, Institut de géographie et de durabilité, Faculté de Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne

Thème : Interaction entre les usagers et leur milieu urbain

Informations souhaitées :

- Contexte politique et stratégique du projet
- Les démarches participatives dans le projet
- La place des usagers dans le projet

A. Structure du projet, niveau de coordination et acteurs

initiation du projet	<p>Quels sont les initiateurs du projet ?</p> <p>Pourquoi cet projet avait commencé?</p> <p>Ce projet est à l'intérêt de qui?</p>
Acteurs	<p>A qui appartient le secteur «En Dorigny» ? Est-ce-qu' Aligro est le seul propriétaire?</p> <p>Quel est l'intérêt de remplacement du supermarché d'Aligro?</p>
Temporalité	<p>Quand a eu lieu le premier pas d'initiation de ce projet ?</p> <p>Quand espérez-vous que les premiers habitants arriveront ?</p> <p>Aujourd'hui dans quelle phase est le projet?</p>
Coordination	<p>Est-ce que le projet est en coordination avec SDOL? comment?</p>

B. Stratégie et intérêts de la commune

Visions stratégiques relatives au développement des quartiers adjacents	<p>Quelles sont vos visions stratégiques relatives au développement des quartiers adjacents? par exemple UNIL, et Bourdonnette.</p> <p>Selon vous le parc envisagé entre le futur quartier et la Bourdonnette n'a-t'il pas le rôle d'une barrière?</p>
Visions stratégiques relatives à l'espace public	<p>Pour vous «l'espace public» définitifs quel type d'espace? Quelle est le rôle des urbanistes en réalisation d'espace publics?</p> <p>Est-ce que vous considérez la passerelle qui relie le quartier à l'autre côté de l'autoroute comme un espace public multifonctionnel ou monofonctionnel?</p> <p>Est-ce que les espaces dans les bâtiments de forme «U» sont aussi considérés comme les espaces publics?</p>
Action post-production	<p>Une fois que le bâtiment est réalisé, quelles sont les actions envisagées par la ville ?</p>

C. Etudes des usages dans ce projet

Participation et concertation dans le projet	<p>Avez-vous organisé des ateliers de participation? Pendant quelle phase de projet? pourquoi dans cette phase?</p> <p>Pour quelle raison n'avez-vous pas encore organisé ces ateliers de participation?</p>
Futures usagers	<p>Selon vous qui sont les futurs usagers de ce quartier? Et de la passerelle?</p> <p>Avez-vous réalisé des études sur les besoins et aspirations des usagers pour ce projet ?</p>
Différentes modes de transport des usagers	<p>Quelle importance ont les piétons dans ces études ? Et dans les prises de décision ?</p> <p>Le piéton est-il favorisé ou passe-t 'il après les autres ? moyens de transport ? Et le cycliste?</p>

Annexe 3:

grille d'entretien pour l'entretien avec le représentant de projet lauréat de la passerelle «en Dorigny», bureau d'urbanisme et d'architecture de Fruehauf Henry & Viladoms, Monsieur Carlos VILADOMS

Cadre : Travail de mémoire, Master en Études Urbaines, Institut de géographie et de durabilité, Faculté de Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne

Thème : Interaction entre les usagers et leur milieu urbain

Informations souhaitées :

- les principales idées de dessin du projet
- La notion de qualité d'espace public est sa caractéristique
- Le rôle d'utilisateur et la satisfaction de sa demande dans le projet

A. Les idées du dessin du projet

Les idées principales	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle est la principale idée (concept) du projet «Stairway»? - Pourquoi avez-vous choisi ce nom pour votre projet?
Le contraste de couleur	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi avez-vous choisi deux couleurs en fort contraste, noir et blanc, pour les escaliers et l'ascenseur? - Est-ce que vous vouliez donner une sensation de privilégié à l'usage de l'escalier par rapport à celui de l'ascenseur?
Matériaux	<ul style="list-style-type: none"> - Dans quel but avez-vous choisi ces matériaux?
Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Quel rôle joue la végétation dans cette passerelle?
Éclairage	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les méthodes ou modèles de l'éclairage de la passerelle ? Dans quel but? La sécurité?
La vue	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que les points de vue des usagers et des conducteurs étaient importants dans votre dessin?

B. La notion de qualité d'espace public est sa caractéristique	
Espace public	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce qu'une passerelle est un espace public? - Quel type de qualité l'espace public doit-il avoir?
Fonction d'espace public	<ul style="list-style-type: none"> - Quel rôle et quelle fonction doit avoir une passerelle? - Est-ce qu'une passerelle doit rester monofonctionnelle? - Est-ce que les usagers d'une passerelle demandent juste un passage ou un lieu de s'arrêter et s'asseoir?

C. Le rôle d'utilisateur et la satisfaction de sa demande	
Futurs usagers	<ul style="list-style-type: none"> - Selon vous qui sont les futurs usagers de ce quartier? Et de la passerelle? - Avez-vous réalisé des études sur les besoins et aspirations des usagers pour ce projet ?
Différentes demandes des usagers	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les attentes des différents usagers de cette passerelle? (les habitants des quartiers adjacents, les usagers d'Aligro, les étudiants)
Les circulations et les accès	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi pour vous la présence d'une rampe d'accès n'était pas nécessaire? - Pourquoi vous n'avez pas pensé à un accès direct au nord de là que de l'arrêt de métro?