

L a u s a n n e

PÔLE GARE

La nouvelle gare et ses alentours

**Processus participatif pour
les Espaces Publics de la Place de la Gare**

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE Questionnaires et entretiens

Étude mandatée par la Ville de Lausanne
Direction des Travaux – Pôle Gare

Mandat réalisé par l'équipe
PlanI-D – Institut G2C – Heig-vd – Hes-so



Géomatique,
Gestion de l'environnement,
Construction et surveillance d'ouvrages



HAUTE ÉCOLE
D'INGÉNIERIE ET DE GESTION
DU CANTON DE VAUD
www.heig-vd.ch

Hes-so

Haute Ecole Spécialisée
de Suisse occidentale
Fachhochschule Westschweiz
University of Applied Sciences and Arts
Western Switzerland

L'enquête a été réalisée par Adeline Cherqui et Maude Risse, collaboratrices scientifiques, sous la direction de Florent Joerin (Dr., professeur) et de Pierre-Henri Bombenger (Dr., chargé de recherche).

Pour citer ce document:

Cherqui A., Risse M., Bombenger P-H., Joerin F., Synthèse des résultats de l'enquête sur le réaménagement de la Place de la Gare de Lausanne – Questionnaires & entretiens, rapport réalisé sur mandat de la Ville de Lausanne – Direction des Travaux – Pôle Gare, HES-SO/HEIG-VD/Institut G2C – Equipe PlanI-D, 7 juillet 2015, 30 p.

**Haute école d'ingénierie et
de gestion du canton de Vaud
Institut G2C – Equipe PlanI-D**
Route de Cheseaux 1
CH-1401 Yverdon-les-Bains
florent.joerin@heig-vd.ch
pierre-henri.bombenger@heig-vd.ch

Table des matières

1. Résumé	4
1.1 Les modalités de l'enquête	4
1.2 La Place de la Gare aujourd'hui	4
1.3 Les vocations attendues de la Place de la Gare	5
1.4 Conclusion	6
2. Modalités d'enquête	7
3. Représentativité de la population enquêtée	9
4. La Place de la Gare aujourd'hui	11
4.1 Les perceptions des usagers	11
4.1.1 Les caractéristiques de la place selon la population	11
4.1.2 Une interface multimodale majeure pour l'agglomération	13
4.1.3 Une forte présence automobile contestée	14
4.1.4 Un espace public peu lisible	15
4.1.5 Un lieu de sociabilités difficilement appropriable	15
4.2 Les usages actuels de la Place de la Gare	17
5. Les vocations attendues de la Place de la Gare	19
6. Les attentes de la population en termes de réaménagement	21
6.1 Une place dont les fonctions actuelles doivent être préservées	21
6.1.1 Un lieu de passage	21
6.1.2 Une interface de transport	22
6.2 Un espace plus lisible	23
6.2.1 Une lisibilité de l'espace gare et des modalités de transport	23
6.2.2 Une lisibilité de l'ancrage de la place dans le tissu urbain	23
6.2.3 La fonction de lien de la Place de la Gare	24
6.3 Une envie de convivialité et d'espace vert	25
6.4 Des attentes en termes de sécurité	27
6.5 Conclusion des attentes	28
7. Tensions potentielles	29
7.1 Entre les différents modes de transport	29
7.2 Commerces	29
7.3 Riverains et pendulaires	30
8. Conclusion générale	31
9 Annexes	32

1. Résumé

1.1 Les modalités de l'enquête

L'enquête porte sur les usages (ce qu'on y fait), les représentations sociales (comment on la voit) et les besoins (ce qu'on en attend dans le cadre de son réaménagement) de la Place de la Gare à Lausanne. Elle comprend deux volets. D'une part, une démarche quantitative réalisée par questionnaire en ligne et *de visu* sur la Place de la Gare qui totalise 2'441 répondants. D'autre part, une étude qualitative sous forme d'entretiens semi-directifs avec 21 acteurs institutionnels et associatifs pour lesquels cet espace constitue un enjeu particulier.

1.2 La place de la Gare aujourd'hui

La Place de Gare est aujourd'hui perçue par une forte majorité des usagers consultés comme **une interface multimodale**, et plus particulièrement comme un lieu d'accès aux transports publics et **un lieu de passage**. L'architecture emblématique du bâtiment central, avec son horloge, est aussi mise en avant par plus de la moitié des sondés. **L'emprise routière** est une caractéristique souvent mentionnée, tout comme la foule qui la traverse.

La cohabitation des différents modes doit ainsi être repensée, tout en préservant cette fonction centrale d'interface de transports. Ce dernier point ressort particulièrement de la vision mitigée qu'ont les usagers de **la présence automobile** sur la place. Si elle doit selon eux être préservée afin de garantir la multimodalité, la place qui lui est accordée est trop importante en comparaison des autres formes de mobilité, notamment des modes actifs, et plus particulièrement de **la marche**.

Les propos des personnes interrogées décrivent une place considérée avant tout comme une route et non comme un espace public. Les nombreux flux présents et leur intensité leur font dire qu'il s'agit d'**un espace perçu comme sous-dimensionné**. La place remplit ses fonctions d'agglomération, mais elle serait **devenue inadaptée** suite à une augmentation importante du nombre de ses usagers. Cette inadéquation prend dès lors la forme d'une exigence **de réorganisation et d'une amélioration qualitative de l'espace plus que d'un changement de nature**.

La lisibilité des lieux, tant au niveau de l'accès aux différents moyens de transports que de l'inscription de la place dans le tissu urbain, pose également problème.

Il est enfin important de relever que **le foisonnement** de la Place de la Gare, avec ses flux incessants de piétons, est aussi une caractéristique souvent appréciée des usagers. Il s'agit selon les personnes consultées d'un lieu très vivant, mais il ne favorise pas suffisamment **les micro-séjours** (attentes d'un bus ou d'un ami p.ex.) qui font partie pourtant de leurs besoins.

1.3 Les vocations attendues de la Place de la Gare

Nous l'avons vu, la Place de la Gare est avant tout définie comme une interface de transport et un lieu de transit. Selon les personnes consultées, **cette identité de nœud modal** doit être préservée, voire développée.

Les répondants s'accordent en effet sur une nécessaire **amélioration de la fluidité intermodale**. Ainsi, la place accordée aux transports individuels motorisés est selon eux trop importante. Il s'agit dès lors de favoriser nettement **la mobilité douce**, et en particulier la marche.

Un enjeu d'information est aussi à relever. Il s'agit d'améliorer la lisibilité de l'espace, tant au niveau de la place même qu'à l'échelle urbaine. La reconfiguration des lieux devra ainsi permettre **une lecture plus aisée** de l'accessibilité des différents moyens de transports et de la situation de la Place de la Gare en relation avec d'autres pôles d'attractivité (p.ex. Flon, centre-ville, institutions importantes). Cette attente ne traduit pas nécessairement un besoin des usagers interrogés, mais plus une projection des difficultés potentielles rencontrées par des primo-visiteurs (p.ex. touristes).

La vocation principale de plateforme multimodale ne doit pas se faire aux dépens d'autres attentes. Les répondants revendiquent ainsi un développement de l'identité première de la place, tout en formulant des attentes pour une amélioration de sa qualité **de lieu de rencontre et de rendez-vous**. Une demande est ainsi exprimée pour une amélioration de la qualité d'accueil des micro-séjours (moins de 15 minutes) qui sont nombreux et importants pour ses usagers. Ceux-ci souhaitent ainsi que **les fonctions d'attente et de rencontre** des lieux soient améliorées en repensant notamment le mobilier urbain et en augmentant la surface réservée aux piétons. Si **les espaces verts** pourraient, selon les personnes interrogées, participer à l'esthétisation des lieux, il ne s'agit pas pour autant d'en faire un parc urbain.

La fonction de lien de la place devra être développée, que ce soit entre l'est et l'ouest (futurs Rasude et Pôle muséal) ou entre le nord et le sud (quartiers sur et sous-gare). La Place de la Gare pourra ainsi jouer le rôle de **préfiguration de l'espace alentour**. Il s'agit notamment d'offrir une continuité avec les espaces environnants tout en préservant l'esprit propre à chaque lieu.

Enfin, bien que la réalité de la délinquance soit relativement faible sur la Place de la Gare, une partie des sondés fait part d'un sentiment d'insécurité. **Cette insécurité subjective** est mise en lien avec des enjeux d'éclairage public.

1.4 Conclusion

L'enquête a révélé une identité de la Place de la Gare étonnamment forte et affirmée. Les répondants lui attribuent un rôle spécifique dans leurs activités quotidiennes et souhaitent qu'elle garde et renforce cette identité: celle d'une scène de vie et d'un espace des temps courts. Une place qui offre aussi **une forme de convivialité** particulière, mais aussi réelle et appréciée.

La Place de la Gare remplit de nombreux rôles en faisant office de lien entre les quartiers et les futurs quartiers (p.ex. la Rasude), le futur Pôle muséal, les modes de transport, les gens (rencontres), l'agglomération, le Canton, la Suisse et l'Europe.

Il ressort de l'enquête que l'évolution de cette place ne doit pas nécessairement faire de choix entre ces différents rôles, mais plutôt faciliter leur cohabitation. Dans ce sens, le développement du sous-sol, l'ouverture vers le Pôle muséal, ainsi que la définition d'une nouvelle place au sud de la gare constituent des ressources essentielles. Autrement dit, afin de relever l'ampleur du défi posé par le réaménagement de la Place de la Gare et la conciliation de ses fonctions qui sont amenées à croître en intensité, celle-ci ne peut être conçue et pensée qu'en relation avec l'ensemble du Pôle Gare.

La Place de la Gare actuelle cumule des fonctionnalités qui déjà actuellement sont proches des limites de sa capacité. Elle doit donc s'agrandir, déborder, jouer sur deux niveaux, tout au moins en termes fonctionnels.

2. Modalités d'enquête

Le projet des CFF Léman 2030 vise la modernisation du réseau ferroviaire de Suisse occidentale. Dans ce cadre, l'extension et la modernisation de la Gare de Lausanne pour l'adapter à un flux croissant de voyageurs à l'horizon 2025 aura pour conséquence une modification importante de l'ensemble du secteur appelé Pôle Gare, mais aussi et surtout, dans un premier temps de la Place de la Gare. Son organisation va ainsi être profondément bouleversée par une nouvelle conception des liaisons entre la gare et les interfaces de mobilité telles que les métros m2 et, à plus long terme, m3. Ces interventions de nature essentiellement techniques et visant la fonctionnalité de ces espaces offrent aussi l'opportunité de questionner et redéfinir le rôle de cette place dans la dynamique des espaces publics lausannois ainsi que les ambiances urbaines qui pourraient s'y développer.

La Ville a ainsi organisé un mandat d'étude parallèle permettant à plusieurs équipes d'architectes, urbanistes, paysagistes et ingénieurs de formuler des propositions pour une nouvelle organisation de la Place de la Gare. Toutefois, afin de s'assurer que ces réflexions intégreront au mieux les attentes des usagers de la Place de la Gare, la Ville de Lausanne a aussi mandaté l'Equipe PlanI-D – Institut G2C de la Heig-vd pour mener une enquête et des entretiens visant à produire un panorama des pratiques et souhaits des usagers de cet espace dans toute leur diversité. Ce résultat, qui fait l'objet de ce rapport, sera ainsi transmis et communiqué aux équipes concurrentes du mandat d'étude parallèle qui auront alors pour mission de proposer des projets combinant, avec autant d'habileté que possible, les demandes sociales, les contraintes techniques et financières, ainsi que les considérations architecturales, urbanistiques et esthétiques.

La grille de questionnement a été élaborée conjointement par la Heig-vd et la Ville de Lausanne autour de trois enjeux: l'analyse des représentations sociales de la place actuelle, l'étude des usages et pratiques de cet espace et les besoins qui y sont projetés. La seconde étape de l'enquête a consisté à administrer un pré-questionnaire auprès de 133 passants de la place le 28 avril 2015. L'objectif de cette étape était de tester une première grille d'enquête et d'affiner les modalités de réponses. Par la suite, le questionnaire de l'enquête a été diffusé sous forme numérique: une version a été mise en ligne sur le site internet de la Ville de Lausanne consacré au Pôle Gare, du 8 mai au 7 juin 2015. Parallèlement, une passation *de visu* a été réalisée directement sur la Place de la Gare par huit enquêteurs sur neuf périodes. Le questionnaire d'enquête a reçu au total 2'441 réponses exploitables.

Cette démarche quantitative a été complétée par la réalisation de 21 entretiens avec différents acteurs privés, publics ou encore associatifs, représentatifs des collectifs d'usagers particulièrement présents sur la Place de la Gare ou y ayant un enjeu particulier (par exemple, Pro Vélo, Association des commerçants de la gare, Poste de police du Petit-Chêne, EPFL, ou encore AVACAH – Association vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés). La liste des acteurs rencontrés lors de ces entretiens a été établie en collaboration avec la Ville de Lausanne. Elle a ainsi été coordonnée avec d'autres démarches de sollicitations par focus group, menées par le bureau Urbaplan dans la même période.

Cette approche à la fois quantitative et qualitative nous permet de disposer d'un panorama relativement complet des attentes, mais aussi des usages et des perceptions de cet espace et de son aménagement présent et souhaité à travers les discours d'un panel représentatif de la population et des usagers.

3. Représentativité de la population enquêtée

Afin de vérifier si notre échantillon est représentatif de la population lausannoise, nous avons comparé la composition de notre groupe de répondants avec les données de l'Office fédéral de la statistique au niveau suisse et avec celles de Statistique Vaud pour Lausanne.

Parmi les participants, 46% des répondants habitent Lausanne¹. 51% des répondants travaillent en ville et 9% dans les communes environnantes. 74% des sondés habitent et/ou travaillent dans l'agglomération lausannoise. 25% des participants à l'enquête habitent hors de l'agglomération et passent au minimum 3 à 4 fois par semaine sur la place. Nous pouvons donc affirmer que l'enquête a atteint son objectif de faire participer les habitants et usagers réguliers de la commune.

L'échantillon des répondants respecte globalement la stratification sociale de la population suisse, avec cependant une légère surreprésentation de trois catégories sociales:

- le poids plus important des hommes;
- une légère surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures;
- une surreprésentation des 18-30 ans.

Si la population lausannoise est constituée de 48% d'hommes pour 52% de femmes², notre échantillon se répartit en 52% de répondants masculins pour 47% de femmes (le reste étant des sans réponse). Cette différence entre la population et les répondants est une limite habituellement constatée dans les démarches par questionnaire. En effet, les hommes ont plus facilement tendance à participer à ce type de démarche.

En ce qui concerne la représentativité par activités professionnelles³, nous observons une légère surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures puisqu'ils composent près de 31% de notre population témoin mais ne représentent que 21,6% de la population nationale⁴. Il s'agit, ici également d'une caractéristique usuelle liée à la méthodologie déployée dans la mesure où la démarche d'enquête par questionnaire sur serveur reçoit une approche particulièrement favorable auprès des populations plus qualifiées.

¹ Cf. Annexe 1: Carte des lieux de domiciles des répondants.

² Source: Service Cantonal de recherche et d'information statistique, scris.vd.ch.

³ Cf. Annexe 2: «Structure de la population active occupée sur le territoire national selon les catégories socioprofessionnelles, 1^{er} trimestre 2015».

⁴ Cf. Annexe 2.

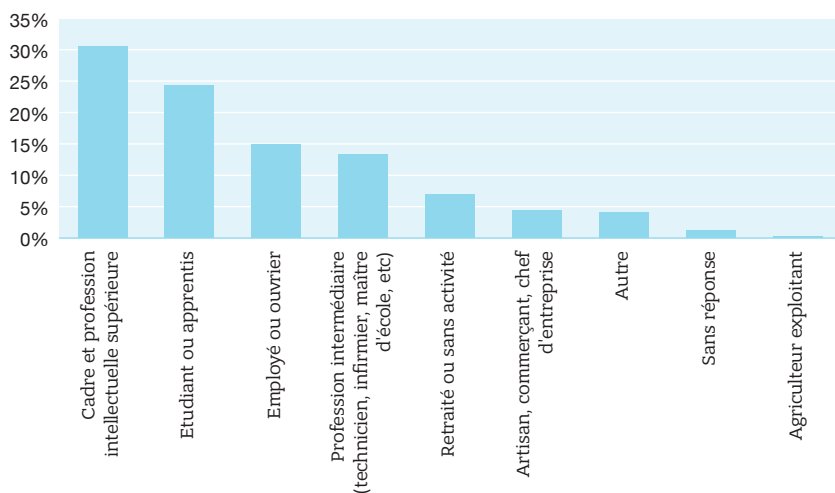


Figure 1
Structure de l'échantillon par profession.

Nous constatons une dynamique similaire au niveau de l'âge des participants puisque la surreprésentation des 18-30 ans⁵ tient en partie au choix de la mise en ligne du questionnaire.

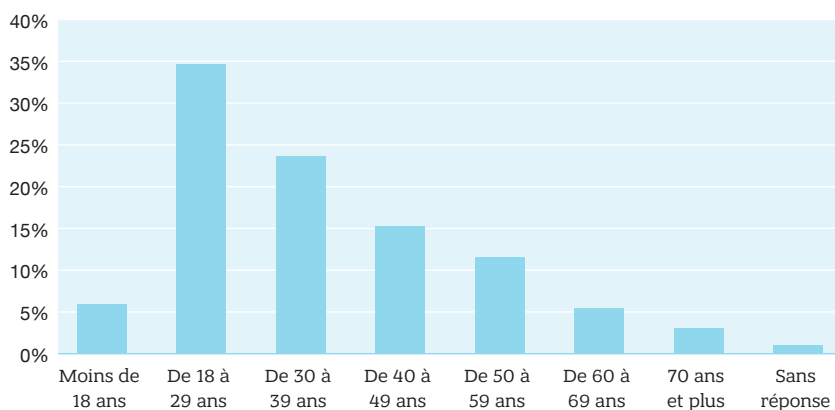


Figure 2
Structure de l'échantillon par âge.

63% des répondants n'ont pas d'enfant, ce qui s'explique notamment par la structure par âge de l'échantillon.

⁵ En effet, si notre échantillon est composé de près de 35% de jeunes ayant entre 18 et 29 ans, ils ne sont que 18% à avoir entre 20 et 29 ans à Lausanne (cf. Annexe 3)

4. La Place de la Gare aujourd'hui

Cette section présente les différentes perceptions et usages de la Place de la Gare. Il s'agit ainsi de mettre en perspective les grandes tendances exprimées par les répondants.

C'est à travers les représentations et pratiques actuelles, que les usagers vont peu à peu construire une représentation de leurs différentes attentes.

4.1 Les perceptions des usagers

Pour comprendre les attentes de la population, cette enquête cherche dans un premier temps à mettre en évidence les perceptions dominantes des répondants sur la Place de la Gare. Cette première étape peut ainsi servir de base de réflexion sur les éléments et les dimensions à maintenir dans le projet de réaménagement.

4.1.1 Les caractéristiques de la place selon la population

Selon les usagers interrogés, la Place de la Gare est avant tout définie par sa fonction **d'accès aux transports publics** (76%) et **d'interface multimodale** en général (49%) (possibilité de donner plusieurs réponses). L'architecture emblématique du bâtiment central, avec son horloge, est aussi mise en avant par plus de la moitié des sondés (53%). L'emprise routière et la place dévolue aux taxis sont également considérées comme des caractéristiques importantes de cet espace public (respectivement 26% et 25%). Bien que près de 4 personnes sur 10 mentionnent la densité d'individus présents comme un élément essentiel, les fonctions liées aux services et aux sociabilités, telles que les restaurants, les cafés et les commerces, ne sont citées que par une minorité d'usagers (restaurants/café: 16%; commerces et services: 13%). Un peu plus de 15% des sondés définissent la place par le bruit qui y règne.

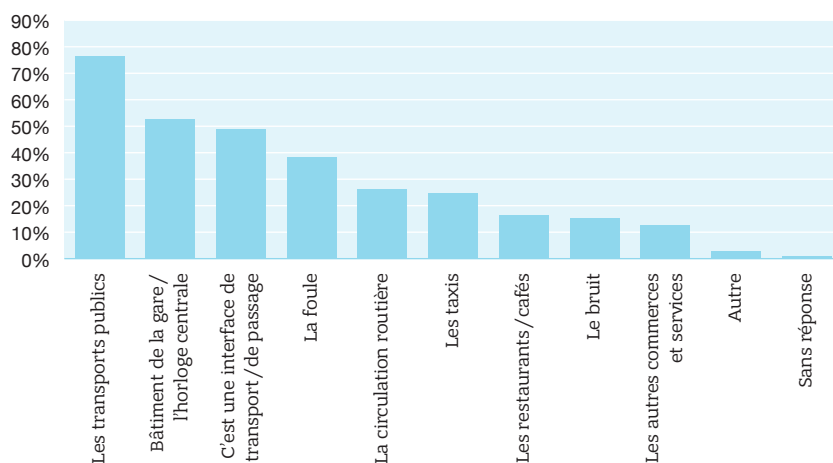


Figure 3
Éléments caractéristiques de la Place de la Gare.

Le faible taux de non-réponse (1%) à cette question est révélateur d'un espace qui, bien que considéré avant tout comme un lieu de transit ou de changement modal, est aisément présent dans les représentations sociales. Cet état de fait ressort également des entretiens qui permettent de préciser qualitativement les résultats issus du questionnaire. L'importance de l'emprise routière par exemple, conforme à la réalité avec la moitié de la surface de la place réservée à la chaussée, est fortement connotée dans les propos des personnes interviewées:

*«On a l'impression d'être devant un garage. En fait, c'est une grosse surface qui est bloquée par **une marée de choses grises.**»⁶*

*«Actuellement, c'est un peu **deux déversoirs à trafic**, de part et d'autre de cette place. (...) On a organisé des flux dans tous les sens qui fonctionnent tant bien que mal, je pense plus mal pour d'autres que pour les vélos, mais voilà, c'est un nœud de trafic. Indépendamment des trains encore.»⁷*

*«Le béton? [En réponse à la question: «Quel est l'élément principal qui définit cette place?»] (...) Mais c'est vrai que ça frappe, parce que c'est une place qui est très **minérale**, qui est très routière, qui a essayé de concilier j'ai envie de dire l'inconciliable, c'est-à-dire le stationnement, le trafic de transit, le trafic d'accès, le stationnement de tous les vélos.»⁸*

Ces propos qualifient **une place perçue avant tout comme une route et non comme un espace public**. Si le côté minéral est récurrent, ce n'est probablement pas en premier lieu pour dénoncer un manque d'espaces verts (cf. 6.3), mais bien la part importante dévolue au trafic motorisé.

Une surface routière donc, mais également une place qui accueille de nombreux autres flux et qui «fonctionne à plein»⁹. Ainsi, **le sous-dimensionnement** de cet espace au regard de sa fonction d'agglomération est un des attributs centraux de la Place de la Gare selon les personnes consultées, bien qu'elles soient conscientes du caractère contraint de l'espace:

*«Pour moi elle est toujours **trop petite**. On a une grande ville, on a beaucoup de monde, mais cette Place de la Gare elle est petite ou mal organisée par rapport à ce qu'elle doit supporter. (...) Je ne dis pas qu'elle n'est pas sympa, mais c'est «cogné», pour utiliser une expression bien vaudoise. On a tout voulu mettre... parce qu'on n'avait pas le choix aussi à mon avis, c'est ça le problème.»¹⁰*

⁶ Représentant associatif.

⁷ Représentant associatif.

⁸ Représentant associatif.

⁹ Représentant associatif.

¹⁰ Représentant associatif.

«La ville et la vie, c'est toujours lié à un problème de décalage. C'est que quand tout va bien, ou que tout se passe bien, que l'espace public est bien dimensionné pour le bon nombre de gens, avec une bonne mixité urbaine, enfin avec tout ce qui fait la vie et la ville, et puis tout d'un coup dans ce contexte, vous changez un des paramètres, et il y a un problème. C'est juste qu'elle [la Place de la Gare] va bien s'il y a moins de trafic voiture et s'il y a moins de passagers par jour, elle fonctionnerait parfaitement bien. Cette Place de la Gare, imaginons que ce serait la gare de Vevey, elle fonctionnerait bien, parce qu'elle serait de la dimension d'un quartier de ville qu'est Vevey. Pour Lausanne, elle déborde de partout.»¹¹

Les personnes citées parlent ainsi non pas d'une place qui manque en soi de fonctionnalité, mais qui est **devenue inadaptée** suite à une évolution contextuelle. Cette inadéquation prend dès lors **la forme d'une exigence de réorganisation de l'espace plus que d'un changement de nature** (cf. 6.1).

La place ne peut ainsi répondre de manière satisfaisante à sa vocation première selon les personnes interrogées – celle d'une interface de transport et d'un lieu de passage – ou a, du moins, atteint ses limites en termes de capacité. Si le caractère réduit de l'espace disponible est souvent cité, l'organisation des flux et la cohabitation des différents modes sont également pointées du doigt.

4.1.2 Une interface multimodale majeure pour l'agglomération

La Place de la Gare est avant tout perçue comme **le lieu où se croisent** de nombreux modes de transport:

«La place est un élément très important de cette interface-là, parce que c'est là où se concentrent la plupart des usagers avant qu'ils entrent à proprement parler dans la gare, qu'ils soient piétons, usagers des transports publics, cyclistes, scootéristes, etc., ils vont passer par cette Place de la Gare, s'y arrêter; mais c'est également un carrefour de plusieurs rues lausannoises, où un certain nombre d'usagers, qu'ils soient piétons, en transports publics, cyclistes ou en voiture, utilisent les rues, ne font que passer à la gare.»¹²

¹¹ Membre d'une administration cantonale.

¹² Représentant associatif.

La Place de la Gare est ainsi un lieu où cohabitent de nombreux modes, chacun avec des besoins spécifiques, que ce soit en termes de flux, de sécurité, de stationnement ou de séjour. Ce dernier point, conjugué au sous-dimensionnement de la place évoqué précédemment, concourt à une situation jugée partiellement problématique par les personnes interrogées:

«Du point de vue du transport public, c'est un vrai cauchemar, dans le sens qu'on n'a pas de facilité d'accès depuis le bas de Ruchonnet (...). On a des soucis avec les places de dépose-minute qui sont parfois en double, voire en triple file, qui font qu'on n'arrive pas des fois à faire les manœuvres souhaitées avec les bus. Donc ça nous fait un deuxième blocage. On a un troisième blocage, qui est le passage piéton. On est obligé de le réguler parce que sinon les piétons passeraient tout le temps, et les bus ne passeraient plus, mais ça veut dire qu'en termes de progression des bus, c'est très frustrant (...).»¹³

Malgré les difficultés soulevées lors des entretiens, près de 9 personnes sur 10 ont un jugement positif sur l'accès aux différents transports publics. Ainsi, bien que les usagers souhaitent y voir une amélioration, il apparaît que **la fonctionnalité de la Place de la Gare remplit correctement son rôle**¹⁴ d'interface modale.

4.1.3 Une forte présence automobile contestée

L'un des points noirs soulevés par les entretiens et le questionnaire reste la cohabitation difficile entre l'usage automobile et les autres modes de transport. Bien que plus de 20% des répondants ne se prononcent pas sur l'accessibilité automobile, ils sont mitigés sur cet aspect. Ainsi, les entretiens mettent en évidence que les piétons peuvent éprouver des difficultés à cheminer sur la place et à traverser les deux axes routiers parallèles. Pour autant, il est important de préciser que si les marcheurs et personnes à mobilité réduite ont une certaine appréhension de ces passages piétons, les automobilistes rapportent une lecture assez similaire de la situation. En effet, comme nous l'a confié le responsable du poste de police, un grand nombre des piétons cherchent à traverser certes sur les passages, mais sans respecter les signaux lumineux. Il en résulte que la Place de la Gare est également perçue comme une **traversée anxieuse** pour certains automobilistes. La faible place matérialisée pour les cyclistes rend également cet espace public complexe pour les deux-roues. C'est ainsi que le stationnement est difficilement identifiable en ce sens qu'il est *«saupoudré à travers toute la place»*¹⁵ et que la densité de la circulation routière tend à masquer l'espace réservé aux deux-roues.

¹³ Représentant des transports publics.

¹⁴ Près de 66% des répondants portent un jugement positif, voire très positif, sur la fonctionnalité de cet espace.

¹⁵ Représentant associatif.

Si la priorisation du mode automobile¹⁶ sur les autres modes est critiquée, les usagers de la place soulignent cependant qu'il est difficilement révoquant sur cet espace.

4.1.4 Un espace public peu lisible

Bien que jouant le rôle d'interface multimodale et de canalisateur de flux, la position de la Place de la Gare dans le tissu urbain, et notamment ses liens avec d'autres nœuds de transport (Flon, Saint-François) ou de grands attracteurs urbains (Hautes écoles, administrations, commerces, multinationales, sièges d'organisations internationales et services du centre-ville), semble poser question. Si cet espace est identifié comme étant fonctionnel, **sa place dans le tissu urbain reste peu aisée à lire**. En effet, l'une des difficultés mentionnées par les acteurs rencontrés réside dans la complexité à positionner l'ensemble de la trame urbaine et les relations spatiales entre les différents pôles d'attractivité du territoire. Cette complexité de la trame urbaine va se traduire également directement sur l'espace de la place par une difficulté à distinguer les diverses fonctionnalités à disposition pour les usagers occasionnels.

Si le rôle d'interface modale de la place est central aux yeux de ses usagers, il ne doit toutefois pas, selon eux, se développer au détriment de la fonction sociale de cet espace (cf. 4.1.5).

4.1.5 Un lieu de sociabilités difficilement appropriable

La Place de la Gare est avant tout vue comme une interface de transport et un lieu de passage, mais aussi comme un lieu de sociabilités:

«C'est-à-dire que c'est effectivement une place où il y a différents flux, et des flux qui sont importants, mais c'est aussi j'ai envie de dire, une place du vivre-ensemble, et que cette dimension-là du vivre-ensemble actuellement, elle n'existe absolument pas.»¹⁷

Autrement dit, bien qu'il s'agisse d'une place qui accueille principalement du transit, il ne faut pas oublier que ce dernier est généré par des personnes aux besoins spécifiques. Nous l'avons vu, près de 40% des sondés citent la foule comme une des caractéristiques principales de la Place de la Gare. Ce «foisonnement»¹⁸ ressort également des entretiens:

«Il y a beaucoup de monde, il y a beaucoup d'échanges, il y a des gens qui arrivent, il y a des gens qui partent, il y a des gens qui zonent, il y a le type qui fait ses baisers gratuits, qui vient de temps en temps. Donc

¹⁶ Il s'agit ici d'une perception qu'ont les usagers de l'espace de cette priorisation du mode automobile.

¹⁷ Représentant associatif.

¹⁸ Représentant des transports publics.

*en même temps ce n'est pas aménagé pour, mais **c'est un endroit très vivant**. Si on attend le bus ou si on donne rendez-vous à quelqu'un, on ne s'ennuie jamais, parce que il y a tout le temps du mouvement, des échanges, c'est quand même une place très vivante, malgré que les flux ne sont pas réglés de façon optimale.»¹⁹*

La Place de la Gare apparaît donc comme un lieu très vivant, mais où la convivialité est discutée. Un lieu convivial est défini par les personnes consultées comme un endroit où il fait bon s'asseoir à une terrasse ou comme un espace où l'on se donne volontiers rendez-vous²⁰. Ainsi, le ressenti par rapport à cette convivialité souhaitée est mitigé. Bien qu'un répondant sur deux porte un jugement négatif sur la convivialité de cet espace, ils sont plus de 10% à ne pas s'exprimer sur le sujet. Ces non-réponses sont en soi une information importante quant à la perception de cet espace. C'est bien parce que cette place n'est pas toujours identifiée comme une «place en soi», que sa convivialité n'est pas forcément attendue.

«Ce n'est pas une place qui a une fonction de place. Dans le sens où on se rencontre, où on s'arrête, où on se donne rendez-vous, où il y a de la vie. (...). C'est un peu une non-place pour moi.»²¹

Même s'il ne s'agit pas, pour la plupart des interviewés, de faire de la Place de la Gare un lieu de sociabilité au sens usuel du terme (délassement, loisirs), cette dimension est inhérente à la mise en valeur de cet espace public. Selon eux, tout lieu dont la vocation est d'accueillir des usagers, ne serait-ce qu'en transit, se doit d'être convivial. Nous reviendrons sur cette notion de façon plus approfondie au point 6.3.

Pour autant, si l'émergence d'un sentiment de convivialité peut passer par un renforcement de la présence des commerces, restaurants et services, les répondants, apprécient l'offre commerciale déjà présente sur la place.²²

La vocation de ces commerces est pourtant moins l'émergence d'une convivialité, d'une sociabilité que la réponse à un besoin marchand pour des gens de passage sur l'espace public.

¹⁹ Représentant des transports publics.

²⁰ Représentants associatifs.

²¹ Représentant associatif.

²² Plus de 67% des répondants portent un regard positif ou très positif sur l'offre commerciale présente sur la Place de la Gare.

4.2 Les usagers actuels de la Place de la Gare

La Place de la Gare apparaît comme un espace multifonctionnel où les usages sont divers.

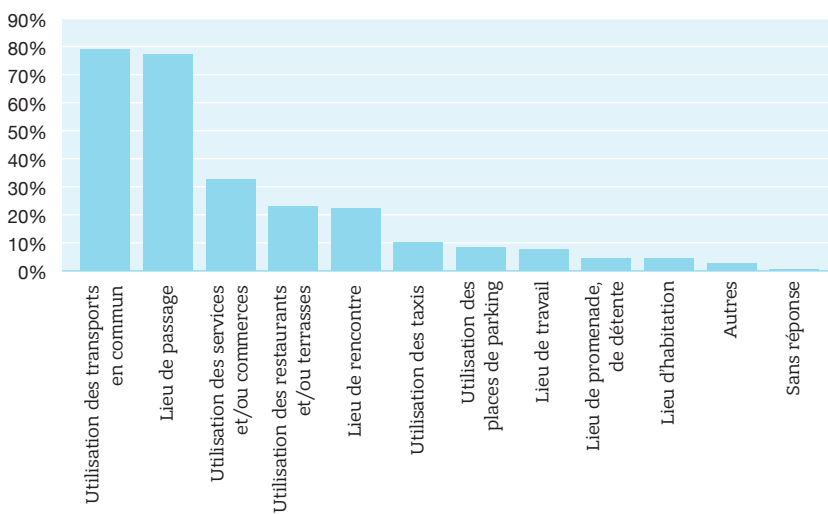


Figure 4
Les différents usages de la Place de la Gare.

Ainsi, si près de 80% des répondants utilisent cette place comme un lieu permettant l'accès aux différents types de transports publics et plus de 77% des répondants comme un lieu de passage, ils sont également un tiers à profiter des commerces et des services disponibles.

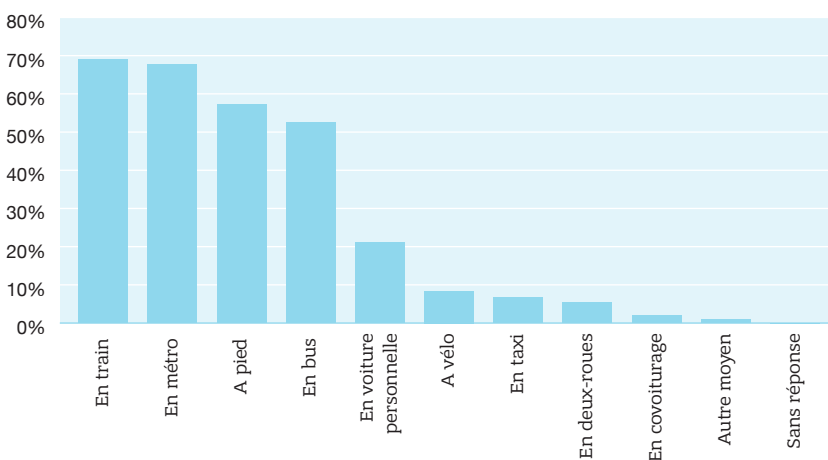


Figure 5
Moyens de transport utilisés pour transiter ou se rendre à la Place de la Gare.

Ces usages principaux de nœud de transport public et de lieu de transit, s'expliquent évidemment par la présence des bus, des trains et du métro sur cet espace.

Bien que plus de 65% des répondants utilisent majoritairement le train ou le métro pour se rendre sur cet espace, ils sont plus de la moitié à s'y déplacer à pied. Si ces usages traduisent une utilisation de la place comme zone de transit, cela ne s'oppose pas nécessairement à une certaine flânerie des passants.

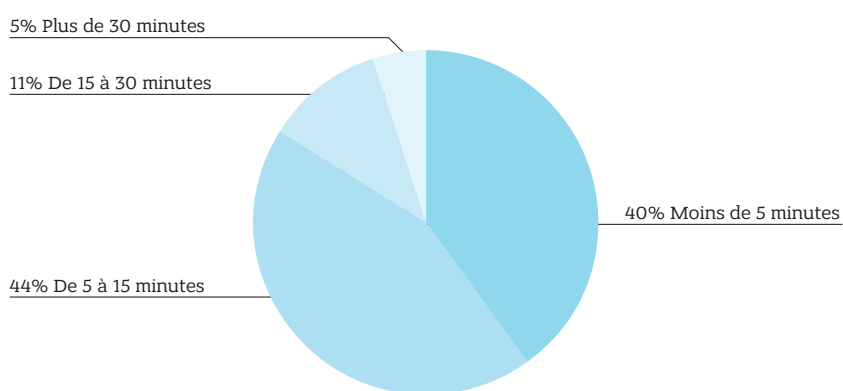


Figure 6
Temps moyen passé sur la Place de la Gare.

La figure 6 met en exergue que si 40% des usagers de la place passent moins de 5 minutes sur cet espace public, ils sont plus de 44% à y rester entre 5 et 15 minutes. Ce temps de passage traduit ainsi la fonction première de cet espace comme un lieu de transit, mais également un espace pouvant permettre une relative déambulation et répondre à des besoins marchands. Néanmoins ce temps de flânerie semble restreint puisque seuls 5% des usagers passent plus d'une demi-heure sur cette place.

En ce qui concerne l'utilisation des commerces et des restaurants, la dynamique est similaire. Ainsi, les usagers de l'espace vont fréquenter les commerces de bouche ou non, de façon rapide, puisqu'ils restent en moyenne entre 5 et 15 minutes sur cette place.

Si à cette donnée, on ajoute le temps passé sur la place par les utilisateurs des transports publics, qui, eux aussi majoritairement restent entre 5 et 15 minutes sur cet espace, on comprend que cette place joue une fonction de transit, mais où les usagers s'accordent facilement un temps de musarderie.

5. Les vocations attendues de la Place de la Gare

Comme nous l'avons mentionné, la Place de la Gare, espace multifonctionnel, est avant tout définie par sa dimension d'interface modale. Cette dimension est prégnante tant au niveau des usages actuels, que de la vocation future souhaitée par les personnes interrogées. C'est ainsi autant les différentes perceptions que les types d'usages qui vont structurer les vocations attendues par le réaménagement de cet espace public.

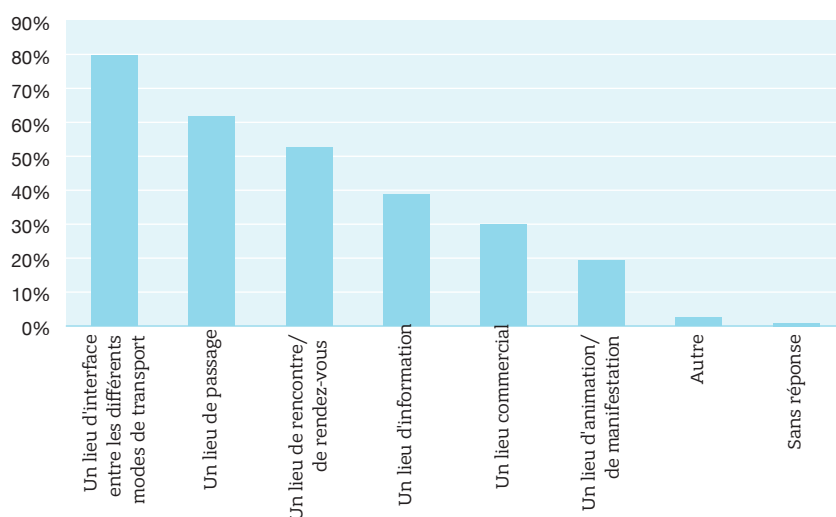


Figure 7
Vocations souhaitées par les usagers pour la Place de la Gare.

La Figure 7 donne à voir les attentes principales des répondants sur la Place de la Gare. L'identité première de la place actuelle comme un lieu de passage, de transit va également se retrouver dans les attentes de la population. Ainsi, plus de 60% des répondants ont identifié cette fonction comme structurant la vocation future de l'espace. De même, l'utilisation et l'identification de cet espace public comme **une interface de transport** vont influencer la vocation attendue. Il s'agira pour le projet de réaménagement de maintenir cette identité forte de nœud modal.

Si les vocations attendues du futur espace traduisent la lecture présente de la place, il apparaît que 39% des répondants ont mis en avant une attente en termes **d'information**. Cette attente ne traduit pas nécessairement un besoin des usagers interrogés, mais plus une projection des difficultés potentielles rencontrées par des primo-usagers (touristes, visiteurs occasionnels, etc.).

Cette prise en compte des besoins des différents publics amenés à utiliser cet espace va traduire une lecture empathique de l'espace et de la difficulté à comprendre le fonctionnement de cette place à travers cette multiplicité de regards et de points de vue. Il apparaît ainsi que cette place, perçue comme la continuité de la gare, se doit de maintenir sa vocation de transit et d'interface modale.

Pour autant, cette vocation principale ne doit pas interdire **une complémentarité des attentes**. Les répondants revendiquent ainsi un changement partiel de l'identité de la place en faisant de cette dernière certes un lieu de transit, une interface modale, mais également un lieu de rencontre et de rendez-vous.

Ainsi, si plus des trois-quarts des répondants utilisent cette place comme un lieu de passage, ils restent 62% à voir dans cet usage une vocation future. 8 répondants sur 10 utilisent actuellement cet espace comme une interface modale et la même proportion conserve cette vocation dans le cadre d'un réaménagement. La différence marquante entre les usages et les attentes réside dans la volonté affirmée de voir cette place devenir un lieu de rendez-vous (53% des répondants y voient sa vocation future) alors même qu'ils ne sont que 22% à l'utiliser comme tel actuellement. Cette comparaison entre les usages et les vocations envisagées de l'espace met en lumière le besoin pour les répondants de faire de la Place de la Gare un espace partagé.

6. Les attentes de la population en termes de réaménagement

L'enquête permet de mettre en évidence une représentation sociale partagée du réaménagement de cet espace. S'ils sont près des deux-tiers des répondants à porter un regard positif sur ce lieu²³, le projet de réaménagement du quartier gare, est attendu par la population et la modernisation de l'espace gare apparaît comme un souhait important des usagers.

6.1 Une place dont les fonctions actuelles doivent être préservées

Le projet d'aménagement de la Gare de Lausanne va mettre en lumière plus que le besoin d'un nouvel aménagement de la Place de la Gare, **une opportunité à saisir**. Les usagers profitent de cette enquête pour exprimer des attentes sur le futur de la place, mais qui se doivent de maintenir les principales fonctionnalités actuelles.

6.1.1 Un lieu de passage

Bien que les attentes de la population semblent polymorphes, elles se doivent de favoriser le passage sur cet espace et valoriser les correspondances entre les différents modes de transport. C'est ainsi que plus de 8 personnes sur 10 demandent **une amélioration de la fluidité intermodale**. Ce souhait est porté par l'ensemble des répondants, indépendamment de leur usage de l'espace. Cette fonction de lieu transitoire va ainsi structurer les attentes et les projections des individus dans le futur de cette place. Cette fonction modale va également orienter les attentes des individus en matière de partage de l'espace entre les usagers. C'est ainsi que cette fonction gare, nœud modal devrait permettre une prise en compte de l'usage automobile.

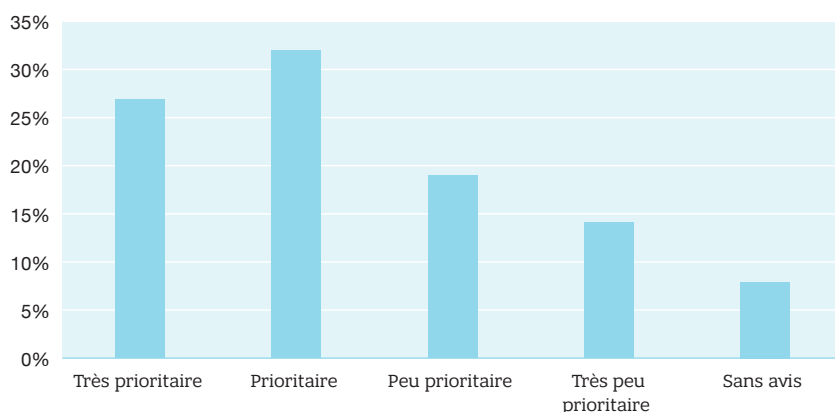


Figure 8
Souhait d'amélioration des accès automobiles et des places de parking.

²³ Ce regard positif sur l'espace est traduit par la satisfaction de 61% des répondants à l'atmosphère générale de ladite place

Si l'accessibilité automobile autour de la gare reste nécessaire pour une majorité des usagers, c'est bien sa gestion qui pose problème. L'interface actuelle semble en inadéquation avec une hiérarchisation des usages. L'une des attentes importantes exprimées dans cette enquête est la mise en avant d'une priorisation de la mobilité douce et particulièrement de la marche.

Dans cette optique, l'amélioration de la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite reste une attente forte.

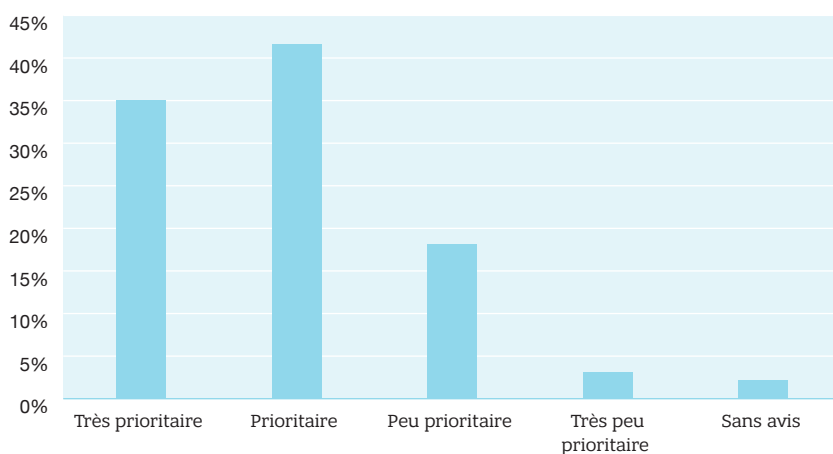


Figure 9
Attentes concernant l'amélioration de la sécurité des piétons.

Il convient de noter que cette attente sécuritaire reflète plus un sentiment d'insécurité lié à la vulnérabilité du piéton face à l'automobile qu'une réalité accidentogène.

«Et puis la sécurité parce que les traversées, les risques d'accrochage sont quand même assez nombreux. (...) C'est entre tous. C'est-à-dire entre les piétons ça va encore aller, mais piétons-voitures, voitures-voitures, voitures-bus, bus-piétons.»²⁴

Si certains répondants ont exprimé une attente en termes de spatialisation différenciée selon les types de mobilité (en sous-sol et en surface), il apparaît que tous ne partagent pas cette vision. Ainsi une gestion différenciée, plus lisible, entre les différents types de transport peut être envisagée sur un même espace et à un même niveau. C'est bien la fonction «lieu de passage» que le projet d'aménagement devra prendre en compte et valoriser.

6.1.2 Une interface de transport

La vocation de cette place perçue comme un lieu de passage est intimement liée à une autre facette de cette vocation, celle d'interface de transport (cf. figure 7).

²⁴ Représentant associatif.

Il apparaît dès lors que les attentes accentuent cette volonté de renforcer la fonction d'interface modale: plus de 80% des répondants souhaitent une amélioration de la fluidité entre les différents modes de transport. Les attentes exprimées donnent également à voir le besoin d'amélioration du métro avec une augmentation de la fréquence des trames en période d'affluence ainsi qu'une meilleure organisation de l'espace d'attente sur ces quais.

Si la fonctionnalité du métro est une préoccupation des répondants, le besoin de trouver sur cet espace l'ensemble des modes de transport va également ressortir des attentes en termes de mobilité douce.

«Surtout pour la mobilité douce, on se dit bon ben voilà, de faire tout le cheminement à pied, de Marc-Dufour jusqu'à Montchoisi, en passant par tout ça et puis que ce soit normal et fluide, enfin voilà ça doit être quelque chose que chacun des acteurs en tienne compte, y compris les acteurs de la Place de la Gare.»²⁵

6.2 Un espace plus lisible

Si l'attente du renforcement des différents modes de transport est importante pour les usagers, ils mettent également en exergue le besoin de lisibilité de cet espace.

6.2.1 Une lisibilité de l'espace gare et des modalités de transport

Dans la poursuite de la valorisation de cet espace comme lieu de transit, les répondants ont également appréhendé cet espace à travers le regard de visiteurs et de touristes. C'est ainsi qu'ils souhaitent voir se développer une information facilement accessible sur les différents modes de transport à disposition.

Si cette information souhaitée peut être polymorphe – classique (par exemple, marquage au sol, totems) ou intuitive (par exemple, configuration des lieux, détails architecturaux) – elle devra permettre tant aux pendulaires qu'aux touristes de mieux comprendre l'offre multimodale disponible sur cet espace restreint.

«C'est cette simplicité intuitive qui fait qu'on devrait même interdire toute signalétique aux personnes qui vont développer ça, parce que la signalétique, quand on écrit sur un panneau avec une grande flèche «ici, c'est cela, ici c'est cela», c'est que vous vous êtes ratés. C'est que ce n'est pas assez clair. Donc on devrait interdire à la future gare la signalétique. Ça devrait être l'architecture en elle-même, les espaces, les dimensions, les passages, devraient tout simplement être clairs.»²⁶

Il s'agit ainsi de pouvoir passer facilement de la voiture ou du vélo par exemple, à la marche ou aux transports publics.

²⁵ Représentant associatif.

²⁶ Membre d'une administration cantonale.

6.2.2 Une lisibilité de l'ancrage de la place dans le tissu urbain

La faible lisibilité de l'espace gare se retrouve également dans la difficulté à appréhender la Place de la Gare dans le tissu urbain de Lausanne. Or, parmi les répondants, plus d'un tiers habitent hors de l'agglomération lausannoise. La Place de la Gare est ainsi un lieu stratégique de rencontre de populations variées (Cf. Annexe 1).

Les différentes institutions lausannoises vont ainsi exprimer leurs attentes quant à leur visibilité sur la place. Si la majorité ne cherche pas à utiliser cet espace public comme une vitrine de leurs savoir-faire, elles mettent en avant leur volonté de lisibilité du lien entre la gare et leurs institutions.

En ce qui concerne les campus universitaires, le renforcement du métro permet un changement de pôle d'attractivité entre la Gare de Renens et la Gare de Lausanne, augmentant ainsi le besoin de lisibilité du tissu intra-urbain. Le réaménagement de la Place de la Gare devrait dès lors faciliter la compréhension de l'utilisation des transports en commun pour se rendre sur ces différents lieux.

De même, l'un des points soulevés lors des entretiens est lié à la difficulté à comprendre **où se situe le centre-ville** par rapport à la gare. Bien qu'ayant conscience de la particularité urbanistique lausannoise, ville construite sur trois collines, cette lecture des trois dimensions devrait être prise en compte dans le projet de réaménagement afin de rendre compréhensible cette orientation verticale et l'insertion de la gare dans son contexte.

6.2.3 La fonction de lien de la Place de la Gare

Selon les personnes interrogées, il est central d'intégrer la Place de la Gare dans son contexte (cf. 6.2.2). Ainsi, ce lieu doit être pensé en relation aux espaces attenants du Pôle muséal et de la Rasude:

«Entre le Pôle muséal et le quartier de Rasude, il doit y avoir vraiment une continuité, (...) on doit sentir qu'il y a une très grande fluidité entre tout ça. Pas pour les voitures. Mais pour les piétons et la mobilité douce en général. Et la place doit être une porte d'entrée vers le Pôle muséal.»²⁷

Une place qui non seulement favorise les modes doux, mais qui accompagne également les usagers à travers les différents espaces. Le réaménagement de la Place de la Gare est donc vu comme l'occasion d'offrir **une préfiguration de l'espace alentour**, le rendant ainsi plus lisible (cf. 6.2), tout en lui donnant un certain caractère.

²⁷ Représentant associatif.

Ce caractère se cristallise pour les personnes consultées autour des notions de **porte d'entrée** et de **carte de visite**. Selon elles, la place, par son aménagement, se doit donc d'être un véritable vecteur de l'image de la ville:

«Tout ce qu'un projet de réaménagement de ce type (...) en termes d'attractivité de Lausanne, d'image de porte d'entrée souriante, accueillante, efficace, charmante, etc., tout ce qui concourt à son attractivité, ça sera un plus.»²⁸

«Quand on passe une porte (...) il y a toujours une émotion. Qu'elle soit forte ou moins forte, mais c'est toujours quelque chose à mon avis de significatif.»²⁹

Un passage entre plusieurs mondes donc, dont la portée n'est pas anodine et qui peut, par ce biais, servir de base à un message. Ces mondes seront non seulement représentés par la Rasude, le Pôle muséal et la gare transformée, mais également par les quartiers au nord et au sud de la gare. Les personnes interviewées ne s'accordent pas toujours sur les modalités de liaison de la place – et de la gare en général – avec les espaces nord et sud. Si pour certaines d'entre elles il doit s'agir d'une délimitation entre deux espaces aux caractéristiques propres, d'autres jugent que la transformation de la place, et plus largement de la gare, est l'occasion de créer **un lien entre ces deux quartiers**. Ces opinions *a priori* divergentes se rejoignent dans la volonté de préserver, voire de développer, le caractère spécifique de chaque espace, tout en fluidifiant les transitions:

«A l'évidence le projet de la gare, le projet des CFF, va ouvrir sur le Sud, donc il n'y a peut-être pas de concurrence si le Nord de la gare, la Place actuelle de la Gare reste un lieu de transit parce que la vocation de flânerie serait plutôt sur le Sud.»³⁰

Il a également été souligné que **ces spécificités et complémentarités** sont renforcées par la topographie:

«Contrairement à des situations relativement différentes, dans d'autres villes, dans d'autres pays, où il y a une configuration urbaine qui est plus facile, là, elle [la gare] est sur ce coteau qui fait qu'il y a la pente, le haut et le bas, le Nord et le Sud.»³¹

En résumé, il se dégage des différents entretiens une vision d'une future Place de la Gare qui offrirait une continuité avec les espaces environnants tout en préservant l'esprit des lieux.

²⁸ Membre d'une administration communale.

²⁹ Représentant associatif.

³⁰ Membre d'une administration communale.

³¹ Membre d'une administration cantonale.

6.3 Une envie de convivialité et d'espace vert

Si la majorité des répondants a mis en avant la vocation de transit de ce futur espace public, correspondant à une fonction de nœud modal important et incontournable, certains souhaiteraient y voir un espace convivial. Cette convivialité répond ainsi à deux attentes fortes des usagers. La création d'un espace de vie va ainsi faire de cette place également un lieu de rencontre (plus de la moitié des répondants voit dans cette fonction de lieu de rencontre l'une des vocations de cette future place), c'est-à-dire un lieu où les **individus peuvent également patienter, se retrouver**. Ils sont ainsi plus de 60% à souhaiter voir se développer un mobilier urbain plus moderne et plus dense.

Afin d'accroître cette convivialité, les usagers attendent qu'un espace dédié aux piétons voit le jour, ils sont ainsi près de 8 sur 10 à affirmer cet aménagement comme prioritaire.

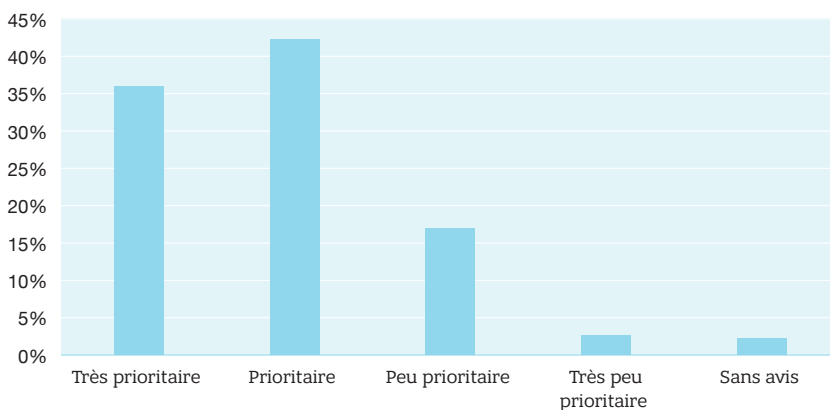


Figure 10
Aménagement d'un espace dédié aux piétons.

Cet espace piétonnier devrait ainsi renforcer la convivialité de cet espace public. Pour autant, cette convivialité attendue est pensée comme devant valoriser le transit entre les différents transports disponibles. C'est ainsi un lieu de passage, mais où il est possible et **agréable d'attendre**. Dans cette optique, les usagers mettent également en avant leur souhait de voir installer des espaces de détente pour rendre leur attente des différents transports, publics ou individuels, agréable.

Dans l'optique d'accroissement de la convivialité, les usagers sont nombreux à attendre prioritairement la mise en place d'espaces verts (près de 8 personnes sur 10). Ces espaces sont ainsi représentés comme favorisant la convivialité de la place. Pour autant, bien que certains souhaitent y voir installer un parc urbain, la majorité des usagers projettent un **espace vert dans une fonction essentiellement esthétique**. Les entretiens ont permis d'affiner cette attente et de traduire une volonté d'apaisement visuel que permet la végétation. Pour autant, ils nous ont également précisé que cette place publique ne peut en soi

devenir un parc urbain. En effet, pour eux, la ville de Lausanne est assez dense en lieux de loisirs, de promenade, de parcs urbains pour que l'espace gare puisse s'en passer. De plus, ces parcs attirant les familles pourront être situés dans le quartier sous-gare qui correspond plus à des attentes de riverains.

Lors du questionnaire tout comme des entretiens, une tension est apparue sur la définition même d'un espace vert. Ainsi, ce dernier ne doit pas être installé sur la place à tout prix. La présence de la dizaine **d'arbres actuels est souvent qualifiée «d'alibi»**, peu remarquée et ne doit par conséquent pas être reproduite.

«C'est mettre des arbres pour dire qu'on a mis des arbres»³²

La future végétation doit être pensée comme un ensemble cohérent qui valorise l'espace, se doit d'être esthétique, mais pas forcément comme pouvant générer un usage de détente. L'aspect visuel est également renforcé par le besoin de maintenir ou d'**augmenter la propreté** de l'espace et ce quelque qu'en soient les usages.

6.4 Des attentes en termes de sécurité

Comme nous l'avons souligné jusqu'à présent, cet espace public reste peu investi par les usagers. L'une des raisons évoquées par ces derniers dans ce renforcement de la perception d'un lieu de transit réside dans le sentiment d'insécurité présent. Près d'un tiers des sondés affirment ressentir une certaine insécurité dans cet espace, mais plus de 60% souhaitent une diminution de la délinquance et de la marginalité. C'est également les usagers les plus sensibles au sentiment d'insécurité, qui vont le plus fortement exprimer cette attente en termes de réduction de la délinquance.

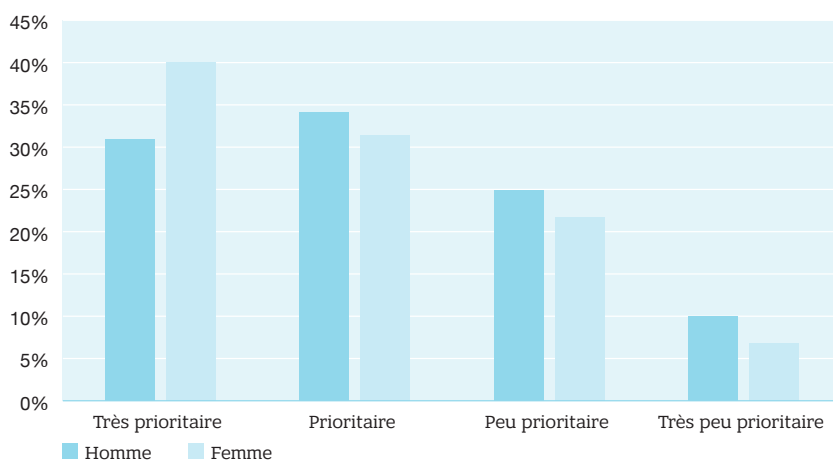


Figure 11
Attentes sécuritaires en fonction du sexe du répondant.

³² Représentant associatif.

Ces chiffres illustrent une double tendance qui est la satisfaction majoritaire des usagers quant à l'ambiance sécuritaire de la place, renforcée par la présence policière accrue, mais également la subjectivité du sentiment d'insécurité.

Ainsi, l'entretien avec les forces de police éclaire cette subjectivité. En effet, la présence de marginaux génère un sentiment d'insécurité sans pour autant que ces derniers aient un comportement délictueux. Notre enquête confirme une attente de sécurité classiquement plus présente chez les femmes.

Ainsi, pour les forces de l'ordre, c'est à travers la mise en image, le traitement médiatique que se véhicule ce sentiment d'insécurité. Si ce sentiment subjectif doit être pondéré avec une réalité de la délinquance relativement faible sur ce lieu, il doit être pris en considération par les urbanistes. C'est ainsi que le renforcement de l'éclairage public, principalement en sous-sol peut jouer favorablement sur ce sentiment.

6.5 Conclusion des attentes

L'enquête auprès des différents usagers met en lumière une place à l'identité forte: un lieu de transit et de passage. Ce dynamisme apparent cache toutefois un besoin important de redéfinition de l'espace afin qu'il puisse au mieux accueillir les séjours courts.

Ainsi, l'ensemble des aménagements envisagés, souhaités par les usagers traduisent une volonté de modernisation de la Place de la Gare, mais tout en maintenant sa fonction première de transit. Cette vision des répondants traduit leurs usages de l'espace. Et bien que les commerces, services, mobiliers urbains, espaces de détente doivent accroître la convivialité de cet espace public, ces aménagements ne doivent pas entraver la fonctionnalité de cette interface modale et de ce lieu de passage. Il s'agira pour les urbanistes en charge du réaménagement de valoriser cette place dans sa fonction principale de transit, en améliorant la fluidité entre les différents modes de transport tout en harmonisant les différents usages possibles de l'espace. Si les entretiens ont permis de mettre en lumière l'inscription souhaitable de l'espace gare dans le tissu urbain, les usagers attendent de ce projet de réaménagement un espace lisible en soi où les informations nécessaires à leur transit sont facilement accessibles. L'un des points régulièrement soulevés par les usagers fut celui de la création ou du renforcement de la convivialité de cet espace. Cette facette de la place ne doit pas pour autant occulter sa vocation première de transit. C'est bien cette vocation, pour ne pas dire identité qui structure l'ensemble des attentes. En effet, c'est la présence de la gare qui structure l'usage de passage, mais aussi d'attente, et c'est bien cet usage qui va générer des souhaits d'aménagement spécifiques en réponse.

Ainsi, si les commerces et services sont appréciés, ils devront être pensés pour permettre aux usagers de patienter entre les différents modes de transport. C'est bien cet usage valorisé de transit qui explique l'attente d'un espace piétonnier, mais où la circulation routière n'est pas forcément supprimée. Les usagers ont ainsi exprimé plus une attente de priorisation de la mobilité douce.

7. Tensions potentielles

Lors des entretiens menés avec divers représentants de la vie lausannoise (associations, administrations, institutions), nous avons spécifiquement abordé la question des tensions, voire des conflits, susceptibles d'émerger tout au long du processus de réaménagement de la Place de la Gare. Elles sont au nombre de trois.

7.1 Entre les différents modes de transport

Nous voyons tout d'abord se dessiner la crainte d'une péjoration de la cohabitation des différents modes de déplacement sur la Place de la Gare pendant les travaux. Les personnes consultées soulignent également la différence de poids des divers groupes en termes organisationnels, politiques ou financiers. Ce dernier point leur fait redouter non seulement une moins bonne prise en compte de certains modes durant le chantier, mais aussi une fois la place terminée:

«Chacun va défendre son espace. Les automobilistes, les taxis, les TL, ceux qui veulent parquer, ceux qui veulent déposer quelqu'un, tous ceux qui sont plus ou moins bien organisés pour se défendre, plus ou moins virulents, plus ou moins représentés ici ou là.»³³

Ces inquiétudes se cristallisent autour du caractère contraint de l'espace et de l'accueil nécessaire de nombreux flux:

«Potentiellement, entre les urbanistes et les ingénieurs transport, et puis de manière plus générale, malgré son nom, on a quand même rencontré des représentants de la mobilité douce, qui à juste titre, diront «il faut quand même qu'on passe à une autre forme de la Place de la Gare que celle qui existe maintenant», et puis jusqu'où on va dans cette autre forme qui pourrait justement entrer en conflit avec les flux routiers, dans lesquels je mets les bus.»³⁴

Les personnes consultées ont ainsi conscience du défi que représente le réaménagement de la place. Toutefois, sacrifier cet espace à des considérations essentiellement fonctionnalistes (fluidité des flux) serait selon elles réducteur. Certes la Place de la Gare doit remplir de manière optimale son rôle d'interface, mais la configuration des lieux doit également être à échelle humaine.

7.2 Commerces

Les personnes interviewées nous ont également fait part de leur inquiétude quant à la pérennité de certains commerces de proximité, pendant les travaux, puis une fois la nouvelle surface commerciale souterraine installée.

³³ Représentant associatif.

³⁴ Représentant des transports publics.

«C'est clair que la restructuration de la gare et les loyers qu'on peut pressentir rendront difficile pour des petits indépendants de soutenir le niveau de rente et le niveau de loyer. Donc peut-être dans le cas de la transition, il y aura certains commerçants ou certains milieux commerçants, ou certains habitants de quartier qui pourraient trouver que la transformation de la gare se fera au bénéfice des grandes enseignes ou des enseignes qui pourront supporter ce genre de chose.»³⁵

Les tensions potentielles seraient ainsi en partie provoquées par un refus de l'uniformisation du tissu commercial entourant la gare.

7.3 Riverains et pendulaires

Certaines personnes consultées pointent également une acceptabilité potentiellement difficile des travaux, que ce soit pour les riverains ou pour les pendulaires.

«Entre la gare et le voisinage, ça risque d'être très rude, parce que c'est quand même des années de bruit à supporter, c'est des machines de chantier, ça va être le fait qu'il n'y aura pratiquement plus de places de parc.»³⁶

«Ça va être l'enfer. Pendant sept ans, ils [les pendulaires] vont vivre l'enfer. Alors ces gens-là qui pendant sept ans vont être au quotidien écrabouillés entre des palissades de chantier, avec du bruit et tout, ces gens-là, qui n'ont rien demandé, ils n'ont pas demandé d'aller habiter à Vevey, ils n'ont pas demandé d'aller habiter à Yverdon, ils n'ont pas demandé de travailler à Lausanne, ils sont juste victimes ou pris au piège d'une situation insupportable.»³⁷

Cette situation mérite d'être prise en compte, que ce soit par des mesures d'accompagnement ou, *a minima*, une information en continu, tout au long des travaux. Ainsi, une des personnes interviewées propose d'organiser des visites de chantier ouvertes à tout le monde, sur le modèle de celles mises en place pendant la construction du m2³⁸. Il s'agit également de se préoccuper des utilisateurs quasi quotidiens de la Place de la Gare que sont les pendulaires:

«Tous les matins, c'est un café, le matin suivant c'est un croissant, le jour d'après c'est n'importe quelle attention qui fait qu'on a pensé à eux.»³⁹

En résumé et selon les termes d'un répondant, il s'agit de s'assurer que les usagers ne deviennent pas des «usés».⁴⁰

³⁵ Représentant d'une administration communale.

³⁶ Représentant associatif.

³⁷ Représentant d'une administration cantonale.

³⁸ Représentant associatif.

³⁹ Représentant d'une administration cantonale.

⁴⁰ Représentant associatif.

8. Conclusion générale

L'enquête fait apparaître une Place de la Gare sous-dimensionnée et surchargée, bien qu'animée et conviviale. Cet espace démontre une forte identité de lieu de transit et de passage qu'il s'agit de préserver, tout en tenant compte du micro-séjour (arrêts brefs).

Le lieu remplit également de nombreux rôles en faisant office de lien entre:

- les quartiers et les futurs quartiers (par exemple, La Rasude)
- le futur Pôle muséal
- les modes de transport
- les gens (rencontres)
- l'agglomération, le canton
- la Suisse et l'Europe

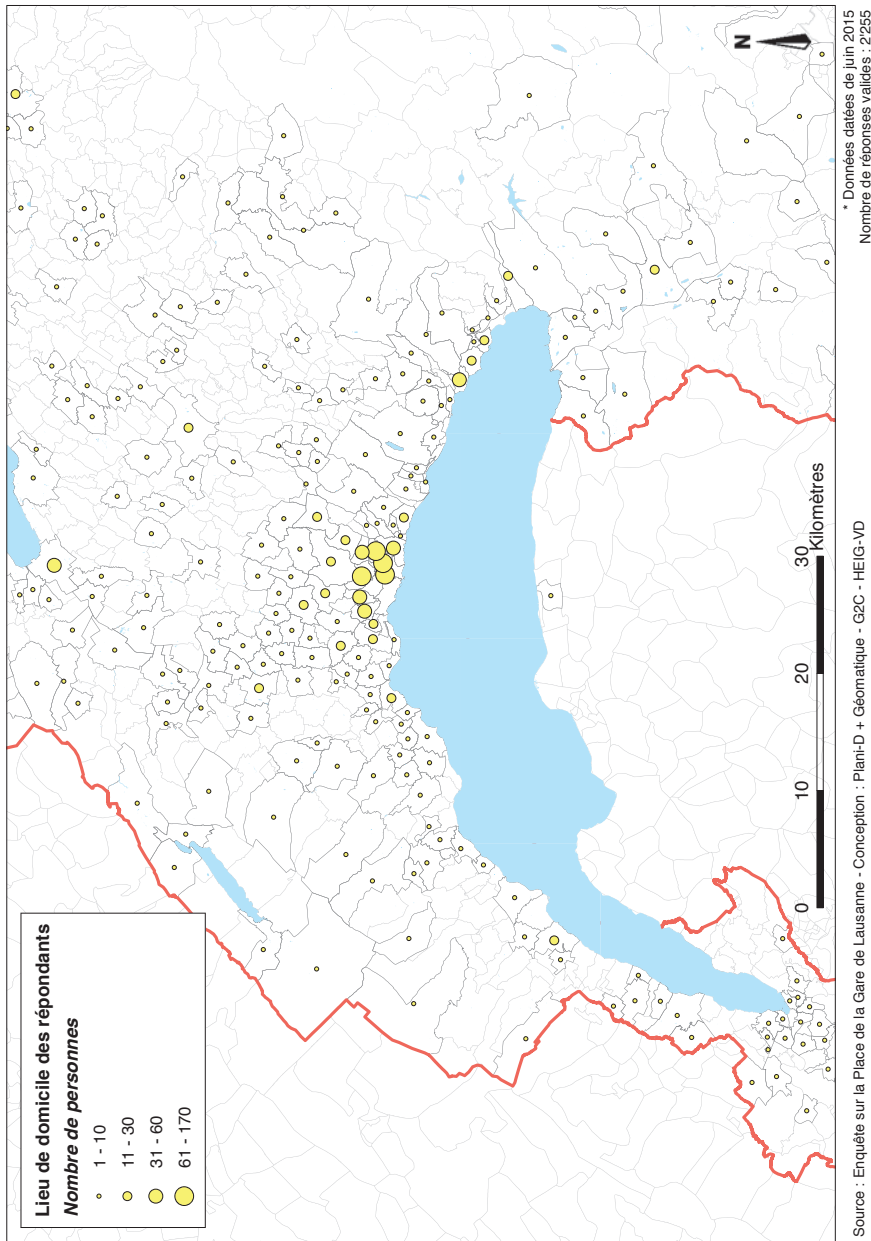
Il ressort de l'enquête que l'évolution de cette place ne doit pas nécessairement faire de choix entre ces différents rôles, mais plutôt faciliter leur cohabitation. Dans ce sens, le développement du sous-sol et d'une place au Sud de la gare constitue une ressource essentielle. Autrement dit, la Place de la Gare ne peut être conçue et pensée qu'en relation avec l'ensemble du Pôle Gare.

La Place de la Gare actuelle cumule des fonctionnalités qui déjà actuellement sont proches des limites de sa capacité. Elle doit donc s'agrandir, déborder, tout au moins en termes fonctionnels. Les fonctions assumées actuellement par la Place de la Gare – fonctions qui vont d'ailleurs augmenter d'intensité – doivent être réparties sur l'ensemble de l'espace (au sud et au sous-sol au moins). Cependant, l'enquête n'indique pas que les usagers souhaitent pour autant une clarification forte des vocations de chaque sous-espace. La superposition des couches fonctionnelles, la complexité et le désordre apparent de la place actuelle semblent faire partie de son identité. Ce dernier point induit une forme de convivialité appréciée par certains.

Autrement dit, la Place de la Gare est d'abord un lieu de transit et de passage, mais c'est aussi un lieu de rencontres improvisées ou planifiées, où les usagers attendent – un train, un bus, un ami – et s'occupent dans les commerces, les services ou en regardant les gens passer.

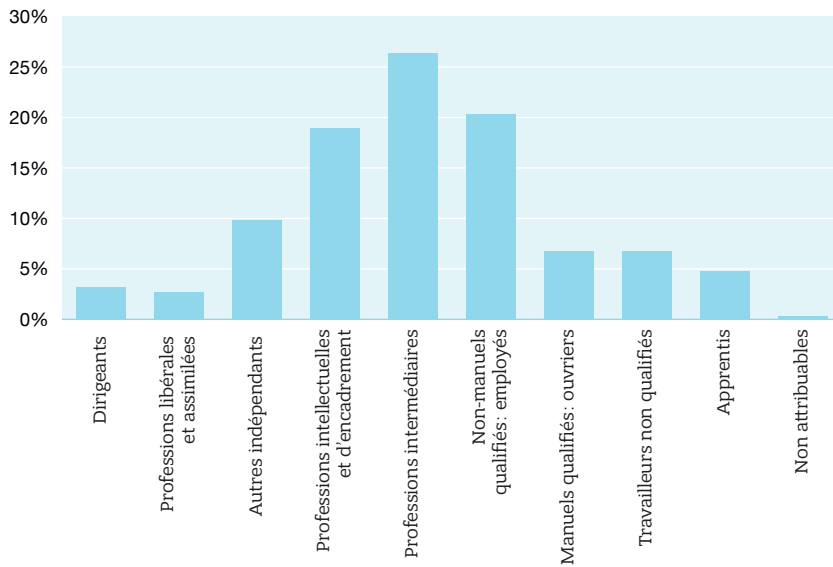
L'identité de ce lieu ressort de cette enquête comme étonnamment forte et affirmée, notamment en relation avec d'autres espaces de Lausanne (Parc de Milan, Riponne, Flon, Place de la Palud, etc.). Les répondants lui attribuent un rôle spécifique dans leurs activités quotidiennes et souhaitent qu'il garde et renforce cette identité: celle d'une scène de vie et d'un espace des temps courts.

9. Annexes



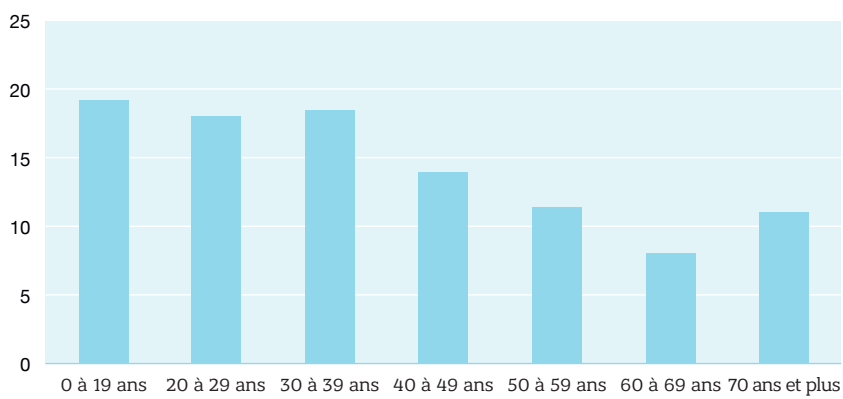
Annexe 1

Carte des lieux de domicile des répondants



Annexe 2
Structure de la population active occupée sur le territoire national selon les catégories socioprofessionnelles, 1er trimestre 2015.

Source: OFS, Enquête suisse sur la population active (ESPA)



Annexe 3
Structure de la population lausannoise par âge, en 2014, en %.

Source: Contrôle des habitants de la Ville de Lausanne/StatVD

N° questionnaire	Date & heure	Enquêteur	Lieu de passage

QUESTIONNAIRE Projet PEPS

I. Usages de la Place de la Gare

1. Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous habituellement à Lausanne ?

<input type="checkbox"/> Lieu d'habitation	<input type="checkbox"/> Motifs professionnels	<input type="checkbox"/> Lieu d'études
<input type="checkbox"/> Loisirs	<input type="checkbox"/> Raisons familiales	<input type="checkbox"/> Usages des commerces et services
<input type="checkbox"/> Tourisme	<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> Sans réponse

2. Quelle(s) utilisation(s) avez-vous habituellement de la place de la Gare ?

<input type="checkbox"/> Lieu de travail	<input type="checkbox"/> Lieu d'habitation	<input type="checkbox"/> Lieu de passage
<input type="checkbox"/> Utilisation des transports en commun	<input type="checkbox"/> Utilisations des taxis	<input type="checkbox"/> Utilisation des places de parking
<input type="checkbox"/> Utilisation des services et/ou commerces	<input type="checkbox"/> Utilisation des restaurants et/ou terrasses	<input type="checkbox"/> Lieu de promenade, de détente
<input type="checkbox"/> Lieu de rencontre	<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> Sans réponse

3. Quelle est votre fréquentation moyenne de la place de la Gare ?

<input type="checkbox"/> Occasionnellement	<input type="checkbox"/> 3 à 4 fois par semaine	<input type="checkbox"/> 1 à 2 fois par semaine
<input type="checkbox"/> 1 fois par jour	<input type="checkbox"/> 2 fois par jour	<input type="checkbox"/> Plus de 2 fois par jour

4. Combien de temps êtes-vous en moyenne sur la place de la Gare lors de chaque passage ?

<input type="checkbox"/> Moins de 5 minutes	<input type="checkbox"/> De 5 à 15 minutes	<input type="checkbox"/> De 15 à 30 minutes
<input type="checkbox"/> Plus de 30 minutes	<input type="checkbox"/> Sans réponse	

III. Améliorations de la place

8. Selon vous, quelle devrait être la ou les vocation(s) de cette place ?

<input type="checkbox"/> Un lieu de passage	<input type="checkbox"/> Un lieu de rencontre/de rendez-vous	<input type="checkbox"/> Un lieu commercial
<input type="checkbox"/> Un lieu d'interface entre les différents modes de transport	<input type="checkbox"/> Un lieu d'animation/de manifestation	<input type="checkbox"/> Un lieu d'information
<input type="checkbox"/> Autre	<input type="checkbox"/> Sans réponse	

9. Quelles sont vos attentes, en terme de réaménagement de la place de la Gare ?

	Très prioritaire	Prioritaire	Peu prioritaire	Très peu prioritaire	Sans avis
Aménager un espace dédié aux piétons					
Renforcer la présence de l'eau					
Aménager des espaces verts					
Moderniser et densifier le mobilier urbain et l'éclairage public					
Mettre en place des animations					
Développer des espaces de détente					
Développer les commerces, services et lieux de restauration					
Améliorer la fluidité entre les différents modes de transport					
Améliorer la sécurité des piétons					
Améliorer la propreté de l'espace					
Diminuer le bruit ambiant					
Améliorer la circulation automobile et les places de parking disponibles					
Réduire la délinquance et la marginalité					

5. Quels moyens de transport utilisez-vous lorsque vous transitez par/ vous vous rendez à la place de la Gare ?

<input type="checkbox"/> En train	<input type="checkbox"/> En bus	<input type="checkbox"/> En métro
<input type="checkbox"/> En voiture personnelle	<input type="checkbox"/> En deux-roues	<input type="checkbox"/> En covoiturage
<input type="checkbox"/> A pied	<input type="checkbox"/> A vélo	<input type="checkbox"/> En taxi
<input type="checkbox"/> Autre moyen	<input type="checkbox"/> Sans réponse	

II. Représentations sociales de la place

6. Quels sont les trois éléments principaux qui caractérisent la place de la Gare ?

<input type="checkbox"/> Les transports publics	<input type="checkbox"/> Les taxis	<input type="checkbox"/> le bâtiment de la gare/ l'horloge centrale
<input type="checkbox"/> La foule	<input type="checkbox"/> La circulation routière	<input type="checkbox"/> le bruit
<input type="checkbox"/> Les restaurants/café	<input type="checkbox"/> Les autres commerces et services	<input type="checkbox"/> C'est une interface de transports/de passage
<input type="checkbox"/> Autre	<input type="checkbox"/> Sans réponse	

7. Sur la place de la Gare, comment jugez-vous ...

	Très positivement	Positivement	Négativement	Très négativement	Sans avis
Sa convivialité					
Son calme					
Sa fonctionnalité					
L'architecture des bâtiments de la gare					
Les aménagements de détente (banes, etc)					
La végétation					
L'éclairage public					
Son accessibilité automobile					
Sa propreté et son entretien					
Ses commerces et services					
Ses accès aux transports en commun					
Son ambiance sécuritaire					
Son atmosphère générale					

IV. Sociographie

10. Sexe

<input type="checkbox"/> Femme	<input type="checkbox"/> Homme	<input type="checkbox"/> Sans réponse
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

11. Quel est votre âge ?

<input type="checkbox"/> - de 18 ans	<input type="checkbox"/> de 18 à 29 ans	<input type="checkbox"/> de 30 à 39 ans	<input type="checkbox"/> de 40 à 49 ans
<input type="checkbox"/> de 50 à 59 ans	<input type="checkbox"/> de 60 à 69 ans	<input type="checkbox"/> 70 ans et plus	<input type="checkbox"/> sans réponse

12. Avez-vous des enfants ?

<input type="checkbox"/> De moins de 5 ans	<input type="checkbox"/> De 5 à 10 ans	<input type="checkbox"/> de 11 à 15 ans
<input type="checkbox"/> De 16 à 18 ans	<input type="checkbox"/> De plus de 18 ans	<input type="checkbox"/> Je n'ai pas d'enfant
<input type="checkbox"/> Sans réponse		

13. Quelle est votre activité professionnelle ?

<input type="checkbox"/> Agriculteur exploitant	<input type="checkbox"/> Artisan, commerçant et chef d'entreprise	<input type="checkbox"/> Cadre et profession intellectuelle supérieure	<input type="checkbox"/> Profession intermédiaire (technicien, infirmier, maître d'école)
<input type="checkbox"/> Employé ou ouvrier	<input type="checkbox"/> Etudiant ou apprentis	<input type="checkbox"/> Retraité ou sans activité	<input type="checkbox"/> Autre <input type="checkbox"/> Sans réponse

14. Quelle est l'activité professionnelle de votre conjoint ?

<input type="checkbox"/> Agriculteur exploitant	<input type="checkbox"/> Artisan, commerçant et chef d'entreprise	<input type="checkbox"/> Cadre et profession intellectuelle supérieure	<input type="checkbox"/> Profession intermédiaire (technicien, infirmier, maître d'école)
<input type="checkbox"/> Employé ou ouvrier	<input type="checkbox"/> Etudiant ou apprentis	<input type="checkbox"/> Retraité ou sans activité	<input type="checkbox"/> Autre
<input type="checkbox"/> Je n'ai pas de conjoint	<input type="checkbox"/> Sans réponse		

15. Quel est le code postal de votre lieu d'habitation ? _____
 Hors Suisse Sans réponse

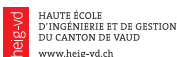
16. Quel est le code postal de votre lieu de travail ? _____
 Hors Suisse Sans réponse

17. Voulez-vous ajouter quelque chose ?

Adresse mail (pour vous tenir informé(e) de cette démarche):

Merci !

PEPS - Enquête place de la gare Lausanne
Grille entretien



Exemple : REPRÉSENTANTS DES USAGERS (vélo, voiture, etc.)

Les questions sont adaptées à l'activité et à la position sociale de chaque personne auditionnée.

VOUS

1. Pourriez-vous me présenter votre association: son organisation, ses objectifs, ses moyens ?
2. Le projet de réaménagement de la Place de la Gare constitue-t-il un enjeu important pour votre association ? Pourquoi ?

VOTRE REPRÉSENTATION DE LA PLACE DE LA GARE

3. Pourriez-vous me décrire la Place de la Gare actuelle ?
4. Quel est l'élément principal qui définit cette Place selon vous ?
5. Qu'est-ce qui vous plaît sur cette Place ?
6. Et à l'inverse, qu'est-ce vous déplaît sur cette Place ?
7. En quoi les aménagements actuels répondent-ils à vos attentes ?
8. En quoi les aménagements actuels ne répondent-ils pas à vos attentes ?

LE FUTUR DE LA PLACE DE LA GARE

9. Quels sont les besoins et les attentes spécifiques de votre association par rapport à ce projet ?
10. Avez-vous déjà réfléchi aux modalités de réaménagement de cet espace ? Qu'avez-vous imaginé ?
11. Selon vous, quelle devrait être la vocation de cette Place ?
12. Selon vous, quelles seraient les améliorations à apporter à la Place de la Gare ?
13. Quels seraient les choix d'aménagement qui vous semblent indispensables ? Pour quelles raisons ?
14. Au contraire, quels seraient les choix d'aménagement auxquels vous vous opposeriez catégoriquement ? Pour quelles raisons ?
15. Pour être efficace, quels sont les prérequis éventuels à la mise en Place de ces améliorations ? (étude, consultation publique, etc.)

LE PROCESSUS DE RÉAMÉNAGEMENT

16. Comment souhaiteriez-vous être associé et participer à ce projet de réaménagement de la Place de la gare ? Du Pôle Gare plus globalement ?
17. Seriez-vous enclin à participer à des événements organisés pour contribuer à construire les espaces en changement autour de la gare? Si oui, comment?
 1. Selon vous, quelles tensions ou conflits pourraient voir le jour lors du réaménagement de la Place de la Gare, et avec qui ?
 2. Quelles relations entretenez-vous avec la Municipalité de Lausanne ?

Avez-vous quelque chose à rajouter ?

Merci beaucoup de votre participation !