

Université de Montréal

**L'aspect spatial et temporel des usages naissants lors de
l'interrelation entre l'utilisateur et l'espace-transitoire de la
gare du Midi à Bruxelles.**

par Natacha Ghiste

Ecole de Design Industriel. Faculté d'Aménagement

Mémoire présenté à la Faculté d'Aménagement en vue de
l'obtention du grade de
Maître en Sciences Appliquées en Aménagement
Option Design et Complexité

Janvier 2013

© Natacha Ghiste, 2013

Université de Montréal
Faculté d'aménagement

Ce mémoire intitulé:

**L'aspect spatial et temporel des usages naissants lors de
l'interrelation entre l'utilisateur et l'espace-transitoire de la gare
du Midi à Bruxelles.**

Présenté par :

Natacha Ghiste

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Marie- Josèphe Vallée
Président-rapporteur

Allan Knight
Membre du jury

Jean Therrien
Directeur de recherche

Mots clés :

Usager – Espace – Transitoire – Provisoire – Temps – Temporalités
– Usage – Aménagement – Adéquation

Résumé :

Fréquemment, des usagers se retrouvent confrontés à des espaces-transitoires tels que les couloirs de gares. Ces derniers présentent souvent des contraintes temporelles et spatiales qu'il serait possible de transformer en outil optimisant l'usage. Nous avons voulu vérifier cette hypothèse en observant le degré d'adéquation entre l'offre (les aménagements) et la demande (les usages réels) dans le cas précis de la gare du midi à Bruxelles, Belgique. Nous avons récolté des indices spatiaux, temporels et comportementaux qui nous ont permis d'identifier les conditions de l'usage et, au moyen d'observations directes, de comprendre les usages réellement pratiqués. Afin de documenter le rapport entre usager et espace-temps, nous avons établi une typologie des usages qui met en évidence des figures d'interactions possibles entre ces deux composantes. Nos résultats nous ont permis d'élaborer une conclusion sous la forme d'un modèle nommé « triangle des interrelations » dans le but d'offrir un outil permettant aux professionnels d'anticiper au mieux l'impact des aménagements.

Keywords

USER – SPACE – TIME – TEMPORALITY – USE – TRANSITIONAL
– PROVISIONNAL – SPACE ARRANGEMENT– APPROPRIATENESS

Abstract :

Users are frequently facing transitory spaces, such as station corridors, that are often constrained temporally and spatially, while they could be better adapted to their use. To check this hypothesis, we observe the adequacy between the offer (the space arrangement) and the demand (the real uses) in the context of the Belgian Brussels South Station. We have collected spatial, temporal and behavioral clues that conducted us to characterise conditions of use. Moreover, by the mean of direct observations, we understood the uses as they are really practised. Aiming to illustrate the relation between users and space-time, we have developed a typology of the usages that exhibits possible interaction patterns between these two variables. As a conclusion of our results, we draw up a model named “interrelations triangle” that allow professionals to better understand the incidence of their space arrangements.

Table des Matières

Avant Propos	xix
Introduction	21

PARTIE I / Structure de la recherche

CHAPITRE 1	29
-------------------	-----------

Les lieux de transitions de l'espace public

1.1. Les lieux de transition de l'espace public: Définitions théoriques	29
--	-----------

1.2. Problématiques de l'aménagement reliées aux lieux de passage	37
--	-----------

. Hypothèses	40
--------------	----

. <i>L'espace-temps transitoire est-il en adéquation avec les usages réels naissant lors de sa confrontation avec les usagers ?</i>	41
---	----

CHAPITRE 2	43
-------------------	-----------

La recherche théorique et le terrain d'investigation

2.1. Les objectifs	43
---------------------------	-----------

2.2. Le cadre théorique et les concepts clés de la réflexion	47
---	-----------

2.3. Le terrain de recherche: La gare du Midi à Bruxelles	50
--	-----------

1. Le contexte d'usage	50
------------------------	----

2. Le contexte spatial	51
------------------------	----

3. Le contexte socio-culturel	53
-------------------------------	----

4. Facteurs problématiques et singularités	53
--	----

CHAPITRE 3	55
La méthode d'investigation	
3.1. L'approche théorique: Parcours et Nécessité	55
3.2. Investigation In Situ: Méthode d'enquête	56
3.3. Le croisement des approches et la méthode d'analyse des résultats	62

PARTIE II / L'Investigation Théorique

CHAPITRE 4	65
L'Espace-Temps	
4.1. L'espace-temps transitoire et provisoire	65
1. De la distance au temps de transition	65
2. La distance des Temps	69
4.2. Les Temps quotidiens	76
4.3. Conclusion/ L'Espace-Temps	79
CHAPITRE 5	81
Les Usagers	
5.1. L'appropriation spatiale	82
1. La mémoire d'un lieu, l'identité, l'imaginaire	82
2. La sphère privée en territoire public	84
5.2. L'utilisateur face à l'espace transitoire	87
1. L'utilisateur sensible	83
2. L'espace sensible	93
3. Le corps en mouvement	98

5.3. L'utilisateur face au temps provisoire	101
1. La perception du temps	101
2. Les temporalités de l'espace	102
5.4. Conclusion/ Les Usagers	108
CHAPITRE 6	111
Les usages d'un Espace-Temps en mutation	
6.1. La nécessité de redéfinir les temps réels et les temps différés	111
6.2. La nécessité de redéfinir les usages réels	122
6.3. La nécessité de redéfinir l'espace actuel	125
6.4. Conclusion/ Les Usages d'un espace-temps en mutation	143
<u>PARTIE III / L'Investigation In Situ</u>	
CHAPITRE 7	145
Les critères d'observation	
7.1. L'observation déambulatoire	149
7.2. L'observation fixe	194
CHAPITRE 8	211
L'interprétation des résultats	
8.1. Les données Spatiales	211
8.2. Les données Temporelles	229
8.3. Les données Comportementales	243

PARTIE IV / Résultats et Conclusion

CHAPITRE 9	257
Les Résultats	
9.1. Typologie des usages	258
9.2. Modélisation	264
9.3. Synthèse des thèmes à l'étude :	
« Le triangle des interrelations »	271
CONCLUSION	275
Limites de l'étude	276
Contributions escomptées et perspectives	278
Bibliographie	280

La liste des tableaux

<i>Tableau 1/ Traits comportementaux, JM Floch, Natacha Ghiste, 2011.....</i>	<i>36</i>
<i>Tableau 2/ Les critères de la place Horta, Natacha Ghiste, 2012.....</i>	<i>158</i>
<i>Tableau 3/ Les critères du seuil, Natacha Ghiste, 2012</i>	<i>165</i>
<i>Tableau 4/ Les critères du couloir principal, Natacha Ghiste, 2012</i>	<i>177</i>
<i>Tableau 5/ Les critères du métro, Natacha Ghiste, 2012</i>	<i>188</i>
<i>Tableau 6/ Les critères de la gare de train, Natacha Ghiste, 2012</i>	<i>192</i>
<i>Tableau 7/ La grille d'observation, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	<i>201</i>
<i>Tableau 8/ L'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	<i>204</i>
<i>Tableau 9/ Les données, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	<i>206</i>
<i>Tableau 10/ Résumé des données, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	<i>209</i>
<i>Tableau 11/ Traits comportementaux, JM Floch, Natacha Ghiste, 2011</i>	<i>244</i>

La liste des figures

Figure 1/ De la connaissance des usages réels vers une maîtrise de l'espace-temps transitoire, Natacha Ghiste, 2011.....	41
Figure 2/ Rapports dynamiques existants lors de l'interaction de l'utilisateur avec l'espace-temps de la gare du Midi, Natacha Ghiste, 2013.....	47
Figure 3/ Implantation urbaine de la gare du midi, consulté en novembre 2011,.....	51
Figure 4/ Plan des infrastructures disponibles en gare du Midi, consulté en novembre 2011, http://www.b-europe.com/Voyager/Pratique/Services%20en%20gare/Bruxelles-Midi	52
Figure 5/ Le temps provisoire de l'espace, Natacha Ghiste, 2010.....	67
Figure 6/ La conception des centres commerciaux, Victor Gruen, consulté en mars 2011, http://www.metamute.org/en/Shopping-Town-USA	70
Figure 7/ La conception des centres commerciaux, Victor Gruen, consulté en mars 2011, http://www.metamute.org/en/Shopping-Town-USA	70
Figure 8/ La France à 20 minutes, Benoît, Pucci, 2002, consulté en mars 2011.....	72
Figure 9/ Les obstacles au temps, Natacha Ghiste, mars 2011.....	77
Figure 10/ Les gains de temps, Natacha Ghiste, mars 2011.....	77
Figure 11/ L'espace intime dans l'espace public, théorie de Hall, consulté en mars 2011, http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html	85
Figure 12/ L'utilisateur sensible, théorie de Hall, consulté en mars 2011, http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html	87
Figure 13/ Apprentissage de l'espace par le corps, théorie de Hall, consulté en mars 2011, http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html	88
Figure 14/ Les distances entre les usagers, théorie de Hall, consulté en mars 2011, http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html	90
Figure 15/ Le cube, consulté en mars 2011, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Necker_cube_and_impossible_cube.svg	92
Figure 16/ L'appropriation par la modularité, consulté en novembre 2011,.....	93
Figure 17/ Simulation des foules en situation de mobilité, Yacine Benmasour, 2010,.....	100
Figure 18/ 24 hours city policy, Melbourne, consulté en novembre 2011, http://www.melbourne.vic.gov.au/COMMUNITYSERVICES/COMMUNITYSAFETY/Pages/24HourCitypolicy.aspx	105
Figure 19/ Représentation of Melbourne City Rhythms, consulté en novembre 2011, http://www.melbourne.vic.gov.au/COMMUNITYSERVICES/COMMUNITYSAFETY/Pages/24HourCitypolicy.aspx	112
Figure 20/ La rua 24 Horas, Curitiba, Brésil, consulté en avril 2011, http://www.curitiba-parana.net/rua24horas.htm	113
Figure 21/ Urbiotica Smart cities, consulté en avril 2011, http://www.urbiotica.com/home_e.html	115
Figure 22/ Urbiotica Smart cities, consulté en avril 2011, http://www.urbiotica.com/home_e.html	116
Figure 23/ Invitation à se balancer, consulté en juin 2012, http://www.actiondesign.info/fr/nouvelles/design-graphique/nouvelle-invitation-se-balancer	127
Figure 24/ Quartier des Spectacles à Montréal, Ruedi Baur, consulté en juin 2012, http://new.ruedi-baur.eu/	129
Figure 25/ Système d'orientation du domaine national de Chambord, intégral Ruedi Baur & Associés, 1995-1999.....	129

Figure 26/ Workshop Marseille – 3 gares pour une utopie de proximité, consulté en juin 2012, http://civic-city.org/workshops/marseille-2012.html.....	131
Figure 27/ Schéma général d'illustration de la démarche, Matali Crasset, consulté en août 2011, L'espace public de demain.....	134
Figure 28/ La signalétique comme outil d'orientation, Sabina Lang et Daniel Baumann, consulté en mai 2012,.....	136
Figure 29/ Ensemble de clichés du projet Spielplatz, démocratie créative, consulté en juillet 2012, http://www.democraticreative.com/index.php?/projets2011/spielplatz/.....	139
Figure 30/ Carte du Métro new-yorkais préparée pour un enfant de 3 ans, Erin Jang, consulté en juin 2011,.....	139
Figure 31/ Interaction de l'enfant au travers de l'espace, Natacha Ghiste, Décembre 2012.	140
Figure 32/ Gare du Midi, projet de Jean Nouvel, consulté en septembre 2011, http://portfolio.lesoir.be/v/regions/bruxelles/gare_midi_jean_nouvel/.....	142
Figure 33/ L'investigation In Situ, les différentes étapes du processus, Natacha Ghiste, juin 2012.....	148
Figure 34/ Le parcours de l'observation déambulatoire : Vue d'ensemble, Natacha Ghiste, Juillet 2011.....	151
Figure 35/ La position couchée, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	154
Figure 36/ En groupe ou seul, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	155
Figure 37/ Les cyclistes, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	156
Figure 38/ Scooter, Natacha Ghiste, Juillet 2011.....	157
Figure 39/ Localisation du seuil, Natacha Ghiste, 2012.....	159
Figure 40/ Le seuil, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	160
Figure 41/ Aimants, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	160
Figure 42/ Informations aux usagers, Natacha Ghiste,.....	161
Figure 43/ Le logo, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	161
Figure 44/ Zone fumeur, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	162
Figure 45/ La transparence, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	163
Figure 46/ Continuité intérieur-extérieur, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	164
Figure 47/ Signalétique, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	164
Figure 48/ localisation du couloir principal, Natacha Ghiste, 2012.....	166
Figure 49/ Horaires écran, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	167
Figure 50/ couloir principal de la gare du Midi, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	168
Figure 51/ couloir secondaire, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	168
Figure 52/ Plan de situation, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	169
Figure 53/ Lignes directrices au sol, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	169
Figure 54/ relief directionnel, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	170
Figure 55/ carrefour du relief directionnel, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	171
Figure 56/ gestion des déchets, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	172
Figure 57/ Services aux voyageurs, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	173
Figure 58/ fil d'attente Taxis, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	174
Figure 59/ Trajectoires, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	175
Figure 60/ Internet, Lotto, ..., Natacha Ghiste, juillet 2011.....	176
Figure 61/ Localisation du métro souterrain, Natacha Ghiste, 2012.....	178
Figure 62/ identité, insécurité, incompréhension,...., Natacha Ghiste, juillet 2011.....	180
Figure 63/ information aux voyageurs, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	181
Figure 64/ Guichets, Natacha Ghiste, juillet 2011.....	182

<i>Figure 65/ Dispositifs matériels de la gare de métro, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	183
<i>Figure 66/ Le quai de métro et ses usagers, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	184
<i>Figure 67/ Comportements, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	185
<i>Figure 68/ Le métro, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	186
<i>Figure 69/ Localisation de la gare de train, Natacha Ghiste, 2012</i>	189
<i>Figure 70/ La gare de train, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	190
<i>Figure 71/ Dispositifs du quai de train, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	191
<i>Figure 72/ Les limites de l'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	195
<i>Figure 73/ Le plan et les limites d'observation, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	196
<i>Figure 74/ Les services tout autour de la zone d'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	197
<i>Figure 75/ Le plan de l'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	198
<i>Figure 76/ Les différentes étapes de l'observation fixe_Phase 1, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	199
<i>Figure 77/ Les différentes étapes de l'observation fixe_Phase 2, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	202
<i>Figure 78/ Les différentes étapes de l'observation fixe_Phase 3, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	205
<i>Figure 79/ Les différentes étapes de l'observation fixe_Phase 4, Natacha Ghiste, juillet 2011</i>	207
<i>Figure 80/ Analyse Spatiale_ Dispositifs matériels, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	212
<i>Figure 81/ Analyse Spatiale_ Dispositifs matériels en image, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	213
<i>Figure 82/ Zone d'observation, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	215
<i>Figure 83/ Zone d'hésitation, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	216
<i>Figure 84/ Zone de consultation, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	217
<i>Figure 85/ Zone d'attente, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	218
<i>Figure 86/ Zones d'encombrement, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	220
<i>Figure 87/Zones d'encombrement bis. Natacha Ghiste, mai 2012</i>	221
<i>Figure 88/ circulations fréquentes, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	223
<i>Figure 89/ Zones de croisements, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	224
<i>Figure 90/ Circulations chaotiques, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	225
<i>Figure 91/ Diagramme des temporalités, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	231
<i>Figure 92/ Apparition de nouvelles temporalités, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	232
<i>Figure 93/ Plan des temporalités du banc, Natacha Ghiste, Mai 2012</i>	234
<i>Figure 94/ Temps de connexion, Natacha Ghiste, Mai 2012</i>	235
<i>Figure 95/ temps de consommation, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	236
<i>Figure 96/ Temps de consultation, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	237
<i>Figure 97/ Les temporalités du couloir principal, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	238
<i>Figure 98/ Usagers du week-end, Natacha Ghiste, Mai 2012</i>	245
<i>Figure 99/ Usagers en heures de pointe la semaine, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	247
<i>Figure 100/ Comparatif des usagers, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	248
<i>Figure 101/ Les traits comportementaux, Natacha Ghiste, mai 2012</i>	250
<i>Figure 102/ Typologie des usages de l'espace-temps transitoire, Natacha Ghiste, 2012</i>	260
<i>Figure 103/ Simulation des flux du couloir principal de la gare du midi,</i>	265
<i>Figure 104/ images 3D de la situation actuelle de la gare du midi, Natacha Ghiste, 2012</i> ..	266
<i>Figure 105/ Détails des usagers de la gare, Natacha Ghiste, 2012</i>	267
<i>Figure 106/ Pistes de solutions envisageables, Natacha Ghiste, 2012</i>	268
<i>Figure 107/ Signalétique sur trois niveaux, Natacha Ghiste, 2012</i>	269
<i>Figure 108/ Possibilités d'interrelations, Natacha Ghiste, 2012</i>	273
<i>Figure 109/ Triangle d'interrelation: usager-espace-temps, Natacha Ghiste, 2012</i>	274

Remarques, sigles et abréviations

> Ce document a été rédigé en utilisant le masculin neutre afin d'en alléger le style et d'en préserver la lisibilité.

➤ Les principaux sigles et abréviations utilisés dans ce texte sont :

h. : Heure(s)

min. : Minute(s)

SITQ : Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier.

T.I.C : Technologies de l'information et de la communication

WBI : Wallonie Bruxelles International

3D : Trois dimensions

A Damien,
Sans qui ce mémoire n'aurait jamais vu le jour.

Les remerciements

Ce travail est fruit de soutiens, d'aides et de collaborations qui m'ont été précieuses lors de la réalisation de ce mémoire, de la part d'un grand nombre de personnes que je tiens tout particulièrement à remercier ici.

Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur Jean Therrien, qui m'a accueilli voici quatre ans au sein de son cours d'atelier, d'abord comme étudiante en échange et ensuite comme étudiante à la maîtrise. Merci pour ton soutien durant cette période de transition culturelle, merci pour ton aide au travers mes différentes expériences personnelles et professionnelles, merci pour ton encouragement à poursuivre une maîtrise au sein de l'Université de Montréal et enfin merci pour ton enseignement et ton suivi durant toute ma scolarité. Montréal restera toujours pour moi un magnifique souvenir et tu en fais grandement partie. Pour tout ça et encore une très longue liste de choses, Merci Jean!

Je tiens également à remercier Monsieur Paul Lewis, pour l'octroi de ma bourse de maîtrise au sein de l'observatoire d'urbanisme SITQ de la ville de Montréal, ainsi que pour toutes les opportunités qui m'ont été offertes et dont je vais me saisir au plus vite.

Merci à l'ensemble des enseignements qui m'ont encadrée et dirigée durant ces trois années de maîtrise.

Merci à Simone Zriel, pour ton engagement, toutes les informations et tous les conseils précieux prodigués au cours de ces trois années. Merci pour ta gentillesse et ton sourire.

Merci à l'organisme Wallonie-Bruxelles-International, WBI, sans qui toute cette aventure n'aurait jamais pu commencer. Merci pour leur confiance et investissement.

Merci à ma famille et en particulier à mes parents. Confiance, soutien, aide et amour, voilà les mots clés de l'aboutissement de mon parcours étudiant. Merci d'avoir toujours été là en toutes circonstances pour moi et ce même à distance.

Pour terminer, je tiens à remercier l'ensemble des membres du jury pour le temps consacré à la correction de ce travail et à qui je souhaite une très bonne lecture.

Avant Propos

Architecte d'intérieur de formation, mon intérêt s'est toujours tourné vers l'espace public de la ville. L'aménagement d'un espace situé dans un contexte à l'échelle urbaine nécessite une méthode d'approche transdisciplinaire, il ne peut éviter le point de vue de l'urbaniste, de l'architecte, du paysagiste, du graphiste, du sociologue etc. Le projet de recherche qui va suivre explore, avec un regard d'architecte d'intérieur, la question de l'aménagement d'un espace public et plus précisément d'un espace de transition en tenant compte de l'ensemble des déterminantes telles que les acteurs, les dispositifs matériels, les temporalités, les usages, les circulations qui composent ce type de lieu. La pertinence de cette proposition réside dans le fait que bien trop souvent, l'espace transitoire ne répond plus aux besoins actuels des usagers. En effet, il nécessite d'être pensé dans sa globalité afin de favoriser son usage. Les corps de métiers généralement habilités à penser ce genre de lieu ont des échelles de préoccupations différentes mais souvent les mêmes objectifs. Ils sont tournés vers l'utilisateur et tentent d'accorder son environnement suivant ses modes de vie. Par ailleurs, trop peu de liens existent généralement entre ces professions, cette recherche représente très certainement une opportunité de construire des ponts entre les différents niveaux d'intervention professionnelle sur l'espace public.

Introduction

Les espaces transitoires dans le quotidien urbain des individus sont fréquents. Ils ne constituent pas des espaces de fin en soi mais plutôt des espaces de moyen afin d'atteindre un lieu bien précis. Gares, stations de métro ou encore aéroports sont autant de lieux qui évoquent la notion de transit et se traduisent, dans la plupart des cas, par une pauvreté formelle. Ce terme d'espace transitoire suppose inévitablement le côté provisoire de ces espaces, c'est-à-dire le temps propre à l'activité qu'il génère dans les rythmes quotidiens des individus.

En effet, le temps, autrefois grossièrement défini comme une simple suite des choses, est aujourd'hui un concept central à prendre en considération au même titre que les réalités physiques d'un espace. Quand un individu doit parcourir une trajectoire peu importe la distance de son déplacement, c'est généralement la notion de temps qui est valorisée. Il ne parle alors pas de la distance parcourue mais du temps qu'il a mis pour faire la transition de son point de départ, vers son point d'arrivée. Un espace transitoire peut être vu dans une période de temps provisoire pour l'individu entre deux espaces.

Les mutations des modes de la vie quotidienne entraînent une modification générale des besoins de la population. Aujourd'hui, il semble que les services publics et privés soient de moins en moins adaptés à l'évolution de ces modes de vie. Ces espaces transitoires en font partie, ils doivent être au maximum flexibles pour permettre aux individus de maîtriser au mieux leur environnement tant au niveau spatial que temporel.

Le cas de l'espace de la gare du Midi, à Bruxelles, est au coeur de ces réalités spatio-temporelles transitoires. Il permet le passage d'un point A vers un point B et reflète une société en mouvement constant, jour après jour, semaines après semaines, mois après mois, ... les activités du quotidien se répètent, les habitudes s'installent et le couloir principal de la gare en fait partie. Comme un processus cyclique dans le rythme de vie quotidien de ces individus.

Pour toutes ces raisons, on peut facilement supposer que l'aménagement de ces espaces n'est pas toujours sans conséquence. En effet, ce dernier ne se superpose pas toujours à la variété des usages pratiqués. Nous nous interrogerons ici sur les composantes qui agissent en interaction à l'intérieur des lieux de transition de l'espace-public. En effet, l'espace-transitoire se compose d'individus confrontés à des dispositifs matériels et temporels qui peuvent être perçus comme des contraintes ou des outils pour l'utilisateur. Au moment de cette rencontre, des usages multiples se révèlent dans un cadre qui n'offre pas toujours des solutions adéquates à cette diversité.

L'espace-temps de la gare du Midi à Bruxelles constitue un très bon exemple d'espace-temps transitoire. Il possède une double fonction. Il peut à la fois être défini comme un espace d'attente, ce qui induit qu'il peut également y avoir un certain temps d'attente imposé, par l'horaire des transports, à l'utilisateur. L'occupation du temps à passer dans ces espaces devient une véritable contrainte pour l'utilisateur, il se retrouve dans un temps en suspension qui se révèle un passage obligé. L'horaire des transports, les retards et annulations diverses font en sorte qu'il

n'est plus maître de ce laps de temps que représente l'espace de transition. Ses possibilités d'occuper son temps libre sont bien souvent très minces.

Mais il peut aussi être perçu comme un espace de passage, la notion de temps prend alors une toute autre importance et est en relation avec la vitesse de déplacement du passager en transit. Ce passager en transit ne vit d'ailleurs pas toujours une expérience favorable en parcourant cet espace. Les caractéristiques propres à l'espace tels que la chaleur, l'acoustique, l'odeur, les matériaux, le parcours, l'éclairage, ou autres sont autant de facteurs qui peuvent influencer l'expérience de l'utilisateur.

Entre autre, l'accessibilité et la visibilité de cet espace-temps transitoire placent la gare du Midi au coeur des exigences des usagers. C'est un lieu stratégique car, inévitable pour tout usager des transports en commun. Il peut être identifié comme le noeud du réseau des transports Bruxellois. Ces situations peuvent être envisagées comme des événements de la vie quotidienne qui sont dignes d'être étudiés afin d'essayer de comprendre les usages réels qui ont lieu lors de ces expériences transitoires. De plus, le fait que la vie urbaine nous oblige à vivre ces situations très fréquemment les rend importantes pour la préparation des cadres physiques de demain. Afin de favoriser les conditions d'usage de l'espace-temps transitoire, il faut adapter l'aménagement aux habitudes et besoins actuels de la population, afin que ces interventions soient elles-mêmes en continuité avec la réalité. Les dispositifs matériels et temporels

présents dans l'espace doivent outiller et fournir des moyens à l'utilisateur plutôt que de lui imposer des contraintes qui limitent ses possibilités d'usage.

Pour ce faire, l'étude tend à savoir si l'espace-temps transitoire est en adéquation avec les usages réels naissant lors de sa confrontation avec les usagers.

L'objectif général de la recherche sera alors de démêler les interrelations qui existent entre les individus et l'environnement en identifiant: l'aspect spatial et temporel des usages mais également, les comportements de l'individu, ses perceptions, ses émotions et son attitude.

Les objectifs principaux de la recherche ont été dans un premier temps, d'identifier les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire et qui caractérisent les usages naissants de l'interrelation entre l'utilisateur et l'espace-temps transitoire. Nous avons ensuite voulu comprendre ces usages influencés par l'espace-temps afin de qualifier l'attitude et le comportement de l'utilisateur. Par après, nous avons documenté le rapport qui existe entre l'utilisateur et l'espace-temps. Et finalement la recherche tente de faire des recommandations destinées aux professionnels de l'aménagement. L'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle leur permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique.

Afin d'identifier les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire et qui caractérisent les usages naissants de

l'interrelation entre *l'utilisateur* et *l'espace-temps transitoire*, nous avons tenté de rassembler les points de vues de différents auteurs aux travers des notions théoriques contenues dans le cadre de recherche. Nous considérons cette partie théorique comme une phase de discussions préliminaires indispensable pour l'élaboration d'une recherche sur le terrain d'investigation. Les arguments soulevés au cours des différents chapitres nous permettent d'avancer sur des bases scientifiques valides. De plus, ces données obtenues dans la théorie nous ont servies de critères d'observation sur le terrain de la gare du midi. Une grille d'observation a été établie sur base de ces critères.

Dans une seconde phase, nous avons effectué des observations non-participantes et de type non-structuré sur le terrain Bruxellois. La grille d'observation établie dans la phase précédente, nous a permis de révéler des indices spatiaux, temporels et comportementaux. Ces indices ont été regroupés au travers de grilles d'interprétation de formes variées : cartographies des circulations, cartographies des dispositifs matériels, cartographie des temporalités, diagrammes des temps, diagrammes des usagers, graphiques des tendances et des traits comportementaux,... Ces données nous ont permis de comprendre les usages réels et la relation que l'utilisateur entretient avec l'espace. Pour ce faire, Nous avons adopté deux méthodes d'observation :

1. La Déambulation. Elle a permis de saisir les variations usagères selon diverses formes d'espace public. Cette méthode « traversante » de la gare du midi fait apparaître des logiques qui

semblent lier des types d'usages à certaines spécificités spatiales, mais aussi sociales, du milieu dans lequel ils ont cours.

2. **L'observation Fixe** qui investit certains lieux dans la durée.

Cela nous a permis de saisir des logiques telles que le rythme des usages et les interprétations successives d'un même espace par des usagers diversifiés. L'observation fixe fait apparaître les variations d'usage liées à la diversité d'individus et à la richesse spatiale d'un lieu. Nous obtenons alors trois niveaux de données : Les données spatiales, les données temporelles et les données comportementales.

Afin de documenter le rapport qui existe entre l'utilisateur et l'espace-temps, autrement dit, l'aspect spatial et temporel des usages, il s'agissait, dans une troisième phase, de confronter l'ensemble de nos données sous forme d'une typologie des usages pratiqués dans l'espace-temps transitoire de la gare du midi. Cette typologie regroupe plusieurs figures d'interaction telles que l'abri, la scène, la butée, ... Des figures qui se produisent lors de l'interaction entre l'utilisateur et les dispositifs matériels ou/et temporels qui l'entourent. Ou encore, entre l'utilisateur et les autres individus. Ce modèle permet de faciliter la compréhension des phénomènes observés et par conséquent de faciliter l'application des recommandations proposées. La méthode propose une série de clefs d'analyse qui aide l'aménageur observateur à extraire et classer, dans la multitude de détails d'usage révélés lors de l'observation, les informations pertinentes, soit celles qui pourront ensuite être réutilisées pour le projet. Le but de notre recherche est donc de trouver des

pistes pour un design capable de maintenir, mais aussi d'augmenter la palette des possibilités d'usage.

Afin de faire des recommandations aux professionnels de l'aménagement, nous proposons également au travers de rendus en trois dimensions de la gare du midi d'exposer les questions problématiques de ce lieu. Des rendus de la situation actuelle sont alors confrontés à des rendus contenant des pistes de solutions envisageables en terme de circulation, de dispositifs matériels et de moyens à fournir pour que l'espace-temps de la gare du midi soit au maximum en adéquation avec les usages réels lors de sa confrontation avec les usagers. Rappelons que l'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle, « triangle des interrelations », leur permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique afin de mieux anticiper l'impact des aménagements sur les usages.

PARTIE I / Structure de la recherche

CHAPITRE 1. Les lieux de transition de l'espace public

Le contexte de recherche nécessite une délimitation claire. Pour ce faire, le chapitre suivant rendra compte, dans un premier temps, des limites du cadre de l'étude au travers des définitions. Dans un second temps, nous révélerons les composantes principales qui agissent en interaction à l'intérieur de ce cadre.

1.1. Les lieux de transition de l'espace public: Définitions théoriques

«Espace public; voilà une expression française à manier avec infiniment de précaution¹».

Afin de comprendre au mieux le lieu de transition comme nous l'entendons pour la recherche, il est important de situer le positionnement épistémologique de notre démarche. Par le biais de définitions, nous allons contextualiser le cadre de la recherche.

Les auteurs Yona Jébrak et Barbara Julien² définissent l'espace public comme *une zone de rencontre, d'interaction ou de*

¹ Paquot, T. (2011). Préface; De l'espace public aux espaces publics : considérations étymologiques et généalogiques. Dans Y. Jébrak et B. Julien. *Les temps de l'espace public urbain: Construction, transformation et utilisation* (p. 9). Éditions MultiMondes.

²Jébrak, Y et Julien, B. (2006). L'espace public urbain une introduction. *Dans Les temps de l'espace public urbain* (pp. 1-7). Éditions Multimondes.

déambulation, ouverte à tous. Places rues squares et jardins: l'espace public se répand dans la trame urbaine à la manière d'une coulée de vide entre les espaces bâtis. Il pénètre même parfois, à l'intérieur des édifices, tels les gares et les autres atriums à usage collectif. Jadis, lieu physique où les affaires publiques étaient discutées, il est, pour les uns, un espace social de la libre rencontre avec autrui³. Il est, pour d'autres, un espace creux, c'est-à-dire un espace vide qui structure la ville, l'emplit de son urbanité et contribue à forger son identité⁴. L'espace public serait ainsi un espace éminemment vécu.

Notion à la délimitation imprécise dans la ville, l'espace public se définit donc de manières équivoques. *«Le géographe, le sociologue, l'historien ou l'urbaniste l'investissent de sens propres à leur discipline tandis que le politicien et l'usager lui donnent une signification toute différente»⁵*

D'après Jébrak et Julien, l'espace public urbain a souvent été traité selon deux modes disjoints: la perspective architecturale (qualité architecturale et formelle de l'espace, construction matérielle du cadre bâti) et la perspective sociologique insistant sur les modes de vie.

³ Habernas, J. (1978). *L'espace public; archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Éditions Payot. 324p.

⁴ Thiberge, C. (2002). *La ville en creux*, Paris : Éditions du Linteau. 335p.

⁵ Jébrak, Y et Julien, B. (2006). L'espace public urbain une introduction. *Dans Les temps de l'espace public urbain* (pp. 1-7). Éditions Multimondes.

Cette approche unidimensionnelle n'a plus de sens pour la recherche et une dimension transdisciplinaire semble nécessaire afin de cerner un phénomène en évolution. En effet, l'ensemble des points de vues et des méthodes d'analyse doivent être pris en considération. Si comme le soutient Ghorra-Gobin⁶, on peut considérer que le 20e siècle a négligé, pour des raisons complexes et multiples, l'espace public, on peut en revanche caractériser le siècle qui s'amorce comme celui du retour de cette notion.

Le retour de cette notion d'espace public se traduit parfaitement pour la recherche au sein des définitions de Pierre Merlin et Françoise Choay.

Définitions provenant du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement⁷.

L'espace public, par opposition à l'espace privé, clôturé et centré sur l'intimité familiale, est un espace ouvert que l'ensemble de la collectivité a en partage. Il est accessible à tous, sans aucune discrimination. Espace partagé, lieu de rencontre par excellence, il est le théâtre du libre va et vient des individus. C'est un espace que s'approprient les individus par leurs activités variées de passage, de détente ou de loisir, qui ne sont pas nécessairement explicitement définies : Chacun est libre d'y faire ce qu'il veut dans les limites de la loi. L'espace public est un espace ouvert c'est à dire où la circulation se fait sans entraves, composé aussi bien d'édifices que d'espaces verts que peuvent être les parcs et les jardins. L'espace public est souvent vu comme l'espace vide, résiduel, ce qui reste entre les édifices, à la libre

⁶ Ghorra-Gobin, C. (2001). *Réinventer le sens de la ville: Les espaces publics à l'heure Globale*, Paris : Éditions l'Harmattan. 261p.

⁷ Merlin, P. et Choay, F. (1988). *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*. Paris : Presses universitaires de France. 723p.

jouissance de l'urbain. Il est l'espace de respiration aménagé au cœur de la ville. Il est constitutif de l'espace urbain, un élément de structuration. Il permet de préserver la continuité urbaine puisqu'il assure la jonction entre les quartiers, les éléments bâtis. L'espace public est aussi un facteur fondamental de cohésion sociale, dans la mesure où il est dédié à la communauté. Il s'agit d'un espace de médiation des rapports humains, lieu de rencontres et d'interactions sociales. Il s'agit d'un espace de mixité : Mixité sociale grâce à l'égal accès de tous à l'espace public et mixité des usages par la diversité des activités que chacun est libre d'y mener dans les limites de ce qu'autorise la loi. L'espace public est enfin un élément constitutif de l'image de la ville. Par son aménagement, il met souvent en scène l'identité historique, culturelle ou paysagère de la ville. C'est aussi un lieu de représentation au sens où il est le théâtre d'une dynamique de ville: des interactions des individus entre eux mais également des individus avec leur espace qu'ils s'approprient.

C'est au travers de cette dernière définition de l'espace public comme *lieu de représentation* que nous exprimerons de façon la plus juste possible, la dynamique de l'espace de transition mais également celle du lieu de passage.

Les lieux de transition, par leur dimension de passage, d'escale, de voyage deviennent aujourd'hui des lieux communs de mobilité, de mouvement et de vitesse qui façonnent notre rapport à l'espace, au temps et aux autres. Gares, aéroports, stations services ou encore marchés ou centres commerciaux sont autant de lieux qui évoquent la notion de transit. Reliés par les déplacements et les arrêts, ces lieux font partie d'un quotidien où s'entremêlent des variables continues et discontinues.

Avant de révéler les composantes principales inhérentes au cadre de la recherche, nous pouvons nous pencher sur la définition des non-lieux énoncée par Marc Augé dans son ouvrage intitulé : *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. D'après la définition de Marc Augé, un *non-lieu*⁸ est un espace interchangeable où l'être humain reste anonyme. Il s'agit par exemple des moyens de transport, des grandes chaînes hôtelières, des supermarchés, des aires d'autoroute, mais aussi des camps de réfugiés. L'homme ne vit pas et ne s'approprie pas ces espaces, avec lequel il a plutôt une relation de consommation. La perception d'un espace comme non-lieu est toutefois subjective: *chacun de nous, à sa façon, peut voir la même place comme non-lieu, ou bien comme un carrefour de relations humaines où se croisent en silence et s'ignorent des milliers d'individus, forment des parenthèses anonymes et sans jeu social*. Ils constituent, selon Augé, les espaces caractéristiques de ce qu'il nomme la « surmodernité ».

*« Le monde de la surmodernité n'est pas aux mesures exactes de celui dans lequel nous croyons vivre, car nous vivons dans un monde que nous n'avons pas encore appris à regarder. Il nous faut réapprendre à penser l'espace. »*⁹

Même si notre recherche tend à étudier le type d'espaces que Marc Augé définit comme des non-lieux, pour sa vision

⁸ Augé, M. Le non-lieu selon Marc Augé. Récupéré le 26 juin 2011 de [http://fr.wikipedia.org/wiki/Non-lieu_\(anthropologie\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Non-lieu_(anthropologie))

⁹ Augé, M. (1992). *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. (p.49). Paris : Éditions du Seuil.

parfois trop catégorique et subjective des non-lieux, nous ne pouvons pas nous baser uniquement sur ses définitions. Sur le parcours de la recherche, il s'agira de penser et tout comme l'annonce Marc Augé, il s'agira aussi de réapprendre à l'utilisateur à penser l'espace.

Le cadre de la recherche exposé, nous pouvons dès lors révéler les composantes principales qui agissent en interaction à l'intérieur de ce cadre. D'une part la rencontre entre l'expérience de l'individu engagé dans l'espace et les dispositifs matériels rencontrés. D'autre part l'interaction de l'utilisateur avec les autres utilisateurs, mais aussi avec les temporalités qui l'entourent. Et enfin, les divers usages qui naissent de cette rencontre.

L'usage sera ici identifié comme le moment de rencontre entre le sujet, l'utilisateur et l'objet, l'espace-temps et ses dispositifs matériels et temporels. À travers ce véritable rapport dynamique, précisons que le lieu de passage constitue dès le départ une forme infinie d'espaces, dans sa forme, son échelle et les dispositifs matériels qu'il englobe. Les espaces transitoires ne constituent pas des espaces de fin en soi mais plutôt des espaces de moyen afin d'atteindre un lieu bien précis. C'est principalement à cette fonction de transition propre à l'espace que le présent mémoire s'intéressera. Mais avant d'approfondir la recherche interne au lieu de transition, quelques précisions théoriques s'imposent dans le but de définir l'espace comme nous l'entendons pour la recherche.

«*L'espace est un lieu pratiqué*»¹⁰, il suppose en outre l'existence des vecteurs de direction, des marqueurs temporels ainsi que des indicateurs quantifiables de vitesse. Nous entendons le lieu de passage dans l'espace de transition comme un lieu «*pratiqué*» où naissent des interactions entre les individus, l'espace et les usages. Il permet de nouer le passage d'un point A vers un point B. On peut alors définir les lieux de transition comme des espaces-temps complexes, denses et éphémères de nos agglomérations urbaines qui permettent le développement de trajectoires indéfinies, multiples et peu orientées pour une masse d'acteurs aux profils divers, agissant selon une logique de flux, de vitesse, de passage.

Pour Bruno Marzloff un lieu de transition «*s'inscrit comme un ralentissement, une pause dans une trajectoire. Il en est un des jalonnements en termes d'espace et de temps. Mais cette dimension cinétique reste élastique; passage, escale, station, étape... selon le temps passé et la vitesse adoptée, selon les ressources prodiguées en termes de praticité, de confort, d'ambiance, de qualité du temps*»¹¹.

Il précise encore que «*après avoir investi les lieux du transport pour ses commodités quotidiennes diverses (courses, services, informations, détente, etc), le voyageur aspire à ce que son temps de transport lui-même soit un temps de vie: temps de rêve pour certains, temps utile pour les uns: travail, échanges, etc, temps de détente pour d'autres: jeux, DVD, restauration, etc, et temps de communication pour beaucoup: connexions à distance*».





Les aéroports, les gares et les stations de métro sont des lieux universellement reconnus et étiquetés comme étant des

¹⁰ Certeau M. (1990). *L'invention du quotidien*. 1. Arts de faire, nouvelle édition, établie et présentée par Luce Giard. (p 173). Paris : Éditions Gallimard.

¹¹ Marzloff B. et Bellanger F. (1998). *Transit ou Les lieux et les temps de la mobilité*. Éditions de L'Aube, 288 p.

lieux de transition, dans leur rapport direct avec l'usage que l'individu en transit en fait. Une consommation très particulière s'est développée autour de ces espaces, fréquentés généralement par quatre types de voyageurs, pour reprendre la terminologie de J.-M. Floch¹²: les arpenteurs et les somnambules d'un côté, les flâneurs et les pros de l'autre.

Tableau 1/ Traits comportementaux, JM Floch, Natacha Ghiste, 2011

ARPENTEURS 	Le Flâneur 	 PROS	SOMNAMBULES 
INTÉRÊT DANS LE TRAJET	INTÉRÊT DANS L'ÉMOTION L'INATENDU, LA SURPRISE	MAÎTRISE CONNAISSANCE DU RÉSEAU	INSTANCE NEUTRE

Ce qui intéresse les premiers c'est le trajet, conçu soit comme un enchaînement de variations et de jeux, soit comme une instance neutre sur laquelle on peut greffer d'autres activités: lire, écrire. Les flâneurs en revanche cherchent à vivre avant tout l'émotion, l'inattendu, la surprise, tandis que les pros aiment maîtriser les choses et valorisent leur connaissance du réseau. Ces publics divers des lieux de transition, tellement contrastés et complémentaires, se plient aux dispositifs et s'approprient leurs usages. Ces catégories nous semblent être des indices très pertinents pour notre recherche. Nous tenterons,

¹² Floch J.-M. (1990). *Sémiotique, marketing et communication, Sous les signes, les stratégies*. (pp. 32-34). Paris : Presses universitaires de France.

cependant, d'analyser si d'autres traits comportementaux n'apparaissent pas directement sur le terrain.

C'est donc principalement autour de cette notion d'espace de transition ou de lieu de passage et des éléments qui le compose que la recherche théorique mais également le terrain d'investigation gravitent.

1.2. Problématiques de l'aménagement reliées aux lieux de passage

Les mutations des modes de la vie quotidienne entraînent une modification générale des besoins de la population. Aujourd'hui, il nous semble que les services publics et privés soient de moins en moins adaptés à l'évolution de ces modes de vie.

Les lieux d'études choisis pour la recherche se trouvent à être au coeur de ces réalités spatio-temporelles transitoires. Ils permettent le passage d'un point A vers un point B et reflètent une société en mouvement constant, jour après jour, semaines après semaines, mois après mois, ... les activités du quotidien se répètent, les habitudes s'installent et ces espaces en font partie. Comme un processus cyclique dans le rythme de vie quotidien de ces individus. Pour toutes ces raisons, on peut facilement supposer que l'aménagement de ces espaces n'est pas toujours sans conséquence.

Ces situations peuvent être envisagées comme des événements de la vie quotidienne qui sont dignes d'être étudiés afin d'essayer de comprendre les usages réels durant ces

expériences transitoires. De plus, le fait que la vie urbaine nous oblige à vivre ces situations très fréquemment les rend importantes pour la préparation des cadres physiques de demain. Les pratiques actuelles en aménagement ont tendance à donner peu de valeur aux usages en tant que tels, pour privilégier l'actant social ou spatial.

Nous nous interrogerons ici sur la relation d'usage qui s'effectue dans la rencontre de l'utilisateur et de l'espace-temps. Les lieux de passages qui ont été sélectionnés pour la recherche, dans la gare du Midi à Bruxelles, constituent tous des espaces transitoires. Ils possèdent une double fonction, ils peuvent à la fois être définis comme des espaces d'attente, mais ils peuvent aussi être perçus comme des espaces de simple passage. Cette ville, offre un espace public aux formes particulièrement variées et propices à une multiplicité d'appropriations. Cependant, cette variété spatiale, se heurte à la relation d'usage qui s'effectue entre l'utilisateur et l'espace-temps. Autrement dit, l'espace ne se superpose pas nécessairement à une variété usagère. Le passager s'y retrouve en transit et n'y vit d'ailleurs pas toujours une expérience favorable. Les caractéristiques propres à l'espace tels que la chaleur, l'acoustique, l'odeur, les matériaux, le parcours, l'éclairage, ou autres sont autant de facteurs qui peuvent influencer l'expérience de l'utilisateur dans son usage de l'espace-temps. L'occupation du temps à passer dans ces espaces devient une véritable contrainte pour l'utilisateur, il se retrouve dans un temps en suspension qui se révèle un passage obligé. L'horaire des transports, les retards et annulations diverses font en sorte qu'il n'est plus maître de ce laps de temps que représente

l'espace de transition. Ses possibilités d'occuper son temps libre sont bien souvent très minces.

Au détriment d'attractivités présentes sur les lieux, l'utilisateur se retrouve dans bien des cas tenté de faire usage d'interfaces externes à l'espace telles que téléphones portables, jeux électroniques, ordinateur portable, etc., pour combler l'attente. Il est alors « déconnecté » de l'espace de transition mais aussi des autres individus. *« De plus en plus nombreux sont ceux d'entre nous qui ressentent le besoin d'avoir leurs gadgets aux bouts des doigts en permanence et certains ne peuvent survivre sans les consulter presque à chaque minute. Dans le métro de Moscou, qui, il était une fois, avait la réputation d'avoir le plus grand nombre de lecteurs au monde, la plupart des passagers aujourd'hui ont les yeux et oreilles attachés à des appareils de toutes sortes. Ces gadgets ont envahi pas seulement nos bureaux mais aussi tous les domaines possibles de notre vie privée : la cuisine, la chambre à coucher, les vacances, et ainsi de suite »¹³.*

Les possibilités d'interaction et de contemplation dans l'espace de transition sont alors pour ce type d'individus devenues complètement absentes. L'individualisme montant dans ces lieux de transitions est alors causé par l'inefficacité des aménagements spatio-temporels en réponses aux besoins des usagers.

William Powers, est l'un des rares spécialistes optimistes du tout numérique, « où l'ultra-connexion et l'hyperréactivité sauvent de

¹³ Tribune libre. Vous partez en vacances ? Essayez la détox numérique !
Récupéré le 29 août 2011 de <http://fr.rian.ru/tribune/20110819/190511348.html>

l'ennui, mais limitent dans le même temps, la possibilité de contempler, et sans doute de penser. »¹⁴

Et si le vrai luxe était justement d'être déconnecté, de pouvoir s'offrir des moments sans téléphone et sans emails. De prendre le temps de prendre le temps, de profiter de soi et des « vrais gens », ceux qui sont présents et ce qui nous entoure ?

Hypothèses

On suppose donc, qu'actuellement, les conditions spatiales et temporelles des espaces transitoires contraignent l'action de l'utilisateur. Afin de palier à ces contraintes imposées, il faut que les dispositifs matériels et temporels fournissent des moyens et outillent l'utilisateur pour favoriser au mieux l'expérience transitoire.

Améliorer l'espace-temps transitoire supposerait d'adapter l'aménagement en réponse aux usages, habitudes et besoins actuels de la population, afin que ces interventions soient elles-mêmes en continuité avec la réalité. De plus, une connaissance des usages et temporalités réels favoriserait des aménagements qui seraient au maximum flexibles pour permettre aux individus de maîtriser au mieux leur environnement tant au niveau spatial que temporel.

¹⁴ Powers W.(2010). Hamlet's Blackberry: A practical philosophy for building a good life in a digital age. Harpers Collins. Dans Le vif express. (2011). *Petite philosophie à l'ère numérique*, (p 52-54).

Question de recherche

Pour ce faire, la recherche tentera de répondre à la question suivante :

L'espace-temps transitoire est-il en adéquation avec les usages réels naissant lors de sa confrontation avec les usagers ?

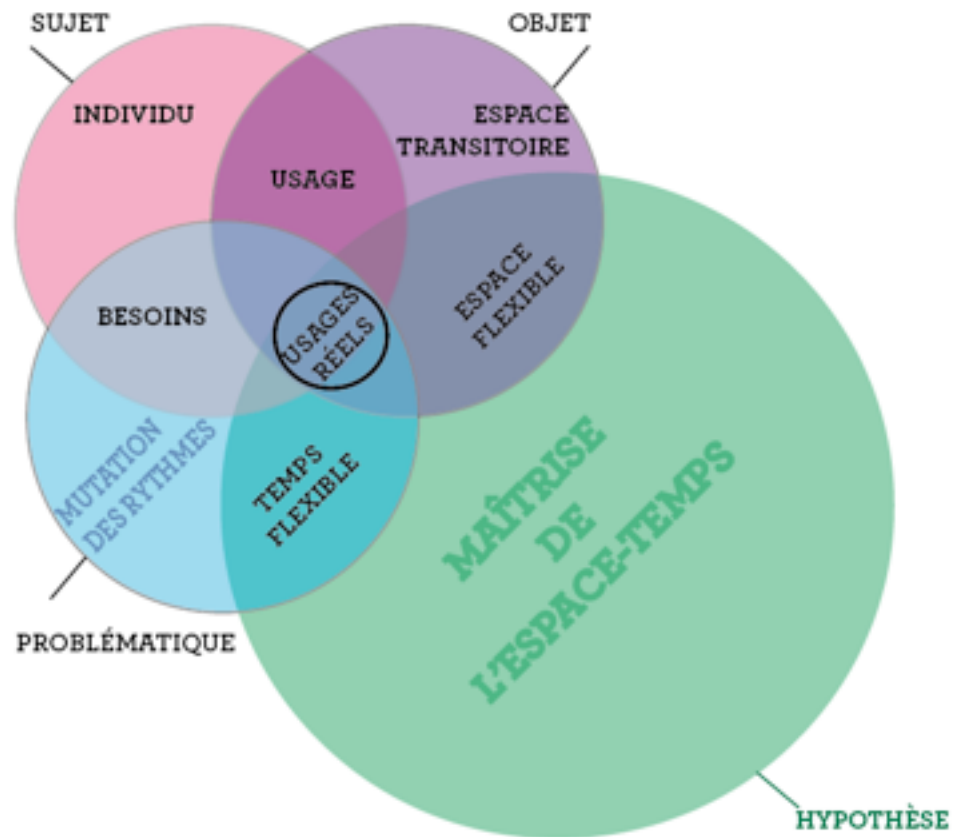


Figure 1/ De la connaissance des usages réels vers une maîtrise de l'espace-temps transitoire, Natacha Ghiste, 2011

CHAPITRE 2. La recherche théorique et le terrain d'investigation

Le cadre de recherche délimité, nous allons à présent, au travers de ce chapitre exposer les objectifs et les concepts clés de la réflexion ainsi que le terrain choisi pour la recherche à savoir la gare du Midi à Bruxelles.

2.1. Objectifs

"La psychologie environnementale est l'étude des interrelations entre l'individu et son environnement physique et social dans ses dimensions spatiales et temporelles" ¹⁵

Ci-dessus, voici une des définitions sur laquelle peut s'appuyer le raisonnement de la recherche. L'objectif général de la recherche, à savoir l'étude des usages réels naissant dans l'interrelation Usager-Espace, peut être mis en relation avec le concept de psychologie environnementale.

L'objectif de la psychologie environnementale est de *démêler les interrelations qui existent entre les individus et l'environnement en identifiant: les comportements de l'individu, ses perceptions, ses émotions, son attitude, sa représentation*¹⁶. Ce champ de connaissance peut aborder l'interrelation soulevée suivant deux approches différentes. La première, celle qui est le plus

¹⁵ Moser, G., & Weiss, K. (2003). *Espaces de vie: aspects de la relation homme-environnement*. Paris : Éditions Armand Colin. 396 p.

¹⁶ Morval J. (2007). *La psychologie environnementale*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal. 188 p.

souvent abordée par les écologistes¹⁷, consiste à voir comment les comportements de l'individu affectent l'environnement. La seconde, celle qui nous intéresse dans le cadre contextuel des lieux de passages, est de voir à l'inverse de la première: Comment l'environnement affecte les comportements de l'individu?

La psychologie environnementale permet ainsi de proposer des plans d'action et des aménagements adéquats. Souvent, les espaces construits ne sont pas utilisés pour les fins initiales prévues lors de leur planification. Devant la nécessité d'une évaluation par les usagers pour les rendre plus efficaces, certains architectes et spécialistes de l'aménagement font appel à la psychologie environnementale.¹⁸

Rappelons que nous voulons savoir si l'espace-temps transitoire est en adéquation avec les usages réels naissant lors de sa confrontation avec les usagers ?

Nous nous intéresserons donc à l'aspect spatial et temporel des usages réels qui se produisent dans la gare du Midi, à Bruxelles.

¹⁷ Ittelson W. et Proshansky. (1970). *The use of behaviorial maps in environmental psychology, in methods in environmental research*. Dans Proshansky, H.M., Ittelson, W.H., Rivlin, L.G. (Eds.). *Environmental Psychology: Man and His Physical Setting*, (pp. 658–668). New York: Holt, Rinehart & Winston.

¹⁸ La psychologie environnementale. Récupéré le 26 juin 2011 de http://fr.wikipedia.org/wiki/Psychologie_environnementale

Pour ce faire, les objectifs de la recherche seront :

1. D'identifier les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire et qui caractérisent les usages naissants de l'interrelation entre le sujet - l'utilisateur et l'objet - l'espace-temps transitoire.

Autrement dit, nous chercherons à identifier et définir les différentes composantes qui interviennent dans le cadre de recherche. Par exemple : type d'utilisateurs, temporalités, dispositifs matériels, obstacles, facilités, ...

2 Il faudra ensuite comprendre ces usages influencés par l'espace-temps afin de qualifier l'attitude et le comportement de l'utilisateur. Quelles caractéristiques de l'espace vont influencer les variations du comportement? Comment l'utilisateur se comporte-t-il physiquement? Quelle position adopte-t-il? Que fait-il? Quels sont les usages réels? L'espace est-il adapté aux variétés usagères? Nous déterminerons les diverses façons dont matière spatio-temporelle et utilisateurs se saisissent l'un l'autre lors de l'usage. Nous en retiendrons des indices spatiales, temporels et comportementaux.

3. La recherche devra également documenter le rapport qui existe entre l'utilisateur et l'espace-temps. Les données obtenues, il s'agira de les faire interagir dans le cadre de croisement et de confrontation des résultats.

4. Et finalement la recherche tentera de faire des recommandations destinées aux professionnels de

l'aménagement. L'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle leur permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique.

2.2. Le cadre théorique et les concepts clés de la réflexion

Le modèle qui suit se présente comme un outil de travail, il permet de visualiser clairement les champs d'études et concepts clés abordés dans la partie théorique de ce mémoire.

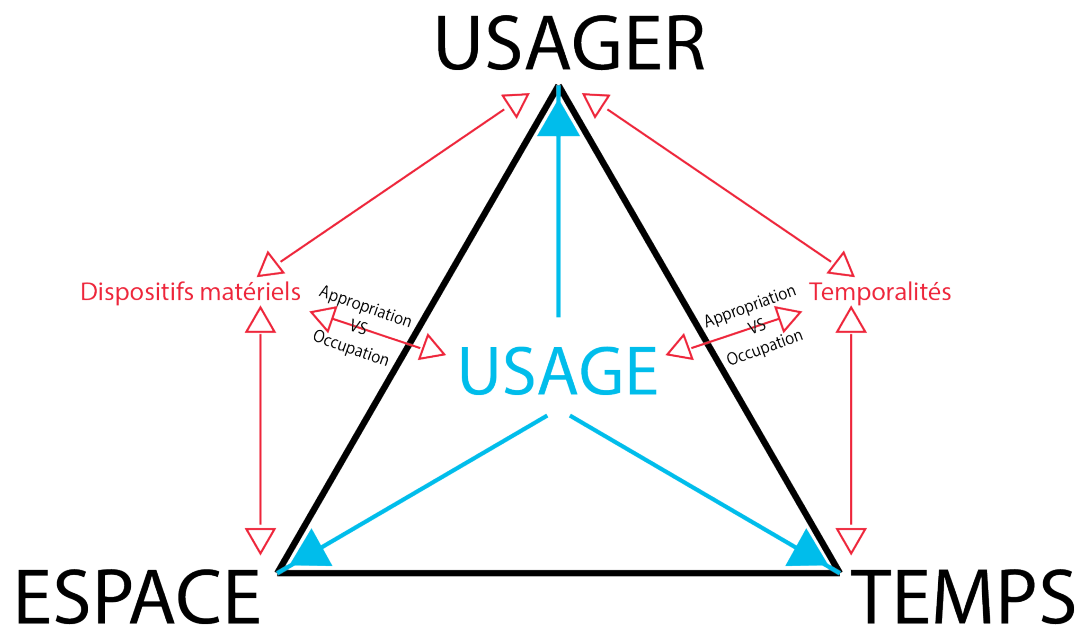


Figure 2/ Rapports dynamiques existants lors de l'interaction de l'utilisateur avec l'espace-temps de la gare du Midi, Natacha Ghiste, 2013

Cependant, avant d'exprimer la dynamique des rapports qui existent entre chaque terme utilisé, il est important d'exposer clairement chacun des concepts clés. Soit, **la terminologie de base** reprise dans ce mémoire.

Par le terme ESPACE, nous voulons exprimer le domaine localisé des espaces et sous-espaces concentrés dans la gare du Midi à

Bruxelles. Ces derniers se caractérisent par les activités qu'ils regroupent.

La notion de TEMPS exprime aussi bien le temps propre à la gare du Midi que l'instant et la durée des activités générées dans celle-ci.

L'USAGER caractérise les individus qui ont recours à l'espace-temps de la gare du Midi.

L'USAGE exprime le moment de rencontre entre l'utilisateur et l'espace et/ou le temps de la gare du Midi.

TEMPORALITES : Instant spécifique dont le caractère est déterminé par l'usage. Soit la rencontre entre l'utilisateur et le temps. Exemple : le temps d'attente.

DISPOSITIFS MATERIELS : Les composantes physiques de l'espace de la gare du Midi qui se révèlent lors de l'usage, soit lors de la confrontation de l'utilisateur avec l'espace de la gare. Exemples : les bancs, la signalétique, les écrans, etc.

APPROPRIATION : faire sa propriété de quelque chose.¹⁹ S'approprier dans une certaine limite et suivant les possibilités l'espace et/ou le temps et ce qu'ils englobent dans la gare du Midi.

¹⁹ Définition du dictionnaire le Larousse. Consulté en ligne www.larousse.fr

OCCUPATION : Présence physique de l'utilisateur dans la gare du Midi sans impact majeur sur son attitude. Compris comme l'antonyme du terme appropriation.

Le modèle illustré ci-dessus figure les rapports dynamiques existants lors de l'interaction de l'utilisateur avec l'espace-temps de la gare du Midi. En effet, comme nous le verrons au chapitre 4, nous considérons l'espace et le temps de manière indissociable. Notre étude ne peut négliger l'interaction de l'utilisateur dont la connaissance théorique doit se faire au même niveau que celle de l'espace-temps. Cette interaction donne naissance à un moment de rencontre que nous définirons comme l'usage. Au cours du chapitre 5, nous exposerons les différentes interactions possibles de l'utilisateur avec l'espace-temps dans lequel il se trouve. Nous verrons que suivant l'usage observé dans la gare du Midi, deux termes et concepts clés font surface dans la recherche. Premièrement, les temporalités ; résultant de l'observation de l'usage du temps. Deuxièmement, les dispositifs matériels ; se révélant lors de l'observation de l'usage de l'espace. Ces deux composantes de l'espace-temps de la gare du midi seraient usées par l'utilisateur suivant différents degrés d'appropriation ou de simple occupation. Et pour finir, au cours du chapitre 6, nous verrons qui est important pour la recherche de définir les usages réels qui se pratiquent dans ces espaces-temps transitoires de la gare du Midi.

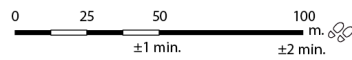
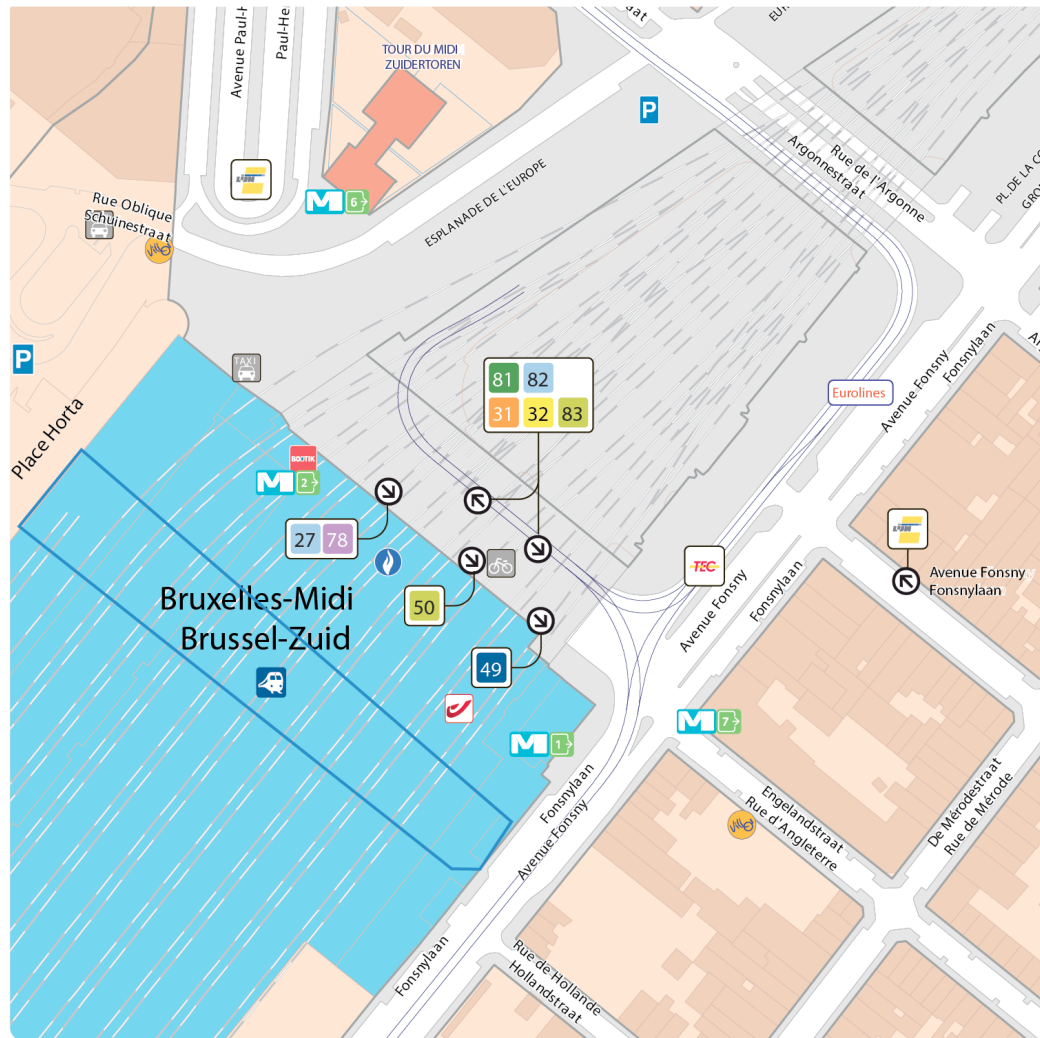
2.3. La gare du Midi à Bruxelles

Avant d'aborder la méthode d'investigation, nous allons déterminer dans quel contexte et pour quels motifs les échantillons du terrain d'étude à Bruxelles ont été sélectionnés.

1. Contexte d'Usage

La gare du midi qui se trouve au centre de la ville de Bruxelles, nous a semblé être un terrain pertinent pour l'investigation. Cette gare met à la disposition des usagers les services principaux que l'on attend d'une gare européenne. Elle regroupe un ensemble de moyens de transport tel que les trains nationaux et internationaux, les trams, bus, Taxis et Métros. Ce site qu'est la gare du midi constitue un noeud autour du réseau que représentent les moyens de transport en commun bruxellois. Mais pas seulement. Comme nous le verrons, une multitude d'usages naissent de la rencontre de l'utilisateur avec l'espace de la gare.

2. Contexte Spatial



- | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Accès station de métro / Prémétro | Automate de vente | Arrêt de surface | Voiture partagée | Bureau de poste |
| Ascenseur pour PMR | Point de vente | Vélo partagé | Parking public | Hôpital |
| Gare ferroviaire | | Parking vélo | | Police |

Métro - Tram - Bus _ STIB	Bus _ De Lijn	Bus _ Tec	Trains	Vélos	Taxi
2, 6 3, 4, 31, 32, 51, 81, 82, 83 27, 49, 50, 78	116, 117, 118, 136 137, 140, 141, 142 144, 145, 170, 171	365, W	Bruxelles-Midi Brussel-Zuid		TAXI

Figure 3/ Implantation urbaine de la gare du midi, consulté en novembre 2011,
<http://www.stib.be/netplan-plan-reseau.htm>

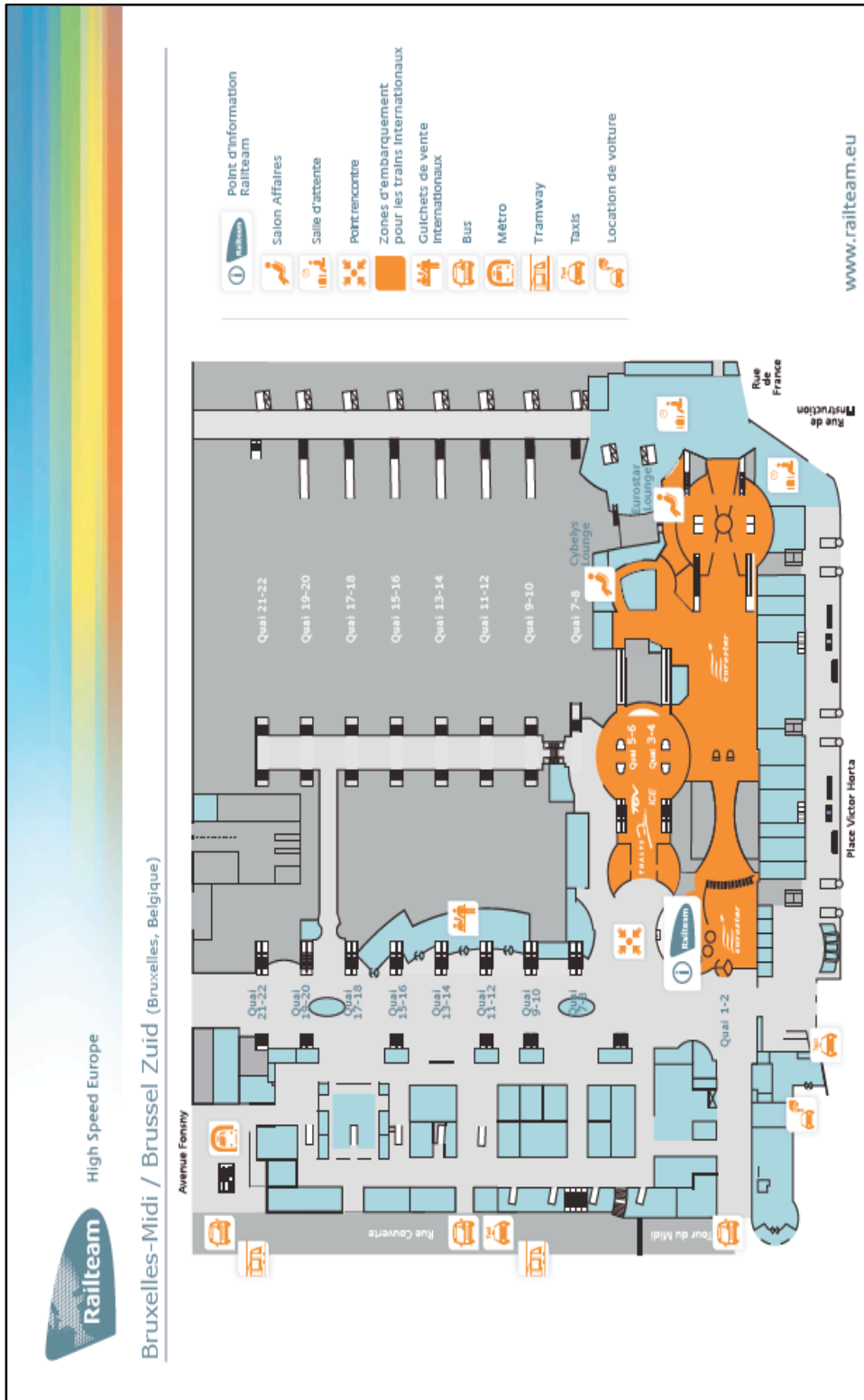


Figure 4/ Plan des infrastructures disponibles en gare du Midi, consulté en novembre 2011, <http://www.b-europe.com/Voyager/Pratique/Services%20en%20gare/Bruxelles-Midi>

3. Contexte socio-culturel

Cette métropole européenne regroupe une population très multiculturelle. Elle est un lieu de prédilection des touristes du monde entier. En plein développement, elle tente d'organiser sa configuration spatiale afin de capter au maximum les flux.

La gare du midi regroupe toute une série d'utilisateurs aux profils différents : professionnels, touristes, mendiants, étudiants, personnes en groupes ou isolées, connaisseurs du réseau, apprentis, etc. La multiplicité de ces profils en fait la richesse des lieux mais des conflits entre ces diversités peuvent apparaître si la réponse en termes de composition de l'espace n'est pas adaptée à tous.

4. Facteurs problématiques et singularités propres

L'investigation effectuée à Bruxelles met en valeur les dynamiques de flux urbains, c'est-à-dire, les rythmes, circulations et mouvements lors des déplacements des utilisateurs en fonction du moment de la journée. L'analyse s'effectue donc principalement au niveau de l'aspect temporel et spatial des usages. Les constats d'usages spatio-temporels ont été relevés lors de l'interrelation de l'individu avec l'espace-temps transitoire incluant également les autres utilisateurs. Nous constatons que la gare dans sa configuration actuelle ne favoriserait pas cette interrelation. De nombreux obstacles sont mis en avant dans les différentes possibilités de parcours que l'utilisateur se voit emprunter. La configuration des dispositifs matériels ne nous semble pas stratégique pour l'usage réel qui

en est fait. On observe de nombreuses zones d'encombrement au niveau spatial, les zones de passages et d'attentes se superposent, la lecture des lieux en devient perturbée pour l'utilisateur qui en est à son premier essai. D'autre part, l'analyse temporelle révèle un véritable problème au niveau du temps d'occupation de l'utilisateur dans cet espace. La gare du midi devient un temps et un espace contraignant pour les utilisateurs qui l'empruntent plus ou moins quotidiennement, l'ennui se fait sentir.

Afin d'éclaircir ces constats, le chapitre qui suit propose une méthode d'investigation dite « d'approche qualitative ». Cette méthode nous donnera un aperçu du comportement et des perceptions des usages. Bien souvent, cette approche génère des idées et des hypothèses pouvant contribuer à comprendre comment une question (soit une problématique) est perçue par les utilisateurs concernés.

CHAPITRE 3. La méthode d'investigation

3.1. L'approche théorique: parcours et nécessité

PHASE 1

Afin d'identifier les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire et qui caractérisent les usages naissants de l'interrelation entre le sujet – *l'usager* et l'objet – *l'espace-temps transitoire*, nous tenterons de rassembler les points de vues de différents auteurs aux travers des notions théoriques contenues dans le cadre de recherche. Autrement dit, nous chercherons à identifier et définir, à l'aide de données à validité scientifique les différentes composantes des espaces-temps transitoires. Par exemple: type d'usagers, temporalités, dispositifs matériels, obstacles, facilités, ... La nécessité de cette approche théorique est d'élaborer des théorèmes de recherche sur ce qui est déjà connu et sur ce qui mérite d'être connu. Nous considérons cette partie théorique comme une phase de discussions préliminaires indispensable pour l'élaboration d'une recherche sur le terrain d'investigation. Les arguments soulevés au cours des différents chapitres nous permettent d'avancer sur des bases scientifiques valides. De plus, ces données obtenues dans la théorie, nous servirons de critères d'observation sur le terrain de la gare du midi. Une grille d'évaluation pourra être établie sur base de ces critères.

3.2. L'investigation In Situ: Méthode d'enquête

Tout comme la psychologie environnementale est en relation avec l'objectif général de la recherche, l'approche des politiques temporelles en urbanisme s'accorde à peu de chose près avec la méthodologie adoptée pour cette même recherche.

Ces politiques procèdent en quatre étapes:

- 1/ Observer et diagnostiquer les besoins
- 2/ Concerter les acteurs concernés
- 3/ Expérimenter l'action au niveau local
- 4/ Communiquer autour du projet à travers des plaquettes, forum, presses et documents.

Nous procéderons également en quatre phases :

- 1/ Identifier les thèmes de l'interrelation usager/ espace-temps
- 2/ Observer et diagnostiquer les usages
- 3/ Confronter et décrypter les données
- 4/ Outils et informer les professionnels au travers d'une typologie des usages

Pour ce faire, en réponse aux objectifs et pour le besoin de la recherche, la méthodologie adoptera une démarche qualitative. Comparativement aux techniques d'investigation sur la base de sondage, la recherche qualitative n'a pas recours à un questionnaire fermé. Le chercheur dispose d'une certaine latitude pour adapter le guide de discussion ou le guide d'entrevue selon les réponses et les expériences individuelles des participants.

Nous pourrions ainsi éliminer des secteurs de questions qui ne génèrent pas beaucoup d'informations utiles et ajouter ceux qui sont plus prometteurs.

« La recherche qualitative se caractérise par une approche qui vise à décrire et à analyser la culture et le comportement des humains et de leurs groupes du point de vue de ceux qui sont étudiés. Par conséquent, elle insiste sur la connaissance complète ou « holistique » du contexte social dans lequel est réalisée la recherche. La vie sociale est vue comme une série d'événements liés entre eux, devant être entièrement décrits, afin de refléter la réalité de la vie de tous les jours. La recherche qualitative repose sur une stratégie de recherche souple et interactive.²⁰

Le but d'une recherche qualitative peut être de rendre compte des préoccupations des acteurs sociaux, telles qu'elles sont vécues dans le quotidien. L'accent est mis sur *« tout le proche social, c'est-à-dire tous les lieux et les moments où le rapport social prend forme dans sa concrétude et non plus ce que l'on pourrait appeler le social construit »*²¹

"Le quotidien de la salle de classe, celui de la culture organisationnelle (...) par exemple, sont des objets privilégiés d'une approche qualitative. Ce quotidien, ce sont les constructions multiples et éphémères de la vie de tous les jours, en bref, l'exubérance de la vie quotidienne dont l'aspect bigarré ne se laisse pas réduire par la logique formalisée du "devoir-être. (...) Un des objets privilégiés de la recherche qualitative est donc le sens que revêtent l'action de la société dans la vie et les

²⁰ Crabtree, B.F. et Miller, W.L., eds (1992). *Doing qualitative Research*. Newbury Park, CA: Sage, p.xv

²¹ Soulet, M-H. (1987). *La recherche sociales en miettes. Analyse des espaces de discrimination des pratiques de recherche*. (p.14). Paris, PUF.

*comportements des individus ainsi que le sens de l'action individuelle quand elle se traduit en action collective."*²²

Ces deux citations reflètent parfaitement la situation du sujet d'étude et confirment la nécessité d'adopter une démarche qualitative.

PHASE 1'

Dans une première phase préliminaire nous avons élaboré la partie théorique comme une phase de discussions indispensable pour l'élaboration d'une recherche sur le terrain d'investigation. Les données que nous avons obtenues dans la théorie, nous servirons de critères d'observation sur le terrain de la gare du midi. Une grille d'observation sera établie sur base de ces critères. Cette grille se révèle indispensable afin d'observer et de diagnostiquer les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire de la gare du midi et qui caractérisent les usages naissants de l'interrelation entre le sujet – *l'usager de la gare du midi* et l'objet – *Le couloir principal de la gare du midi*. Elle nous a servi de mémo quant aux indices spatiaux, temporels et comportementaux à observer.

²²Deslauriers, J.-P. & Kerisit, M. (1997). Le devis de recherche qualitative. Dans J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L.-H. Groulx & al, *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. (p.89). Montréal : Gaëtan Morin éditeur.

PHASE 2

Cette phase consistait à faire des observations non-participantes et de type non-structuré sur le terrain Bruxellois. Ce type d'observation consiste à observer à distance l'utilisateur afin de qualifier son attitude et ses usages. La grille d'observation établie dans la phase précédente, nous a servi afin de révéler des indices spatiaux, temporels et comportementaux. Ces indices ont été regroupés au travers de grilles d'interprétation de formes variées : cartographies des circulations, cartographies des dispositifs matériels, cartographie des temporalités, diagrammes des temps, diagrammes des usagers, graphiques des tendances et des traits comportementaux,... Ces données nous ont permis de comprendre les usages réels et la relation que l'utilisateur entretient avec l'espace.

Furent adoptées deux types d'investigations pour l'observation:

1. La Déambulation. Tout en conservant le caractère « micro » exigé par l'approche pragmatique, cette étude se répand sur le territoire, c'est-à-dire sur le terrain d'étude sélectionné mais aussi sur son milieu environnant. Elle a permis de saisir les variations usagères selon diverses formes d'espace public. Cette méthode « traversante » de la gare du midi fait apparaître des logiques qui semblent lier des types d'usages à certaines spécificités spatiales, mais aussi sociales, du milieu dans lequel ils ont cours. Cette étape nous permet de cibler et de délimiter clairement la zone d'observation qui nous intéresse pour l'étape suivante : l'observation fixe.

2. **L'observation Fixe** qui investit certains lieux dans la durée.

Cela nous a permis de saisir des logiques telles que le rythme des usages et les interprétations successives d'un même espace par des usagers diversifiés. L'observation fixe fait apparaître les variations d'usage liées à la diversité d'individus et à la richesse spatiale d'un lieu. Nous obtenons alors trois niveaux de données : Les données spatiales, les données temporelles et les données comportementales.

Les supports vidéos, les photos et les prises de notes ont été utilisés pour cette phase. Plusieurs observations ont été réalisées sur une période d'un an juillet 2011 à juillet 2012 à différents moments de la saison, différents jours de la semaine, différentes heures de la journée. Cette intervention d'observation non-participante a permis de développer dans la phase de confrontation des données, l'un des outils (=modèle) centraux de la recherche, à savoir une typologie axée sur l'aspect spatial et temporel des usages.

Le rapport spatial à la ville est d'abord un rapport corporel, principalement inconscient, qui se formule naturellement dans des attitudes. Semblant aller de soi, il se formule par contre difficilement dans le discours. Pour cette raison, l'observation (fixe ou déambulatoire, mais distante) constitue notre technique d'investigation principale. Une observation fine des usages révèle les modalités de cette interaction entre espace et individu : les détails du comportement usager permettent de discerner divers cas d'appropriations spatiales ou de simple occupation

(sentiment de l'utilisateur, forme des interactions), tandis que les détails spatiaux peuvent informer le design, dans sa matérialité la plus concrète.

Une entrée méthodologique par les usages exige que l'observation du détail prenne une place centrale. C'est pour ce faire, qu'une grille d'observation a été mise en place dans la première phase. La méthodologie doit pouvoir saisir le poids de l'espace et de ses « aménagements » au plus près des usages qui en sont faits. Et cette saisie se doit d'être suffisamment fine pour pouvoir rendre compte d'interactions « microscopiques » entre l'usage et ses cadres spatiaux. A cet effet, le comportement et les attitudes des usagers sont enregistrés. Ces enregistrements permettent à l'observateur d'archiver les détails visuels des situations, mais aussi, dans bien des cas, de découvrir des informations supplémentaires qui ne l'avaient pas frappé au moment même. Ces détails concernent à la fois l'attitude corporelle et faciale de l'utilisateur, les détails du cadre spatial : dispositifs matériels, textures, formes, dimensions, ... mais aussi la forme de l'interaction : comment ils s'approchent, se touchent, s'évitent,...

3.3. Le croisement des approches et la méthode d'analyse des résultats

Afin de parvenir à croiser nos données théoriques et nos données recueillies sur le terrain, nous avons effectué de nombreuses observations réparties dans le temps et sur le territoire de la gare du midi à Bruxelles afin de varier les circonstances (climat, heure, ...) et le profil des actants (standing, âge, morphologie, type et statut des individus et espaces). En nous appuyant sur la diversité des profils des usagers de la gare du midi, nous avons pu sonder les usages d'espaces transitoires variés au niveau du type d'aménagement (style, fonction, échelle). Les conclusions extraites de l'investigation théorique nous ont permises dans une seconde phase, de réaliser une grille d'interprétation des résultats obtenus lors de nos observations.

PHASE 3

Afin de documenter le rapport qui existe entre l'utilisateur et l'espace-temps, autrement dit, l'aspect spatial et temporel des usages, il s'agira dans cette troisième phase, de confronter l'ensemble des données théoriques obtenues dans la première phase avec l'ensemble des données empiriques obtenues dans la phase d'observation. Nous avons confronté l'ensemble de nos données sous forme d'une « *typologie des usages* » pratiqués dans l'espace-temps transitoire de la gare du midi. Cette typologie regroupe plusieurs figures d'interaction telles que l'abri, la scène, l'accroche, ... Des figures qui se produisent lors de l'interaction entre l'utilisateur et les dispositifs matériels ou/et temporels qui l'entourent. Ou encore, entre l'utilisateur et les autres individus. Ce modèle permet de faciliter la compréhension des

phénomènes observés et par conséquent, de faciliter l'application des recommandations proposées. La méthode propose une série de clefs d'analyse qui aide l'aménageur observateur à extraire et classer, dans la multitude de détails d'usage révélés lors de l'observation, les informations pertinentes, soit celles qui pourront ensuite être réutilisées pour le projet. Le but de notre recherche est donc de trouver des pistes pour un design capable de maintenir, mais aussi d'augmenter la palette des possibilités d'usage²³.

PHASE 4

Afin de faire des recommandations aux professionnels de l'aménagement, nous proposons également au travers de rendus en trois dimensions de la gare du midi de figurer les simulations de flux de ce lieu. Des rendus de la situation actuelle sont alors confrontés à des rendus contenant des pistes de solutions envisageables en terme de circulation, de dispositifs matériels et de moyens à fournir pour que l'espace-temps de la gare du midi soit au maximum en adéquation avec les usages réels lors de sa confrontation avec les usagers. Rappelons que l'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle, « *triangle des interrelations* », leur permettant non

²³ Précisons ici que la stratégie de diversification vise non pas l'objet en tant que tel (à l'échelle de design), mais plutôt la configuration spatiale (aux échelles architecturale et urbanistique). En d'autres termes, nous ne visons pas la production d'objets que l'on pourrait qualifier de « multifonctionnels », « modulables » ou encore « neutres ». On cherche plutôt à renforcer la pluralité des occasions d'usage par le biais de l'agencement des objets entre eux tout en comptant sur une relative motricité de l'utilisateur.

seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique afin de mieux anticiper l'impact des aménagements sur les usages urbains. Les photographies et modèles réalisés agissent comme une amorce visuelle, afin de provoquer un stimulus qui suscite l'envie d'aller plus loin, et par extension, de réellement pratiquer ces espaces. C'est l'usage concret de ces espaces qui doit être réinventé. La vision finale du projet cherche donc à être atteinte grâce à l'impulsion de cette vision alternative des modèles et des rendus.

L'ensemble de notre cadre méthodologique a été élaboré essentiellement à partir de données visuelles. La technique de l'observation, ainsi que l'interprétation du type de données récoltées à l'aide de notre méthode, nous semble plus accessible à des acteurs praticiens, non outillés pour l'enquête sociologique comme des méthodes d'entretiens et de questionnaires. Enfin, le type de données récoltées par l'observation (matières, configurations, agencements, position des corps) nous semble plus à même de nourrir la question du design des aménagements.

PARTIE II / L'investigation théorique

CHAPITRE 4. L'espace-Temps

La structure de la recherche exposée, nous pouvons dès lors commencer l'investigation théorique du sujet de recherche. Le chapitre qui suit abordera tout d'abord, la question théorique de l'espace-temps à la fois transitoire mais aussi provisoire. Ensuite, nous verrons quels sont les composantes du temps quotidien des individus. Et finalement nous terminerons ce chapitre par une courte conclusion.

4.1. L'espace-temps transitoire et provisoire

1. De la distance au temps de transition

Les logiques organisatrices des temps journaliers ont évolué au cours de l'histoire et les changements s'accélérent depuis une trentaine d'années. Les relations entre les diverses activités, en particulier les durées et valeurs accordées au travail et au loisir, se transforment. Alors que le travail constitue le premier élément structurant le quotidien, son organisation est plus flexible et moins standardisée : en Belgique, les journées courtes de travail et les journées longues augmentent, de même que les emplois à temps partiel, ceux à horaires dits « décalés » et le travail de nuit. En parallèle, les loisirs et le temps libre s'affirment comme valeur dominante dans les sociétés occidentales²⁴. Le développement technologique induit des temps artificialisés et perturbe les

²⁴ Dumazedier, J. (1962). *Vers une civilisation du loisir ?* Seuil, Paris.

rapports traditionnels des individus au temps et à l'espace. La rapidité grandissante de la transmission des communications ancre les échanges dans une sorte de processus continu et sans interruption. Le « temps réel » n'ordonne plus uniquement le monde industriel mais s'immisce de façon progressive dans le quotidien. Les individus sont dorénavant accessibles en permanence et une sorte de brouillage apparaît entre les périodes de travail et de non-travail. Les transports, toujours plus performants, reconfigurent les distances entre les lieux qui se mesurent désormais plus en termes de durée que de kilomètres.

Les espaces transitoires dans le quotidien urbain des individus sont fréquents. Ils ne constituent pas des espaces de fin en soi mais plutôt des espaces de moyen afin d'atteindre un lieu bien précis. Ces espaces se traduisent, dans la plupart des cas, par une pauvreté formelle. Ce terme d'espace transitoire suppose inévitablement le côté provisoire de leur habitabilité, c'est-à-dire le temps propre à l'activité qu'il génère dans les rythmes quotidiens des individus.

En effet, le temps, autrefois grossièrement défini comme une simple suite des choses, est aujourd'hui un concept central à prendre en considération au même titre que les réalités physiques d'un lieu. Quand un individu doit parcourir une trajectoire peu importe la distance de son déplacement, c'est généralement la notion de temps qui est valorisée. Il ne parle alors pas de la distance parcourue mais du temps qu'il a mis pour faire la transition d'un point A vers un point B. Un espace

transitoire peut être vu dans une période de temps provisoire pour l'individu entre deux espaces.

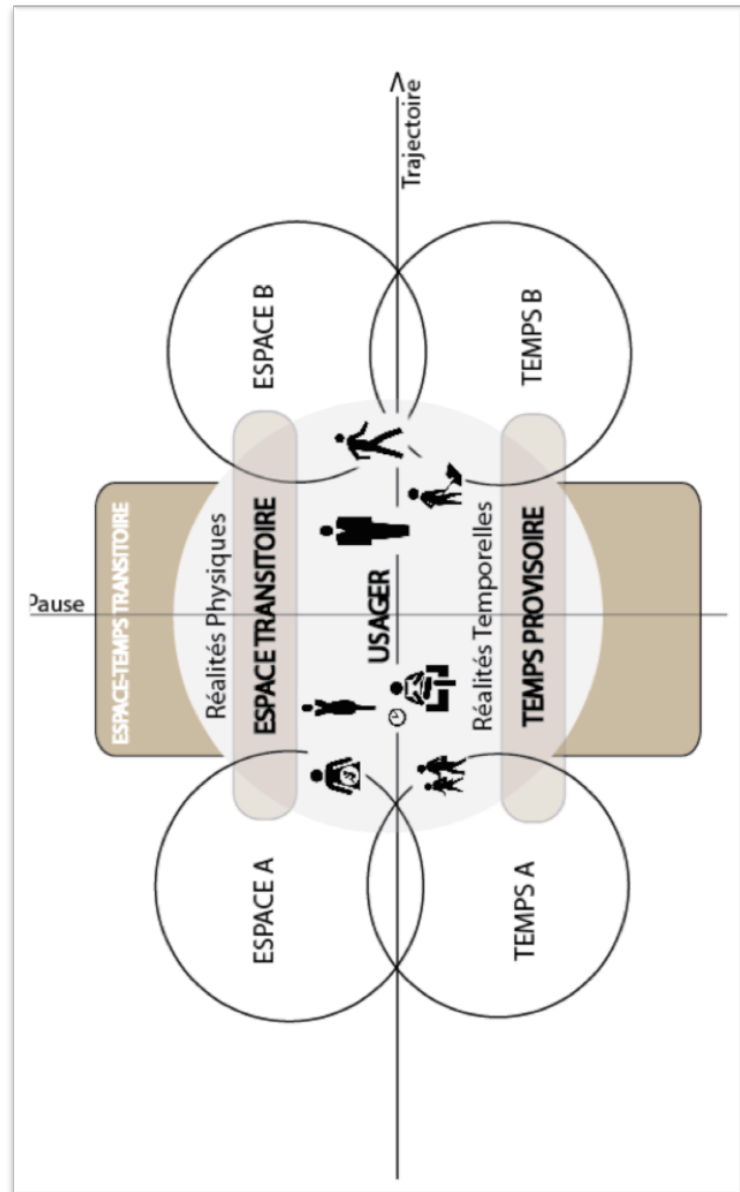


Figure 5/ Le temps provisoire de l'espace, Natacha Ghiste, 2010

D'après Yi-Fu Tuan l'espace est à saisir comme

*"une pause, donc fondamentalement provisoire: le sens du lieu est produit par une alternance entre enracinement et détachement, l'attachement qu'on peut y avoir ne tient pas seulement à la durée du temps qui y est passé, mais à la qualité et à l'intensité de l'expérience qui s'y produit."*²⁵

Cette affirmation du philosophe chinois, nous met en garde sur l'importance de la durée passée dans un espace mais aussi et surtout, sur la qualité et l'intensité de l'expérience vécue par l'utilisateur. Mais n'est-ce pas en grande partie la qualité de la composition spatiale et de l'occupation temporelle qui favorisent la qualité de l'expérience usagère ?

Comme nous le verrons dans la suite de ce chapitre, le passage de la distance géographique à la «distance des temps» ou le «temps de déplacement» devient une donnée et même une composante primordiale dans l'approche d'un projet.

²⁵ YI-FU Tuan. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*. Dans Marc Dumont, compte-rendu publié dans les cahiers du Laua n°9.

2. La distance des temps

ou 15' de la gare à la maison

Deux travaux marquants dans les années soixante, font déjà appel à cette distinction:

La conception des centres commerciaux. Victor Gruen, Shopping Towns USA, The planning of Shopping centers (1960). «La seule conception architecturale nouvelle créée par notre époque et pour notre époque»²⁶. L'auteur ne cesse d'analyser les centres commerciaux à la façon d'un statisticien, effectuant des comptages à tous les niveaux, comme s'il était intéressé par l'«efficacité» commerciale de son projet. Les mesures effectuées – entrées, sorties, arrêts, heures, vitesses, distances, passagers, consommateurs, livreurs, voitures, camions, etc.– sont rapidement mises en carte, puis en plan pour perfectionner la planification des prochains centres. Il s'agit de «persuader le consommateur de rester longtemps et de revenir souvent»²⁷

²⁶ Gruen, V. et Smith, L. (1960). *Le shopping center planifié, Shopping Towns USA*, (p.160). New York : Reinhold Publishing.

²⁷ *The 1959 Victor Gruen Associates Plan, Kalamazoo: 1980, forecasts that over fifty-percent of urban land should be dedicated to parking by 1980. Industry and housing would be pushed to the suburbs as Gruen, a renowned planner of shopping malls, sought to remake the central business district in the image of a suburban shopping mall.*



Figure 6/ La conception des centres commerciaux, Victor Gruen, consulté en mars 2011, <http://www.metamute.org/en/Shopping-Town-USA>

Cette méthode revient à perfectionner l'argument d'attraction et de consommation des centres commerciaux. Elle ne semble pas faire intervenir de façon suffisamment distincte, les facteurs spatiaux et temporels. Ce cas d'étude est peut-être trop général et d'avantage tourné vers des arguments de marketing pour s'adapter à notre recherche. Rappelons que notre objectif de recherche n'est pas de privilégier les facteurs de consommation du lieu mais bien de faire rentrer en adéquation l'espace-temps transitoire et les usages qui s'y produisent réellement.

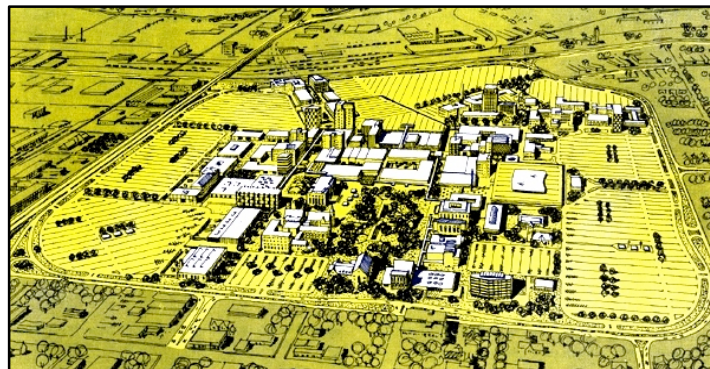


Figure 7/ La conception des centres commerciaux, Victor Gruen, consulté en mars 2011, <http://www.metamute.org/en/Shopping-Town-USA>

Zehnminutenstadt « La ville à dix minutes » de l'architecte autrichien, Peter Joseph Weber (1965). Son idéogramme revient à figurer les différentes constructions édifiées sur des distances mesurées en durée avec en ordonnées la distance effectuée à pied en dix minutes à raison de 5km/h, et en abscisses les distances couvertes également en 10 minutes mais en utilisant les déplacements mécaniques. Internes à la mégastructure, quatre tapis roulants urbains, continus et disposés en parallèle proposent quatre vitesses de déplacement (4km/h, 8 km/h, 12km/h et 16km/h). En fonction du lieu où il se trouve, le citoyen choisit la vitesse du tapis correspondant à son objectif de déplacement; quelque soit le tapis choisi, le trajet n'excédera jamais plus de dix minutes.

Ce second projet s'effectue suivant une façon de rassembler le réel et le projeté, dans un imaginaire fictionnel mais s'inscrivant dans une mégastructure réelle contenant des problèmes de densité et de mobilité. Pourtant, le projet aussi fictif qu'il soit contient des analyses temporelles où la ville se mesure à la quantité de temps qu'elle peut contenir, qui restent toujours d'actualité comme nous pouvons le voir dans le projet qui suit.

Jean marc Benoît, Philippe Benoît et Daniel Pucci, La France à 20 minutes (2002)

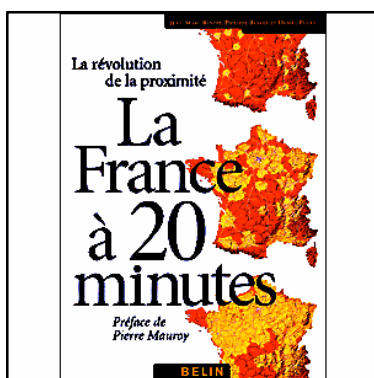


Figure 8/ La France à 20 minutes, Benoît, Pucci, 2002, consulté en mars 2011

La prise en compte de la distance de temps permet aujourd'hui aux auteurs de la France à vingt minutes de poser ce paradoxe.

« Au fur et à mesure que la population est devenue urbaine, elle a délaissé les villes »²⁸.

L'ensemble de ces évolutions temporelles reconfigure la géographie urbaine, les façons de pratiquer l'espace et les attentes des habitants. Le modèle d'une ville en continu, accessible à tous, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, interroge la société actuelle, signe d'une mutation historique des modes de vie, influencés aussi bien par un processus de globalisation que d'individualisation des sociétés. On observe, de fait, une mise en continuité des grands rythmes traditionnels de la ville, en particulier entre le jour et la nuit, le dimanche et les autres jours de la semaine.

²⁸ Benoît, J-M., Benoît, Ph. et Pucci, D. (2002). *La France à 20 minutes*. Éditions Belin. 270 p.

Les populations habitent à la distance qui leur convient le mieux en fonction des services qui pourront être atteints dans un rayon temporel donné, convenant à chaque membre de la famille. De ce paradoxe, on peut pousser plus loin la notion de délaissement, partant d'abord des villes pour ensuite arriver au délaissement des infrastructures et comme nous le verrons par la suite à la montée de l'individualisme.

La «zehnminutenstadt» touche à la question de l'urbanisme temporel étudié aujourd'hui: une urbanisation générée à partir de points d'échanges et d'arrêts, de stations intermodales de transports où l'on trouve disposés à une distance de temps, l'ensemble des services, activités et habitations qui font «l'urbanité».

Le temps est aujourd'hui un concept central dans l'émancipation du dynamisme de nos sociétés et mérite une définition plus poussée. Dans la définition d'un cadre théorique et afin de mettre en contexte plus efficacement le concept de temporalité de façon contemporaine, un bref retour en arrière s'impose.

Les travaux d'Ascher sur cette question établissent une base théorique très intéressante. En effet, durant l'époque industrielle, le rythme de la vie urbaine se calquait principalement sur celui de la production²⁹. Ces rythmes étaient donc majoritairement généralisés et établis selon la logique dominante des moyens de production. Conséquemment, cela a établi un

²⁹ Asher, F. (1998). *Ville et Développement ; Le Territoire en quête de sens*. Éditions Textuel. 95 p.

dynamisme spécifique au niveau des pratiques sociales par la régularisation d'une rythmicité quotidienne des activités de la masse ouvrière. Ce qu'il faut retenir ici est l'importance de l'articulation entre les ordres temporels et les activités qui les définissent. La perte en importance des activités de production (secteur primaire et secondaire) modifie profondément les rythmes sociaux quotidiens. Le développement du domaine des services (secteur tertiaire) apporte une nouvelle configuration des temporalités. Il existe dorénavant des masses importantes de travailleurs qui ne suivent plus la même logique temporelle.

Aujourd'hui, dans la ville du 21^e siècle, une nouvelle configuration temporelle a pris place. Par contre, on peut assister à une intensification de l'individuation des temporalités de la vie : c'est-à-dire par la possibilité que les citadins ont de s'approprier individuellement le temps quotidien. On assiste par ce phénomène à la désynchronisation du temps.

Encore une fois, cela impose la mise en place de services et d'infrastructures urbaines efficaces et respectant le plus justement possible ces nouvelles logiques temporelles qui se développent depuis l'ère post-industrielle. La configuration temporelle n'est donc plus définie comme segmentée (postindustriel) mais bien comme imbriquée (société informationnelle³⁰) pour reprendre les mots d'Ascher. En effet, les divers temps de la vie urbaine ne sont plus séparés aussi

³⁰ Gill, D. (2010). *La société informationnelle*. Communication orale entendue dans le cadre du cours des dynamiques des habitats urbains dirigé par Daniel Gill à l'Université de Montréal.

nettement que précédemment, les divers ordres jouant simultanément et sur plusieurs activités³¹.

³¹ Asher, F. (1998). *Ville et Développement ; Le Territoire en quête de sens*. Éditions Textuel. 95 p.

4.2. Les temps quotidiens

À la suite de la lecture de la partie précédente, il devient difficile de dissocier temps et espace. Quelle que soit l'importance où la distance d'un déplacement la notion de temps est généralement valorisée. On parle alors d'une distance de déplacement qui est fonction du temps nécessaire pour l'effectuer et non de la distance même parcourue. Les développements technologiques viennent notamment modifier ce rapport en accélérant les vitesses de déplacements. L'heure à laquelle se rendre au travail est maintenant calculée en temps de transport et non en distance à parcourir. Le temps prime sur la distance dans le rapport que l'utilisateur entretient avec son quotidien.

Suite à l'étude de l'ouvrage consacré au Temps des infrastructures, nous apprenons qu'il existe cependant des obstacles au temps variant suivant l'accessibilité au lieu.³² Différents types de barrières d'accessibilité au lieu peuvent survenir dans l'espace-temps et inversement, il existe des éléments qui facilitent l'accès et font gagner du temps.

³² Prelorenzo, C. & Rouillard, D. (2007). *Le temps des infrastructures*. Paris : L'harmattan. 157 p.

Les obstacles au temps peuvent être naturels: les conditions climatiques, inhérents à l'utilisateur: fatigue physique ou mentale ou encore «construits» par l'homme: circulation dense, accident, travaux, etc.

Nous essayons par le modèle suivant de schématiser au mieux ces obstacles rencontrés dans le temps.

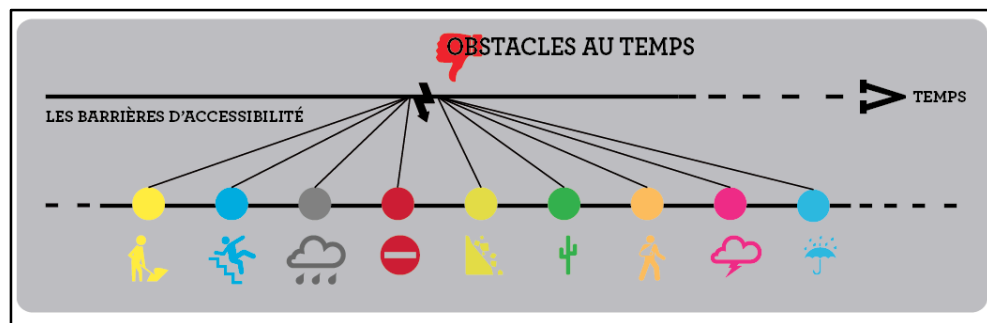


Figure 9/ Les obstacles au temps, Natacha Ghiste, mars 2011

Les facilités d'accès favorisant un gain de temps se manifeste quant à elles au travers d'un parcours, suivant la détermination des différents usagers et les possibilités plus ou moins flexibles de l'espace (signalétique, meilleurs information, etc.)

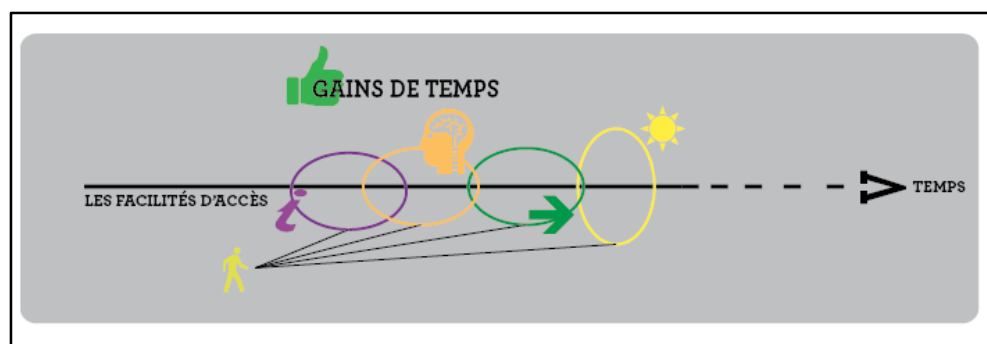


Figure 10/ Les gains de temps, Natacha Ghiste, mars 2011

Les politiques temporelles en urbanisme oeuvrent en vue de mieux tenir compte des différences existantes dans les rythmes quotidiens des individus, dans l'enchaînement de leurs activités et dans les façons de gérer et de maîtriser leur temps. Elles mettent l'accent sur le fait que nous n'avons pas tous les mêmes comportements et attitudes par rapport aux temps quotidiens.

Tout lieu est, en fait, considéré comme *polychronique*, pour reprendre le terme d'E. T. Hall ³³ c'est-à-dire pouvant engendrer des pratiques différenciées et donc des comportements différenciés selon les moments.

Dans le cadre des lieux de passages, il est donc essentiel de comprendre la variété des usages et des comportements selon les saisons, les moments de la journée, les jours de la semaine: ce sont là des aspects fondamentaux des lieux que les politiques temporelles tentent de reconnaître. En outre, elles s'efforcent souvent de rendre polyvalents les espaces urbains et équipements publics pour des usages différents selon les périodes.

Comme le souligne Amar : Le transport est fait pour gagner du temps. Ce gain de temps est fonction de la vitesse de déplacement, laquelle dépend notamment de la «viscosité» du milieu urbain dans lequel ce déplacement est produit³⁴. Il faut

³³ Hall, E.T. (1984). *La dimension cachée*. Paris : Le Seuil. 254 p.

³⁴ Amar, G. (2004). *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*. Paris : Éditions de l'Aube. 251 p.

bien sûr, intégrer cette idée sur des périodes (plages horaires) aussi diverses et différenciées et qui sont définies par les besoins en transport actuels. Ce dernier élément resurgit généralement dans le discours urbanistique comme une désynchronisation des temps de la ville.

4.3. Conclusion/ L'Espace-Temps

Nous pouvons conclure ce chapitre consacré à l'espace-temps par l'importance accordée aujourd'hui à la distance des temps. En effet, les nouvelles configurations temporelles nécessitent des infrastructures adaptées aux temps réels. Il ressort en effet, que le temps prime sur la distance dans le rapport que l'utilisateur entretient avec son quotidien. Comme on a pu le constater au travers des deux projets ; La ville à 10 minutes et la France à 20 min, une meilleure observation des systèmes existants favorise la qualité de l'usage. Il faudrait donc penser, selon ce principe, l'aménagement en fonction du temps de l'usage. En d'autres termes, la prise en compte de la notion de temps est indispensable à l'espace «usagé». Les temps quotidiens de l'espace-temps transitoire recèlent toute une série d'obstacles et de facilités qui peuvent être de l'ordre spatial : dispositif matériels, encombrements,... ou de l'ordre temporel : retard, climat, ... ou comportemental : fatigue, handicap,... Comme nous le verrons par la suite, l'objectif est de se concentrer sur le temps réel de l'usage mais aussi sur l'usage réel.

Au regard de ce premier chapitre théorique, nous pouvons conclure qu'il existe une imbrication réelle du temps dans

l'espace. Avant d'exposer la suite de ce travail, il faut préciser qu'il n'a été cependant possible de faire uniquement une approche générale de la conception d'espace-temps. Un survol général des idées sur le temps et l'espace ne nous mène probablement pas très loin, car il nous contraint à rester dans les termes de notre propre culture, mais gardons en tête que le but final est de donner des clés d'analyses aux professionnels traitant la question d'espace-temps transitoire.

CHAPITRE 5. Les Usagers

Nous verrons dans la partie consacrée à l'investigation in Situ, qu'en observant les usagers directement sur les lieux de l'étude, nous avons cherché à mieux comprendre la façon dont ils interagissaient avec la matière spatio-temporelle de l'espace transitoire. Au cours de ces contacts, les formes, les textures, les dimensions de l'espace, les dispositifs matériels se font tour à tour outil ou contrainte pour l'utilisateur.

Les usagers (socialement exclus ou non) se confrontent dans l'espace public dotés de leurs apparences (culture, standing, ..) respectives, sujettes au jugement de tous. La façon dont il se comporte dans ce milieu participe à l'image qu'il renvoie de lui aux autres usagers qui sont susceptibles de devenir, qu'il le veuille ou non, témoins de ces moments de son existence. Le citoyen à l'aise dans ses pratiques peut activer des processus de reconnaissance, ne fut-ce que parce qu'il est présent sur cet espace public, et peut éventuellement s'y démarquer par des savoir-faire particuliers. Mal à l'aise, il se montre au contraire sous un jour crispé, frustré et/ou maladroit, est sujet à stigmatisation et cherche à y limiter sa présence. Les formes urbaines participent donc activement au phénomène par le biais de leur appropriabilité. Or les usagers de la ville, aux profils particulièrement diversifiés, développent des usages pluriels : les objets sont manipulés selon des déclinaisons complexes et des nuances très fines.

5.1. L'appropriation spatiale

1. La mémoire d'un lieu, l'identité, l'imaginaire

«Notre identité est étroitement liée aux endroits et aux objets de notre vie quotidienne. Les matériaux tels que la pierre, la brique, le fer ou le plastique sont constitutifs des bâtiments, des rues, des institutions, du mobilier, des vêtements. Ce sont des matériaux solides inanimés : les processus psychologiques des êtres humains leur donnent un sens et une vie. Tous ces artefacts produisent et incorporent les expériences.»³⁵

Entamer véritablement un dialogue avec l'espace devient alors concevable. L'imaginaire sera convoqué dans ces lieux de pratiques où peut se déployer un être qui s'approprie un espace via son imaginaire et ses perceptions. L'appropriation de l'espace est le résultat d'un conflit entre les besoins humains et l'espace. On pourrait alors se demander quelles sont les modalités d'appropriation spatiale des individus dans les espaces transitoires?

³⁵ PAOLO INGHILLERI, Récupéré le 26 juin 2011 de <http://festival.humancities.eu/fr/symposium/communautes-creatives>

Une telle étude de l'appropriation de l'espace nécessite un bref regard sur les concepts reliés à l'appropriation:

Selon P-H Chombart de Lauwe,

" L'appropriation de l'espace consiste dans la possibilité de se mouvoir, de se détendre, de posséder, d'agir, de ressentir, d'admirer, de rêver, d'apprendre, de créer suivant ses désirs, ses aspirations, ses projets"³⁶.

Le concept renvoie aux notions de familiarité, connaissance, plaisir avec un espace par la délimitation du territoire, le marquage de l'espace (objets, murs). C'est la façon dont se situe l'individu dans la société et plus précisément dans son milieu. Il traite le concept d'appropriation spatiale en interposant des processus cognitifs, symboliques et affectifs. Il attribue aussi à l'imaginaire un rôle très important. Il devient tout à fait évident qu'on peut faire une distinction entre la fin et les moyens de l'appropriation. Certaines des définitions du phénomène d'appropriation ont traits aux objectifs et aux buts de l'appropriation de l'espace, tandis que d'autres se réfèrent directement aux comportements et aux activités nécessaires pour s'approprier l'espace ou pour atteindre sa finalité. Au travers de notre parcours, nous verrons quels sont les moyens qui favoriseraient un certain degré d'appropriabilité de l'espace, tant au niveau des dispotifs matériels que temporel.

³⁶ Chombart de Lawe, P-H. (1976). *Appropriation de l'espace et changement social*,. (pp.1-10). Dans la 3e conférence internationale de l'espace construit. France : Centre d'ethnologie sociale et de psychologie.

2. La sphère privée en territoire public

En termes à la fois de moyens et de fins, le comportement d'une personne à l'égard de l'appropriation de l'espace est dirigé essentiellement vers les autres (le milieu social). C'est cette connotation qui semble relier l'appropriation de l'espace aux concepts de "*territorialité*", de "*proximité*" (*proxemis*) et de "*privé*". L'appropriation de l'espace implique systématiquement l'institution d'une limite propre à l'individu. Un rapport peut être fait avec Edward T. Hall³⁷ qui distingue les différentes manières dont l'espace est appréhendé et traité dans les différentes cultures. Ces facteurs sont entre autres dus à la "proxémie", c'est-à-dire aux distances qui s'établissent naturellement entre les individus. Cette notion est propre à chaque culture, car elle revêt des événements culturels, des coutumes et le rythme de chaque civilisation. Tous ces caractères, de proxémie, de civilisation, et de culture induisent un thème commun, à savoir celui du "territoire", que Hall définit comme un espace à part entière, et comme le "*Prolongement de l'organisme, marqué de signes visuels, vocaux et olfactifs mais aussi matériels*".

De là, Hall définit différents types d'espaces. Ici l'intérêt porte sur "l'espace à organisation semi fixe", à savoir tous les espaces ou lieux qui touchent au domaine public, en amenant l'individu dans une nouvelle sphère tout en maintenant le cloisonnement. En découlent deux autres sous-espaces: l'espace sociofuge, sur lequel la recherche portera, qui est à considérer un

³⁷ Hall, E.T. (1984). *La dimension cachée*. Paris : Le Seuil. 254 p.

peu comme une boîte et qui cloisonne les individus entre eux, comme par exemples les salles d'attentes, les halls de gare...

L'espace sociopète qui permet une ouverture sur un autre espace et crée des contacts entre les individus, les terrasses de café ou les jardins publics en sont des exemples. Hall entend d'étudier les distances chez l'homme. Il entend par là, les distances purement physiques liées aux circulations et aux relations plus ou moins intimes qu'entretiennent les êtres humains.

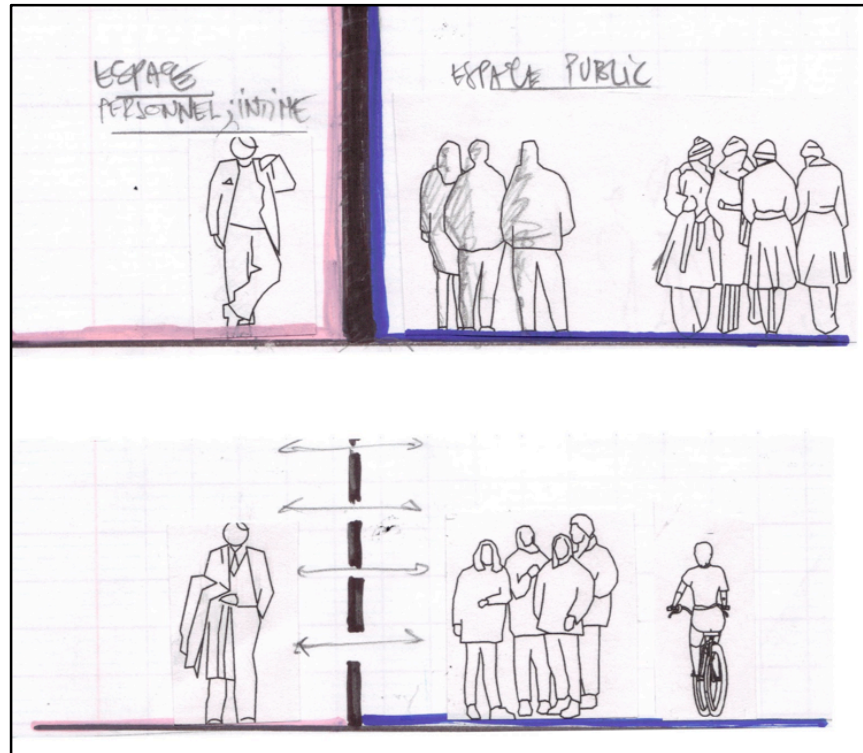


Figure 11/ L'espace intime dans l'espace public, théorie de Hall, consulté en mars 2011, <http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html>

Une conséquence essentielle du processus d'appropriation est que l'individu ressent alors un fort sentiment d'identification personnelle et d'appartenance avec cet espace. L'appropriation

de l'espace devient un processus essentiel pour comprendre le développement des changements de la personnalité de l'individu à travers l'espace. Dans ce phénomène, l'individu exprime donc qui il est et ce qu'il est en reflétant divers aspects de son comportement influencé par le lieu aussi bien que les éléments de son attitude en général. Mais comme ce cadre physique et l'individu changent avec le temps, le processus d'influence est réciproque. Les individus s'approprient donc l'espace mais sont en même temps appropriés par l'espace.

5.2. L'utilisateur face à l'espace transitoire

1. L'utilisateur sensible

L'individu essaie de conquérir l'espace, de l'adapter à ses besoins, de lui donner des caractéristiques particulières et encore bien d'autres buts orientés vers soi. Le processus est alors bien plus orienté vers soi que socialement, bien qu'évidemment, la personne qui adapte ou change un cadre physique donné en essayant de le conquérir, peut aussi et en même temps établir aux yeux des autres que c'est son "territoire".

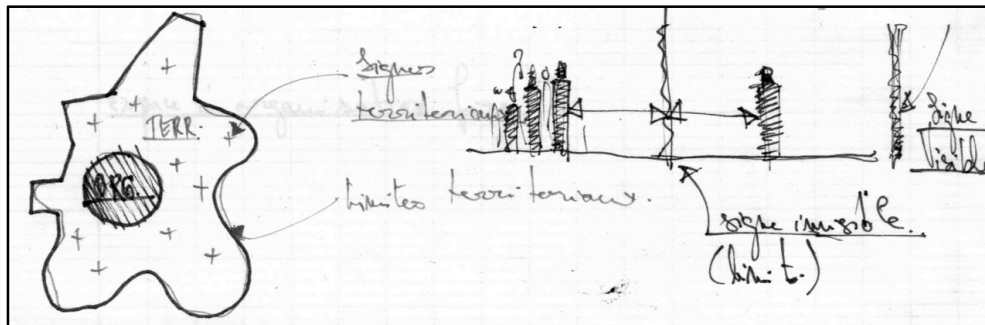


Figure 12/ L'utilisateur sensible, théorie de Hall, consulté en mars 2011, <http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html>

Yi-Fu Tuan³⁸ aborde la question de l'espace à partir d'une perspective expérimentale. Il lie en effet très étroitement l'espace avec la consistance de nos rapports au monde: le corps, les sens, les émotions. Il prend davantage le chemin de la réflexion philosophique tout en proposant réellement de véritables bases pour une approche essentiellement théorique de l'espace: la "*perspective expérimentale*". L'expérience n'est pas prise par l'auteur dans un sens de "*capacités constituées*" (ou

³⁸ TUAN Yi-Fu. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*, InFolio, 219 p.

d'expériences acquises) mais d'expérimentation: pour lui, nous expérimentons à chaque instant le monde et donc l'espace, mêlant pour cela des goûts, des odeurs, des excitations visuelles, du toucher, synthétisés par l'intelligence. C'est elle qui contribue à doter l'espace de qualités. À partir de là, il axe son approche expérimentale autour de trois grandes interrogations.

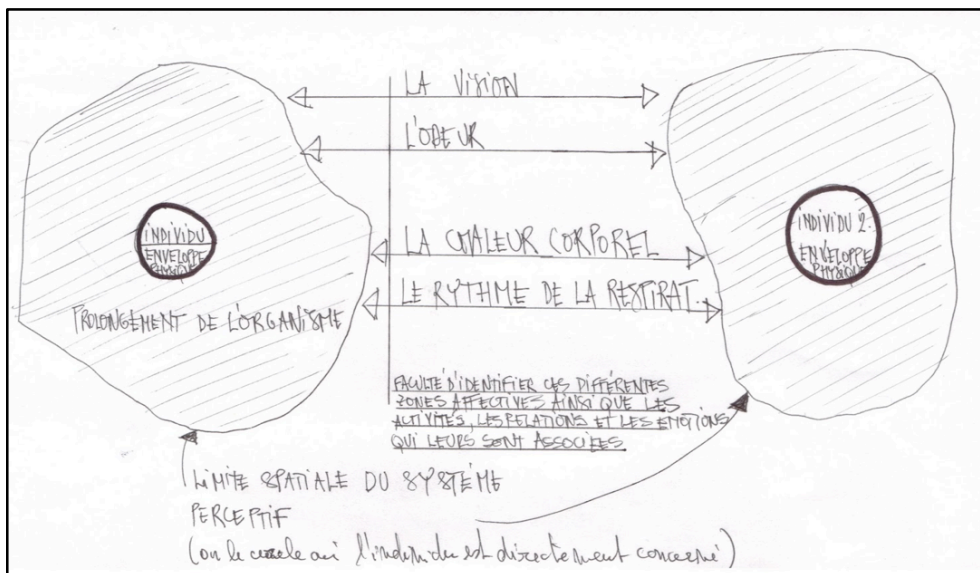


Figure 13/ Apprentissage de l'espace par le corps, théorie de Hall, consulté en mars 2011, <http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html>

Tout d'abord, les "faits biologiques" (apprentissage de l'espace par le corps). Puis, les relations entre espace et lieu dont il dégage deux notions principales, la sécurité et la stabilité. C'est le troisième thème (l'étendue de l'expérience et de la connaissance) qui mérite sans doute une attention particulière pour la recherche. Car il s'attache à la maîtrise de l'espace par les individus. Sur ce point, le lien entre expérience et maîtrise spatiale est souvent "décorporéifié" du fait de l'usage de mobilités automobiles ou électroniques (internet), cette "décorporéification" ayant été décrite par certains auteurs comme

Richard Sennett ³⁹ (qui parle d'impassibilité des corps contemporains dans la ville) ou Paul Virilio ⁴⁰ qui avance que la vitesse a supprimé ou tout au moins amoindri l'expérience de l'espace. Pourtant, cette maîtrise de l'espace existe à deux niveaux qui apparaissent lorsqu'elle se retrouve perturbée: au niveau des repérages et des hiérarchisations d'espaces et au niveau des étendues. L'auteur en retire une grille de lecture des hiérarchies spatiales directement inspirée de la question du corps, avec une différence entre le haut et le bas, le centre, l'avant et l'arrière, la gauche et la droite.

Comme déjà mentionné au premier chapitre, Yi-Fu Tuan propose de saisir le lieu comme

*"Une pause, donc fondamentalement provisoire: le sens du lieu est produit par une alternance entre enracinement et détachement, l'attachement qu'on peut y avoir ne tient pas à la durée du temps qui y est passé, mais à la qualité et à l'intensité de l'expérience qui s'y produit"*⁴¹

Il existe donc différents aspects du phénomène de l'appropriation. L'appropriation par familiarité peut se traduire par exemple par une sensibilité aux rythmes et bruits qui signifient les divers moments de la journée, la capacité d'identifier les "familiers" de l'espace...

³⁹ Sennet, R. (2002). *La Chair et la Pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, Éditions Verdier. 287 p.

⁴⁰ Virilio, P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*. Paris: Les Éditions Textuel. 112 p.

⁴¹ YI-FU Tuan. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*. Dans Marc Dumont, compte-rendu publié dans les cahiers du Laua n°9.

Graumann⁴² quant à lui, présente une perspective très psychologique de l'appropriation spatiale, en rapport avec la perspective de Yi-Fu Tuan, par le biais d'un comportement exploratoire: voir, sentir, prendre les choses, marcher, courir, toucher, entendre... Les processus psychologiques mis en oeuvre dans l'appropriation sont donc relatifs aux pratiques, à la perception, aux images, aux représentations, aux désirs, aux sentiments esthétiques, à l'imaginaire, aux aspirations, aux projets de l'individu. Le degré d'appropriation de l'espace dépend du degré de possibilité d'agir plus ou moins librement. L'appropriation de l'espace observée du côté du sujet, individu, met en jeu à la fois des processus cognitifs, affectifs, symboliques, esthétiques en rapport avec d'autres individus.

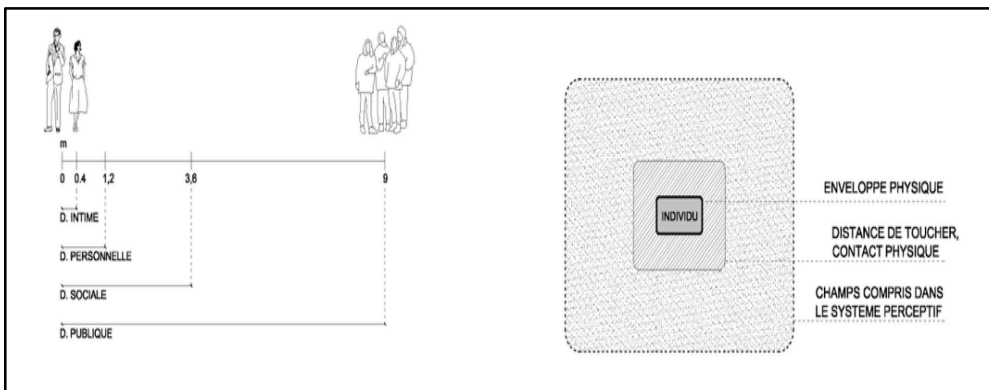


Figure 14/ Les distances entre les usagers, théorie de Hall, consulté en mars 2011, <http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html>

⁴² Graumann, C.F. (1978). Le concept d'appropriation et les modes d'appropriation de l'espace. Dans Serfaty, P., *Appropriation de l'espace*. Actes de la 3^e IAPS.

"La constance des distances chez l'homme est le résultat de modifications sensorielles, telles que la voix, l'ouïe, la vue et le toucher"⁴³

Cette notion de proxémie peut prendre une grande importance quant à l'élaboration d'espaces. Le sens de l'espace chez l'homme n'est pas statique, sa perception de l'espace est dynamique parce qu'elle est liée à l'action et à l'espace où celle-ci s'accomplit. L'homme n'est pas figé dans sa propre enveloppe, il n'est pas passif; il est comme prolongé par ses sens qui le renseignent sur un espace donné.

Aujourd'hui, on fait de plus en plus place aux attributs comportementaux du sujet et au type de processus mentaux qu'il utilise. On étudie par exemple l'organisation structurelle d'un espace par l'audition⁴⁴. Le sujet peut alors sélectionner sa façon d'entendre et décide ce qui devient la figure et ce qui devient le fond par rapport à la structure rythmique qu'il perçoit. Cette perception est subjective et reviendrait à demander quelle face d'un cube représenté en trois dimensions se trouve au premier plan.

⁴³ Hall, E.T. (1984). *La dimension cachée*. Paris : Le Seuil. 254 p.

⁴⁴ Nicolas S., professeur de psychologie expérimentale, article récupéré en juin 2011 de <http://www.bium.univ-paris5.fr/histmed/medica/psycho.htm>

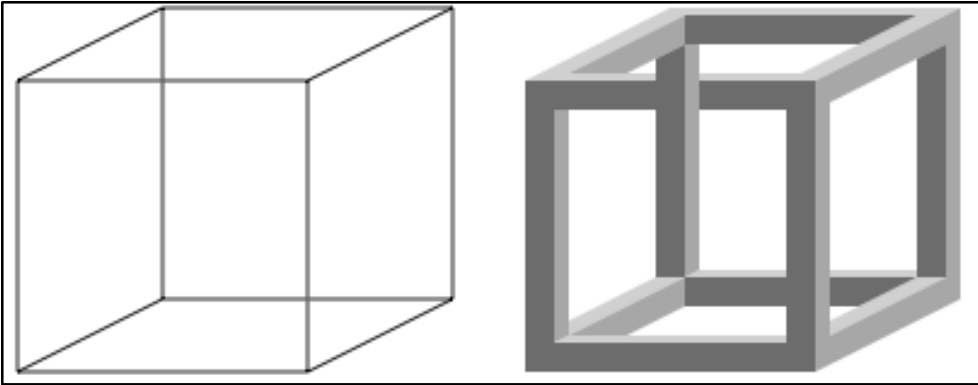


Figure 15/ Le cube, consulté en mars 2011, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Necker_cube_and_impossible_cube.svg

James William, souvent présenté comme le fondateur de la psychologie en Amérique, a trouvé par exemple, qu'une stimulation auditive semble plus longue qu'une stimulation visuelle. Il a trouvé qu'une stimulation plus intense est perçue comme étant plus longue. Aussi que les intervalles courts ont tendance à être surestimés et les intervalles plus longs sous-estimés.⁴⁵

Pour Berkeley⁴⁶, le bébé va au hasard de ses mouvements toucher les objets que, par ailleurs, il peut voir. Peu à peu, par ses interactions avec l'environnement, le nouveau né va mettre en rapport des informations visuelles concernant la distance avec les informations kinesthésiques, et c'est ainsi que les notions d'espace vont se développer. Dans la formulation de Berkeley, il y

⁴⁵ William, J. (2006). *La Théorie de l'Émotion* (trad. chap.24 des *Principes*). Paris : L'Harmattan. 168 p.

⁴⁶ Berkley, G., philosophe du 18 ème S., La théorie de Berkeley montre que les individus peuvent seulement connaître les sensations et les idées des objets, non les abstractions comme la matière ou les entités générales. Berkeley a réalisé de nombreux travaux, dont les plus connus sont sans doute les *Principes de la connaissance humaine* (1710)

a l'idée que, au départ, il existerait des espaces différents: un espace visuel, un espace Kinesthésique, un espace auditif, etc. et que tous ces espaces, grâce aux apports de l'individu avec l'environnement vont être intégrés en un espace commun. C'est-à-dire le lieu où toutes les expériences visuelles, auditives, etc., trouvent un dénominateur commun.

2. L'espace sensible

Les individus réussissent toujours dans une certaine mesure à éprouver un sentiment plus ou moins fort d'appropriation de la portion d'espace où ils se trouvent. Cependant, pour que ce phénomène ait lieu, un conflit entre l'usager et l'espace doit exister.

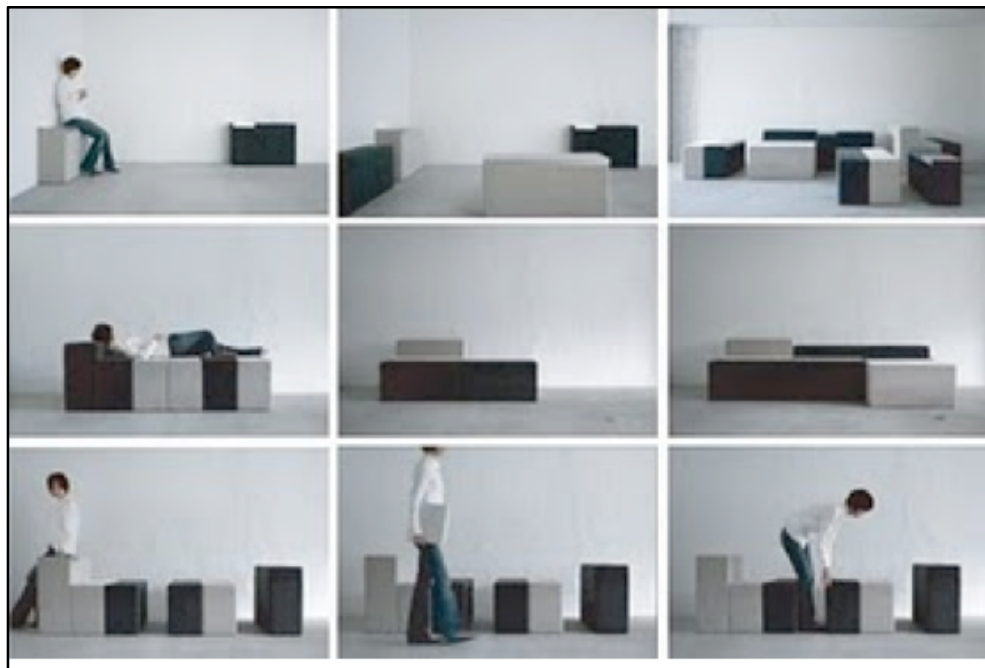


Figure 16/ L'appropriation par la modularité, consulté en novembre 2011,
<http://yourlocaldesigner.blogspot.be/2011/01/espace-et-son-organisation.html>

La sémiotique ⁴⁷ est définie comme la science étudiant les phénomènes de culture comme s'ils étaient des systèmes de signes. Se basant sur l'idée que la culture est essentiellement communication. L'architecture est un domaine très difficile pour la sémiotique. Car les objets qu'elle contient, n'ont pas été conçus dans le but de communiquer mais principalement de fonctionner. Finalement, l'appropriation de l'espace est donc vue comme agent de communication. Dans cette dernière, l'espace est un matériau, un support d'opérations qui concrétise le processus d'appropriation. La communication utilise les outils sensoriels (stimulus) mis à notre disposition pour comprendre le fonctionnement d'un espace. Dans l'expérience passée, on établit des codes permettant de comprendre la fonction.

Exemple 1/

- 1) j'entends le bruit d'une voiture au loin (stimulus auditif)*
- 2) mon expérience me permet de dire qu'elle va vite, il y a donc un danger*

Exemple 2/

- 1) j'avance mon pied normalement, je bute sur la première marche (stimulus tactile)*
- 2) je lève donc le pied... et ainsi de suite pour les marches suivantes car la fonction est connue grâce à l'expérience passée.*

L'architecture est donc composée d'un ensemble de signes qui suscite des comportements. Entre les objets disposés dans

⁴⁷ Ecco,U. (1968). *La structure absente*, Section C: La fonction et le signe, Paris: Mercure de France.

l'espace quotidien (des objets ou autres individus) et le sujet qui tend à s'approprier cet espace, des rapports dialectiques complexes s'établissent.

«Une métaphore, si vous voulez: nous avons appris qu'au fond l'espace-temps, c'est comme une scène de théâtre sur laquelle peuvent se jouer diverses pièces. Nous avons su, à un certain moment que, pour une pièce particulière, le rôle que joue la lumière, les anciens décors n'étaient plus adaptés et qu'il fallait les modifier pour permettre au personnage de jouer son rôle, tel qu'il s'était développé. Mais à l'époque, ce changement n'avait pour but que de permettre au personnage lumière de mieux jouer son rôle, sans se cogner, si j'ose dire, dans les décors»⁴⁸.

« Ce n'est pas la lumière qui détermine la structure mais c'est elle qui nous a permis de la voir ».

On a essayé de répertorier tous les indices qui pouvaient apporter quelques informations concernant la perception de l'espace, suivant les données recueillies par José Moraïs, Maître de conférence au laboratoire de psychologie expérimentale de l'Université libre de Bruxelles.⁴⁹

⁴⁸ Levy-Leblond, J-M. (1983), La structure de l'espace-temps. (p.61). Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. L'Espace et le Temps aujourd'hui, Paris : éditions du Seuil. 303 p.

⁴⁹ Moraïs, J. (1983), La structure de l'espace-temps. (p.153). Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. L'Espace et le Temps aujourd'hui, Paris : éditions du Seuil. 303 p.

Perception de la distance

Familiarité de la taille; champs où objet dont la taille est connue, permet d'estimer la distance à laquelle ils se trouvent et permet aussi d'aider à situer les objets inconnus placés plus près ou plus loin.

Les ombres; la répartition des objets sur une surface peut fournir des informations sur la forme de cette surface.

L'interposition; objets marquant partiellement d'autres, ceux qui sont plus proche masquent ceux qui sont plus loin.

La perspective géométrique; «nous vivons dans un monde de surfaces»⁵⁰ La distance affecte l'image de la texture des surfaces sur la rétine. Il y a une évolution de la texture qui permet de spécifier l'inclinaison, la forme de la surface. Et ces gradients de textures vont déterminer un cadre de référence qui sera constitué par le sol, les parois. La distance perçue des objets va dépendre de l'endroit où ils entrent en contact avec ces surfaces.

Le parallaxe du mouvement; c'est-à-dire le fait que les objets se déplacent dans le champ visuel à une vitesse angulaire qui va dépendre de la distance. Les deux yeux captent 2 images qui sont légèrement différentes, c'est le fait de la disparité.

⁵⁰ James Gibson psychologue américain des années 50.

Perception de la taille

La taille d'un objet varie avec la distance à laquelle il se trouve. Malgré cette variation, nous sommes capables d'estimer la taille objective = phénomène de constance de la taille.

Il est important de mentionner, qu'il existe une différence fondamentale, entre les expériences spatio-temporelles vécues par un voyant et celles vécues par un non-voyant. Un voyant peut regarder les choses qui l'intéressent et il peut détourner son regard des choses qui ne l'intéressent pas ou qui le gênent. Le non-voyant n'a pas une possibilité équivalente face à l'univers sonore, car on ne peut pas fermer ses oreilles. On n'a aucun pouvoir de manipulation sur cet univers là et ceci constitue une différence fondamentale entre l'aveugle et le voyant qui n'est pas directement lié à la vision. Pour celui-ci, l'expérience auditive intervient d'une façon importante dans l'organisation temporelle des événements.

3. Le corps en mouvement

La mobilité, le mouvement, modifient la perception de l'espace. Celle-ci sera multiple et en même temps particulière selon la vitesse de déplacement de l'observateur. L'enchaînement des espaces ne sera pas perçu de la même façon par l'utilisateur de l'autobus, l'automobiliste, le cycliste ou le piéton. Ce dernier auquel nous nous intéressons pour la présente recherche est complètement plongé dans l'ambiance globale de l'espace.

« Les moments, inscrits dans un temps, une trajectoire, un itinéraire, on peut les comparer aux silences, aux blancs entre les notes de musique qui sont tout autant producteurs de mélodie que les sons eux-mêmes »⁵¹

Comme la ligne qui est constituée d'une succession de points, le mouvement dans un espace-temps transitoire peut également être considéré comme une succession de moments, c'est-à-dire, de points d'attentes fixes, d'encombrement, de fluidité, de rupture,... Cette notion est très importante pour notre étude, comme nous l'avons vu, l'un des facteurs problématiques de la gare du Midi se trouve à être les circulations. En effet, les successions de moments, les points d'arrêt, les zones de croisement, les zones d'attentes de chaque individu ont tendance à s'entremêler pour former un joyeux chaos dans lequel l'itinéraire de l'utilisateur s'en retrouve perturbé. Donc, comme nous l'annonce Claude Prélorenzo, (sociologue,

⁵¹ Prélorenzo, C. et Rouillard, D. (2007). L'immobilité des infrastructures. Thèse 3: Le mouvement est constitué d'une succession de moment sous la ville momentanée. (p.89). Dans Prélorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

professeur détaché à la recherche à l'École d'Architecture de Versailles) ces moments dans une trajectoire sont certes indispensables mais nécessitent d'être étudiés et planifiés afin de faire rentrer, les usages réels du lieu, en adéquation avec ce dernier.

Il existe d'ailleurs, différentes études qui s'appliquent à observer ce phénomène de circulations. Par exemple : un projet de « *simulation de foules en situation de mobilité intermodale* »⁵². Suite à une décision du Canton de Genève de requalifier le réseau de transport en commun, le chercheur tente d'évaluer la capacité des aménagements de certaines interfaces de transport à absorber le flux des usagers et aussi d'évaluer les risques sécuritaires liés à la future mise en service. « *La simulation de foules est un exercice très complexe. Le phénomène étant, par définition, aléatoire tout en devant respecter certaines règles, il implique l'intégration et la gestion d'une multitude d'éléments en interaction permanente en un espace-temps bien défini* ».

Ce projet aborde l'élaboration d'un simulateur permettant l'analyse de divers scénarios de déplacements piétons en fonction des variantes d'aménagements proposées au cœur d'une interface de transport multimodale. Ce simulateur offre la possibilité d'observer des mouvements de foule en interaction avec les transports en commun et la circulation dans une mise en situation délimitée dans le temps et l'espace. (rond-point de Plainpalais, Genève en période de pointe : 17H00-18H00).

⁵² Benmansour Yacine. *Descriptif des projets réalisés du 1 avril 2008 à ce jour*, récupéré en 2011 de http://sig2010.esrifrance.fr/foule_mobilite_intermodale.aspx

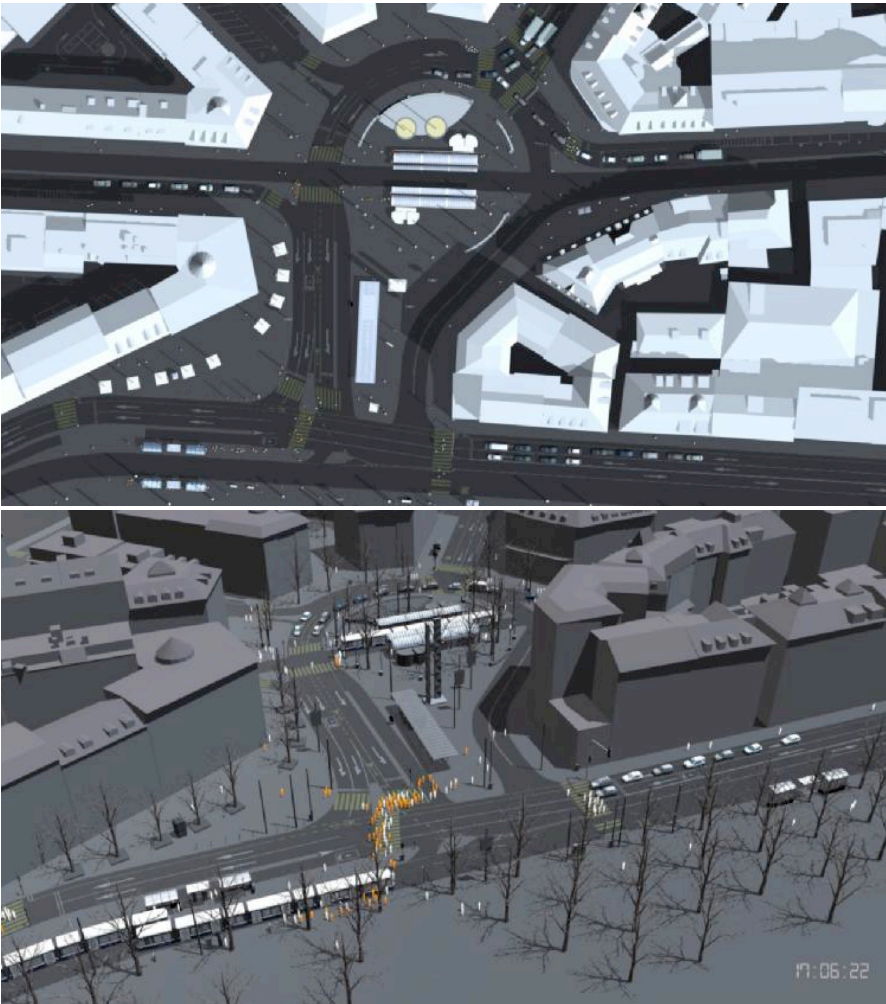


Figure 17/ Simulation des foules en situation de mobilité, Yacine Benmasour, 2010, http://sig2010.esrifrance.fr/foule_mobilite_intermodale.aspx

L'objectif est d'évaluer la capacité des aménagements à absorber le flux d'utilisateurs des transports en commun (transbordement). Le système proposé permet l'agrégation d'un maximum de données relatives à la mobilité et la gestion dynamique des interactions des différentes composantes nécessaires à la compréhension du phénomène. Plus l'information est complète et fiable, plus le diagnostic sera fin et pertinent.

5.3. L'utilisateur face au temps provisoire

1. La perception du temps

«La distance entre deux évènements, la distance spatiale entre ces deux évènements dépend du point de vue que vous avez sur le monde et dépend en partie de votre état de mouvement»⁵³.

Le temps vient se mêler à l'espace au travers du mouvement. Le temps écoulés entre deux évènements est donc subjectif et dépend de la perception de l'observateur.

Le temps n'est pas absolu, il devient lui aussi relatif. On parle par exemple de «dilatation des temps»; c'est-à-dire l'intervalle de temps entre deux phénomènes.

*« Nous ne percevons pas le temps, nous percevons des évènements qui ont une certaine durée, qui se succèdent dans un certain ordre. Et nous ne percevons pas l'espace, nous percevons des objets qui ont une certaine étendue et qui sont dans certains rapports de position, d'orientation entre eux et par rapport à nous.»*⁵⁴

Nous voyons rarement les choses telles qu'elles sont, nous voyons des apparences dont, par tout une suite de déductions, nous extrayons ce que nous croyons être la nature réelle.

⁵³ Levy-Leblond, J-M. (1983), La structure de l'espace-temps. (p.52). Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. L'Espace et le Temps aujourd'hui, Paris : éditions du Seuil. 303 p.

⁵⁴ Moraïs, J. (1983), La structure de l'espace-temps. (p.150). Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. L'Espace et le Temps aujourd'hui, Paris : éditions du Seuil. 303 p.

Le développement des infrastructures de transport et de communication a modifié notre conception du temps.

*« Lorsque nous attendons un avion pendant de longues heures avant d'embarquer et de décoller en quelques secondes, le temps s'étire et se contracte; il ralentit et s'accélère».*⁵⁵

Cette gymnastique ordinaire reflète non seulement l'élasticité du temps, mais aussi les nombreuses temporalités qui naissent de l'usage d'un lieu.

*« Cette conscience du monde à moi qui me déplace , qui suis animé, c'est mon mouvement et la nature de mon mouvement, un homme qui vit enfermé dans un espace d'horizon restreint, n'a pas la même conscience du monde que celui qui va aux antipodes en quelques heures. La mapping mental, la carte mentale, évolue avec la révolution des transmissions. Plus je vais vite au bout du monde, plus j'en reviens vite et plus ma carte mentale se réduit à rien.»*⁵⁶

2. Les temporalités de l'espace

D'après Gilles Delalex, auteur de : *Le temps synchronique des infrastructures*, Il existe différentes épaisseurs du temps

1. temps lents ou morts ; exemple : une pause dans le parcours
2. temps de la croissance ; exemple : l'évolution de dispositifs matériels

⁵⁵ Delalex, G. (2007). Le temps synchronique des infrastructures. (p.33). Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

⁵⁶ Virilio, P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*. (p.43). Paris: Les Éditions Textuel. 112 p.

3. le temps sans arrêts ; exemple : l'escalator
4. le temps réel ; exemple : l'horloge
5. les temps cumulés ; exemple : un bus en retard peut nous faire rater notre train
6. la distance de temps ; exemple : le temps mis pour parcourir mon itinéraire quotidien.
7. le temps de déplacements ; exemple : suivants le type de moyens de transport utilisé
8. le temps relatif propre à la perception que chacun se fait du temps passé.

Nous avons vu précédemment que plusieurs formes de temporalités peuvent être distinguées, des juxtapositions, des simultanités et des disparités sont alors présentes. Il existe alors la possibilité d'une distinction entre le temps de l'objet et le temps du sujet de l'expérience. Ce qui suggère deux formes de temps: l'une chronologique et narrative, l'autre basée sur la durée.

«Le temps peut se comprendre comme une forme de transformation qui se joue dans une durée multiple et extensible (...) Le temps cyclique des enseignes commerciales, le temps linéaire des mécaniques et des distances géographiques, le temps topologique et psychologique du voyage, le temps alterné, le temps des usagers qui parcourent chaque jour le même itinéraire entre leur domicile et leur lieu de travail, le temps fractionné de l'arrêt et le temps universel du réseau»⁵⁷

⁵⁷ Delalex, G. (2007). Le temps synchronique des infrastructures. (p.34). Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

Tout ces temps ont une importance primordiale pour la recherche. En effet, l'analyse temporelle, que nous avons effectuée sur le terrain d'investigation, nous a permis de retrouver ces temporalités. Nous avons pu, cependant, observer d'autres temporalités propres à l'espace de la gare du Midi à Bruxelles. Cette observation nous permet d'avancer que les temporalités sont propres au lieu dans lequel elles se produisent et peuvent être le résultat de l'aspect spatial et temporel des usages.

Un élément qui fait surface fréquemment dans les réflexions sur la temporalité urbaine est le concept de ville 24 heures sur 24. Cette expression fait principalement référence à des ensembles urbains ouverts et accessibles à toute heure de la journée. Cela concerne particulièrement les heures d'ouverture des commerces, mais également des services publics en général, que l'on pense aux transports collectifs, aux bibliothèques, aux garderies ou encore certains bureaux d'administration municipale. On parle donc d'une ville en continu, plutôt qu'une ville qui vit de 8h à 17h (dépendamment des cultures) en fonction des heures traditionnelles de travail et d'éducation.

La *24 hour city policy* de Melbourne en Australie constitue un exemple fort intéressant d'un cas qui met en application ces différentes réflexions sur les rythmes et les usages d'une ville à forte vocation internationale. Un autre exemple d'application, une étude de cas nommée: *Étude préalable à la mise en place d'un observatoire des temps décalés et des temps de la nuit*, est également un exemple pertinent. Le bureau «Espace des temps»

du grand Lyon a proposé à l'Agence d'Urbanisme de cette même ville de réfléchir à la mise en oeuvre d'un observatoire des temps décalés. Tout d'abord, gardons en tête que l'objectif du bureau des Temps du Grand Lyon est de " mieux organiser la vie quotidienne en adaptant les services urbains publics et privés aux nouveaux rythmes des citoyens". Le temps des habitants (temps social) doit être nécessairement pris en compte pour appréhender l'aménagement et le fonctionnement urbain. Pour ce faire, il est impératif de connaître le temps des usages et des besoins de chacun.

En décembre 2008, l'agence d'urbanisme propose, avec la collaboration du scientifique Luc Gwiazdzinski (géographe enseignant/chercheur), d'aborder cette étude sur la notion des temps décalés en deux étapes:



Figure 18/ 24 hours city policy, Melbourne, consulté en novembre 2011,
<http://www.melbourne.vic.gov.au/COMMUNITYSERVICES/COMMUNITYSAFETY/Pages/24HourCitypolicy.aspx>

- Les temps de la mobilité: Que représente les déplacements nocturnes, qui se déplace en "décalé", à quel moment, comment, pour aller où, pour quels motifs?
- Le temps du travail Dans cette première étape sur les temps de la mobilité, afin de recueillir des données concernant les temporalités urbaines, les auteurs ont commencé par définir le temps urbain en modélisant les temps de la ville sur 24h (rythme circadien).

Pour résumer l'ensemble des étapes, la présente étude permet dès lors de cibler de nouveaux champs d'analyse à approfondir par des études complémentaires. Les auteurs justifient donc le besoin de mettre en place un dispositif entièrement dédié à l'observation des temps de la nuit: Un observatoire des temps décalés et des temps de la nuit, comme une première étape primordiale pour répondre efficacement aux problématiques actuelles liées aux nouveaux rythmes de vie.

Cette analyse de temporalités ne saurait être exhaustive, elle amorce une série que nous pourrions allonger à l'infini. Nous pourrions par exemple y ajouter le temps climatique du vent et de la pluie qui modifie les conditions de voyage, le temps de la radio et de l'information, le temps continu de la respiration, le temps de l'événement ponctuel et imprévisible ou encore le temps anticipé qui précède l'objectif et pendant lequel nous préparons et nous projetons notre parcours.

À la vue des différentes temporalités animant l'espace du quai, ce dernier apparaît comme une grande table de mixage qui met en relation différentes vitesses et différents angles de perceptions. L'espace agit alors comme un agent de synchronisation qui permet aux différentes temporalités qui s'y opèrent de s'imbriquer les unes avec les autres.

Il faut préciser que le temps qu'on passe dans cet espace de passage n'est pas nécessairement perçu comme un temps mort ou une absence; il est souvent accepté et même programmé par les usagers. Cette acceptation est parfaitement claire dans le cas des usagers quotidiens, ils connaissent parfaitement leur temps de parcours et se construisent des repères temporels très précis. Ils ont pris leurs habitudes et savent à quelle station ils vont s'arrêter. Le temps de parcours n'est donc pas perçu par tous de manière négative. Mais on peut au contraire constater que nombreux sont les usagers qui en tirent profit pour diverses activités: ils prennent des notes, mangent, écoute de la musique, se font les ongles, lisent, etc. Cette adhésion ponctuelle renvoie à une forme d'adhésion plus globale du système de transport que représente le métro puisqu'il n'est plus considéré, malgré toutes ses contraintes, comme une rupture, mais comme un lieu et une transition naturelle, un temps qui n'est pas plus résiduel qu'un autre.

Le quai de métro et tout ce qu'il englobe agissent alors comme une mécanique synchronique qui met en écho des temporalités singulières propres aux localités qu'ils connectent et aux différents usagers qui l'empruntent.

5.4. Conclusion/ Les usagers

Cette analyse répond au mécanisme de l'espace dont on peut chacun et selon un point de vue subjectif, extraire des évènements et des relations sociales de leur contexte immédiat mais qui sont inscrits en retour dans un contexte plus large. Ce double mécanisme nous permet de passer d'une conception qui définit l'espace comme une succession de faits, d'objets et d'évènements, un enchaînement linéaire et irréversible à une conception qui intègre la possibilité de simultanités et de combinaisons. L'enjeu de cette conception de l'espace temps se trouve en amont, dans la programmation du projet. Car si la compréhension de l'espace du quai de métro en termes de séquences confirme une prise en compte des logiques de temps et déplacements, elle indique également que les pratiques d'aménagement s'arrêtent trop souvent à l'idée que le temps est mesurable et objectif. La forme linéaire du quai renforce probablement cette impression. Il semble pourtant, à la vue des pratiques sociales, des usages et des formes d'expériences qui caractérisent l'espace, que ses temporalités ne sauraient être négligées par rapport à sa forme. Cette prise en compte des temporalités appelle à des modes d'intervention qui dépassent les approches habituelles pour ce type d'espace. Car généralement, dans ce genre d'approche, il n'est pas rare que le mouvement et la vitesse constituent la base d'un travail formel et esthétique jouant sur la répétition.

L'architecture s'y résume alors à une manipulation des signes, dans un contexte déjà défini et les approches entretenues considèrent encore l'utilisateur comme un observateur passif. Il s'agirait donc d'introduire des approches qui font intervenir des schémas rétroactifs, des formes d'interactions qui jouent sur les possibilités de contraction et d'expansion du temps, de faire appel, autrement dit, à une perception de l'espace mettant à profit la transparence, la multiplicité et la réversibilité des images que nous nous fabriquons des parcours. Il faut donc laisser à l'utilisateur, la possibilité d'utiliser son espace selon un principe d'interactivité en instaurant des moments, des répités particuliers non-prédéfinis mais qui se caractériseront par l'usage qu'il en fait ou par l'influence de l'espace.

CHAPITRE 6. Les usages d'un espace-temps en mutation

Nous avons abordé tout au long des chapitres précédents les thèmes et composantes clés qui composent l'espace-temps transitoire. Par le présent chapitre, nous allons maintenant exposer les problématiques qui nous semblent surgir au sein de ce type de lieu.

6.1. La nécessité de redéfinir les temps réels et les temps différés

Tel que mentionné précédemment, on assiste dans notre société actuelle à une désynchronisation des rythmes de la ville. Ces rythmes évoquent surtout les notions de temps de travail et de temps hors-travail. Depuis longtemps, les temps dans la ville étaient directement liés au travail, qui dictait les horaires des commerces, des services publics, des transports collectifs. Mais de plus en plus, l'économie des services et de l'information favorise des emplois qui deviennent de plus en plus immatériels⁵⁸. Cela permet entre autres une plus grande flexibilité dans la dimension spatiotemporelle du travail, amplifiée bien sur par le développement des TIC. On constate ainsi que les horaires de travail sont beaucoup plus variés qu'autrefois. Le travail de fin de semaine et de nuit est une réalité de plus en plus présente dans la ville, particulièrement dans les services; ou encore les horaires variables que l'on retrouve

⁵⁸ Boulin, J-Y. « Les temps de la ville », Ceras - revue *Projet* n°273, Mars 2003. URL : <http://www.ceras-projet.com/index.php?id=1702>.

souvent dans des emplois administratifs, qui permettent aux gens de personnaliser leurs horaires.

Parallèlement à ces changements dans le marché du travail, il y a aussi d'autres facteurs qui interviennent, tels que le vieillissement de la population, l'importance grandissante de la scolarité, la valorisation des loisirs, particulièrement la croissance du tourisme international. On s'aperçoit que le temps de travail prend de moins en moins de place dans le quotidien de la ville, alors que le temps hors-travail, ou temps libre, lui, prend beaucoup plus d'ampleur. Or, il en découle que la ville ne vit plus selon un rythme fixe, basé sur le travail le jour et le repos la nuit. Elle vit davantage au rythme des temps libres, dont les horaires sont flous. La ville qui vit en continu émerge donc, d'où l'importance que certaines villes accordent de l'énergie à l'élaboration de politiques temporelles 24h sur 24.

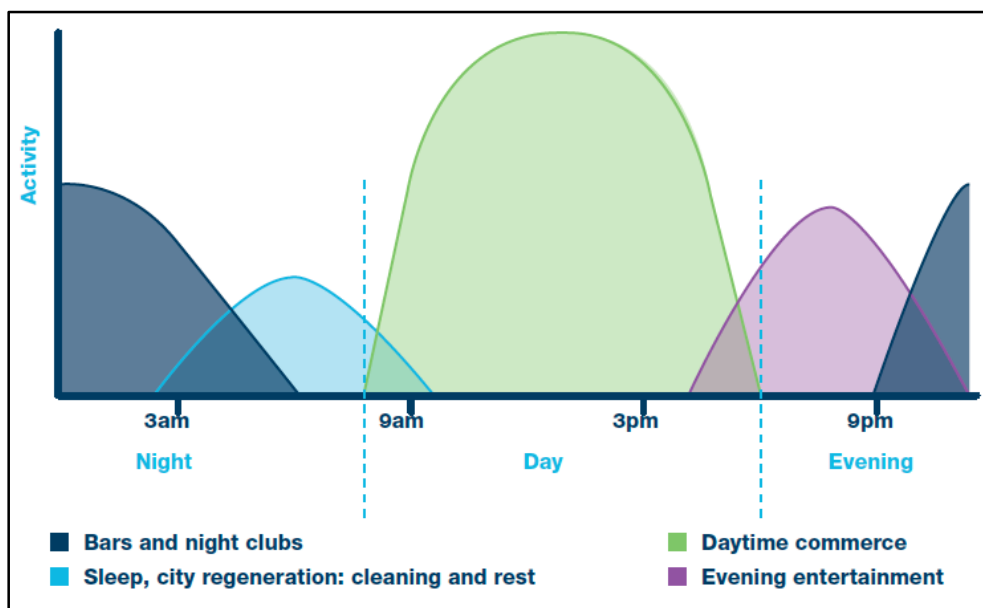


Figure 19/ Représentation of Melbourne City Rhythms, consulté en novembre 2011, <http://www.melbourne.vic.gov.au/COMMUNITYSERVICES/COMMUNITYSAFETY/Pages/24HourCitypolicy.aspx>

Le concept de la ville 24 heures sur 24 va toutefois bien au-delà des enjeux sociaux mentionnés précédemment. Les enjeux économiques liés à la place des villes sur le réseau mondial sont tout aussi importants, sinon plus, que l'harmonisation de leurs rythmes internes. Historiquement, les villes qui ont connu du succès ont été celles qui savaient capter des flux par leur position stratégique sur les réseaux. À l'ère du numérique et de l'immatériel, il devient beaucoup plus difficile de miser sur la localisation géographique pour capter les flux. L'avenir appartient donc aux villes qui peuvent s'adapter à la réalité des flux en continu.

À titre d'exemple, à Curitiba au Brésil, ville célèbre pour ses actions innovatrices en urbanisme, on retrouve la Rua 24 Horas (rue des 24 Heures), où les cafés et restaurants sont ouverts toute la nuit et constituent un lieu fort attractif tant pour les touristes que les populations locales.



Figure 20/ La rua 24 Horas, Curitiba, Brésil, consulté en avril 2011, <http://www.curitiba-parana.net/rua24horas.htm>

« Dans une rue voisine, des services professionnels sont assurés 24h/24 par des médecins, dentistes, avocats. Non loin, une autre rue accueille des bureaux municipaux qui ne ferment jamais, où le public peut se présenter à toute heure pour demander des permis ou des autorisations, et régler diverses autres affaires relevant de la mairie.»⁵⁹

L'économie nocturne est donc en forte expansion, notamment pour s'adapter au temps international, qui n'a pas d'ancrage spatial fixe et donc, qui vit 24h sur 24. Le dynamisme de la vie nocturne est donc un élément de plus en plus mis de l'avant pour favoriser le développement économique et touristique.

Ainsi, les politiques de 24h sur 24 visent à promouvoir une vie en continu, mais doivent du même coup servir de bases pour arbitrer les conflits potentiels entre la ville qui dort, la ville qui travaille et la ville qui s'amuse; entre le temps local et le temps international⁶⁰.

Bref, il s'agit d'un enjeu majeur au niveau de la gouvernance, et plusieurs villes dans le monde adoptent des politiques afin de renforcer l'image 24h de la ville et de concilier les rythmes qui correspondent aux différents types d'usagers. Le temps réel de l'infrastructure interactive permet par un système de capteurs d'imaginer une ville qui réagit immédiatement aux informations (demandes, désirs des usagers; inversement les comportements de ceux-ci seront modifiés par les données que l'espace communique en temps réel.

⁵⁹ Toffler, A. écrivain, sociologue et politologue américain connu pour son oeuvre intitulée: *La troisième Vague*, 1980, Extrait de *La Richesse Révolutionnaire*, Paris : Plon, 2007

⁶⁰ Gwiazdzinski, L. (2003). *La ville 24h/24*, Paris : Éditions de l'Aube. 252 p.

A titre d'exemple, le projet que nous avons sélectionné ci-dessous propose d'améliorer l'expérience de l'utilisateur urbain :

URBIOTICA: SMART CITIES

Urbiotica est le fruit de la collaboration entre Santa Cole & Grup Iviron and D3K Gestió del Coneixement (UPC), et a pour objet la conception, le développement et la commercialisation d'une gamme complète de produits technologiques destinés à améliorer la gestion et l'expérience de l'usage de l'espace urbain. L'application de nouvelles technologies est essentielle en vue de progresser vers des villes plus durables, permettant en même temps d'améliorer la qualité de vie. La gestion de l'irrigation d'un parc ou l'information quant à la disponibilité en temps réel des places de stationnement dans les rues, ne sont que quelques exemples de différentes applications à mettre en œuvre sans délai et rendues possibles grâce à l'urbiotique.⁶¹

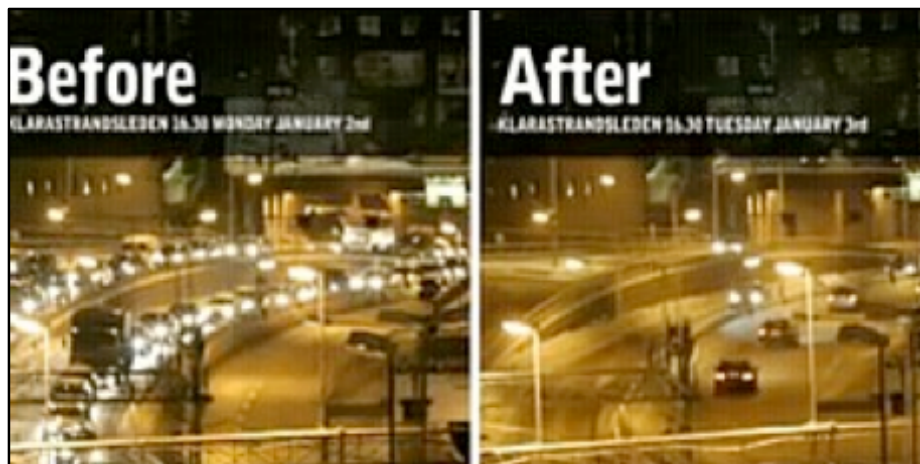


Figure 21/ Urbiotica Smart cities, consulté en avril 2011,
http://www.urbiotica.com/home_e.html

⁶¹ Urbiotica, projet consulté en avril 2011
<http://festival.humancities.eu/fr/symposium/urbiotica-smart-cities>



Figure 22/ Urbiotica Smart cities, consulté en avril 2011,
http://www.urbiotica.com/home_e.html

Revenons un instant sur le projet de Weber, la ville à 10 minutes exposé dans le chapitre 4.

Zehnminutenstadt « La ville à dix minutes » de l'architecte autrichien, Peter Joseph Weber (1965): Pour rappel, son idéogramme revient à figurer les différentes constructions édifiées sur des distances mesurées en durée avec en ordonnées la distance effectuée à pied en dix minutes à raison de 5km/h, et en abscisses les distances couvertes également en 10 minutes mais en utilisant les déplacements mécaniques. Internes à la mégastructure, quatre tapis roulants urbains, continus et disposés en parallèle proposent quatre vitesses de déplacement (4km/h, 8 km/h, 12km/h et 16km/h). En fonction du lieu où il se trouve, le citoyen choisit la vitesse du tapis correspondant à son

objectif de déplacement; quelque soit le tapis choisi, le trajet n'excédera jamais plus de dix minutes.

Ce projet aussi fictif qu'il soit contient des analyses temporelles où la ville se mesure à la quantité de temps qu'elle peut contenir, qui restent toujours d'actualité comme nous pouvons le voir dans le projet Urbiotica.

On pourrait alors se poser la question de savoir si ce confinement temporel : pouvoir tout faire en 10 minutes – ne transforme pas la proximité et l'imaginaire des urbains?

La proximité des 10 minutes est attachée à l'idée de déplacements physiques «imposés» réduisant les possibilités d'interactions avec l'espace-temps «usagé». Ces quatre tapis roulants ne pourraient-ils pas aujourd'hui devenir la métaphore des réseaux de télécommunications et d'internet qui aujourd'hui réduisent l'interactivité en faisant fi non seulement du lieu mais également du temps lui même?

« L'interaction mondiale via les moyens de communications développés aujourd'hui tel que l'internet, l'emporte sur l'interaction locale que l'utilisateur pourrait développer non seulement au travers de l'espace-temps mais aussi face aux autres usagers. L'Internet ne permet-il pas déjà d'échanger en quelques minutes à peine des messages et des fichiers d'un bout à l'autre de la terre? À l'espace réel et à ses temporalités entremêlées des rythmes de la vie quotidienne, aux divers décalages horaires qui se font jouer entre secteur d'activités, pays et

continents, viendrait ainsi se superposer une sphère de la communication baignant au sein d'un éternel présent.⁶² »

«Malgré internet et les autoroutes électroniques, on ne se pose pas la question de savoir si on peut urbaniser le temps réel, si la ville virtuelle est possible?»⁶³

Ne pourrions-nous pas dire que le temps réel l'emporte sur l'espace réel? Il est révélateur que le temps et l'espace soient toujours associés l'un à l'autre. L'internet n'échappe pas à cette règle d'association. À en croire l'abondante littérature consacrée à ses conséquences,

«tandis que les durées et les décalages temporels ordinaires se trouveraient remis en cause par le présent perpétuel de la communication généralisée, l'espace physique perdrait une partie de son importance au profit du déploiement d'une réalité virtuelle permettant de s'affranchir des contraintes corporelles et de nier les distances».⁶⁴

«Je crois que nous avons atteint une limite, je pense que la mise en oeuvre de la vitesse absolue nous enferme infiniment dans le monde. Je crois que, à cause des technologies, nous sommes en train de perdre et le corps propre, au profit du corps spectral et le monde propre au profit d'un monde virtuel. La question qui se pose: c'est de retrouver le contact.»⁶⁵

⁶² PICON Antoine, Les temps contrastés de l'internet, Temporalités et urbanité de l'internet. (p.23). Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

⁶³ Virilio, P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*. (p.41). Paris: Les Éditions Textuel. 112 p.

⁶⁴ PICON Antoine, Les temps contrastés de l'internet, Temporalités et urbanité de l'internet. (p.23). Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

⁶⁵ Virilio, P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*. (p.48). Paris: Les Éditions Textuel. 112 p.

Ces hypothèses soulevées par Paul Virilio, William Powers, journaliste du *Washington Post*, s'en est préoccupé. Il est l'un des rares spécialistes du « tout numérique », voici en quelques lignes son point de vue :

« L'ultra-connexion et l'hyperréactivité sauvent de l'ennui, mais limitent, dans le même temps, la possibilité de contempler et sans doute de penser. Est-ce grave ? »⁶⁶

Non, selon celui qui livre une analyse fine et stimulante d'un monde où tout va trop vite mais dont nous pouvons parfaitement nous accommoder. Son auteur nous raconte l'urgence à garder la tête froide, à ne pas tomber dans le catastrophisme et à tirer la leçon de l'histoire. Une petite philosophie pour mieux vivre à l'époque du numérique.

« L'époque dans laquelle nous vivons, comme toute époque, est formidable, à condition d'en faire bon usage »⁶⁷

Cette citation d'Emerson figure en exergue de son livre. Car, contrairement aux philosophes contemporains, il croit fondamentalement à la vertu de notre époque, *qui se caractérise,*

⁶⁶ Powers W.(2010). Hamlet's Blackberry: A practical philosophy for building a good life in a digital age. Harpers Collins. Dans Le vif express. (2011). *Petite philosophie à l'ère numérique*, (p 52-54).

⁶⁷ Powers W.(2010). Hamlet's Blackberry: A practical philosophy for building a good life in a digital age. Harpers Collins. Dans Le vif express. (2011). *Petite philosophie à l'ère numérique*, (p 52-54).

entre autres choses, par un formidable maximalisme digital. En théorie, plus on est connecté, mieux on se porte : les amis sont joignables aisément, les relations professionnelles sont facilitées, la famille reste unie, et le temps gagné permet de s'épanouir. Reste à savoir comment on s'y prend ? « Notre préoccupation principale n'est plus désormais d'être 'in touch' (en contact), mais d'annuler jusqu'à la possibilité même de ne pas l'être ! De vivre dans un état fusionnel avec le monde, d'en partager chaque instant. De toute évidence, c'est un leurre, car, en réalité, nous ne sommes pas présents au monde. Nous ne regardons plus que par objectifs, écrans et tablettes interposés. Nous avons perdu quelque chose d'essentiel qui nous fait cruellement défaut : la profondeur. De la pensée comme des sentiments. Nous restons à la surface des écrans comme de nos vies ». Powers milite également pour le vide, le temps mort, sans lesquels il n'y a aucun espoir d'ennui. Or, sans ennui, il n'y a pas d'imagination, donc pas de création possible.

Le développement des connexions à haut débit et des possibilités de réception sur les téléphones portables a rendu l'usage de temporalités plus proche du temps réel dans de nombreux cas. La dualité qui existe entre le temps réel et le temps différé n'est pas sans faire songer aux lieux de passage. En même temps qu'il constitue un lieu d'échanges irremplaçable, ce dernier se constitue également au travers de la construction de toute une série de temps différés, d'obstacles à la communication et d'opacité. Ce lieu relève à la fois de l'ordre de l'instantané et de celui de l'archive comme nous avons pu le voir au travers de l'analyse sur la mémoire d'un lieu.

Cependant, les réseaux de transport et de communication sont souvent accusés, de rompre des temporalités existantes, d'effacer les valeurs de distance et de durée, au profit d'un temps unique et immédiat. Manuel Castells emploie à ce propos, le terme de *timeless-time*⁶⁸, de temps sans temps, car les relations sociales et les échanges globaux prennent place selon lui, dans un temps universel et continu, un temps zéro.

Mais cette perte ou disparition d'échelle temporelle ne se confronte-elle pas à la mémoire et à l'identité d'un lieu comme nous l'avons vu précédemment? Les traces de vieillissement, d'usages se heurtent à cette conception de temps zéro énoncé par Manuel Castells. N'est-il pas possible d'envisager une approche du projet qui permettrait de remédier à cette «impression» d'absence de temps en enrichissant le lieu de nouveaux repères temporels, de durées, de parcours et d'expériences subjectives, individuelles et collectives? Ce temps mort dont nous parle William Powers n'est-il pas plus exactement **une possibilité de temps de profondeur pour remédier au côté péjoratif du mot ennui mais sollicité au contraire, un temps d'imagination, de création, peut-être tout simplement, un temps de profondeur ?**

⁶⁸ Castells, M. (1966). *Rise Of the network Society*. Oxford : Blackwell. 481 p.

6.2 La nécessité de redéfinir les usages réels

La question de la mobilité joue un rôle essentiel lorsque l'on traite de la notion de temporalité dans la ville. La notion de vitesse est particulièrement importante à ce sujet. Le progrès technologique permet d'une part aux individus de profiter de systèmes de transports plus rapides et plus efficaces. Cela entraîne une plus grande autonomie des déplacements, mais qui ne fait qu'augmenter du même coup les attentes pour des systèmes toujours plus efficaces et plus flexibles.

D'autre part, les technologies de l'information et de communication (TIC) ne cessent de s'améliorer et de permettre des échanges virtuels plus rapides, plus fréquents et ce, peu importe les distances qui séparent les individus. Par contre, cette multiplication des échanges virtuels ne réduit en rien les besoins de mobilité réelle, dite physique. Au contraire, grâce aux TIC, les individus peuvent facilement appartenir à divers réseaux sociaux en même temps et passer de l'un à l'autre instantanément, avec leur téléphone portable ou leur ordinateur.

Cependant, des auteurs tels François Ascher observent que cette diversification des réseaux sociaux engendre de nouveaux besoins de mobilité physique, lesquels doivent être toujours plus flexibles pour permettre aux individus de maîtriser au maximum leur environnement, tant au niveau spatial que temporel.

« *Les individus bougent dans tous les sens, à toutes heures du jour et de la nuit (...) passent rapidement d'un milieu social à un autre, (...) les séquences d'activités se chevauchent et s'entremêlent* »⁶⁹

Ces propos d'Ascher résument bien le défi de la planification urbaine et des transports servant à maximiser la diversité des options de mobilité pour satisfaire les exigences de la population, et ce, dans une optique de ville en continue, ville 24 heures sur 24.

Le cas des infrastructures en transport en commun est particulièrement complexe à gérer, puisque cette mobilité en continu est beaucoup plus adaptée au transport individuel qui permet une personnalisation accrue des déplacements. À l'inverse les transports collectifs sont davantage caractérisés par la notion *de discontinuité*, que ce soit en raison *des horaires, les points d'arrêts, les zones desservies ou l'arrêt des services pendant la nuit* ⁷⁰. Réduction des temps de correspondance, extension des horaires, ajouts de réseaux dédiés au transport de nuit, intégration des technologies pour faciliter et accélérer les services; plusieurs solutions existent afin d'améliorer la continuité spatiale et temporelle des réseaux de transports. Toutefois, elles doivent être adaptées aux habitudes et besoins de déplacements de la population, afin que les interventions soient elles-mêmes en continuité avec la réalité.

⁶⁹ Asher, F. (2003). *Modernité: la nouvelle carte du temps*, Paris : Éditions de l'Aube. 261 p.

⁷⁰ ASSEO, D. (2002), *Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités*. (pp.159-164). Dans GWIAZDZINSKI, L.(2003), *La ville 24 heures sur 24*, Paris :Éditions de l'aube. 253 p.

Une nouvelle dynamique véhicule également de nouveaux risques et propose de nouveaux besoins auxquels il faut pallier. «*La ville doit être aménagée selon les besoins humains.*»⁷¹ La société informationnelle⁷² ou société de l'information a également cela de particulier. Dans une économie axée sur le savoir, les villes cherchent dorénavant à capter des flux humains et non matériels. Les moyens technologiques permettant de réduire au maximum les barrières du transport de l'information, le développement des industries du savoir se fait aisément. Par le fait même, on assiste non plus à la définition de facteurs de localisation en milieu urbain basé sur des potentiels physiques ou naturels mais bien sur les potentialités de conditionner de véritables carrefours d'individus participant au développement et à la diffusion du savoir.

Tous ces changements nous ramènent à la question essentielle de notre recherche à savoir, l'espace-temps transitoire est-il en adéquation avec les usages réels qui s'y produisent ?

Au regard de ces différentes théories abordant les politiques temporelles, il nous paraît que certes les

⁷¹ Giedon, S. (2004). *Espace, Temps, Architecture. 3. le nouvel Urbanisme.* (p.178) Editions Denoël.

⁷² G. Berthoud, D. Cerqui, F. Clément, F. Ischi & O. Simioni (2000). *Pratiques et Théories des Sciences et des Techniques. La « Société de l'information » : Une idée confuse.* Colloque Université de Lausanne.

infrastructures spatiales et temporelles tentent de s'accorder aux nouveaux rythmes de la population. Mais, tiennent-elles compte des réalités usagères qui se produisent dans des espaces-temps bien définis tels que la gare du Midi ?

«L'urbanisme est avant tout, un problème humain et non pas seulement un problème économique et technique. Sans connaître la conception de la vie tout urbanisme est impossible»⁷³

Une observation des usages réels qui se produisent dans la gare du Midi, à Bruxelles, permettrait de réellement pratiquer les espaces-temps transitoires en continuité avec les réalités usagères qui s'y produisent.

6.3. La nécessité de redéfinir l'espace actuel

Dans ce contexte, il nous a semblé opportun de développer des outils permettant de mieux cerner les usages réels de l'espace public, tels qu'ils ont cours sur le terrain, dans toute leur pluralité, et notamment leurs forces et faiblesses. Cela paraît d'autant plus utile que nos observations ont mis en évidence les effets inattendus, imprévus, collatéraux voire pervers de certains aménagements. Il y a par ailleurs des objets auxquels on n'a prêté aucune ambition au niveau des usages, mais qui en acquièrent par l'usage même. Leur conscientisation peut amener à réfléchir avant de supprimer ou déplacer ces objets que l'on croyait sans importance pour l'utilisateur. Les observations plaident

⁷³ Gieidon, S. (2004). *Espace, Temps, Architecture. 3. le nouvel Urbanisme.* (p.171) Editions Denoël.

également en faveur de certains dispositifs spatiaux en révélant leur usage intensif.

Au cours des années 50, les temps relatifs de l'infrastructure sont une distinction qui se met en place.

«La pensée rationnelle des modernes fait place à la prise en compte du rythme de renouvellement d'une architecture-produit, dicté par le marché de la consommation ou justifié par des «cycles de changements»⁷⁴.

On pourrait alors se demander à la suite de cette citation, si ce changement s'opérationnalise dans toutes les infrastructures. L'image mentale conditionne et gèle la relation que le public et les politiques adoptent face à leur territoire, qui lui pourtant, ne cesse de se transformer. Les activités, usages, fonctions et acteurs, qui peuvent être individuellement vus sous forme de couche, se superposent et évoluent continuellement. Notre objectif est maintenant bien exposé, nous devons redéfinir les usages réels afin de favoriser des conceptions et aménagements d'espaces-temps transitoires qui colleraient à ces réalités usagères. Mais quelles sont les solutions et comment les mettre en oeuvre ? Au travers d'exemples de projet et de cas plus généraux des espaces pratiqués, nous allons essayer de trouver des pistes de solutions. Ces précédents, nous ont semblés pertinents afin de proposer des exemples concrets de solutions à mettre en œuvre.

⁷⁴ Rouillard, D. (2007). «La ville à 10 minutes». La distance de temps dans la théorie de la ville mesurée. Dans *Le temps des infrastructures* (p.12). Paris: L'Harmattan

Les réflexions qui suivent ont pour objet de saisir la réalité du phénomène et d'analyser quelques-uns des paramètres qui conditionnent l'émergence de ces nouvelles formes d'action sur l'espace.

1. Invitation à se balancer

Notre premier exemple est un projet réalisé dans un espace public, sur une place publique extérieure. Ce projet favorise l'interaction de l'utilisateur avec l'espace. Le côté ludique de l'installation permet d'aménager un temps de jeu au travers du parcours des usagers qui deviennent à fortiori des participants de l'espace.



**Figure 23/ Invitation à se balancer, consulté en juin 2012,
<http://www.actiondesign.info/fr/nouvelles/design-graphique/nouvelle-invitation-se-balancer>**

L'installation 21 balançoires des designers Mouna Andraos et Melissa Mongiat, du studio Daily Tous les jours, est une installation qui a été conçue en 2010 pour le Quartier des spectacles à Montréal, avec la collaboration de Luc-Alain Giraldeau, vice-doyen à la recherche de la Faculté des sciences. Le principe : les passants peuvent se balancer sur le module coloré pour créer des mélodies à partir d'une oeuvre du musicien Radwan Ghazi Moumneh.

*«Plus il y a de gens qui participent, plus il y a de textures et de tonalités différentes. Différents sons sont produits selon la manière de se balancer. La partition est entre les mains des participants», explique Melissa Mongiat.*⁷⁵

2. Ruedi Baur, signalétique et orientation

Le second exemple, que nous exposons, n'est pas un projet mais l'approche du travail de Ruedi Baur, graphiste et designer franco-suisse. Il redéfinit la signalétique et le système d'identification d'infrastructures tel que le Centre Pompidou à Paris. Durant les années 2000, il se rapproche du milieu de l'architecture et de l'urbanisme et intervient de plus en plus dans des problématiques liées à l'identification, à l'orientation, à la scénographie d'institutions et de territoire politique.

⁷⁵ Le portail des communications graphiques du Québec. Récupéré en juin 2012 de <http://www.grafika.com/article.aspx?id=39607>



Figure 24/ Quartier des Spectacles à Montréal, Ruedi Baur, consulté en juin 2012, <http://new.ruedi-baur.eu/>



Figure 25/ Système d'orientation du domaine national de Chambord, intégral Ruedi Baur & Associés, 1995-1999

On voit ici le début des chemins de promenade de Chambord. Cette image montre bien ce que signifie mettre de la géométrie dans un espace chaotique.

C'est bien ce rapport à la particularité du lieu exprimé par l'architecture, le design ou le fonctionnement d'une institution qui se trouve jusqu'à aujourd'hui au centre de sa pratique et de sa recherche. Ruedi Baur collabore régulièrement avec de grandes personnalités du monde de l'architecture en France comme à l'étranger. Depuis les années 90, il enseigne régulièrement dans différentes écoles en Europe, au Canada et en Chine, aussi bien dans les domaines du design graphique que dans ceux plus interdisciplinaires ayant trait à la ville. Il ne cesse de remettre en question la discipline et sa propre pratique: comment cette attitude de création qu'est le design peut qualifier sans l'uniformiser notre quotidien de citoyen.

3. Civic City, ou un exemple concret de contribution escomptée. Le prototype comme outil de transformation et de dialogue.

Ruedi Baur travaille également en collaboration avec le groupe de recherche en design, CIVIC CITY, créé en 2011 avec Vera Baur-Kockot et Imke Plinka pour poursuivre les recherches en Design développées dans le cadre de l'Institut DESIGN2CONTEXT.

WORKSHOP MARSEILLE – 3 GARES POUR UNE UTOPIE DE PROXIMITÉ

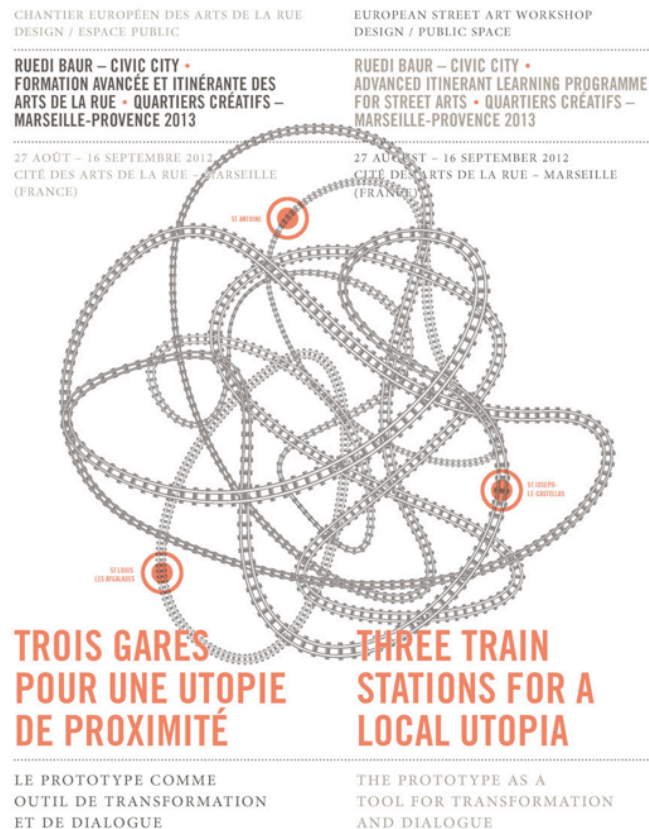


Figure 26/ Workshop Marseille – 3 gares pour une utopie de proximité, consulté en juin 2012, <http://civic-city.org/workshops/marseille-2012.html>

Dans le cadre du programme des Quartiers Créatifs porté par Marseille-Provence 2013, l'Institut de design Civic City, le CAS Civic Design de la HEAD – Genève et la FAI AR proposent un workshop pluridisciplinaire de trois semaines autour du design et de la mise en scène de l'espace public. Comment transformer une halte ferroviaire en gare ? Quel rôle peut jouer une gare dans un quartier périphérique ? Les gares peuvent-elles devenir des signes identifiants d'un quartier ? Quelles fonctions publiques peuvent-elles prendre en charge ? Comment réinventer le rôle d'une gare et de sa place dans un quartier au-delà de la question

de sa pure fonctionnalité ? Quel impact sur la vie des habitant(e)s d'un quartier et sur les transformations de ce dernier ? Comment augmenter sa visibilité, son accessibilité, sa crédibilité ?

Dans le cadre de cette étude, le workshop coordonné par Ruedi Baur démarrera par un état des lieux autour des trois haltes ferroviaires de St Joseph-le-Castellas, St Antoine et St Louis les Aygalades, toutes trois situées dans les quartiers Nord de Marseille. Ce workshop s'adresse aussi bien à des professionnels issus du monde du design (graphistes, urbanistes, architectes...) qu'à des professionnels issus du monde de la scénographie et de la mise en scène. La première phase sera prolongée par un travail *in situ* de réalisation de prototypes avec le designer Giulio Vinaccia et avec la complicité des Ateliers Sud Side afin de donner corps et dialogue aux premières pistes et intentions qui auront été dessinées à l'issue de la phase d'analyse. Enfin, le projet doit parvenir à dépasser la simple fonctionnalité pour se placer dans une utopie élargie autour de ce que pourrait être une gare du XXI^e siècle qui valoriserait non seulement l'usage de ce service mais plus globalement le quartier. Un travail de mise en scène des sites conduit avec la complicité de Pierre Berthelot, co-directeur artistique de la compagnie Générik Vapeur, permettra de rendre perceptible les différents aspects du projet et de les rendre visible dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine (les 15 & 16 septembre 2012).

Ce travail entre parfaitement en continuité avec notre présent travail de recherche. Cet exemple est un cas concret pour lequel l'outil développé au cours de notre étude pourrait contribuer à la

phase d'analyse réalisée lors de cet atelier.

4. Matali Crasset, l'importance des installations ludiques, festives ou culturelles

Le Lieu du Design et le Centre Francilien de l'Innovation ont sollicité des designers afin de recueillir leur perception de l'espace public et les inviter à concevoir des applications ou méthodologies intégrées à une réflexion globale. Matali CRASSET, Jean-Louis FRECHIN et Olivier PEYRICOT ont ainsi été chargés de constituer autour d'eux des équipes pluridisciplinaires, d'établir un corpus qui puisse être un support pour un projet, et d'élaborer leur méthode d'intervention sur l'espace public. Il ne s'agit pas ici d'une démarche de design opérationnel mais d'une démarche de design avancé, qui explore et détermine des problématiques, élargit les univers de référence et accélère les processus de décision en amont.

Pratiques d'appropriation et outils d'expérimentation dans l'espace public

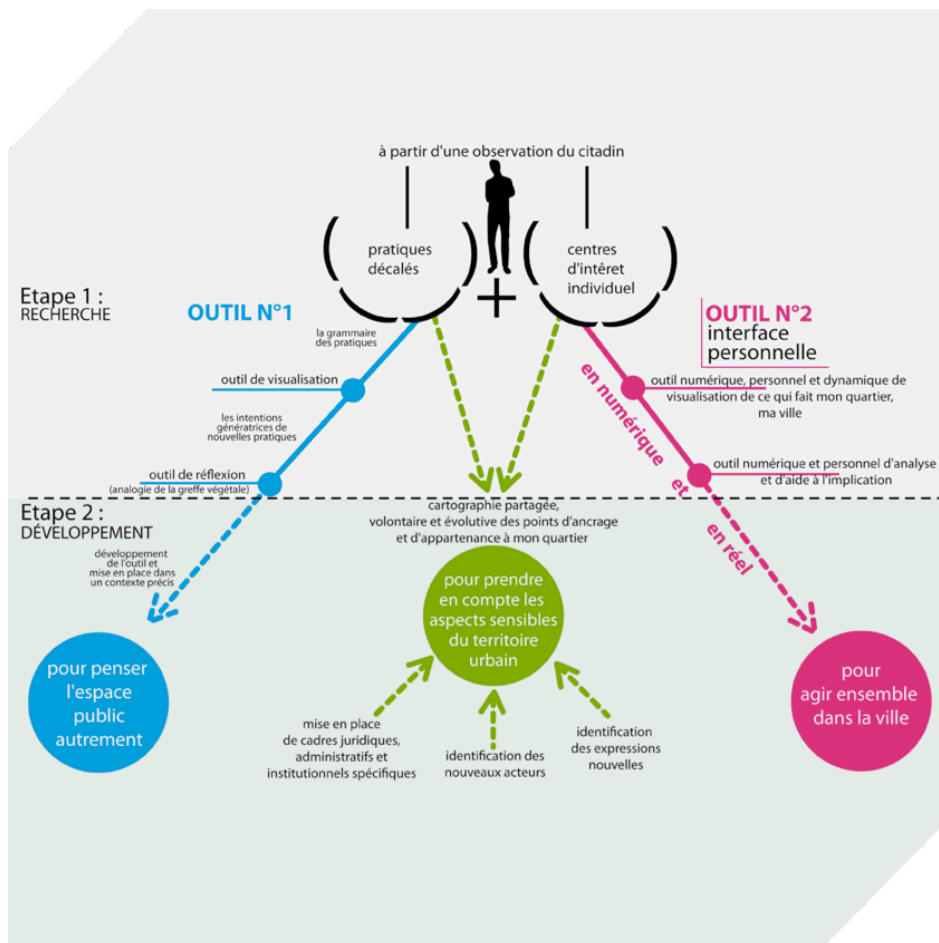


Figure 27/ Schéma général d'illustration de la démarche, Matali Crasset, consulté en août 2011, L'espace public de demain

L'espace public de demain : le point de vue des designers

Ce projet est le fruit d'une exploration de la ville avec une acuité singulière, focalisée sur les pratiques citadines et la ritualité des lieux. Il illustre la capacité du designer à tirer parti des connaissances produites par les chercheurs en sciences sociales dans l'élaboration des projets urbains. Dans une approche sensible, qualitative et à échelle humaine, le projet

cherche à s'abstraire de toute représentation fantasmée d'un espace idéal pour accorder son attention à ce qui se passe et se vit dans un lieu, les « petits riens urbains », l'ordinaire et l'infra-ordinaire, qui font l'âme du quotidien. Les recherches menées mettent en lumière l'importance des inversions ludiques, festives ou culturelles des lieux, qu'elles soient organisées par la ville ou improvisées par les citoyens. Ainsi, les plages en ville ou certains événements comme les « nuits blanches » qui détournent les fonctions de la cité pour en faire autre chose, parfois précisément ce qu'elle ne peut être d'ordinaire. Ou les pique-niques improvisés, qui voient les citoyens coloniser spontanément parcs, places, ponts ou ruelles, et se réapproprier l'espace public le temps d'un éphémère moment de récréation, de flânerie et de sociabilité festive. Ces usages temporaires participent pleinement à la qualité du cadre de vie et sont un véritable moteur du développement urbain. Ces initiatives, qui émanent de créateurs, d'artistes ou de citoyens engagés, pourraient être intégrées dans une planification urbaine dynamique.

5. La signalétique comme outil d'orientation

Sabrina Lang et Daniel Baumann, sont un couple d'artistes suisses qui opèrent à la limite de la sculpture et du mobilier urbain. Ces images nous inspirent afin de redistribuer les circulations au sein de la gare du midi. En effet, les différentes possibilités de trajectoires peuvent être proposées et tracées directement au sol suivant la destination et les besoins de l'utilisateur. L'information au niveau du sol permet une continuité dans l'orientation, l'individu est dirigé dans son parcours. En effet, il y a un point de départ et un point d'arrivée, pour

renseigner l'utilisateur sur la trajectoire la plus efficace à suivre pour rejoindre sa destination.



Figure 28/ La signalétique comme outil d'orientation, Sabina Lang et Daniel Baumann, consulté en mai 2012, <http://leblogdelaville.canalblog.com/archives/2010/10/04/19236728.html>

6. Démocratie créative, Transformer l'espace public en terrain de jeu

Spielplatz est une proposition de Démocratie Créative de transformation de l'espace public et ses aménagements en terrain jeu. Au programme : marelle, basket, saut en hauteur, cible, course, parcours de saut, labyrinthe. Les installations suggèrent une alternative des usages de la ville. Ces aménagements ludiques sont adaptés au mobilier urbain (poubelles, dalles pavés, plaque d'égout, arrêt de tram, escalier...) et permettent l'occupation des temps d'attentes, no man's land d'actions et interstices de vie quotidienne.



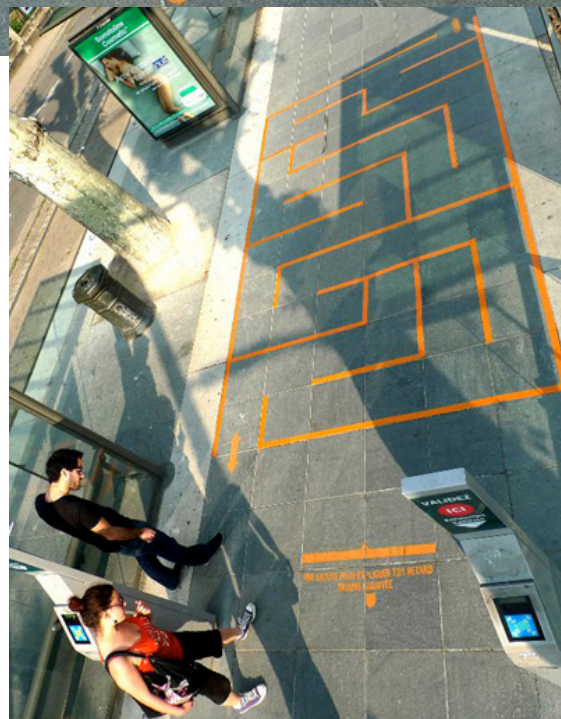
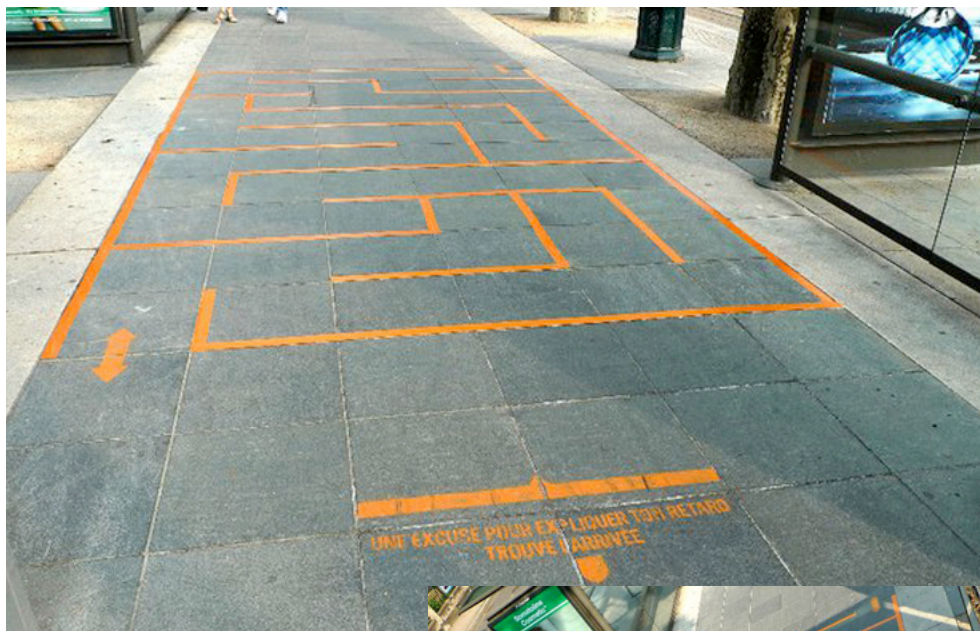




Figure 29/ Ensemble de clichés du projet Spielplatz, démocratie créative, consulté en juillet 2012, <http://www.democraticreative.com/index.php?/projets2011/spielplatz/>

7. Carte du Métro new-yorkais préparée pour un enfant de 3 ans.

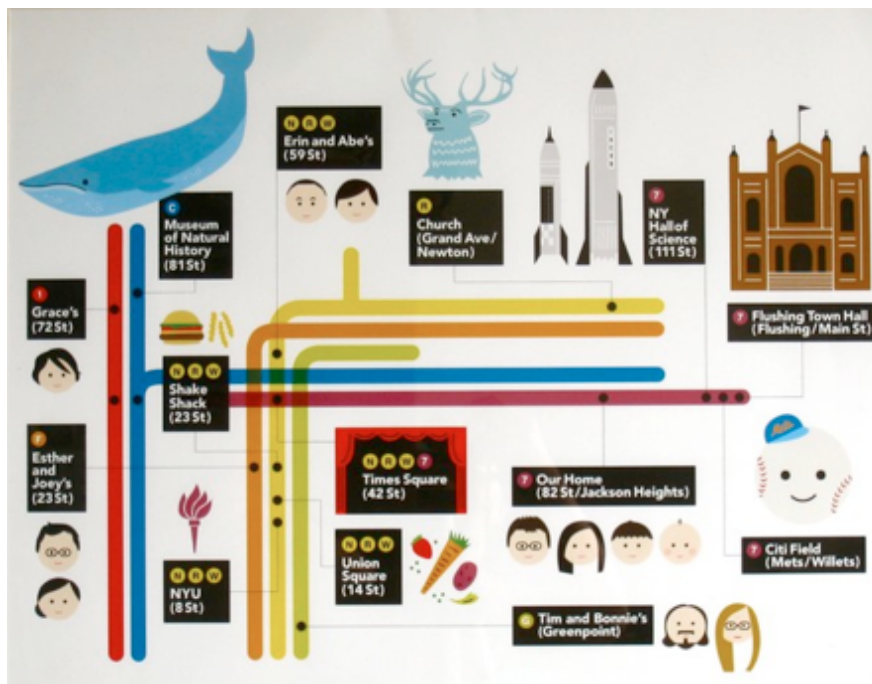


Figure 30/ Carte du Métro new-yorkais préparée pour un enfant de 3 ans, Erin Jang, consulté en juin 2011, <http://www.theindigobunting.blogspot.be/2009/10/subway-poster.html>

Cette carte du métro new-yorkais est préparée pour un enfant de 3 ans par Erin Jang, illustrateur et designer graphique.

La simplification des données sous forme d'illustration favorise la lecture. Les informations apparaissent dès le premier coup d'œil. Cependant, nous ne sommes pas convaincu qu'un enfant de 3 ans puisse comprendre le lien entre les lignes de couleurs (réseau de métro) et les illustrations. A titre d'exemple, nous proposons ci-dessous une possibilité de solution afin que la carte puisse être réellement pertinente pour un enfant si jeune.



En effet, l'intention est de faire participer son enfant en interaction avec les espaces dans lesquels il évolue. Par exemple, au départ de sa maison, il devra comprendre que pour rejoindre son école (crayon), il doit emprunter la ligne jaune.

Afin d'atteindre le marché (carotte), il va devoir emprunter la ligne jaune et ensuite la ligne rose. Et ainsi de suite.

Figure 31/ Interaction de l'enfant au travers de l'espace, Natacha Ghiste, Décembre 2012.

8. La gare du midi revisitée par Jean Nouvel

Pour terminer, voici à titre indicatif, les images du projet de la future gare du Midi à Bruxelles. En effet, depuis trois ans, le célèbre architecte français, Jean Nouvel, travaille à la transformation du premier nœud ferroviaire de Belgique, la gare du midi, en nouveau phare pour la ville, via un gigantesque « V » surplombant les voies et montant à 120 mètres au-dessus du sol. Selon l'architecte, les passagers des trains verront, «d'un côté, la ville se refléter dans la façade en miroir, de l'autre, d'où ils viennent». Les passants, quant à eux, verront les trains bouger dans la façade de l'immeuble en V. «*Nous avons travaillé sur la poétique du départ*», ajoute Jean Nouvel. Le bâtiment comprendra essentiellement des bureaux, ainsi qu'un centre de congrès et un restaurant panoramique, ouvert au public. L'avant-projet sera livré avant la fin de cette année. «Puis il faudra déposer une demande de permis de bâtir», note l'architecte.⁷⁶

⁷⁶ La gare du midi selon Jean Nouvel, Récupéré en septembre 2011 de http://portfolio.lesoir.be/v/regions/bruxelles/gare_midi_jean_nouvel/

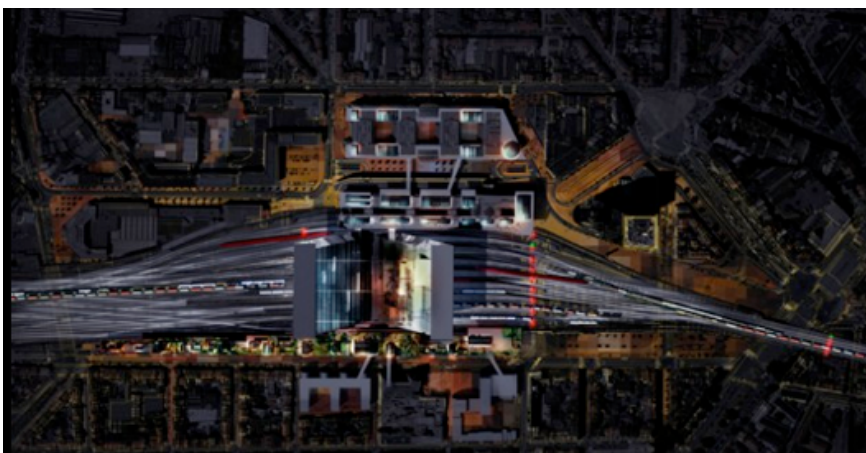


Figure 32/ Gare du Midi, projet de Jean Nouvel, consulté en septembre 2011, http://portfolio.lesoir.be/v/regions/bruxelles/gare_midi_jean_nouvel/

6.4. Conclusion / Les Usages d'un espace-temps en mutation

Pour conclure cet important chapitre consacré à la problématique de la recherche, nous maintenons qu'une observation des usages réels qui se produisent dans la gare du Midi, à Bruxelles, permettrait de réellement pratiquer les espaces-temps transitoires en continuité avec les réalités usagères qui s'y produisent. Comme il fût mentionné aux précédents chapitres, nous devons redéfinir les usages réels afin de favoriser des conceptions et aménagements d'espaces-temps transitoires qui colleraient à ces réalités usagères

Au regard des exemples de projets sélectionnés dans cette dernière partie, nous retiendrons que le détournement de l'espace public, favorise un échange positif entre l'utilisateur et son espace. L'utilisateur devient participant, il prend part entière à l'espace-temps, dans un temps d'imagination, de création,...

De plus, nous retenons, que la signalétique dans le sens global du terme peut servir d'outil à l'orientation des usagers : la simplification graphique de parcours, l'organisation spatiale via des composantes ponctuelles au travers de l'espace (exemple : Ruedi Baur à Chambord),...

Le détournement d'infrastructure, tel qu'on l'envisage aujourd'hui, n'est pas un phénomène qui émerge avec la ville contemporaine. La ville d'hier à toujours permis, ou toléré, jusqu'à une certaine limite, un mélange de pratiques sur les espaces publics, même si, dans le même temps, elle créait des règles et une police pour en contrôler les dérives et

empiètements. Les détournements, mêmes modestes, contribuent pourtant à brouiller l'idée que l'infrastructure est une chose pérenne. Rien n'interdit d'imaginer, sur certains réseaux urbains, de dissocier plus souvent qu'on ne le fait le support des pratiques. Le support peut être immuable, et les pratiques, elles, peuvent changer. Ces changements répétés concourent à accroître le sentiment d'une diversité possible des pratiques.

PARTIE III / L'investigation IN SITU

CHAPITRE 7. Les critères d'observation

Avant d'exposer le terrain d'étude, il est important de rappeler autour de quel positionnement épistémologique gravite l'ensemble de notre démarche. Nous avons vu au cours des deux chapitres précédents que tant les individus que les objets qui les entourent sont des entités qui possèdent chacune un degré d'action plus ou moins grand. L'usage pour cette recherche est alors défini comme le moment de rencontre entre sujets et objets, c'est un moment au cours duquel s'exercent des possibilités d'action respectives. Les possibilités d'action des uns et des autres jouent un rôle quant à la tournure des situations vécues et déterminent des situations particulières. Le temps de ces épreuves mutuelles, il est possible en observant les usages de déceler certaines tendances adoptées par les agissements des sujets et des objets.

Mais avant tout, rappelons la politique adoptée pour la méthodologie de notre présente étude :

1/ Identifier les thèmes de l'interrelation usager/ espace-temps.

En effet, dans une première phase préliminaire, nous venons d'exposer la partie théorique comme une phase de discussion indispensable pour l'élaboration d'une recherche sur le terrain d'investigation. Comme nous le verrons par la suite, les données que nous avons obtenues dans la théorie, nous ont servies de

critères d'observation sur le terrain de la gare du midi. Nous verrons d'ailleurs qu'une grille d'observation a été établie sur base de ces critères.

Voici la suite de la démarche adoptée pour l'investigation sur le terrain :

2/ Observer et diagnostiquer les usages

Cette phase consistait à faire des observations non-participantes et de type non-structuré sur le terrain Bruxellois. Pour rappel, nous verrons que nous avons adopté deux types d'investigations pour l'observation:

1. La Déambulation qui permet de saisir les variations usagères selon diverses formes d'espace public. Cette étape nous permet de cibler et de délimiter clairement la zone d'observation qui nous intéresse pour l'étape suivante : l'observation fixe.

2. L'observation Fixe qui investit certains lieux dans la durée. Cela nous a permis de saisir des logiques telles que le rythme des usages et les interprétations successives d'un même espace par des usagers diversifiés.

3/ Confronter et décrypter les données

Afin de documenter le rapport qui existe entre l'usager et l'espace-temps, autrement dit, l'aspect spatial et temporel des usages, il s'agira dans cette troisième phase, de confronter l'ensemble des données théoriques obtenues dans la première phase avec l'ensemble des données empiriques obtenues dans la phase d'observation.

4/ Outiller et informer les professionnels au travers d'une typologie des usages : Afin de faire des recommandations aux professionnels de l'aménagement, nous proposons également au travers de rendus en trois dimensions de la gare du midi de figurer les simulations de flux de ce lieu. Rappelons que l'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle, « *triangle des interrelations* », leur permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique afin de mieux anticiper l'impact des aménagements sur les usages urbains.

Pour ce faire, il est important d'exposer le plan des différentes étapes du processus mis en place dans l'investigation sur le terrain :

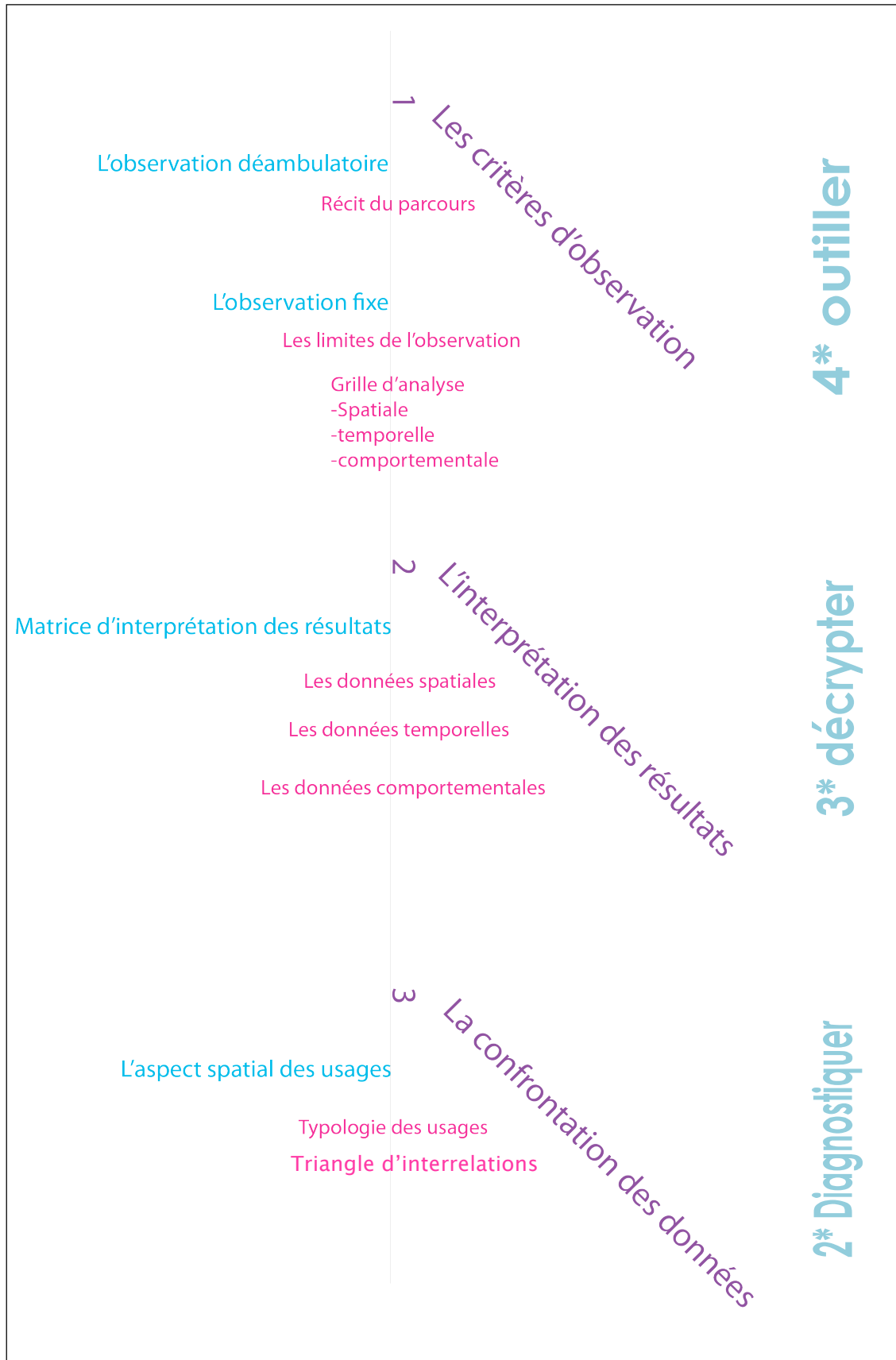


Figure 33/ L'investigation In Situ, les différentes étapes du processus, Natacha Ghiste, juin 2012

Les critères d'observation ou observer et diagnostiquer les usages

Cette phase consistait à faire des observations non-participantes et de type non-structuré sur le terrain Bruxellois. Ce type d'observation consiste à observer à distance l'utilisateur afin de qualifier son attitude et ses usages. La grille d'observation établie dans la phase précédente, nous a servi afin de révéler des indices spatiaux, temporels et comportementaux. Nous verrons dans la partie qui suit, que ces indices ont été regroupés au travers de grilles d'interprétation de formes variées : cartographies des circulations, cartographies des dispositifs matériels, cartographie des temporalités, diagrammes des temps, diagrammes des usagers, graphiques des tendances et des traits comportementaux. Ces données nous ont permis de comprendre les usages réels et la relation que l'utilisateur entretient avec l'espace. Mais avant tout, nous verrons que deux types d'observation ont été réalisés. A savoir : dans un premier temps, l'observation déambulatoire et dans un second temps, l'observation fixe.

7.1. L'observation déambulatoire

Tout en conservant le caractère « micro » exigé par l'approche pragmatique, cette étude se répand sur le territoire, c'est-à-dire sur le terrain d'étude sélectionné mais aussi sur son milieu environnant. Nous avons effectué un parcours de l'extérieur vers l'intérieur de la gare du midi en passant par les quais de métro et en terminant par le quai de la gare de trains. Cette méthode a permis de saisir les variations usagères selon diverses formes

d'espace public. Cette approche « traversante » du lieu fait apparaître des logiques qui semblent lier des types d'usages à certaines spécificités spatiales, mais aussi sociales, du milieu dans lequel ils ont cours. Cette étape est exposée de manière succincte afin de limiter l'importance du présent mémoire. Elle nous a, cependant, permis de récolter un nombre important de photographies des différents parcours adoptés. Nous exposons au travers de la partie qui suit, ces différents parcours sous forme de récit. En effet, nous avons tenté de raconter l'histoire de nos traversées et d'y diagnostiquer les nombreux usages rencontrés. Nous avons exprimé de manière la plus concise possible, les premières impressions ressenties au contact de l'espace-temps transitoire. Cette approche méthodologique nous a permis de cibler et de délimiter clairement la zone d'observation qui nous intéresse pour l'étape suivante : l'observation fixe.

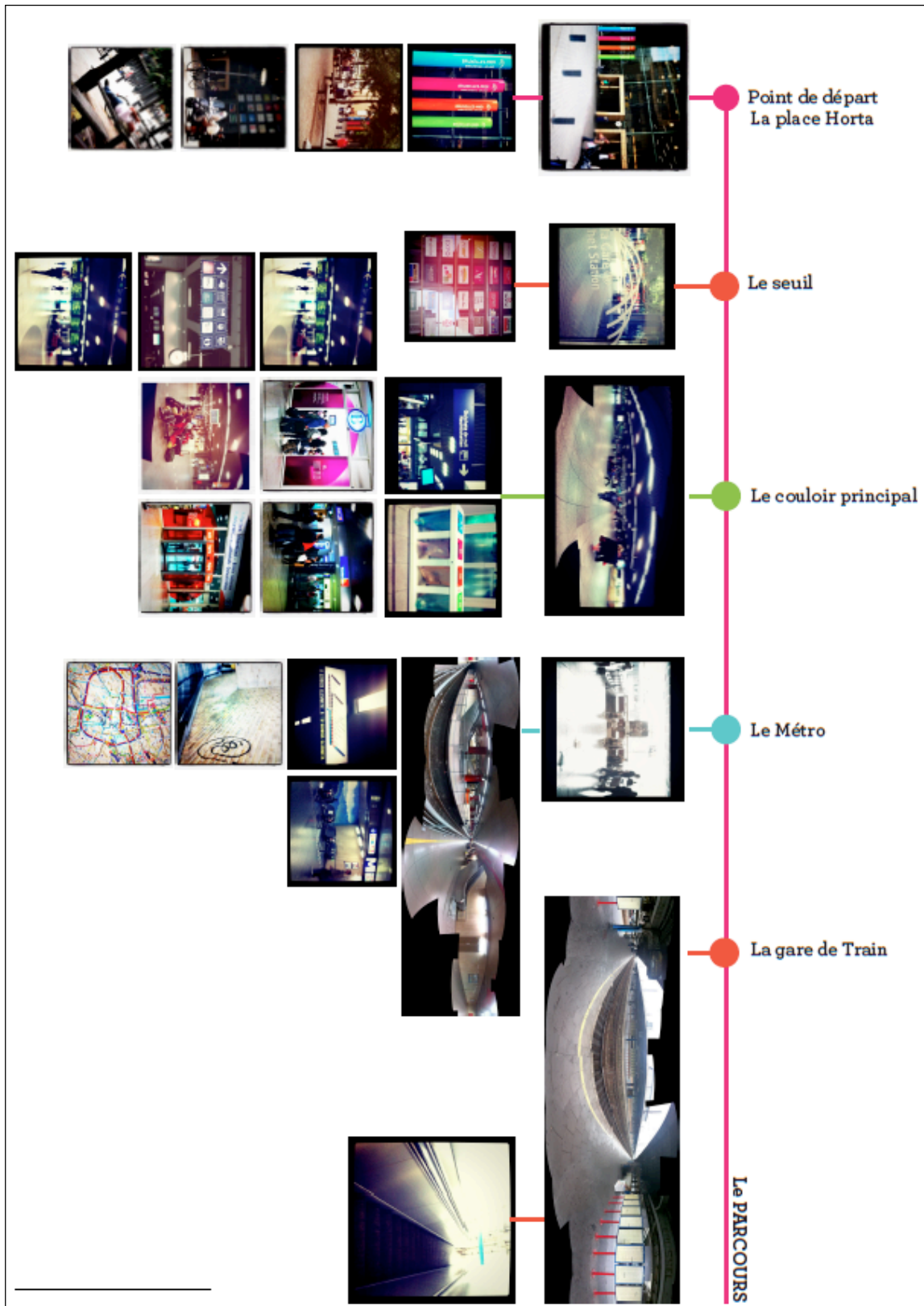


Figure 34/ Le parcours de l'observation déambulatoire : Vue d'ensemble, Natacha Ghiste, Juillet 2011

La place Horta



La Place Horta

Figure 42/ Localisation de la place Horta, Natacha Ghiste, 2012



Figure 43/ Place Horta, Natacha Ghiste, Juillet 2011

Prenons comme point de départ pour l'observation déambulatoire la Place Horta. La configuration spatiale de cette place est évidente, elle se divise en une zone de «passage» et en une zone d'attente. Après avoir approfondi l'observation, nous constatons assez rapidement que la zone d'attente constituée de bancs pouvant accueillir jusqu'à quatre personnes est aussi une zone d'observation mais également un point de rencontre et de rendez-vous. La position des usagers ayant pris place sur les bancs est assez significative, ils se tournent tous le dos et ne se font jamais face. Ils se regroupent et s'approprient les divers éléments de l'espace mais se retrouvent contraints par l'orientation de ses possibilités d'assises qui se tourne constamment vers l'entrée principale de la gare.

L'utilisateur semble préférer fuir le regard de ses voisins que d'adopter la configuration établie des zones de repos et d'attente.



Figure 44/ L'individualité sur la place Horta, Natacha Ghiste, juillet 2011

De plus, on constate que rarement une personne seule ne prendra place dans cette zone, mais ces dernières privilégieront les «zones d'assises» en périphérie de la place.



Figure 35/ La position couchée, Natacha Ghiste, juillet 2011

L'utilisation ordinaire en position «assise» peut être détournée par certains en une véritable zone de repos par l'intermédiaire de la position couchée. L'ergonomie du banc permet cet usage, il ne possède ni accoudoirs, ni dossiers et constitue donc un support parfait pour ceux qui désirent s'allonger. En ce qui concerne la typologie de l'utilisateur on remarque donc que ce sont principalement des touristes chargés de une ou plusieurs valises et souvent en groupe de deux, minimum, qui occupent l'espace.



Figure 36/ En groupe ou seul, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 37/ Les cyclistes, Natacha Ghiste, juillet 2011

Après avoir considéré les piétons, nous nous focalisons d'avantage sur les autres usagers qualifiables par leur moyen de transport. Tout d'abord, les cyclistes. Le détournement de l'objet par l'utilisation que ceux-ci en font est d'avantage remarqué. Les moyens de l'espace sont détournés de leur fonction de façon naturelle et probablement instinctive. Un vélo vient alors s'attacher spontanément au luminaire ou au panneau de signalisation présents sur place. L'inclinaison du luminaire, nous laisse penser que cet usage détourné doit être répété ou tout du

moins, que cet objet a pu être obstacle ou accroche à un moment donné. Cette constatation met en évidence la nécessité d'installer des stationnements réservés aux vélos ou encore, d'adapter la fonction du luminaire et du poteau pour y accrocher les deux roues. Certains cyclistes profitent des avantages que les vélos actuels peuvent offrir comme combinaison de transport, on observe alors à plusieurs reprises des vélos pliables. L'utilisateur descend du vélo, replie celui-ci et en un rien de temps c'est parti, tiré, poussé ou sous le bras le vélo est embarqué. Certains chevronnés dégainent même un sac spécialement conçu à cet effet. Le scooter de par sa taille et la liberté d'usage qu'il procure est un autre moyen de transport très présent dans Bruxelles de manière générale. La place Horta, même si délimitée de la circulation par des poteaux et interdite aux véhicules à deux roues motorisés, n'est pas un lieu d'exception. De nombreux utilisateurs du scooter adoptent la facilité d'usage que leur moyen de transport leur procure, ils se stationnent juste devant l'entrée pour décharger valises et passagers avant de reprendre la route aussi vite qu'ils sont arrivés.



Figure 38/ Scooter, Natacha Ghiste, Juillet 2011

Conclusion/ La place Horta

La place horta, que nous venons de décrire de manière succincte, met en évidence une certaine typologie d'acteurs :

- Touristes + valises
- Personnes isolées
- Cyclistes

Cette première approche, nous permet assez rapidement de voir que la place et les dispositifs matériels présentent des manquements par rapport aux profils des acteurs présents. Ce qui engendre souvent des usages détournés et inappropriés.

Tableau 2/ Les critères de la place Horta, Natacha Ghiste, 2012

Critères spatiaux		Critères temporels	Critères comportementaux
La place Horta	Zone d'attente	temps d'attente	
	Zone d'observation	temps d'observation	Usagers observants
	Zone de passage	Temps de rendez-vous	Usagers Observés
	<u>Dispositifs matériels</u>		<u>Usagers/usagers</u>
	Les bancs		s'évitent
	<u>Contrainte</u> <u>Outil</u>		s'isolent
	Orientation des bancs		S'éloignent
	ergonomie		s'écartent
	<u>Poteaux et Luminaires</u>		<u>Usagers/objet</u>
	<u>Contrainte</u> <u>Outil</u>		détourné
	obstacle	accroche	fragilité
			manquement

Le seuil

Dans la continuité du parcours, nous atteignons le seuil, l'entrée principale de la gare signalée par un ensemble de quatre grands poteaux colorés. Ces éléments de l'ordre quasi sculptural sont visibles à plusieurs mètres dès l'arrivée sur la place Horta. Ils agissent comme des aimants sur les usagers, leur dimension et couleurs vives ont un pouvoir d'attraction indéniable.



Le seuil

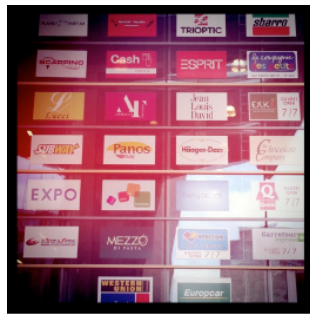
Figure 39/ Localisation du seuil, Natacha Ghiste, 2012



Figure 40/ Le seuil, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 41/ Aimants, Natacha Ghiste, juillet 2011



Plus haut sur le côté droit, un ensemble d'enseignes commerciales orne une partie de la façade. Elles agissent comme un capteur de flux, la galerie commerçante devient un argument d'attraction supplémentaire. Un grand panneau averti les voyageurs que la gare est en cours de rénovation.



Figure 42/ Informations aux usagers, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 43/ Le logo, Natacha Ghiste, juillet 2011

Deux portes d'entrées coulissantes distinctes se trouvent côte à côte, elles sont entièrement vitrées et fonctionnent avec un

détecteur de présence. Le logo de la SNCB accompagné de « La Gare, Het Station» orne l'une d'entre elles à la hauteur des yeux des passants. Des gens attendent aux abords, on peut supposer que cette frontière intérieur-extérieur, constitue un parfait point de rendez-vous. En Belgique, les espaces publics intérieurs sont non-fumeurs une des conséquences de cette législation est que les seuils extérieur-intérieur, deviennent de véritables fumeurs. Les cendriers débordent et les fumeurs, se regroupent de part et d'autre de la porte d'entrée.



Figure 44/ Zone fumeur, Natacha Ghiste, juillet 2011

Une relation de transparence existe entre intérieur et extérieur, les parois vitrées nous dévoilent peu à peu le monde intérieur de la gare. L'odeur de cigarette se faufile au travers des portes coulissantes et accompagne l'utilisateur dans son parcours de transition entre l'intérieur et l'extérieur. Suivant l'heure et le niveau d'ensoleillement, les parois vitrées permettent également à la lumière naturelle d'accompagner la transition de l'utilisateur venant d'un univers aéré, lumineux et extérieur et arrivant dans

un environnement fermé et bruyant. En plein jour, par une belle journée lumineuse, la transition est progressive et l'éclairage artificiel est présent mais se superpose à la luminosité naturelle, le changement d'état est flou.



Figure 45/ La transparence, Natacha Ghiste, juillet 2011

La nuit tombée ou par une journée faible en ensoleillement l'impression ressentie lors du passage entre l'intérieur et l'extérieur est totalement différente. La limite est marquée et l'espace intérieur est véritablement senti comme un espace fermé. Dès l'entrée, une signalétique placée plus en avant et vers

le haut peut être directement consultée. Sa position est judicieuse mais n'est pas toujours très claire, les panneaux de signalisation s'insèrent dans des montants spécifiques, on déduit donc que des panneaux signalétiques peuvent être ajoutés ou retirés aisément.



Figure 46/ Continuité intérieur-extérieur, Natacha Ghiste, juillet 2011

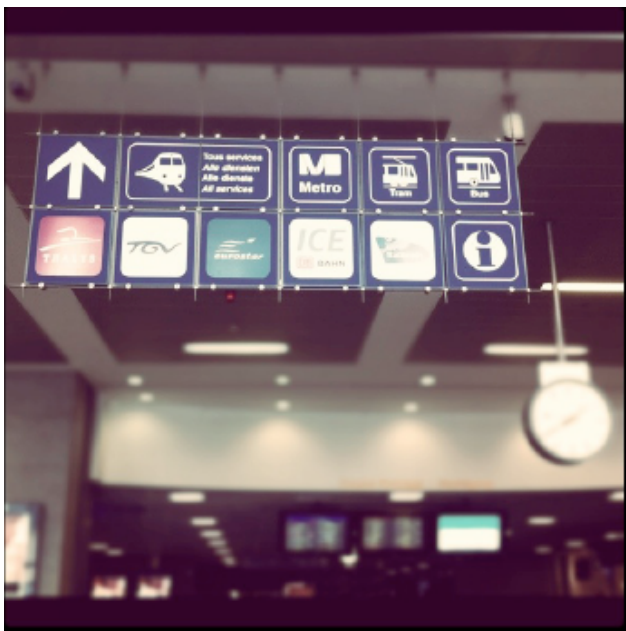


Figure 47/ Signalétique, Natacha Ghiste, juillet 2011

Conclusion/ Le seuil

Le seuil est un sous espace à part entière. Ici, il permet de marquer l'entrée de la gare du midi par le biais de toute une série de marqueurs visuels (poteaux, logo, portes, marques ...). Nous retiendrons principalement de cette zone l'importance du pouvoir d'attraction d'un lieu public intérieur. En effet, le passage de l'extérieur vers l'intérieur d'un espace public nécessite des repères visuels marquant l'entrée du lieu. Ces repères quels qu'ils soient, agissent comme des aimants afin d'inviter les individus à entrer dans l'espace. La couleur est un moyen efficace afin de révéler des objets que l'on voudrait démarquer dans un cadre urbain dans le but d'accrocher l'œil de l'utilisateur.

Tableau 3/ Les critères du seuil, Natacha Ghiste, 2012

Critères spatiaux		Critères temporels	Critères comportementaux
<u>Le seuil</u>	Zone d'attente	temps d'attente	
	Zone d'observation	temps d'observation	Usagers observants
	Zone de passage	Temps de rendez-vous	Usagers Observés
	Zone Fumeur	temps des fumeurs	Fumeurs
	Dispositifs matériels		
	Fumoirs		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet</u>
	ambiance enfumée		s'attirent
	flou		<u>Usager/usagers</u>
	odeur		Se bousculent
	Obstacle au passage		
	Poteaux colorés		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet</u>
		attraction	s'attirent
		accroche	se regroupent
		visibilité	

Le couloir principal



Figure 48/ localisation du couloir principal, Natacha Ghiste, 2012

La zone d'entrée constitue un sous espace à part entière, c'est le regroupement des usagers « inhabitués » qui le délimite. La position de chacun, l'affluence, les bagages, le rythme, le délai d'immobilité, etc. sont autant de caractéristiques qui créent cette zone variable. Ce regroupement s'effectue en réponse à la configuration des objets dans l'espace. Les informations et horaires nécessaires au voyageur concernant les départs et arrivées attirent l'attention de l'ensemble des voyageurs mais à des rythmes et des vitesses de consultation différents. L'horloge est un élément indissociable de cette étape informative. Le



Figure 50/ couloir principal de la gare du Midi, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 51/ couloir secondaire, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 52/ Plan de situation, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 53/ Lignes directrices au sol, Natacha Ghiste, juillet 2011

Après une première observation, on remarque la présence d'éléments rectilignes en léger relief sur le sol. La question de la fonction d'usage de ces pastilles en relief se pose alors. C'est seulement après une seconde observation, qu'on comprend que les formes en relief sont en fait réservées aux personnes non-voyantes. Cette trajectoire réservée est implicite pour les usagers voyants, elle n'est ressentie et perçue qu'au toucher, lorsqu'on trébuche dessus ou à l'ouïe, au passage d'objets roulants mais sans pouvoir déterminer sa fonction. Les sens d'une personne aveugle sont totalement différents, on peut dire que ce type d'aménagement est quasi invisible avec la sensibilité d'un voyant mais totalement visible pour un non-voyant pourvu de sens tels que le touché et l'ouïe très développés. Cette configuration devient cependant dangereuse et peu desservir les personnes aveugles, elle n'est que trop peu réservée et mise en valeur dans l'espace. Les autres usagers «inconscients» de la fonction de cette trajectoire spécifique deviennent des obstacles pour ce type d'usagers.

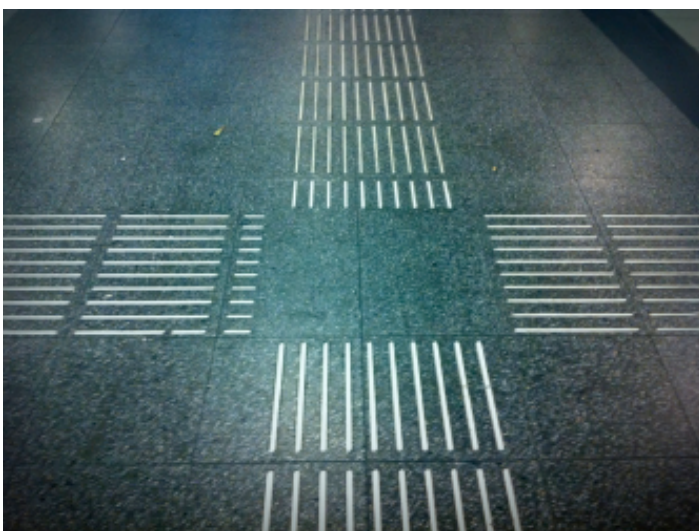


Figure 54/ relief directionnel, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 55/ carrefour du relief directionnel, Natacha Ghiste, juillet 2011

Des poubelles de tri sont disposées de part et d'autre du couloir principal, le tri y est respecté et clair. Après une observation plus poussée des photographies faites sur le terrain, on constate que ces poubelles utilisent le même code couleur que les quatre grands poteaux de l'entrée. Ce code couleur semble efficace, il est visible de loin, attire et permet de faire la distinction quant à la fonction de chaque poubelle. Une fonction qui peut d'ailleurs être détournée en zones d'assises pour certains.



Figure 56/ gestion des déchets, Natacha Ghiste, juillet 2011

Différents services tels que des banques, des cafés, des billetteries, des commerces,... se trouvent répartis dans l'espace. Ils deviennent des sous-espaces. Par leur fréquentation plus ou moins importante des zones plus ou moins grandes se constituent autour de ces services fixes en adoptant des proportions différentes suivant la période, le rythme, l'achalandage... Ces services fixes sont aussi des points de rendez-vous. L'attroupement qu'il crée tout autour de leur centre modifie et dicte la trajectoire des individus en mouvement, ils sont déviés, ralentis ou encore excédés. La configuration de ces ilots confèrent aux usager la même attitude et position du corps et principalement de la tête. Les individus en attente du service se servent de leurs valises comme une zone d'assise mobile pour patienter. Un guichet de nuit est mis à la disposition des voyageurs internationaux.



Figure 57/ Services aux voyageurs, Natacha Ghiste, juillet 2011

L'analyse des photos nous permet de constater que le code couleur des poubelles et des quatre poteaux de l'entrée est également utilisé pour les services de vente des billets nationaux et internationaux. Le rythme général de la gare est dicté par les horaires de départ et d'arrivée des divers moyens de transports. Aux heures de pointe, une file d'attente se crée pour les Taxis, cette file devient un obstacle pour les usagers, elle bloque l'une des 2 entrées et l'accès sur la place est compromis. La trajectoire des passants est déviée. Ils s'approchent, ralentissent, piétinent pour finalement contourner l'obstacle.

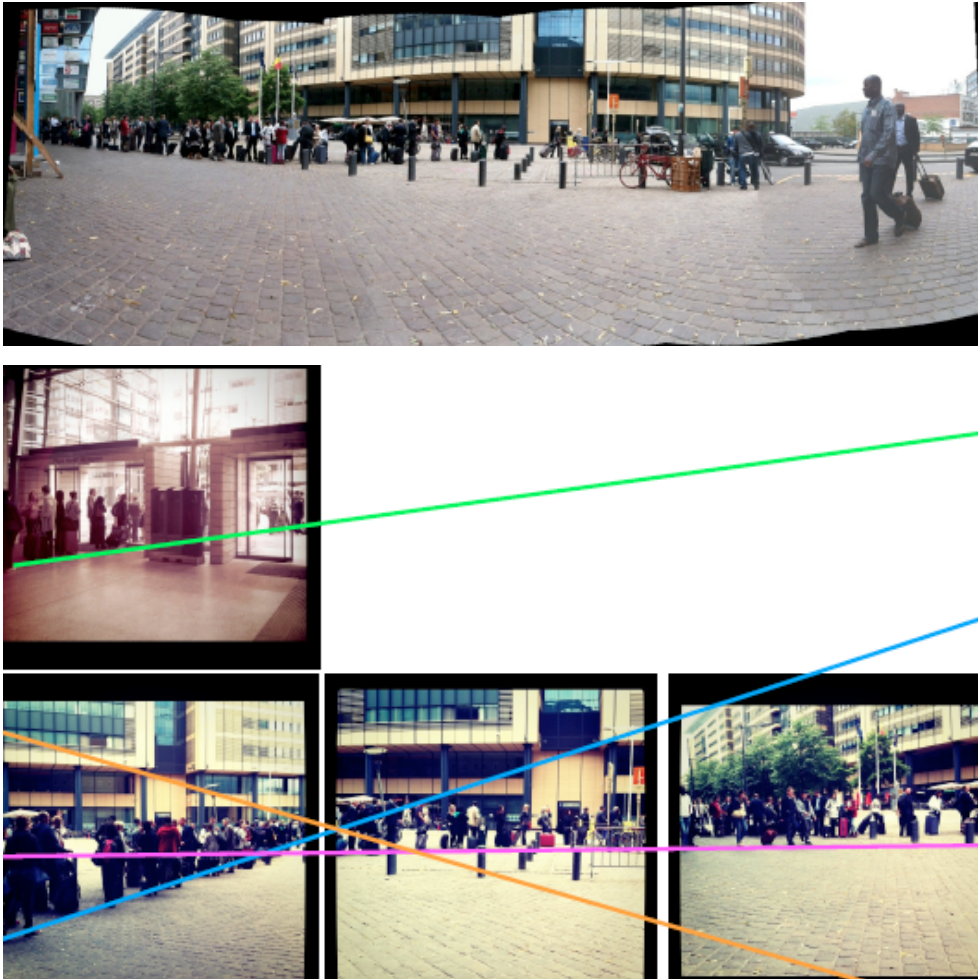


Figure 58/ fil d'attente Taxis, Natacha Ghiste, juillet 2011

En portant plus d'attention sur la démarche des usagers en mouvement, on constate que les personnes seules ont une démarche dirigée vers l'objectif. Déterminée ou non, elles adoptent un rythme qui leur est propre. Les usagers en binôme, ou plus, ont tendance à adopter le même rythme. De façon inconsciente deux personnes qui se rencontrent, arrivent à des rythmes totalement différents mais repartent

ensemble avec la même démarche, la même vitesse et une distance de proximité significative dépendante de leur relation. On observe que les gens se croisent souvent par la droite mais il n'y a aucun ordre réellement établi. On devine que les individus avec une démarche plus rapide sont des habitués ou encore sont des gens en retard sur l'horaire de départ. Ils ont tendance à rencontrer moins d'obstacles, connaissent leur trajectoire et le chemin qui leur fera gagné plus de temps.



Figure 59/ Trajectoires, Natacha Ghiste, juillet 2011

Internet apparait au même titre qu'un service quelconque. Le café internet est d'ailleurs plus fréquenté que les autres établissements. Ce service est devenu une nécessité, tout comme le services de cordonnerie express «Quick Talon», la librairie ou le kiosque «Lotto». Des machines de nourritures et boissons à emporter afin de manger sur le pouce ont également trouvé leur place dans des couloirs secondaires.



Figure 60/ Internet, Lotto, ..., Natacha Ghiste, juillet 2011

Conclusion/ Le couloir principal

Cette première approche « traversante » du couloir principal est très riche et nous apporte énormément d'éléments et de critères d'observation pour l'étape suivante : l'observation fixe. Mais elle révèle surtout l'ensemble des dysfonctionnements de l'espace. Dès l'entrée, les acteurs se retrouvent confrontés à toute une série d'obstacles et d'inconnus qui mettent en évidence des dispositifs spatiaux et temporels inadéquats pour l'utilisateur.

Tableau 4/ Les critères du couloir principal, Natacha Ghiste, 2012

Critères spatiaux		Critères temporels	Critères comportementaux
<u>Le couloir principal</u>	Zone d'attente	temps d'attente	
	Zone d'observation	temps d'observation	Usagers observants
	Zone de passage	Temps divers	Usagers Observés
	<u>Dispositifs matériels</u>		
	Signalétique/ horaires		<u>Usagers/objet</u>
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	s'attirent
	illisibilité	attraction	se regroupent
	engorgement	information	se perdent
	flou		<u>Usager/ usagers</u>
			se bousculent
	Relief au sol pour mal-voyants		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet</u>
	autres usagers = obstacle	information	se laissent porter
		guide	se touchent
		potentiel	
	Poubelles de tri		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet</u>
	disposition = obstacle au passage	visibilité	utilisé
	inadapté pour usage détourné	facilité	détourné
		détournement	
	Services aux usagers		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet/usagers</u>
	Horaires limités	facilité pour usager	s'attirent
	crée des zones d'engorgement		se regroupent
	obstacle au passage		se bousculent
	Les bancs		<u>Usager/ usagers</u>
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	s'évitent
	Orientation des bancs		s'isolent
	ergonomie		S'éloignent
	Obstacle au passage		s'écartent

Le métro



Figure 61/ Localisation du métro souterrain, Natacha Ghiste, 2012

L'observation déambulatoire se poursuit en direction du métro souterrain. La transition est ressentie par tous nos sens, tant par les odeurs que le bruit ou la lumière. C'est un passage assez radical. À partir du moment où l'on emprunte l'Escalator pour descendre sous terre, un sentiment de malaise et d'insécurité s'installe. Les odeurs d'urine, de renfermé et de vieux tabac nous envahissent. Il fait froid, humide et sombre. On relève la présence de graffitis pour la première fois depuis le début de notre parcours. Au pied de l'Escalator, un mendiant nous attend avec sa casquette tendue vers chaque usager qu'il rencontre mais sans

beaucoup de succès. Entre notre toute première observation et la dernière observation réalisée, un changement dans la configuration spatiale a été effectué. Des portiques sécurisés ont trouvé leur place tout au long des points d'accès des différents quais de métro. Paradoxalement, ce système de sécurité «blindé» renforce notre sentiment d'insécurité depuis notre première visite. Après à peine cinq minutes d'observation, nous observons que le système n'est pas au point. Plusieurs personnes fraudent et passent par au dessus ou profitent du passage d'un individu pour se faufiler derrière lui, certaines restent bloquées ou d'autres ne comprennent pas le fonctionnement.

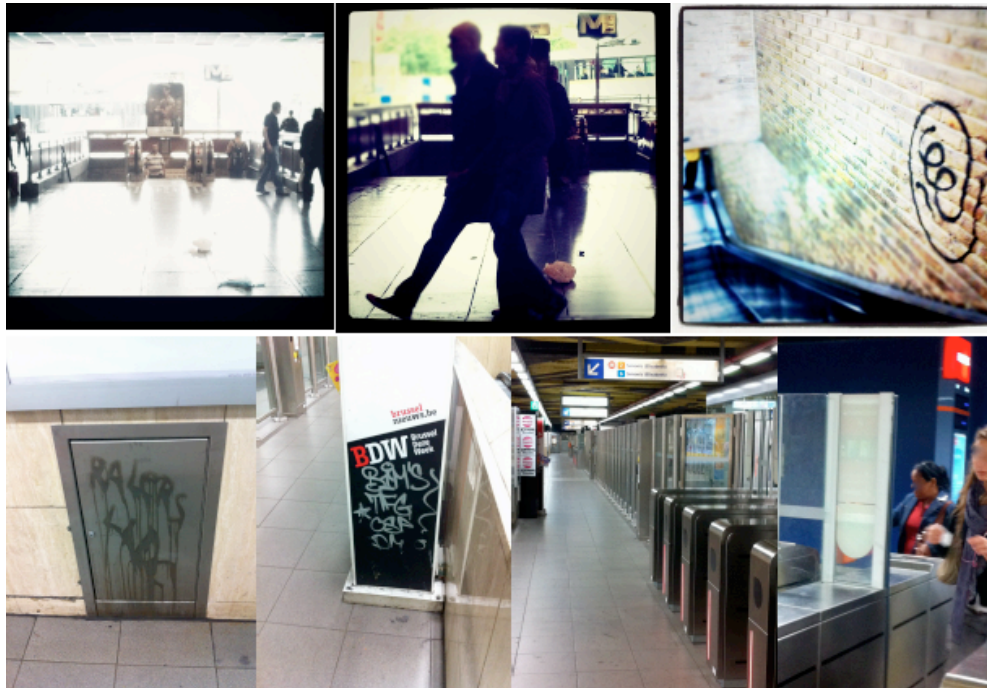




Figure 62/ identité, insécurité, incompréhension,..., Natacha Ghiste, juillet 2011

La signalétique des différentes directions possibles adopte un code couleur. Les directions sont nombreuses et les cartes affichées à proximité sont difficiles à comprendre même pour un habitué du réseau. Trop d'informations se superposent et le voyageur s'y perd. Certains, se servent de leur téléphone portable pour prendre des photos des plans. Nombreux sont les gens qui se renseignent auprès d'usagers déterminés, quant à la trajectoire qu'ils doivent suivre pour rejoindre des lieux touristiques ou d'autres gares dans Bruxelles.



Figure 63/ information aux voyageurs, Natacha Ghiste, juillet 2011

Les billetteries et guichets d'informations sont peu nombreux. Par contre, le guichet automatique est bien présent. En semaine et en période scolaire, les guichets automatiques sont très prisés par les pros du réseau. Mais les weekends et jours fériés les deux comptoirs ne suffisent pas. La file est longue, les gens s'impatientent et sont perdus quant à la direction à suivre. Une fois de plus la valise devient un support d'assise mobile.

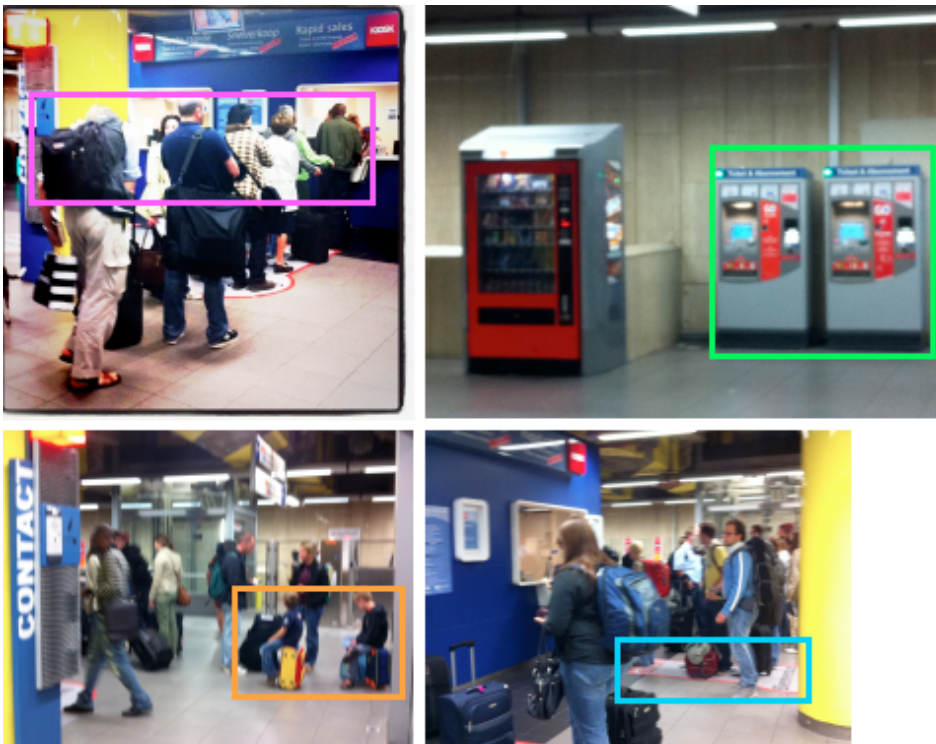


Figure 64/ Guichets, Natacha Ghiste, juillet 2011

Cet espace que constitue le tunnel d'accès au métro pourtant juste en dessous et en continuité au couloir principal de la gare n'a aucun point commun avec ce dernier. Nous ne retrouvons pas le code couleur de la gare, la signalétique y est totalement différente et peu abordable pour tout usager. Les interdictions se font plus nombreuses, des limites rouges se retrouvent en divers endroits. Le seul point commun que nous observons est la trajectoire pour personne aveugle et les postes d'informations qui leur sont destinés. Une fois sur le quai, divers objets occupent l'espace de façon systématique. Les zones d'assises individuelles, placées côte à côte, longent l'ensemble du quai, des limites jaunes annoncent un danger, une zone infranchissable. Les usagers s'observent d'un bout à l'autre du quai et d'un côté à l'autre.

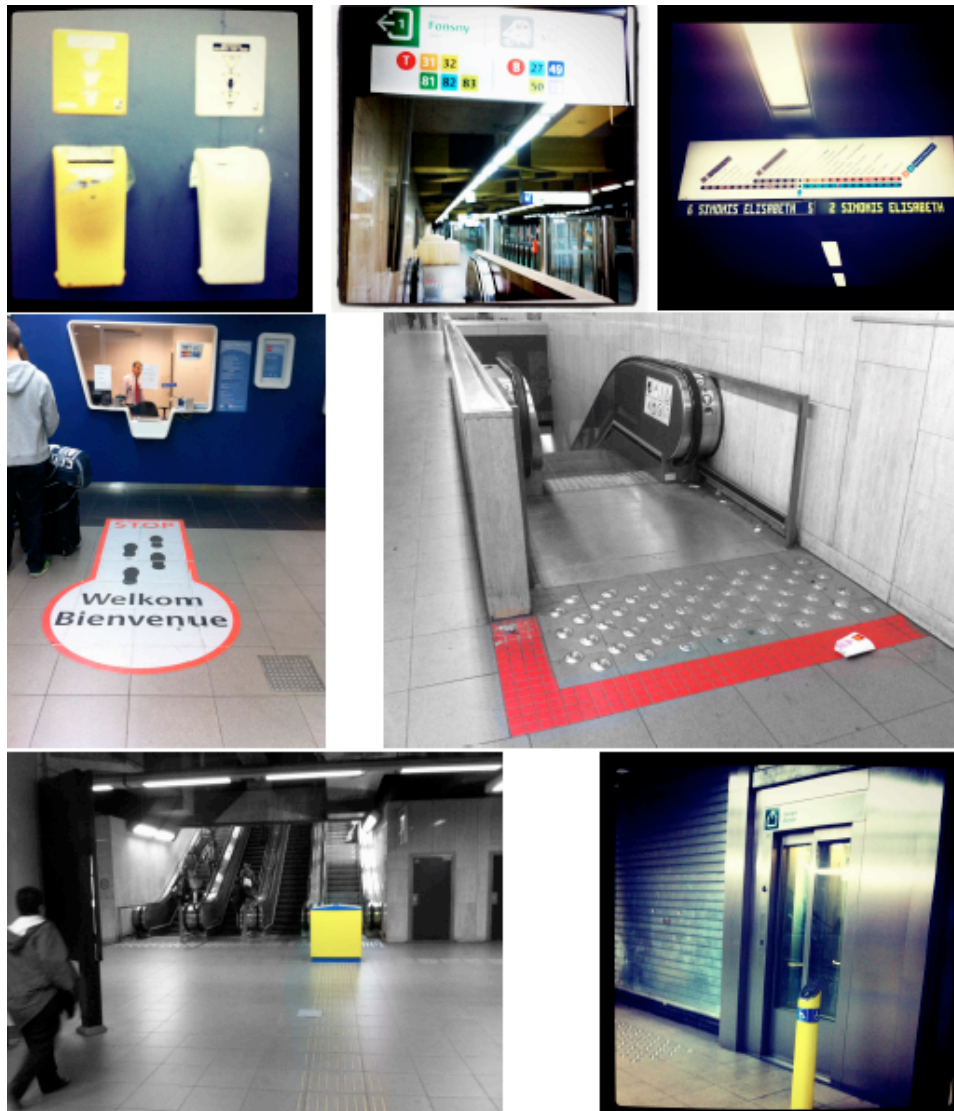


Figure 65/ Dispositifs matériels de la gare de métro, Natacha Ghiste, juillet 2011

L'observation nous permet de constater que les barrières et différents garde-corps servent de supports d'assises de façon moins surprenante mais aussi de zones de jeux et d'escalade pour les plus jeunes. La fonction du garde corps devient alors paradoxale. La sécurité que le garde corps est sensé offrir devient un obstacle et un danger suivant l'usage détourné que l'utilisateur peut en faire.

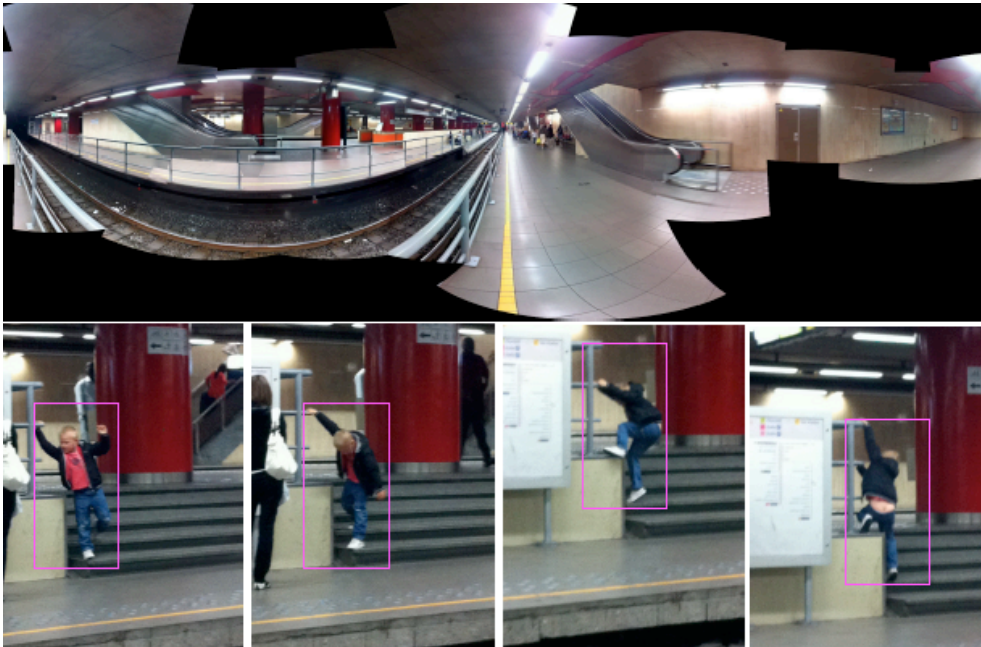


Figure 66/ Le quai de métro et ses usagers, Natacha Ghiste, juillet 2011

Il n'y a pas de règle en matière d'attente. Les usagers sont autant assis que debout, ils peuvent également déambuler impatientement d'un bout à l'autre du quai. Les personnes qui adoptent une place assise se positionnent que très rarement juste à côté d'un inconnu mais s'il y a de la place, elles vont privilégier une chaise sans personnes de part et d'autre. La position de certains usagers «pros» sur le quai est stratégique. Ils se positionnent là où leur sortie se trouve afin d'économiser leurs pas et leurs temps. Les regards se croisent et s'évitent, il fait froid, les courants d'airs accentuent les mauvaises odeurs et le sentiment d'insalubrité mais ils annoncent aussi l'arrivée du métro. On l'entend au loin, un bruit puissant accompagné de vibration de l'entièreté des parois de l'espace. On observe un changement de position et un changement d'état de la part des

individus qui patientent sur le quai. On le voit, le métro est là... certains se précipitent, ne respectent plus les limites au sol, tandis que d'autres reculent. Quelques-uns sont indifférents et plongés dans leur lecture ou endormi, d'autres mangent ou discutent. Une multitude de comportements peuvent alors être observés à cet instant précis. Les portes s'ouvrent les usagers se croisent certains forcent l'entrée et ne laissent même pas sortir ceux qui sont encore à l'intérieur. Voilà, l'espace de transition que constitue la gare est fini pour certains mais commence pour d'autres.



Figure 67/ Comportements, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 68/ Le métro, Natacha Ghiste, juillet 2011

Conclusion/ Le Métro

Après cette première approche des accès aux métros, nous ne gardons pas un très bon souvenir de cette traversée. L'insécurité et l'insalubrité des lieux sont renforcées par le dysfonctionnement des systèmes de sécurité qui, au lieu de repousser les fraudeurs, ne fait que les inviter à frauder d'avantage et malmener les dispositifs matériels. Le profil des usagers que nous observons est bien différent que lors de nos autres observations déambulatoires. En effet,

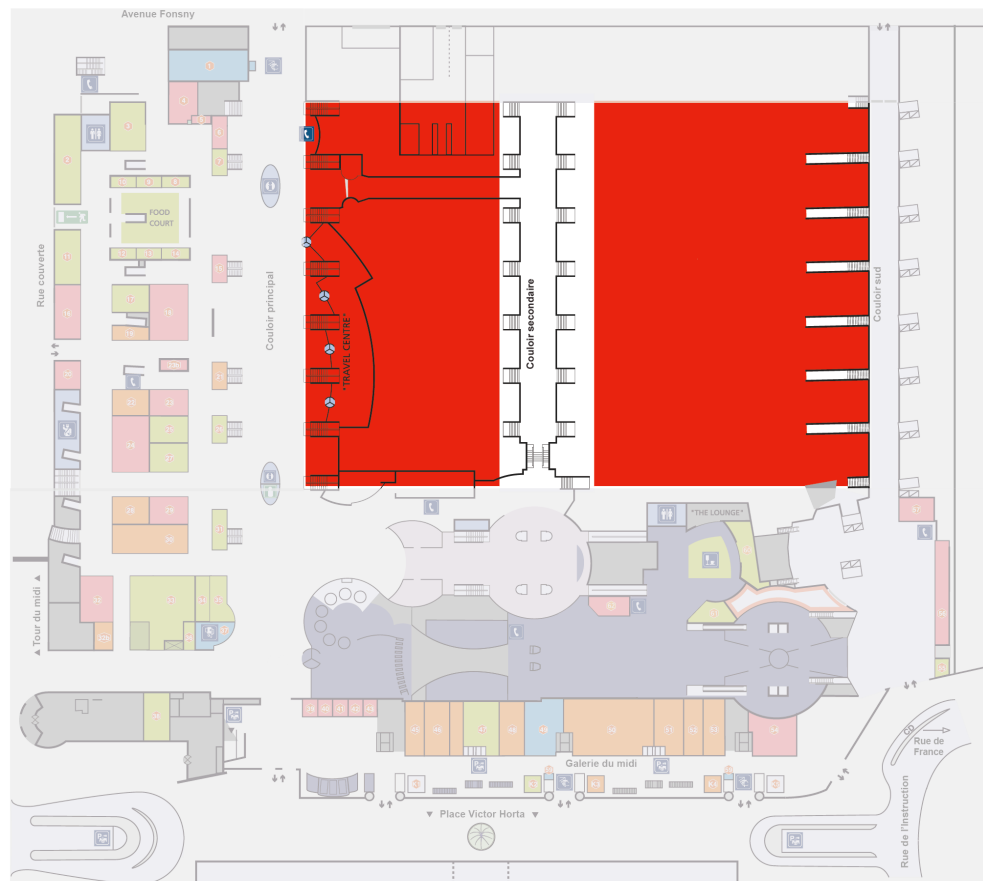
- « Mendiants »
- « SDF »
- « Délinquants »

L'ensemble de ces profils se mêle d'avantage aux usagers quotidiens.

Tableau 5/ Les critères du métro, Natacha Ghiste, 2012

<u>Critères spatiaux</u>		<u>Critères temporels</u>	<u>Critères comportementaux</u>
<u>Le métro</u>	Zone d'attente	temps d'attente	
	Zone d'observation	temps d'observation	
	Zone de passage	Temps divers	
	<u>Dispositifs matériels</u>		<u>Usagers/objet</u>
	Escalator		Se laissent porter
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	
	Malaise	fonction accomplie	
	insécurité		
	odeur		
	bruit		
	froid		
	Portique d'accès sécurisé		<u>Usagers/objet</u>
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	Malmené
	Malaise		imcompris
	insécurité		contourné
	fraude		
	illisibilité		
	Signalétique/ horaires		<u>Usagers/objet</u>
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	s'attirent
	illisibilité	attraction	se regroupent
	encombrement	information	se perdent
	fou		<u>Usager/ usagers</u>
			se bousculent
			s'interrogent
	<u>Les zones d'assises</u>		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usager/ usagers</u>
	individualité renforcée	fonction remplie	s'évitent
		ergonomie	s'isolent
			S'éloignent
			s'écartent
	Sortie du métro + présence sur le quai		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usager/ usagers</u>
	accessibilité		se bousculent
	illisibilité des accès		se perdent

Du Métro à la gare



La gare de train

Figure 69/ Localisation de la gare de train, Natacha Ghiste, 2012

Nous repartons alors en sens inverse, le rythme est beaucoup plus rapide les sorties évidentes et instinctives. Nous empruntons un autre chemin que pour «l'aller». L'escalator nous remonte dans un espace de plus en plus ouvert et aéré. Les gens qui se laissent porter par l'escalier automatique se positionnent de façon quasi systématique à droite pour laisser la place aux usagers plus rapides qui grimpent à toute allure par leur gauche. Nous suivons la trajectoire au hasard mais en direction d'un des

21 quais de trains nationaux. La lumière naturelle nous éveille, on respire, nous nous laissons à nouveau emporté vers un autre point final que constitue le quai lors de la transition. Le code des quatre couleurs refait son apparition mais dans de moindres mesures. L'espace peut être bondé ou désert, nous ne trouvons aucune place assise, ci ce n'est que beaucoup plus loin sur le quai, là où le train ne s'arrêtent jamais. Des écrans digitaux avec les informations nécessaires aux voyageurs sont placés perpendiculairement au quai, le numéro de ce dernier est visible mais les horaires sont compliqués et à nouveau trop d'informations se superposent.



Figure 70/ La gare de train, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 71/ Dispositifs du quai de train, Natacha Ghiste, juillet 2011

Conclusion / La gare de train

Cette dernière étape du parcours est observée de manière plus brève. Les dysfonctionnements de l'espace se font immédiatement sentir. Comme pour les autres observations, nous constatons une illisibilité des informations telles que la signalétique et les horaires de trains. Le comportement des usagers est alors significatif. Ils se perdent, se bousculent, s'interrogent, ... L'absence de places assises à proximité des zones d'attente est un exemple très représentatif de l'importance que nous devons accorder à l'observation plus poussée des usages réels de l'espace-temps transitoire afin de proposer des solutions d'aménagement adaptées.

Tableau 6/ Les critères de la gare de train, Natacha Ghiste, 2012

Critères spatiaux		Critères temporels	Critères comportementaux
<u>La gare de train</u>	Zone d'attente	temps d'attente	
	Zone d'observation	temps d'observation	
	Zone de passage	Temps divers	
	Signalétique/ horaires		<u>Usagers/objet</u>
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	s'attirent
	illisibilité	attraction	se regoupent
	engorgement	information	se perdent
	flou		<u>Usager/ usagers</u>
			se bousculent
			s'interrogent
	Les zones d'assises		
	<u>Contrainte</u>	<u>Outil</u>	<u>Usagers/objet</u>
	insuffisantes	fonction remplie	s'éloignent
	éloignées		se repoussent

Conclusion/ L'observation déambulatoire

De manière très succincte, l'observation déambulatoire nous a permis de saisir les variations usagères selon diverses formes d'espace public. Cette méthode « traversante » de la gare du midi fait apparaître des logiques qui semblent lier des types d'usages à certaines spécificités spatiales, mais aussi sociales, du milieu dans lequel ils ont cours. Mais le travail que nous venons d'exposer nous a surtout permis de cibler et délimiter plus précisément le terrain d'observation qui nous intéresse afin de diagnostiquer les usages réels pratiqués dans l'espace-temps transitoire à une échelle plus adaptée dans le cadre de ce mémoire. Pour ce faire, l'observation fixe s'est voulue plus aiguillée et plus précise que l'observation déambulatoire que nous venons d'exposer.

7.2. L'observation fixe

En effet, l'observation fixe investit une zone délimitée dans la durée. Rappelons que plusieurs observations ont été réalisées sur une période d'un an juillet 2011 à juillet 2012 à différents moments de la saison, différents jours de la semaine, différentes heures de la journée. Elles nous permettent de saisir des logiques tels que le rythme des usages et les interprétations successives d'un même espace par des usagers diversifiés. L'observation fixe fait apparaître les variations d'usage liées à la diversité d'individus et à la richesse spatiale du lieu. Au travers de notre diagnostic, nous obtenons alors trois niveaux de données : Les données spatiales, les données temporelles et les données comportementales. Mais avant tout, il nous faut exposer les limites dans lesquelles les observations fixes ont été effectuées. Ces limites sont définies grâce aux différentes observations déambulatoires établies dans l'étape précédente. Il nous a semblé opportun et approprié pour ce mémoire de nous concentrer principalement sur le couloir principal de la gare, en tenant compte de l'influence des espaces à proximité tels que le seuil et la place Horta. En effet, comme nous l'avons vu, la variété des usages y est considérable. De plus, une série d'obstacles et d'inconnus mettent en évidence des dispositifs spatiaux et temporels inadéquats pour l'usager.

Les limites de l'observation

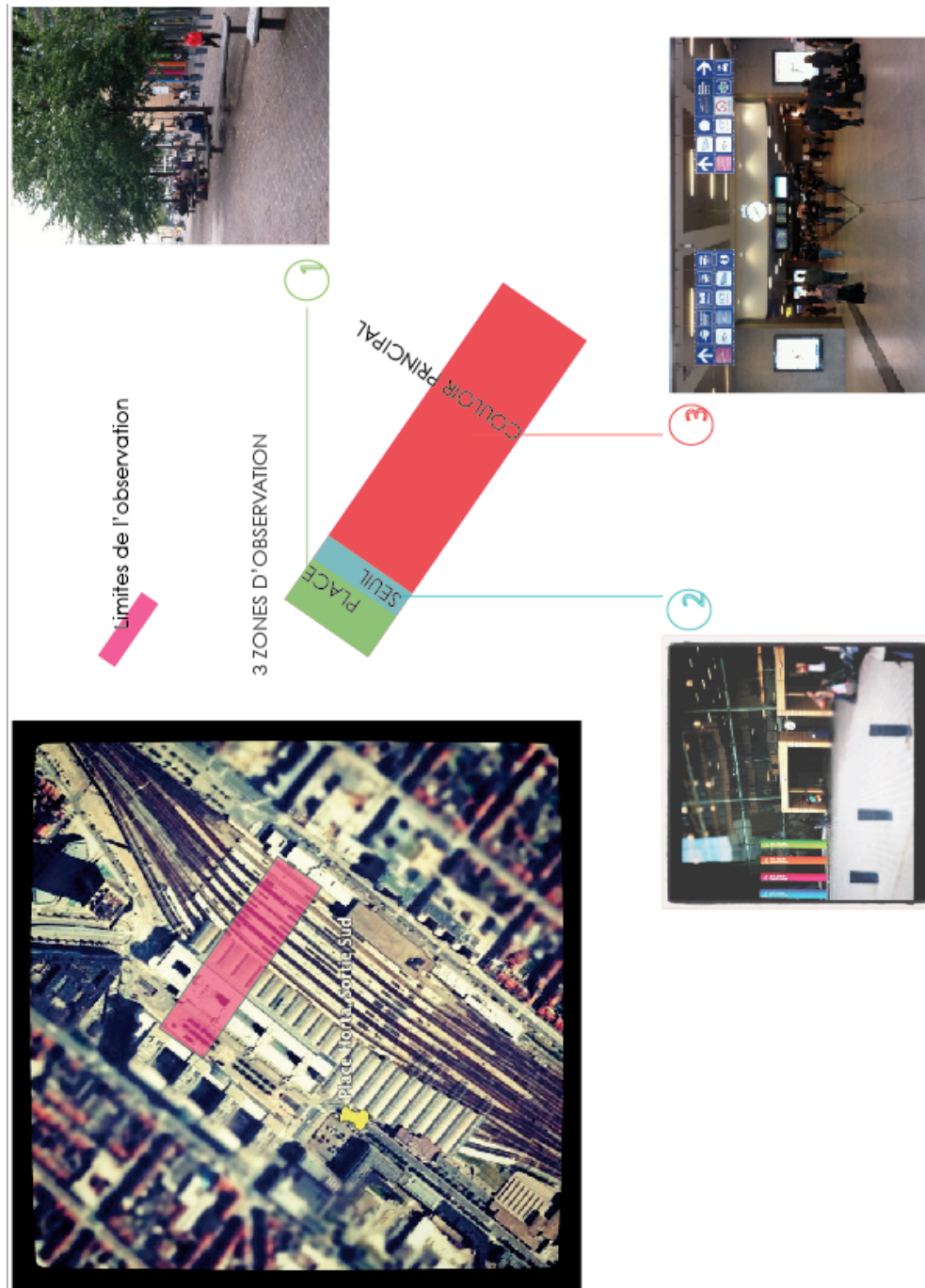


Figure 72/ Les limites de l'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 73/ Le plan et les limites d'observation, Natacha Ghiste, juillet 2011



Figure 74/ Les services tout autour de la zone d'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011

La sélection de la zone d'observation fixe est significative de l'espace de transition. Cette zone est libre de toutes infrastructures, bordée à sa frontière de services aux usagers, elle n'est que zone de passage et d'attente.

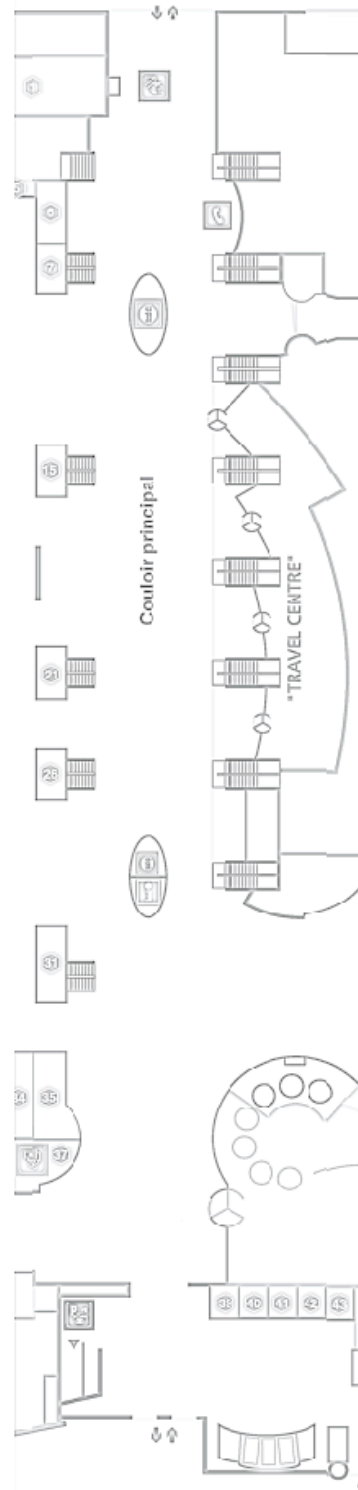
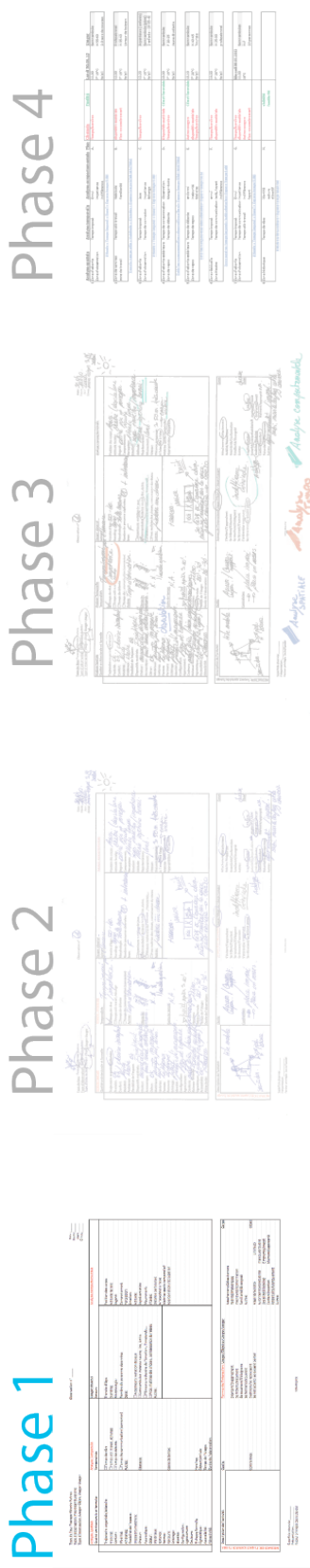


Figure 75/ Le plan de l'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011



Etablir une grille d'observation en fonction des critères d'évaluation spatiale, temporelle et comportementale contenus dans la partie théorique.
 Cette grille doit servir tout de même quant aux éléments à observer sur le terrain.

Figure 76/ Les différentes étapes de l'observation fixe _Phase 1, Natacha Ghiste, juillet 2011

Dans une première étape de l'observation fixe, nous avons réalisé une grille d'observation reprenant l'ensemble des composantes importantes retrouvées dans la théorie. On y renseigne également des indices telle que la forme de l'interaction entre l'utilisateur et l'espace -temps, l'utilisateur et les autres usagers, le corps et l'objet,... Cette grille réserve aussi des vides permettant de dessiner ou commenter l'observation. Elle se révèle indispensable afin d'observer et de diagnostiquer les thèmes qui composent l'espace-temps transitoire de la gare du midi et qui caractérisent les usages naissants de l'interrelation entre le sujet - *l'utilisateur de la gare du midi* et l'objet - *Le couloir principal de la gare du midi*. Elle nous a servi de mémo quant aux indices spatiaux, temporels et comportementaux à observer.

Trois niveaux d'analyse sont effectués :

- Analyse spatiale;
- Analyse temporelle;
- Analyse comportementale;

Date : _____
 Heure : _____
 Jour : _____
 Climat : _____

Observation n° _____

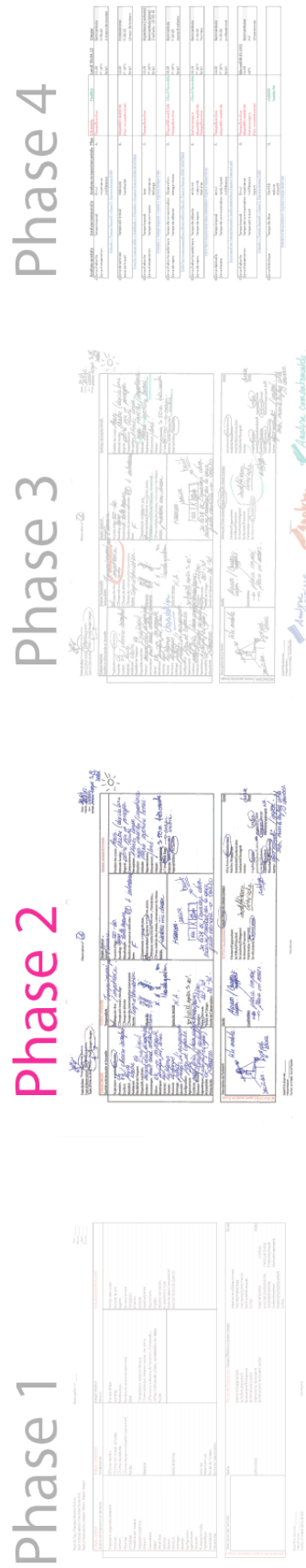
Type de lieu: Passage-Attente-Autres:
 Type d'observation: Fixe-Déambulateur
 Type d'interaction: Usager-Objet, Usager-Usager

Analyse Spatiale Qualité architecturale et formelle	Analyse Temporelle Temporalités	Usager observé Acteurs	Analyse comportementale
Trajectoire: organisée/aléatoire Praticité: Confort: Mobilité: Ambiance: Flexibilité de l'espace: Dispositifs matériels: Chaleur: Acoustique: Odeur: Matériaux: textures: Formes: Parcours: Eclairage: Identité: Configuration: Agencement: Couleurs: Richesse formelle: Signalétique: Accessibilité: Attractivité:	<input type="checkbox"/> Temps de rêve <input type="checkbox"/> Temps utili: travail, échange <input type="checkbox"/> Temps de détente <input type="checkbox"/> Temps de communication (connexion) Autres: Obstacle: Gains de temps:	Tranche d'âge: Standing: Morphologie: Nombre de personne observées: Sexe: <input type="checkbox"/> Arpenteurs: variation de jeux <input type="checkbox"/> Somnambules: Instance neutre, lire, écrire, <input type="checkbox"/> Flâneurs: recherche de l'émotion, l'inattendu,... <input type="checkbox"/> Pros: maîtrise des choses, connaissance du réseau Autres:	Position des corps: Attitude faciale: Regard: Comportement: Perception: Emotion: Attitude: Représentation: Mouvement: Vitesse: Distance parcourue: A laise/Mal à laise Maîtrise spatio-temporelle? Appropriation / Occupation

Description de l'activité:	Outils:	Formes de l'interaction: Usager/Objet ou Usager/Usager	Corps
INTERACTION: l'aspect spatial de l'usage	S'évitent/S'approchent Se frôlent/S'écartent Se touchent/S'éloignent Se ferment/S'ouvrent S'attirent/se repoussent Se rétractent/ se laissent porter	Attachement/Detachement Habilité/Maladresse Inventivité/Conformation Familiarité/Etrangeté Autres: Fragilité/Solidité Autorité/Interprétabilité Lissibilité/Ilisibilité Confort/Inconfort Potentialité/Manquement Autres:	Util/Subi manipulé/Oublié Emprunté/Investi Malmene/approprié

Superficie observée: _____
 Fréquentation: _____
 Facteur privilégié: Social/Spatial

REMARQUES/



Se rendre sur le terrain afin de compléter la grille d'observation. Plusieurs observations sont réalisées à différentes heures de la journée et à différents endroits. L'observation s'effectue selon différents niveaux d'interaction. USAGER-OBJET; USAGER-USAGERS; USAGER seul ou OBJET seul.

Nous voilà enfin prêts pour compléter les données sur le terrain d'investigation. L'observation fixe fait apparaître les variations d'usage liées à la diversité d'individus et à la richesse spatiale d'un lieu. Nous obtenons alors trois niveaux de données : Les données spatiales, les données temporelles et les données comportementales. Les supports vidéos, les photos et les prises de notes sont également utilisés pour cette phase. Plusieurs observations ont été réalisées sur une période d'un an, juillet 2011 à juillet 2012, à différents moments de la saison, différents jours de la semaine, différentes heures de la journée. Ce présent mémoire n'expose qu'un exemple de grille complétée à titre indicatif, ce qui nous intéresse pour cette recherche est d'avantage le résultat final que l'intégralité des indices obtenus lors de nos observations répétées.

Tableau 8/ L'observation fixe, Natacha Ghiste, juillet 2011

DATE: 29.07.11
 Heure: 11h30
 Jour: Lundi
 climat: beau-temps 29°
 soleil

Observation n° 14

Type de lieu: Passage
 Type d'observation: Passant/observé
 Type d'interaction: Usager-Objet Usager-Usager

Analyse Spatiale		Analyse Temporelle		Analyse Comportementale	
<p>Qualité architecturale et formelle</p> <p>Trajectoire: organisée / étroite</p> <p>Probité: ok / chose inexplorée</p> <p>Mobilité: flux de</p> <p>Ambiance: nature ok</p> <p>Flexibilité de l'espace: s'ajustent</p> <p>Dispositifs matériels: fixation</p> <p>Chaleur: aucun / tout constant / ombrage</p> <p>Acoustique: amplitudes constantes / ombrage</p> <p>Odeur: ok / pas de</p> <p>Matériau: béton / pierre</p> <p>Textures: rugueuses</p> <p>Formes: géométriques</p> <p>Parcours: organisé</p> <p>Eclairage: naturel</p> <p>Identité: pas de marque</p> <p>Configuration: axes et espaces</p> <p>Agencement: simple</p> <p>Couleurs: pas de</p> <p>Richesse formelle: pas de</p> <p>Signalétique: pas de</p> <p>Accessibilité: pas de</p> <p>Attractivité: pas de</p>		<p>Usager observé</p> <p>Acteur / Recepteur</p> <p>Tranche d'âge: 50-60</p> <p>Standing: moyen / bas</p> <p>Morphologie: taille moyenne</p> <p>Nombre de personnes observées: 2 + intermédiaire</p> <p>Sexe: F</p> <p>Arpenteurs: variation de jeux</p> <p>Somnambules: instance neutre</p> <p>Flâneurs: recherche de l'émotion, l'inattendu, l'écrit</p> <p>Autres: freedom one chosen</p>		<p>Position des corps: Assis</p> <p>Attitude faciale: neutre / copys la lune</p> <p>Regard: effine / pas de</p> <p>Comportement: pas de</p> <p>Emotion: Attente / surprise / impression</p> <p>Attitude: pas de</p> <p>Représentation: pas de</p> <p>Mouvement: lent</p> <p>Vitesse: pas de</p> <p>Distance parcourue: 50m - très courte</p> <p>Altitude: pas de</p> <p>Maîtrise spatio-temporelle: pas de</p> <p>Appropriation / Occupation: pas de</p>	
<p>Temporalités</p> <p>Temps de réve</p> <p>Temps util: travail, échange</p> <p>Temps de détente</p> <p>Temps de communication (connexion)</p> <p>Autres: Temps de détente</p> <p>Obstacle: pas de</p> <p>Gains de temps: N.A.</p> <p>Perdus de temps: pas de</p> <p>Horaires: pas de</p> <p>Départ / Arrivée: pas de</p> <p>Temps de l'usage: pas de</p> <p>Durée de l'observation: 20' - 30'</p>		<p>Formes de l'interaction</p> <p>Usager / Objet / Usager / Usager</p> <p>S'évitent / s'approchent</p> <p>S'irradient / s'écartent</p> <p>S'embrassent / s'éloignent</p> <p>S'embrassent / s'ouvrent</p> <p>S'embrassent / se renouvoient</p> <p>S'embrassent / se retrouvent / se laissent porter</p>		<p>Corps</p> <p>Attachement / Déattachement</p> <p>Habitude / Maladresse</p> <p>Inventivité / Conformation</p> <p>Familiarité / Etrangeté</p> <p>Autres: pas de</p> <p>Fragilité / Solidité</p> <p>Autonomie / Interprétabilité / NA</p> <p>Usabilité / Disabilité</p> <p>Confort / Inconfort</p> <p>Potentialité / Réalisation</p> <p>Autres: pas de</p>	

Description de l'activité:		Outils:	
<p>tole mobile</p> <p>pas de</p>		<p>Aucun / Couverts support</p> <p>pas de</p> <p>pas de</p>	
<p>Superficie observée:</p> <p>Fréquentation:</p> <p>Facteur privilège: Social/Spatial</p>		<p>REMARQUES:</p>	

REMARQUES:

Phase 1

A grid for Phase 1 observation with columns for 'Observations', 'Analyse', and 'Synthèse'. The grid is mostly empty, with some faint text in the 'Observations' column.

Phase 2

A grid for Phase 2 observation with columns for 'Observations', 'Analyse', and 'Synthèse'. The grid contains handwritten notes in blue ink, particularly in the 'Observations' and 'Analyse' columns.

Phase 3

A grid for Phase 3 observation with columns for 'Observations', 'Analyse', and 'Synthèse'. The grid contains handwritten notes in blue and red ink, with some red circles highlighting specific parts. Logos for 'Analyse Spatiale', 'Analyse Temporelle', and 'Analyse Comportementale' are visible at the bottom.

Phase 4

A grid for Phase 4 observation with columns for 'Observations', 'Analyse', and 'Synthèse'. The grid contains handwritten notes in red and blue ink, with some red circles highlighting specific parts.


Reperer et classer de manière succincte les données pertinentes selon 3 classes.

1. Données Spatiales
2. Données Temporelles
3. Données comportementales

Figure 78/ Les différentes étapes de l'observation fixe _Phase 3, Natacha Ghiste, juillet 2011


Tableau 9/ Les données, Natacha Ghiste, juillet 2011


Date: 30.07
 Heure: 11h30
 Jour: Jeudi
 Climat: beau-temps à 18°
 soleil



Observation n° 2

Type de lieu: Passage/Attente/ Autres:
 Type d'observation: Espace public/privé
 Type d'interaction: Usager-Objet/ Usager-Usager

Qualité architecturale et formelle	Analyse Temporelle	Usager observé	Analyse comportementale
<p>Trajectoire: organisée (aléatoire)</p> <p>Praticité: OK / choix incertain</p> <p>Confort: Moyenne</p> <p>Mobilité: Moyenne</p> <p>Ambiance: Neutre ok</p> <p>Flexibilité de l'espace: OK</p> <p>Dispositifs matériels: Finitions</p> <p>Chaleur: apport de la désignation</p> <p>Acoustique: bruit social constant, tonnerre</p> <p>Odeur: OK / impregnée</p> <p>Matériaux: béton, verre, aluminium</p> <p>textures: rugueuses, lisses</p> <p>Parcours: directs</p> <p>Eclairage: naturel</p> <p>Identité: forte</p> <p>Configuration: ligne et espace</p> <p>Agencement: clair</p> <p>Couleurs: rouge, gris / chair, rouge, noir</p> <p>Richesse formelle: courbe, angle</p> <p>Signalétique: de couleur, de forme</p> <p>Accessibilité: de l'impair au valide</p> <p>Attractivité: attirante</p>	<p>Temporalités</p> <p>Temps de révélation: 10-15</p> <p>Temps de travail: 10-15</p> <p>Temps de détente: 10-15</p> <p>Autres: Temps de lecture</p> <p>Obstacles: pas</p> <p>Gains de temps: N.A.</p> <p>Heure de l'observation: 10-15</p>	<p>Acteur observé</p> <p>Tranche d'âge: 50-60</p> <p>Standings: Moyen / bonne</p> <p>Morphologie: taille normale</p> <p>Nombre de personnes observées: 2 + im-observés</p> <p>Sexe: F</p> <p>Arpenteurs: variation de jeux</p> <p>Sommambules: instance neutre lire, écrire</p> <p>Flibustiers: recherche de stimulation, finalité...</p> <p>Pros: maîtrise des choses, connaissance du réseau</p> <p>Autres: problème avec chaise</p> <p>FORMES</p>  <p>soit le levé et le gainage d'un non-sens, ment sur la queue, peut arriver à 18h30</p>	<p>Position des corps: Assis. Neutre (dans la ligne)</p> <p>Attitude faciale: Neutre par # parer</p> <p>Regard: active par # parer</p> <p>Comportement: Neutre</p> <p>Perception: d'attente, de passage</p> <p>Emotion: sans émotion / impression</p> <p>Attitude: Attente / impression</p> <p>Représentation: lent</p> <p>Mouvement: lent</p> <p>Vitesse: > 50 m. très calme</p> <p>Distance persenne: 2-3 m</p> <p>A l'aise (Moi à l'aise) - ENNUIE</p> <p>Maîtrise spatio-temporelle? seule</p> <p>Appropriation: Occupation</p>

Description de l'activité	Outils	Formes de l'interaction (Usager/Objet/Usager/Usager)	Corps
<p>tête mobile</p>  <p>Soc à des</p>	<p>Aucun / Courbes support</p> <p>Contraintes:</p> <p>→ place impéc</p> <p>→ place en mes</p>	<p>S'éviter/S'approcher</p> <p>Se frotter/S'écarter</p> <p>Se toucher/S'éloigner</p> <p>Se fermer/S'ouvrir</p> <p>S'attirer/S'écarter</p> <p>Se rétracter/S'écarter</p> <p>indifférence</p> <p>convivable</p> <p>Audible</p>	<p>Attachement/Détachement</p> <p>Habileté/Malaadresse</p> <p>Inventivité/Conformité</p> <p>Familiarité/Etrangeté</p> <p>Autres:</p> <p>Fragilité/Solidité</p> <p>Unité/Subi</p> <p>Autonomie/Interprétabilité</p> <p>Manipulabilité</p> <p>Usabilité/Disponibilité</p> <p>Emprunt/Investi</p> <p>Maliment/approprié</p> <p>Potentialité/Manquement</p> <p>Confort/Inconfort</p> <p>Autres: objet de l'attente / impression</p> <p>subi, mais à l'usage, car</p> <p>course</p>

Superficie observée:
 Préqualification:
 Facteur privilège: Social/Spatial

Analyse SPATIALE

Analyse TEMPS

Analyse COMPORTIMENTALE

L'ensemble des observations fixes réalisées, nous avons regroupé et classifié ces données suivant trois catégories :

Données spatiales

Données temporelles

Données comportementales

Nous avons également mis en évidence, les obstacles et facilités qui apparaissaient lors de l'interaction de l'utilisateur avec l'espace-temps transitoire ou avec les autres usagers. Etant donné, l'importance du volume des données, le tableau qui suit n'est qu'un tableau présenté à titre indicatif. En effet exposer l'ensemble de nos observations ne nous semble pas opportun à cette étape de diagnostic pour ce présent mémoire. Nous retiendrons, principalement, que dans chaque scénario d'interaction, l'espace-temps de la gare du midi peut-être subi, semi-maitrisé ou maitrisé en fonction d'une série de contraintes ou de facilités rencontrées. L'ensemble de nos données sera décrypté dans l'étape suivante qui consiste à l'interprétation des observations relevées sur le terrain.

Tableau 10/ Résumé des données, Natacha Ghiste, juillet 2011

	Analyse spatiale	Analyse temporelle	Analyse comportementale	Plan	Obstacle	Facilité	Lundi 30.04.12	Usager
1	Zone d'attente Zone d'observation	Temps imposé	Ennui Impatience indifférence	A. <u>Attente + Temps imposé + Ennui = Espace-temps SUBI</u>	Temps/horaires		11.30 T° 19°C Soleil	Somnambule H 55-60 2-3 sacs de courses
2	Zone de services zone de travail	Temps util: travail	Habitude Familiarité	B. <u>Travail+ temps utile + Habitude + Obstacles = Espace-temps SEMI-MAITRISE</u>	dispositifs matériels Flux- encombrement		12.00 T° 19°C Soleil	Professionnel H 35-40 Livreur de boisson
3	Zone d'attente Zone d'observation	Temps imposé Temps de connexion	Jeux Impatience échange	C. <u>Attente + Temps imposé + Ennui = Espace-temps SUBI</u>	Temps/horaires		12.20 T° 19°C Soleil	Arpenteurs (enfants) Somnambule (père) 2 enfants - 1H 35-40
4	Zone d'attente extérieure Zone de repos	Temps de consommation Temps de détente	Observation Manger-boire	D. <u>Extérieur+consommation+observation+climat= Espace-temps SEMI-MAITRISE</u>	Dispositifs matériels Temps/horaires	Climat favorable	13.00 T° 19°C Soleil	Somnambule F 20-25 Jeune étudiante
5	Zone d'attente extérieure Zone de repos	Temps de détente Temps de repos	ennui insécurité Mal-aise	E. <u>Extérieur+repos+mal-aise+obstacles= Espace-temps SUBI</u>	Autres usagers dispositifs matériels Temps/horaires	Climat favorable	13.10 T° 20°C Soleil	Somnambule H 40-45 Touriste
6	Zone résiduelle Zone Neutre	Temps imposé Temps de communication	ennui isolé, fuyant indifférence	F. <u>Zone neutre+ temps imposé+ isolé+obstacles= Espace-Temps Subi</u>	Temps/horaires dispositifs matériels		14.00 T° 20°C Soleil	Somnambule H 25-30 professionnel
7	Zone d'attente Zone d'observation	Temps imposé Temps de communication Temps util: travail	Ennui impatience indifférence fuyant	G. <u>Attente + Temps imposé + Ennui = Espace-temps SUBI</u>	Temps/horaires dispositifs matériels Autres usagers Flux- encombrement		Mercredi 09.05.2012 11.00 16°C	Somnambules H-F 20 personnes
8	Zone historique	Temps de rêve	identité culture attractif	H. <u>Histoire+rêve+culture= Espace-temps Maitrise</u>		visibilité familiarité		

CHAPITRE 8. L'interprétation des résultats

La grille d'observation établie dans la phase précédente, nous a servi afin de révéler des indices spatiaux, temporels et comportementaux. Ces indices ont été regroupés au travers de grilles d'interprétation de formes variées : cartographies des circulations, cartographies des dispositifs matériels, cartographie des temporalités, diagrammes des temps, diagrammes des usagers, graphiques des tendances et des traits comportementaux,... Ces données nous ont permis de comprendre les usages réels et la relation que l'utilisateur entretient avec l'espace.

8.1. Les données spatiales

L'interprétation des données spatiales consiste :

- A. Mettre en valeur les dispositifs matériels présents dans l'espace et entrant en interaction avec l'utilisateur.
- B. Figurer les schémas de circulations des usagers.
- C. Souligner les zones problématiques et d'encombrement de la gare du midi.

Dans un premier temps, nous avons rassemblé sous forme de cartographie les dispositifs matériels de l'espace qui présentent une importance dans leurs interactions avec les usagers.

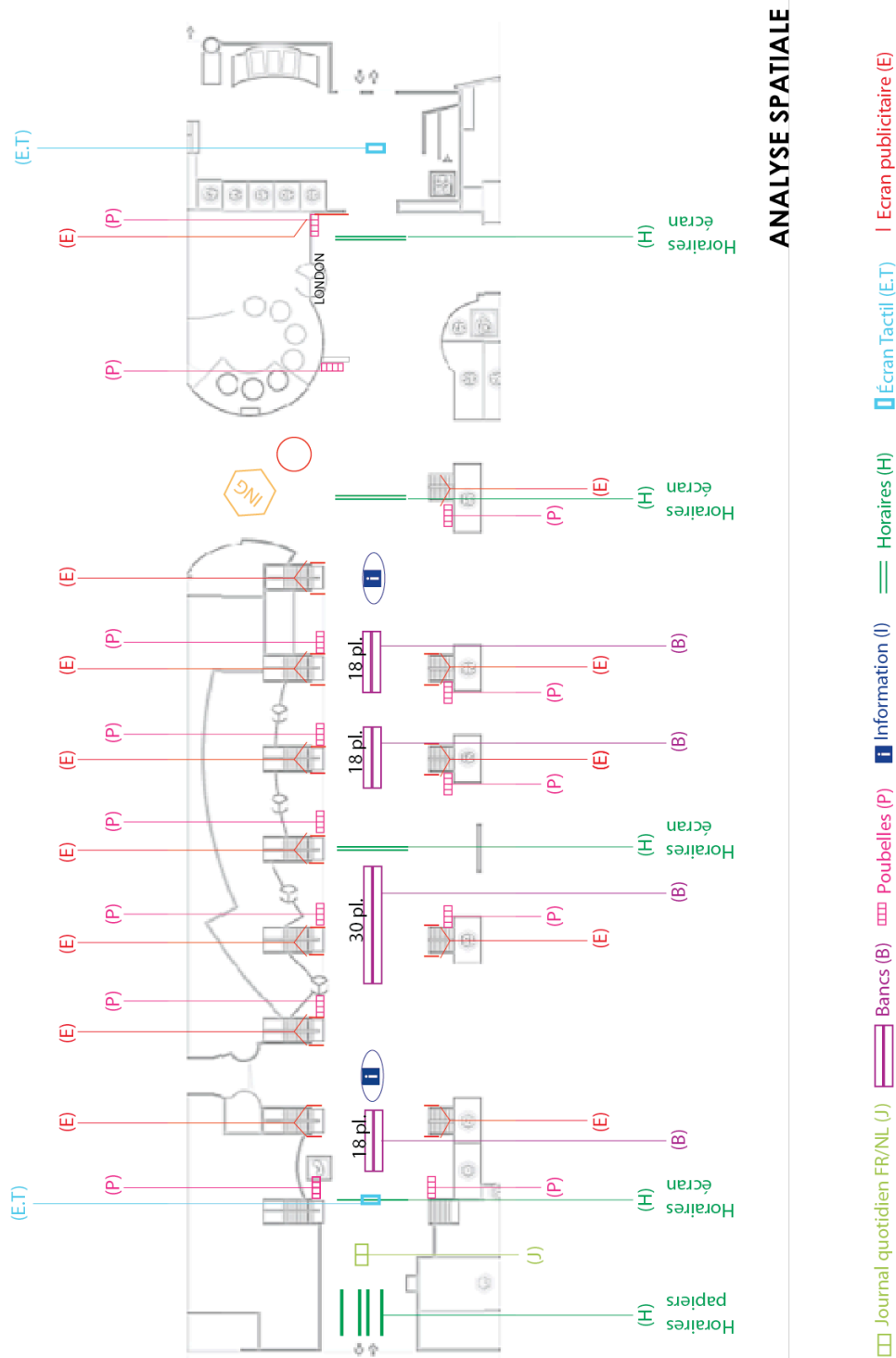


Figure 80/ Analyse Spatiale _ Dispositifs matériels, Natacha Ghiste, mai 2012



ANALYSE SPATIALE

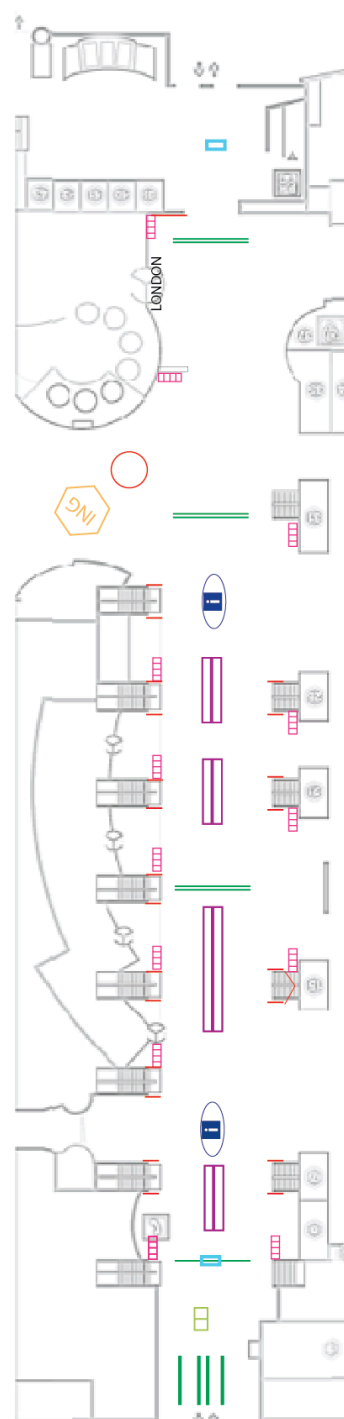
Figure 81/ Analyse Spatiale _ Dispositifs matériels en image, Natacha Ghiste, mai 2012

Voici comment nous pouvons lister l'ensemble des dispositifs matériels cartographiés.

- Journaux quotidiens : distributeur de journaux quotidiens « Le métro » disponibles en français et néerlandais
- Bancs : ensemble de chaises métalliques ajourées de couleur rouge, soudées les unes aux autres pour former des ensembles de 18 à 30 places. Au total nous ne comptabilisons que 84 places assises dans le couloir principal.
- Poubelles : ensemble de 4 poubelles de tri. Elles sont réparties à chaque descente d'escalator des quais de trains.
- Informations : 2 comptoirs d'informations se trouvent à chaque extrémité du couloir principal, ils sont bien souvent fermés.
- Horaires : des horaires au format papier se trouvent à l'une des entrées de la gare. D'autres horaires sur écrans se trouvent à environ 4 mètres de haut du couloir principal.
- Ecrans tactiles : 2 stations d'écrans tactiles sont recensés à chaque extrémité du couloir. Elles se présentent sous forme d'interface servant d'information aux usagers.
- Ecrans publicitaires : On en retrouve au dessus de chaque escalator.

Cette liste n'est qu'une liste non-exhaustive des principaux dispositifs observés. A cela, nous pouvons ajouter les dispositifs fréquents tels que les escaliers, poteaux, rampes, horloges, signalétiques, mais aussi, l'ensemble des surfaces (murs, sols, plafonds,...).

Une fois, les dispositifs matériels révélés, nous pouvons dans un second temps, catégoriser un certains nombres de zones percevables par les agissements des acteurs au travers de leurs mouvements et/ou attitudes.



ANALYSE SPATIALE

Zone d'observation

Figure 82/ Zone d'observation, Natacha Ghiste, mai 2012

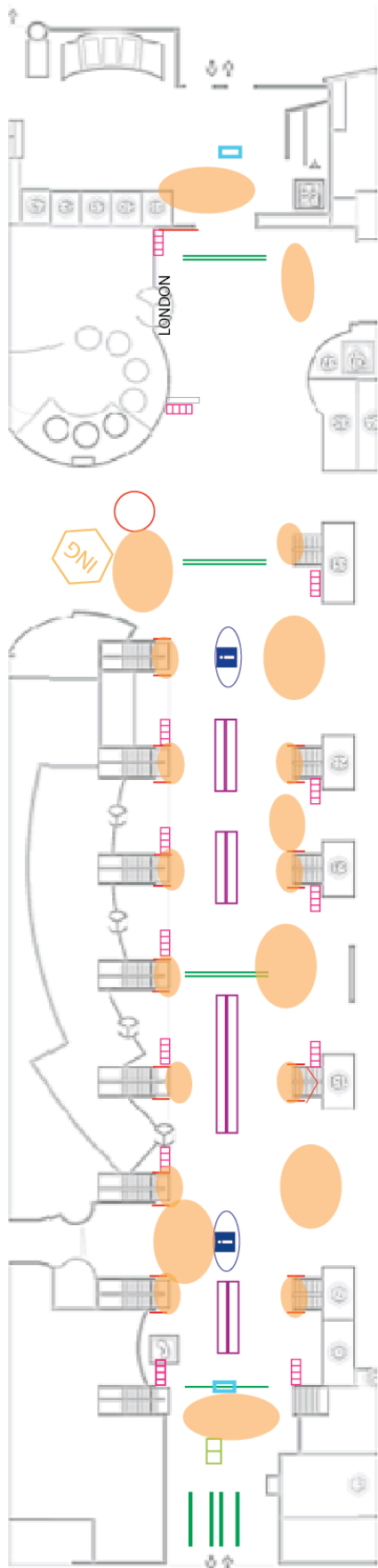


Figure 83/ Zone d'hésitation, Natacha Ghiste, mai 2012

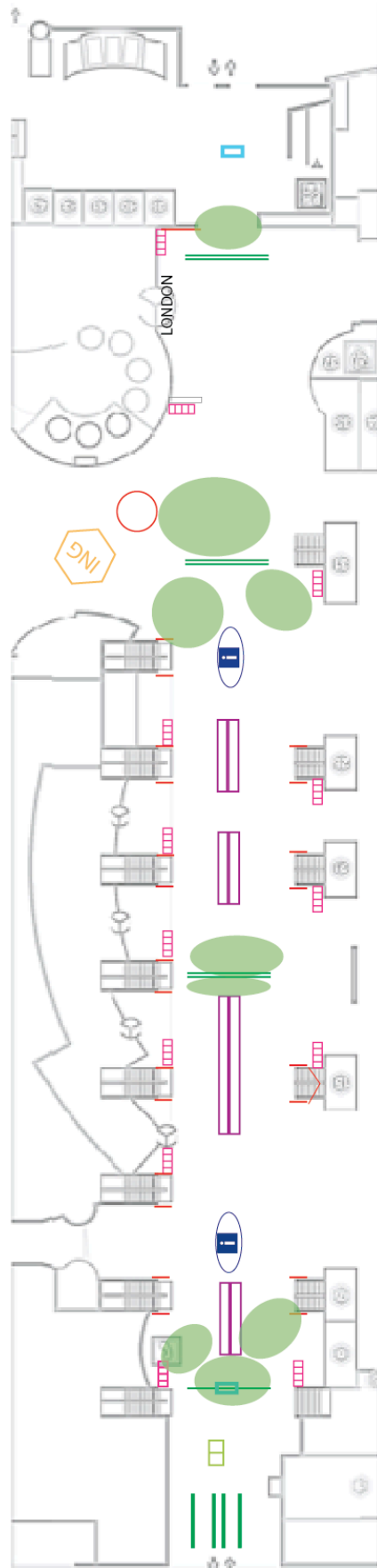
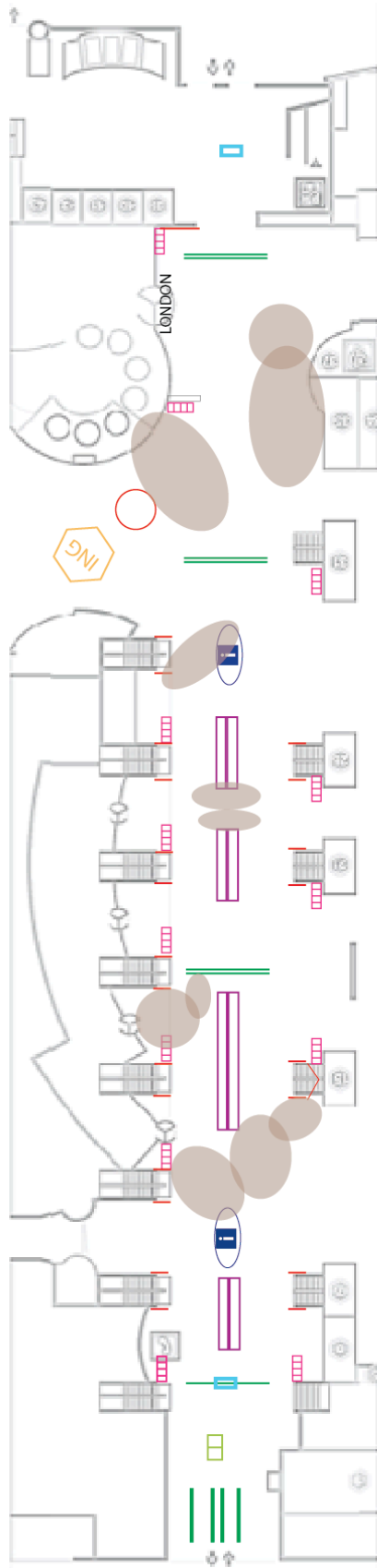


Figure 84/ Zone de consultation, Natacha Ghiste, mai 2012

● Zone de consultation



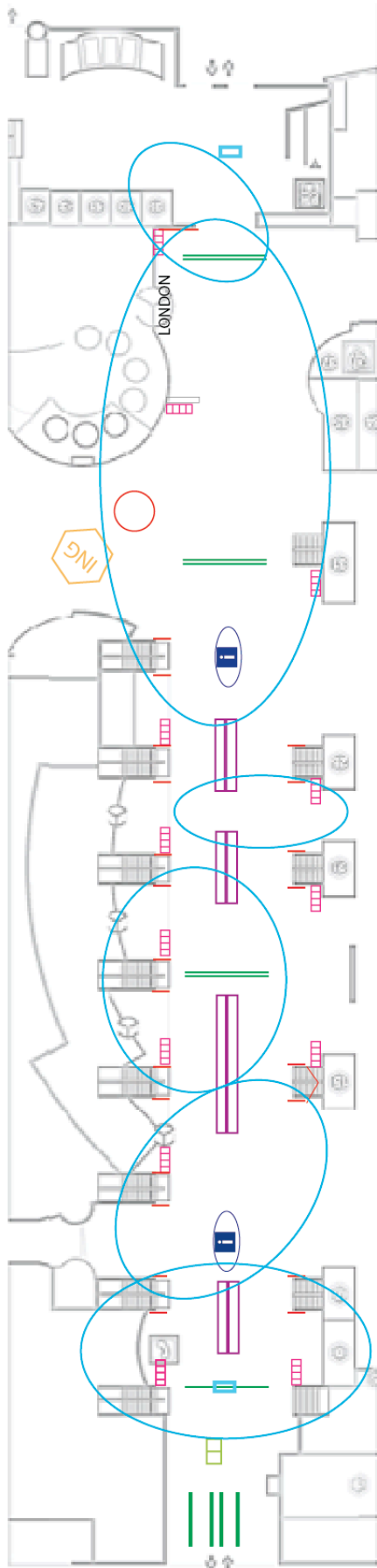
● Zone d'attente

Figure 85/ Zone d'attente, Natacha Ghiste, mai 2012

Nous venons de figurer quatre types de sous-espaces qui se créent naturellement et de manière systématique au travers du couloir principal de la gare du midi :

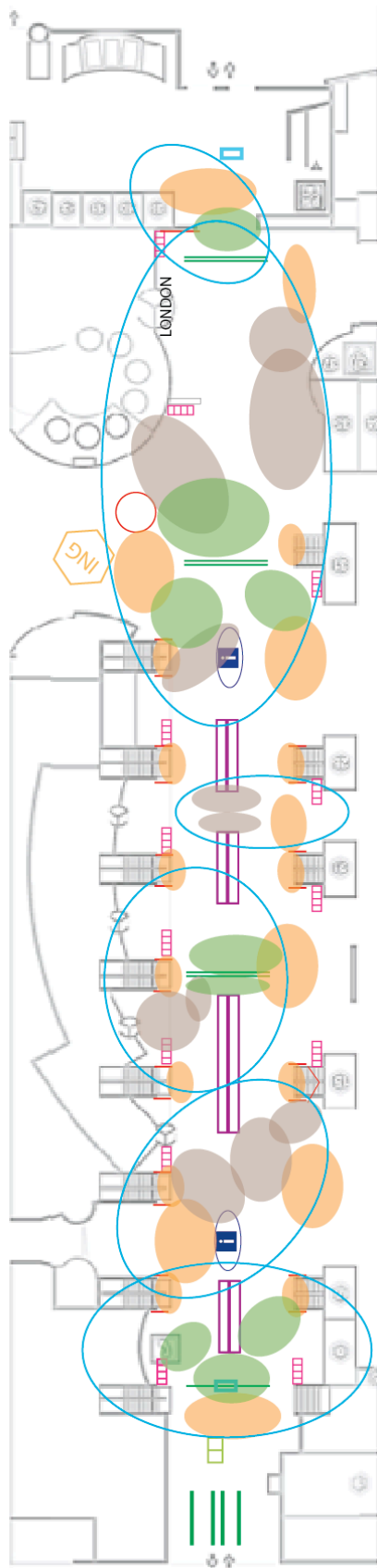
- Les zones d'observation : elles représentent principalement les zones où se trouvent des bancs. Les usagers y adoptent une position assise et ont le regard dans le vide ou fixé sur quelque chose. Une certaine proximité s'impose entre les usagers par la configuration des bancs.
- Les zones d'hésitation : elles se trouvent au « carrefour », croisements, points de jonction de l'espace. Elles apparaissent lors de l'arrêt provisoire ou prolongé des acteurs debout qui sont indécis, perdus. Ils ont tendance à chercher du regard leur objectif ou tout autre informations visuelles leur permettant de poursuivre leur parcours.
- Les zones de consultation : ce sont des zones où l'utilisateur s'interrompt dans son parcours pour consulter les horaires des départs et /ou arrivés. Il a la tête relevée vers les écrans et le regard fixe et concentré.
- Les zones d'attente : elles constituent des zones où l'utilisateur est dans l'attente de renseignements, bien souvent des files d'attente qui sont le résultat direct des infrastructures de services mis à disposition de l'utilisateur.

Ces zones sont des tendances observées et répétées qui s'entremêlent et se superposent pour former ce que nous appellerons des zones d'encombrement.



○ Zone d'encombrement

Figure 86/ Zones d'encombrement, Natacha Ghiste, mai 2012



ANALYSE SPATIALE

- Zone de consultation
- Zone d'hésitation
- Zone d'attente
- Zone d'observation
- Zone d'enclairement

Figure 87/Zones d'enclairement bis. Natacha Ghiste, mai 2012

Nous avons révélé les zones d'encombrement qui sont le résultat de l'imbrication des différentes zones qui se forment lors de l'interaction de l'utilisateur avec les dispositifs matériels de l'espace. Nous pouvons dès à présent, figurer les zones de passages. Ces dernières, sont fréquemment utilisées par les usagers de par leur configuration libre de tout obstacle physique tels que des dispositifs matériels. Cependant, malgré cette absence d'obstacles physiques, les zones de passage fréquent viennent se heurter aux zones d'encombrement formées par les usagers qui deviennent à leur tour obstacles pour les autres usagers. Ces obstacles sont aussi bien de l'ordre spatial que temporel, l'utilisateur se retrouve bloqué, ralenti, freiné dans sa trajectoire, il contourne, piétine, s'arrête... face à l'obstacle. L'ensemble de ces circulations et zones d'encombrement superposé, nous obtenons un schéma chaotique des lieux. Ce schéma est pourtant le résultat quotidien de la fréquentation du couloir de la gare du midi. L'interaction des usagers avec les dispositifs matériels qu'ils rencontrent provoque des circulations variées mais bien souvent définies et représentatives du dysfonctionnement spatial.

Dispositifs matériels+ usagers

= **Zones « définies »**

(Exemple : informations+ usagers= zone d'attente)

Zones de consultation + Zones d'hésitation+ Zones
d'attente + zones d'observation

= **zones d'encombrement**

Passage fréquent + zones d'encombrement

= **obstacle spatio-temporel**

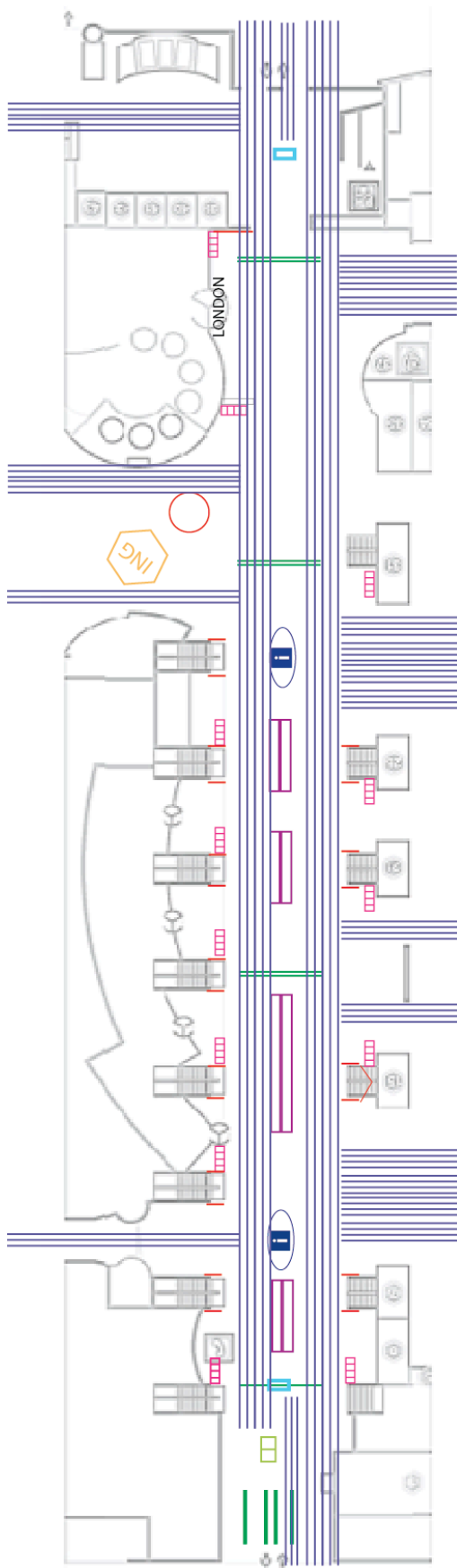


Figure 88/ circulations fréquentes, Natacha Ghiste, mai 2012

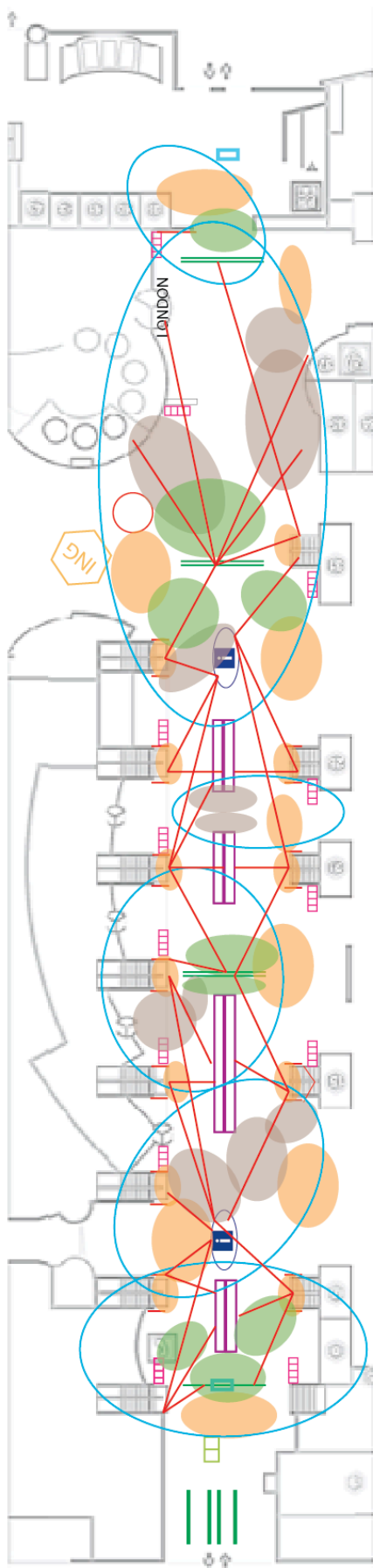


Figure 89/ Zones de croisements, Natacha Ghiste, mai 2012

ANALYSE SPATIALE

- Zone de consultation
- Zone d'hésitation
- Zone d'attente
- Zone d'observation
- Zone d'encombrement
- Trajectoire type

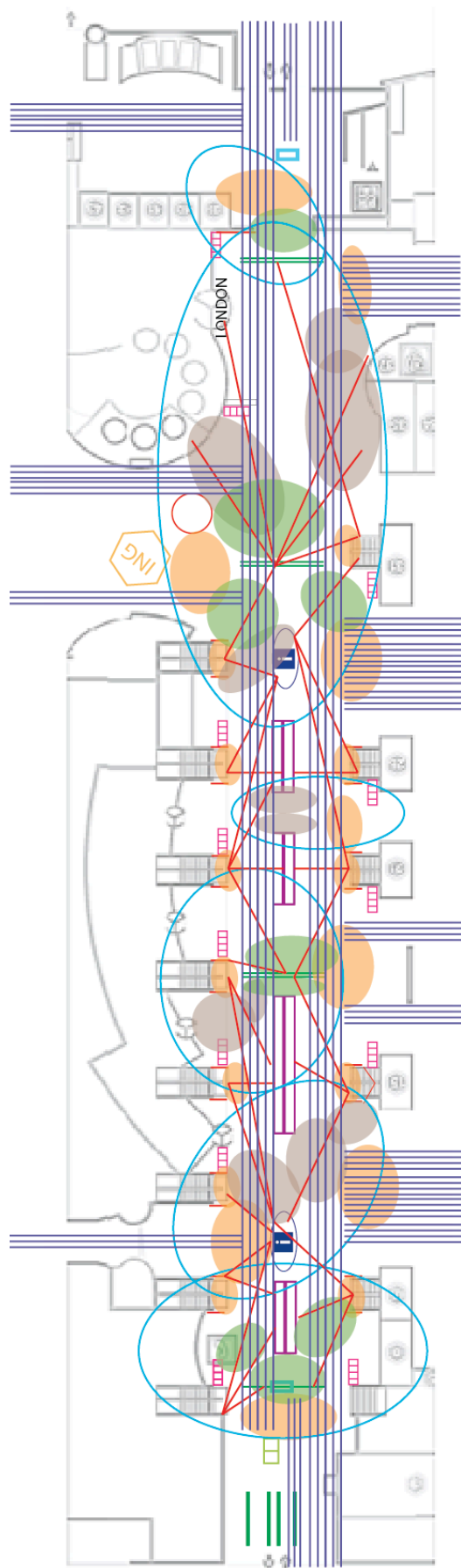


Figure 90/ Circulations chaotiques, Natacha Ghiste, mai 2012

ANALYSE SPATIALE

● Zone de consultation
 ● Zone d'hésitation
 ● Zone d'attente
 ▬ Zone d'observation
 ○ Zone d'encombrement
/ Trajectoire type
||| Zone de passage Fréquent

Conclusion/ Les données spatiales

Au terme de cette analyse spatiale, nous sommes parvenus à décrypter des zones caractérisables par la mobilité, le mouvement de l'utilisateur et les différents moments qu'il rencontre au travers de son parcours. Les dispositifs matériels et temporels du couloir principal de la gare du midi influencent les déplacements et trajectoires des usagers. Comme la ligne qui est constituée d'une succession de points, le mouvement dans un espace-temps transitoire peut également être considéré comme une succession de moments, c'est-à-dire, de zones d'attentes fixes, d'encombrement, de fluidité, de rupture,...

« Les moments, inscrits dans un temps, une trajectoire, un itinéraire, on peut les comparer aux silences, aux blancs entre les notes de musique qui sont tout autant producteurs de mélodie que les sons eux-mêmes »⁷⁷

En effet, les successions de moments, les points d'arrêt, les zones de croisement, les zones d'attente de chaque individu ont tendance à s'entremêler avec les trajectoires habituelles de l'utilisateur. L'itinéraire de l'utilisateur est alors semé d'obstacles. Ces obstacles sont le résultat quotidien de la confrontation des usagers avec les dispositifs de l'espace-temps transitoire. L'interaction des usagers avec les dispositifs matériels qu'ils rencontrent provoque des circulations variées mais définies et représentatives du dysfonctionnement spatial. Au travers du

⁷⁷ Prelorenzo, C. et Rouillard, D. (2007). L'immobilité des infrastructures. Thèse 3: Le mouvement est constitué d'une succession de moment sous la ville momentanée. (p.89). Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan. 160 p.

résultat de cette analyse des divers scénarios de déplacements, nous pouvons avancer la nécessité d'étudier les usages réels de l'espace avant l'élaboration d'un projet afin de programmer des aménagements qui seraient en adéquation avec les usages réels qui se produisent dans l'espace.

8.2. Les données temporelles

L'interprétation des données temporelles consiste :

- A. Mettre en valeur, à l'aide de diagrammes, les différentes temporalités, reprises dans la théorie, présentes dans l'espace et entrant en interaction avec l'utilisateur.
- B. Aborder les nouvelles temporalités rencontrées.
- C. Cartographier les temporalités en rapport avec les dispositifs matériels rencontrés dans l'espace-temps.

Dans un premier temps, afin de mettre en valeur les différentes temporalités présentes dans l'espace, nous nous basons sur les temporalités définies dans la théorie par B. Marzloff.

Rappelons que pour lui, un lieu de transition

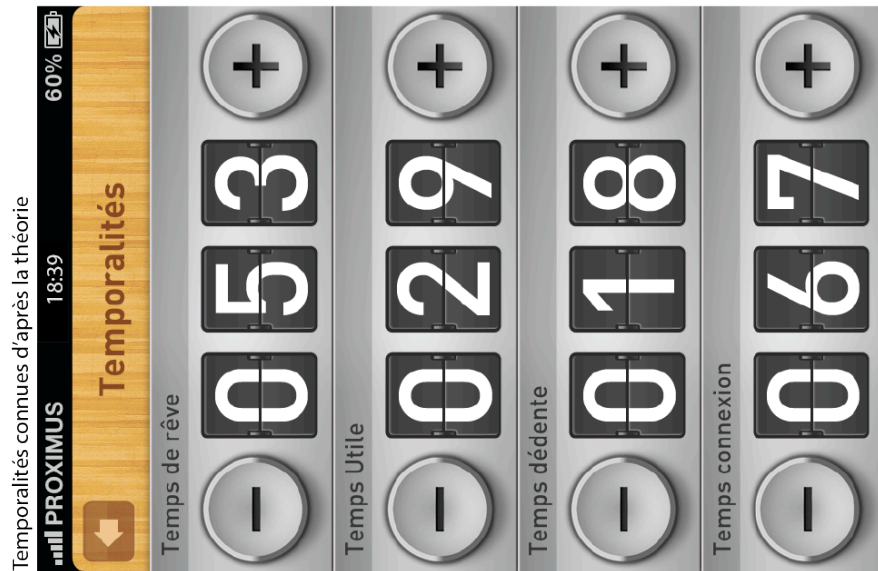
«s'inscrit comme un ralentissement, une pause dans une trajectoire. Il en est un des jalonnements en termes d'espace et de temps. Mais cette dimension cinétique reste élastique; passage, escale, station, étape... selon le temps passé et la vitesse adoptée, selon les ressources prodiguées en termes de praticité, de confort, d'ambiance, de qualité du temps»⁷⁸.

Il précise encore que *«après avoir investi les lieux du transport pour ses commodités quotidiennes diverses (courses, services, informations, détente...), le voyageur aspire à ce que son temps de transport lui-même soit un temps de vie: temps de rêve pour certains, temps utile pour les uns: travail, échanges..., temps de détente pour d'autres: jeux, DVD, restauration..., et temps de communication pour beaucoup: connexions à distance».*

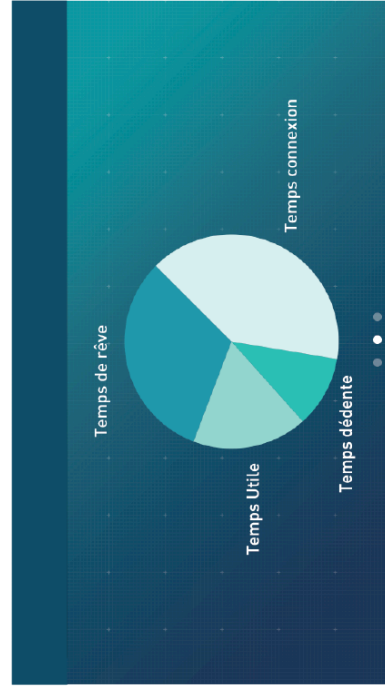
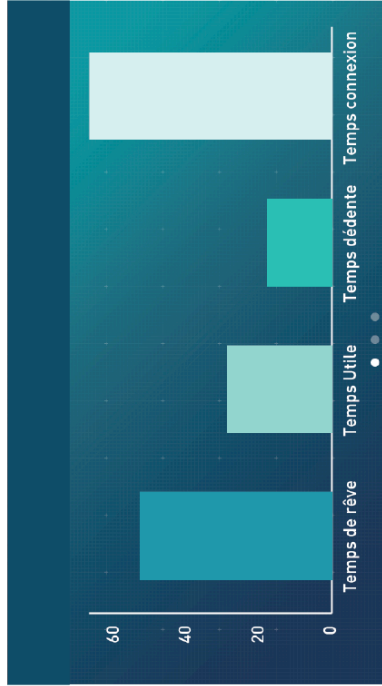
Nous avons donc tenté de comptabiliser de manière approximative les temporalités les plus observées entre les quatre temporalités énoncées par Marzloff, à savoir :

- Temps de rêve
- Temps utile
- Temps de détente
- Temps de communication

⁷⁸ Marzloff B. et Bellanger F. (1998). *Transit ou Les lieux et les temps de la mobilité*. Éditions de L'Aube, 288 p.



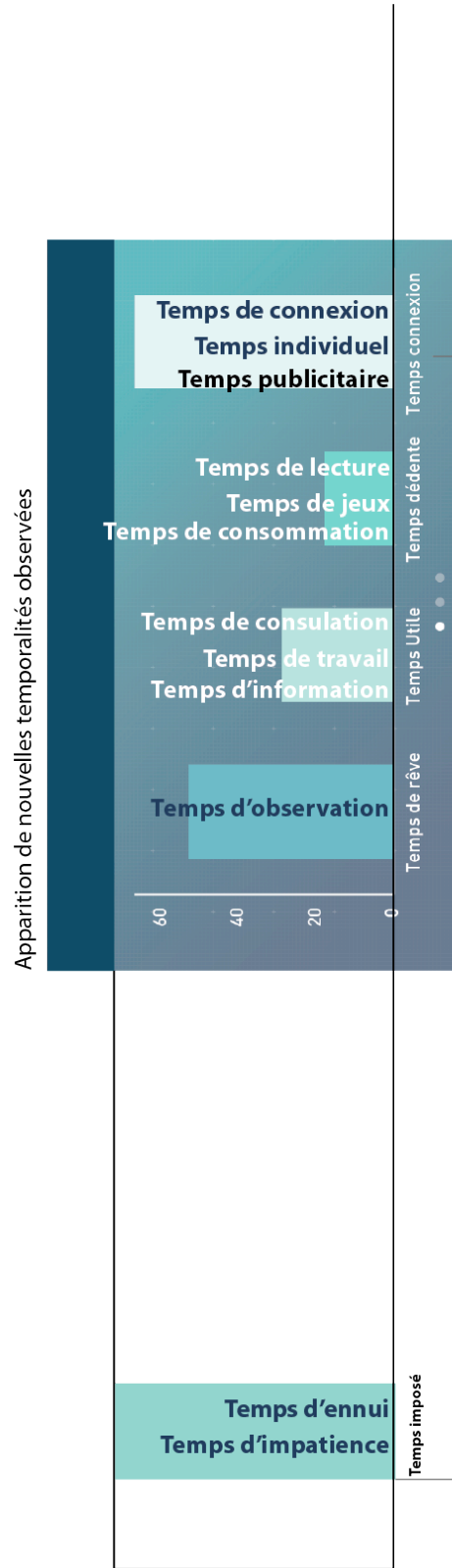
Jour / LUNDI
 Climat/ ENSOLEILLE
 Température/ 18-21°C
 Période/ ETE



ANALYSE TEMPORELLE

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif.

Figure 91/ Diagramme des temporalités, Natacha Ghiste, mai 2012



Le temps de communication devient principalement un temps de connexion via des interfaces mobiles telles que smartphones, écrans publicitaires, écrans tactiles, ordinateurs portables, ... Ce temps est dans la grande majorité des cas associé à un temps individuel.

Une nouvelle temporalité qui n'est pas reprise dans la théorie apparaît très clairement. Le temps imposé, c'est un temps associé à l'ennui, à l'impatience, il est imposé par l'horaire des moyens de transport et est bien souvent subi par les usagers dans une phase de départ et non d'arrivée.

On observe bien souvent que plusieurs de ces temporalités ont tendance à se superposer. Ce graphique n'est qu'un aperçu des nombreuses temporalités observées.

Observation réalisée le 30.04.12
Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
Les résultats sont donnés à titre indicatif.

Figure 92/ Apparition de nouvelles temporalités, Natacha Ghiste, mai 2012

Au regard des deux graphiques précédents, nous constatons que les temps définis par Marzloff se retrouvent dans l'espace-temps de la gare du midi mais sous d'autres appellations. De plus nous pouvons isoler trois temps prédominants dans l'espace. En effet, nous avons associé le temps de rêve à ce que nous appellerons : un temps d'observation, ce temps se retrouve en troisième position. Le temps de communication, que nous appellerons temps de connexion est en seconde position. Mais ce qui nous marque principalement, c'est l'observation d'un temps qui n'est pas repris dans la théorie, que nous nommerons « temps imposé », il regroupe un temps d'ennui et même d'impatience. Nous y reviendrons par la suite. Mais avant tout, afin d'approfondir cette question sur les temps réels de l'espace transitoire, nous avons essayé de cartographier les temporalités les plus représentatives liées aux dispositifs matériels.

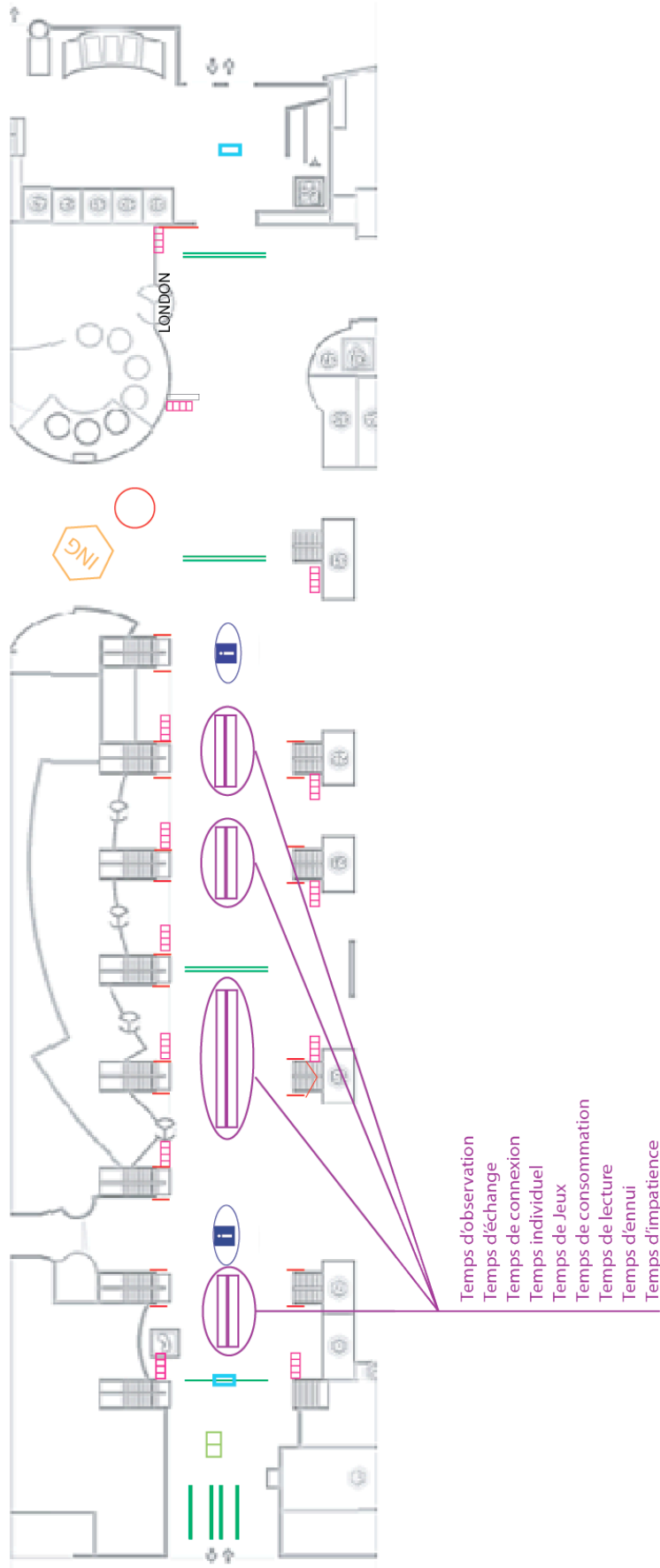


Figure 93/ Plan des temporalités du banc, Natacha Ghiste, Mai 2012

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif

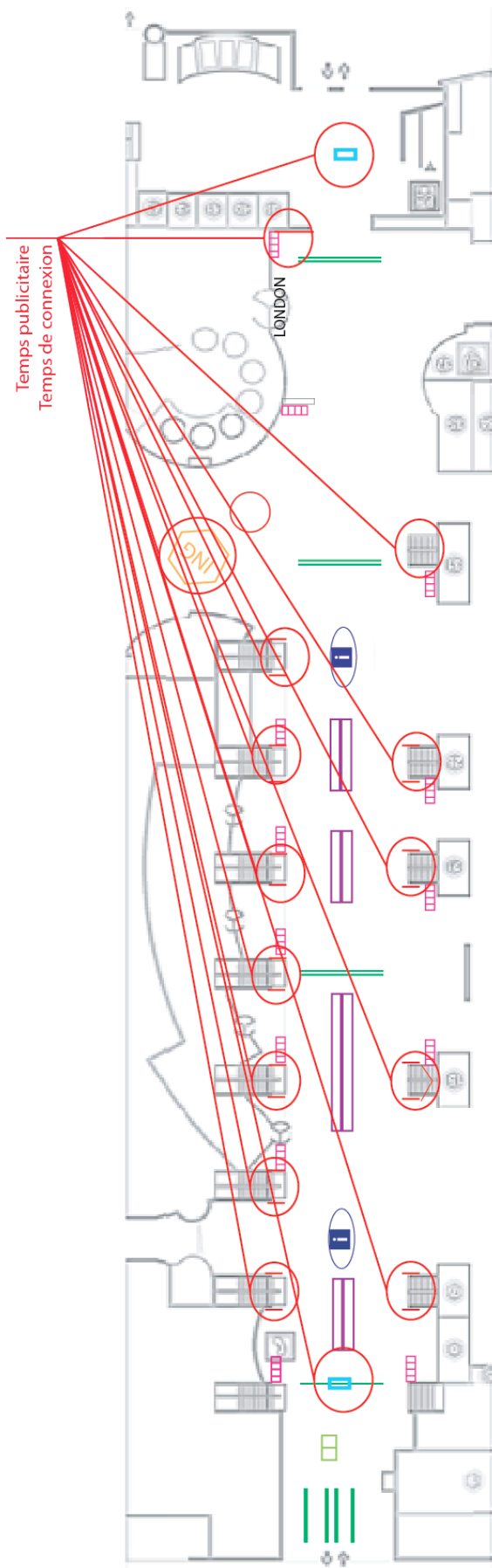


Figure 94/ Temps de connexion, Natacha Ghiste, Mai 2012

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif

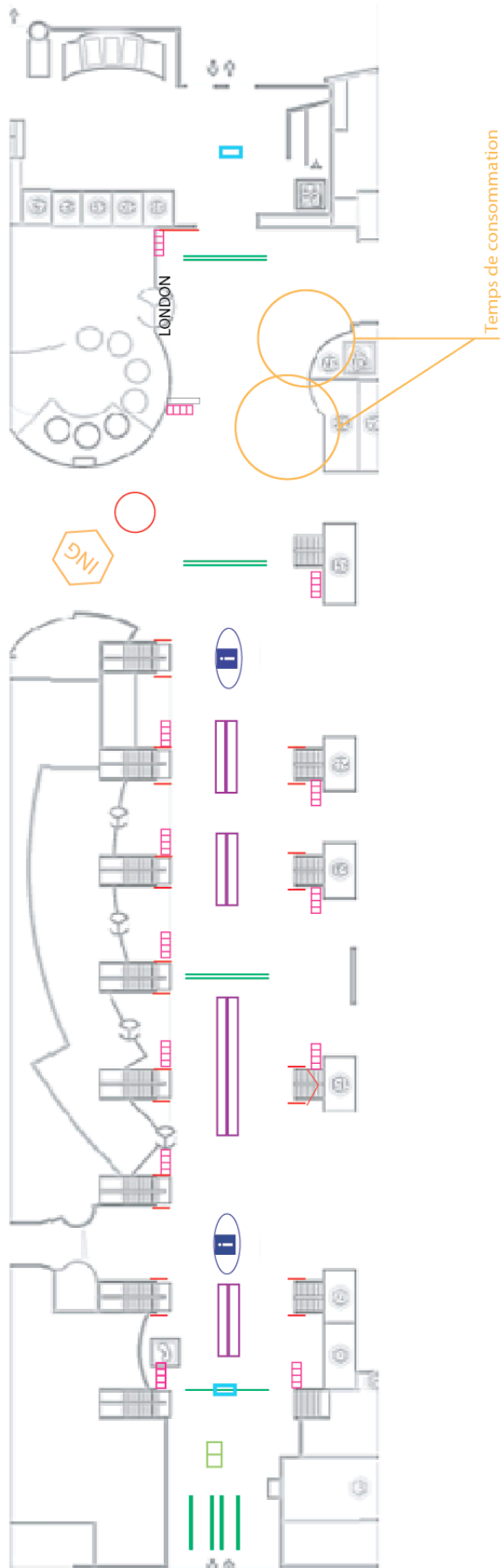


Figure 95/ temps de consommation, Natacha Ghiste, mai 2012

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif

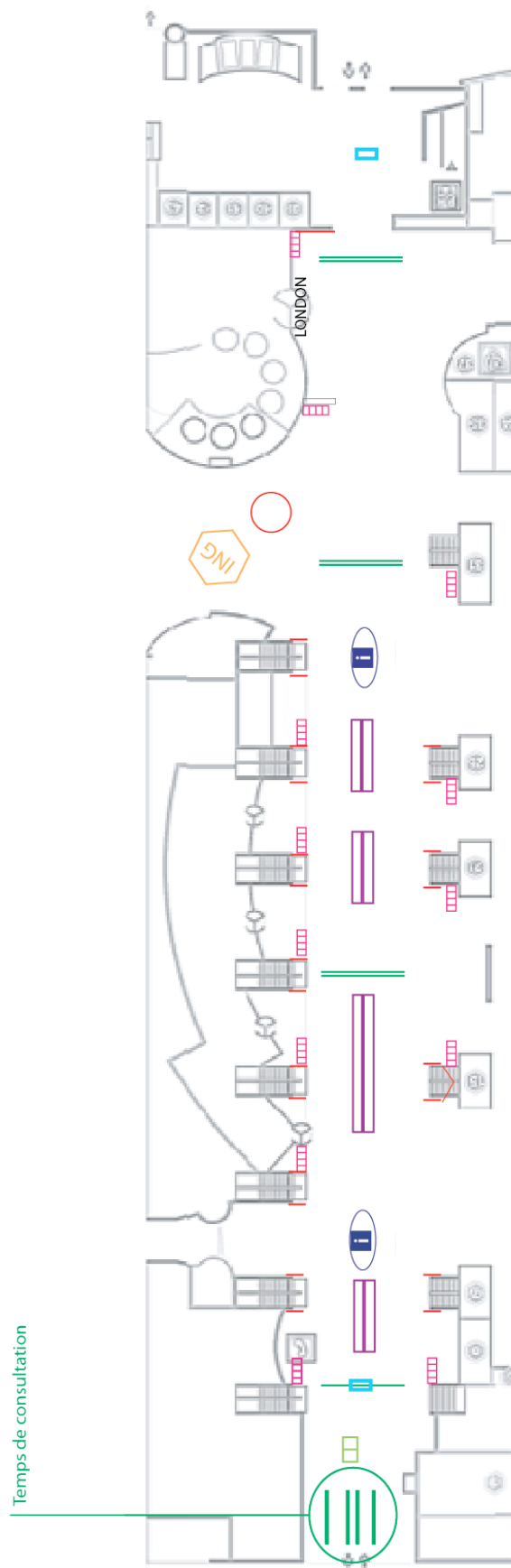
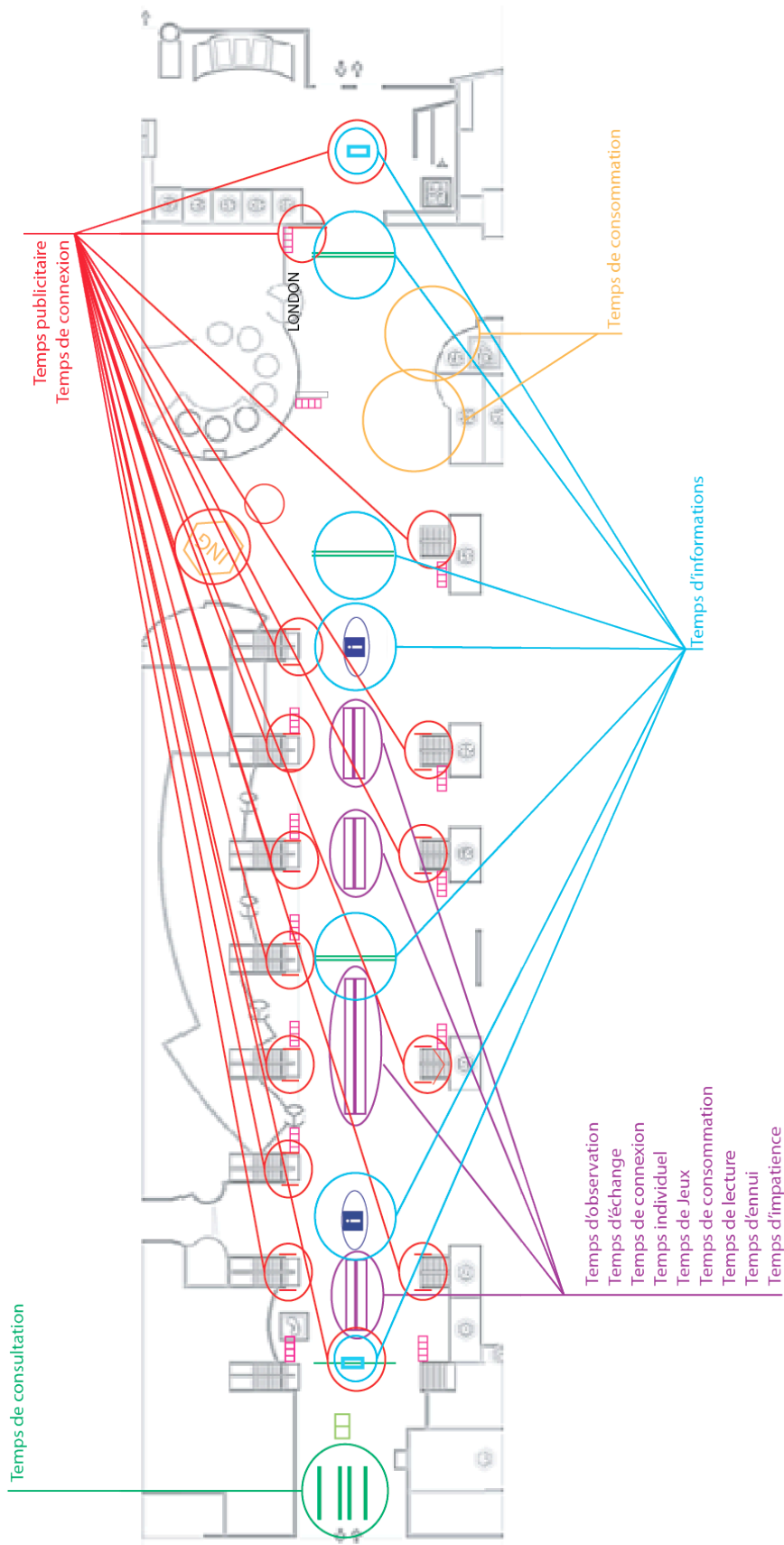


Figure 96/ Temps de consultation. Natacha Ghiste. mai 2012

ANALYSE TEMPORELLE

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif



ANALYSE TEMPORELLE

Observation réalisée le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8h00 à 19h00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif

Figure 97/ Les temporalités du couloir principal, Natacha Ghiste, mai 2012

Au travers de ces données temporelles, on constate que les temporalités sont bien souvent en corrélation avec les dispositifs matériels ou les usagers dans /avec lesquels elles ont cours. Nous observons principalement cinq catégories de temps :

- Le temps imposé (temps d'ennui): il est souvent lié aux temps d'observation, mais nous l'associons à un temps d'ennui qui à lieu, bien souvent, dans les zones assises mais également en périphérie. Ce temps d'ennui est l'un des temps les plus observé de l'espace. En effet, les usagers subissent le temps d'attente imposé par les horaires d'arrivée et de départ des transports.
- Temps d'observation : Dans la théorie, nous avons abordé un temps de rêve, le terme « rêve » ne nous paraît que peu significatif au regard de nos nombreuses observations. En effet, les usagers deviennent « observants » et « observés » des autres usagers et ce principalement dans les zones assises. Ce temps est en étroite corrélation avec le temps imposé.
- Le temps de connexion : Dans la théorie, ce temps est intitulé temps de communication. Nous trouvons cependant plus pertinent, à la suite de nos observations, d'utiliser le terme « connexion ». En effet, c'est un des temps les plus observé, il est lié à l'interrelation que l'utilisateur entretient avec des supports et interfaces interposés, tels que : téléphone portable, écrans publicitaires, jeux vidéo,...

- Le temps de consommation : il consiste à manger-boire, ce temps n'est pas spécifiquement associé à des dispositifs matériels quelconques. Il se retrouve un peu partout et suivant la saison et le moment de la journée peut se densifier à un tel ou tel endroit. Nous l'avons fait rentrer dans la catégorie des temps utiles.
- Temps de consultation : ce temps est un temps en déperdition. En effet, nous comprenons ce temps comme la consultation des horaires papiers des départs et arrivées des trains. C'est le seul temps qui demande un effort d'interaction au passager, au lecteur. Nous l'avons fait rentrer, lors de nos observations, dans la catégorie des temps utiles.

Conclusion/ Les données temporelles

Au regard de l'ensemble de ces données temporelles, il nous apparaît que certaines temporalités reprises dans la théorie ne sont que très peu observées. Le temps de rêve n'a plus son sens. En effet, nous n'avons pas ou que très peu observé ce temps. Nous le remplaçons, donc, par un temps d'ennui ou même d'impatience. C'est-à-dire, un temps imposé et souvent subi par l'utilisateur. L'interprétation de ces résultats nous permet de confirmer notre hypothèse concernant la problématique de l'occupation du temps. En effet, nous avons perdu la possibilité de rêver ou même de penser l'espace, il n'y a plus ou que très peu d'interaction positive entre l'utilisateur et le temps qu'il occupe au travers de l'espace. Nous devons favoriser un temps de profondeur. Ce temps mort, dont nous parle William Powers dans la théorie, n'est-il pas plus exactement une possibilité de temps de profondeur pour remédier au côté péjoratif du mot ennui. En effet, nous devons penser l'espace et ses dispositifs afin de solliciter au contraire un temps d'imagination, de création, peut-être tout simplement, un temps de profondeur et d'interaction avec l'espace. Cette analyse des temps nous permet d'avancer dans la compréhension de l'aspect temporel des usages qui ont lieu d'une part dans l'espace de la gare du midi mais également dans des espaces transitoires similaires.

8.3. Les données comportementales





Pour clôturer ce chapitre consacré à l'interprétation des résultats et afin de compléter nos données spatiales et temporelles, nous avons voulu décrypter les comportements et tendances que l'utilisateur adoptait à l'égard des dispositifs spatiaux mais également sociaux et temporels.

L'interprétation des données comportementales consiste à :

- A. Évaluer les usagers les plus représentés la fin de semaine.
- B. Évaluer les usagers les plus représentés la semaine en heure de pointe.
- C. Afficher les tendances comportementales suivant des indices sur l'interaction entre l'utilisateur et les dispositifs matériels et /ou les autres usagers

Rappelons que J.-M. Floch ⁷⁹identifie quatre types de voyageurs, *les arpenteurs et les somnambules d'un côté, les flâneurs et les pros de l'autre.*

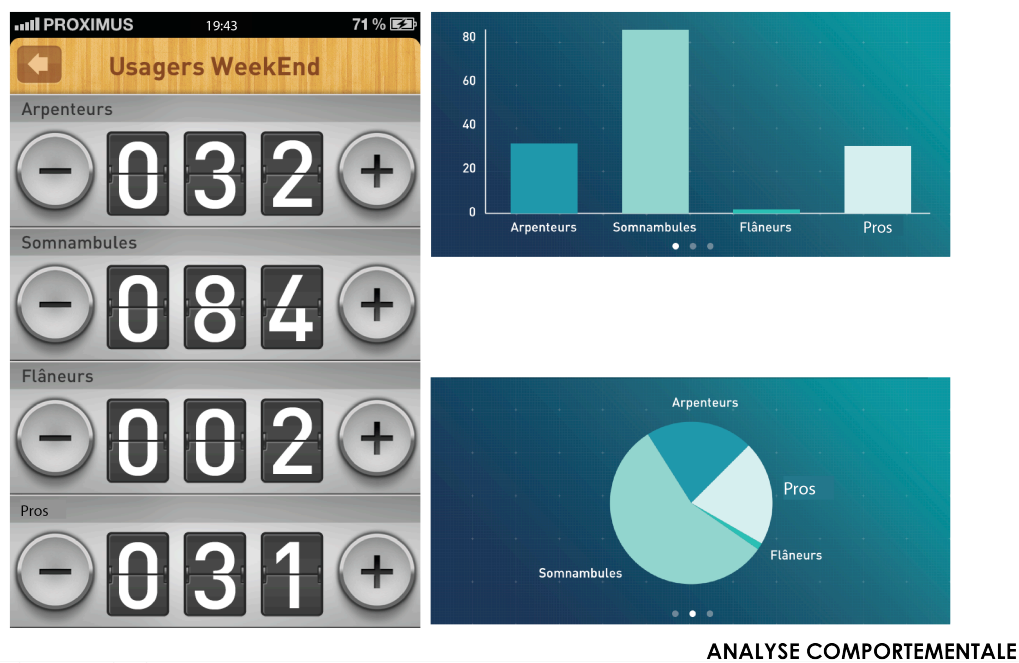
Tableau 11/ Traits comportementaux, JM Floch, Natacha Ghiste, 2011

ARPENTEURS 	Le Flâneur 	PROS 	SOMNAMBULES 
INTÉRÊT DANS LE TRAJET	INTÉRÊT DANS L'ÉMOTION L'INATENDU, LA SURPRISE	MAÎTRISE CONNAISSANCE DU RÉSEAU	INSTANCE NEUTRE

Ce qui intéresse les premiers c'est le trajet, conçu soit comme un enchaînement de variations et de jeux, soit comme une instance neutre sur laquelle on peut greffer d'autres activités: lire, écrire. Les flâneurs en revanche cherchent à vivre avant tout l'émotion, l'inattendu, la surprise, tandis que les pros aiment maîtriser les choses et valorisent leur connaissance du réseau. Ces publics divers des lieux de transition, tellement contrastés et complémentaires, se plient aux dispositifs et s'approprient leurs usages.

⁷⁹ Floch J.-M. (1990). *Sémiotique, marketing et communication, Sous les signes, les stratégies*. (pp. 32-34). Paris : Presses universitaires de France.

Nous avons, dans un premier temps, tenté de comptabiliser les usagers les plus représentés suivant des périodes de temps différentes. Les résultats sont frappants.



Observation réalisée le 29.04.12
Le mesurage est effectué toute la journée de 8.00 à 19.00
Les résultats sont donnés à titre indicatif

Figure 98/ Usagers du week-end, Natacha Ghiste, Mai 2012

Tout d'abord, les usagers du week-end. Nous observons une grande majorité d'usagers somnambules. En effet nous avons comptabilisé dans cette catégorie, les usagers perdus, qui s'ennuient, s'impatientent,... Bref, tous ces usagers qui ne font rien d'autre que d'attendre un temps imposé par l'horaire.

Nous observons à notre grand étonnement, un nombre important de ce que J-M. Floch nomme les arpenteurs qui conçoivent le trajet comme un enchaînement de variations et de jeux. Ces usagers représentent, à part entière, les enfants.

En effet, ils escaladent, jouent ensemble, montent et redescendent les escaliers, sautent, ... Nous avons le sentiment que ce sont les seuls usagers à avoir une interprétation ludique des lieux et à réellement s'approprier l'espace-temps transitoire.

Ensuite, les pros du réseau sont identifiables par leur connaissance des trajectoires, ils se déplacent, avec une facilité déconcertante dans l'espace. Nous verrons qu'ils sont représentés dans de moindres mesures que durant la semaine.

Et dernièrement, les flâneurs, ceux qui cherchent avant tout à vivre l'émotion, l'inattendu et la surprise, ne sont observables que dans une faible mesure.



Figure 99/ Usagers en heures de pointe la semaine, Natacha Ghiste, mai 2012

Ensuite, nous comptabilisons les profils d'usagers présents en semaine durant les heures de pointe. La majorité des usagers sont des pros, en effet la semaine est d'avantage associée à un temps de travail. C'est durant les heures de pointe, que les habitués du réseau sont en plus grand nombre.

En seconde position, nous retrouvons les somnambules, ils sont moins présents que le week-end mais on observe tout de même un nombre important d'individus qui attendent.

Ensuite, les flâneurs, nous en observons plus que pendant les week-ends, mais toujours dans de faibles proportions.

Pour terminer, les arpenteurs, nous n'en n'observons quasi pas. En effet, dans l'observation du week-end, nous avons pu associer

cette catégorie aux enfants. En ce qui concerne la semaine, très peu d'enfants⁸⁰ sont présents dans la gare du midi.

Il nous semble important de mentionner qu'au travers de cette

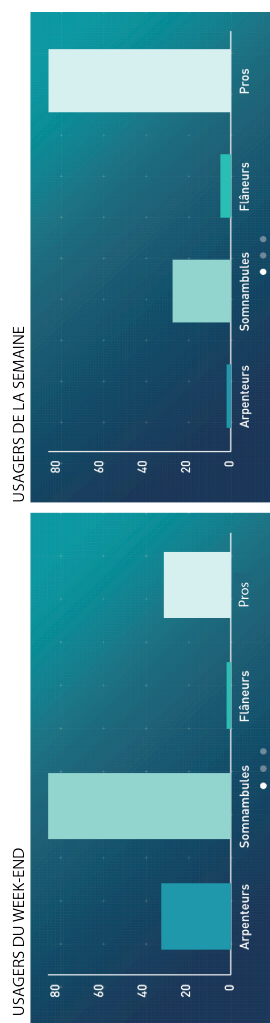


Figure 100/ Comparatif des usagers, Natacha Ghiste, mai 2012

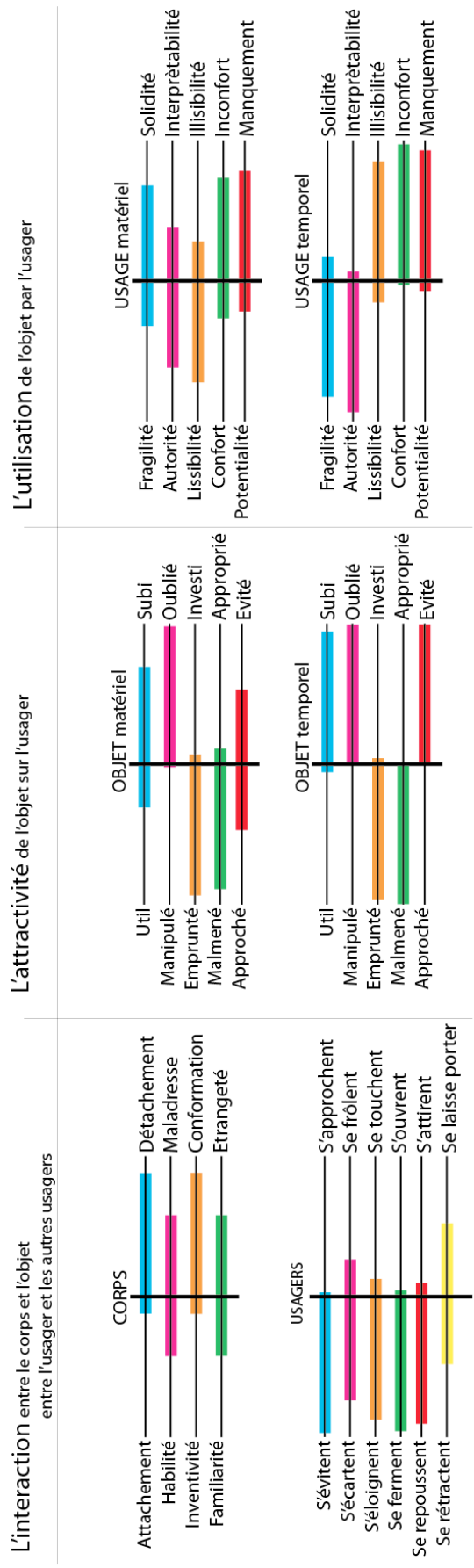
⁸⁰ Par enfant, nous entendons des enfants âgés de moins de 12 ans.

ANALYSE COMPORTEMENTALE

Observation réalisée le 29.04.12 et le 30.04.12
 Le mesurage est effectué toute la journée de 8.00 à 19.00
 Les résultats sont donnés à titre indicatif

analyse, nous avons principalement cherché à mettre en évidence des tendances de fréquentation par divers profils et ce, à des périodes différentes. Les résultats ne sont qu'informatifs et ne prétendent en rien répondre à une vérité établie. Nous pouvons également remarquer, que les profils peuvent se confondre. En effet, les usagers peuvent par exemple, représenter à la fois des somnambules et dans un même temps des pros du réseau. Les profils peuvent varier suivant le moment de l'observation.

Afin de clôturer notre analyse, nous avons voulu afficher les tendances comportementales suivant des indices perçus lors de l'interrelation entre l'utilisateur et les dispositifs matériels, temporels et /ou les autres usagers. En effet, lors de l'interaction du sujet avec l'objet, on peut mesurer toute une série d'effets agissants sur les actants. Leur collaboration, en l'instant de l'usage, implique une modification de leurs états initiaux. L'objet est soudain vu, approché ou évité, utile ou subi, manipulé de telle ou telle manière, emprunté ou investi, malmené ou approprié, ... Il démontre par son usage, potentialités et manquements, fragilité et solidité, autorité et interprétabilité, lisibilité et illisibilité, confort et inconfort, etc. L'individu, quant à lui, développe une relation corporelle particulière et plus ou moins aisée avec cet objet qui s'immisce dans sa pratique : à l'épreuve de l'objet, il montre habileté et maladresse, inventivité et conformation, attachement et détachement, familiarité et étrangeté,



Les indices comportementaux
ANALYSE COMPORTEMENTALE

Résumé figuratif des données obtenues au cours de chaque observation réalisée entre juillet 2011 et juillet 2012
Ces quantités sont données à titre indicatif et sont approximatives, elles représentent une tendance générale observée.
L'objet est sous-entendu les dispositifs matériels et temporels qui compose l'espace-temps

Figure 101/ Les traits comportementaux, Natacha Ghiste, mai 2012

Au travers de ce graphique des indices comportementaux, nous avons cherché à classer les nombreuses observations effectuées lors de l'interrelation entre les usagers et l'espace. On s'est appuyé sur une série d'indices comportementaux qui vont traduire l'aise ou le malaise de l'utilisateur. Est-ce que son corps s'ouvre, se love dans les objets, déambule tranquillement, se laisse porter, pose, se pause ou au contraire se rétracte, trépigne et évite? Est-ce que son regard explore souplement, est pausé ou alors se crispe, fuit, est inquiet et se fige sur le rien? Toutes ces questions nous permettent d'afficher les tendances comportementales dans les grandes lignes. Il aurait, en effet, été trop fastidieux de présenter ces observations au cas par cas. C'est pour cette raison, que ce graphique ne précise pas l'objet de l'usage, mais présente, la propension des tendances comportementales pratiquées dans l'espace-temps transitoire de la gare du midi. Nous avons décrypté les indices selon trois catégories d'interrelations entre les actants.

1. a. L'interaction entre le corps et l'objet

Nous constatons que la position des corps est assez significative dans l'espace. En effet, l'utilisateur aura tendance à être détaché des objets. C'est à dire qu'il ne montrera aucun attachement particulier et se conformera à l'usage minimum de ce dernier.

1. b. L'interaction entre le corps et les autres usagers

Ce résultat est assez significatif, en effet, les usagers ont tendances à s'éviter systématiquement les uns les autres. Par exemple, sur un banc, on observe que les individus ne vont jamais se mettre à côté d'un autre usager. Certains préféreraient

même rester debout, plutôt que de s'asseoir à côté de quelqu'un. Les seuls moments où nous observons des gens proches, ce sont généralement des gens qui se connaissent.

Cependant, nous constatons également, que les usagers ont tendances à se laisser porter dans les flux de circulations importants.

2. a. L'attractivité de l'objet matériel sur l'utilisateur

L'objet ne semble pas marquer la mémoire de l'utilisateur, ce dernier est indifférent à son égard. Il ne semble pas le manipuler. Il ne fait que l'emprunter le temps de son usage.

2. b. L'attractivité de l'objet temporel sur l'utilisateur

Autant nous ne parvenons pas à cerner clairement l'attractivité de l'objet matériel, en ce qui concerne l'objet temporel, les tendances sont évidentes. Le temps est subi comme un temps imposé. L'utilisateur s'impatiente, soupire, son corps se crispe et se fige sur le rien en attendant que le temps passe.

3. a. L'utilisation de l'objet matériel par l'utilisateur

Lors de l'usage, l'objet matériel présente une tendance à être oublié mais surtout malmené par l'utilisateur. Par exemple, les poubelles sont utilisées comme assises, cependant, elles présentent des manquements pour cette fonction. Les escaliers servent également d'assises. Finalement, seuls les bancs ne semblent pas répondre à leur véritable fonction beaucoup sont désertés ou occupés une place sur deux.

3. b. L'utilisation de l'objet temporel par l'utilisateur

Le temps, lors de son occupation, démontre également des manquements. Il est subi ce qui le rend fragile et inconfortable pour l'utilisateur.

Conclusion/ Les données comportementales

Les indices comportementaux que nous venons d'exposer, nous permettent de spécifier si dans un instant précis, au moment de l'usage, l'espace contraint ou outille l'utilisateur que l'on observe. Dans ce cas-ci, nous observons très clairement, que l'espace-temps de la gare du midi a tendance à contraindre l'utilisateur dans ses pratiques. En effet le pourcentage important de profils de types somnambules observés démontre bien l'indifférence de l'utilisateur face à l'espace. L'individu ne fait que « passer et attendre » sans interagir réellement avec l'espace. Il ne fait que l'occuper pour un temps provisoire mais qui peut, dans bien des cas, lui sembler très long. L'espace-temps transitoire devient contraignant au quotidien.

Avant d'exposer les résultats de la recherche, nous tenons à rappeler la définition d'appropriation de l'espace car il nous semble que ce concept n'est pas d'application dans le couloir de la gare du midi.

En effet, nous avons vu dans la théorie, que selon P-H Chombart de Lauwe,

" L'appropriation de l'espace consiste dans la possibilité de se mouvoir, de se détendre, de posséder, d'agir, de ressentir, d'admirer, de rêver, d'apprendre, de créer suivant ses désirs, ses aspirations, ses projets"⁸¹.

⁸¹ Chombart de Lauwe, P-H. (1976). *Appropriation de l'espace et changement social*, (pp.1-10). Dans la 3e conférence internationale de l'espace construit. France : Centre d'ethnologie sociale et de psychologie.

Le concept renvoie aux notions de familiarité, connaissance, plaisir avec un espace par la délimitation du territoire, le marquage de l'espace (objets, murs). C'est la façon dont se situe l'individu dans la société et plus précisément dans son milieu. Il traite le concept d'appropriation spatiale en interposant des processus cognitifs, symboliques, affectifs. Il attribue aussi à l'imaginaire un rôle très important.

En effet, ce concept d'appropriation ne se retrouve pas dans le cas concret de la gare du midi. Afin de remédier à cette absence d'appropriation de l'espace-temps transitoire, nous proposons dans le chapitre qui suit, des clés d'analyses qui aident l'aménageur-observateur à extraire et classer, qui sont le résultat direct de la confrontation de l'ensemble de nos données théoriques et empiriques.

PARTIE IV/ Résultats et conclusion

CHAPITRE 9. Les résultats

Au regard de l'interprétation des données, il nous semble opportun de développer des outils permettant de mieux cerner les usages réels de l'espace public, tels qu'ils ont cours sur le terrain, dans toute leur pluralité, et notamment leurs forces et faiblesses. Cela nous paraît d'autant plus utile que nos observations mettent en évidence les effets inattendus, imprévus, collatéraux, voire pervers de certains aménagements : usage dangereux de dispositifs de sécurisation par des enfants (exemple : escalade de garde de corps empêchant l'utilisateur de tomber sur le quai), usage encombré par des dispositifs d'attente, d'information (dispositifs disposés de façon, qu'au moment de l'usage, ils entament fortement la largeur du passage initialement prévu), désagréments intensifiés par des dispositifs qui visaient leur atténuation (signalétique inefficace, illisible,...) ou encore sentiment d'insécurité provoqué par des aménagements sécuritaires (systèmes d'accès sécurisés pour faciliter le contrôle, fraude et sentiment d'insécurité renforcé). Il y a par ailleurs, des objets auxquels on n'a prêté aucune ambition au niveau des usages, mais qui en acquièrent par l'usage même. Divers détournements apportent une plus-value à des éléments techniques (poubelles, escaliers, valises, garde-corps deviennent des assises ou encore poteaux, luminaires servent de stationnements vélos). Leur conscientisation peut amener à réfléchir avant de supprimer ou déplacer ces objets que l'on croyait sans importance pour l'utilisateur mais aussi à renforcer

leurs possibilités d'usages. Les observations plaident également en faveur de certains dispositifs temporels en révélant leur nécessité d'usage : aménagement de moments, de repères temporels, de temps d'imagination, de création.

Au travers des outils développés dans ce chapitre, nous nous intéressons à la façon dont les objets, espaces et surfaces, en tant que tels ou par les pratiques qu'ils appellent, deviennent, dans l'instant de l'usage, autant d'outils et de contraintes pour l'individu qui se trouve en leur présence.

9.1. Typologie des usages

Afin de documenter le rapport qui existe entre l'utilisateur et l'espace-temps, autrement dit, l'aspect spatial et temporel des usages nous avons confronté l'ensemble des données théoriques obtenues dans la première phase avec l'ensemble des données empiriques obtenues dans la phase d'observation. Nous avons confronté l'ensemble de nos données sous forme d'une « *typologie des usages* » *pratiqués dans l'espace-temps transitoire* de la gare du midi. Cette typologie regroupe plusieurs figures d'interaction telles que l'abri, la scène, l'invitation, ... Des figures qui se produisent lors de l'interaction entre l'utilisateur et les dispositifs matériels ou/et temporels qui l'entourent. Ou encore, entre l'utilisateur et les autres individus. Ce modèle permet de faciliter la compréhension des phénomènes observés et par conséquent, de faciliter l'application des recommandations proposées. La méthode propose une série de clefs d'analyse qui

aide l'aménageur observateur à extraire et classier, dans la multitude de détails d'usage révélés lors de l'observation, les informations pertinentes, soit celles qui pourront ensuite être réutilisées pour le projet. Le but de notre recherche est donc de trouver des pistes pour un design capable de maintenir, mais aussi d'augmenter la palette des possibilités d'usage⁸².

Parvenue à son terme, cette recherche a produit une méthodologie de lecture de l'espace public aidant à préciser et évaluer la façon dont se déroule cette confrontation entre individu et espace-temps.

⁸² Précisons ici que la stratégie de diversification vise non pas l'objet en tant que tel (à l'échelle de design), mais plutôt la configuration spatiale (aux échelles architecturale et urbanistique). En d'autres termes, nous ne visons pas la production d'objets que l'on pourrait qualifier de « multifonctionnels », « modulables » ou encore « neutres ». On cherche plutôt à renforcer la pluralité des occasions d'usage par le biais de l'agencement des objets entre eux, tout en comptant sur une relative motricité de l'utilisateur.










Les figures d'interaction Individu + Dispositif	Verbe 1 Action de l'accroche spatio-temporelle	Verbe 2 Action de l'individu	Scénario Outillant	Scénario Contraignant
 La butée	Accrocher	S'accrocher	assise repos crochet Exemple: banc, poteaux,...	Obstacle limite manquement Exemple: temps imposé, zone d'encombrement...
 L'abri	Isoler	Se cacher	protection permissivité recul Exemple: recoins	solitude anxiété individualité
 L'invitation	Encadrer	Se lover	fonctionnalité efficacité ergonomie disponibilité Exemple: bonne signalétique	restriction suffocation
 Le flou	Laisser	Se perdre	choix liberté subjectivité inventivité interprétation Exemple: mauvaise signalétique	embarrasement incapacité désorientation manquement illisibilité
 Le passage	Emmener	Traverser	voie traversée accessibilisation guide Exemple: passage dégagé	restriction embarrasement
 Le bain	Immerger	Plonger	découverte apprentissage stimulation Exemple: temps d'attente	intimidation anxiété timidité suffocation
 Le signe	Signifier	Laisser une trace	invitation repère attraction identité Exemple: poteaux, totems	dégradation intimidation Exemple: graffiti
 L'aimant	Attirer	Rejoindre	service visibilité repère Exemple: écran	timidité suffocation
 La scène	Montrer	Se montrer / voir	attraction visibilité Exemple: sommet	embarrasement timidité

Figure 102/ Typologie des usages de l'espace-temps transitoire, Natacha Ghiste, 2012

Afin de saisir les influences sensibles exercées par l'espace-temps sur l'usage, il s'agit préliminairement d'identifier plus exactement ce que l'utilisateur approche, touche, frôle, regarde, suit, fuit, ... Au sein de la configuration spatiale, on isole les éléments proches et/ou lointains avec lesquels l'individu interagit. Par leur forme, leur texture, leurs dimensions et/ou leur fonction, ils outillent ou contraignent son usage de l'espace public. Nous les nommons *accroches spatio-temporelles* de l'usage: tel escalier, tel poteau, tel banc, telle file d'attente, telle signalétique, telle surface, ... On peut remarquer que les *accroches spatio-temporelles* prises en compte par cette étude orientée vers le design, sont de natures très différentes. Elles présentent une palette d'échelles, de géométries, de statuts (surfaces praticables, objets, infrastructures, temps imposé ...). Ce qui les relie, c'est que ces éléments font tous partie de l'espace-temps transitoire sensible à travers les possibilités de contacts physiques (toucher du bout des doigts,...) ou cognitifs (subir le temps). Par ailleurs elles entrent dans des logiques d'interaction similaires avec l'utilisateur.

Ensuite, l'usage observé est classé selon sa forme particulière. C'est à cette fin, que nous avons élaboré, à partir de nos observations dans la gare du midi, une typologie des usages de l'espace-temps transitoire particulièrement orientée vers la question de la production des aménagements.

Nous n'avons donc à terme retenu que les *figures* qui pouvaient être déclinées suivant deux verbes, traduisant les "gestes"

produits par chacun des actants dans ce type d'interaction spatio-temporelle. Le premier verbe indique que, dans le cadre d'une interaction de ce type, les *accroches font ceci* à l'individu. Il témoigne de situations où l'utilisateur *est pris* ou *surpris* par l'*accroche*, épreuves qui peuvent tant se solder par une facilité d'usage ou une contrainte. Outre des "actions" d'un espace-temps en place, ce verbe peut également témoigner d'actions transformatrices que l'individu (décideur, mais aussi "simple" usager) peut effectuer sur l'espace public. Il opère par le biais de sa simple présence (interaction directe entre usagers) ou alors par le dépôt, la transformation ou la suppression d'*accroches spatio-temporelle*. Dans ce dernier cas, les *accroches* constituent des outils pour une personne "distante" tentant de voir ses intentions en termes d'usage se réaliser par le biais d'interventions spatiales. Un individu les aménage dans un lieu précis afin qu'elles fassent *cela* à l'utilisateur de ce lieu. Rappelons cependant que l'utilisateur peut user de cette *accroche* en écart par rapport au *scénario* que l'aménageur y avait déposé et activer de ce fait une autre *figure d'interaction* à partir de cette *accroche*. Le second verbe évoque un geste lié de manière exclusive à l'actant "individu", un geste proprement lié au vivant. Il indique que dans le cadre de cette figure d'interaction, l'individu, aux prises directes avec l'*accroche*, *fait ceci*. On remarquera que l'ensemble de verbes sont des verbes transitifs et traduisent donc une action qui modifie, agit sur autre chose que l'agent: on retrouve donc bien ici l'idée d'interactivité.

Au final, nous n'avons retenu que 9 *figures d'interaction* caractérisant chacune une façon particulière pour l'*accroche*

spatio-temporelle et l'usager de se mobiliser mutuellement lors de l'usage. Elles spécifient une série de rencontres possibles entre des comportements individuels et des fonctionnalités environnementales. Lors de chaque étude de cas, l'observateur est appelé à tenir son propre catalogue local en archivant systématiquement ses propres observations. Il peut sembler à première vue réducteur de faire passer les données récoltées sur le terrain, riches et complexes, par ce filtre typologique. Cependant, cette abstraction (momentanée) des données est indispensable dans l'optique de leur opérationnalisation pour un objectif très concret de design. La typologie des *figures* aide également à déchiffrer la façon dont la configuration spatiale en question soutient et/ou contraint les usages. Chaque *figure* est en effet liée à un *scénario*, soit une description de toute une série de répercussions typiques que ce genre d'interaction avec l'espace-temps transitoire a sur l'usager. Ces scénarios constituent des indices comportementaux sur mesure pour la méthode: ils peuvent notamment aider l'observateur à repérer ces situations « *contraignantes ou outillantes* » récurrentes.

Bien que la spatialité des espaces-temps transitoires telle que la gare du midi, soit déjà largement définie, il est en effet encore tout à fait possible, par un travail chirurgical de composition avec l'existant, de jouer sur la propension de l'espace-temps à se faire outil, plutôt que contrainte pour les usagers. Nous pensons que par le biais de certains agencements et de certaines mises en forme, le projet peut tout particulièrement épauler l'usager en lui permettant de moduler, mais aussi de développer, ses relations à l'espace-temps et à

l'autre usager. Par le biais de ces procédures, la typologie des usages développée vise à la fois le respect des opportunités d'usage existantes, mais aussi le développement d'autres usages, l'exploitation de nouveaux espaces, l'invitation de nouveaux usagers qui ne trouvent jusqu'à présent pas exactement ou pas du tout leur place dans l'espace-temps transitoire tel qu'il existe.

9.2. Modélisation : L'aspect spatiotemporel des usages

Afin de faire des recommandations aux professionnels de l'aménagement, nous proposons également au travers de rendus en trois dimensions de la gare du midi de figurer les simulations de flux de ce lieu. Des rendus de la situation actuelle sont alors confrontés à des rendus contenant des pistes de solutions envisageables en terme de circulation, de dispositifs matériels et de moyens à fournir pour que l'espace-temps de la gare du midi soit au maximum en adéquation avec les usages réels lors de sa confrontation avec les usagers.

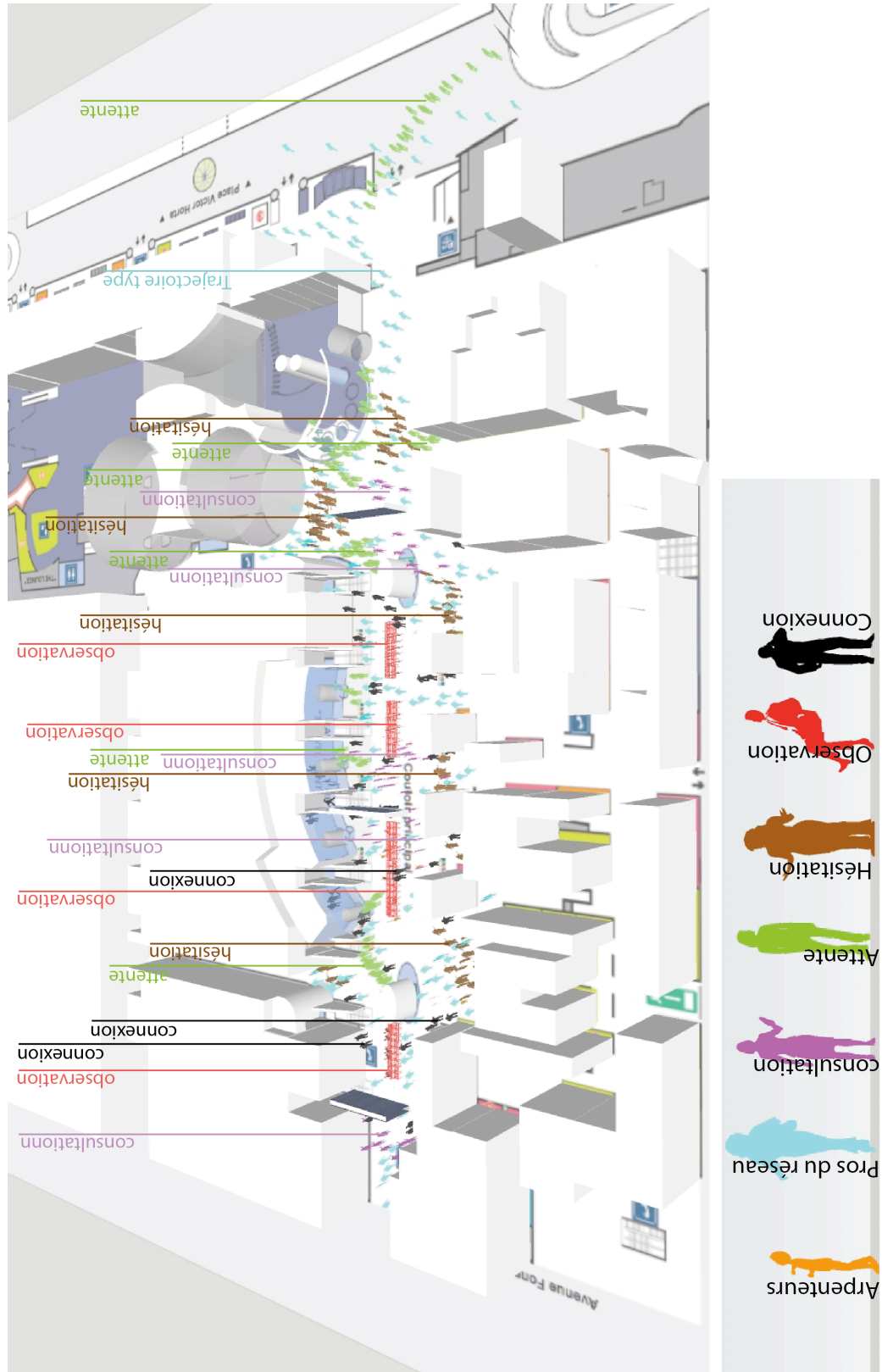


Figure 103/ Simulation des flux du couloir principal de la gare du midi, Natacha Ghiste, 2012

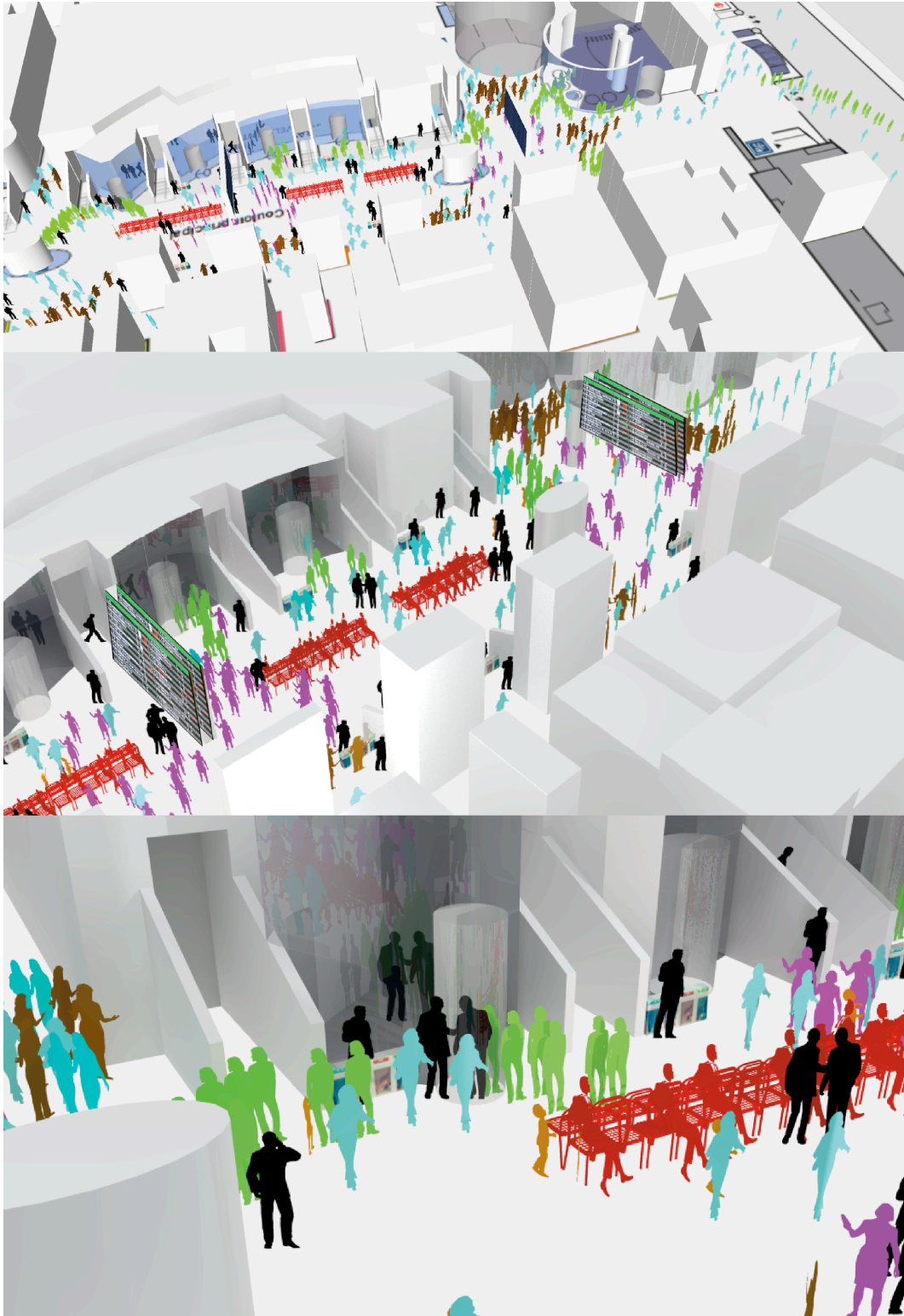


Figure 104/ images 3D de la situation actuelle de la gare du midi, Natacha Ghiste, 2012

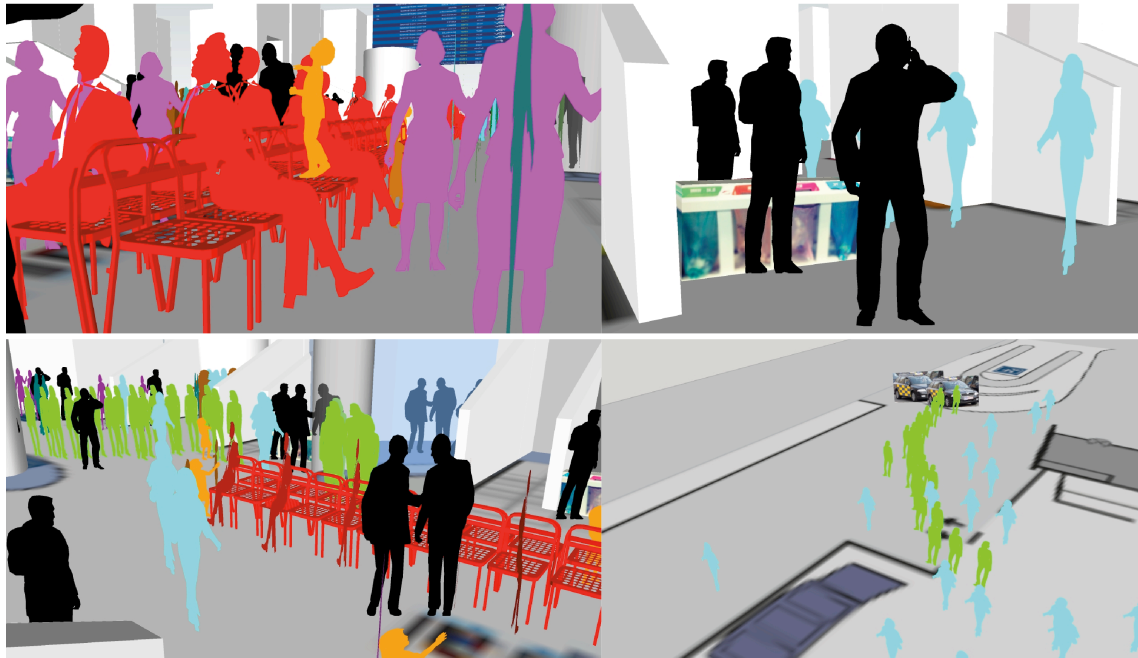
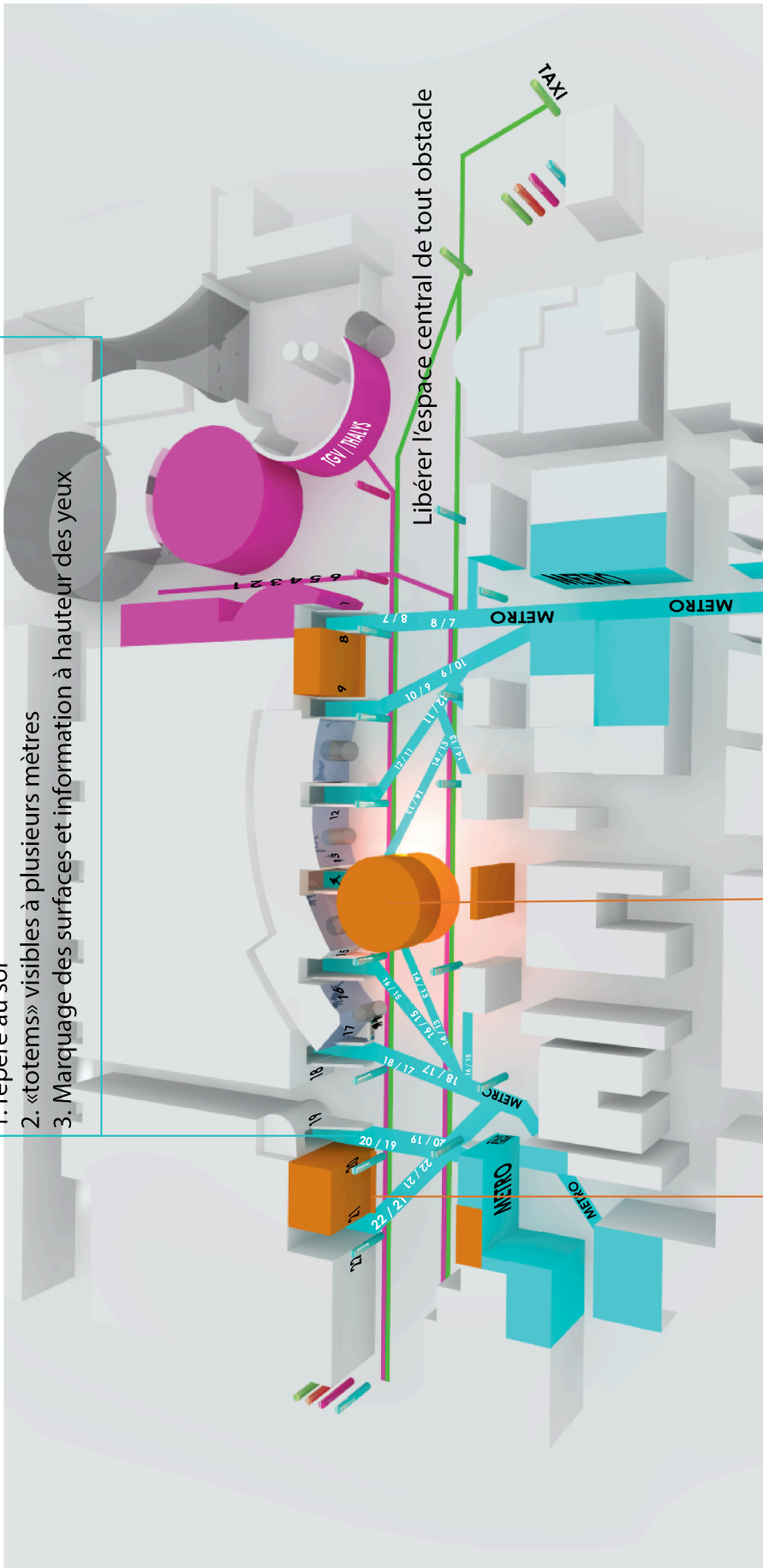


Figure 105/ Détails des usagers de la gare, Natacha Ghiste, 2012

Au travers de ces rendus, nous visualisons, les zones d'encombrement de l'espace. Dans les images qui suivent nous avons tenté d'apporter des pistes de solutions pour remédier à la situation actuelle des usages observés. Les rendus et modèles réalisés agissent comme une amorce visuelle, afin de provoquer un stimulus qui suscite l'envie d'aller plus loin, et par extension, de réellement pratiquer ces espaces. C'est l'usage concret de ces espaces qui doit être réinventé. La vision finale du projet cherche donc à être atteinte grâce à l'impulsion de cette vision alternative des modèles et des rendus.

Mise en place d'une signalétique visible sur trois niveaux

1. repère au sol
2. «totems» visibles à plusieurs mètres
3. Marquage des surfaces et information à hauteur des yeux



Organisation de repères temporels

- instaurer des moments de profondeur : imagination, contemplation, création,...
- Solliciter l'interaction et l'interprétation ludique de l'espace-temps, variation de jeux, installations ponctuelles permanentes ou éphémères,...

Instaurer des zones
d'assises aux points de jonctions
stratégiques

Figure 106/ Pistes de solutions envisageables, Natacha Ghiste, 2012

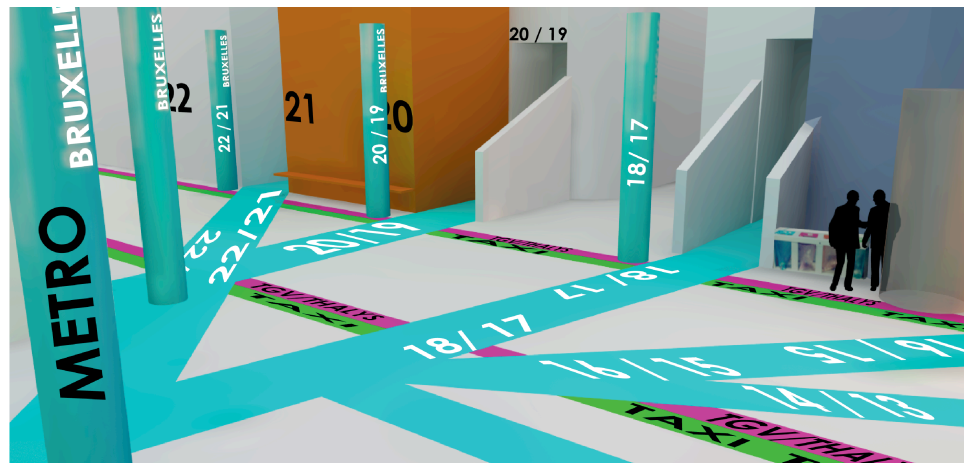


Figure 107/ Signalétique sur trois niveaux, Natacha Ghiste, 2012

Les pistes de solutions envisagées reposent principalement sur une réorganisation des usages spatio-temporels. En effet, nous nous sommes efforcés à mettre en place une signalétique claire, lisible et visible dès l'entrée dans l'espace de transition.⁸³ Il nous semble intéressant de répartir l'information en trois temps. Premier temps : mise en place de repères au sol qui permettent de guider l'utilisateur dans sa trajectoire. Second temps : Mise en place de « totems » permettant de marquer les points de jonctions de l'espace et indiquant la possibilité de changement de trajectoire. Cette intervention permet de capter l'attention des usagers. Dernier temps : marquage des surfaces à grande échelle favorisant la lecture des informations. De plus, nous pensons qu'il serait judicieux de libérer l'espace central du couloir de tout obstacle physique afin de limiter les obstacles temporels dus à

⁸³ Il ne s'agit là que d'une ébauche de solutions envisageables pour que l'aménagement du couloir principal de la gare du midi soit en adéquation avec les usages réels qui s'y produisent.

des zones d'encombrement. Il nous faut aussi prévoir l'instauration de moments dans l'espace favorisant l'appropriation de ce dernier par les individus. En effet, il faut offrir à l'utilisateur la possibilité de penser l'espace, par des interventions permettant l'imagination, la contemplation, la création mais aussi l'interaction et l'interprétation ludique des lieux. Par ailleurs, la mise en place des zones d'assises doit être repensée. En effet, il faut repenser ces zones dans des endroits stratégiques pour les acteurs. Nous avons vu au travers de nos observations, que bien souvent les dispositifs techniques étaient détournés en assises, cependant, ces dispositifs (poubelles, escaliers, garde corps,...) présentent des manquements pour cet usage. Il serait intéressant de repenser cette fonction d'assise suivant les détournements observés et pourquoi pas, par la suite, proposer un design capable de supporter ces usages improvisés.

9.3. Synthèse des thèmes à l'étude : « Le triangle des interrelations »

Au travers des figures qui suivent, nous avons voulu synthétiser les thèmes abordés au cours de cette recherche. En effet, nous avons étudiés l'interrelation des usagers avec l'espace-temps transitoire. Nous avons observé, différentes manières dont usager et espace-temps se saisissent l'un l'autre au moment de l'usage. Nous constatons que ce dernier, peut être « *outillant ou contraignant* » selon la situation observée et les composantes qui le caractérisent. Ce modèle est efficace afin de résumer les situations observées, mais peut aussi servir d'outil à l'observateur de situations similaires afin d'extraire et de classifier les détails observés. Rappelons que l'objectif final de notre étude est de proposer à ceux qui mettent en forme ce territoire (architectes, urbanistes, décideurs, designers, ...) un modèle leur permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans leur pratique afin de mieux anticiper l'impact des aménagements sur les usages quotidiens. Ce dernier modèle proposé nommé « *triangle d'interrelations* » associé à « *la typologie des usages de l'espace-temps transitoire* » que nous avons proposé précédemment, sont des outils centraux de la recherche afin d'outiller les professionnels dans leurs observations.

Le triangle des interrelations

Afin de pouvoir extraire et classifier les données d'un terrain d'observation similaire à notre recherche, le chercheur ou

l'observateur pourra utiliser notre modèle suivant des étapes décrites ci-dessous :

1. Point de départ.

Cibler trois composantes essentielles du terrain : Le type d'utilisateur, le type d'espace et le temps propre à l'espace.

2. A partir de ces trois composantes : définir leur interrelation respective au moment de l'usage.

A. Observer le scénario d'usage fait par l'utilisateur.

B. Cibler les dispositifs matériels présents dans l'espace lors de cet usage.

C. Déterminer les temporalités observées au temps de l'usage.

3. À cette étape de l'observation, le chercheur devrait être capable de déterminer la façon dont se saisissent usager et espace-temps. Suivant les situations observées les composantes seront plus ou moins outillantes ou plus ou moins contraignantes.

A. Spécifier le type de temporalités observées

B. Spécifier le type d'usage observé

C. Spécifier le type de dispositifs matériels observés

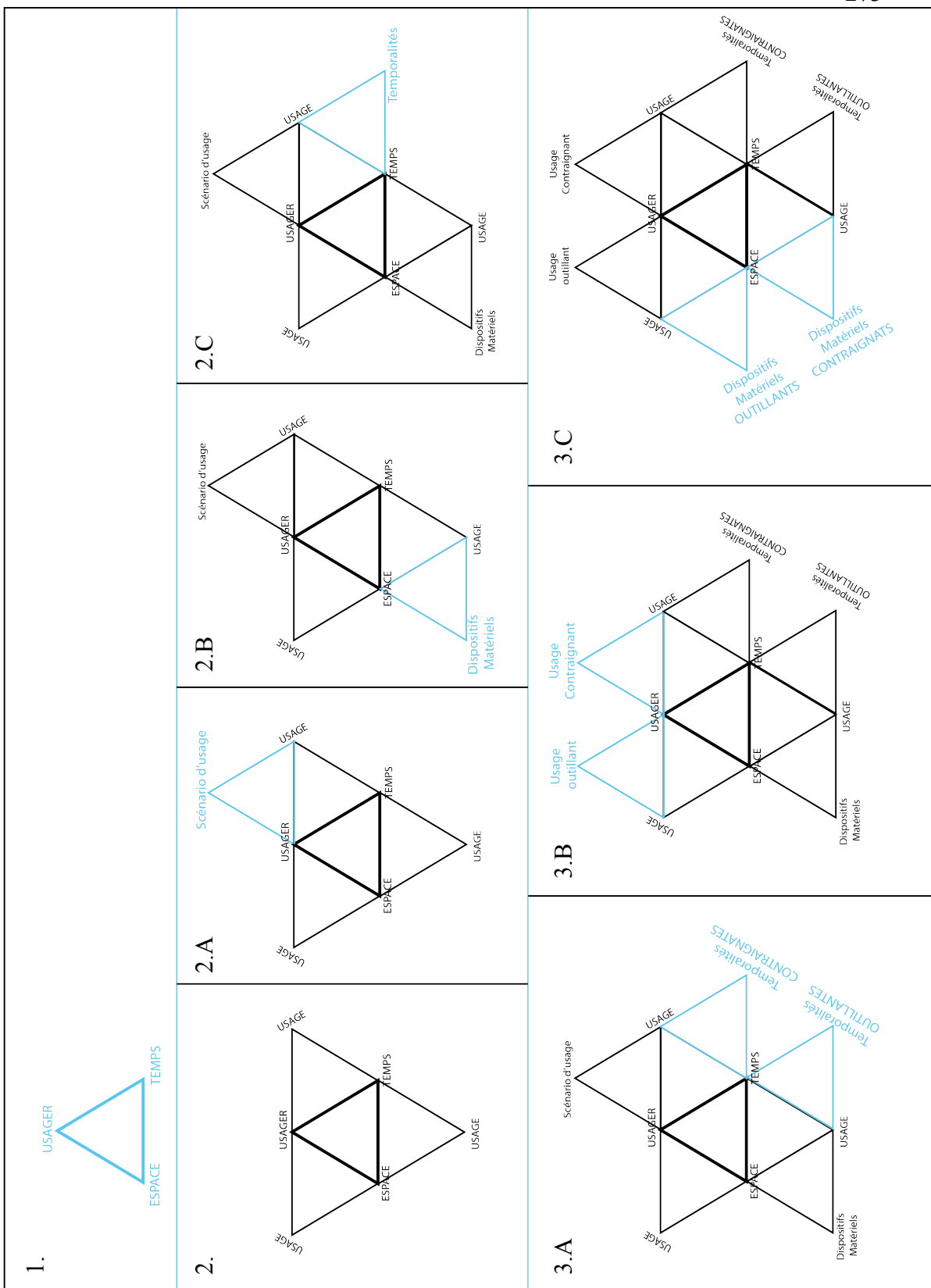


Figure 108/ Possibilités d'interrelations, Natacha Ghiste, 2012

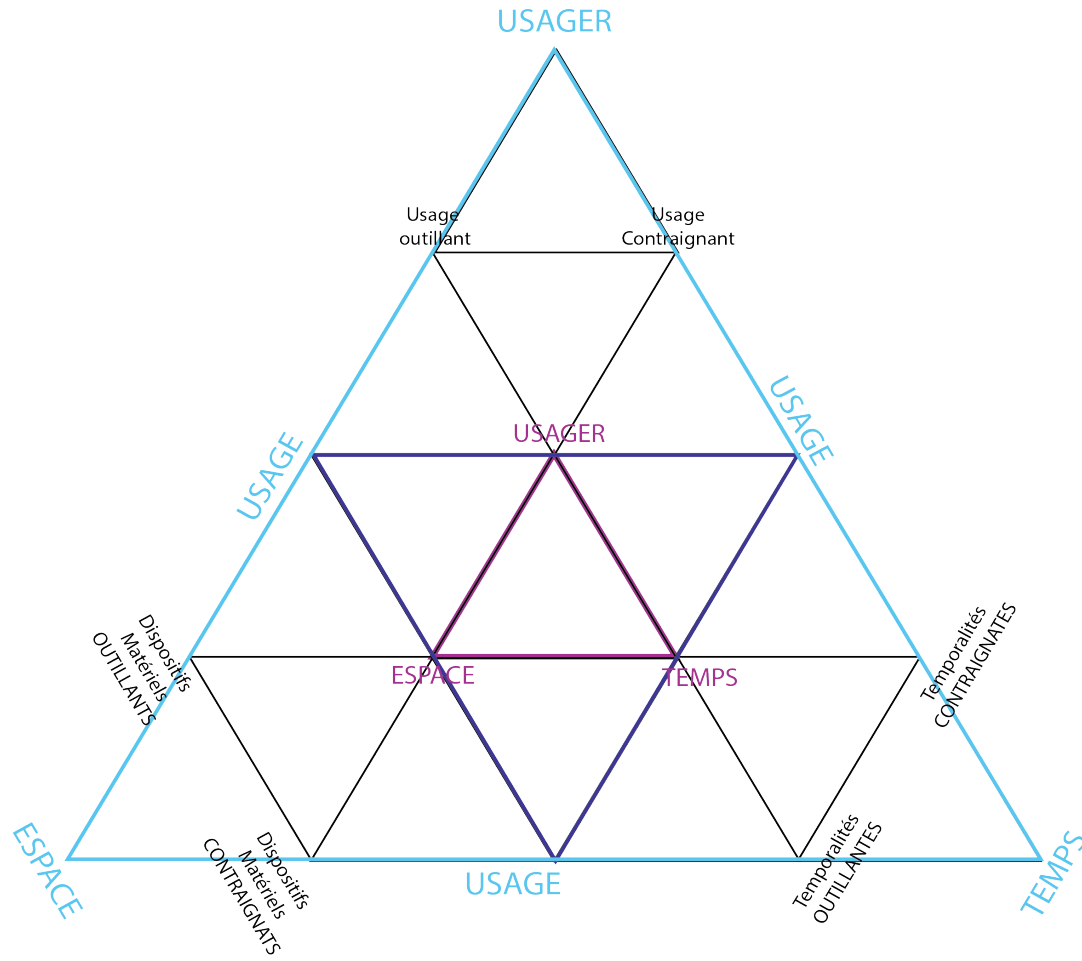


Figure 109/ Triangle d'interrelation: usager-espace-temps, Natacha Ghiste, 2012

CONCLUSION

Cette recherche avait pour but l'étude des usages réels naissant lors de l'interrelation usager-espace-temps. Notre question initiale était la suivante :

L'espace-temps transitoire est-il en adéquation avec les usages réels naissant lors de sa confrontation avec les usagers ?

Afin de savoir si l'espace-temps transitoire est en adéquation avec les usages réels qui y sont pratiqués, nous avons effectué quantité d'observations sur le territoire de la gare du midi à Bruxelles et avons aussi, posé notre regard sur les espaces publics d'autres villes belges et américaines que nous avons été amené à parcourir. Pour construire et alimenter notre recherche, nous avons cherché à : identifier les thèmes de cette interrelation, diagnostiquer les indices spatio-temporels et comportementaux qui composent l'espace transitoire, et finalement, décrypter ces indices dans le but d'outiller les professionnels de l'aménagement afin qu'ils réapprennent à penser l'espace suivant les usages réels. Au travers des résultats acquis par cette recherche, il nous est désormais possible d'affirmer que l'aménagement du couloir principal de la gare ne se superpose pas aux usages qui y sont réellement pratiqués. En effet, nous avons pu observer que les conditions spatiales et temporelles contraignent les possibilités d'action de l'utilisateur. Les observations ont mis en évidence de nombreux obstacles à l'espace mais aussi au temps. Des obstacles tels que zones

d'encombrement, signalétique illisible, temps imposé, ... ont pu être révélés.

Parvenue à son terme, cette recherche a produit une « typologie des usages », autrement dit une méthodologie de lecture de l'espace-temps transitoire aidant à préciser et évaluer la façon dont se déroule cette confrontation entre individu et espace-temps. De plus, nous avons voulu proposer des pistes de solutions envisageables au travers de rendus en trois dimensions afin de remédier aux situations d'usages contraignants. Dernièrement, nous avons mis en place un modèle, « triangle des interrelations », permettant non seulement d'intégrer les usages et les temps de l'espace mais aussi de s'en inspirer dans la pratique afin de mieux anticiper l'impact des aménagements sur les usages quotidiens.

Limites de l'étude

Ce type de relevé des usages d'un lieu, toujours limité au temps et au champ de l'observation, ne peut cependant jamais prétendre à une représentativité exacte et ne permet d'établir qu'un diagnostic partiel. Son objectif n'est pas de livrer un jugement absolu, définitif et arrêté sur tel ou tel espace. Mais un tel état des lieux permet déjà de démontrer toute une série de propensions de cette portion d'espace public à se faire outil et/ou contrainte, de différentes façons, selon l'utilisateur et/ou le moment et/ou l'élément précis avec lequel il interagit.

L'ensemble de notre cadre méthodologique a été élaboré essentiellement à partir de données visuelles. En ce qui concerne l'application de cette méthodologie par des aménageurs, nous privilégions également l'observation. Cette technique, ainsi que l'interprétation du type de données récoltées à l'aide de notre méthode, nous semble en effet plus accessible à des acteurs praticiens, non outillés pour l'enquête sociologique. Enfin, le type de données récoltées par l'observation (matières, configurations, agencements, position des corps) nous semble plus à même de nourrir la question du design des aménagements. Le rapport spatial à la ville est d'abord un rapport corporel, majoritairement inconscient, qui se formule naturellement dans des attitudes. Semblant aller de soi, il se formule par contre difficilement dans le discours. Pour cette raison, l'observation (fixe ou déambulatoire, mais distante) constitue notre technique d'investigation principale.

Il semble cependant que la recherche, dans son éventuelle seconde phase d'application à une étude de cas, pourrait être un moment de vérification de l'efficacité des modèles proposés. On pourrait imaginer mener des entretiens supplémentaires auprès d'usagers. La difficulté réside cependant dans le fait de récolter un témoignage d'usage franc et direct. Cette « maîtrise du témoin » n'est pas évidente et peut être soutenue en conduisant l'entretien sur les lieux mêmes de la discussion (parcours commenté) ou en s'appuyant sur des médias tels que des photos, des cartes, des maquettes, permettant de situer et d'incarner les objets de la discussion. Nous ne prôtons cependant pas, dans le cas qui nous occupe ici, les récoltes des discours dans le cadre

de groupes et ce pour deux raisons essentielles : si le groupe est présent sur les lieux investigués, sa seule présence modifie la conduite des autres usagers ; par ailleurs le groupe pèse sur les modalités de perception de l'espace et d'expression de chacun. Si nous parvenons cependant à mener des entretiens comme nous l'entendons, ceux-ci permettront de compléter notre étude actuelle et d'en combler certains manquements.

Contributions escomptées et perspectives

Cette connaissance acquise permet de pouvoir proposer aujourd'hui aux concepteurs des clés adéquates d'analyse de l'espace-temps transitoire. Autrement dit, nous proposons une série d'outils axés sur la conception des formes de l'espace-temps transitoire. Ils visent à décrire et à évaluer les spécificités spatiales d'un lieu à partir des usages que l'on en observe. Ils permettent à ces professionnels de mieux cerner la façon dont les outils et contraintes pour l'usage s'enchevêtrent, et pourraient s'enchevêtrer dans tel ou tel usage.

Par ailleurs, il existe encore de nombreuses voies de recherches qui peuvent être entamés dans le prolongement de notre étude. C'est à cette fin que nous avons construit une première série d'instruments d'observation. Il s'agit d'un canevas d'observation sous forme de grille de lecture ainsi que d'une série d'outils permettant d'optimiser ces moments passés sur le terrain. Le concepteur peut les utiliser afin d'observer les usages de l'espace public sur lequel il est appelé à intervenir. Issues de

notre propre expérience du terrain, ces techniques peuvent épauler un relevé des usages existants et donc en assurer une forme de reconnaissance. Mais l'utilisation de l'observation couvre également d'autres potentiels, dès lors que l'on envisage le réaménagement comme une occasion unique de développer les possibilités d'usage de l'espace transitoire concerné. A ce niveau, si l'observation de l'existant n'est jamais exhaustive et ne peut témoigner de tous les usages d'un lieu, elle offre un terrain d'investigation unique pour le projet. Elle fait de l'espace-temps un véritable laboratoire de formes à l'épreuve d'usages. En prenant l'habitude de centrer sur les usages le regard que nous portons sur l'espace, on regroupe dans la mémoire une série de situations qui pourront être utilisées ultérieurement dans des phases de projet. Ce qui devient particulièrement intéressant pour le concepteur, c'est que, si il fait l'effort de décrypter certains mécanismes des usages qu'il observe, il peut alors commencer à s'en nourrir dans le cadre de son travail créatif.

Pour conclure, nous invitons les concepteurs, mais aussi les décideurs, à réfléchir à de nouvelles façons d'opérer des synergies dans leurs approches de l'espace public. Nous voudrions les amener à reconsidérer la place et l'importance de leurs opérations d'aménagement aux côtés de l'utilisateur.

Bibliographie

A

Augé, M. (1992). *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Éditions du Seuil.

Asher, F. (1998). *Ville et Développement ; Le Territoire en quête de sens*. Éditions Textuel.

Asher, F. (2003). *Modernité: la nouvelle carte du temps*, Paris : Éditions de l'Aube.

Amar, G. (2004). *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*. Paris : Éditions de l'Aube.

Asseo, D. (2002), Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités. Dans GWIAZDZINSKI, L. (2003), *La ville 24 heures sur 24*, Paris :Éditions de l'aube.

B

Benoît, J-M., Benoît, Ph. et Pucci, D. (2002). *La France à 20 minutes*. Éditions Belin.

Berthoud, D. Cerqui, F. Clément, F. Ischi & O. Simioni (2000). *Pratiques et Théories des Sciences et des Techniques. La « Société de l'information » : Une idée confuse*. Colloque Université de Lausanne.

C

Castells, M. (1966). *Rise Of the network Society*. Oxford : Blackwell.

Certeau M. (1990). *L'invention du quotidien*. 1. Arts de faire, nouvelle édition, établie et présentée par Luce Giard. Paris : Éditions Gallimard.

Chombart de Lawe, P-H. (1976). *Appropriation de l'espace et changement social*. Dans la 3e conférence internationale de

l'espace construit. France : Centre d'ethnologie sociale et de psychologie.

D

Delalex, G. (2007). Le temps synchronique des infrastructures. Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan.

Deslauriers, J.-P. & Kerisit, M. (1997). Le devis de recherche qualitative. Dans J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L.-H. Groulx & al, *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaëtan Morin éditeur.

E

Ecco,U. (1968). *La structure absente*, Section C: La fonction et le signe, Paris: Mercure de France.

F

Floch J.-M. *Sémiotique, marketing et communication, Sous les signes, les stratégies*. Paris : Presses universitaires de France.

G

Ghorra-Gobin, C. (2001). *Réinventer le sens de la ville: Les espaces publics à l'heure Globale*, Paris : Éditions l'Harmattan.

Gieidon, S. (2004). *Espace, Temps, Architecture. 3. le nouvel Urbanisme*. Editions Denoël.

Gruen,V. et Smith, L. (1960). *Le shopping center planifié, Shopping Towns USA*, New York : Reinhold Publishing.

Graumann, C.F. (1978). Le concept d'appropriation et les modes d'appropriation de l'espace. Dans Serfaty, P., *Appropriation de l'espace*. Actes de la 3^e IAPS.

Gwiazdzinski, L. (2003). *La ville 24h/24*, Paris : Éditions de l'Aube.

H

Habernas, J. (1978). *L'espace public; archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Éditions Payot.

Hall, E.T. (1984). *La dimension cachée*. Paris : Le Seuil.

I

Ittelson W. et Proshansky. (1970). *The use of behaviorial maps in environmental psychology, in methods in environmental research*. Dans Proshansky, H.M., Ittelson, W.H., Rivlin, L.G. (Eds.). *Environmental Psychology: Man and His Physical Setting*. New York: Holt, Rinehart & Winston.

J

Jébrak, Y et Julien, B. (2006). L'espace public urbain une introduction. *Dans Les temps de l'espace public urbain*. Éditions Multimondes.

K

L

Levy-Leblond, J-M. (1983), La structure de l'espace-temps. Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. *L'Espace et le Temps aujourd'hui*, Paris : éditions du Seuil.

M

Marzloff B. et Bellanger F. (1998). *Transit ou Les lieux et les temps de la mobilité*. Éditions de L'Aube.

Merlin, P. et Choay, F. (1988). *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*. Paris : Presses universitaires de France.

Moser, G., & Weiss, K. (2003). *Espaces de vie: aspects de la relation homme-environnement*. Paris : Éditions Armand Colin.

Moraïs, J. (1983), La structure de l'espace-temps. Dans Alegria, J., Minot, G. et Noël, E. L'Espace et le Temps aujourd'hui, Paris : éditions du Seuil.

Morval J. (2007). *La psychologie environnementale*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal.

N

O

P

Paquot, T. (2011). Préface; De l'espace public aux espaces publics : considérations étymologiques et généalogiques. Dans Y. Jébrak et B. Julien. *Les temps de l'espace public urbain: Construction, transformation et utilisation*. Éditions MultiMondes.

Picon Antoine, Les temps contrastés de l'internet, Temporalités et urbanité de l'internet. Dans Prelorenzo et Rouillard, *Le temps des infrastructures*. Paris : Editions l'Harmattan.

Powers W. (2010). Hamlet's Blackberry: A practical philosophy for building a good life in a digital age. Harpers Collins. Dans Le vif express. (2011). *Petite philosophie à l'ère numérique*.

Prelorenzo, C. & Rouillard, D. (2007). *Le temps des infrastructures*. Paris : L'harmattan.

Q

R

Rouillard, D. (2007). «La ville à 10 minutes». La distance de temps dans la théorie de la ville mesurée. Dans *Le temps des infrastructures*. Paris: L'Harmattan

S

Sennet, R. (2002). *La Chair et la Pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, Éditions Verdier.

T

Thiberge, C. (2002). *La ville en creux*, Paris : Éditions du Linteau.

Tuan Yi-Fu. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*, InFolio.

Tuan Yi-Fu. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*. Dans Marc Dumont, compte-rendu publié dans les cahiers du Laua n°9.

Toffler, A. *La troisième vague, 1980*, Extrait de *La Richesse Révolutionnaire*, Paris : Plon, 2007

U**V**

Virilio, P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*. (p.43). Paris: Les Éditions Textuel.

W

William, J. (2006). *La Théorie de l'Émotion* (trad. chap.24 des *Principes*).Paris : L'Harmattan.

X**Y****Z**