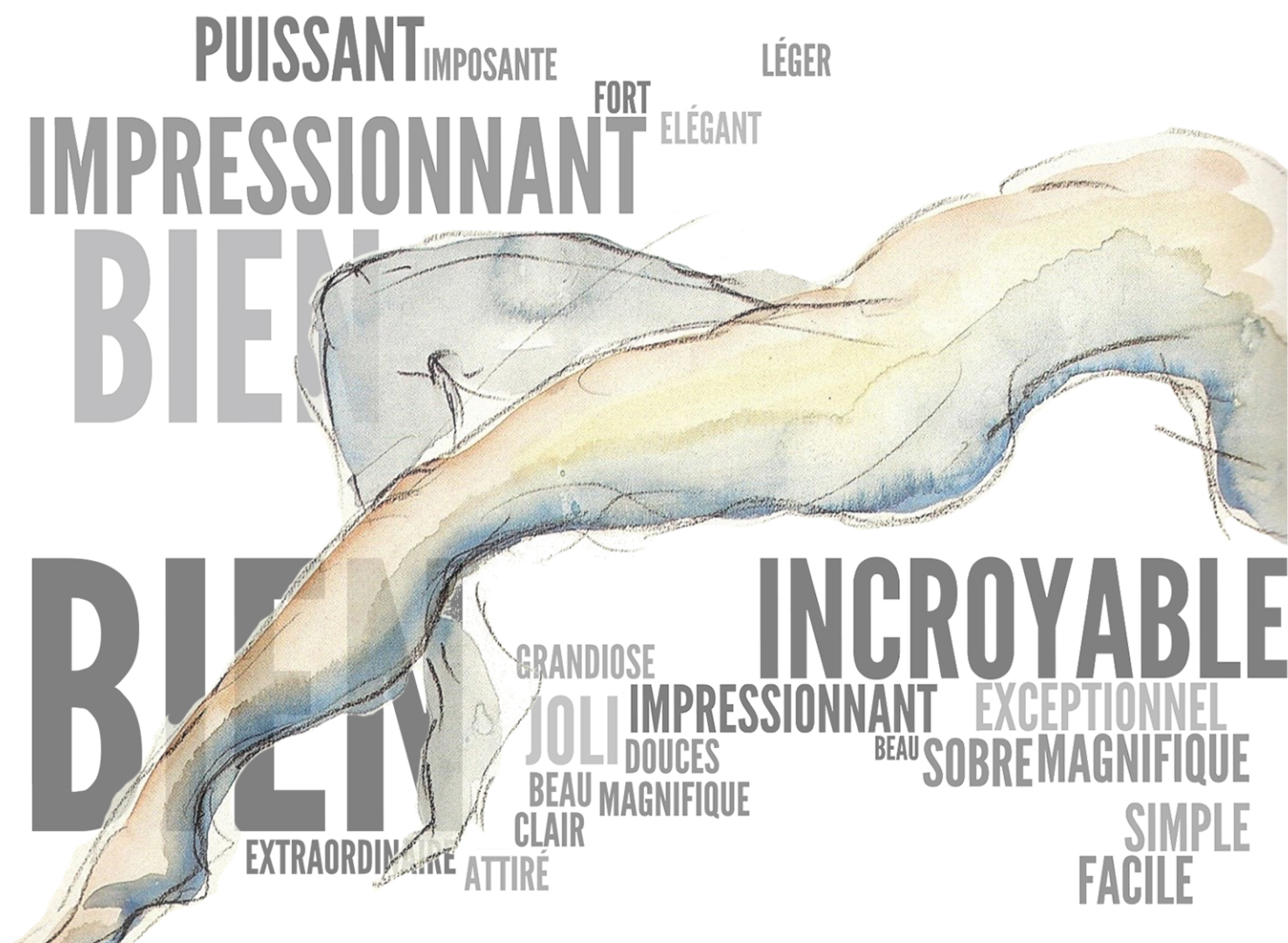


AMBIANCE D'UNE GARE

Méthode du parcours commenté appliquée à la gare des Guillemins



Travail de fin d'études réalisé en vue de l'obtention du grade
de Master en Ingénieur Civil Architecte à finalité approfondie

Chloé Gonzalez

Je souhaiterais exprimer ici ma reconnaissance à toutes celles et ceux qui ont collaboré à la réalisation de ce mémoire.

Je tiens particulièrement à remercier mes promoteurs, Mme Ben Rajeb et M. Teller, qui ont suivi ce travail tout au long de sa construction et qui lui ont permis d'être ce qu'il est.

Je remercie également Mme Elsen, Mme Roosen et M. Leclercq pour leurs conseils et l'attention qu'ils porteront à la lecture de ce mémoire.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude aux différents experts pour leur disponibilité, la pertinence de leurs propos et leur enthousiasme.

Merci enfin aux proches et amis pour leur soutien, leurs encouragements et leur bonne humeur, particulièrement à mes parents et Rachel qui, au-delà de ces qualités, ont participé à la réalisation de ce travail en tant qu'usagers.

TABLE DES MATIERES

Introduction	6
I. Evolution de l'objet de la gare	8
1. Histoire de la gare	8
1.1. La gare et son architecture	8
1.2. La gare en tant qu'espace public	13
2. Axe d'étude	16
II. Notion d'ambiance	19
1. Définition de la notion d'ambiance	19
2. Diversité des approches	20
2.1. Approche scientifique	20
2.2. Approche sensible	21
2.3. Axe de recherche	21
3. Eléments influant l'ambiance	22
3.1. Eléments qui influencent l'ambiance	22
3.2. Eléments qui influencent la perception de l'ambiance	23
III. Méthodes d'observations in situ des ambiances	27
1. Généralités	27
1.1. Analyse inventive ou analyse paysagère	27
1.2. La méthode des parcours commentés	28
2. Méthodes appliquées pour l'étude de la gare	29
2.1. Méthodologie des parcours commentés	29
2.2. Méthodologie de l'auto-confrontation	30
2.3. Méthodologie de l'entretien	31
IV. Cas de la gare des Guillemins à Liège	34
1. Choix de la gare des Guillemins	34
2. Evolution de la gare des Guillemins	35
2.1. Histoire de la gare	35
2.2. L'actuelle gare des Guillemins	37
V. Ambiance de la gare vue par les experts	46
1. Objectifs	46
2. Public cible	46
3. Protocole expérimental	47
3.1. Visite guidée	48
3.2. Auto-confrontation	48
3.3. Entretien	49
4. Méthode d'analyse des données	50

5.	Résultats de l'analyse.....	51
5.1.	La gare des Guillemins en tant qu'espace public.....	51
5.2.	Les ambiances de la gare des Guillemins selon les experts.....	54
5.3.	Le parcours de la gare selon les experts.....	55
5.4.	Conclusion.....	56
VI.	Ambiance de la gare vue par les usagers.....	58
1.	Objectif.....	58
2.	Public cible.....	58
3.	Protocole expérimental.....	61
3.1.	Parcours commenté.....	62
3.2.	Auto-confrontation.....	68
3.3.	Entretien.....	69
4.	Méthodologie d'analyse des données.....	72
4.1.	La grille d'analyse.....	72
4.2.	Entre dire et percevoir.....	74
4.3.	Les communautés de perception.....	78
4.4.	Contextualisation des ambiances perçues/vécues.....	79
5.	Résultats de l'analyse.....	80
5.1.	Entre dire et percevoir.....	80
5.2.	Les communautés de perception.....	91
6.	Contextualisation des ambiances perçues/vécues : vers une architecture du sensible.....	93
6.1.	Les perceptions sensorielles.....	95
6.2.	La lumière.....	95
6.3.	Les surfaces.....	96
6.4.	La lisibilité et l'orientation.....	97
6.5.	Les usages.....	98
6.6.	Les significations comme moyen d'accéder à l'ambiance d'un lieu.....	101
6.7.	Conclusion.....	102
VII.	Comparaison avec un autre terrain : cas de la gare de Bruxelles-Midi.....	105
1.	Choix des terrains.....	105
1.1.	Histoire de la gare de Bruxelles-Midi.....	105
1.2.	Comparaison des deux gares.....	107
1.3.	Méthode.....	109
2.	Résultats issus de la comparaison.....	111
2.1.	Les perceptions sensorielles.....	111
2.2.	La lumière.....	112
2.3.	Les surfaces.....	113
2.4.	La lisibilité et l'orientation.....	114

2.5. Les usages.....	116
2.6. Les significations	117
2.7. La culture	118
2.8. Conclusion.....	118
Conclusion.....	121
Références.....	123
Bibliographie	123
Webographie.....	125
Sources images.....	126

INTRODUCTION

Ce Travail de Fin d'Etudes s'intéresse à l'ambiance d'espaces architecturés que l'homme parcourt. En effet, il n'est plus à démontrer que ce qui sous-tend la passion d'un architecte est de transmettre des émotions, des ressentis, à travers l'environnement qu'il construit, bien au-delà donc du simple support fonctionnel que peut être un bâtiment.

De surcroît, depuis quelques années maintenant, la ville devient l'objet des considérations d'un monde qui 'parle' aux sens. Nos exigences en matière de qualité de notre cadre de vie sont croissantes et Ferrier (2013), architecte et urbaniste, évoque l'ambition « que tous nos sens puissent être comblés dans une journée en ville, que l'on trouve plaisir à vivre dans une nouvelle « nature urbaine », sans être nostalgique d'un paysage naturel imaginaire ».

Souhaitant nous placer dans le cadre de ces expériences quotidiennes liées au sensible, nous nous intéressons ici à un lieu public urbain, souvent traversé mais faisant rarement l'objet d'attentions particulières, un espace « du quotidien », dont la principale qualité architecturale serait *à priori* sa pure fonctionnalité : la gare. Cet espace complexe, parfois labyrinthique, dédié à la fonction de transport semble pourtant être le lieu idéal pour la mise en valeur d'une ville sensible, pour y vivre l'architecture sensible. Elle est en effet porte de la ville pour certains, espace public traversé au quotidien pour d'autres et ne désemplit pas d'un public varié au nombre sans cesse croissant.

Nous avons choisi, dans ce cadre, d'étudier la gare des Guillemins en tant qu'objet emblématique qui accueille les voyageurs et qui s'expose fièrement à la ville de Liège.

Notre étude interroge donc l'ambiance de cette gare : comment les usagers perçoivent-ils l'ambiance de la gare ? Quel impact peut-elle avoir sur eux et sur cet espace public ? Quelle importance accorder aux différentes composantes de l'ambiance d'une gare ? Quels sont les moyens, les configurations sensibles, que les concepteurs peuvent mettre en place afin de donner à ce type d'espace public une ambiance de qualité, agréable, qui invite le voyageur à entrer dans la ville sensible par sa *porte d'entrée* ?

Afin de répondre à ces questions, nous avons mis en place une méthode basée sur les parcours commentés. Celle-ci nous permet d'accéder aux perceptions des usagers et à leur ressenti dans l'espace architectural.

Ce travail va donc s'organiser en plusieurs parties. En premier lieu, nous nous appliquerons à définir notre champ d'étude, en présentant l'objet de la gare et notre façon de l'appréhender, puis en définissant la notion d'ambiance selon notre recherche. Ensuite, nous expliquerons la méthodologie de ce travail, impliquant différents acteurs et différentes méthodes de recueil de données, tout en assurant leur complémentarité. Nous présenterons alors la gare des Guillemins, objet de notre étude, en expliquant ce choix. Le cadre étant fixé, nous passerons à l'analyse de ses ambiances du point de vue des experts puis de celui des usagers. Enfin, nous terminerons cette analyse en comparant nos résultats au cas d'un autre site : la gare de Bruxelles-Midi, l'objectif étant de proposer des configurations sensibles qui permettraient de concevoir un espace public de « gare » de qualité.

EVOLUTION DE L'OBJET DE LA GARE



I. EVOLUTION DE L'OBJET DE LA GARE

1. Histoire de la gare

1.1. La gare et son architecture

Le développement industriel et l'urbanisation du XIXe siècle a entraîné l'apparition du chemin de fer en Europe. Les premières gares ferroviaires sont apparues en Angleterre dans les années 1820, puis dans les autres pays touchés par l'industrialisation. Cependant, ces premières lignes sont destinées à l'acheminement de marchandises. En Belgique notamment, ce sont des lignes principalement industrielles et charbonnières. Il faudra attendre quelques années pour que les voyageurs empruntent les trains.

Lorsque les gares commencent à accueillir des voyageurs, elles ne sont alors que de simples lieux d'embarquement, appelées « embarcadères », dédiés à la vente des billets. Nous ne pouvons pas encore parler de bâtiment de gare comme nous les connaissons aujourd'hui, ces infrastructures étant encore rudimentaires.

Le développement de ce nouveau mode de transport de voyageurs implique rapidement la prise en compte de nouvelles contraintes et entraîne la construction des premières gares en tant que bâtiments. Celles-ci doivent permettre de mieux gérer les flux et d'abriter les voies et les quais afin d'offrir aux voyageurs une meilleure protection aux intempéries. Les gares deviennent alors de véritables lieux de transit. Leur programme comprend au minimum une salle d'attente, un bureau guichet, un service bagages et le logement du chef de gare.

Leur architecture devient donc un sujet à part entière, fortement marquée par l'évolution technologique de cette époque. La gare se compose alors d'un grand hall d'acier et de verre, permettant l'accueil des trains et mettant en avant les progrès technologiques de la construction et d'un espace en interface avec la ville, caractérisé par sa façade principale, faisant face à une place et instaurant une typologie unique à ce type de bâtiment. Lemoine (1995) explique que « l'importance des chemins de fer dans la révolution industrielle donne aux gares un statut architectural particulier : c'est l'image la plus visible et la plus spectaculaire des nouveaux programmes et des nouvelles techniques qui se mettent alors en place. ».

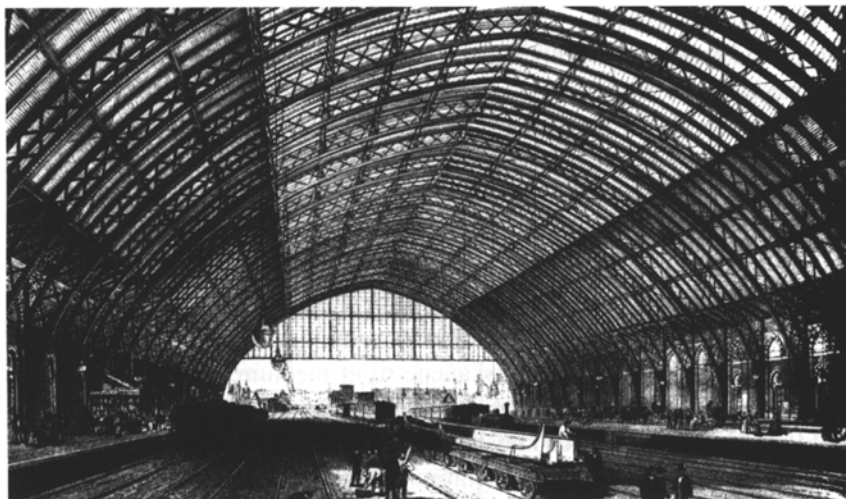


Figure 1: Intérieur du hall Barlow à la gare de St Pancras, Londres, vers 1870 (Angleterre).

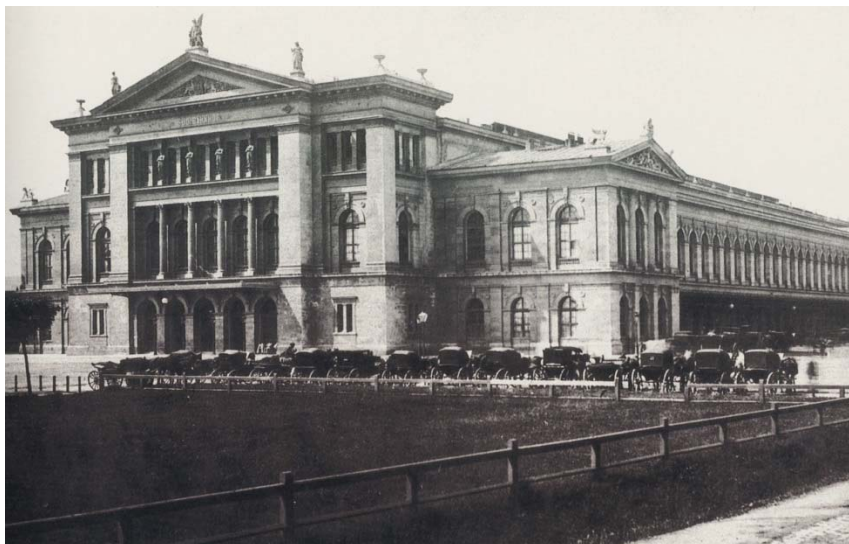


Figure 2: Vue extérieure de la gare Südbahnhof de Vienne vers 1875 (Autriche).

La distinction entre les deux éléments, que sont le hall d'acier et de verre recouvrant les quais et le bâtiment en interface avec la ville, est alors très forte. Elle est caractéristique de la vision controversée de l'industrialisation à cette époque. Le hall de verre et d'acier, accueillant le 'progrès' c'est-à-dire les machines à vapeur, représente la vision d'avenir des ingénieurs de l'époque et leur foi en ces nouvelles technologies. Il est d'ailleurs dans la grande majorité des cas l'œuvre des ingénieurs. Tandis que l'apparence extérieure de la gare, à savoir sa façade et son espace d'accueil, représente la crainte de la population sur cette vision d'avenir. Les architectes emploient donc les codes d'une architecture classique pour composer l'image publique de ce bâtiment de l'ère industrielle. « Ainsi se confrontent, en un seul et même lieu, les différences extrêmes de deux langages et de deux éthiques de l'art de bâtir, de deux visions différentes du monde. [...] L'architecture ferroviaire a donc tenté pendant un siècle de sublimer la peur d'une modernité vécue comme une agression. » (Centre Georges Pompidou, 1978).

Malgré la dichotomie apparente de son architecture, la gare devient, selon Mazzoni (2001), un « édifice public au cœur de la ville avec un caractère architectural propre ». Elle est alors un symbole pour la ville et, selon Richards et Mc Kenzie (1986), « le symbole le plus puissant et le plus dramatique de la révolution industrielle ».

A plus grande échelle, La gare devient le « centre moteur d'une région, carrefour de pouvoir et de production. » (Centre Georges Pompidou, 1978). Le développement du réseau ferroviaire impacte l'économie à l'échelle du pays. Les gares sont les nœuds d'un réseau national et le « symbole de la croissance urbaine » (Centre Georges Pompidou, 1978).

A l'aube du XXe siècle, l'augmentation de la fréquentation des trains et leur démocratisation impliquent la nécessité de transformer les gares. Grâce aux progrès technologiques, elles feront alors l'objet d'une conception d'ensemble, palliant aux nombreux ajouts effectués durant leur développement. Leurs espaces intérieurs sont rationalisés, par des spécialisations et des hiérarchisations. Les relations avec le contexte extérieur sont également améliorées, à l'aide de plusieurs accès et de plusieurs façades. Ainsi, la gare se définit dans un véritable quartier, au sein duquel ses perméabilités sont multiples (passages souterrains, passerelles, etc.).

La gare se transforme alors en un véritable lieu multifonctionnel, qui cherche à développer ses liaisons avec la ville. Selon Lefevre et Cerbelaud (1888), « Il serait souhaitable qu'en France on comprît que la gare d'une ville de quelque importance doit toujours être un monument en rapport avec la cité qu'elle dessert ».

Ainsi, cette notion de monumentalité et de rapport à la ville prend de plus en plus d'importance. Selon Lemoine (1995), la gare est un « symbole de leur [les villes] importance et de leur rang parmi les villes françaises. » Désormais, la gare se place au « rang de monument majeur de la ville ». L'ère du progrès industriel laisse la place à une vision urbanistique et architecturale de la gare. Pruneda (2005) développe en ces termes : « porte de la ville, borne urbaine, lieu de rencontre, la gare fut cela tout au long de son histoire. Poétiquement, on la désigna comme la « nouvelle cathédrale » de l'âge contemporain ».

Cependant, à partir des années 1920, l'architecture de la gare va 'perdre' cette notion de monumentalité pour faire place à un courant appelé le 'style international', faisant partie de l'époque fonctionnaliste. Celui-ci, par opposition au précédent, se caractérise par une plus grande neutralité dans l'expression architecturale et une attention prédominante portée sur la fonctionnalité des édifices. Selon Lemoine (1995) : « on y lit les caractéristiques de notre société : une accablante uniformité, une indifférence au lieu et au public ». Il qualifie également la gare comme un « espace neutre, qui ne parle ni aux sens, ni à l'imagination ».



Figure 3 : Gare de Bruxelles-Midi de 1939-1954 (Belgique).

Grâce aux progrès constant dans le domaine de la construction, nous voyons également apparaître des projets de gares souterraines et des organisations verticales des espaces afin de répondre aux contraintes de la ville moderne constamment en croissance et des contextes urbains de plus en plus complexes. Selon Joseph (1999), la gare devient un « nœud de de circulation tridimensionnel » qui doit prendre en compte et intégrer le phénomène automobile en fort développement. « Le souci de la commodité des voyageurs lié à celui, d'ordre économique, d'utiliser à la fois le sol et le sous-sol, conduisent à l'interconnexion du chemin de fer avec le réseau de transports urbains. De ce fait, naissent les gares souterraines » (Centre Georges Pompidou, 1978).

Le développement de l'automobile et de l'avion concurrence alors fortement l'usage du train et modifie les paysages urbains. Depuis la fin de la guerre de 39-45, qui avait relancé l'intérêt porté aux rails mais également entraîné la destruction de beaucoup de gares, une grande partie du réseau ferroviaire européen fut fermée.

Nous assistons à une désertification du réseau ferroviaire. En effet, sur le territoire belge entre 1950 et 2000, près de 37,2% de km de lignes ont été supprimées et 60,8% des gares ont été fermées. Le réseau belge ne totalise donc plus que 2949 km de ligne et 571 gares en 2000. Cette politique diminuant les lignes et les gares vise à augmenter la vitesse commerciale de déplacement, au détriment de lieux ruraux désormais moins accessibles par la voie ferroviaire. En effet, le développement des chemins de fer et la construction des gares peuvent

permettre une croissance économique pour la ville, tout comme son absence peut entraîner son déclin, comme l'explique Pruneda (2005) : « le rail eut une importance décisive sur la structure du territoire, et la construction des différentes lignes contribua dans de nombreux cas à la création de nouveaux quartiers urbains ou au déclin d'autres existants ».

Cependant, nous remarquons aujourd'hui un renouveau quant à l'intérêt architectural des gares. Les gares contemporaines affichent des architectures fortes, à l'image de la monumentalité qui leur était autrefois attribuée. De grands architectes s'intéressent à ces objets urbains et y mettent en œuvre les dernières techniques de construction. La gare semblerait donc redevenir un symbole fort de la ville. Dans ce sens, Pruneda (2005) écrit : « quelle que soit la situation de la gare, la conception architecturale continuera à jouer un rôle important. Dans les gares nouvelles, elle donne du caractère et de la personnalité à l'installation et à ses abords, en même temps qu'elle confère du prestige à la ville en elle-même ».



Figure 4 : Gare TGV Saint-Exupéry à Lyon (France) conçue par Calatrava (1994).

Néanmoins, l'architecture de la gare n'a pas retrouvé une identité propre comme ce fut le cas auparavant. Elle se base aujourd'hui sur les mêmes critères que l'architecture des édifices liés à l'organisation économique actuelle, comme les centres commerciaux, les aéroports, etc. Il n'y a donc plus une typologie dominante de la gare.

Outre ce retour à une architecture monumentale, nous pouvons également noter la complexité croissante des gares. En effet, la gare contemporaine est multimodale, elle tend à inclure les différentes connections possibles avec les autres modes de transport qui se développent aussi en parallèle. Mais elle est également multifonctionnelle, avec des programmes de plus en plus complexes, tentant de répondre à une urbanité qui se développe autour des nœuds de réseaux de déplacement. Nous trouvons, par exemple, dans ses programmes des bureaux, des commerces ou des logements.

La gare tend donc aujourd'hui à augmenter et à améliorer ses liaisons avec la ville mais également à des échelles plus grandes. Cependant, la croissance urbaine actuelle lui impose parfois des contextes particuliers, notamment lorsque le positionnement de la gare par rapport au centre-ville se trouve modifié par son extension ou par le déplacement de la gare. Nous trouvons alors des quartiers de gare, autrefois définis par elle, qui ne sont plus identifiables. Les gares font ainsi souvent l'objet aujourd'hui de plans d'aménagement à l'échelle des quartiers qui les entourent.

L'arrivée du TGV a également eu plusieurs impacts. La grande vitesse a pour effet de modifier les échelles spatio-temporelles. Désormais, de grandes distances, souvent transfrontalières, sont reliées en un faible temps. Le TGV est donc perçu comme un outil de dynamisme urbain, tout comme l'était la gare elle-même lors de son apparition. Selon Zembri (1995), « le TGV modifie en effet le rapport du réseau ferré au territoire. On lui suppose ensuite un effet structurant qui le place désormais au cœur des politiques d'aménagement et redonne à la gare une fonction urbanistique ». Cependant, tout en créant des relations économiques, politiques et culturelles entre les villes qu'il dessert, le TGV engendre en contrepartie, selon Voye (2002) « des « effets tunnel » qui isolent des régions entières et les excluent des dynamiques nouvelles ».

La gare s'inscrit donc dans des échelles différentes. Elle permet des liaisons entre des échelles locales, régionales, nationales et même internationales. A l'heure actuelle, de par le développement des moyens de transport comme le TGV ou l'avion, le déplacement ne semble plus être dicté par la distance mais par le temps de voyage.

Ainsi, la conception actuelle de la gare semble se trouver à la jonction entre architecture et urbanisme. Selon Diéblod et al (1992), « le pôle n'est pas seulement la connexion privilégiée de plusieurs réseaux, de plusieurs modes de transports, il est aussi un morceau de ville. ». Et Ollivro (1996) rajoute que « réaliser une gare aujourd'hui c'est autant de l'urbanisme que de l'architecture ».

Contrairement au constat précédant sur la diminution de la fréquentation du train au profit de l'automobile, il semblerait que depuis quelques années l'évolution s'inverse. Même si la voiture reste le moyen privilégié de transport, nous remarquons que les déplacements en transport en commun, dont le train, ont augmenté de manière plus importante que les déplacements en voiture, comme le montre la figure suivante.

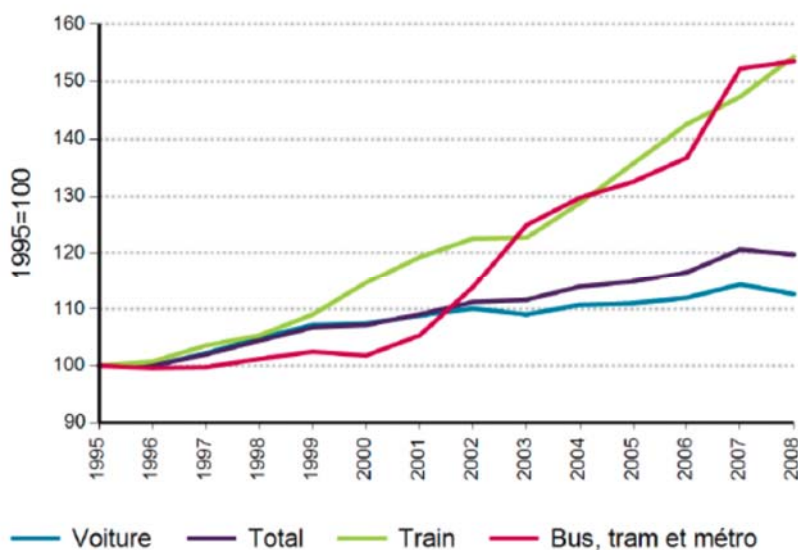


Figure 5: Evolution de la mobilité des personnes (en p-km). (source B-Mobility)

En effet, selon l'étude réalisée par TRITEL (2011), le nombre d'usagers du train dans le cadre du trafic national a augmenté de 43,5% entre 2000 et 2008 en Belgique.

Cette étude tente d'expliquer ce renouveau des transports publics en Belgique par plusieurs facteurs, qui sont, entre autres :

- La congestion croissante du réseau routier ;
- Les politiques menées en faveur des transports en commun ;
- Le développement des infrastructures et de l'offre de transport ;
- La sensibilisation de la population aux thématiques environnementales ;
- La paupérisation de certaines franges de la population ;
- Etc.

Cette tendance, si elle se confirme dans les années à venir, serait sans doute positive sur plusieurs aspects.

En effet, du point de vue de l'aménagement des territoires, les voies ferroviaires utilisent des emprises au sol plus faibles que les voies automobiles pour une même capacité de transport.

Du point de vue écologique et économique, le train est aujourd'hui moins polluant que la voiture, et devrait augmenter en rentabilité au vu de la crise actuelle concernant les ressources énergétiques de pétrole, mettant en défaut l'utilisation de la voiture.

De plus, grâce aux progrès réalisés ces dernières années en termes de vitesse mais également d'inter-modalité, il semble que les gares aient acquis un potentiel d'utilisation à toutes les échelles, conquérant désormais la grande échelle pour un public d'affaire, autrefois privilégiant les aéroports.

1.2. La gare en tant qu'espace public

En faisant abstraction des premières constructions, qui n'étaient encore que de simples « embarcadères », la dimension publique de la gare est rapidement prise en compte à l'échelle de la ville et de son quartier. Désireuse de se placer au plus proche des centres villes, pour y trouver l'intermodalité nécessaire, elle voit se définir un quartier et des services qui lui sont propres. Selon Lemoine (1995), le quartier de la gare est « souvent un quartier neuf, bâti autour de la place qui accompagne toujours la gare, avec son hôtel et son café, et l'avenue qui la relie à la ville. Fin du siècle, la juxtaposition gare/hôtel devient pratique courante. » Des services qui lui sont caractéristiques apparaissent donc, au vu des usagers de la gare. A mesure que la fréquentation de la gare augmente, de plus en plus de services apparaissent au sein même de celle-ci. Ainsi, des restaurants, salles d'attentes, boutiques, hôtels, etc. s'organisent autour du vestibule ou de la salle des pas perdus pour les plus grandes gares.

Cet espace, s'ouvrant à un public de plus en plus large et avec des services se diversifiant, affiche néanmoins des caractéristiques d'accessibilité de l'espace public particulières. En effet, la gare fut, en premier lieu, le reflet de la société de son époque. En fonction des pays, les visions sociétales divergentes entraînèrent des libertés de mouvement des passagers différentes. En France, les voyageurs devaient attendre l'arrivée de leur train dans des salles d'attentes fermées et l'accès aux quais s'effectuait par classes sociales. Ces classes se retrouvaient également distinctes dans le train. Cela montre donc une absence de liberté de mouvement, et une distinction marquée entre classes sociales, qui n'était pas présente en Angleterre. « Produit et reflet d'une société de classes, la gare constitue un des premiers lieux modernes où s'expérimentent la promiscuité et le brassage des individus. » (Centre Georges Pompidou, 1978). Ce n'est qu'en 1885 que les salles d'attentes fermées sont abandonnées et que le modèle

anglais s'instaure. L'accessibilité de l'espace au public se transforme, ce que Lemoine (1995) appelle un « glissement d'usage » et qui selon lui s'accompagne d'un « glissement de sens symbolique : il s'agit moins de signifier la technique que de magnifier l'accueil du public ».

De plus, un contrôle rigoureux des usages et des usagers est mis en place dans la gare. Les individus sont soumis à des règles particulières et la gare est un lieu sous surveillance. Un chef de gare, ainsi qu'une Police des gares dès 1920, y sont présents afin d'y maintenir l'ordre. Encore aujourd'hui, la gare est un « espace sous-contrôle » (Huet et al, 2005). Des usages non désirés s'y développent, amenant parfois des activités criminelles en son sein. « Carrefour stratégique de l'ordre et de la moralité publique par la place qu'elle occupe, premier lieu ouvert sur la ville, la gare est, en retour, constituée comme lieu de permissivité » (Centre Georges Pompidou, 1978). Mais les gares sont aussi les « carrefours privilégiés de la contestation et de la propagande idéologique » (Centre Georges Pompidou, 1978).

Cet édifice public est donc en lien avec la vie en société. Il accueille également de multiples usages, par le développement des services qu'il propose mais aussi par des appropriations multiples de ce lieu, parfois non désirées. Toutefois, si nous pouvons qualifier ce lieu d'espace public, par sa fonction d'accueil d'une large population, il apparaît alors comme une espace contraignant, de par la présence d'instances policières et de réglementations dans les déplacements des usagers.

L'amélioration de la technologie des trains va remplacer les locomotives à vapeur par des locomotives électriques. Ce progrès va alors impacter l'architecture des gares, notamment les lieux d'attente des voyageurs, et leur donner un caractère plus accueillant. Selon Lemoine (1995) « plus de vapeur, plus de fumée, et dès lors la gare proprement dite peut-être une salle, je dirais presque un salon ». Des artistes, sculpteurs et peintres, vont habiller l'intérieur des gares, par des décors représentant le progrès, la Compagnie ou les destinations desservies par les trains. La gare est ainsi, encore aujourd'hui, parfois utilisée afin de véhiculer l'art et la culture locale au plus grand nombre. Cependant, cette dimension intellectuelle et publique accordée à la gare ne fit pas toujours l'unanimité, tel que l'expose Ruskin (1961): « une autre de ces tendances étranges et perverses du présent est la décoration de la gare de chemin de fer. S'il existe cependant un lieu au monde où les gens se voient privés de cette part de leur tempérament et de leur jugement pour contempler une œuvre d'art, c'est celui-ci ».

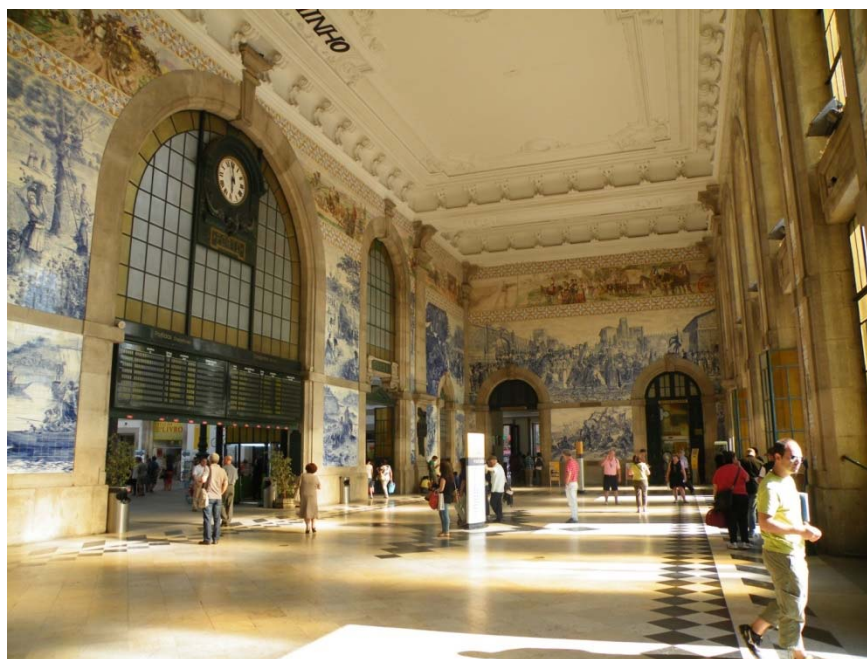


Figure 6: Fresques murales, appelées « Azulejos », à l'intérieur de la gare de Porto (Portugal).

Dès le XXe siècle, nous assistons également à une commercialisation importante dans l'espace de la gare. Les magasins y deviennent de plus en plus nombreux dès les années 70. Ribeill (1995) explique qu'« à la culture de service public de l'entreprise, doit se substituer une culture commerciale, le voyageur client, exigeant et libre de ses choix, se substituant au voyageur usager, passif et captif ».

De plus, la gare développe aujourd'hui des offres de services de plus en plus variés. Outre les bureaux, logements et hôtels qui tendent à se situer au plus proche des gares, nous pouvons également trouver au sein même des gares des espaces de travail partagés, des crèches, des espaces d'exposition, etc. Le trajet n'est donc plus la finalité de l'utilisateur et la politique actuelle vise à rendre son temps optimisé par des activités. Par exemple, dans le cadre du projet du Grand Paris Express, la SNCF voudrait mettre en place dans ses gares des points de retrait de colis postaux, faisant ainsi économiser l'acheminement de ces marchandises depuis les gares vers les particuliers mais également permettre de rentabiliser le temps de passage en gare des usagers.

La gare se trouve donc investie d'une fonction de service de plus en plus importante. Nous pouvons retrouver ce phénomène dans d'autres édifices publics, de nos jours, comme les hôpitaux par exemple, où les espaces commerciaux et de service se multiplient pour répondre à la demande d'une société consommatrice en tous lieux et en tous temps, toujours dans une optique d'économie de temps car, comme l'exprime Picard (1995) « le temps est devenu source de productivité ».

Par opposition à l'architecture fonctionnaliste « qui ne parle ni aux sens, ni à l'imagination » (Lemoine, 1995), il semblerait que nous retrouvions aujourd'hui une prise en compte de l'architecture des lieux d'un point de vue sensible. C'est ce que Ferrier (2013), architecte mandaté pour la réalisation de gares du Grand Paris Express appelle la « ville sensuelle » : « une autre idée a émergé : que tous nos sens puissent être comblés dans une journée en ville, que l'on trouve plaisir à vivre dans une nouvelle « nature urbaine », sans être nostalgique d'un paysage naturel imaginaire ». Ce qu'il propose est donc un « urbanisme d'atmosphères, de matières, de temporalités ». Concernant les gares qu'il doit concevoir, il les définit comme les « avant-postes emblématiques d'une ville où les sens sont pris au sérieux, et où ce qui faisait défaut par rapport à la ville centre historique devient un atout pour une nouvelle façon de concevoir la vie citadine ».

L'importance de la gare dans la ville et son contexte semble donc remis en priorité, mais également sa dimension publique. En effet, selon Ferrier (2013), la gare a un fort potentiel d'espace public de par sa position spatio-temporelle privilégiée ; notamment en périphérie urbaine où elle est parfois le seul espace public traversé durant la journée.

Selon Audas (2012), « La gare, dans l'imaginaire de certains individus devient ce lieu où la fonctionnalité disparaît pour faire place à des images positives associées au rêve, au voyage ou encore à la rencontre. L'imaginaire renvoie à la pensée et non plus à la matérialité et souligne ici le désir de voir associer à la fonction même du lieu qu'est le déplacement, des images plus plaisantes ». L'auteur place la gare au-delà de sa fonction de transport et de sa fonction publique, elle devient un espace stimulant notre imaginaire, nous invitant à y ressentir des émotions diverses.

« La gare du XXIe siècle sera un lieu confortable et convivial qu'un travail sur les ambiances s'attachera à créer, un lieu d'attente utile et non subi, un espace de travail, un lieu de tranquillité » (SNCF, 2010).

Malgré la liberté d'accès qu'ont pu acquérir les gares, il reste délicat selon certaines définitions données à l'espace public de les qualifier comme tel. En effet, le public privilégié de la gare est

celui des voyageurs, ce qui ne concerne dès lors qu'une partie de la population, même si de non voyageurs s'y retrouvent. De plus, l'espace intérieur de la gare est un espace bâti, ce qui va à l'encontre de la définition de ces espaces selon Choay (1988), selon qui « l'espace public est la partie du domaine public non bâti affectée à des usages publics ».

Néanmoins, tout comme Lemoine (1995) qualifie la gare d'« espace public complexe », nous considérerons que son accessibilité à tous, ses usages divers, l'anonymat du passant et ses liens étroits avec son quartier et la ville en font un espace public. La gare est un « morceau de ville » selon Diéblod et al. (1992), elle ne doit plus être « lu comme un tout architectural mais comme une articulation complexe d'espaces poreux » (Le Mouël et Magimel, 2007).

En effet, sa diversité d'usages et d'usagers n'est plus à démontrer selon Joseph (1999) : « sous ses aspects organisés parfois surorganisés, elle [la gare] renferme des milliers de parcours, d'une simple action qui consiste à prendre un train à l'usager qui flâne en attendant l'heure du départ en passant par les « squats » de certains SDF ou groupes de jeunes ». Selon cet auteur, la gare remplit les critères d'un espace public qui est « le dispositif démocratique par excellence, la sphère de la publicité au sens de Kant et Habermas, régie par le plaisir « sociable » de parler-ensemble, de converser librement et sans contrainte et du vivre avec l'autre au-delà des particularités personnelles de chacun ».

2. Axe d'étude

Nous venons de le voir, la gare est un espace multidimensionnel, qui s'intègre dans un système aux diverses échelles. Nous pouvons considérer la gare dans le cadre d'une étude locale, régionale, nationale voire même aujourd'hui internationale. De plus, la diversité de l'offre de transport implique des gares de différentes importances et de différentes natures. En effet, les gares accueillant les TGV et permettant une intermodalité, par exemple, avec un système de métro ou de tramway, n'auront pas les mêmes contraintes qu'une gare rurale de faible capacité.

La gare est donc un objet complexe, ce qui implique une analyse pluridisciplinaire si nous voulons l'étudier dans sa globalité. En effet, elle implique des disciplines telles que l'ingénierie, afin de comprendre son fonctionnement et les contraintes techniques qui lui sont propres ; l'architecture, afin d'appréhender la complexité de sa construction ; l'urbanisme, car ses relations avec la ville, voire le territoire, sont inhérentes à sa fonction de transport et engagent désormais des organisations multimodales nécessaires au fonctionnement de la ville contemporaine ; mais également la sociologie, car cet espace public est, selon Lemoine (1995), « un véritable théâtre où se joue la scène du départ et de l'arrivée ».

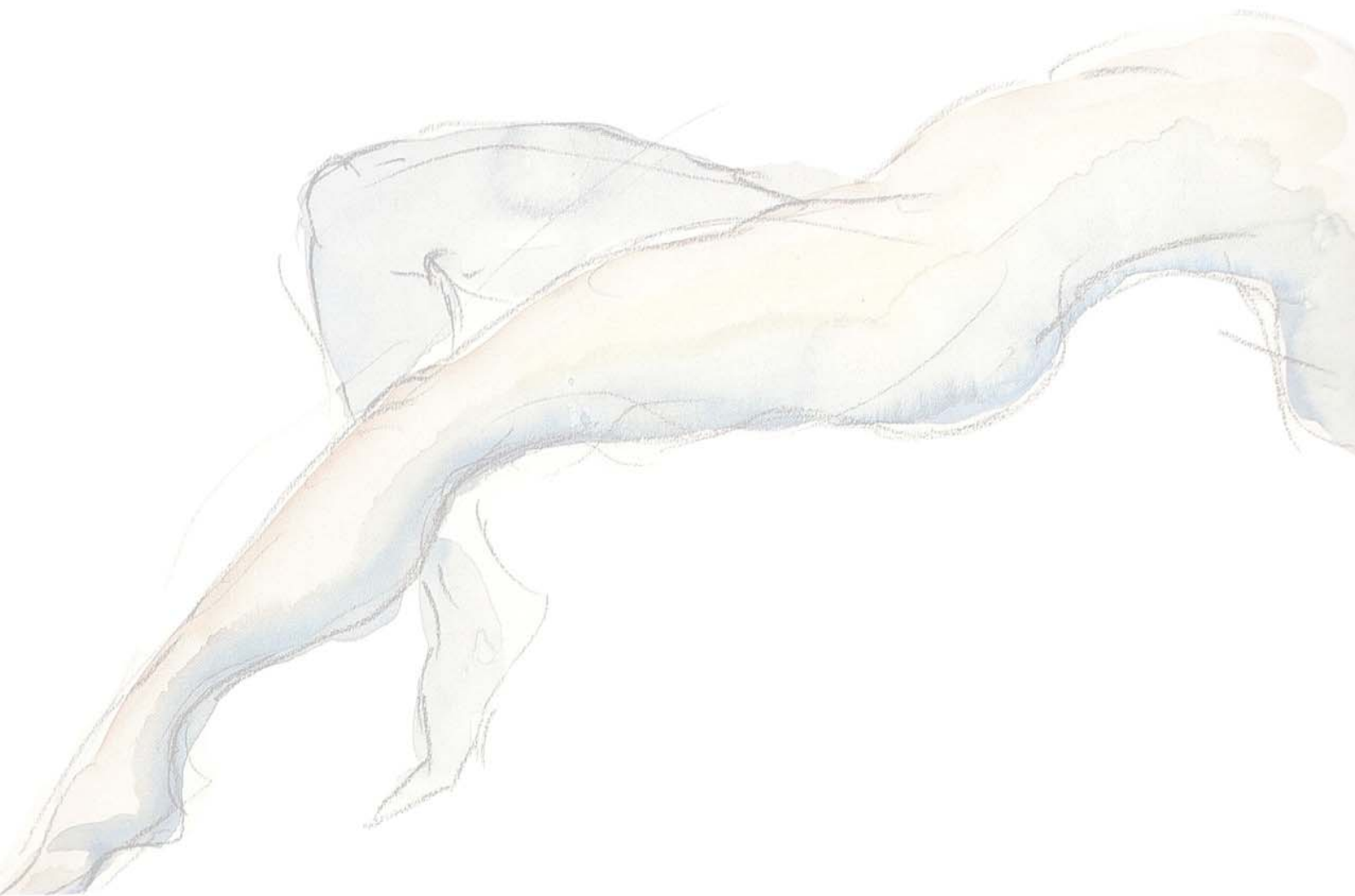
Dans le cadre de cette recherche, nous n'aurons donc pas la prétention d'étudier la gare dans toute sa complexité. Nous nous concentrerons uniquement sur son espace public, laissant ainsi les considérations techniques ou urbanistiques à plus grande échelle. L'aspect qui nous intéresse est le lien entre l'architecture et la perception que le voyageur en a. La gare est donc, pour nous, la scène sur laquelle se joue notre pièce, où nous chercherons à rendre compte de la dimension sensible des espaces construits, traversés et vécus par les passants.

C'est la dimension ordinaire, le passage quotidien, qui tend à rendre cette scène intéressante. En effet, la gare est un espace traversé, le but du voyageur n'est pas de la visiter mais de rejoindre sa destination. Il ne fait qu'une « halte » en gare, point de rupture dans son mouvement. A l'instar de Ferrier (2013) il apparaît alors d'autant plus pertinent de s'intéresser à cet espace du quotidien afin d'en étudier sa dimension sensible et l'impact qu'il peut avoir sur

le voyageur. Quelle perception le voyageur a-t-il de cet espace public ? Comment le qualifie-t-il ? Quel impact cela peut-il avoir sur lui ? Quels sont les moyens que nous pourrions mettre en place dans la conception des espaces pour proposer des ambiances agréables, stimulantes, sécurisantes, etc. ?

La gare est donc pour nous un objet, le lieu du théâtre de notre analyse. Certes les résultats de notre étude seront spécifiques à la gare, néanmoins ce regard sur l'espace public de la gare d'un point de vue sensible permet l'appréciation de l'espace public en général et du ressenti des ambiances qui en découle. Nous allons donc maintenant définir cette notion d'ambiance.

NOTION D'AMBIANCE



II. NOTION D'AMBIANCE

1. Définition de la notion d'ambiance

Le mot « ambiance » est couramment employé dans le langage courant et dans des contextes variés (architecture, design, urbanisme, sociologie, etc.). Cependant, c'est une notion complexe qui nécessite d'être définie afin de comprendre son objectif dans le cadre de notre recherche.

Si nous considérons les définitions proposées par le dictionnaire Larousse, « ambiance » signifie :

- 1) Ensemble des caractères définissant le contexte dans lequel se trouve quelqu'un ; climat, atmosphère : *une ambiance chaleureuse, triste.*
- 2) Contexte de gaieté, d'entrain ou de désordre. *Mettre de l'ambiance.*
- 3) Constitution et propriétés du milieu dans lequel se déroule une opération ; ensemble des conditions thermométriques et hygrométriques d'un milieu.

La seconde définition proposée par ce dictionnaire correspond au contexte familial dans lequel nous pouvons utiliser ce terme. Celui-ci ne nous intéresse donc pas dans ce cadre, mais il permet de mettre en avant l'aspect émotionnel qui sous-tend cette notion dans un contexte courant.

La troisième définition s'applique au domaine purement quantitatif de la notion d'ambiance, que nous développerons plus loin. En effet, une part de la notion d'ambiance est celle des phénomènes physiques mesurables qui constituent un lieu.

La première définition est donc celle qui nous intéresse particulièrement ici. Nous y trouvons la présence de plusieurs notions permettant de comprendre ce qu'est l'ambiance. La notion de contexte est mise en avant comme étant le support de l'ambiance, là où celle-ci s'exprime grâce aux « caractères » qui le constituent. Cependant, nous trouvons également la notion d'observateur, puisqu'une ambiance ne peut être révélée que grâce à la présence de « quelqu'un » qui la perçoit. Nous pouvons donc faire le parallèle entre cette notion d'ambiance et des notions telles que le « climat » ou l'« atmosphère » qui caractérisent la perception que nous pouvons avoir d'un lieu.

Dans le domaine des volumes construits comme lieux d'expression d'une ambiance, Wölfflin (1886), historien de l'art, attribue aux formes architecturales une « Stimmung » ; ce mot allemand pouvant être traduit par les termes « évocation », « ambiance » ou encore « état d'âme ». Selon lui, les lieux construits, et plus précisément les formes, ont donc une capacité expressive, « un effet spirituel que l'art de bâtir-avec-son-milieu peut susciter, provoquer ». Ainsi, l'ambiance semble être directement déduite du lieu et de ses caractéristiques physiques. Cependant, Adolphe (1998), architecte et chercheur, semble aller plus loin en définissant l'ambiance comme « la synthèse, pour un individu et à un moment donné, des perceptions multiples que lui suggère le lieu qui l'entoure ». Il place donc l'individu et ses capacités perceptives au centre de la notion d'ambiance. Selon lui, chaque ambiance est unique puisqu'elle est le résultat des perceptions « d'un individu à un moment donnée » face aux caractéristiques du lieu.

Il semble donc que la notion d'ambiance se caractérise par deux aspects fondamentaux : les caractéristiques du lieu et la perception de l'individu. Dès lors, l'ambiance se compose d'une

part objective (le niveau sonore, la luminosité, les caractéristiques géométriques,...) mais aussi d'une part subjective (la sensibilité de l'observateur, le contexte socio-culturel, ...) qui la caractérisent.

2. Diversité des approches

Nous faisons tous l'expérience des ambiances dans notre quotidien, cependant, lorsqu'il est question de les évaluer, de les caractériser, la tâche semble moins aisée. En effet, selon Lausberg (2009), « l'ambiance est une expérience partagée par tout le monde mais le plus souvent difficilement communicable et explicable ».

La complexité apparente à définir cette notion s'explique par les aspects objectifs et subjectifs précédemment évoqués qui constituent l'ambiance d'un lieu, et qu'il nous faudrait saisir afin de la comprendre et de la caractériser. C'est ce que confirme Augoyard (1998), en soulignant sa « difficulté à définir une ambiance qui vient du fait qu'elle implique nécessairement à la fois du quantitatif et du qualitatif, du physique et de l'humain, du conçu et du vécu, du théorique et du pratique ».

Ainsi, deux approches se sont développées pour l'analyse de cette notion d'ambiance mais, paradoxalement, chacune d'elle l'analyse par seulement l'un de ses aspects, tel que confirmé par Hégron et Torgue (2010): « Les recherches engagées depuis quelques décennies se sont focalisées sur deux champs complémentaires: l'un se concentrant davantage sur la maîtrise des flux ambiants (lumière, son, chaleur, aéraulique, odeur,...) s'appuyant sur les sciences pour l'ingénieur et la connaissance des formes urbaines et architecturales, l'autre explorant l'analyse de l'expérience sensible *in situ* et mobilisant les savoirs sur les usages et les représentations ».

2.1. Approche scientifique

Cette approche scientifique vise à comprendre et caractériser les aspects objectifs constituant les ambiances, qui sont ce qu'Hégron et Torgue (2010) nomment les « flux ambiants ».

Elle a pour but de mesurer, quantifier les variables physiques telles que le son, la lumière, les odeurs, etc. afin de déterminer des niveaux de confort: confort visuel, confort acoustique, confort hygrothermique, confort au vent, confort respiratoire, confort par rapport aux intempéries, etc. En effet, cette approche sert souvent « de base aux règlements et normes, elle inspire des techniques efficaces et induit des stratégies d'aménagement du confort » (Augoyard, 1998).

La notion de confort est donc directement liée à celle des ambiances, « la sensation de confort est l'expression du bien-être d'un individu en rapport avec son environnement. Toute ambiance urbaine devrait favoriser le confort des personnes dans les espaces publics » tel qu'expliqué par Reiter (2013).

Ici, le lieu dans lequel se manifeste l'ambiance est donc un « objet ». C'est un lieu « perceptible. Il existe sans observateur » (Partoune, 2004).

Ainsi, nous comprenons que l'approche scientifique tente de définir quantitativement ce qu'est une « bonne » ambiance, par l'étude des phénomènes physiques grâce à des outils de modélisation, de simulation numériques, etc.

Cependant, comme l'explique Augoyard (1998), ces sciences de l'ingénieur « définissent des ambiances : l'une thermique, l'autre acoustique, etc. alors que l'architecte désire produire une ambiance ». En se focalisant sur les aspects objectifs de manière singulière, pris « un par un », nous ne pouvons donc pas analyser une ambiance dans sa globalité. De plus, en occultant les aspects subjectifs, nous ne pouvons pas réellement atteindre l'ambiance d'un lieu, qui, selon Adolphe (1998), est une « synthèse » de tous les aspects perçus réalisée par un individu.

2.2. Approche sensible

A l'opposé de l'approche scientifique, l'approche sensible s'intéresse à la part subjective de la notion d'ambiance et s'appuie principalement sur les sciences humaines et sociales. Elle considère donc la perception de l'individu comme le moyen d'accéder à l'ambiance d'un lieu. Percevoir permet ainsi d'accéder à une part objective de l'ambiance, ce que le lieu nous donne à percevoir, mais également à la part subjective issue de l'individu.

L'aspect qualitatif, subjectif, issu de ce type d'approche, qui met en place des expériences *in situ*, nécessite alors une méthodologie précise permettant d'objectiver les observations réalisées par un individu.

Le lieu n'est donc plus un objet mais une « représentation mentale ». Tout comme le confirme Partoune (2004), le lieu « n'est pas réel, il est produit par le regard ; l'objet est un « construit », un point de vue intellectuel, une abstraction qui mobilise des référents culturels et des procédés ; il implique un point de vue situé dans l'espace et le temps, un cadrage et des processus de construction mentale de l'image. La représentation est nécessairement incorporée à un individu socialement et culturellement situé. Le lieu n'existe pas sans observateur ».

Selon Garnier et Sauvé (1999), la représentation mentale peut être définie comme suit : « Une représentation est un phénomène mental qui correspond à un ensemble plus ou moins conscient, organisé et cohérent, d'éléments cognitifs, affectifs et du domaine des valeurs concernant un objet particulier. Nous y retrouvons des éléments conceptuels, des attitudes, des valeurs, des images mentales, des connotations, des associations, etc. C'est un univers symbolique, culturellement déterminé, où se forment les théories spontanées, les opinions, les préjugés, les décisions d'action, etc. ».

La représentation mentale est donc constituée d'une part de nos connaissances, mais également d'une part affective. Elle implique des déterminants d'ordre personnel, liés à l'observateur en tant que personnalité, mais également d'ordre culturel, liés au contexte spatio-temporel dans lequel elle se déroule. Nous verrons plus loin quels peuvent être les éléments déterminants de cette représentation mentale nous permettant d'accéder à l'ambiance d'un lieu.

2.3. Axe de recherche

Au vu de la complexité de la notion d'ambiance et de son caractère multidisciplinaire, il est nécessaire d'effectuer une approche combinant celle scientifique et celle sensible afin de l'analyser dans sa globalité.

La question posée ici est celle concernant l'utilisateur et sa place en tant qu'observateur de l'ambiance d'un lieu. En effet, nous nous concentrerons sur la perception de l'ambiance, ce qu'elle implique chez l'observateur et quels sont les moteurs des ambiances particulières que nous pouvons mettre en avant. L'utilisateur est donc au centre de notre étude, ce qui nous amène à considérer l'approche sensible et l'expérience *in situ*.

Cependant, afin de mieux comprendre les phénomènes moteurs des ambiances effectivement perçues, il est intéressant de mettre en parallèle les résultats issus d'expériences *in situ* avec une analyse de l'espace conçu. Cela permet donc de caractériser les ambiances dans leur globalité. Cependant, une analyse scientifique complète de l'espace comprendrait des mesures de la luminosité, des ambiances sonores, etc. mais une telle étude demanderait un cadre de recherche plus important. Ainsi, nous nous intéresserons uniquement, dans le cadre de notre travail, à l'approche sensible, c'est-à-dire aux perceptions des usagers et aux configurations sensibles du site que nous pourrions y observer par un retour sur celui-ci.

Nous allons donc tenter de définir quels sont les éléments qui peuvent avoir une influence sur l'ambiance d'un lieu de son point de vue subjectif, donc sur la représentation mentale que l'observateur construit.

3. Éléments influant l'ambiance

En premier lieu, rappelons que l'ambiance peut-être définie par deux catégories d'éléments :

- Des éléments objectifs, tels que la lumière (couleur, luminosité, ...), le bruit, les odeurs, etc. qui sont des éléments intrinsèques au lieu et donc qui influencent l'ambiance
- Et des éléments subjectifs, qui sont des éléments qui vont influencer la perception de l'ambiance

3.1. Éléments qui influencent l'ambiance

Bien que nous nous intéressons à l'analyse sensible de l'ambiance, il est nécessaire de mettre en évidence les éléments qui influencent directement l'ambiance, car ils sont ce que le lieu nous donne à percevoir. Cependant, au lieu de faire une description des éléments physiques et objectifs qui sont les « caractères » qui constituent l'ambiance, nous allons tenter de les mettre en relation avec notre perception.

- Les formes construites

Notre sujet portant sur les gares, nous sommes dans le domaine de l'architecture. Ainsi, les caractéristiques liées aux formes construites participent à la création de l'ambiance.

Nous pourrions alors rapprocher cette catégorie d'éléments à la thèse de Wölfflin (1886) selon laquelle les formes architecturales sont « l'expression d'une âme, d'une *Stimmung* ».

- Le sensoriel

Le domaine de l'architecture semble être dominé par le sens de la vue, impliquant une préférence pour les volumes, la lumière, etc. Nous pouvons nous rappeler, pour l'illustrer, la célèbre citation de Le Corbusier (1923) : « L'architecture est le jeu savant, correct et magnifique des volumes sous la lumière ».

Cependant, « Cette préférence visuelle modifie le rapport à l'environnement : plus descriptif, abstrait, analytique, intellectuel; moins palpable, affectif » (Partoune, 2004).

Depuis quelques années néanmoins, la multisensorialité de notre environnement est prise en compte, notamment dans le domaine des sciences sociales mais peu dans le domaine de la construction. Des réseaux scientifiques (ex. « Ambiances.net), des colloques (ex. « Sentir et

ressentir la ville », Lisbonne, 2010), des ouvrages (ex. « La possibilité d'une ville », Jacques Ferrier, 2013), et quelques projets urbains (ex. Lot 5 « La Défense des sens ») voient aujourd'hui le jour sur la question des sens en ville.

Selon Augoyard (1998), « chaque sens construit l'espace et le temps à sa façon ». L'ambiance d'un lieu peut donc être saisie grâce à tous nos sens, en percevant les volumes, la lumière, les odeurs, les bruits et les matérialités qu'il nous offre. Cependant, cette multisensorialité n'est représentative de l'ambiance qu'en la considérant par l'interaction de nos sens. En effet, selon Loiseau et al. (1993) « L'ambiance est le résultat global de la synthèse fugitive entre eux des volumes, de la lumière, du rapport plein-vidé, de la couleur, du végétal, des sons, des odeurs, du mouvement, de l'agitation, du silence... ».

Le lieu est donc constitué d'éléments quantitatifs (caractéristiques de la lumière, des espaces, des odeurs, des bruits, ...) que nos sens nous permettent de percevoir et dont nous faisons la synthèse qui constitue l'ambiance sensorielle.

- Les usagers

Selon Jean-Paul Thibaut, « si toute architecture opère une mise en forme du sensible, une analyse qui se limiterait à l'espace construit et aux dispositifs matériels ne saurait être suffisante pour rendre compte d'une ambiance. En effet, la présence humaine, la manière dont un espace est investi par les usagers affecte en retour les qualités sensibles du lieu. L'ambiance se conçoit alors comme le jeu réciproque entre les ressources de l'environnement construit et les usages ».

Notre objet de recherche étant l'espace public de la gare, nous ne pouvons en concevoir l'étude sans prendre en compte les usagers de ce lieu. Leur présence et leurs usages impliquent une modification de l'ambiance face à un espace architectural qui serait vide de toute présence humaine. De plus, l'observateur qui perçoit l'ambiance fait lui-même partie des usagers et la modifie par sa présence. « Cette dimension intersubjective de l'espace public repose sur le fait qu'autrui prenne en compte ma présence, rende manifeste ses actions et partage ce à quoi j'ai accès » (Thibaud, 2001).

Ainsi, nous pouvons regrouper les éléments qui influencent l'ambiance en trois groupes, définis selon Thibaud (2002) de la manière suivante :

« Il s'agit de se demander comment cette notion d'ambiance convoque :

- 1) les formes construites, l'aménagement matériel de l'espace,
- 2) les formes et phénomènes sensibles qui relèvent du son, de la lumière, des odeurs, ...
- 3) et les formes sociales qui engagent nos modes de relation à autrui.

Il faut donc considérer ensemble l'aménagement matériel, les phénomènes perceptibles et les façons d'agir et d'interagir ».

3.2. Éléments qui influencent la perception de l'ambiance

Selon Berque (1996), "Le paysage n'est pas un objet. Pour le comprendre, il ne suffit pas de savoir comment s'agencent morphologiquement les constituants de l'environnement, ni comment fonctionne la physiologie de la perception (...), il faut connaître aussi les déterminations culturelles, sociales et historiques de la perception - autrement dit, ce qui construit la subjectivité humaine".

L'individu qui perçoit n'est jamais neutre. Il crée une représentation mentale du lieu qui lui est propre et unique. Afin de comprendre ce phénomène de représentation, Paulet (2002) met en place une métaphore impliquant l'observateur, le lieu observé et un système de filtres, symbolisant les éléments qui influencent notre perception, donc notre jugement, et la rend unique face à un « paysage objectif ». Cette métaphore est représentée par le schéma suivant.

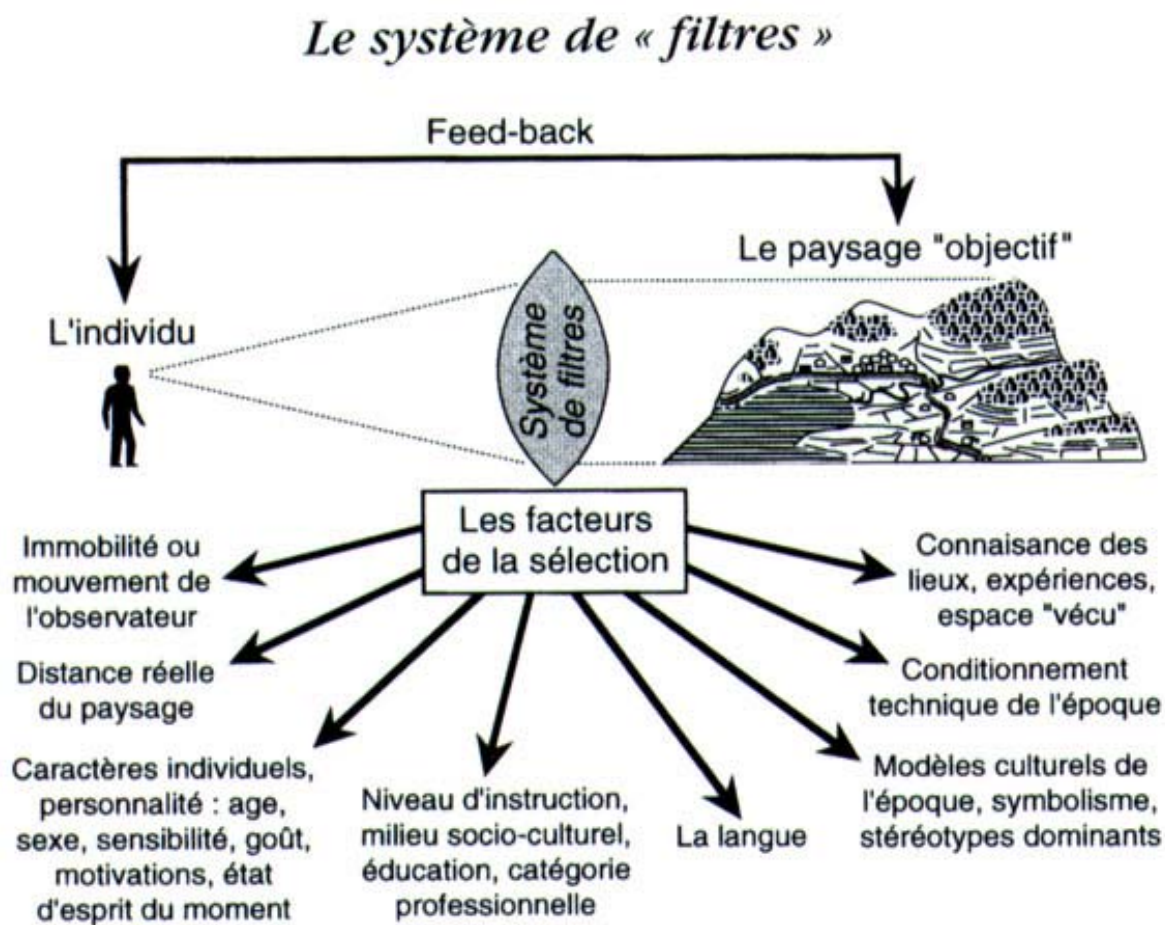


Figure 7 : Les filtres entre l'observateur et le paysage. Paulet J.-P. (2002).

Ces filtres sont propres à chaque individu et sont déterminants dans la construction de notre représentation mentale de l'objet observé.

Il convient donc de prendre en compte tous ces éléments lors de la mise en place de la méthodologie de l'expérience sensible, afin de pouvoir, *in fine*, exploiter les données qui en sont issues de la manière la plus objective possible.

En effet, l'ambiance perçue par un individu lui est unique de par ces filtres. En les fixant dans notre protocole expérimental, nous pourrions prétendre à une analyse cohérente et croisée de plusieurs représentations issues d'individus différents pour un même espace architectural.

Sans toutefois entrer dans le détail de ces filtres, ce que nous ferons lors de la mise en place de notre méthodologie, nous pouvons déjà les regrouper en trois catégories.

- Les conditions de l'observation

La perception, ou plus généralement l'observation, est une action. Elle implique donc des modes d'actions qui peuvent entraîner des résultats différents.

L'observation peut être réalisée de manière statique ou être réalisée par un observateur en mouvement. L'observateur peut également se trouver à distance de l'objet observé, ce qui est souvent le cas dans le domaine du paysage, ou proche voire dans l'objet, ce qui est caractéristique du domaine de l'architecture.

- Les critères de l'observateur

L'observateur est inévitablement un sujet subjectif de notre point de vue. Ses sensibilités, sa personnalité, ses caractéristiques individuelles, son instruction, son milieu socio-culturel ou encore sa profession sont autant de critères qui le rendent unique et qui lui offrent une perception unique et personnelle sur l'objet. De plus, son expérience et sa connaissance du lieu qu'il observe sont également des critères qui peuvent influencer sa perception en faisant appel à sa mémoire, à son quotidien ou encore à ses attentes vis-à-vis de celui-ci.

- Le contexte culturel

Enfin, le contexte culturel dans lequel se déroule l'observation joue également un rôle important. Selon Reiter (2013) « Le contexte socio-culturel influence la perception, la réflexion et la communication de tout individu ».

Notamment dans le domaine de l'architecture, les modèles culturels passés et contemporains ont une influence sur l'observateur, qui perçoit l'objet architectural à travers les références de son propre contexte culturel. Par exemple, un objet architectural de l'ère moderniste n'est pas perçu de la même manière aujourd'hui que lors de sa construction. De même, l'architecture d'une culture orientale n'est pas perçue par ceux dont la culture est occidentale de la même manière que ceux qui y vivent.

Tout comme le confirme Dostie (1992), « une analyse transculturelle ferait sans doute réapparaître la grande variété des sensorialités en fonction des peuples et régions de la planète : nous entendons ce que la culture nous invite à entendre et nous voyons ce qu'elle nous donne à voir ».

Nous avons pu entrevoir quels sont les éléments qui peuvent avoir une influence sur l'ambiance d'un lieu de son point de vue subjectif, donc sur la représentation mentale que l'observateur construit. Nous nous intéressons donc maintenant aux méthodes qui permettant d'appréhender et d'analyser l'ambiance de son point de vue subjectif, c'est-à-dire suivant une approche sensible.

METHODES D'OBSERVATIONS IN SITU DES AMBIANCES



III. METHODES D'OBSERVATIONS IN SITU DES AMBIANCES

1. Généralités

Dans le cadre de l'approche sensible des ambiances, plusieurs méthodes ont été développées. Nous allons en présenter deux d'entre elles qui connaissent aujourd'hui un grand nombre d'applications dans la littérature et qui semblent intéressantes au vu de nos objectifs. Celles-ci ont pour caractéristique commune d'utiliser des expériences *in situ* réalisées par des observateurs en mouvement dans le site étudié. En effet, la recherche dans le domaine des ambiances architecturales a mis en avant le fait que les méthodes de recueils de données ne plaçant pas le répondant dans le site n'ont que peu d'intérêt vis-à-vis des résultats. L'ambiance implique la perception, comme nous l'avons vu. Le recueil des données permet de saisir ces perceptions au moment où elles sont vécues, et non pas *à posteriori*, cas où l'utilisateur partage une synthèse critique de ce qu'il a pu percevoir. Cependant, ce deuxième type de méthode de recueil de données, faite rétrospectivement, peut apporter des informations complémentaires à l'issue d'une expérience *in situ*.

1.1. Analyse inventive ou analyse paysagère

Cette méthode a été développée par le paysagiste français Bernard Lassus (2004). Selon lui, « cette démarche consiste à dépasser l'ignorance première, en vue d'approcher le site dans sa singularité, son histoire, ses potentialités... ».

Selon cet auteur, la méthodologie est divisée en deux temps principaux (Lassus, 2004):

- une analyse sensible, au cours de laquelle le chercheur-observateur parcourt le site à de multiples reprises « au cours de longues visites à diverses heures du jour et par tous temps ». Ces observations *in situ* lui permettent alors de mettre en avant « des points de vue préférentiels, déceler les micropaysages, les perspectives qui les lient, repérer, tester les échelles visuelles et tactiles... ». Elles permettent également d'analyser les usages présents dans ces lieux.
- puis, une analyse culturelle est réalisée, s'appuyant sur des recherches dans la littérature et les archives sur le site, afin de connaître tous les éléments culturels du site : son histoire, ses légendes, le point de vue de ses concepteurs, etc.

La synthèse des résultats issus de ces deux analyses permet une connaissance globale sur le site étudié. Cette méthode, appliquée à un site devant faire l'objet d'un projet, peut servir de base pour mieux le connaître et définir les lignes directrices de celui-ci en matière de paysage. Cependant, elle peut également être utilisée sur un projet déjà réalisé afin d'en analyser les espaces et les ambiances qui s'y manifestent.

La mise en place de différents parcours et la simplicité de mise en œuvre de cette méthode sont un avantage pour elle. Il est également intéressant de pouvoir combiner des points de vue différents, à travers une analyse sensible faite par le chercheur et l'analyse culturelle s'appuyant sur les différents acteurs et autres références. La mise en avant des usages et leur étude est également un aspect intéressant.

Cependant, nous ne choisirons pas d'appliquer cette méthode dans la suite de notre recherche. En effet, elle a pour inconvénient de ne prendre en compte que le point de vue du chercheur

lors de l'analyse sensible du site. Or, ce qui nous intéresse ici est une approche du point de vue de l'utilisateur. Ainsi, nous privilégierons la multitude des observateurs plutôt que la multitude des chemins empruntés. De plus, il semble qu'un autre inconvénient de cette méthode découle également de ce fait. Si l'analyse culturelle aboutit à des résultats insuffisants, l'aspect subjectif de cette méthode sera prépondérant et de fait difficilement objectivable, étant donné qu'il n'y a pas d'analyse scientifique des phénomènes observés lors de l'analyse sensible.

1.2. La méthode des parcours commentés

Cette méthode a été développée par Jean-Paul Thibaud (2001), sociologue. Selon lui, « c'est une option qui consiste à se demander comment accéder à une expérience sensible, ordinaire, des passants. Comment peut-on savoir comment un espace public est vécu, appréhendé, ressenti ? Est-ce qu'on peut essayer d'évaluer sa pertinence et sa qualité ? Le principe de cette méthode est de mobiliser les compétences des passants, les compétences réflexives, c'est-à-dire la capacité des gens à rendre compte eux-mêmes de leur expérience ».

Cette méthode consiste à demander à plusieurs personnes de parcourir le site étudié en décrivant tout ce qu'ils perçoivent. L'analyse croisée des retranscriptions relevées permettent alors de mettre en évidence des communautés de perception pour ce site. Ces résultats, mis en corrélations avec les connaissances des lieux du chercheur, permettent alors de « passer de l'expérience ordinaire des usagers aux configurations sensibles du site » (Thibaud, 1998).

Cette méthode présente plusieurs avantages :

- La notion de parcours permet d'aborder le site en mouvement et d'y associer les perceptions des usagers. Cependant, ce qui rend cette méthode unique de ce point de vue est sa grande flexibilité dans la mise en place de ce parcours ; elle peut donc être appliquée dans le cadre de recherches variées. En effet, en fonction des résultats attendus, nous pouvons faire varier les observateurs mis en jeu (usagers du lieu ou non, professionnels dans le domaine de l'architecture ou non, etc.). Le cheminement mis en place peut également jouer un rôle important (cheminement libre afin de mettre en évidence l'orientation des usagers, ou au contraire fixé à l'avance afin de faire parcourir des espaces ou transitions particulières, etc.). L'analyse des données recueillies permet également d'étudier le site par différents axes : les usages, les sens ou encore les attentes des usagers. La méthodologie est donc le tronc commun de cette méthode qui permet des protocoles expérimentaux adaptés aux attentes.
- Un autre avantage de cette méthode est celui de la mobilisation des compétences des usagers. En effet, les études réalisées par un observateur-chercheur sont toujours délicates à objectiver car le chercheur n'est pas neutre vis-à-vis de son objet d'étude. Sa motivation et ses attentes face à ses résultats peuvent biaiser le recueil de ses données. De plus, le fait de recueillir les observations de plusieurs parcours effectués par des personnes différentes permet d'objectiver des perceptions qui sont par nature subjectives. « C'est la redondance et récurrence des commentaires de même nature, provenant d'observateurs différents, qui atteste d'une communauté d'observation. [...] Nous disposons alors d'un ensemble d'informations et d'hypothèses sur les phénomènes sensibles relatifs aux différents sites. » (Thibaud, 2001)

Les avantages de cette méthode nous conduisent donc à la choisir dans notre application expérimentale.

Un dernier avantage est celui de la pertinence de mise en corrélation des résultats issus de l'analyse des parcours commentés, avec des observations et mesures effectuées sur le site. Comme évoqué plus haut, nous n'aurons pas les moyens matériels d'effectuer un travail

scientifique de mesure des ambiances. Cependant, nous pourrions comparer les résultats obtenus avec les configurations observables sur le site. L'objectif est « d'identifier les phénomènes moteurs, visuels ou autre » (Thibaud, 2002) qui ont engendré les ambiances perçues, et qui peuvent alors être identifiés comme des « critères de conception de l'espace, c'est-à-dire que si on a envie de créer un espace attractif, sur quoi peut-on jouer ? » (Thibaud, 2002).

Nous pouvons néanmoins mettre en avant quelques inconvénients pour cette méthode. En effet, il n'est pas forcément aisé de pouvoir regrouper un nombre suffisant de volontaires acceptant d'effectuer le parcours, ce qui rend alors la pertinence des récurrences de description plus complexe. De plus, cette méthode est accès sur l'utilisateur des lieux. Elle occulte donc les différents acteurs et experts qui peuvent avoir un regard différent sur le site et ses potentialités. Il semble également difficile de pouvoir réunir un corpus d'observateurs représentatifs de l'intégralité des utilisateurs potentiels du site.

Il est donc nécessaire de prendre en compte ces inconvénients. Nous verrons dans les parties suivantes que nous avons tenté de les intégrer dans la méthodologie de notre travail et dans la mise en place du protocole expérimental des parcours commentés.

2. Méthodes appliquées pour l'étude de la gare

Afin d'étudier les ambiances dans l'espace public de la gare, nous nous sommes intéressés à l'approche sensible dans ce site. Pour ce faire, nous avons fait intervenir des usagers qui sont nos observateurs.

Leur participation a été mobilisée lors de trois phases, utilisant chacune une méthode de recueil de données particulière : ils ont effectué un parcours du site suivant la méthode des parcours commentés, à la suite de laquelle nous avons réalisé une phase d'auto-confrontation et une phase d'entretien avec eux.

Cependant, afin de pallier à l'un des inconvénients mis en avant de la méthode des parcours commentés, selon lequel seul le point de vue des utilisateurs est pris en compte, nous avons préalablement effectué une étude auprès d'experts de la gare étudiée.

Leur participation a également été mobilisée en trois phases : ils ont été les acteurs lors d'une visite guidée de la gare, à la suite de laquelle nous avons réalisé une phase d'auto-confrontation et une phase d'entretien.

Ce travail de recherche mobilise donc des méthodes diverses, présentant des méthodologies propres à chacune d'elles. C'est pourquoi, avant d'entrer dans le détail des protocoles expérimentaux mis en place, il nous semble essentiel d'expliquer les méthodologies utilisées et leurs hypothèses de travail.

2.1. Méthodologie des parcours commentés

La méthode que nous appliquons dans l'expérimentation *in situ* avec les usagers se base sur la méthodologie des parcours commentés. Cette méthodologie est expliquée plus en détail en annexe 1. Cependant, notre objet d'étude étant un lieu particulier, celui de l'espace public de la gare, et nos objectifs étant d'analyser l'ambiance de ce lieu de son point de vue sensible, le protocole et l'analyse des données sont adaptés à notre étude. Nous en expliquons les choix

et les modalités lors de la mise en place du protocole et de la définition de la méthode d'analyse des données.

Comme expliqué ci-dessus, la méthode des parcours commentés n'est utilisée qu'auprès des usagers. Dans le cadre de l'étude avec les experts de la gare des Guillemins, nous mettons en place un autre protocole qui implique de les suivre lors d'une visite guidée.

A présent, nous allons présenter les méthodes d'auto-confrontation et d'entretien, toutes deux utilisées auprès des deux publics cibles : les experts ayant une connaissance de la gare étudiée et les usagers.

2.2. Méthodologie de l'auto-confrontation¹

Comme décrit précédemment, nous avons mis en place une phase dite d'auto-confrontation à l'issue des cheminements réalisés dans la gare, dans le cas des visites guidées par les experts ainsi que les parcours commentés réalisés par les usagers.

Jean-Paul Thibaud intègre également cette phase à l'issue de ses parcours commentés : « on s'arrête et demande aux gens de reconstituer leurs parcours et puis on leur pose un certain nombre de questions [afin de réaliser] un travail sur la mémoire immédiate de l'expérience. Cela nous donne des informations très complémentaires » (Thibaud, 2002).

Nous allons donc présenter cette méthode de recueil de données, en la replaçant dans son contexte scientifique.

Nous sommes dans le domaine de la verbalisation des processus cognitifs, appelés également « protocoles verbaux ». Les variantes qui sous-tendent cette technique sont : la verbalisation concomitante, c'est-à-dire au cours de l'action (ce qui est utilisé dans la méthode des parcours commentés), la verbalisation rétrospective et la verbalisation rétrospective assistée (Forget, 2013).

La verbalisation, comme moyen d'accès aux processus cognitifs, est aujourd'hui largement reconnue et employée dans différents domaines scientifiques. « La verbalisation devient alors incontournable et l'approche qualitative – compréhensive, en raison de ses postulats, a permis à ces chercheurs de développer des modes de verbalisation qui placent le point de vue des acteurs au cœur de la stratégie de recherche. En retour, la rigueur, la productivité et la cohérence de ces méthodes avec les problématiques de recherche qui visent le domaine privé de l'action ont contribué à la reconnaissance de la recherche qualitative – compréhensive, à sa pertinence et à sa scientificité » (Forget, 2013).

Ces méthodes de verbalisation ont pour objectif de recueillir des informations sur l'action qui a été effectuée, mais également de les objectiver grâce à un protocole encadré : « elles ont toutes comme point commun de se dérouler dans des conditions très contrôlées, à partir de consignes et de tâches formatées par l'expérimentateur, et d'être réalisées avec un minimum d'interaction avec le sujet. Le chercheur adopte un point de vue extérieur, nous dirons que ce point de vue est objectif et objectivant, même s'il sollicite le témoignage de l'acteur : il pose en quelques sorte un regard sur les comportements déclarés des sujets dans le but de les expliquer. » (Forget, 2013)

¹ A été inspiré en partie de la référence: Forget, 2013.

L'auto-confrontation est une technique de verbalisation rétrospective. Celle-ci permet de confronter le sujet avec le parcours qu'il a effectué, que ce soit en tant que guide ou en tant qu'observateur. Cependant, les verbalisations rétrospectives ont des objectifs variés en termes de recueil des données. Elles peuvent permettre de recueillir des informations *sur* l'expérience vécue, *à propos de* celle-ci ou permettre « la construction d'un discours *de* l'expérience telle qu'elle a été vécue ». (Forget, 2013) Ces objectifs peuvent donc être, en d'autres termes, une explication, une description détaillée, un complément d'information ou encore une synthétisation de l'action. La méthode d'auto-confrontation employée devra donc mettre en place un protocole cohérent avec les objectifs recherchés.

Les techniques de verbalisation rétrospective font toutes appel à la mémoire des sujets afin de recueillir leurs commentaires sur la tâche qu'ils ont effectuée. Cette étape peut donc être effectuée quelques secondes après la réalisation de l'action, jusqu'à plusieurs jours après (Forget, 2013).

Ce qui différencie les deux variantes principales de cette technique, c'est-à-dire la verbalisation rétrospective et la verbalisation rétrospective assistée, est l'absence ou la présence d'un soutien matériel « parfois nécessaire pour aider le sujet à se rappeler le mieux possible la séquence de ses actions. Il peut s'agir d'une liste de procédés cognitifs potentiellement mis en place pendant l'activité, du produit de la tâche réalisée antérieurement (texte, maquette, exercice) ou de l'enregistrement audio ou vidéo de l'événement au cours duquel la tâche a été réalisée » (Forget, 2013).

Nous utilisons donc la méthode d'auto-confrontation issue de la verbalisation rétrospective assistée dans le cadre de notre recherche. En effet, l'emploi de supports permettant de faciliter la verbalisation nous paraît cohérent avec le fait de s'entretenir avec des personnes novices de ce type d'étude. Cependant, les supports utilisés seront différents en fonction des objectifs de la recherche et des personnes participant à l'expérience. Les protocoles des visites guidées par les experts et des parcours commentés effectués par les usagers présentent donc des mises en place de soutien différentes.

2.3. Méthodologie de l'entretien²

L'auto-confrontation, présentée ci-dessus, n'est parfois pas suffisante au recueil de données. Un entretien, réalisé à la suite de l'auto-confrontation, permet alors de recueillir des informations complémentaires de la part des experts et des usagers.

De plus, l'entretien est la dernière étape d'une trilogie parcours-auto-confrontation-entretien, que ce soit dans le cadre des visites guidées par les experts ou les parcours commentés par les usagers. Nous l'avons vu, les premières étapes sont essentielles au recueil des données, mais elles sont également très encadrées et contrôlées, ce qui peut avoir pour effet de négliger certaines informations que le sujet n'aurait pas eu l'occasion de développer. Cette étape nous semble donc primordiale pour deux raisons : le recueil de données complémentaires à l'aide de questions qui n'ont pas encore été abordées avec le sujet et la liberté de parole accordée au sujet, qui ne lui avait pas encore été permise.

Diverses méthodes d'entretien existent, dont les objectifs et les méthodologies diffèrent. Après une succincte présentation de celles-ci, nous déterminons celle qui nous semble la plus adaptée au vu de nos objectifs de recherche.

² A été inspiré en partie de la référence: Romelaer, 2005.

L'entretien est une méthode qualitative de recueil de données très utilisée dans le domaine de la recherche scientifique. Nous pouvons distinguer trois types d'entretien : l'entretien guidé, l'entretien semi-directif centré et l'entretien non directif. Ils se différencient par leur construction et leur conduite, pouvant être supportés par la mise en place d'un guide d'entretien. Ce guide permet au chercheur, l'interviewer, de faire la liste des thèmes auxquels il s'intéresse et qu'il abordera avec l'interviewé.

L'entretien guidé est construit à l'aide d'un guide d'entretien construit de la même manière qu'un questionnaire. L'interviewer porte alors une attention particulière à la pertinence et à l'ordre des questions qu'il va directement poser à l'interviewé. Lorsque ce type d'entretien aborde des questions ouvertes, c'est-à-dire qui font appel à la capacité de conceptualisation de l'interviewé car les réponses attendues sont complexes, il est parfois nécessaire de réaliser un guide d'entretien pour chacune des questions.

L'entretien non directif ne nécessite pas la construction d'un guide d'entretien. L'entretien se déroule de manière plus spontanée, par exemple suivant les interprétations du moment faites par le chercheur. Ce type d'entretien est notamment utilisé dans le cadre de recherches en psychologie, psychosociologie et sociologie, disciplines où les phénomènes étudiés sont complexes et moins connus, ce qui rend difficile l'application d'une méthode directive.

Enfin, l'entretien semi-directif centré est, comme l'entretien guidé, préparé à l'aide d'un guide d'entretien. Cependant, le guide est ici une aide au chercheur, il ne constitue plus une liste de questions à poser à l'interviewé mais un aide-mémoire. Lors de la conduite de l'entretien, l'interviewer essaiera d'amener l'interviewé à discuter sur ces thèmes, mais seulement si l'interviewé les aborde par lui-même. Ce type d'entretien semble alors très naturel pour l'interviewé, il semble se dérouler comme une discussion. Cependant, du point de vue du chercheur, un travail rigoureux et exigeant est nécessaire dans la conduite de l'entretien. Une attention particulière est notamment demandée pour la phase d'entame de l'entretien ou les relances au cours de celui-ci.

Dans le cadre de notre recherche, nous utilisons l'entretien semi-directif centré. En effet, celui-ci présente plusieurs avantages qui semblent correspondre à nos attentes. Par exemple, le fait d'engager avec l'interviewé une discussion qui lui semble « libre » nous intéresse particulièrement afin de clore notre trilogie parcours-auto-confrontation-entretien comme expliqué ci-dessus. Un autre avantage est celui de la « bonne scientificité » de ce type d'entretien (Romelaer, 2005). En effet, la création d'une trame d'entretien permet d'effectuer le « même entretien » avec plusieurs personnes, ce que nous appliquons ici. De plus, la conduite de cet entretien permet à l'interviewé de s'exprimer « librement » sur les thèmes qu'il aborde de manière spontanée. Le chercheur prenant la précaution d'influencer au minimum les propos du répondant, le phénomène de biais dû à l'orientation des réponses est diminué.

CAS DE LA GARE DES GUILLEMINS A LIEGE



IV. CAS DE LA GARE DES GUILLEMINS A LIEGE

Dans le cadre de notre recherche, nous avons choisi d'étudier les ambiances de l'espace public de la gare des Guillemins à Liège. Nous allons en premier lieu expliquer ce choix puis nous présenterons l'histoire de cette gare et ce qu'elle est aujourd'hui.

1. Choix de la gare des Guillemins

Outre le critère pratique de l'accessibilité de cette gare pour notre étude, puisqu'elle se situe à Liège, elle présente également plusieurs points caractéristiques intéressants dans notre champ de recherche.

- Localisation de la gare

Tout d'abord, cette gare se situe proche du centre-ville de Liège. Cette situation privilégiée, ainsi que son quartier développant de multiples services, lui confèrent un potentiel d'usage public intéressant. Notre étude portant sur la gare en tant qu'espace public, nous voulions une gare qui soit potentiellement un espace public de la ville, ce qui semble plus probable dans le cas des gares centrales. En effet, tout comme l'exprime Ferrier (2013), les gares en périphérie des villes présentent également un grand potentiel d'espace public, mais qui n'est malheureusement que peu souvent exploité (cf p.15).

De plus, la gare des Guillemins a subi une totale transformation. L'ancienne gare a été entièrement démolie pour laisser place à un objet nouveau, à quelques 200 m de l'ancien emplacement. Cette modification de l'implantation est également intéressante dans notre étude, car elle permet l'étude d'un édifice public qui a vu son lien avec son quartier se modifier.

- Type de gare

La gare des Guillemins s'inscrit dans le courant de l'architecture contemporaine. Elle a également reçu le prix de « troisième plus belle gare du monde » par le blog américain Mental Floss et se placerait donc comme « la plus belle gare d'Europe ». Son architecture monumentale ne peut laisser l'utilisateur indifférent, et les techniques employées pour sa construction sont de la dernière génération (gare-pont, avec passage sous les voies ; voûte monumentale de verre et d'acier ; etc.). De plus, nous l'avons vu précédemment (cf p.22), la prise en compte du sensible dans la ville est une question actuelle. Il nous semblait donc intéressant d'étudier cet objet contemporain, afin d'être cohérent avec notre question de recherche.

Une autre caractéristique est que cette gare accueille désormais le TGV, ce qui l'inscrit dans un réseau international de grande vitesse. Cet aspect lui confère un potentiel de voyageurs particulier et des contraintes d'intermodalité et de services propres à ce type de gare. Le développement du TGV, concurrençant l'avion, nous invite donc à prendre en compte cette nouvelle génération de gare dans notre étude.

2. Evolution de la gare des Guillemins

2.1. Histoire de la gare

En 1838, trois ans à peine après la première ligne ferroviaire de service public d'Europe continentale, une ligne relie Bruxelles à Ans, sur les hauteurs de Liège. Ce choix d'une station à l'extérieur de la ville de Liège est dû à la contrainte, alors infranchissable, de la côte d'Ans.

Il faudra attendre 1842 pour que l'ingénieur Henri Maus résolve ce problème grâce à un système de treuil tractant les trains le long de cette côte. Grâce à ce plan incliné, donnant l'accès à Liège par le train, la première gare est construite sur l'ancien site du couvent des Guillemites, dont elle prendra le nom de « Guillemins ». Cette gare est réalisée en bois. Dès lors, l'hôtellerie et le commerce se développe autour de cette gare, motivés par sa position excentrée par rapport au cœur de la cité. La rue des Guillemins est notamment créée afin de relier la gare au centre-ville et elle deviendra l'artère commerçante majeure du quartier.



Figure 8: Première gare des Guillemins construite en 1842.

En 1963, Liège décide la reconstruction de la gare des Guillemins, cette fois-ci en pierre, œuvre de l'architecte Lambeau. Cette gare, du style « Belle Epoque », se veut plus spacieuse et mieux appropriée au développement de la ville et ses liaisons. Elle présente une façade classique et massive et une grande verrière recouvrant les quais qui en font sa fierté. Nous trouvons déjà des commerces en son sein ainsi qu'une statue, trônant au-dessus de l'entrée, appelée « Guillemine » et symbolisant l'industrie. Un quartier résidentiel et commercial se développe alors entre la gare et la Meuse. Cette gare subira de multiples transformations, notamment en 1905, à l'occasion de l'exposition universelle : les espaces réservés au publics furent agrandis, le nombre de voies augmenté et des passages souterrains créés.



Figure 9: Seconde gare des Guillemins construite en 1863. Vue de la façade principale.



Figure 10: Seconde gare des Guillemins construite en 1863. Vue des quais, sous la verrière.

En 1954, l'électrification du réseau ferroviaire entraîne de nouvelles conceptions dans ce domaine et nous assistons également à une évolution des exigences du public. Ainsi, la gare de 1863 est démolie, afin de laisser place à une nouvelle gare en 1958. C'est une gare moderne qui voit le jour, imaginée par des architectes du groupe EGAU, qui s'inspire de la gare de Rome. Il s'agit alors de mettre en valeur les qualités du chemin de fer moderne : efficacité, sobriété et rationalité. Cette démonstration de modernité est également réalisée à l'occasion de l'exposition universelle de Bruxelles de 1958.



Figure 11 : Troisième gare des Guillemins construite en 1958.

En 2007, cette gare est remplacée par une gare provisoire, constituée de conteneurs, permettant la réalisation des travaux de la nouvelle gare des Guillemins. En effet, l'arrivée des Trains à Grande Vitesse à Liège, possible à la suite de nombreuses négociations au niveau européen, implique la transformation de la gare mais également son déplacement de quelques 150m. Cette nécessité a été conclue par une étude de faisabilité réalisée par la SNCB en 1995. Liège devient dès lors un point d'arrêt du TGV reliant Bruxelles et Cologne.

2.2. L'actuelle gare des Guillemins

La nouvelle gare des Guillemins, inaugurée en 2009, a été conçue par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, lauréat du concours international lancé par Euro-Liège TGV (filiale de la SNCB) en 1996. Sa conception impacta fortement l'organisation du quartier de la gare, découlant de nombreuses négociations entre la ville de Liège et Euro Liège TGV. Nous ne rentrerons pas dans l'historique du projet, sujet soumis à de nombreuses controverses. Au vu de notre étude, il nous importe de présenter la situation actuelle de la gare et de son quartier.

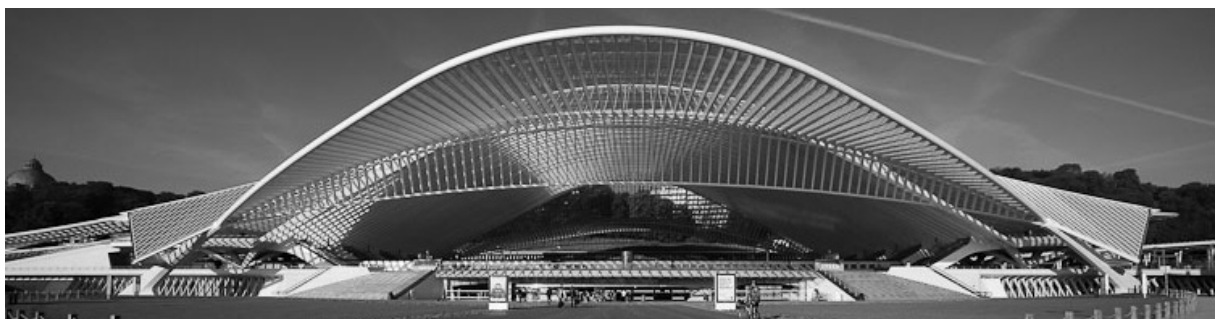


Figure 12: Actuelle gare des Guillemins, 'façade' principale.

- La gare et son quartier

« Le déplacement de la gare est une décision lourde de conséquences pour le quartier » explique le CGFB (Comité de Quartier Fragné-Blonden). En effet, le quartier de la gare s'était développé autour et selon l'ancienne implantation. La rue des Guillemins, notamment, faisait

face à la gare et la reliait au centre-ville. Cette translation, ainsi que l'ambition monumentale accordée à l'architecture de la gare (et en particulier à ses dimensions) amène alors le quartier à subir de nombreuses transformations. Expropriations et démolitions de nombreux bâtiments, reconstruction d'une partie du quartier, percée jusqu'à la Meuse, création d'une liaison avec le parc de la Boverie et la Médiacité et « réalisation d'une place « adéquate » devant la gare, c'est-à-dire à l'échelle de son caractère monumental » (CQFB), toutes ces transformations redessinent la paysage urbain de cette partie de Liège et engendrent de nombreuses polémiques quant à la viabilité et la pertinence d'un tel projet (tant du point de vue économique que social). Ce projet urbanistique de grande ampleur, en cours de réalisation, vise à créer un nouvel axe majeur de la ville de Liège.



Figure 13: Représentation schématique de l'aménagement projeté du quartier des Guillemins (Réalisation : Dethier & Associés).



Figure 14: Photo de la place de la gare des Guillemins, par Pierre Thioux, mai 2014.

- La gare et son architecture

« La nouvelle gare conçue par cet architecte de renom confirme bien l'intérêt retrouvé pour une 'architecture de gare' et pour un espace collectif à grande valeur symbolique » (Broux, 2003).

Calatrava a en effet imaginé une gare monumentale pour Liège. Fort de son expérience dans ce domaine architectural (gare de Lisbonne, de Lyon-Satolas, de Zurich, etc.), il décrit ses intentions en ces termes : « j'ai voulu que cette gare soit en même temps un **lieu de promenade et de méditation**. Elle n'a pas de façade, elle est ouverte sur la ville. Elle est une des clés du renouveau de Liège qu'elle projette au XXI^e siècle » (à Liège, 2009).

La gare des Guillemins ne présente donc plus de façade matérialisée. Cette caractéristique illustre la volonté de l'architecte de créer un bâtiment voyageur perméable et en communication avec son contexte. La gare s'expose donc à la ville, couverte d'une immense voûte de verre qui impressionne par ses dimensions : une largeur d'environ 70m, recouvrant la gare sur plus de 200m et culminant à 40m. Cette prouesse architecturale fut possible notamment grâce au travail du bureau d'étude liégeois GREISCH.

Selon le journal de la SCNB et Euro Liège TGV (mai 2000), la gare expose « une **structure rythmée, transparente** qui confère à l'édifice une extraordinaire **fluidité**. La conception de la gare, toute de **symétrie**, lui donne une très grande **lisibilité**. Quant aux matériaux utilisés – béton, acier, verre et pierre naturelle – ils renforcent encore son **caractère architectural** ».

Les maîtres mots de cette œuvre semblent donc être la fluidité, la transparence, l'ouverture et la lisibilité. Cremer, ancien directeur du bureau GREISCH, définit Calatrava comme « un

plasticien, un sculpteur, l'œuvre sert accessoirement de gare ». Calatrava, artiste et architecte, le dit lui-même: « tout commence par la sculpture ». La gare des Guillemins semble donc être un objet architectural unique et monumental, projetant Liège dans l'ère contemporaine.



Figure 15: La gare des Guillemins, vue latérale depuis la place.



Figure 16: La gare des Guillemins, vue frontale depuis la nouvelle place.

- Organisation de la gare

La gare des Guillemins s'organise essentiellement verticalement sur trois niveaux :

- Le hall central ou couloir sous voies ;
- Les quais ;
- Les passerelles.

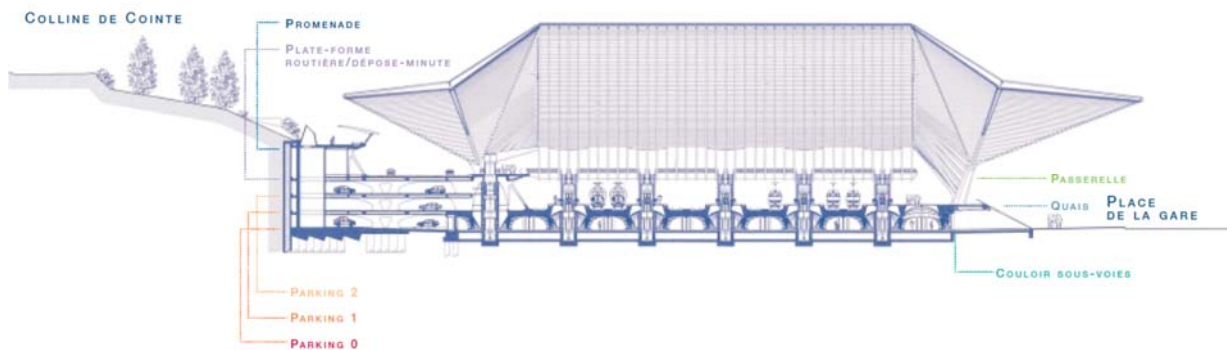


Figure 17: Coupe transversale de la gare des Guillemins (source : SNCB, 2000).

○ Niveau 'hall'

Avec son entrée au niveau de la place de la gare, le hall permet de desservir les différents services et commerces de la gare (billetterie, restauration, boutiques diverses, etc.). Cet espace se situe sous les quais, dont il permet l'accès grâce à des escaliers, des escalators ainsi que des ascenseurs panoramiques pour chacun d'entre eux. Côté colline, il permet également un accès direct au parking et au troisième niveau de la gare accueillant le dépose-minute (ou Kiss & Ride).

L'architecture de cet espace intérieur exprime une identité forte, par l'usage du béton blanc et du verre et l'expression des courbes. Son plan répétitif et symétrique, en lien avec les voies au-dessus, dessine une succession alternée d'accès aux quais et de commerces. Des pavés de verres en plafond permettent également l'accès à la lumière naturelle dans cet espace souterrain.

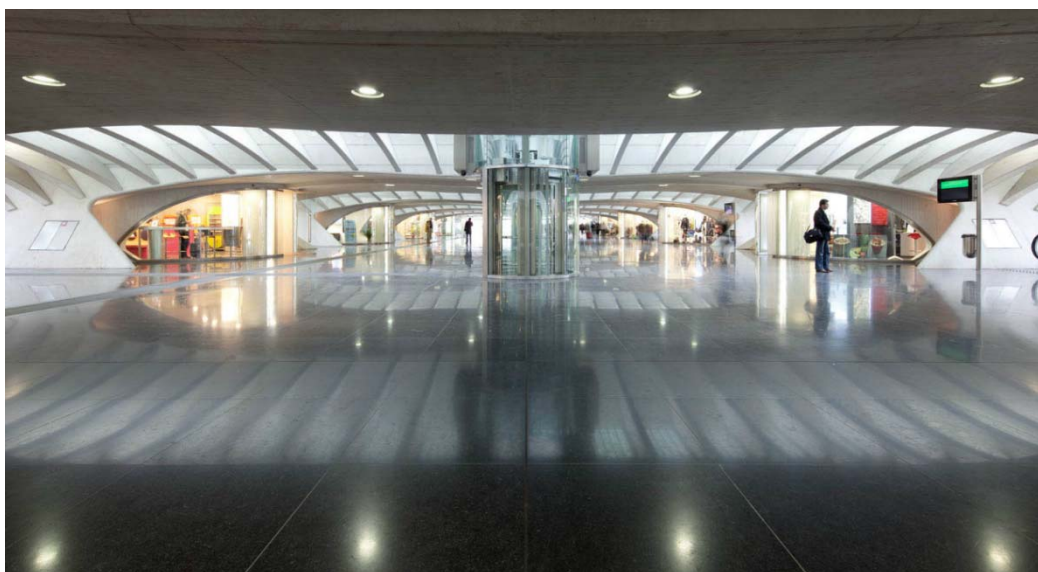


Figure 18: Hall de la gare des Guillemins.

○ Niveau 'quais'

La gare accueille 9 voies, entourées de 5 quais de 8m de large. 3 d'entre eux, situés sur l'avant de la gare, de 450m de long, permettent d'accueillir les doubles rames du Thalys. L'affectation des trains sur les voies a en effet été pensée en fonction de la fréquentation des dits trains. Les plus utilisés étant placés à l'avant de la gare pour une meilleure accessibilité. Les quais sont accessibles depuis le hall, comme nous l'avons vu précédemment, mais également depuis les passerelles, situées au niveau supérieur, grâce à des escaliers mécaniques et fixes, ainsi que directement depuis la place de la gare pour le premier quai.

Les quais sont recouverts par une immense voûte de verre et d'acier, à l'instar des gares de la Belle Epoque, mais ont la particularité de ne pas avoir de façade matérialisée. Ainsi, ils sont ouverts sur la ville qui s'étend à leurs pieds et sur la colline de Cointe en contre haut.



Figure 19: Vue depuis le dernier niveau.

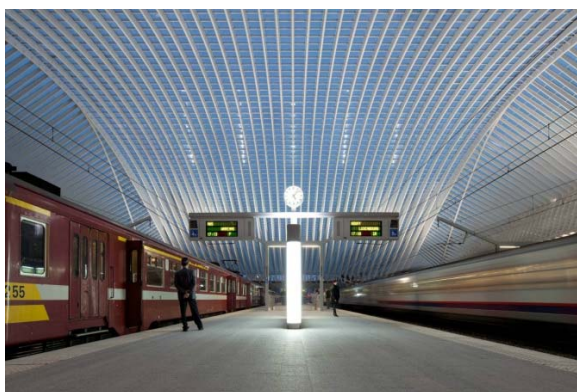


Figure 20: Vue depuis les quais.

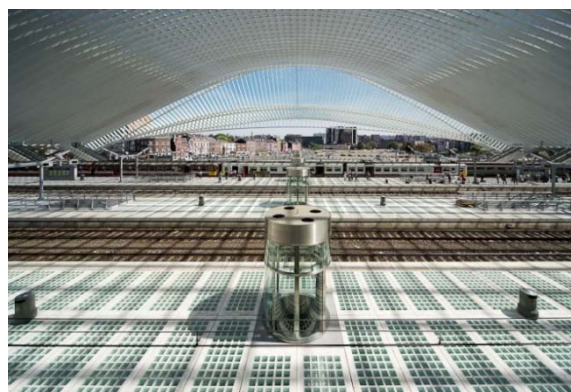


Figure 21: Vue depuis les quais vers la ville.

○ Niveau 'passerelle'

Un pont, également conçu par Calatrava, permet l'accès au niveau supérieur de la gare directement depuis l'autoroute. Ce dernier niveau permet donc de gérer l'intermodalité du train et de la voiture. En surface s'y déploie le dépose-minute ainsi que les accès au parking souterrain de 800 places. A flanc de colline, une série de services sont aménagés, comme par exemple une crèche ou encore le bureau de police. La toiture de ces aménagements permet un accès piéton à la gare depuis les hauteurs de la colline de Cointe. Ainsi, la gare offre à nouveau une liaison entre les quartiers de Cointe et des Guillemins, autrefois séparés par des voies ferrées infranchissables. Depuis cette plateforme routière, nous pouvons accéder aux quais grâce à deux passerelles placées à leurs extrémités. Elles permettent également de soutenir la structure de la voûte qui protège aussi ce niveau de la gare.



Figure 22 : vue depuis la passerelle vers la gare



Figure 23 : vue depuis la passerelle vers la ville



Figure 24 : vue de la plateforme routière depuis la 'promenade' sur la colline de Cointe.



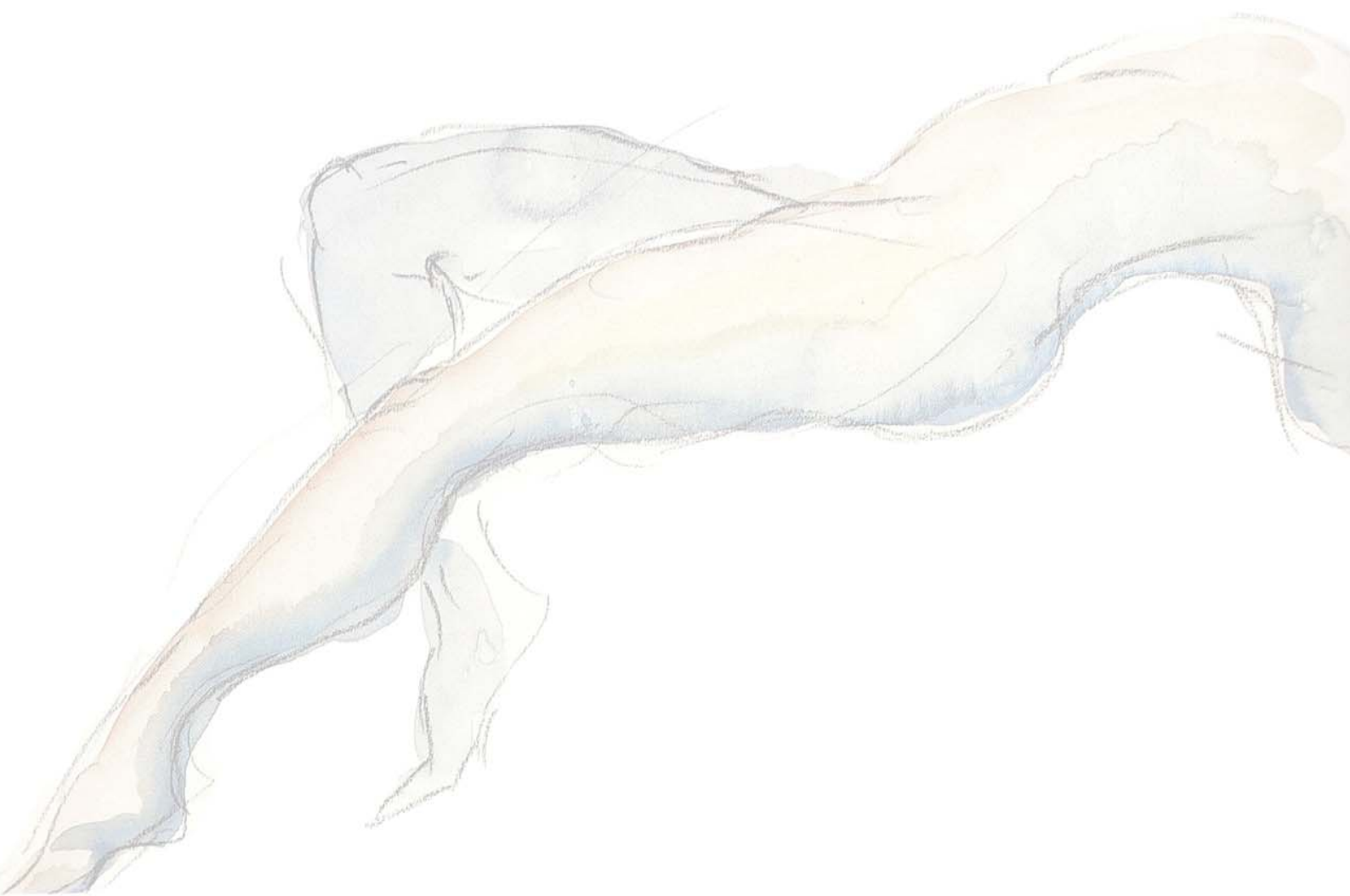
Figure 25 : circulation verticale reliant le hall au parking et à la plateforme routière.



Figure 26 : parking souterrain de la gare des Guillemins

Selon Calatrava, « une des tâches de l'architecte est de faire rêver les gens ». Son architecture, et plus précisément son œuvre à Liège, semble donc être un terrain idéal pour une recherche sur les ambiances. L'ambition de ce projet et de son architecte semble cohérente avec l'intention de faire vivre à l'utilisateur un parcours dans un monde sensible et stimulant. Nous allons donc à présent étudier les ambiances de la gare des Guillemins, en premier lieu à travers le regard d'experts ayant une connaissance de cette gare, puis à travers les perceptions des usagers.

AMBIANCE DE LA GARE VUE PAR LES EXPERTS



V. AMBIANCE DE LA GARE VUE PAR LES EXPERTS

1. Objectifs

Afin de comprendre les façons d'aborder la gare et de la parcourir, plusieurs experts, qui connaissent la gare de Liège-Guillemins de par leur profession, nous l'ont fait visiter.

Cette étude a deux objectifs principaux :

Le premier objectif est de connaître les différentes façons d'appréhender la gare. Cette étude réalisée avec des experts nous permet de connaître leur point de vue, et donc de compléter l'étude qui suit avec les usagers. Ainsi, en effectuant plusieurs visites, nous avons pu nous rendre compte qu'une gare peut être abordée sous différents points de vue : sa fonction de transport, son rôle urbanistique dans le développement d'une ville ou encore son rôle d'espace public. Etant un bâtiment complexe, il peut également être mis en avant sous différents aspects : son architecture, la technique liée au bâtiment ou aux réseaux de transport, son intégration dans son contexte ou encore son histoire.

Cette étude nous permet donc une connaissance sur les diverses approches possibles de la gare. Parmi ces approches, il est alors intéressant de voir quelles places prennent les notions d'ambiance et d'espace public de ce lieu. Les questions de ce premier objectif sont donc : lors de la visite, comment les experts présentent-ils la gare ? Quels aspects ou rôles de la gare sont mis en avant ? Quelle place accordent-ils à la notion d'espace public de la gare ? Et quelle place accordent-ils à la notion d'ambiance de la gare ?

Le second objectif concerne les parcours en eux-mêmes. En effet, les experts ont choisi de faire visiter la gare selon un certain parcours qu'ils construisaient et qui leur servait de support pour mettre en avant leurs propos. Etant donné notre volonté d'effectuer des parcours commentés avec des usagers, il nous paraît donc intéressant de comprendre comment réaliser et programmer un parcours pertinent dans le cadre de ce travail, avant même de questionner les usagers. Les questions de ce deuxième objectif sont donc : Quels sont les points de départ et d'arrivée de la visite ? Quel est également le point de rendez-vous donné ? Quel parcours effectue-t-on ? Quels lieux sont mis en avant, montrés, soulignés, lors de la visite ? Qu'est-ce qui semble avoir de l'importance, qu'est-ce qui définit, représente la gare ? En somme, comment fait-on visiter, découvrir la gare des Guillemins ?

2. Public cible

Les experts sont des personnes ayant une connaissance de la gare des Guillemins de par leur formation professionnelle. L'intérêt d'effectuer des visites avec eux est qu'ils ont, de par leur expérience, un regard sur le regard de l'utilisateur de la gare. En effet, ils ne sont pas simple usager, ils connaissent professionnellement ce lieu qu'est la gare, ce qui leur donne un certain recul par rapport à cet objet.

Cependant, l'intérêt d'une telle approche est également de connaître différents points de vue. Outre les sensibilités de chacun, il paraissait donc intéressant de faire varier les domaines professionnels qui apportent une connaissance de la gare.

Ainsi, nous avons effectué des visites avec plusieurs guides. Leur expérience dans la réalisation de parcours et l'approche professionnelle qu'ils en ont est très enrichissante. De plus, leur connaissance sur la gare est très complète.

Nous avons également effectué des visites avec des professeurs d'architecture et d'urbanisme, ainsi qu'avec une personne travaillant chez Eurogare. Leurs connaissances professionnelles permettent donc la découverte de nouveaux points de vue et des approches *à priori* différentes.

Le tableau suivant présente les différents experts sollicités lors de cette étude.

Profession	Code
Guide à l'Association des Guides Liégeois	G1
Guide à l'Association des Guides Liégeois	G2
Guide à l'Association des Guides Liégeois	G3
Professeur d'Architecture et d'Urbanisme	P1
Professeur d'Architecture et d'Urbanisme	P2
Responsable communication chez Eurogare	E

Tableau 1 : Liste des experts participants à l'étude de la gare des Guillemins.

La prise de contact se fait essentiellement par échange de mails, grâce à un réseau de contacts qui croît à mesure des échanges.

Même si l'interlocuteur affiche sa curiosité, les notions d'espace public et d'ambiance ne sont pas mentionnées lors de ces échanges. Ce n'est qu'une fois la visite et l'auto-confrontation terminée que la discussion sur le sujet du TFE pourra être plus libre. Cela permet de ne pas influencer l'expert sur les sujets qu'il aborde et donc de ne pas fausser l'expérience. En effet, l'un des intérêts de cette étude est de voir quelles intensités prennent les notions d'ambiance et d'espace public durant la visite. Il est simplement demandé de nous faire visiter la gare, en partant du principe que nous ne la connaissons pas.

3. Protocole expérimental

Cette étude se déroule en trois temps : la visite, l'auto-confrontation et l'entretien.

Ces trois étapes seront intégralement enregistrées en audio afin de pouvoir exploiter ces données ultérieurement et d'être pleinement à l'écoute et actif lors de la visite puis des échanges qui s'en suivent.

Le schéma suivant reprend les trois étapes réalisées, ainsi que leurs objectifs principaux.

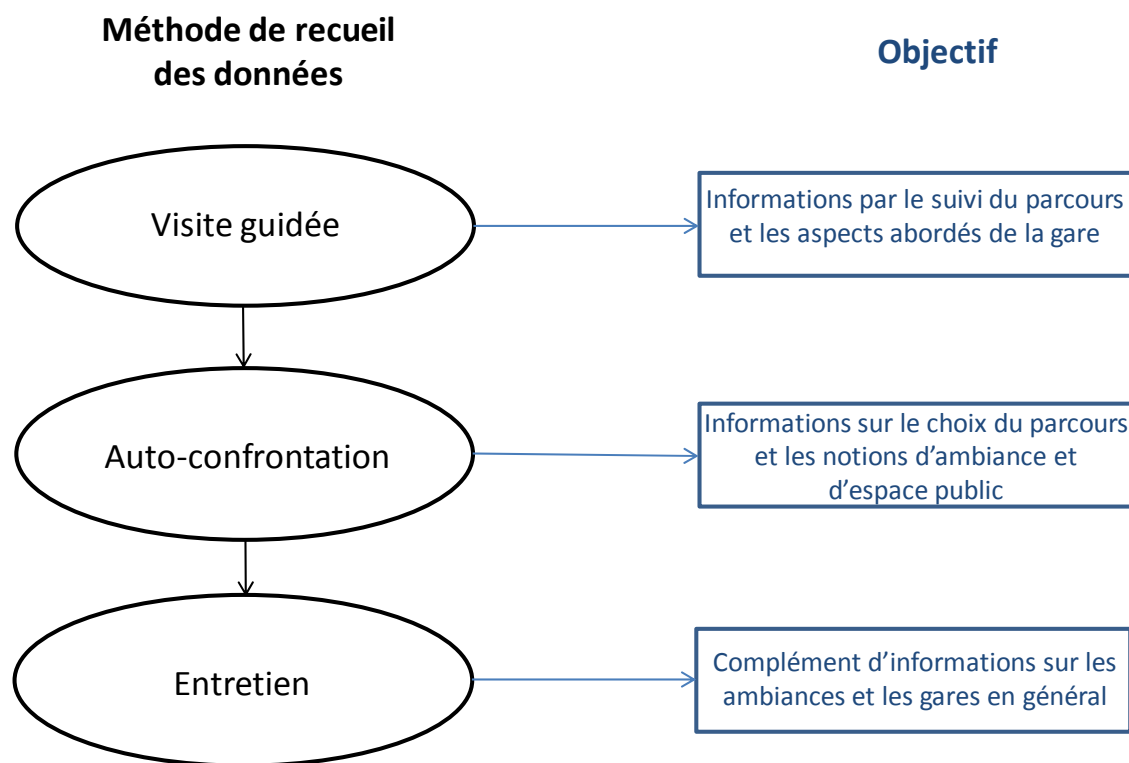


Figure 27 : Ensemble du protocole de l'étude réalisée avec les experts

3.1. Visite guidée

Cette visite, le chercheur peut l'effectuer seul avec l'expert ou lors d'une visite collective. En effet, observer la manière de faire découvrir la gare peut également se faire au cours d'une visite collective organisée.

L'enjeu majeur est de laisser l'expert effectuer la visite de la façon dont il le souhaite. Il est pleinement maître des aspects de la gare qu'il aborde et du parcours qu'il effectue.

Durant la visite, très peu de questions sont donc posées à l'expert, afin de ne pas orienter ses propos vers le sujet du TFE. Si une question semble pertinente à poser, celle-ci tâchera de ne pas entraîner une volonté de guider la visite sur un aspect particulier.

A la fin de la visite, l'expert et le chercheur s'installent dans un café afin de procéder aux étapes d'auto-confrontation et d'entretien.

3.2. Auto-confrontation

L'objectif de l'auto-confrontation réalisée est, dans un premier temps, de mieux comprendre leur façon de réaliser un parcours dans la gare de Liège et, dans un second temps, de connaître l'avis des experts ayant une connaissance de la gare des Guillemins sur l'importance des notions d'ambiance et d'espace public dans cette gare.

Pour ce faire, nous mettons à la disposition des experts un plan éclaté des différents niveaux de la gare. Nous utilisons ici la formalisation sous forme de plan car nous sommes en

présence de personnes connaissant la gare, cependant nous leur expliquons rapidement comment celui-ci se lit.

Ainsi, en apposant un premier calque sur ce plan (Calque 1), nous demandons aux experts de redessiner le parcours que nous venons d'effectuer, en expliquant ce dont ils ont parlé dans chaque lieu visité et en expliquant les choix qui les ont conduit à réaliser ce cheminement.

Puis, nous demandons aux experts si, lors de la visite qu'ils ont guidée, ils avaient l'intention de faire vivre ou percevoir des ambiances particulières dans la gare. Si leur réponse est oui, nous leur demandons de représenter ces ambiances par des mots ou des dessins, à l'aide d'un code couleur, sur un nouveau calque (calque 2) apposé sur le même plan de la gare. Si leur réponse est non, nous leur demandons de nous expliquer pourquoi, puis nous leur demandons d'effectuer le même travail de représentation des ambiances, mais cette fois-ci en tant qu'utilisateur, c'est-à-dire, de représenter leur propre ressenti.

Enfin, sur un dernier calque (Calque 3), nous leur demandons, à l'aide du même protocole, de représenter où se situent, selon eux, les espaces publics de cette gare, et de les qualifier. Ainsi, nous pourrions connaître le point de vue des experts interrogés sur la définition de la gare en tant qu'espace public et le potentiel de la gare des Guillemins de ce point de vue.

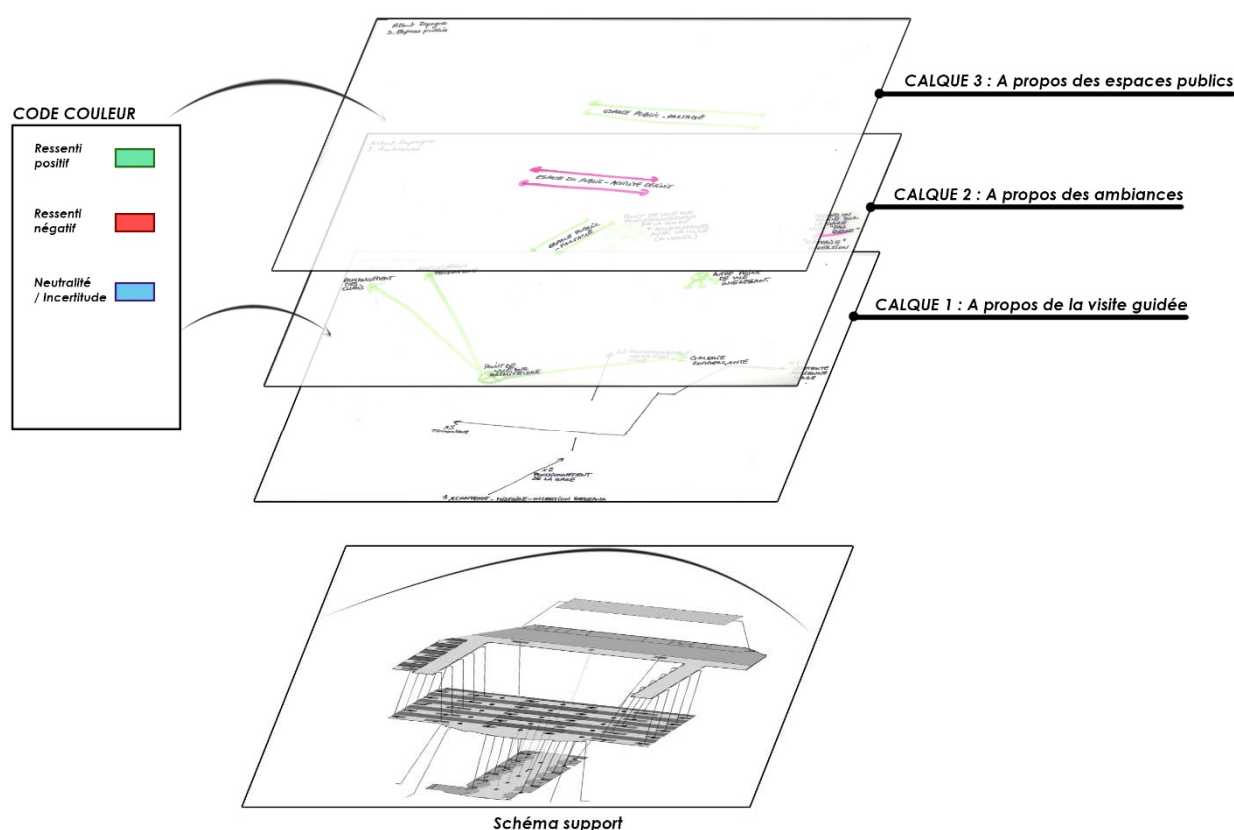


Figure 28 : Schéma du protocole de l'auto-confrontation avec les experts.

En annexes 2 et 3 sont disponibles les calques superposés issus de l'étude réalisée avec chaque expert ainsi que la trame d'entretien utilisée lors de l'auto-confrontation.

3.3. Entretien

La visite et l'auto-confrontation étant désormais terminées, nous pouvons alors aborder avec les experts le thème du TFE. Dans cette partie, il est intéressant de connaître leur point de vue sur ce sujet en tant que personnes connaissant la gare, ainsi qu'en qualité de guides. En effet, leur

vécu et leur connaissance de la gare permettent d'avoir un regard intéressant pour notre étude. Leurs souvenirs de précédentes visites/discussions avec des personnes ayant découvert la gare à travers leurs visites permet de recueillir de plus amples informations. Ces retours d'expériences seront évidemment à pondérer sous l'effet de leur propre regard. Ce qui est intéressant ici est le regard que l'expert a acquis sur le regard des usagers de la gare.

Cette phase d'entretien se déroule sous la forme d'une discussion plus libre avec l'expert. Cependant, comme nous l'avons présenté plus haut (cf p.32), nous utilisons la technique de l'entretien semi-directif. Nous avons donc réalisé une trame d'entretien, disponible en annexe 4, afin de systématiser au maximum cette étape.

Nous abordons donc, entre autre et selon les réactions des experts, différents thèmes avec eux : les retours d'expériences des experts, ce que les visiteurs ont verbalisé à propos des ambiances de la gare ; leur avis concernant les ambiances des gares en général, ou certaines en particulier est également intéressant ; ainsi que leurs conseils concernant l'élaboration d'un parcours représentatif de la gare des Guillemins.

4. Méthode d'analyse des données

L'analyse de cette étude a deux objectifs principaux : découvrir comment les experts abordent la gare, sous quel(s) aspect(s) et découvrir la manière dont on élabore des parcours dans la gare. Néanmoins, ces visites permettent aussi de mieux connaître l'objet de notre étude : la gare de Liège-Guillemins.

Le premier objectif est de mettre en avant les points principaux abordés, en s'appuyant sur les visites mais également sur les auto-confrontations et entretiens réalisés pour chaque expert, afin de déterminer l'importance que prennent les ambiances et le caractère public de la gare selon eux.

Nous pouvons citer plusieurs « fonctions » de la gare qui sont apparues lors des visites : sa fonction de transport, qui serait la plus évidente puisque l'on y vient prendre son train, mais également sa fonction urbanistique, c'est-à-dire le rôle que peut jouer une gare dans une ville voire dans un réseau de villes, mais également sa fonction d'espace public, à la fois pour les usagers de la gare mais également pour les quartiers dans lesquels elle s'insère. Ainsi, l'intérêt ici est de déterminer l'intensité que prend cette dimension d'espace public dans le discours des experts.

Lors de la visite, plusieurs aspects de la gare ont été abordés, prenant des intensités différentes lors de sa présentation. Nous avons relevé, dans le cas de la gare de Guillemins, des aspects redondants, souvent abordés : l'aspect technique, du bâtiment ou du réseau de transport ; l'architecture de la gare, son bâtiment, ses volumes ; son intégration urbanistique, les liaisons de la gare dans le tissu urbain ; ou encore l'histoire de la gare, de son quartier. Ainsi, l'intérêt ici est de déterminer l'importance que prend l'aspect architectural de la gare et plus précisément le recours aux ambiances dans la présentation de celle-ci. En effet, la qualification de ses volumes et de ses espaces sont déjà une qualification de ses ambiances, mais nous relevons également les remarques faites sur les ambiances sensorielles.

Le second objectif est d'analyser les visites effectuées du point de vue du cheminement et des espaces particuliers mis en avant. Cette étape nous permet de connaître les lieux intéressants à faire parcourir et les manières de les aborder pour la mise en place des parcours commentés.

5. Résultats de l'analyse

Le tableau ci-dessous présente qualitativement les fonctions et aspects de la gare évoqués par les experts durant leur visite guidée. Durant leur présentation de la gare, nous avons relevé la fonction principalement mise en avant de la gare, ainsi que les aspects les plus évoqués concernant cet objet.

	Fonction de la gare			Aspects présentés				
	Transport	Urban n	Espace public	Technique	Architectural	Urbanistique	Historique	Sensoriel
G1	X			XX	X	X	XX	X
G2	X			X	XX	X	XX	
G3		X		X	X	X	X	X
P1		X		X	X	XX	XX	X
P2		X			X	XX	XX	
R	X			X	XX	XX	X	X

Tableau 2: Fonction principale de la gare et aspects les plus abordés par les experts de la gare des Guillemins.

5.1. La gare des Guillemins en tant qu'espace public

Nos résultats montrent que la fonction d'espace public de la gare n'est pas prépondérante selon les experts. Ce phénomène semble toutefois être lié au fait que c'est une présentation de la gare qui est faite, d'où une prépondérance de sa fonction de transport. Cependant, la fonction urbanistique de la gare dans la ville est souvent mise en avant. Les experts en urbanisme en particulier développent la relation de la gare avec la ville et l'exploitent souvent en termes d'usages et d'espace public.

- Aménagement en services de la gare

Les services et commerces que la gare propose aux usagers sont souvent mis en avant, ainsi que ses fonctionnalités. A ce sujet, nous remarquons que les avis divergent. Certains jugent que la gare ne propose pas suffisamment de bancs ou des quais trop étroits, alors que d'autres pensent l'aménagement adéquat, voire même agréable au vu de la conception esthétique des équipements proposés.

Les experts de la gare des Guillemins regrettent parfois que les services proposés ne soient destinés qu'aux usagers des trains, ce qui engendre une fermeture de la gare sur elle-même. Bien que des propositions soient faites afin d'engager une dynamique plus ouverte sur la ville, celles-ci ne sont encore que peu exploitées. Par exemple, des espaces de travail partagés ou temporaires ont été créés au sein de la gare afin d'attirer un public d'affaire autour de ce pôle d'attraction. Malheureusement, la plupart reste encore inoccupée aujourd'hui. De la même manière, des initiatives d'exposition au sein même de la gare, dans un espace prévu dans son hall, n'ont pu voir le jour. Bien que la gare dispose d'un espace d'exposition temporaire, les experts regrettent que celui-ci ne soit pas mis en valeur, par un manque de communication

auprès du plus grand nombre. Cependant, nous pouvons souligner que certaines initiatives ont, quant à elles, permis d'offrir au public des services intéressants. Notamment, la mise en place d'une crèche dans la gare, afin d'assurer le gardiennage des enfants des employés de la gare ou des navetteurs. Etant arrivée à son effectif maximum aujourd'hui, il serait question de l'agrandir afin de proposer ce service à un public plus large, intégrant également les habitants des quartiers alentours.

La gare des Guillemins semble donc, selon les experts, proposer des espaces d'accueil du public agréables fonctionnellement et esthétiquement, mais malheureusement trop refermés sur eux-mêmes. Cette réflexion est souvent mise en relation avec l'intégration urbanistique de la gare, qui semble s'être détournée de la ville actuelle afin de s'ouvrir sur le futur Liège. Dans ce sens, certains experts souhaiteraient plutôt voir se développer les commerces et autres animations autour de la gare plutôt qu'en son sein, ou si elle développe des activités, que celles-ci profitent à l'ensemble du quartier. Cela permettrait en effet d'initier une dynamique de la ville et non de la gare uniquement. Selon certains experts, le fait d'avoir contraint la conception de la gare à diminuer sa surface commerciale n'a pas été pertinent du point de vue de la concurrence avec le quartier des Guillemins, déjà commerçant. Selon eux, la gare accueille un public ciblé, qui n'est pas forcément celui du quartier. Une offre complémentaire aurait donc permis de créer un lien commercial plutôt qu'une séparation des usages. L'expert P1 explique à ce sujet : «Le problème, dans cette galerie, c'est le nombre de magasins qui devaient être faits qui était plus important que celui qui est là. Malheureusement, il y a eu une action des commerçants de la rue des Guillemins qui a agi sur la gare en disant 'non on va diminuer le nombre de m² parce que ça fait concurrence'. Ce qui est absurde parce que ce ne sont pas du tout les mêmes magasins entre ici et là [entre la gare et le quartier], donc cette concurrence n'existe sans doute que très peu, ça attire un public et c'est intéressant au contraire d'essayer d'associer les deux ».

Par exemple, le restaurant de la gare est souvent pour eux le signe d'une réussite dans ce sens. Sa terrasse privilégiée sur le parvis de la gare est complémentaire avec l'offre du quartier. Elle permet d'accueillir le public de la gare mais également du quartier et inversement pour les restaurants existants sur le trottoir d'en face.

- La gare et la ville

Nous comprenons donc que la fonction publique de la gare ne se réduit pas seulement à son bâtiment et aux services qu'elle propose. L'enjeu majeur semble être l'intégration de la gare dans son environnement : son quartier mais également la ville. A ce sujet, certains experts sont sceptiques quant à la réussite de l'intégration de la gare, en premier lieu à cause de la difficulté induite par le déplacement de la gare.

«L'un des gros problèmes de cette gare c'est son implantation. [...] la gare, ici, pour des raisons dites 'techniques' mais ce n'est pas sûr [...] a été déplacée. Donc on s'est retrouvé ici face à un quartier qui n'était pas préparé à recevoir un bâtiment pareil » explique l'expert P1.

Le quartier de la gare s'est donc vu désorganisé et en grande partie démolit afin de déplacer la gare. De plus, ce bâtiment n'a pas non plus tenu compte de l'échelle du quartier dans lequel elle s'insère. Les petites maisons aux alentours, en R+2 ou R+3, sont trop petites face à cet édifice d'une amplitude qui se veut monumentale. Pour ces deux raisons, il semble que la ville doive se transformer afin d'intégrer la gare. C'est le projet urbanistique de grande envergure qui se développe aujourd'hui autour de la gare et au-delà de la Meuse, jusqu'à la Médiacité, qui doit répondre à cette problématique. Il serait notamment question de continuer de démolir les maisons proches de la gare afin de construire de immeubles plus hauts. P1 l'exprime ainsi : « la gare n'étant pas à l'échelle du quartier, c'est le quartier qui doit se mettre à l'échelle ». Il semble donc que depuis le début de sa conception, la gare s'impose à la ville et la contraigne

à s'y adapter, à se « projeter dans le XXI^{ème} siècle » comme l'exprime Calatrava lui-même. Selon certains experts, c'est une « aberration » depuis le début du projet : « c'est le plan d'aménagement qui a dû s'adapter à la gare et non l'inverse ». Mais selon d'autres, cela permettrait une évolution nécessaire à la ville, comme l'exprime G1 : « je peux entrer dans la polémique : est-ce que Liège avait besoin d'une grande gare, comme ça, aussi chère ? Moi je la défends en disant que oui, parce que si vous n'avancez pas, vous reculez ». P1 s'accorde en effet sur ce point en disant que cette gare : « attire du monde, elle fait parler d'elle ». Or, comme le dit Ollivro (1996), « réaliser une gare aujourd'hui c'est autant de l'urbanisme que de l'architecture ». Il semble que dans le cas de Liège, nous ayons d'abord fait de l'architecture et nous passons désormais à l'urbanisme.

Concernant l'aménagement en cours du quartier, certains experts semblent également sceptiques. Tout d'abord, les fonctions placées le long de l'axe en devenir entre la gare et la Meuse sont toujours en négociation. L'une des propositions évoquées est de placer une grande majorité de logements et des bureaux. Cependant, de tels programmes posent la question de la sécurité et de la vie de ce boulevard, particulièrement en soirée. De plus, concernant la passerelle piétonne qui permettrait de traverser la Meuse, P1 explique : « il devrait y avoir un pont, piéton, mais là on pourrait en parler aussi parce qu'il y a plein de problèmes qui devraient se poser aussi, parce que qui va aller jamais marcher sur un pont, non abrité ? C'est soi-disant dit aussi pour les vélos, mais j'ai peu de raison de croire que les gens vont prendre leurs valises et aller jusque-là à pied ».

Quelle vie donc et quelle utilité pour la ville en créant ces aménagements ? La place en cours de réalisation devant la gare pose la même question. Certes, elle est à l'échelle de la gare, immense, mais en termes d'usage et d'utilité publique, la question se pose également. Certains experts regrettent notamment que cet espace n'est pas fait l'objet d'un aménagement plus vert et qu'il soit, selon P2 « un vaste espace recouvert de pavages, avec seulement quelques arbres ». R rajoute : « la place va être tellement, tellement minérale. [...] ça va être beaucoup plus contraint que la pelouse qui avait été mise provisoirement ».

Selon les experts, il semble donc que la gare des Guillemins présente des qualités d'espace public intéressantes, mais qui ne pourront être pleinement exploitées qu'après un réaménagement de son contexte urbain, si celui-ci arrive à prendre en compte les potentialités en termes d'usage de ce quartier. Pour l'instant, la gare semble tournée sur elle-même, en dichotomie par rapport à son environnement qui doit s'adapter à elle. R, en évoquant la vue depuis le dépose minute sur la ville, dit « la question de la qualité de la vue ça c'est autre chose, le chaos est quand même encore fort présent et malheureusement ce qu'on y fait n'est pas forcément de nature à nous rassurer ». Cependant la gare semble elle-même peu adaptable. A ce sujet, les experts évoquent l'impossibilité de faire s'arrêter l'Eurostar à Liège, à cause de son architecture entièrement ouverte, en contradiction avec une sortie de l'Espace Schengen. P1 dit à ce sujet : « la gare est conçue de telle sorte qu'elle est peu adaptable, peu transformable, elle est fermée sur-elle-même. On a une gare très esthétique, disons esthétisante mais elle est figée. L'ancienne gare, qui datait des années 60, n'était techniquement pas adaptée au développement du chemin de fer, donc il a fallu faire une nouvelle gare. Et combien d'années celle-ci tiendra si on change les techniques de chemin de fer ? [...] C'est un peu son défaut ».

La gare des Guillemins semble donc entretenir un rapport complexe avec la ville. Cependant, il faut prendre en compte le fait que cette construction est récente et que sa conception implique de nombreux changements dans les quartiers qui l'accueillent. La mutation du tissu urbain est une entreprise longue et dont nous ne pouvons pas évaluer les impacts à l'instant de la réalisation de cette étude.

5.2. Les ambiances de la gare des Guillemins selon les experts

Parmi les aspects mis en avant, nous remarquons que tous traitent de l'urbanisme et de l'histoire. Souvent, ces deux aspects sont liés. Cela nous montre l'importance selon les experts de l'intégration de la gare dans la ville. A l'inverse, les aspects techniques ont dès lors une importance moins systématique. On peut également remarquer que l'architecture de la gare des Guillemins est toujours mise en avant, dans des proportions plus ou moins importantes néanmoins. Il semblerait donc que pour cette gare, ses formes et ses volumes prennent une part importante lors de sa présentation.

Cependant, le recours aux ambiances de la gare est très peu employé. Pour certains, les guides notamment, cela est dû à leur expérience professionnelle, comme l'explique G1 : « un guide ne se prononce pas, un guide n'a pas de jugement de valeur, on ne peut pas dire que la gare est belle ». Néanmoins, la description de l'architecture de la gare nous donne déjà des informations sur les ambiances de celles-ci. Et nous pouvons noter des remarques quant aux perceptions sensorielles mises en avant par les experts.

- Architecture de la gare : les formes construites

Tous les experts semblent s'accorder sur ce point : l'architecture de cette gare ne peut laisser le voyageur indifférent. L'expert R exprime, en contemplant la gare, son ressenti par rapport à son architecture : « elle s'exprime à travers les jeux d'ombre et de lumière, les effets graphiques, c'est magnifique ». D'autres la qualifient de « belle » ou d' « impressionnante », comme G2 qui nous dit « je la trouve belle, elle est bien proportionnée et a de belles courbes ».

Pour les habitants de Liège allant à la gare ou dans son quartier, les experts évoquent les différences d'échelles pouvant être problématiques dont nous avons parlé précédemment. Cependant, ils s'accordent sur l'image que cet édifice offre en tant que porte de la ville. En tant que voyageur arrivant à Liège par le train, la monumentalité de l'architecture et la vue privilégiée qu'elle offre sur la ville sont des points positifs pour la ville et son image internationale.

Plusieurs espaces de la gare ont été mis en avant pour leur qualité architecturale par les experts. Nous les verrons plus en détail dans la description des parcours qui suit.

- Perceptions sensorielles

Peu de remarques ont été faites concernant les ambiances sensorielles de la gare. Il ressort des auto-confrontations et des entretiens que la gare de Liège provoque plus de sensations liées à son architecture contemporaine qu'aux perceptions sensorielles. Néanmoins, certaines remarques ont été faites sur deux espaces en particulier : le hall de la gare et les quais.

Dans le hall de la gare, les perceptions sensorielles semblent mitigées. Certains trouvent cet endroit adéquat en termes de température de l'air. En effet, ceux-ci évoquent le fait que nous soyons dans une gare, et que donc les courants d'air sont inévitables. D'autres semblent exprimer une gêne quant à ce froid. L'expert R nous informait néanmoins que des chauffages d'appoint sont en cours de réalisation afin d'être intégrés dans le hall. L'ambiance lumineuse, quant à elle, semble faire l'unanimité. Tous apprécient la présence de la lumière naturelle dans cet espace, notamment grâce aux pavés de verre en plafond. Ils semblent également apprécier les « jeux d'ombre et de lumière » dans l'ensemble des espaces de la gare, réalisés grâce aux arcs de la voûte. Comme l'exprime G3 : « suivant l'heure du jour et les conditions climatiques, vous voyez vraiment un jeu d'ombre et de lumière qui donne à chaque fois un aspect différent de la gare ».

Les sensations de froid sur les quais semblent négatives selon certains experts. Comme l'évoque P1 ironiquement: «il fait froid ici, forcément il n'y a pas de mur, c'est ouvert. La première fois que j'ai guidé ici, il faisait -12°. Alors, j'exagère toujours, et je dis qu'ici [sur les quais] il fait -11°. On a un peu moins l'impression de vent mais ça dépend d'où il vient. En été, c'est l'inverse. Quand il fait très chaud, comme il n'y a pas de vent, il y fait encore plus chaud». D'autres trouvent que cet espace est convenable au vu de sa fonction de quai de gare.

Concernant les perceptions sonores des annonces de trains, G3 nous explique que le niveau sonore et l'audibilité des messages a fait l'objet d'études en fonction des espaces de la gare. En effet, les annonces sont faites notamment dans le hall, sur les quais et sur les passerelles. Ces espaces présentant des caractéristiques différentes, la dispersion du son a été prise en compte en fonction d'elles. Cependant, le guide fait ironiquement la remarque que ces études n'ont pas pris en compte la présence des guides, qui se trouvent parfois gênés par ce bruit.

5.3. Le parcours de la gare selon les experts

Nos analyses nous montrent des redondances dans les parcours réalisés, témoins d'espaces représentatifs de la gare des Guillemins. Nous nous sommes donc appuyés sur ces résultats afin de réaliser le cheminement destiné aux parcours commentés qui suivent dans la prochaine partie.

- La logique du parcours

La plupart des experts de la gare des Guillemins ont réalisé des visites sous la forme d'un trajet en boucle. Il semble donc possible de parcourir cette gare en n'empruntant pas deux fois le même chemin.

Les départs des visites ont tous été, sauf pour une, le parvis de la gare, donc son niveau bas, pour ensuite entrer dans son hall. La visite se terminait en grande majorité par un retour dans le hall de la gare.

Dans tous les cas, nous avons visité les trois niveaux de la gare précédemment décrits (cf p.40). Nous présentons donc à présent les espaces visités qui nous ont semblé, avec les experts, être pertinents pour la réalisation de notre parcours.

- Le hall de la gare

Incontournable, ce hall est le pivot de l'organisation de la gare. Nous pouvons y observer des ambiances diverses (architecturales, lumineuses, sonores, thermiques ou encore d'usages, etc.). Cet espace nous permet également d'appréhender le fonctionnement et l'accessibilité de la gare, ainsi que son caractère commercial. Selon R, ce hall «est un lieu de vie, c'est le cœur de la gare».

- Les quais

Outre la logique qui veut faire visiter les quais puisque nous visitons une gare, cet espace présente également des ambiances particulières intéressantes à analyser, de par l'architecture que nous y découvrons notamment. Certaines visites réalisées prenaient le parti de faire parcourir deux quais au lieu d'un. Ces différents quais, intégrés dans un parcours en boucles, permettaient l'observation de la structure sous différents points de vue. Cependant, il apparaît à la suite des visites que les deux quais les plus représentatifs de la gare sont le premier quai, le plus large et proche de la ville, et le quai du milieu de la gare, offrant une vue au centre de l'édifice.

- Les passerelles et le Kiss & Ride

Offrant des vues intéressantes à la fois sur le contexte et l'architecture, les experts ont tous mis en avant ces espaces. Il nous paraît donc pertinent de les présenter également.

- La liaison entre le Kiss & Ride et le hall

Côté colline, sur la plate-forme routière, des escaliers mécaniques et fixes, de part et d'autre de la gare, permettent aux usagers de rejoindre le parking mais également le hall sans passer par les quais. Cet espace a été plusieurs fois mis en avant par les experts notamment par son architecture. Ses formes architecturales, les arcs en particuliers, souvent nommées de « gothiques », semblent créer des ambiances particulières. R nous dit au sujet de cet espace : « il y a une forme de sérénité voire de spiritualité dans cet ouvrage qui n'est quand même jamais qu'un ouvrage de mobilité. Donc je trouve que c'est une belle réussite ».

- Autres espaces

D'autres espaces, moins fréquemment visités lors de cette étude, semblent également intéressants en termes d'ambiance et de représentativité de la gare. Nous pouvons par exemple citer la billetterie, espace indispensable au fonctionnement de la gare, ainsi que le parking souterrain. Lorsqu'ils ont été parcourus, ces lieux ont également été mis en avant pour leur qualité architecturale et le soin qui leur a été apportés lors de leur conception.

5.4. Conclusion

Cette première phase d'étude nous a permis d'appréhender la gare des Guillemins au travers du regard de différents experts qui la connaissent. Nous avons pu constater que la dimension publique de la gare existe, mais qu'elle n'est pas exploitée dans toutes ses potentialités par manque de cohérence avec son contexte à l'heure actuelle. Cependant, l'ambiance architecturale de la gare semble être appréciée. Notre terrain d'étude semble donc approprié à une recherche sur les ambiances. Néanmoins, nous remarquons que selon ces experts, l'ambiance n'est pas un aspect prépondérant pour caractériser la gare, ni même en déduire sa qualité. Ils s'intéressent essentiellement à son rapport avec la ville, aujourd'hui complexe puisque le tissu urbain est en pleine mutation.

Enfin, grâce à ces entrevues, nous avons pu appréhender les manières de faire découvrir la gare des Guillemins, les logiques de cheminements ainsi que les espaces intéressants à faire visiter.

Nous allons donc à présent passer à l'étude de la gare avec les usagers, partie où nous tentons de mettre en évidence les configurations sensibles de cet édifice à travers leurs perceptions.

AMBIANCE DE LA GARE VUE PAR LES USAGERS



VI. AMBIANCE DE LA GARE VUE PAR LES USAGERS

1. Objectif

L'objectif de ce travail est d'obtenir des comptes rendus de perception relatifs au site étudié, à savoir la gare des Guillemins. Pour cela, nous impliquons divers usagers, afin de connaître leurs perceptions, au cours de trois phases qui se déroulent sur le site étudié : un parcours commenté, une auto-confrontation et un entretien. Croiser leurs points de vue nous permet alors de faire émerger des communautés de perception au-delà des manières de dire singulières. L'intersubjectivité qui sous-tend ces convergences nous permet de relever les configurations sensibles du site qui sont partagées par les usagers. Une analyse de ces configurations sensibles, mise en parallèle avec ce qui est observable sur le site, nous permet alors de définir les moyens de conception qui ont entraîné la création de ces ambiances.

L'application de cette démarche à la gare des Guillemins permet de mettre en avant les qualités et les défauts que présente cet espace, du point de vue perceptif de ses utilisateurs. Cela peut alors constituer une base pour la conception des espaces publics de la gare, orientée vers la dimension sensible de ses espaces.

2. Public cible

Comme nous l'avons exprimé précédemment, l'un des intérêts de la méthode des parcours commentés est de mettre en jeu des usagers qui réaliseront les observations. Cela permet, d'une part, de pallier au biais qu'induirait les descriptions faites directement par un chercheur novice et d'autre part de pouvoir collecter des points de vue différents sur les caractéristiques sensibles d'un site.

Il est donc nécessaire de déterminer le type d'usagers qui sera mobilisé, en fonctions de nos objectifs de recherche. Pour ce faire, nous allons nous appuyer sur les critères qui influencent la perception d'une ambiance, mis en avant par Paulet (2002) par sa métaphore des filtres de la perception (*cf* p.24).

Rappelons que ces filtres peuvent être regroupés en trois catégories, que nous détaillons ici pour la mise en place de notre corpus expérimental.

- Les conditions de l'observation

La méthode des parcours commentés implique une corrélation entre les actions de percevoir et de se mouvoir. Nous sommes donc dans le cas d'une perception par un observateur en mouvement. De plus, comme nous nous intéressons à l'espace public de la gare, qui est un objet architectural, l'observateur sera immergé dans le site observé.

- Le contexte culturel

Le contexte culturel peut être défini en termes de temporalité et de spatialité. En effet, la culture peut varier en fonction des peuples dans le monde et évoluer dans le temps. La gare des Guillemins, objet de notre étude, est une gare contemporaine, conçue par un architecte espagnol en Belgique. Elle présente donc un contexte culturel particulier. Afin que ce contexte

puisse être appréhendé et compris par les observateurs, il est important que leur culture face écho à ce contexte. Nous choisissons donc des sujets issus de la même culture occidentale que l'objet observé. De plus, la gare est abordée dans sa dimension publique et nous cherchons à en observer les ambiances. Un aspect important dans ce site est donc sa lisibilité. Or, cet espace est sans cesse stimulé par des annonces vocales ou des informations écrites permettant au passant-voyageur de s'orienter. Il est donc important que les sujets soient familiarisés avec la langue dans laquelle ces informations sont données.

Les sujets sont donc des personnes occidentales, parlant couramment le français.

- Les critères de l'observateur
 - Caractères individuels et personnalité

Les critères individuels, tels que la sensibilité, le goût, les motivations ou l'état d'esprit sont des critères propres à chacun. Cette variabilité « naturelle » est nécessaire dans l'application d'une telle méthode car elle permet de mettre en avant des descriptions d'ambiances différentes et enrichit l'analyse des données qui en sont issues. Les autres critères personnels tels que l'âge ou le sexe seront également variés dans notre corpus, car ils permettent également de prendre en compte les singularités de chacun. Cependant, ces critères ne sont pas déterminants dans notre étude, comme ils pourraient l'être dans une étude sociologique. Le fait de diversifier notre corpus par leur prise en compte nous permet au contraire de fixer cet aspect sociologique afin de ne pas se cloisonner à l'étude par une partie restreinte de la population, mais nous ne tentons pas de dégager de lien de cause à effet dû à ceux-ci dans les différences de perception qu'ils pourraient impliquer.

- Le vécu dans l'espace observé

Un critère déterminant ici est celui de la connaissance que les observateurs ont du site étudié. Deux approches peuvent alors être mises en place.

La première consiste à réaliser l'expérience des parcours commentés avec des usagers fréquents du site, comme par exemple des navetteurs dans le cas de la gare. Ceci permet de faire appel au vécu des usagers, donc à leur mémoire. Ces observateurs sont souvent mis en jeu lorsque la recherche a pour objectif de mettre en avant les attentes des usagers vis-à-vis de leurs expériences quotidiennes, banales, du site ; ou lorsque l'axe d'étude se porte sur les pratiques sociales qui s'y déroulent.

La seconde consiste, au contraire, à faire intervenir des personnes ayant une connaissance limitée du site, comme des utilisateurs occasionnels ou des personnes qui y sont étrangères. Cela permet alors un regard « objectivé » sur le site, puisqu'ils ne peuvent faire appel à un vécu ayant inévitablement des incidences sur la perception des ambiances. Levy, lors de sa recherche visant à définir l'accessibilité dans la gare du Nord à Paris, définit ses usagers selon cette approche et argumente son choix ainsi : « nous pensions que des non-familiers des lieux seraient de bon révélateurs de dysfonctionnements, du moins ceux liés aux problèmes d'orientation dans l'espace » (Levy, 2001).

Nous nous intéressons ici au second type d'usagers de la gare, puisque nous nous intéressons essentiellement aux ambiances qui y sont perçues dans l'instantanéité, et non dans un schéma de synthétisation entre ce qui est perçu et ce qui a déjà été perçu ou vécu.

- Le vécu des usagers

Nous sélectionnons donc des personnes néophytes de la gare des Guillemins. Cependant, mettre en jeu plusieurs usagers implique un bagage personnel en termes de vécu différent. La

connaissance et l'utilisation des gares en général dépendront de leurs expériences personnelles. Dans notre étude, les utilisateurs ne sont pas des navetteurs, ils utilisent occasionnellement le train comme moyen de transport. Cela n'implique pas nécessairement que leur connaissance des gares soit la même, notamment vis-à-vis de leur capacités à s'y orienter.

Une autre connaissance, qui influence selon nous la perception des ambiances, est la connaissance professionnelle du domaine de l'architecture. En effet, il nous semble intéressant d'impliquer des usagers issus ou non de ce milieu professionnel. Nous pouvons ainsi voir si les descriptions faites sont différentes suivant ce critère. Selon le paradigme cognitiviste, « n'est verbalisable que ce qui entre dans le champ de l'attention, c'est-à-dire ce que contient la mémoire de travail. La conscience correspondrait donc à l'attention » (Forget, 2013). Nous pouvons donc supposer que les éléments, qui constituent l'ambiance, sur lesquels l'attention de l'observateur se porte peuvent varier en fonction de ses « déformations professionnelles », qui impliquent à l'utilisateur des sensibilités et des intérêts différents.

Pour résumer le corpus réalisé afin de définir notre public cible, nous avons repris le schéma réalisé par Paulet et spécifié les critères que nous avons pris en compte dans son système de filtres.

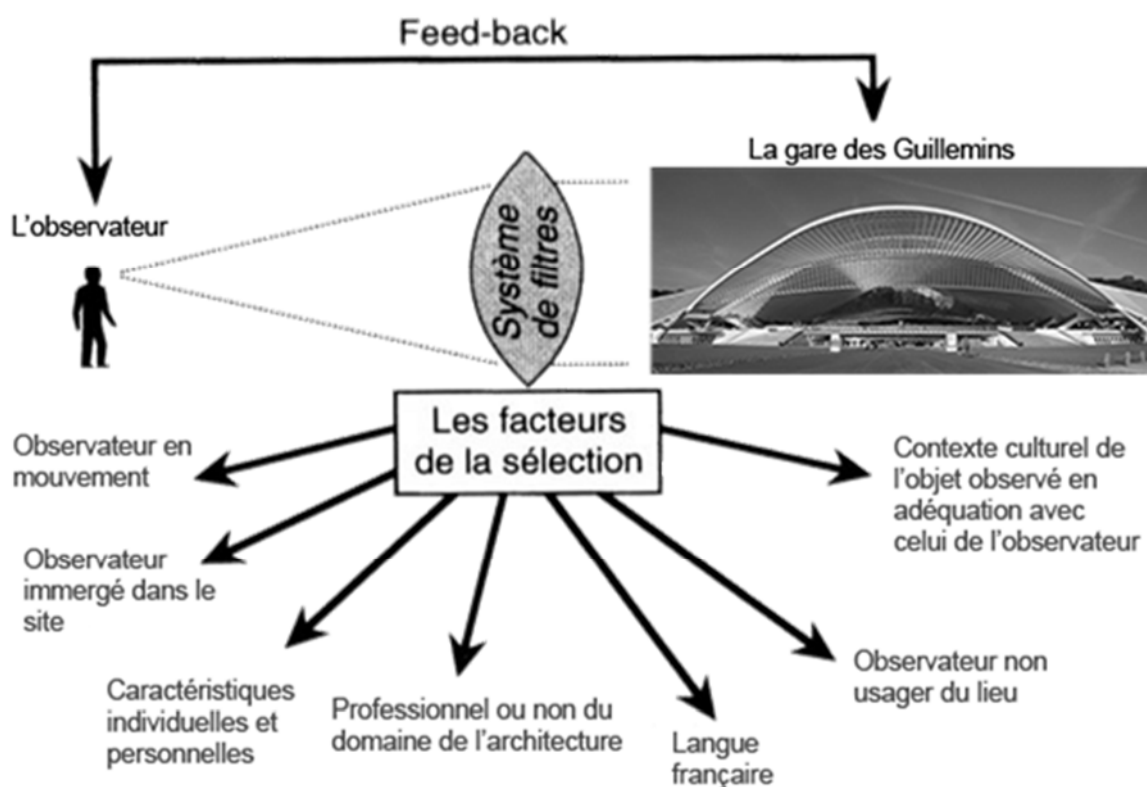


Figure 29 : les filtres entre l'observateur et la gare des Guillemins. Inspiré par Paulet (2002).

Le public ciblé n'étant pas constitué des utilisateurs de la gare des Guillemins, nous avons pu faire appel à notre réseau de connaissances proches. Cela permet de faciliter la mise en place de l'étude, puisque nous n'avons pas eu à interpeler des gens dans la gare pour leur demander de bien vouloir nous accorder de leur temps. Cela permet également de s'assurer d'une plus grande disponibilité de ces personnes.

Les usagers sélectionnés pour réaliser les parcours commentés sont répertoriés dans le tableau ci-dessous.

Usager	Domaine professionnel	Age	Sexe
A	Architecte	55 ans	Homme
B	Orthophoniste	58 ans	Femme
C	Etudiante ingénieur-architecte	25 ans	Femme

Tableau 3: Usagers réalisant l'étude de l'ambiance de la gare

3. Protocole expérimental

Afin de relever des données sur les configurations sensibles de la gare des Guillemins, nous mettons donc en jeu les compétences des usagers précédemment définis. Tout comme proposé dans la méthodologie, les usagers vont exprimer leurs perceptions à l'aide d'une étude se déroulant en trois phases. La première correspond à une immersion dans le site, où ils vont décrire tout ce qu'ils perçoivent, ressentent, lors d'un parcours. C'est l'application du parcours commenté. A la suite de cette première phase, nous réaliserons une étape d'auto-confrontation, où les usagers effectueront une rétrospective vis-à-vis de ce parcours. Enfin, après que les usagers se soient promenés seuls dans la gare, ce que nous nommons la visite libre, nous terminons par un entretien.

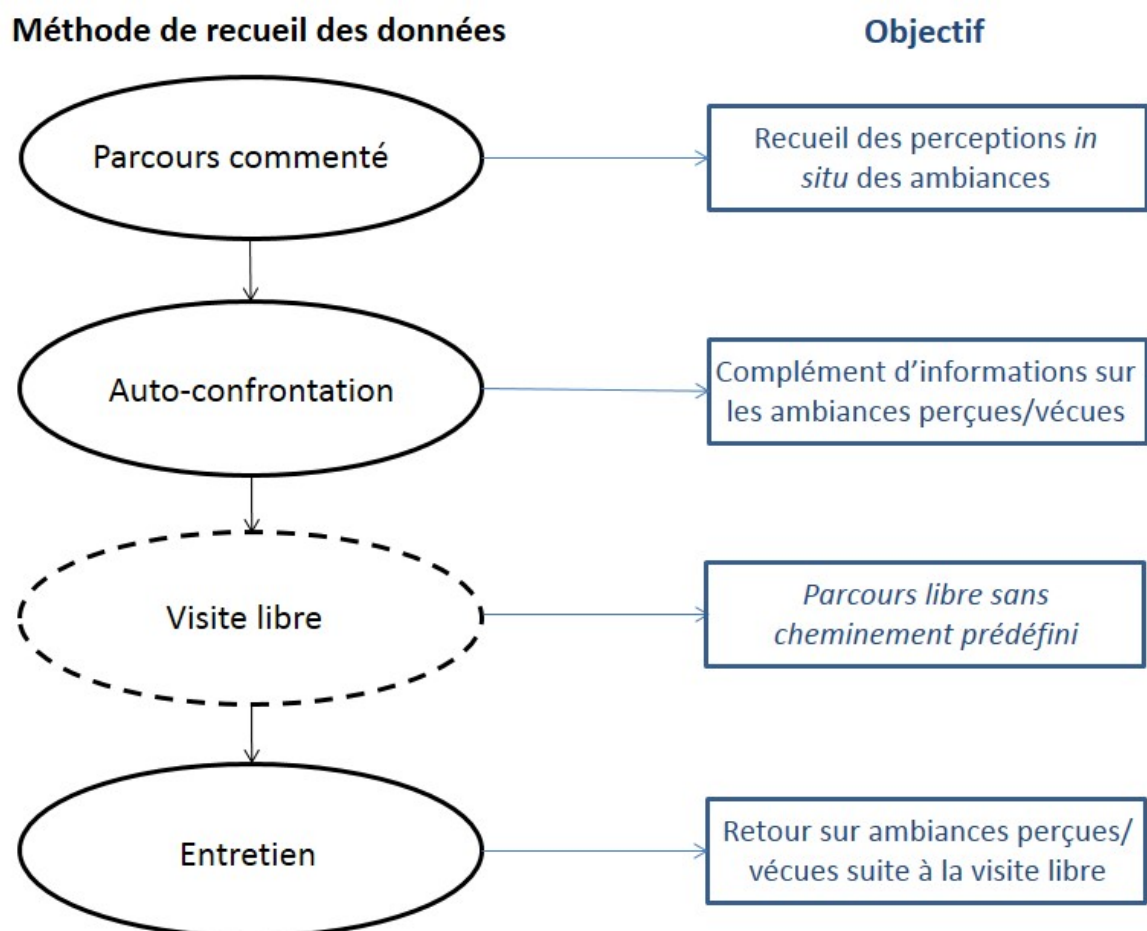


Figure 30 : Ensemble du protocole de l'étude réalisée avec les usagers

3.1. Parcours commenté

Rappelons que notre objectif ici est de déterminer quelles sont les communautés de perception que la gare peut entraîner afin d'en relever ses qualités sensibles. Nous nous approchons donc de la variante des « descriptions synchrones » qui vise à placer différents observateurs dans les mêmes conditions de parcours (cf annexe 1, p. 8-9). C'est le principe du partage de l'expérience qui permet de mettre en évidence des communautés de perceptions sensorimotrices.

Ainsi, la variété des points de vue sera assurée par le public cible précédemment décrit, et ces observateurs effectueront le même cheminement dans des circonstances similaires, afin de pouvoir comparer leurs descriptions lors de la phase d'analyse.

Nous présentons donc ici le protocole expérimental regroupant les dispositions mises en place concernant le parcours, à savoir son cheminement et ses circonstances ainsi que les consignes pour le recueil des descriptions.

3.1.1. Le cheminement

La mise en place du protocole de cheminement est une étape très importante pour notre étude. En effet, les lieux traversés seront les objets des descriptions faites par les usagers. Il est donc nécessaire de définir quels seront ces lieux et quelle sera la logique du cheminement d'un point à un autre. Afin de réaliser ce parcours, nous nous sommes rendus à plusieurs reprises à la gare des Guillemins pour traverser les espaces publics dans différentes logiques de cheminement, en prêtant attention aux ambiances que nous pouvons y percevoir, aux usages que nous pouvons y observer, etc. De plus, les visites guidées réalisées avec les experts ont été une source d'information importante dans la réalisation d'un parcours représentatif de cette gare, comme expliqué précédemment (cf p.55).

Afin de définir ce cheminement, deux objectifs de notre recherche, *à priori* contradictoires, sont à prendre en compte.

Le premier objectif de ce cheminement est que les usagers effectuent le même parcours, afin de pouvoir comparer leurs perceptions dans un lieu donné. Un parcours prédéfini est donc nécessaire, où les usagers ont une liberté de mouvement limitée.

Le second objectif est celui de placer les usagers dans des « conditions réelles » de cheminement dans la gare. En effet, un utilisateur de la gare effectuera un certain nombre de tâches qui le conduiront à parcourir la gare : aller acheter son billet, aller sur le quai prendre son train, etc. Relever les descriptions d'un usager dans ces conditions permet, entre autre, de révéler les perceptions que l'utilisateur entreprend afin de s'orienter dans la gare, et donc de tester la lisibilité et la praticabilité de la gare. Les annonces sonores des arrivées et des départs de train ne sont plus des « bruits » pour l'observateur mais des outils d'orientation, les affichages d'informations ne sont pas seulement des « couleurs » ou des « écrans » mais des aides pour trouver son chemin dans l'espace public, tout comme les odeurs peuvent l'aider à trouver un point de restauration. De plus, cela permet de pouvoir relever les interactions possibles avec les autres usagers de la gare (demander son chemin, aller au bureau d'information, suivre une foule, ...). Il nous semble donc primordial d'engager les acteurs dans une dynamique d'action et pas seulement d'observation.

Afin de mêler ces deux contradictions, nous choisissons de mettre en place un parcours séquentiel. Pour ce faire, nous fixons le point de départ du cheminement (à l'extérieur de la gare), son point d'arrivée (sur le quai, au départ du train) et des points intermédiaires qui sont des actions que nous pourrions être amenés à effectuer en attendant notre train (aller prendre

un ticket au guichet, acheter un journal au Relay et prendre un café), bien que ce parcours ne soit pas celui emprunté systématiquement par tous les usagers de la gare. Ce cheminement permet néanmoins d'avoir des parcours similaires, où des points de localisation seront fixes, ce qui est important pour analyser des résultats, mais aussi avec des variations qui seront en fonction des ambiances et de la perception des ambiances, notamment celles liées à l'orientation dans l'espace. Ainsi, l'usager est placé en « situation réelle » d'un usager arrivant à la gare pour prendre son train et doit donc prendre en compte les signalisations de la gare dans son parcours.

Tester la lisibilité de la gare est donc un moyen de tester la lisibilité des ambiances (perturbations sonores atténuant la lisibilité des annonces, perturbations visuelles rendant difficile la lecture des affichages, organisation complexe du fonctionnement de la gare, etc.).

Ce type de parcours permet de caractériser la perception des ambiances ainsi que la lisibilité de la gare. Il a déjà été mis en place dans le cadre d'une variante de la méthode des parcours commentés, les « trajets-voyageurs commentés » mis en place par Levy (2001) lors de son étude de l'accessibilité de la gare du Nord à Paris. Selon l'auteur, « pour que l'évaluation ne soit pas simplement le produit de jugements de valeurs d'opinions trop générales reconstruites à posteriori, pour qu'elle ne constitue pas une activité en soi dissociable des activités productibles, elle doit être liée à l'acte en train de se faire. » Ainsi, les trajets-voyageurs permettent de « saisir le contexte dans toute sa complexité, dans la juxtaposition ou la combinaison de son espace-temps, de ses humains, de ses objets et voir comment ils sont mobilisés, utilisés mais aussi perçus et vécus » (Lévy, 2001).

Cependant, on pourrait se demander pourquoi nous avons choisi le cas d'un usager « allant prendre son train » plutôt qu'un usager « arrivant à la gare par le train ». Deux raisons peuvent être mises en avant. Tout d'abord, ce choix nous paraissait cohérent avec le fonctionnement de la gare des Guillemins. En effet, cette gare est ce que l'on appelle une « gare de départ ». La majorité de ses navetteurs, les personnes la parcourant afin de prendre le train pour se rendre sur leur lieu de travail, quittent Liège pour aller travailler ailleurs, ce qui est moins fréquent dans la logique inverse. De plus, comme nous voulons caractériser l'espace public de la gare, il est nécessaire que l'usager parcoure et utilise cet espace. Il paraît alors logique de penser qu'un usager arrivant à la gare par le train va se rendre le plus rapidement possible à son véritable point de destination (en ville par exemple) alors qu'un usager prenant le train profitera plus longuement de l'espace de la gare en attendant que son train arrive. Il y effectuera donc des tâches comme « aller prendre un café » ou « acheter un journal » plus fréquemment *à priori*.

Le parcours-itinéraire semble donc une bonne approche au vu de nos objectifs. Cependant, il ne permet pas de parcourir tous les espaces voulus facilement. Par exemple, une fois sur le quai à attendre son train, il est difficile d'orienter les usagers afin qu'ils aillent sur le Kiss & Ride, par un même côté de la gare ou qu'ils prennent les escaliers de la dernière travée, permettant de redescendre directement dans le grand hall. En effet, ce type de parcours n'est pas inscrit dans une logique de l'usage de la gare, car il n'utilise pas le chemin le plus court, ou offre des possibilités de parcours différentes.

Nous choisissons donc d'effectuer notre cheminement en deux temps. Le premier temps consiste à effectuer un parcours-itinéraire, depuis le parvis de la gare jusqu'au quai où l'usager attend son train, à l'aide de consignes d'actions à réaliser. Et un second temps, une fois sur les quais, où l'observateur suit le chercheur qui l'accompagne. Il n'aura donc plus à s'orienter et se consacrera uniquement à la verbalisation de ses perceptions. Cela nous permet donc de traverser les espaces voulus par le même cheminement avec tous les usagers.

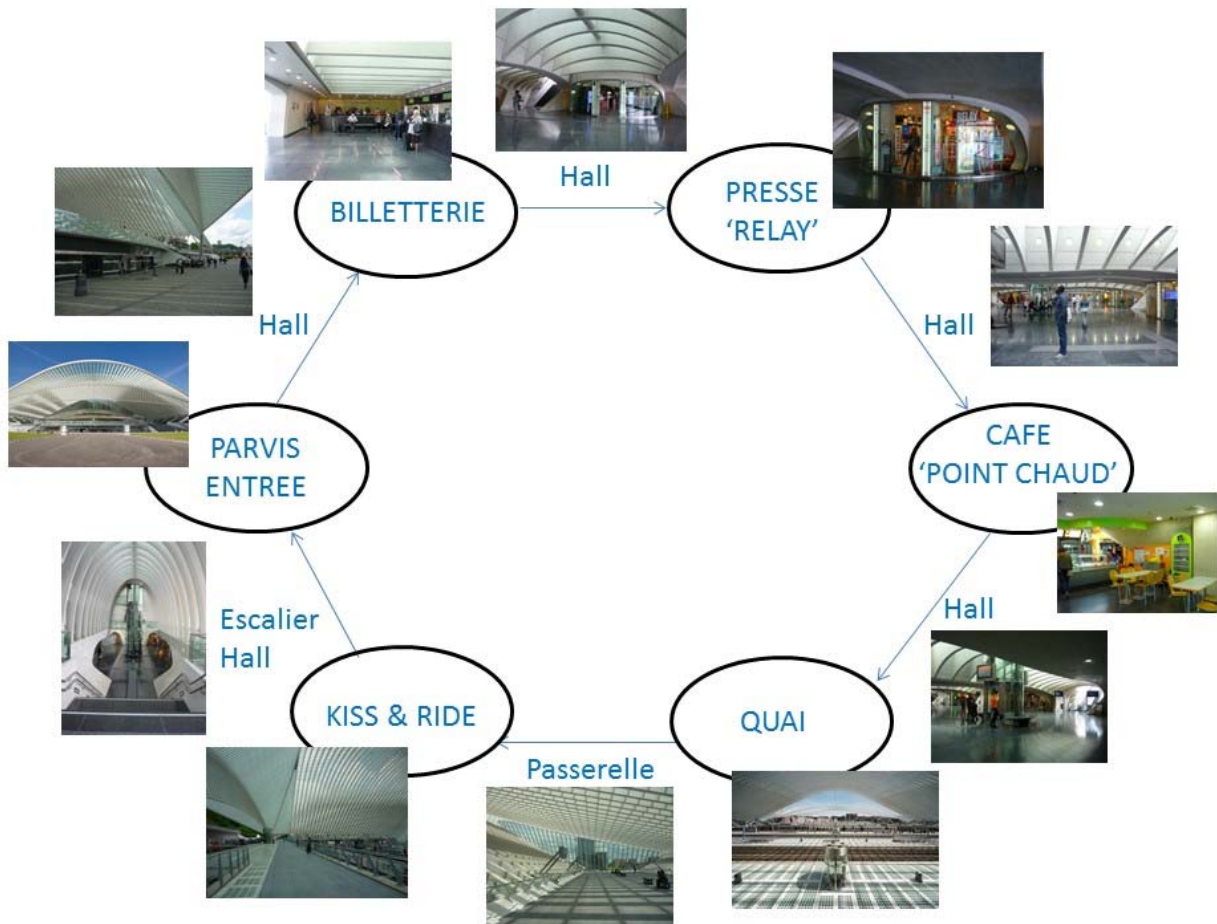


Figure 31 : Schéma du cheminement mis en place pour la réalisation des parcours commentés

Le parcours mis en place dure une vingtaine de minutes. Nous avons choisi cette durée en fonction des prescriptions faites par Thibaud (2001) suite au retour d'expérience qu'il a de ce type d'étude. En effet, celles-ci sont éprouvantes pour l'observateur, qui doit porter une grande attention lors de son parcours et verbaliser toutes ses perceptions. Il conseille donc de ne pas excéder cette durée.

3.1.2. Les conditions du parcours

Notre objectif étant des descriptions comparables, nous avons fixé un cheminement commun à tous. Cependant, il est également nécessaire, dans ce même but, que les usagers effectuent ce parcours dans les mêmes conditions. Ces conditions sont notamment directement liées à la temporalité du site.

Selon Thibaud (2001), « le contexte sensoriel d'un lieu évolue au cours d'une journée et d'une semaine (et aussi des saisons). Les descriptions d'un même parcours diffèrent selon qu'elles sont effectuées de jour ou de nuit, par temps ensoleillé ou non, en présence ou en absence de public, lors d'activités intenses ou à des moments d'accalmie ».

Nous distinguons donc deux critères nous permettant de définir quelle temporalité correspond à nos objectifs de recherche.

Le premier critère est celui de la luminosité. Bien que nous nous intéressions à l'espace public de la gare, en grande partie caractérisé par des espaces architecturaux intérieurs, la gare des Guillemins présente comme particularité une grande perméabilité à la lumière naturelle. Ainsi, les ambiances perçues ne sont pas les mêmes en fonction du jour et de la nuit, ni en fonction des conditions climatiques. Afin de réaliser l'ensemble des parcours dans des conditions

similaires, les usagers effectuent leur parcours de jour, le même jour. La variante des descriptions synchrones, évoquée précédemment, propose, afin de réunir des conditions similaires, d'effectuer tous les parcours en même temps. Cependant, cela implique de mobiliser d'autres personnes pour effectuer l'accompagnement des observateurs. Faute de moyens humains, nous n'avons pas pu mettre en place ce protocole. De plus, il nous semblait intéressant que le chercheur puisse suivre et écouter ses observateurs, être présent lors de leur perceptions afin de connaître les événements importants relevés durant le parcours (usages particuliers, interaction avec un autre usager, les types de silence relevés, comme les hésitations de l'observateur qui ne sont pas connaissables s'il ne les verbalise pas sur les enregistrements, etc.).

Les usagers effectuent donc leur trajet les uns après les autres. Nous prévoyons donc une plage horaire suffisante afin de pouvoir réaliser l'ensemble du protocole (parcours, auto-confrontation et entretien) avec tous les usagers, dans des conditions lumineuses similaires.

Le second critère à prendre en compte est celui du degré de fréquentation de la gare. En effet, la gare est un espace public, elle est sans cesse occupée par des usagers et des usages variés. Ces pratiques sociales font partie intégrante des ambiances et peuvent en influencer la perception.

Afin de définir le temps le plus opportun du point de vue de la fréquentation de la gare, nous allons comparer les « situations extrêmes » de fréquentation face à nos objectifs de recherche.

La gare est un espace de transit qui présente, au cours d'une journée, des pics de fréquentation. Dans le cas d'une gare de départ pour navetteurs, ces pics sont souvent liés aux horaires de travail en semaine. La gare est alors à son maximum de fréquentation. Si nous effectuons les parcours commentés dans cette période, nous allons exacerber les interactions sociales liées au site, ce qui pourrait correspondre à une étude sociologique sur les conduites sociales. De plus, les passants peuvent être un frein à la perception des ambiances, en limitant les perspectives visuelles (il y a trop de personnes, nous ne voyons plus les limites de l'espace dans lequel nous nous trouvons), sonores (les pics d'utilisation de la gare impliquent le passage de plus de trains donc plus d'annonces sonores, et plus de « bruits » dus aux usagers), etc.

Or, l'objectif de notre recherche est de révéler les qualités sensibles de l'espace architectural. Nous ne voulons donc pas que leur perception, donc leur moyen d'accès, soit inhibée par une trop forte fréquentation.

Le second cas extrême serait alors celui d'une gare « vide », qui n'est pas « en activité ». L'attention des usagers se porterait alors uniquement sur les formes construites et sensorielles. Cette temporalité permettrait de caractériser la gare en tant qu'objet architectural, une sculpture dépourvue de tout utilisateur. Cependant, nous ne pouvons pas considérer la gare sans sa dimension publique, car elle participe pleinement à l'ambiance. De plus, la gare des Guillemins fonctionne tous les jours, ce cas n'est donc pas applicable dans la réalité, mais il peut être approché dans des situations où la fréquentation est très faible.

Ainsi, notre objectif est le suivant : effectuer les parcours à un moment où la gare est peu fréquentée, afin de ne pas perturber les perceptions liées aux formes construites et sensorielles du site tout en prenant en compte les formes sociales.

Afin définir le temps qui correspond à cet objectif, en terme de fréquentation de la gare, nous nous appuyons sur une étude des gares en Wallonie réalisée par le bureau d'étude TRITEL. Selon cette étude, s'appuyant sur des données issues de la SNCB-Holding, les gares wallonnes sont moins fréquentées le samedi et le dimanche, ce qui correspond respectivement à environ 40% et 30% de la fréquentation d'un jour de semaine ouvrable. De plus, la population de la

gare le week-end n'est pas la même que celle en semaine, car les motifs de voyage sont différents (partir en voyage, etc.). Les comportements de ces utilisateurs pourraient donc être différents puisqu'ils ne sont pas dans le même « état d'esprit » que les personnes prenant le train pour le travail. Pour ces deux raisons, trop faible fréquentation et public potentiellement différent, nous privilégions les jours ouvrables pour notre étude.

Le graphique suivant représente la répartition temporelle de la fréquentation des gares en Wallonie, en jour de semaine.

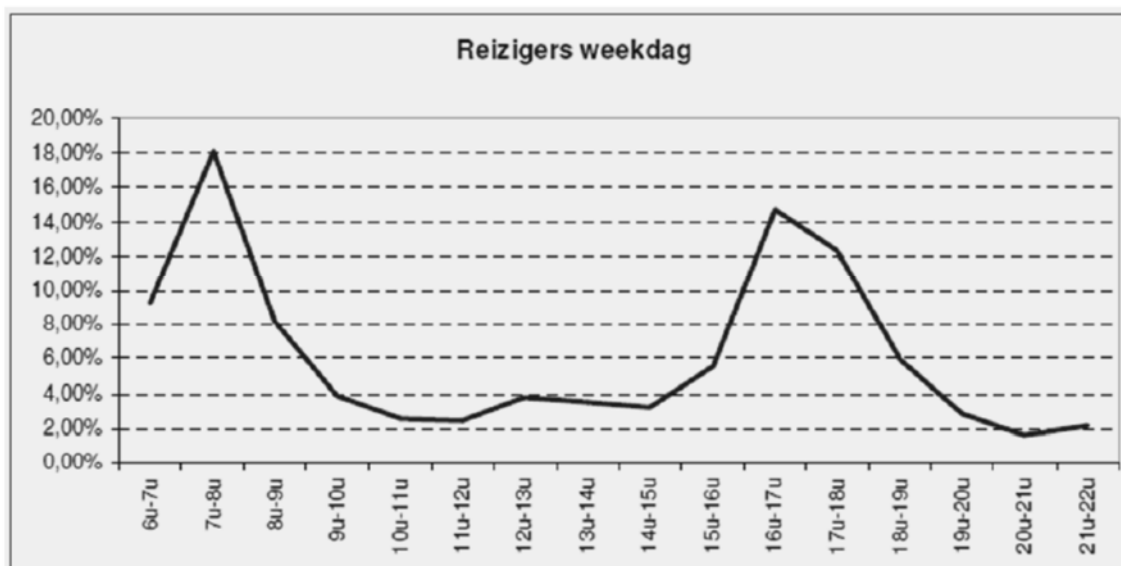


Figure 32 : Répartition temporelle de la fréquentation – jour de semaine (source : SCNB-Holding - TRITEL)

Les pointes de fréquentation se situent le matin, entre 6h et 8h, et le soir de 16h à 19h.

Selon notre protocole expérimental, il est nécessaire de prévoir une plage horaire de 2h afin de réaliser parcours, auto-confrontation et entretien avec les trois usagers. Nous pouvons donc dégager deux périodes en adéquation avec tous nos objectifs : le matin, entre **9h et 11h**, et l'après-midi, entre **13h et 15h**.

3.1.3. Les consignes

Afin d'obtenir des descriptions exploitables, une série de consignes est communiquée aux acteurs du parcours. Tout d'abord, nous leur présentons et leur expliquons l'intérêt et l'objectif de cette expérimentation et dans quel but celle-ci va nous servir dans le cadre de notre TFE. Nous leur expliquons également comment elle va se dérouler, à savoir un parcours en deux temps, un premier où ils devront trouver leur chemin afin de réaliser des « tâches » et un second où ils suivront le chercheur. Dans les deux cas, le cheminement semble contraignant et fixé à l'avance. Cependant, nous expliquons aux usagers qu'ils disposent d'une certaine liberté de mouvement. Ils peuvent, bien évidemment, emprunter le chemin qu'ils souhaitent afin d'accéder au lieu demandé dans la première phase. Mais ils peuvent également s'arrêter, revenir en arrière ou s'écarter légèrement de la direction que leur indique le chercheur dans la seconde phase, si leurs perceptions et leurs descriptions les invitent à le faire. Nous leur demandons donc de verbaliser tout ce qui leur « passe par la tête », en mobilisant tous leurs sens, en décrivant leur façon de s'orienter, leurs choix de cheminement, leurs hésitations, etc. Nous leur demandons également de prêter attention aux formes construites, aux sensations physiques ainsi qu'aux usagers et aux usages observables.

Concernant la partie itinéraire du parcours, où les observateurs doivent trouver les ressources nécessaires, nous ne leur demandons pas de retenir à l'avance les différentes étapes qu'ils devront effectuer. Cela aurait pour conséquence de perturber leur action de verbalisation, en se demandant ce qu'ils doivent faire à présent. En effet, bien que cette méthode vise à mettre l'observateur en situation « réelle », leurs « tâches » sont prédéfinies et imposées, elles ne sont donc pas naturelles pour lui. Nous choisissons donc de placer le chercheur qui l'accompagne dans une situation de « partenaire ». C'est lui qui, au cours du cheminement, indiquera à l'observateur les actions à réaliser. Par exemple, il formulera simplement : « Maintenant que nous avons notre journal, nous allons aller prendre un café au Point Chaud ».

Il est important que le chercheur accompagne simplement l'observateur et n'entre pas en discussion avec lui, afin de ne pas intervenir dans les perceptions et les ressentis de l'observateur. Son rôle est de permettre à l'observateur de se déplacer dans la gare en parlant à voix haute sans pour autant sentir une gêne, ce qui serait le cas s'il était seul. Les interventions de l'accompagnateur se limiteront donc à des consignes liées au cheminement ou à des relances s'il sent que l'observateur verbalise moins ses pensées et ses ressentis.

Les descriptions effectuées par les observateurs sont entièrement enregistrées en audio à l'aide d'un micro placé sur lui. Ces enregistrements sont nécessaires afin d'analyser les verbalisations recueillies. Le chercheur prendra également une série de photos durant le parcours, afin de garder une trace d'éléments particuliers auxquels l'observateur a fait référence dans ses descriptions, entre autre, des usages mis en avant, des événements particuliers, des détails dans les formes construites ou sensorielles, etc.

Les activités telles que « acheter son billet », « aller prendre un café », etc. ne sont pas réellement accomplies par les usagers. Ce qui nous intéresse dans la mise en place de ces actions, c'est de mettre l'observateur en situation d'orientation, afin qu'il porte son attention sur les ressources matérielles et humaines à sa disposition, et donc de caractériser la lisibilité et l'accessibilité de la gare. Leur faire effectuer ces tâches dans leur entièreté, donc acheter réellement un café, un billet, un journal, etc. aurait alors pour objectif complémentaire de relever les modes d'interaction sociale entre les usagers et les employés des différents services de la gare. Or, nous ne visons pas cet objectif sociologique dans notre étude, car nous désirons nous concentrer sur l'espace architectural. De plus, les parcours réalisés durent seulement une vingtaine de minutes, ce qui ne nous offre pas les moyens matériels de réaliser ces actions. Une fois les lieux, où se déroulent les actions voulues, trouvés et observés, nous passons donc à l'action suivante. Ainsi, nous avons défini ces actions à la fois pour leur mise en situation et pour les lieux dans lesquels ils nous permettent d'aller. Par exemple, aller acheter son billet est une étape importante quand un voyageur vient à la gare pour prendre son train. Il est donc intéressant de savoir si la billetterie est facilement repérable et accessible. Le même raisonnement peut être appliqué au train et donc à l'accès aux quais.

Cependant, la gare des Guillemins offrant plusieurs quais et notre action étant une reconstitution fictive, nous nous sommes donc posé la question de savoir quel quai sélectionner. Grâce à plusieurs visites de la gare, notamment les visites guidées, il est apparu que le quai central permettait un cheminement transversal de la gare intéressant, au cours duquel l'utilisateur parcourt la moitié du hall central, monte sur le quai puis se dirige vers le Kiss & Ride. De plus, il permet une vision centrale sous le volume de la toiture de la gare, point de vue remarquable mis en avant à plusieurs reprises par les experts. Afin de diriger les usagers vers ce quai, le chercheur regarde donc à l'avance le train au départ de celui-ci au moment du parcours, et indique la destination de ce train à l'observateur qui devrait « le prendre ».

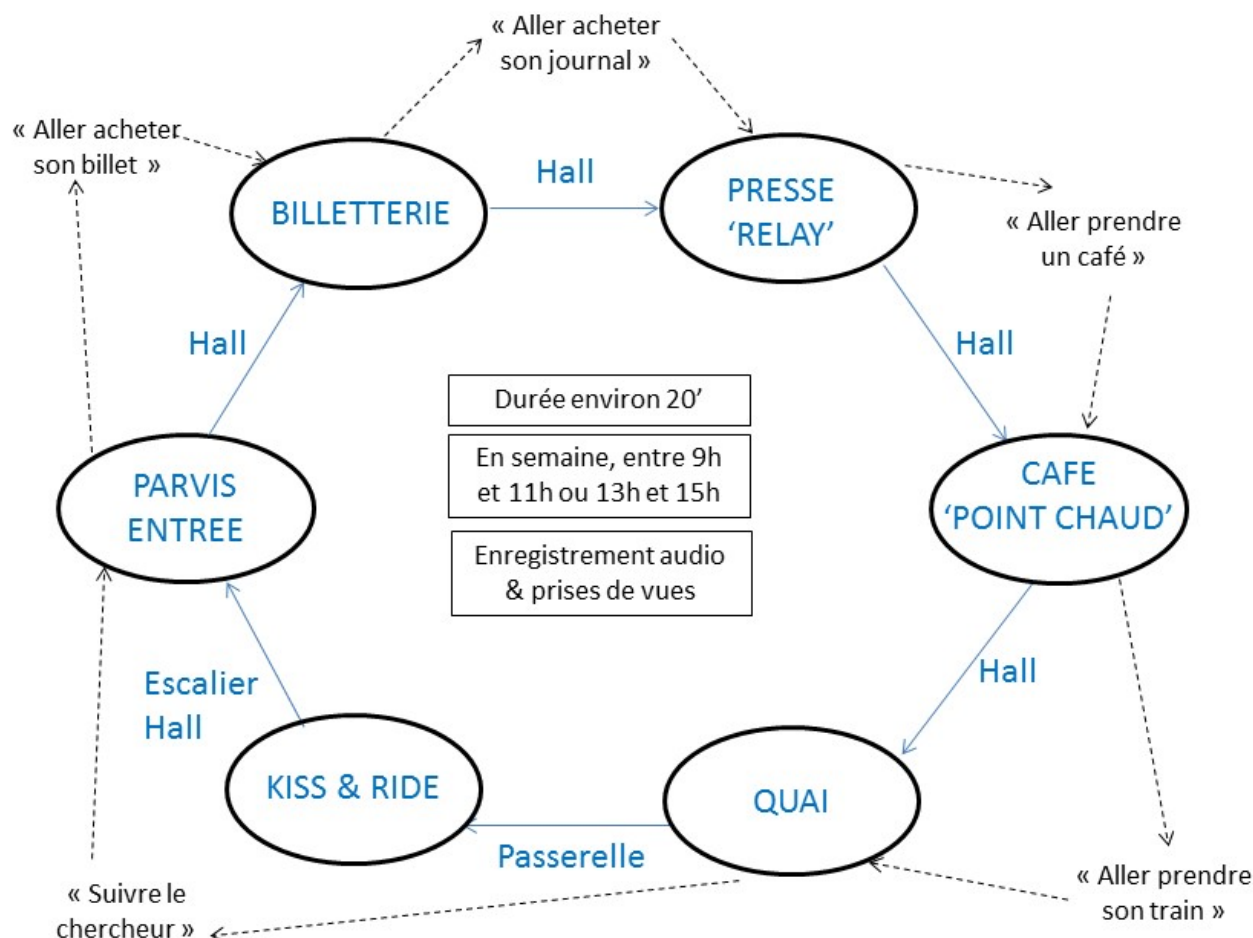


Figure 33 : schéma du protocole des parcours commentés.

3.2. Auto-confrontation

L'objectif de l'auto-confrontation réalisée est d'enrichir nos données, de les compléter. Faisant appel à la mémoire du vécu immédiat, nous pouvons mettre l'acteur en position d'autocritique vis-à-vis des ambiances qu'il a perçues et du parcours entier qu'il a réalisé. Sa vision sur l'ambiance de la gare sera ainsi plus globale, une synthèse de ce qu'il a perçu/vécu.

Afin de recueillir les impressions gardées en mémoire de l'utilisateur, nous lui demandons donc de nous « raconter » ce qu'il a vécu et non de nous l'expliquer. En effet, lorsque Levy mit en place son auto-confrontation à la suite des trajets-voyageurs à la gare du Nord (Levy, 2001), elle présentait aux usagers les choix qu'ils avaient faits et ce qu'ils avaient verbalisé, et leur demandait d'expliquer leur raisonnement. Le résultat ne fut alors pas satisfaisant car les usagers se mettaient à se justifier, ce qui n'est pas notre objectif ici.

Ainsi, à la suite de son parcours commenté, nous demandons à l'utilisateur de représenter graphiquement, sur des calques au format A3, ce qu'il a retenu des différents lieux traversés, de son parcours (sur le calque 1), puis de représenter ce qu'il a ressenti, vécu, perçu, en termes d'ambiance (sur le calque 2).

La figure ci-dessous présente ces étapes.

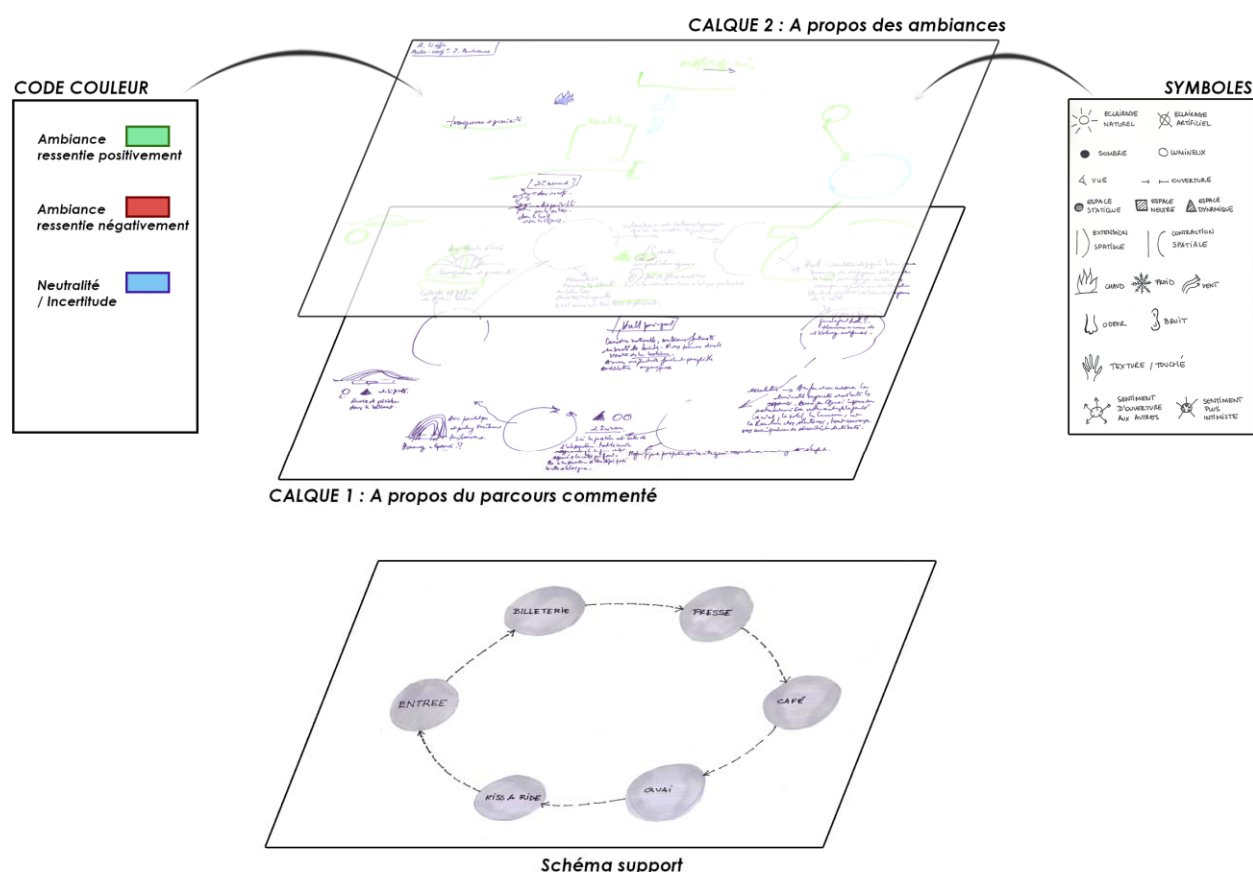


Figure 34 : Schéma du protocole de l'auto-confrontation

D'abord, nous présentons aux usagers un schéma représentant les différents lieux qu'ils ont traversés durant leur parcours, et nous apposons les calques dessus. Ce schéma, plus simple à lire qu'un plan de la gare pour un non-expert, permet d'aider l'utilisateur à se souvenir des différents lieux traversés, et ainsi à reconstituer son parcours. Un code couleur est également mis en place, afin d'aider les usagers à qualifier les ambiances qu'ils ont perçues, ce qu'ils ont ressenti (était-ce positif ? négatif ? ou ni l'un ni l'autre, controversé ?).

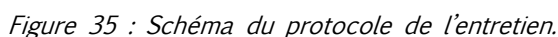
Afin de réaliser cette étape, nous mettons à la disposition des usagers un lexique de symboles, réunissant des représentations graphiques de différentes ambiances (lumière naturelle, artificielle, éblouissante, espace sombre, bruit, etc.), réalisé à partir des travaux de Rolland (2006) dans son Travail de Fin d'Études : « Représentation graphique des ambiances architecturales ». Ce lexique n'a pas pour vocation d'être exhaustif. Ainsi, nous laissons aux usagers la possibilité d'utiliser ce lexique s'ils le souhaitent, comme un aide-mémoire, d'écrire des mots ou d'utiliser d'autres symboles non référencés.

3.3. Entretien

Suite à l'auto-confrontation réalisée avec l'utilisateur, le chercheur le laisse seul, parcourir la gare comme bon lui semble, découvrir des endroits qu'il n'aurait pas visités ou retourner sur ses pas. Pendant ce temps, le chercheur peut effectuer le parcours commenté et l'auto-confrontation avec un autre usager. Cette étape est donc celle d'une visite libre. Elle permet à l'acteur de « redécouvrir » la gare après l'avoir « examinée » avec le chercheur.

- s'il a visité de nouveaux espaces, ce qu'il y a ressenti,
- si en revisitant certains lieux il aurait autre chose à en dire maintenant, etc.

L'entretien se termine alors en demandant à l'usager de créer lui-même un parcours de la gare. Sur ce même schéma de référence, recouvert du calque 4, il peut ainsi développer ce qui lui semble intéressant de faire visiter à quelqu'un qui ne connaîtrait pas la gare. Ceci nous permet de connaître l'intérêt des lieux, vis-à-vis des ambiances qu'ils proposent, selon l'observateur. Le schéma ci-dessous présente le protocole de l'entretien.



Les figures ci-dessous illustrent les différentes étapes d'auto-confrontation et d'entretien à travers les productions de l'usager A à la gare des Guillemins (chaque calque au format A3 ayant été scanné sur le schéma de base).

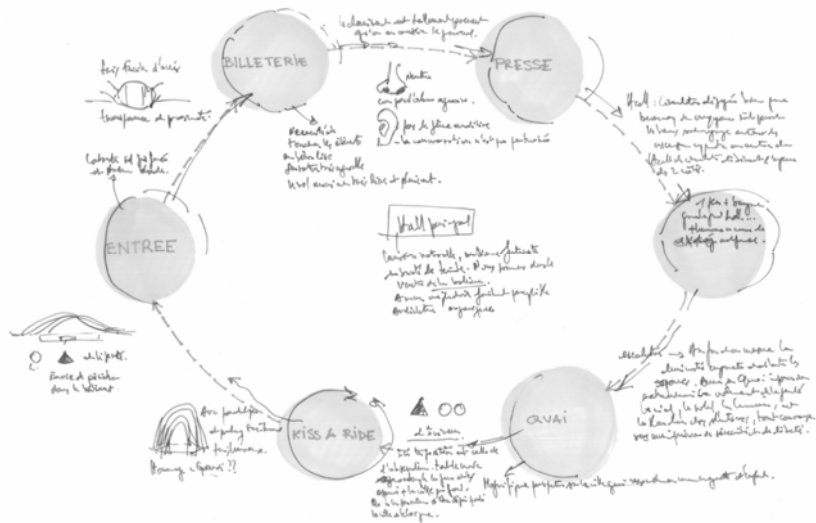


Figure 36: Calque 1: A propos du parcours commenté

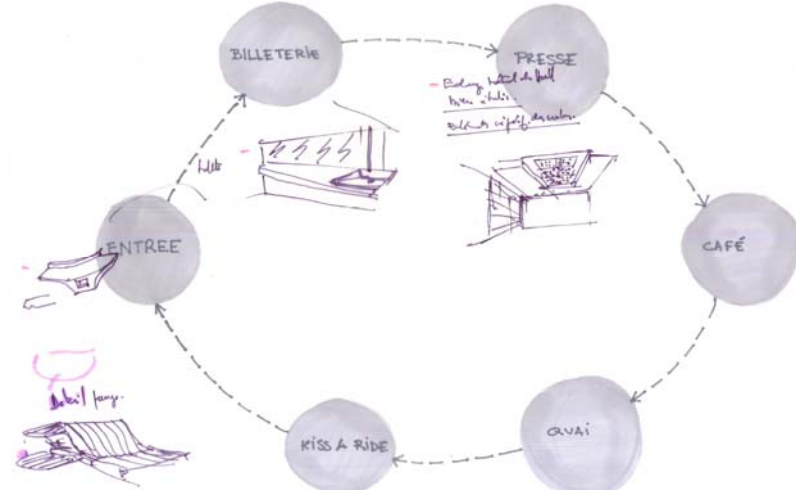


Figure 38: Calque 3: A propos de la visite libre

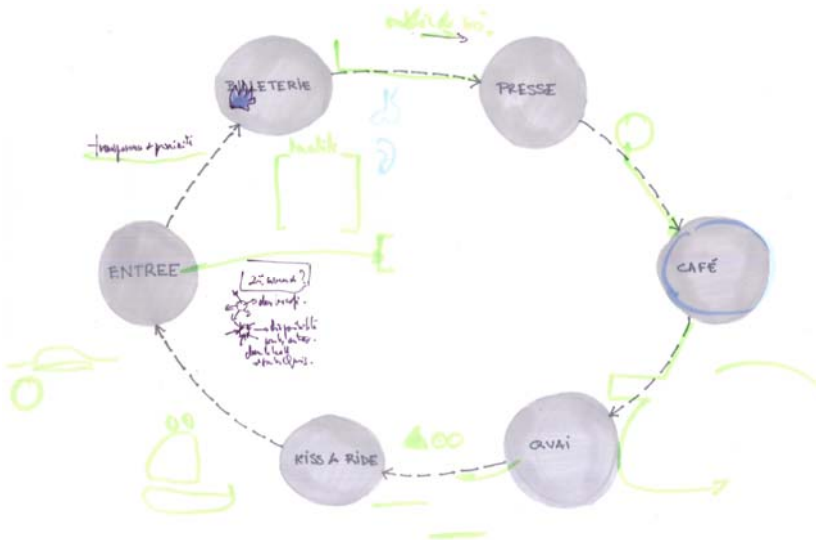


Figure 37: Calque 2: A propos de la visite libre

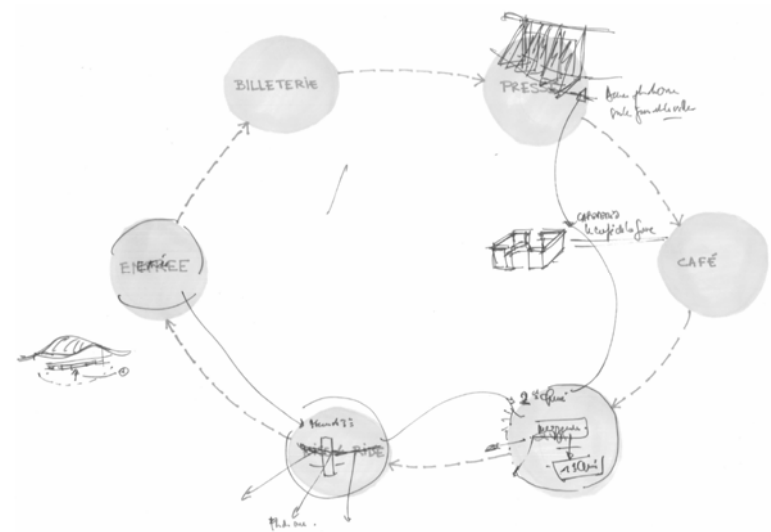


Figure 39: Calque 4: A propos de la création d'un parcours

4. Méthodologie d'analyse des données

4.1. La grille d'analyse

Les descriptions recueillies lors des parcours commentés sont entièrement retranscrites à l'aide des enregistrements audio. Ces retranscriptions sont disponibles en annexe 9, par usager ayant participé à cette expérimentation *in situ*.

Afin de traiter ces données, nous classons les descriptions suivant les critères d'ambiance auxquels elles font référence, une même description pouvant porter sur plusieurs critères d'ambiance.

Par exemple, lorsque l'utilisateur A nous dit « la ville est très présente, on entend le bruit des voitures et des bus », il exprime à la fois une perception auditive et évoque le contexte dans lequel le site se situe. De la même manière, la description d'un « bâtiment transparent » fait à la fois référence à la matérialité observée (implicitement le verre), à une qualification de l'architecture dans sa globalité ainsi qu'aux vues qu'offrent le site sur son contexte (non décrites ici mais implicitement évoquées par la transparence).

Nous obtenons ainsi une liste des critères utilisés par les usagers afin de caractériser les ambiances. Cette liste n'est donc pas exhaustive, elle est directement liée aux perceptions qui ont été faites, donc au site et aux usagers mis en présence.

Nous pouvons également classer ces critères suivant des catégories auxquelles ils font référence. Ces catégories évoquées par les usagers sont les suivantes :

- les **caractéristiques techniques** du lieu ;
- les **caractéristiques formelles**, regroupant les critères de hauteur, largeur, différence de niveaux, alignement, répétition, frontière physique ou visuelle, étendue, centralité, contours, formes d'éléments ou de l'espace, disposition d'éléments, principes de composition, vision globale ;
- le **contexte**, l'environnement extérieur au site étudié ;
- les **caractéristiques de surface**, regroupant les critères de matériaux, couleurs, textures, réflexivité et luminosité des surfaces ;
- les **caractéristiques fonctionnelles**, regroupant les ressources matérielles telles que les équipements, le mobilier, les informations ;
- les usagers et les **usages** ;
- la **lumière** ;
- les **vues** regroupant la visibilité (comment voit-on l'espace étudié ?) et l'optique (quelle vue propose l'espace étudié ?) ;
- les **perceptions sensorielles** autre que la vision, regroupant les critères d'odeur, bruit, tactile, chaleur/froid, météorologie, etc. ;
- les **émotions** et impressions exprimées ;
- les **significations**, représentations réalisées et verbalisées ;
- la **lisibilité** de l'espace, les descriptions liées à l'orientation de l'utilisateur.

A partir du traitement de l'ensemble de ces données, nous avons identifié deux ensembles de catégories : l'espace perçu, « espace construit par le cerveau » et l'espace vécu, « espace du corps propre » (Kellou-Djitli, 2013).

- Espace perçu

L'espace perçu est caractérisé par les critères constitutifs de « l'espace non qualifié » ou « espace étendue-support ». (Di Méo, 1991) Il se rapproche donc de l'espace considéré comme objectif, composé de dimensions mesurables, d'agencements explicables, etc. Ces « choses » qui constituent l'espace physique, géographique, Di Méo (1991) les regroupent dans le terme « matérialité », de « pôles extérieurs à notre perception ». Dans ce sens, Merleau-Ponty (1964) précise que « nous voyons les choses mêmes », « le monde est cela que nous voyons ».

L'espace perçu est donc caractérisé dans notre étude par les catégories suivantes : les caractéristiques techniques, les caractéristiques formelles, le contexte, les caractéristiques de surface et les caractéristiques fonctionnelles, qui sont des critères relatifs à un espace objectif, car mesurables, quantifiables, mais qui sont ici considérés à travers la perception que l'utilisateur en a. L'observateur reconstruit donc ces formes et cette matérialité constitutives du lieu à travers sa subjectivité.

- Espace vécu

L'espace vécu, parfois nommé dans la littérature « d'espace représenté » (Di Méo, 1991), quant à lui, est celui accessible par notre corps et notre esprit. Il prend notamment en compte la dimension de l'espace dans le temps, puisqu'il se caractérise par les perceptions sensorielles, les ressentis, les sentiments, les représentations, réalisés par l'observateur ainsi que les usagers en présence et leurs comportements ; contrairement à l'espace perçu qui est un « espace géographique » abordé par un observateur, donc un espace figé et quantifiable. L'espace vécu implique le moment auquel nous le vivons. Ainsi, il prend en considération les variations de la luminosité dans le temps, de la fréquentation des lieux, etc. Il englobe également le domaine des représentations mentales que l'observateur crée lorsqu'il parcourt l'espace, les significations et les qualifications qu'il y associe.

L'espace vécu est donc caractérisé dans notre étude par les catégories suivantes : les usagers et les usages, la lumière, les vues, les perceptions sensorielles, les émotions, les significations et la lisibilité de l'espace.

- Espace perçu vs espace vécu

La dichotomie que nous réalisons à travers ces deux types d'espace nous permet de différencier les objets des perceptions explicitées par les usagers. Ainsi, nous pouvons appréhender la perception des ambiances du point de vue de l'espace comme support de celles-ci.

Cependant, dans les faits, nous verrons que nous ne pouvons pas séparer ces deux types d'espaces. Ils définissent ensemble le lieu, l'espace. Ils sont appréhendés par l'observateur comme un tout : « L'espace n'est pas un concept extérieur au cerveau de l'homme, il est perçu et il est vécu. » (Berthoz, 2005)

Ainsi, ces espaces mêlent tous deux à la fois une part objective et une part subjective. L'espace perçu, bien que défini par des critères intrinsèques au lieu, donc quantifiables, est appréhendé à travers les yeux d'un observateur, ce qui lui confère une part subjective non dissociable de cette action de percevoir. De même, l'espace vécu peut être caractérisé par des objets quantifiables, tels que la luminosité, le nombre d'usagers, etc. mais puisqu'il est vécu par l'observateur, il n'est pas le même pour tous et est aussi en partie subjectif.

La grille d'analyse constituée et définie est nécessaire pour la suite du traitement des données. Cependant, cette étape ne constitue pas, selon nous, un résultat en soi. C'est pourquoi nous ne la représenterons pas dans les résultats qui suivront.

4.2. Entre dire et percevoir

Une fois les retranscriptions effectuées et la grille d'analyse complétée, nous effectuons une première analyse portant sur les manières de dire. En effet, avant de regarder en détails quels sont les objets perçus, nous nous intéressons à la manière dont ils sont perçus.

Nous remarquons que les usagers ne décrivent pas leurs perceptions de la même manière. Cela peut être dû aux différences qui les caractérisent : leur domaine professionnel, leur sensibilité, leurs ressentis, etc. Nous tentons donc d'identifier comment les usagers qualifient l'ambiance de la gare, c'est-à-dire, comment l'appréhendent-ils, qu'est-ce qui, selon eux, est déterminant et prépondérant dans la perception et comment explicitent-ils leurs perceptions ?

Pour cela, l'analyse se déroulera en plusieurs étapes impliquant une étude :

- Des mots,
- Des registres
- Et des modes de verbalisation employés.

4.2.1. Les mots

Pour chaque usager, nous relevons les mots qui semblent être pertinents pour déterminer ce qui est perçu ou vécu par l'utilisateur et comment. En effet, selon Thibaud (2001), les descriptions recueillies sont orientées par les jugements personnels et les appréciations, positives ou négatives, que l'utilisateur a du lieu.

Pour ce faire, nous relevons tous les qualificatifs, les noms qualifiant l'ambiance ainsi que les significations que ces perceptions ont fait émerger chez l'utilisateur. Nous notons également la récurrence de ces mots. Ce tri est disponible en annexe 10.

Ainsi, nous pouvons dégager des ressentis, des jugements ou des thèmes employés de manière fréquente lors du parcours. Nous réalisons alors un nuage de mots pour chacun de ces aspects prépondérants relevés, qui sera constitué des mots employés et qui représentera leur redondance proportionnelle sur l'ensemble du parcours. Cette visualisation qualitative nous permet de connaître l'état d'esprit dans lequel l'utilisateur effectue ses descriptions. Ils sont révélateurs de la manière de percevoir et peuvent mettre en avant les ressentis ou les « centres d'intérêt » de l'utilisateur face aux ambiances d'un lieu.

4.2.2. Les registres

Nous nous intéressons ensuite aux registres explicités par l'utilisateur et les proportions qu'ils prennent dans les descriptions. Cela permet de mieux comprendre ce qui caractérise principalement une ambiance pour lui, ce qui est prépondérant dans sa perception des ambiances.

Nous entendons par registres utilisés les formes qui composent l'ambiance, mises en avant par Thibaud (2002) lors d'expériences de parcours commentés qu'il a réalisées. Nous rappelons que ces formes sont les formes construites, les formes *sens-ibles*³ et les formes sociales décrites précédemment (cf p.23).

³ La forme sensible se compose ici des perceptions sensorielles : ce qui relève du son, de la lumière, des odeurs, etc., donc ce qui est appréhendé à travers les sens. Afin de faciliter la compréhension de ce concept et de ne pas créer de confusion entre le terme « sensible » et ce qui pourrait relever du « ressenti » au sens large, nous utilisons l'écriture « *sens-ible* », mettant ainsi en avant son rapport aux sens.

Ainsi chaque propos énoncé par l'utilisateur est placé dans un de ces registres, qui est le thème principal abordé. Afin de déterminer quel est le thème principal dans un propos mettant en jeu plusieurs registres, nous nous appuyons sur une étude réalisée par Faingold (1998), dans laquelle elle développe une méthode permettant d'identifier les « messages structurants » lors de verbalisations d'activités.

Cette étude montre comment mettre en avant l'essence du message véhiculé par la verbalisation, appelé le message structurant. Elle est appliquée dans le domaine des pratiques professionnelles et développe une méthode de décryptage de la verbalisation. Selon elle, l'explicitation de l'action se réalise de la manière suivante, où le thème principal, l'action, est accompagné d'informations satellites.

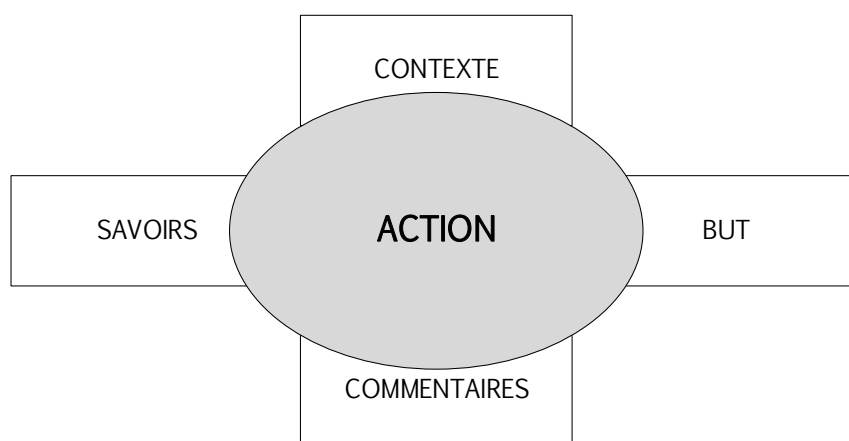


Figure 40 : Schéma de l'explicitation de l'action selon Faingold, 1998.

L'explicitation de l'action, qui constitue l'objet principal et structurant du propos, est donc souvent enrichie d'informations satellites. Ces informations sont en interaction avec l'action explicitée et servent à la réalisation de la pensée de celui qui décrit.

Lorsqu'un acteur doit verbaliser les actions qu'il réalise, il explicite un certain nombre « d'opérations mentales » pouvant concerner l'action en elle-même mais également le contexte (ce qui se passe autour de lui pendant qu'il fait l'action, ce qu'il perçoit), des commentaires internes (explications sur ce qu'il pense à un moment de l'action, etc.), le but dans lequel il fait telle action, ou encore les savoirs qu'il mobilise lors de son action (ce que lui rappelle l'action ou sa représentation). Ainsi, la description de l'action est nourrie d'informations qui la complètent mais ne sont pas directement liées à elles.

Faingold (1998) montre dans sa recherche que cette méthode peut être utilisée dans d'autres domaines que celui de la verbalisation de l'action afin de déterminer les messages structurants. Sur la base de cette méthode, nous procédons donc de la même manière afin de déterminer le thème principal de l'explicitation des propos des usagers : forme **construite**, forme **sens-ible** ou forme **sociale**, qui est enrichi d'informations satellites. Ces informations satellites peuvent également être directement liées aux formes construites, sensibles ou sociales de l'ambiance, mais elles seront employées pour compléter la forme du propos principal en tant que contexte, but, savoir ou commentaire sur la forme principale.

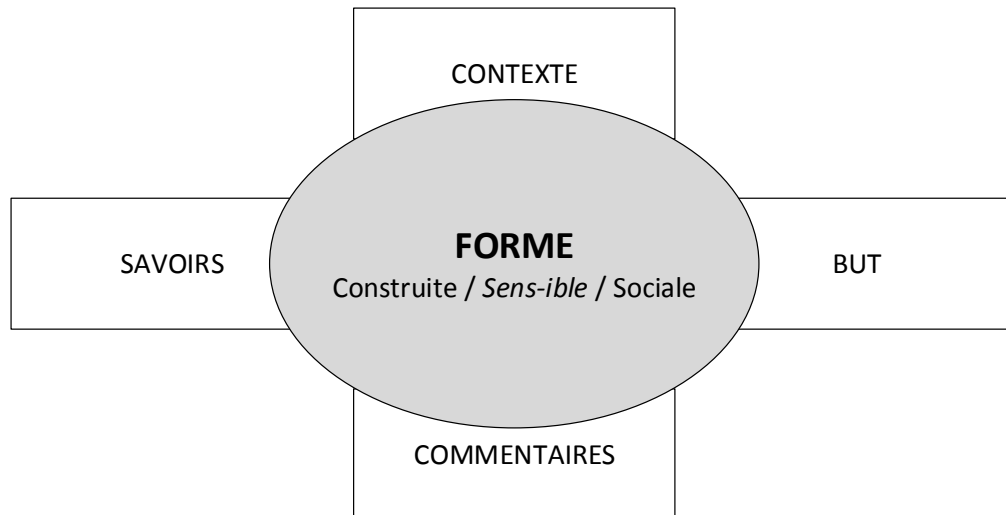


Figure 41 : Schéma de l'explicitation de la forme construite, sens-ible ou sociale, inspiré de Faingold, 1998

A titre d'exemple, nous citons une description réalisée par l'utilisateur A : « même quand le train entre en gare, le son semble être atténué, absorbé. Amorti peut-être par le volume immense qui est produit par cette verrière et surtout par toutes ses nervures. Ça ne gêne absolument pas les conversations, les gens ne sont pas perturbés quand le train rentre, ils continuent de discuter entre eux, sans que ça ne les gêne. »

Le propos principal de A est ici le bruit, il nous décrit donc une forme *sens-ible* de l'ambiance. Cependant, il utilise également la forme sociale, en décrivant les usages qu'il observe. Mais ces comportements décrits sont pour lui un moyen d'appuyer son propos, de corroborer son propre ressenti (un son atténué) avec le contexte (des gens qui ne sont pas gênés). Cette information est donc un « satellite », elle complète l'information principale. A explicite également la forme construite en la caractérisant de « volume immense ». Ici encore, cette observation est employée comme complément du propos principal, il cherche une explication au phénomène qu'il perçoit et utilise son savoir en architecture pour le comprendre.

Cet exemple pourrait donc être représenté de la manière suivante :

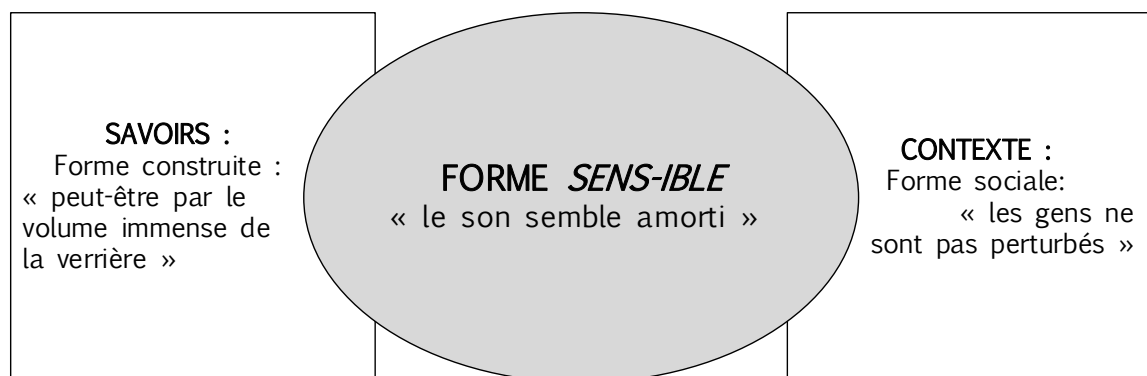


Figure 42 : Schéma représentant le message structurant et les informations satellites du propos de A.

Une fois cette analyse réalisée pour chaque propos, nous obtenons une vision proportionnelle des registres employés par les usagers afin de décrire les ambiances. Cela nous permet de visualiser dans quelle proportion les usagers convoquent ces différentes formes afin de caractériser l'ambiance. Nous obtenons donc, selon le point de vue de chacun, l'importance que celles-ci prennent dans la composition de l'ambiance.

Cette visualisation est réalisée sous forme d'un graphique en camembert composé des trois formes. Les proportions qui le constituent sont données à titre indicatif. En effet, elles sont obtenues en effectuant le pourcentage de lettres composant les verbalisations totales pour chaque registre sur l'entièreté du parcours. Ce pourcentage n'est donc pas révélateur en lui-même, mais il permet de donner une idée du temps et de l'importance accordés à la caractérisation de l'ambiance à travers chaque registre.

4.2.3. Les modes de verbalisation

Enfin, nous nous intéressons aux manières d'explicitier les perceptions durant le parcours, qui peuvent différer selon les usagers à propos d'un même objet. En effet, selon Thibaud (2001), le discours sera différent selon que l'observateur décrit, tente d'expliquer ou évalue, juge ce qu'il perçoit.

Nous regroupons donc les verbalisations faites par les usagers à propos d'un élément d'ambiance selon la façon dont elles sont explicitées. L'utilisateur peut *exprimer un ressenti* (une émotion, un sentiment positif ou négatif, une représentation mentale, une signification, etc.), *décrire* (constater, détailler, énumérer, etc.) ou *expliquer* (par des hypothèses ou de manière rationnelle).

Cependant, cette dichotomie n'est parfois pas applicable dans les faits. Un même propos peut être explicité à l'aide de plusieurs modes de verbalisation. Par exemple, lorsque B dit : « Comme le plafond est bas, c'est des courbes, c'est des formes douces, on ne se sent pas agressé par l'espace. » B tente donc de nous expliquer, grâce aux formes et aux volumes, son ressenti, le fait qu'il ne se sent pas « agressé ». Il exprime donc son ressenti, une émotion, tout en tentant de l'expliquer par des caractéristiques formelles.

Une fois toutes les observations classées suivant le ou les modes de verbalisation par lesquels elles ont été exprimées, nous pouvons réaliser une synthèse sous la forme du graphique suivant. Ces observations seront indiquées dans les « bulles » adéquates selon la catégorie d'ambiance à laquelle elles font référence. Ainsi, le traitement de ces données nous permet de mettre en avant l'inter-connectivité entre l'espace perçu et l'espace vécu.

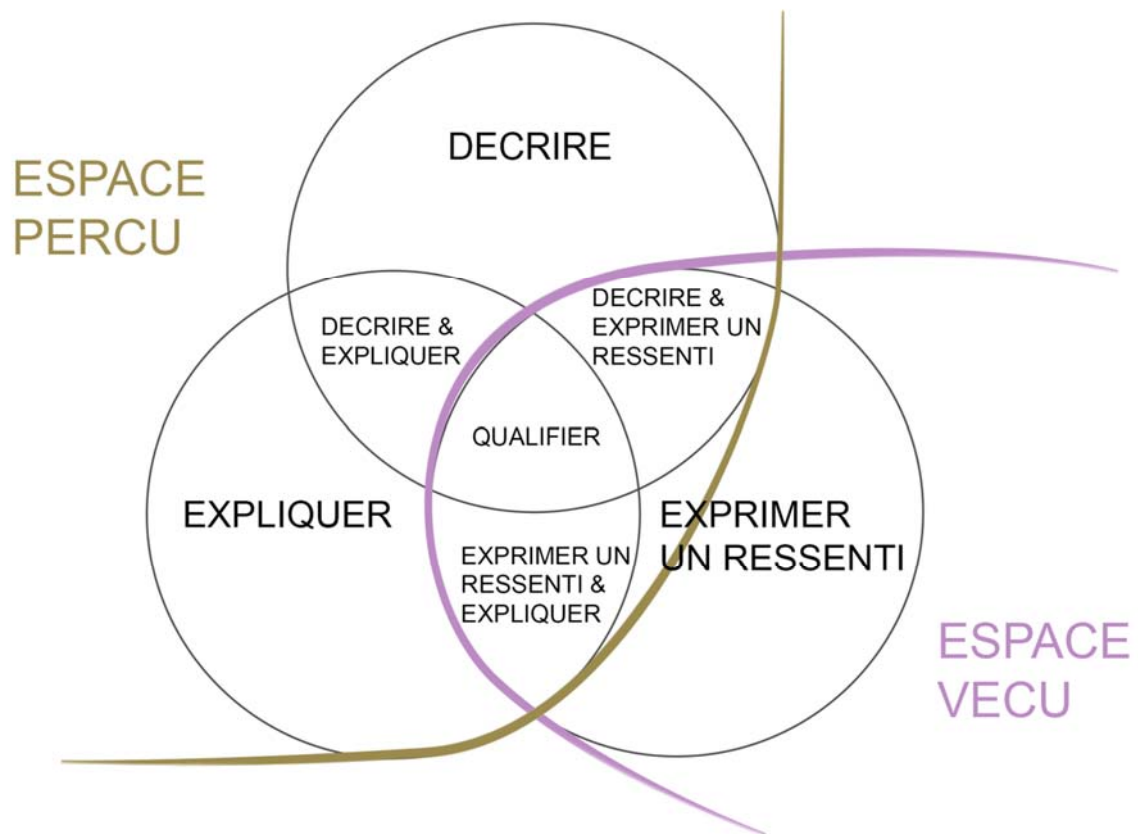


Figure 43 : Les modes de verbalisation des perceptions d'ambiances

Cette synthèse, réalisée par parcours, nous permet de déterminer par quels modes de verbalisation les usagers caractérisent l'ambiance. Sont-ils plutôt dans le **ressenti**? Tentent-ils d'**expliquer** systématiquement ce qu'ils perçoivent? Ou au contraire, se contentent-ils de **décrire**?

Cela nous permet de mieux connaître les manières dont les usagers perçoivent et qualifient l'espace, et donc leurs façons d'appréhender et de caractériser les ambiances.

4.2.4. Comparaison

Enfin, une dernière partie est consacrée à la comparaison des trois usagers suivant leurs mots, leurs registres et leurs modes de verbalisations employés. Elle constitue donc la synthèse et la conclusion de cette première phase d'analyse.

4.3. Les communautés de perception

Comme nous l'avons expliqué dans la méthodologie des parcours commentés, l'intérêt de réaliser cette expérimentation *in situ* avec plusieurs usagers est de pouvoir dégager, à partir de descriptions personnelles et subjectives, des perceptions communes. Il s'agit donc, au-delà de des manières différentes de dire, de faire resurgir des contenus communs. Nous partons donc du postulat que ce qu'il y a de commun entre les perceptions des usagers peut être considéré comme caractéristique de l'espace en lui-même.

Après avoir classé toutes les descriptions des différents usagers suivant les critères et catégories d'ambiances prédéfinis et selon les lieux de leur explicitation, il faut donc désormais identifier les redondances qui attestent de la même perception. Cependant, étant donné que seulement trois personnes ont pratiqué l'expérience des parcours commentés, afin de

déterminer les communautés de perceptions, nous considérons que lorsque deux personnes évoquent la même perception, alors il existe une communauté de perception. Cependant, pour la même raison, les différences de perception, c'est-à-dire les discordances de jugement pour un même critère d'ambiance, seront également relevées. En effet, cela permet de mettre en avant l'aspect subjectif de cet élément, qui est néanmoins révélateur d'une configuration sensible dans le site.

L'analyse des communautés de perception ne sera pas présentée dans le cadre de ce travail. Nous n'en explicitons que les résultats. Néanmoins, celle-ci est disponible en annexe 11.

Le résultat de cette analyse est représenté à l'aide d'un schéma de synthèse. Il reprend, pour chaque espace, les perceptions communes relevées. Lorsque des divergences de perception ont été relevées entre les usagers, celles-ci sont accompagnées de l'adjectif '*mitigé*' afin de signaler ce désaccord sur un même sujet évoqué (représenté sur le schéma à l'aide d'un code couleur).

Cette visualisation n'est pas réalisée sur un plan de la gare mais sur un schéma reprenant tous les espaces ayant fait l'objet de perceptions communes, ceci pour deux raisons. Tout d'abord, dans un souci de lisibilité. En effet, il semblait difficile de réaliser une synthèse, illustrée de photos, d'annotations et d'un cheminement, sur un plan à plusieurs niveaux qui reste lisible. De plus, ce schéma permet de représenter la logique de cheminement des usagers, ce qui nous importe ici, et les photos permettent de restituer les perceptions et de les illustrer. Il n'est donc pas nécessaire, *à priori*, de présenter les plans de la gare afin de visualiser cette étape.

4.4. Contextualisation des ambiances perçues/vécues

Les communautés de perception précédemment relevées ont permis de mettre en avant les caractéristiques sensibles des espaces. L'objectif de cette phase est donc de contextualiser ces phénomènes sensibles dans le site afin de déterminer les configurations qui ont permis de les créer. Nous tentons donc de déterminer quels moyens permettent de créer telle ambiance mise en avant.

Afin de réaliser cette analyse, nous sommes retournés à la gare des Guillemins pour observer le site à partir des postulats des phénomènes sensibles. Cela nous a permis de les réévaluer mais surtout d'en déterminer les moteurs possibles. De plus, nous nous appuyons également sur l'ensemble des données qui ont été recueillies. En effet, jusqu'à présent, l'analyse des données s'appuyait en grande partie sur les données issues des parcours commentés. A présent, nous usons également des données issues de l'ensemble du protocole, ainsi que de l'étude réalisée auprès des experts de la gare des Guillemins.

Seuls les résultats, illustrés par des exemples, sont présentés dans la partie suivante. Cependant, à titre d'exemple, une partie de l'analyse est disponible en annexe 12 : l'analyse de la lisibilité de la gare à travers les perceptions des usagers.

5. Résultats de l'analyse

5.1. Entre dire et percevoir

5.1.1. Cas de l'utilisateur A

L'analyse des mots et des registres utilisés par A nous révèle un « centre d'intérêt » et un état d'esprit dominant. Nous remarquons un fort enthousiasme de sa part, un **sentiment positif** face aux ambiances perçues. De plus, les mots relevés sont utilisés pour la plupart afin de caractériser son ressenti par rapport à **l'architecture** : volumes, formes, matériaux, etc. ce qui correspond donc souvent à des perceptions visuelles. Il caractérise principalement l'ambiance à travers les formes construites.

Un exemple des qualificatifs les plus couramment utilisés dans son parcours, représentatif de ce constat, est représenté ici sous la forme d'un nuage de mots.



Figure 44 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs utilisés par A durant le parcours commenté.

La proportion des registres utilisés par A pour caractériser les ambiances est la suivante :

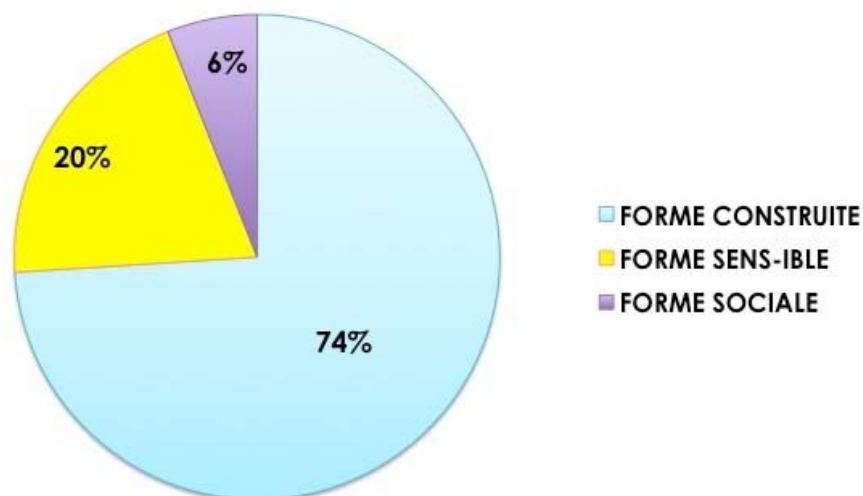


Figure 45 : Proportion des formes explicitées par A en tant que message structurant sur l'ambiance.

Lors de son parcours, A s'intéresse principalement à l'espace, aux volumes, aux formes. Son attention est donc fortement dirigée vers l'architecture des lieux. Il en décrit les formes, cela lui procure certaines émotions, voire même des significations particulières, représentations mentales et imaginaires qu'il exprime. Celles-ci montrent également l'enthousiasme de l'observateur et un imaginaire stimulé par les ambiances de ce lieu. En effet, il parle plusieurs fois de « structure squelettique », d' « enveloppe », de « feuille de verre », ou bien de « maquette ». Il fait référence à Gaudi, à Jules Vernes et à la science-fiction. Il compare l'espace à un « thorax de baleine ou de dinosaure », un « squelette habité », un « paquebot », un « coquillage » ou encore un « organisme ». Il nous parle « d'invitation au voyage, à la rêverie » et pense cet espace « hors du temps ».

Il utilise également d'autres mots pour qualifier ses perceptions, tels que des noms : légèreté, audace, plaisir, fluidité, rapidité, douceur, sobriété, réussite, etc., eux aussi illustrant des sentiments et des jugements positifs sur l'architecture des lieux.

A s'appuie également sur les perceptions sensibles, il fait référence à tous ses sens, même celui du toucher ou de la sensation tactile, mais affectionne particulièrement la qualification par la lumière.

Quant aux formes sociales, elles sont moins caractérisées et sont, la plupart du temps, explicitées pour corroborer un ressenti ou bien appuyer un propos qui concerne le construit ou le sensible. Elles ne correspondent que rarement à l'essence du propos tenu, qui est le message structurant.

Nos analyses montrent aussi que A est principalement dans l'émotion à travers l'expression de ses ressentis. Il s'intéresse principalement aux formes architecturales dans ses descriptions. La perception des formes est également génératrice de ressentis.

Ceci corrobore d'autant plus le résultat ci-dessus : A s'intéresse principalement aux formes construites et ses qualifications montrent l'aspect émotionnel de sa verbalisation.

De plus, A explique à de nombreuses reprises ses propos, qu'ils soient de l'ordre du ressenti et/ou de la description. Il va même jusqu'à expliquer des notions sans autre but que l'explication, en rapport avec l'architecture.

Par exemple, lorsque A dit dans le café : « L'acoustique est moins bien traitée, il y a beaucoup de réverbération. C'est obligatoire étant donné que les murs sont en béton, le sol est en pierre et les plafonds sont en « placo » mais sans absorbeur. Ce n'est pas très gênant parce que les gens ne font que circuler. » A commence par exprimer un ressenti, le fait que « l'acoustique est moins bien traitée » puis il tente d'expliquer ce phénomène par les caractéristiques des surfaces, faisait ainsi appel à ses connaissances dans le domaine de l'architecture. Il exprime également que cette perception n'est, selon lui, « pas gênante » puisqu'il observe et émet des hypothèses sur le comportement des usagers du lieu : « les gens ne font que circuler ».

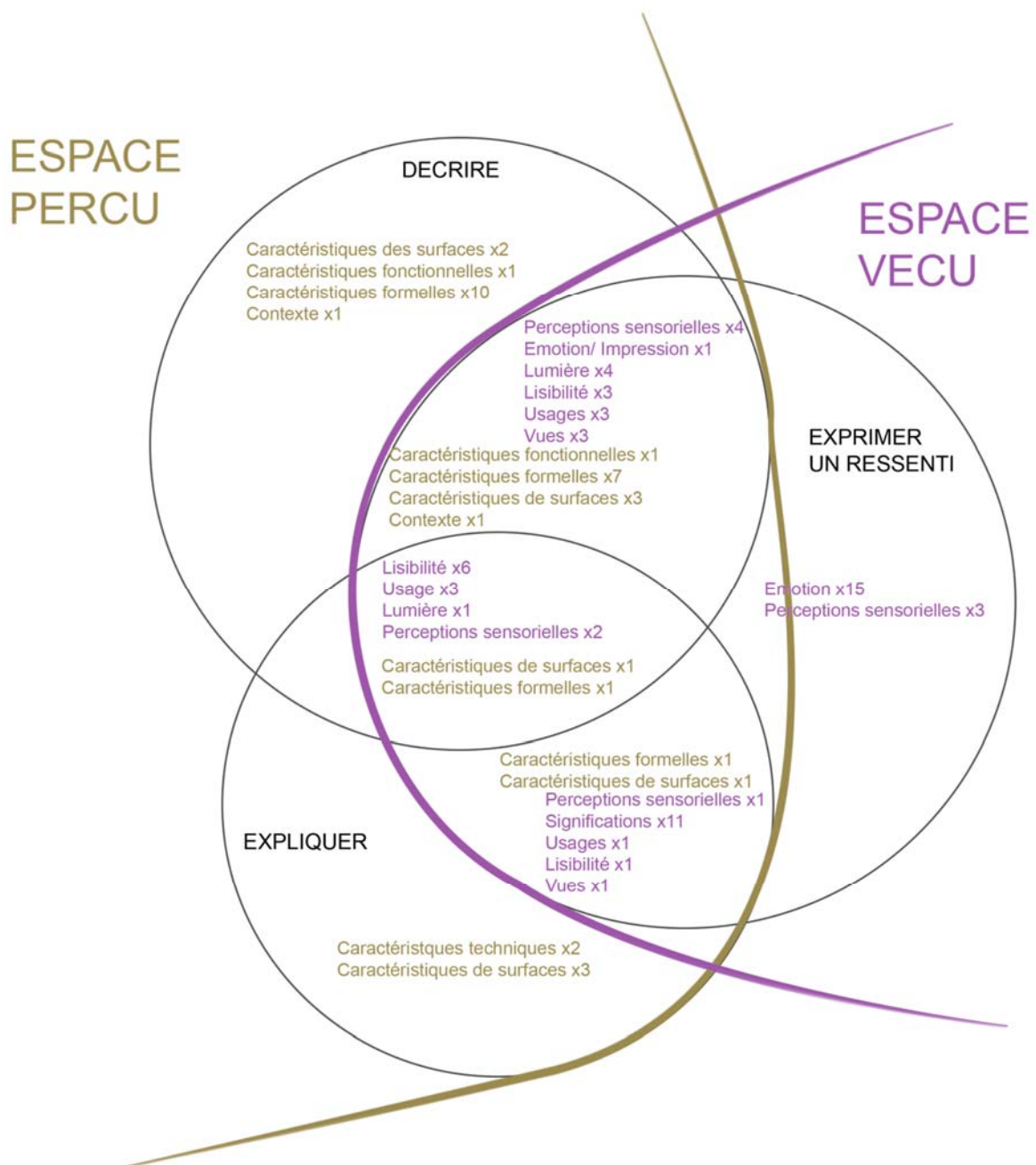


Figure 46 : Schéma des modes de verbalisation de A selon les catégories d'ambiances explicitées.

Sa façon d'appréhender et de caractériser l'ambiance d'un lieu semble être étroitement liée à son expérience professionnelle : il s'intéresse principalement aux formes, à la matérialité, en éprouve des émotions et tente d'expliquer les phénomènes qu'il perçoit.

5.1.2. Cas de l'utilisateur B

En relevant les qualificatifs employés par B, nous remarquons que deux registres principaux sont mis en avant. Le premier est celui d'un **sentiment de sécurité**, bien-être, mis en avant à de nombreuses reprises dans ses descriptions.



Figure 47 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs du sentiment de sécurité utilisés par B durant le parcours commenté.

Le second registre évoqué est, comme pour A, lié à la perception visuelle **des volumes, des formes**. B qualifie également l'architecture avec enthousiasme et avec un sentiment positif en général.



Figure 48 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur l'architecture utilisés par B durant le parcours commenté.

B exprime également plusieurs significations. La particularité de la majorité d'entre elles est qu'elles sont liées aux deux registres précédemment cités. En effet, B utilise des images pour caractériser les volumes et les formes, mais en rapport avec son sentiment de sécurité. Selon lui, la « coquille », la « coque », le « coquillage », l'« enveloppe », la « cathédrale », « cet esprit de lumière », sont représentatifs de « quelque chose de protecteur ». Mais ce sont également toutes des images utilisées par B afin d'exprimer son ressenti vis-à-vis de sa perception visuelle de l'architecture. Les autres significations mises en avant par B ne sont liées qu'à l'architecture en elle-même et ce qu'elle lui inspire : le « voyage », le « livre ouvert », le « musée de campagne ».

Les noms utilisés par B afin de qualifier ses perception mettent également en avant ces deux registres : « sécurité », « sérénité », « protection » ou « stress » qui sont liés à son sentiment de sécurité et de bien-être, alors que « luminosité », « clarté », « esthétique », ou « harmonie » caractérisent essentiellement l'architecture, l'espace perçu visuellement.

Nos analyses montrent aussi que B se réfère souvent aux usagers des lieux afin de caractériser l'ambiance. Il caractérise également souvent les aspects fonctionnels, tels que les commerces ou les informations présentent dans l'espace public afin de s'y orienter.

Les ambiances sont aussi qualifiées grâce aux formes construites dans une majorité relative, mais cette description est souvent mise en lien avec les usages. Par exemple, lorsque B décrit le fonctionnement des circulations verticales du hall : « alors d'un côté on a les escaliers, pour les personnes qui veulent faire un peu de sport, après une journée de bureau. Et puis t'as les escalators ce qui est très bien ». L'objet principal est donc la forme construite mais la forme sociale est présente comme information satellite nous informant sur les usages imaginés, potentiels.

B exprime également ses perceptions sensorielles, assez complètes par rapport aux sens mobilisés, mais souvent limitées à de l'explicitation simple, sans explication ou autre but en parallèle. Par exemple, sur la passerelle : « bon il n'y a pas de vent, ça pue pas. C'est calme, il n'y a pas de bruit, il y a bien sûr le bruit routinier du train mais t'as pas de bruit. Ce n'est pas agressif. Pas d'odeur ».

La proportion des registres utilisés par B pour caractériser les ambiances est donc la suivante :

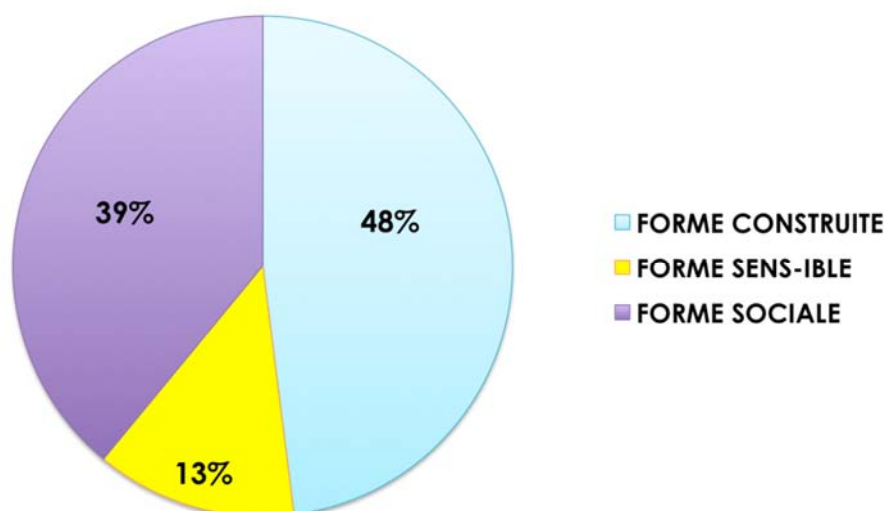


Figure 49 : Proportion des formes explicitées par B en tant que message structurant sur l'ambiance.

La faible proportion du registre *sens-ible* face aux deux autres et son explicitation sous forme d'énumération nous montrent donc que cette forme semble moins « essentielle » selon B dans la perception des ambiances par rapport aux formes liées à la construction et aux relations avec les usagers de la gare.

Nos analyses des modes de verbalisation de B montrent qu'il est principalement dans le ressenti et caractérise plus les ambiances par l'espace vécu que par l'espace perçu.

Ses ressentis sont soit simplement exprimés, soit expliqués, soit accompagnés de descriptions.

Cependant, B n'explique jamais sans autre but, ni même ne tente d'expliquer de simples descriptions de l'espace perçu. Ses explications portent toujours sur ses ressentis ou sur des descriptions liées à des ressentis.

Par exemple, lorsque B nous dit : « c'est beaucoup plus comme un livre ouvert, ça se lit beaucoup mieux cette gare au niveau de son fonctionnement que les vieilles gares, parce qu'en face t'as les escalators, de l'autre côté dans le même axe tu as les escaliers et au milieu t'as

cette pompe qui te permet de profiter de l'ascenseur.» Ici, B nous exprime un ressenti, le fait qu'il trouve cette gare lisible, un « livre ouvert », ce qu'il explique en nous décrivant le fonctionnement de la gare, lui-même imagé par des ressentis tels que la « pompe ».

Les aspects formels impliquent la majorité du temps un ressenti, souvent marqué par la projection de B dans l'espace (comment il se sent, les comportements qu'il pourrait avoir, etc.).

Par exemple, dans le hall, lorsque B nous dit : « comme le plafond est bas, c'est des courbes, c'est des formes douces, on ne se sent pas agressé par l'espace. » B tente donc de nous expliquer grâce aux formes et aux volumes son ressenti, le fait qu'il ne se sente pas agressé. B est donc en train d'expliquer un ressenti, un sentiment qu'il éprouve dans cet espace. Le ressenti n'a donc pas pour objet direct les formes perçues, mais sa propre personne.

Lorsque B se contente de décrire, il le fait principalement sur les aspects fonctionnels de la gare. Par exemple, en traversant le hall de la gare, B énumère les différents commerces présents dans la gare, sans autre but *à priori* : « il y a une pharmacie [...] il y a un coin fleur [...] t'as le téléphone,... ».

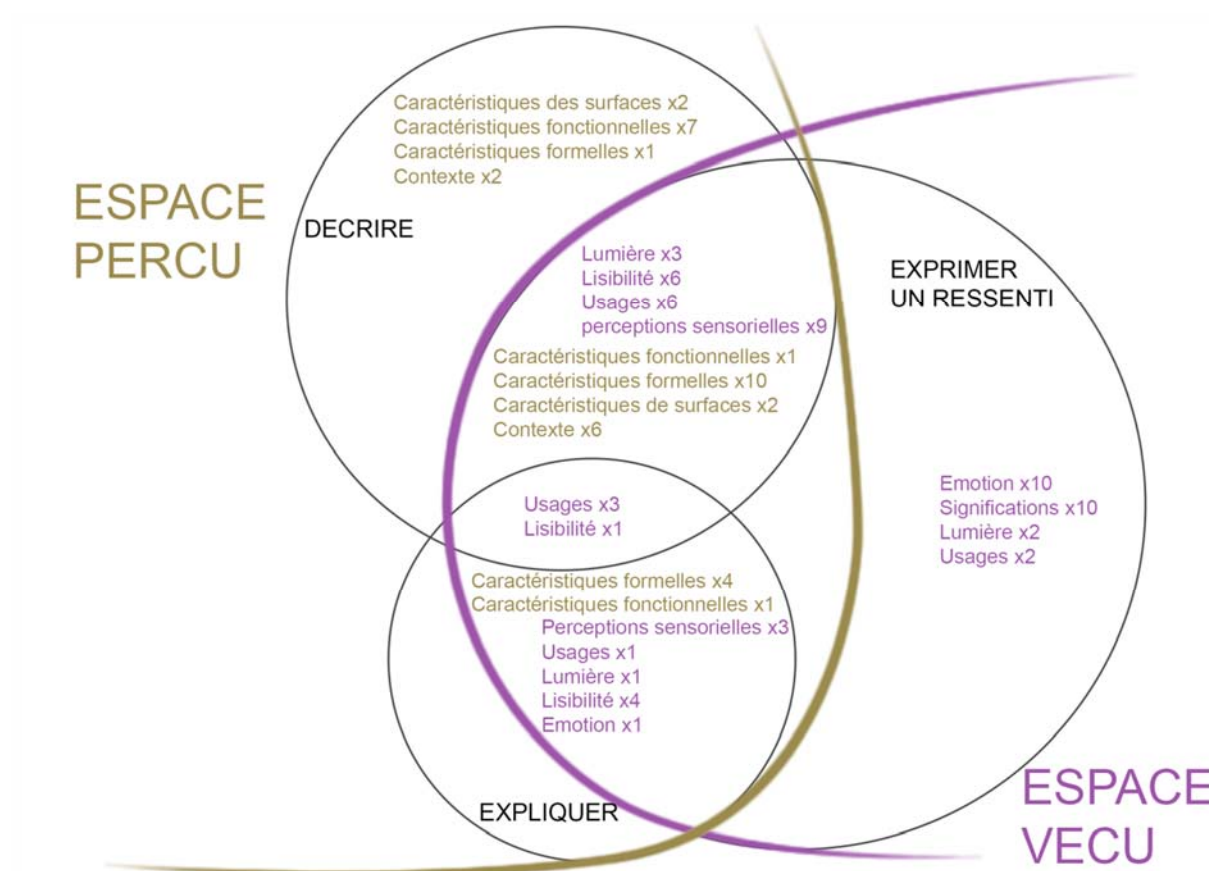


Figure 50 : Schéma des modes de verbalisation de B selon les catégories d'ambiances explicitées.

5.1.3. Cas de l'utilisateur C

C semble présenter plusieurs « centres d'intérêt » et « états d'esprit » lors de ses descriptions. Un premier registre, commun à tous, est celui lié à sa perception de l'espace en lui-même, des descriptions visuelles sur **les formes, les volumes**, connotés d'un sentiment positif en général.



Figure 51 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur l'architecture utilisés par C durant le parcours commenté.

Un second registre semble être le **ressenti émotionnel** de C vis-à-vis de l'espace. Ces émotions sont liées à plusieurs sentiments : un sentiment de sécurité, un sentiment sur l'orientation et la lisibilité, etc. Une particularité de C est qu'il caractérise l'espace à travers son ressenti mais en utilisant sa propre personne : « je me sens calme », « je me sens guidée », « je ne me sens pas happée ». Cela montre une projection de C dans l'espace. Cette diversité de sentiments est également caractérisée par des qualifications « j'aime »/ « je n'aime pas », souvent employé par C, qui montrent son implication émotionnelle dans les descriptions et sa tendance au jugement personnel.



Figure 52 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur les ressentis émotionnels utilisés par C durant le parcours commenté.

C utilise également à plusieurs reprises le mot « envie ». Une nouvelle fois, cela met en avant l'importance de l'individu, sa propre personne, sa subjectivité, dans l'espace visité. Les significations de C sur l'espace en lui-même sont également très faibles. Elles se centrent plutôt autour de sa personne : « envie de voyager », « envie d'évasion ».

La proportion des registres utilisés par C pour caractériser les ambiances confirme notre première analyse:

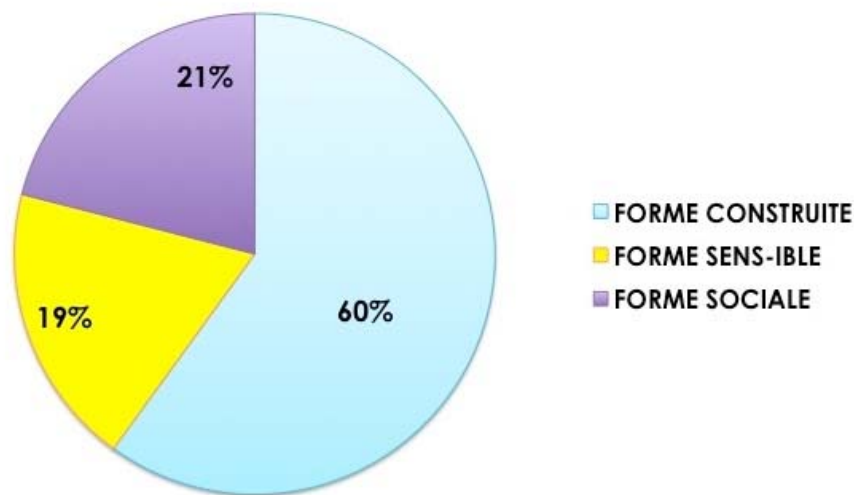


Figure 53 : Proportion des formes explicitées par C en tant que message structurant sur l'ambiance.

Ce résultat est donc en corrélation avec les résultats des mots. C met principalement en avant les formes construites afin de qualifier les ambiances. Cependant, les formes sociales et sensibles ont une grande importance et sont de rapports égaux. De plus, C utilise à plusieurs reprises la forme sociale comme satellite des autres formes.

Par exemple, dans la billetterie : « il fait plus chaud que dans le hall, donc t'es plus enclin à attendre, à faire la queue. Je pense que t'es moins 'grognon' quand tu dois faire la queue ». Le sujet principal est ici la forme sensible, « il fait chaud », mais C utilise la forme sociale comme commentaire sur son ressenti : « je pense que t'es moins 'grognon'... ».

C caractérise donc principalement les formes, les volumes, ce qu'il en perçoit visuellement, mais son ressenti vis-à-vis de ces perceptions est tourné vers des jugements personnels et est souvent lié aux usages, aux comportements ou encore aux états d'esprit qu'il en déduit.

Par ailleurs, C caractérise majoritairement l'espace vécu plutôt que l'espace perçu.

Les significations qu'il convoque sont exprimées sous forme de ressenti. Il ne les décrit pas ni tente de les expliquer. Par exemple, sur la passerelle, C nous dit : « ça donne envie de voyager, ça part et on n'est pas stoppé, ça continu, envie d'évasion ». Le fait d'utiliser le « on » pour caractériser les rails qui « partent » dans la perspective, montre que C devient lui-même le sujet de son ressenti. Il n'explique pas cette signification « d'envie de voyager », il exprime son sentiment en se projetant dans l'espace.

Lorsqu'il explique une perception, cela est toujours dans un certain but. La plupart du temps, ce but est lié à l'expression d'un ressenti. Sinon, cela est lié à un questionnement personnel : à quoi servent les auvents au-dessus de l'entrée ? Pourquoi y a-t-il des bancs sur la passerelle ?

Ses explications ne sont donc pas celles du sachant qui partage un savoir, mais bien du novice qui se pose des questions et tente d'y répondre par son savoir lorsqu'il est suffisant. Par exemple, sur le parvis devant l'entrée, C dit : « ces petits trucs de verre là, ça fait un auvent mais c'est bizarre parce qu'il y a déjà un auvent. Du coup je ne sais pas trop à quoi ça sert ».

De la même manière, C décrit très peu sans autre but et, la plupart du temps, ses descriptions sont en lien avec son ressenti. Ceci peut être lié avec la première partie de l'analyse de C qui montre qu'il se projette dans l'espace. Il ne le décrit pas pour lui-même mais par rapport à ce qu'il y ressent en tant qu'utilisateur. Par exemple, lorsque C est dans le hall et qu'il caractérise la forme des commerces, il exprime fortement son ressenti, tout en décrivant et expliquant ce que

celui-ci produit chez lui : « quand tu sors d'ici, du fait que ça s'ouvre et que ça se referme vers le restaurant, ben ça t'appelle vers le restaurant. Alors qu'ici, bon si j'ai envie d'y aller j'irai, mais je me sens pas happée vers ces 2 magasins là. Tous les autres magasins après sont pareils. Il y a juste le restaurant et la billetterie qui sont mis en valeur comparé aux autres ».

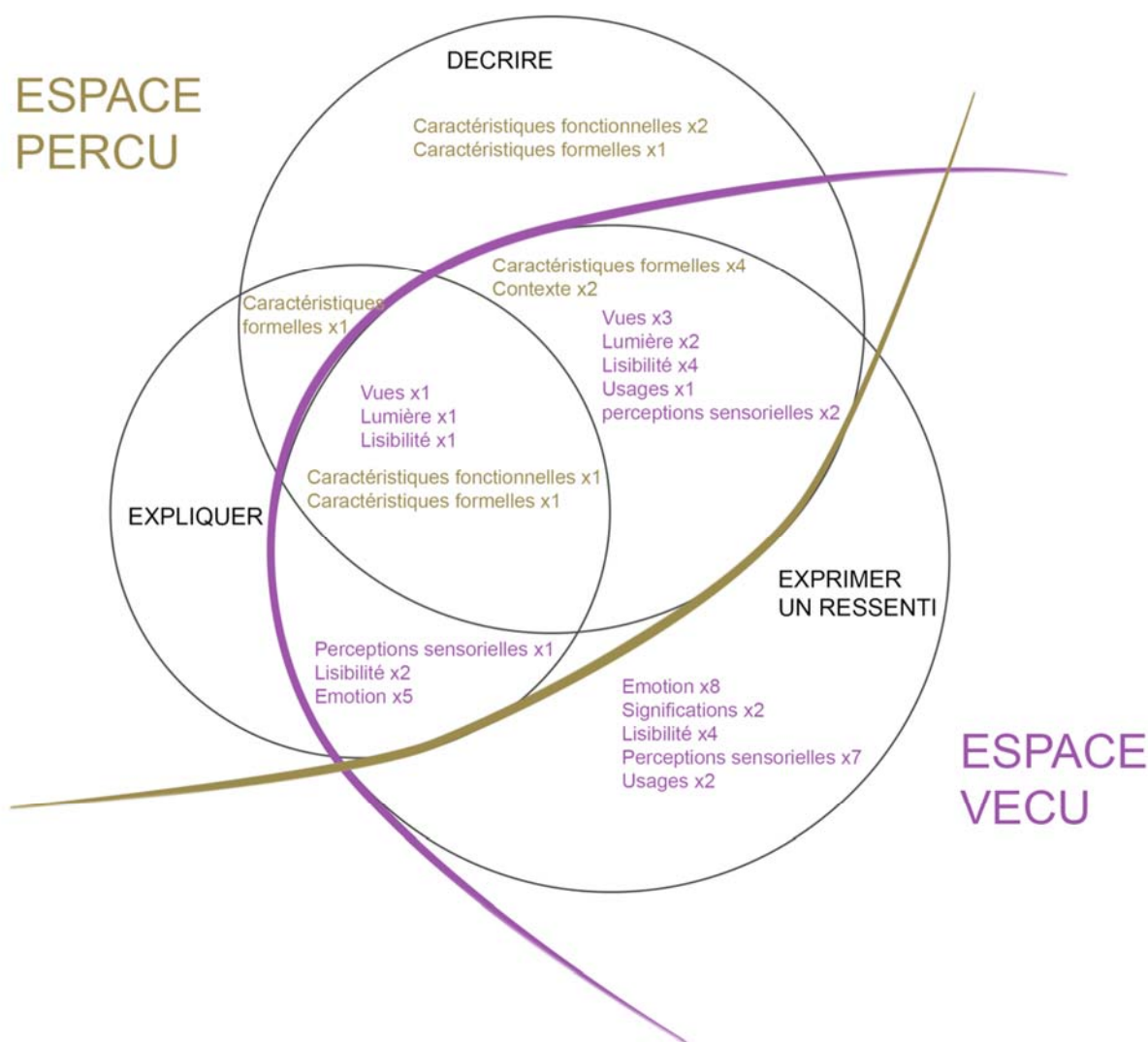


Figure 54 : Schéma des modes de verbalisation de C selon les catégories d'ambiances explicitées.

5.1.4. Comparaison des trois cas

Nous pouvons faire une corrélation entre B et C : tous deux utilisent de nombreux qualificatifs permettant de caractériser leur projection dans l'espace, B se centrant essentiellement sur un sentiment de sécurité tandis que C utilise cette méthode pour divers sentiments.

A l'inverse, A marque une certaine distance avec l'objet, car la majorité de ses qualifications portent directement sur l'espace en lui-même et non sa projection dans cet espace ; ce que B et C opèrent également mais de façon moins systématique.

Ces différences peuvent, peut-être, s'expliquer par l'expérience professionnelle. En effet, A est architecte, il aura donc plus tendance à prêter son attention aux volumes, aux formes, donc à l'espace en lui-même. Cela ne veut pas dire que A ne se projette pas dans l'espace et qu'il ne ressent pas, comme B et C, des sentiments particuliers. Seulement, n'est verbalisable par le sujet que ce qui entre dans le champ de son attention (Ericsson & Simon, 1993). A porte donc

plus d'attention à ce qu'il voit, tandis que B et C portent également de l'attention à ce qu'ils ressentent ou ce qu'ils imaginent comme sentiment.

Ceci reste une analyse générale et n'est vrai que dans une vision globale. En effet, par quelques moments, A qualifie également son propre ressenti : « facile », « étonnant », agréable ».

Un autre fait remarquable est celui des significations mises en avant lors du parcours. En effet, nous remarquons que A et B utilisent plusieurs images afin de se représenter l'espace, donc les ambiances. Cela peut être mis en parallèle avec les travaux de Gufoni (1996) qui a observé que lorsque nous demandons à un expert de verbaliser les actions qu'il effectue dans son domaine, il aura plutôt tendance à verbaliser une sorte de synthèse de l'expérience qu'il s'est construite au fil des ans, plutôt que l'action en elle-même du temps présent. Il apparaît donc, dans la même logique, que A use de beaucoup de références dans le domaine de l'architecture car il en a une grande expérience. Ainsi, les ambiances qu'il perçoit sont malgré lui référencées. Il les exprime donc par des significations plutôt qu'uniquement pour ce qu'elles sont. Cependant, B n'est pas un expert du domaine de l'architecture, or il use également de plusieurs significations vis-à-vis de l'architecture. Cela pourrait s'expliquer par une expérience non pas professionnelle mais personnelle. A travers les espaces déjà vécus, B référence également les ambiances qu'il perçoit. Si C n'utilise pas le même schéma vis-à-vis de l'architecture, cela peut être dû à son plus jeune âge, donc à un vécu des espaces qui serait moins présent dans son esprit et n'engagerait moins de signification particulière.

Le schéma ci-dessous synthétise les résultats de cette analyse.

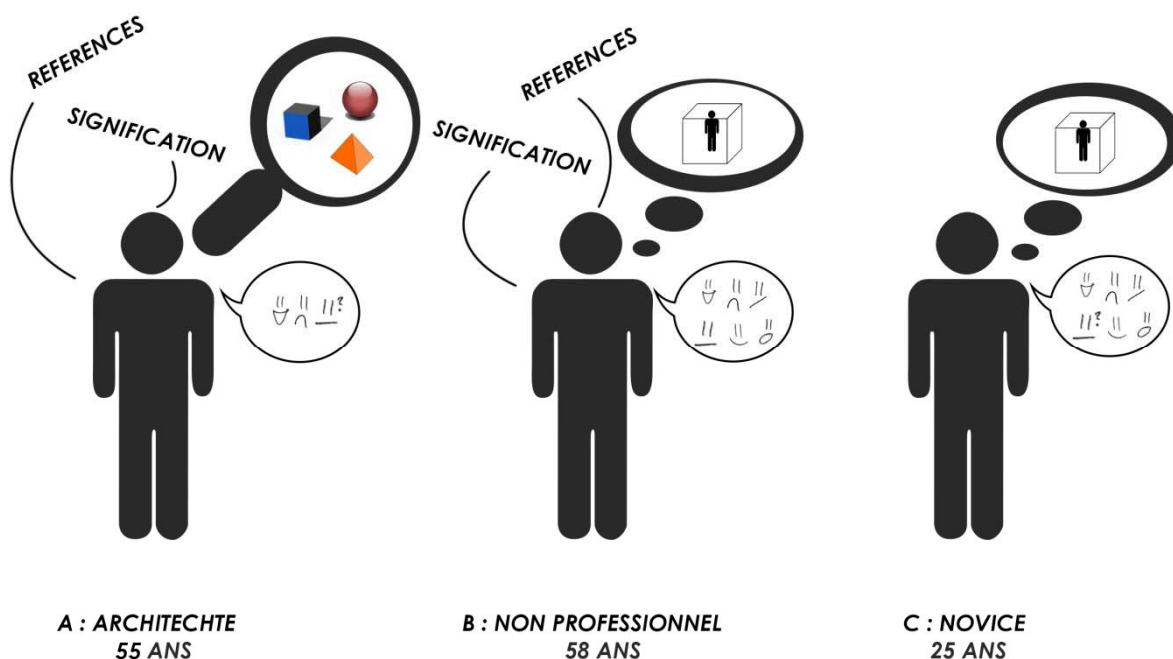


Figure 55 : Synthèse des mots utilisés par A, B et C : leur impact sur la façon d'appréhender l'espace (usagers présentés en fonction de leur rapport professionnel à l'architecture et leur âge).

Par ailleurs, pour les trois usagers, la forme construite est une composante importante de caractérisation de l'ambiance. Pour A et C, respectivement expert et novice en architecture, c'est ce registre qui est le plus largement utilisé. Cela peut s'expliquer à travers l'intérêt qu'ils portent à l'architecture donc aux formes construites.

Cependant, nous constatons que la forme construite ne suffit pas, à elle seule, à caractériser l'ambiance. En effet, nous remarquons que la forme sociale tient une place importante pour certains usagers. B en use presque autant que de la forme construite, qui sont ses deux

registres principaux. C la caractérise souvent, autant que la forme sensible. A l'inverse, A l'utilise peu en tant que sujet principal. Ce qui est néanmoins commun aux trois est qu'ils utilisent la forme sociale en tant qu'information satellite aux autres formes. La question de l'usage dans l'espace public semble donc tenir une place importante dans la qualification des ambiances.

La forme sensible quant à elle, est utilisée par tous dans des proportions plus ou moins similaires. C'est donc un domaine essentiel à l'ambiance mais qui ne semble prédominer pour aucun usager.

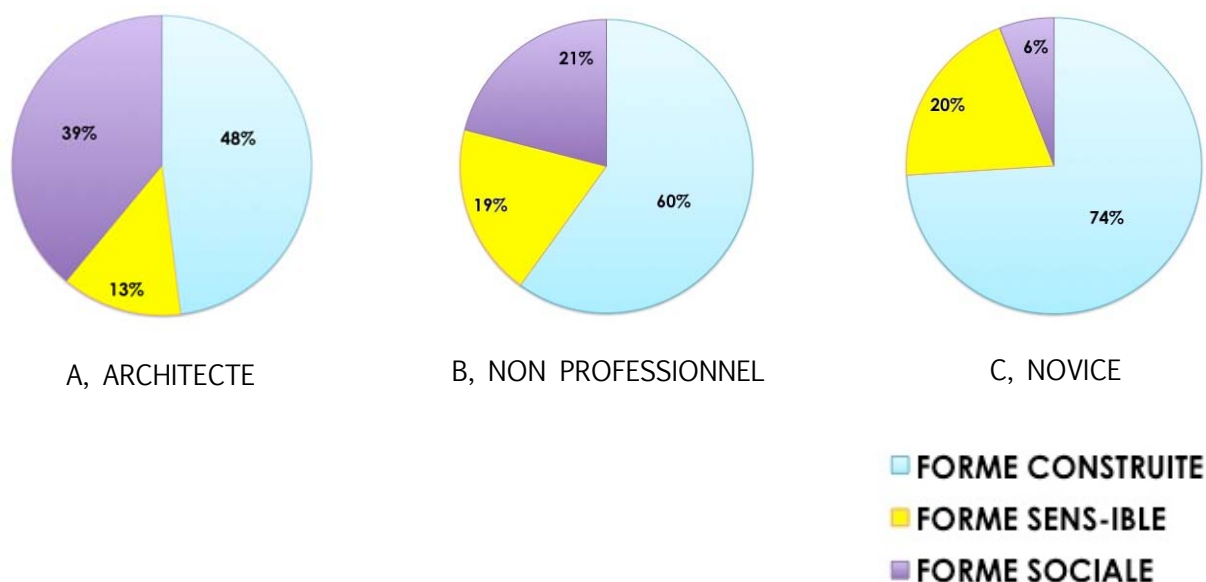


Figure 56 : Comparaison des registres utilisés entre A, B et C (présentés selon leur rapport au domaine professionnel de l'architecture).

Nous pouvons aussi souligner qu'un invariant existe dans la qualification des ambiances : c'est celui de l'expression du ressenti. En effet, tous les usagers utilisent beaucoup le ressenti pour caractériser l'ambiance.

Nous remarquons également une nette corrélation dans les modes de verbalisation employés entre B et C. En effet, tous deux restent principalement dans le domaine de l'espace vécu, et caractérisent principalement les ambiances par l'expression de ressenti lié à leur propre vécu d'usager, une sorte de projection dans l'espace (« je me sens ... », etc.). De plus, ils ne décrivent et/ou n'expliquent que peu, voire pas du tout, sans association avec un ressenti.

A l'inverse, A s'exprime autant sur l'espace perçu que l'espace vécu. Il décrit et/ou explique des catégories liées à l'espace en lui-même sans forcément les associer à des ressentis. Lorsqu'il exprime des ressentis, ils sont directement liés à l'objet, et pas à sa condition d'usager (« c'est magnifique », etc.).

Nous observons donc une distinction entre les modes de verbalisation et de qualification de l'ambiance entre l'expert, architecte, et les non-experts, le novice étant *a priori* dans cette seconde catégorie.

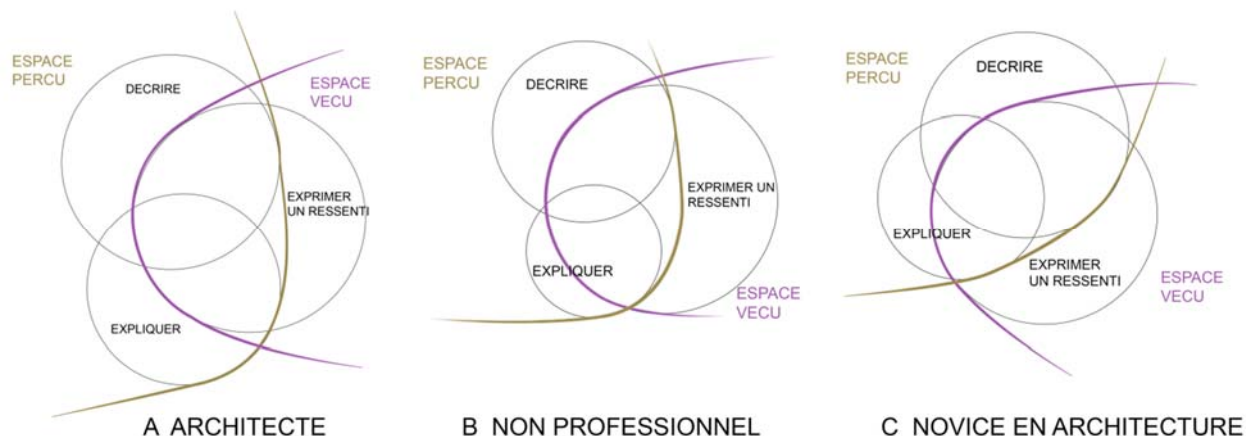


Figure 57 : Comparaison des modes de verbalisation et des espaces verbalisés entre A, B et C.

Pour conclure, nous pouvons donc remarquer que l'expérience professionnelle influence fortement les verbalisations des usagers. Ainsi, il apparaît à la suite de notre analyse que si nous voulons réitérer l'étude en nous concentrant plus précisément sur les formes construites, nous engagerons une majorité d'architectes ou autres professionnels de la construction. Leur regard est en effet propice à l'étude des ambiances architecturales. A contrario, si nous cherchons à caractériser l'ambiance de manière globale, donc avec une plus forte présence de la forme sensible et de la forme sociale, nous engagerons des non-experts, qui auront plus tendance à faire référence à leur expérience d'utilisateur plutôt que de professionnel.

5.2. Les communautés de perception

Le résultat de l'analyse des descriptions est illustré ci-dessous sous la forme d'un schéma. Celui-ci représente chaque espace ayant fait l'objet de perceptions communes durant les parcours commentés, ainsi que l'objet de ces perceptions. Un code couleur, similaire à celui utilisé avec les usagers, indique si l'ambiance perçue/vécue est ressentie positivement, négativement ou de manière différente (mitigée) par les usagers.

Pour rappel, l'analyse ayant conduit à la réalisation de ce schéma est disponible en annexe 11.

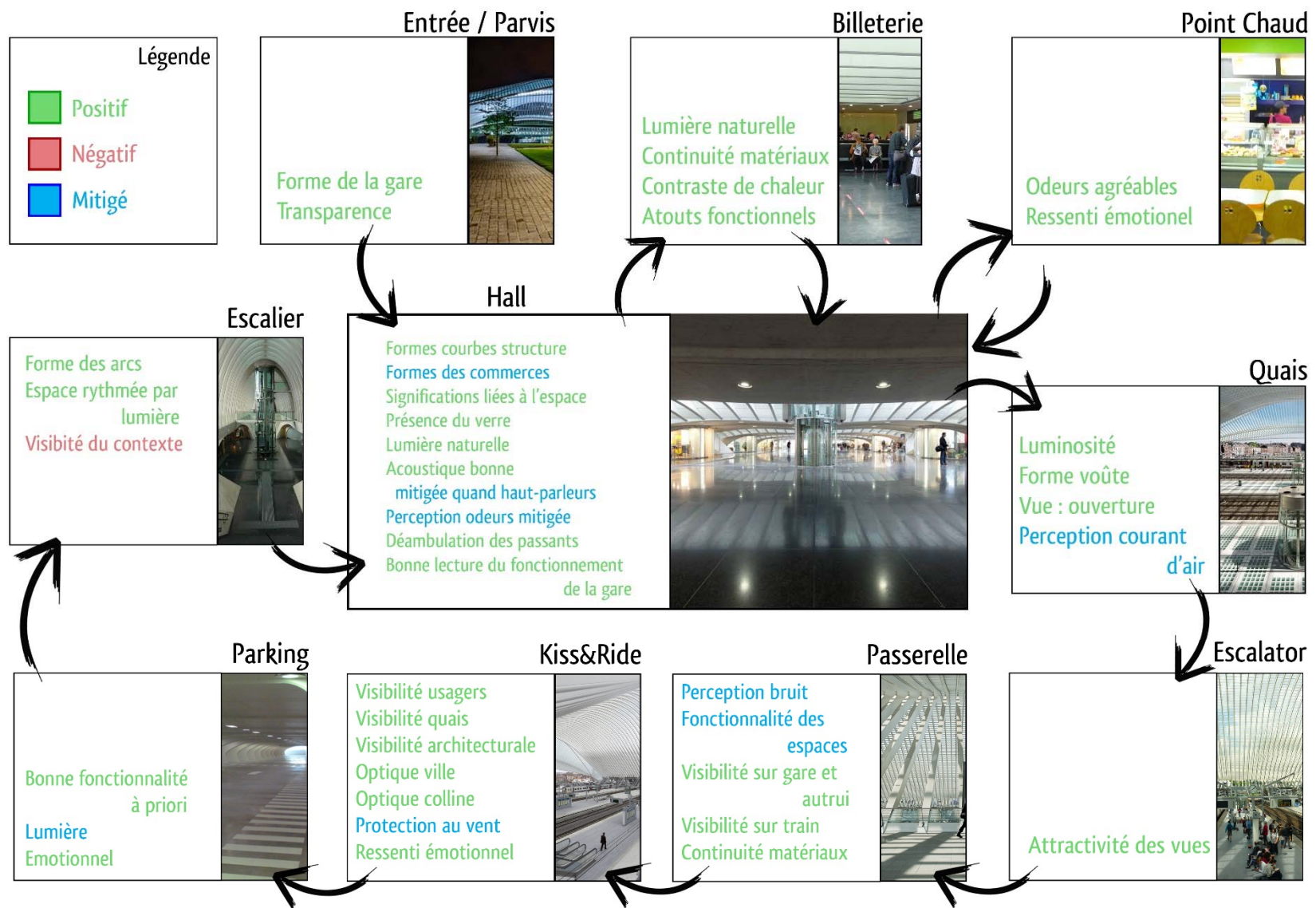


Figure 58 : Schéma des communautés de perception.

Nous pouvons remarquer que ce schéma représente plus d'espaces que celui réalisé pour le protocole de cheminement. Ce fait est dû à la liberté de mouvement accordée aux usagers décrite dans le protocole. Par exemple, il n'était pas forcément prévu de faire visiter le parking aux usagers. Cependant, tous trois, durant leur cheminement, ont spontanément « dévié » de leur parcours pour « jeter un œil » sur le parking. Ainsi, en étant resté à l'interface entre le parking et l'escalier descendant dans le hall, ou en faisant quelques pas dans le parking, ils ont pu verbaliser certaines perceptions communes par rapport à ce lieu. D'autres espaces de transition présentés dans le schéma protocolaire du cheminement sont également devenus des lieux, tels que certains escalators ou escaliers. Cela est dû à l'importance des descriptions communes qui ont été faites dans ces espaces. Pour une meilleure lisibilité, nous avons pris le parti de les représenter en tant que lieux plutôt que cheminements.

6. Contextualisation des ambiances perçues/vécues : vers une architecture du sensible

L'analyse des communautés de perception nous permet de discerner trois types d'espaces :

- l'espace stimulant, dont l'ambiance est perçue positivement ;
- l'espace commun, dont l'ambiance n'est ni attractive ni désagréable ;
- l'espace problématique, dont l'ambiance est perçue négativement (sentiment d'insécurité, inconfort, difficulté d'orientation, ...).

Nous présentons ici quelques lieux représentatifs de ce qui correspond à un espace stimulant dans la gare des Guillemins et nous expliquons les moteurs de leur ambiance.

- La montée des quais vers la passerelle

Les moyens architecturaux utilisés pour créer cet espace stimulant sont, entre autre:

- Un mouvement continu sans saccade, grâce à l'escalator, permettant de mobiliser l'attention sur son environnement plutôt que sur la marche ;
- Une mise en surplomb de l'observateur sur l'espace public qu'il quitte ;
- Un embrassement visuel complet, sur la gare, ses quais, ainsi que le paysage urbain jusqu'à l'horizon.

- Le Kiss & Ride

Les moyens architecturaux utilisés pour créer cet espace stimulant sont, entre autre:

- Une position de promontoire sur les quais, permettant une hyper-visibilité du flux des passagers et des trains ;
- Une visibilité sur l'entièreté de la voûte de la gare, permettant d'en apprécier le dynamisme architectural ;
- Une vue dégagée sur le contexte environnant, la ville et la colline derrière la gare, mais aussi l'horizon au de-delà de la Meuse ;
- Une lumière filtrée par la voûte translucide, et une ambiance chromatique dans des tons apaisants, blancs et gris.

- Le retour dans le hall par l'escalier

Les moyens architecturaux utilisés pour créer cet espace stimulant sont, entre autre:

- Une puissance d'évocation de l'architecture, créée par la succession d'arcs paraboliques entraînant une référence aux travaux de Gaudi et aux cathédrales ;
 - Un effet de diaphragme lumineux, créé par la lumière naturelle sur la succession d'arcs.
- o Le hall central

Les moyens architecturaux utilisés pour créer cet espace stimulant sont, entre autre:

- Une architecture composée de formes courbes, peu commun dans le paysage construit environnant ;
- Une puissance d'évocation de l'architecture, créée par ces courbes et les dimensions de cet espace ;
- Un travail sur la lumière naturelle, tamisée, filtrée par des pavés de verres en plafond ;
- Une logique fonctionnelle permettant aux usagers d'interagir sans se gêner, créée par la disposition des bancs (lieux d'attente) et des écrans (lieux d'information) placés centralement par rapport aux lieux de déambulation (accès aux quais) ;
- Une bonne lisibilité du fonctionnement de la gare créée par ses vues dégagées et sa logique fonctionnelle (répétition d'une trame, formes aidant à la visualisation, ...).

Un espace stimulant, attractif, peut donc être réalisé par combinaison de plusieurs moyens. Lors de la conception, l'architecte travaille sur les catégories d'ambiances que nous percevons (la lumière, les vues, les formes, les matériaux, etc.) tout en gardant à l'esprit l'ambiance globale qu'il souhaite créer, celle qui sera réellement perçue, comme synthèse des différentes ambiances (catégories) qui s'offrent au passant.

Cependant, ces catégories n'ont pas toutes la même importance dans la perception de l'ambiance globale. L'usager n'effectue pas une moyenne de tous les critères pour définir ce qu'il ressent. L'analyse des perceptions communes nous a permis de révéler, dans le cas de la gare des Guillemins, que les catégories d'ambiances qui sont majoritairement mobilisées afin de caractériser les espaces sont celles de l'espace vécu. Il en ressort donc que l'espace en lui-même ne suffit pas à décrire l'ambiance à lui seul. Le ressenti, le vécu, ce qui nous apparaît donc comme subjectif *à priori*, semble être primordial lors de la perception des ambiances.

Ce résultat est présenté ci-dessous sous la forme d'un nuage de mots des catégories d'ambiance utilisées pour les perceptions communes.



Figure 59 : Nuage de mots des catégories d'ambiance des perceptions communes.

Notre analyse nous a également permis de définir des moyens que le concepteur peut utiliser lors de sa conception quand il travaille sur des aspects particuliers de l'ambiance. Nous pouvons donc présenter quelques résultats concernant directement les catégories d'ambiances qui semblent significatives dans le cas de la gare des Guillemins.

6.1. Les perceptions sensorielles

Bien que nous considérions l'espace public comme multi-sensoriel, nous remarquons que la vue reste le sens privilégié afin de percevoir l'ambiance. Cependant, les autres sens sont également mobilisés, comme l'odorat, l'audition ou encore la perception des sensations thermiques (chaud, froid, vent, ...). Néanmoins, la caractérisation de l'ambiance par ces sens semble difficile. En effet, la majorité des descriptions qui y sont associées sont mitigées entre les usagers.

Ces divergences de perceptions sensorielles peuvent s'expliquer par des temporalités différentes. Les usagers n'ayant pas fait le parcours en même temps, les conditions de vent ou d'usage ont pu varier. Mais il reste tout de même à prendre en compte le fait que la tolérance qui est appliquée à la notion de confort est différente d'un individu à l'autre, ainsi que nos capacités sensorielles.

Afin de déterminer le confort souhaité, nous nous basons donc sur des moyennes de perceptions par différents usagers. Ici, nous n'avons que trois usagers. Cette application est donc délicate, mais le principe peut être intéressant à souligner, sans constituer un résultat scientifique. Par exemple, concernant les sensations de froid, nous remarquons que c'est toujours C qui qualifie négativement cette perception alors que A et B s'accorde sur des sensations qui ne sont pas désagréables et acceptables. Nous pouvons noter que cette divergence de ressenti est également présente chez les experts. La moyenne nous permettrait donc de dire que le niveau de confort, de ce point de vue, est convenable dans la gare des Guillemins.

Concernant la perception des sons, nous pouvons également remarquer que A et B tolèrent le bruit dû aux annonces sonores faites pour véhiculer des informations relatives aux trains. En effet, ils considèrent que malgré cette présence sonore, ils ne sont pas gênés. De plus, ils argumentent leur tolérance en expliquant qu'ils savent cette présence sonore nécessaire dans cet espace public. Contrairement à C qui semble gêné dans son action de verbalisation par cette nuisance, certainement car il n'est pas, à ce moment-là, en quête d'information sur les trains. Il n'écoute pas les annonces, il est concentré sur son action de verbalisation et donc les ressent comme un bruit perturbateur.

Lors de l'étude de la gare avec les experts, G3 expliquait que les haut-parleurs de la gare avaient fait l'objet de plusieurs études, notamment quant à l'audibilité et au volume des annonces sonores. Néanmoins, nous remarquons que G3 eut le même ressenti que C en disant ironiquement que ce bruit le gênait dans son action de verbalisation durant la visite.

En effectuant cette démarche du 'confort moyen' pour les communautés de perceptions sensorielles, nous constatons que les espaces de la gare des Guillemins présentent un niveau de confort acceptable du point de vue sensoriel. Cependant, ce constat reste à vérifier et à compléter par des études ergonomiques, physiques et psycho-sensorielles plus poussées.

6.2. La lumière

Les architectes effectuent souvent un travail approfondi sur la lumière dans leurs conceptions. Comme les caractéristiques sensorielles, la lumière est une variable physique mesurable, qui fait

aujourd'hui l'objet de réglementations quantifiées. Ces critères prennent principalement en compte la luminosité (quantité de lumière suffisante pour pouvoir voir et se mouvoir sans difficulté), la température de la lumière (sa couleur) ou encore l'éblouissement ou le contraste trop important qu'elle pourrait engendrer (niveau de confort visuel).

Cependant, nous constatons que la lumière naturelle est plus appréciée dans les descriptions des usagers. En effet, ils qualifient souvent la lumière de naturelle ou artificielle et leurs descriptions reflètent un certain enthousiasme vis-à-vis des espaces éclairés naturellement (le hall central, les quais, le Kiss & Ride, etc.). La lumière naturelle semble donc être mieux ressentie que la lumière artificielle. Mais elle permet également de mieux percevoir les couleurs, du fait de sa couleur blanche. Enfin, un espace fermé éclairé par la lumière naturelle verra son ambiance changer au cours du temps (lumière qui descend dans le ciel le soir, présence ou absence de nuages, saisons, etc.). Cette variation temporelle est également intéressante, notamment dans un espace public.

Un autre résultat émane également des descriptions faites par les usagers. La présence de lumière, ou de lumière naturelle, en quantité suffisante, ne suffit pas toujours à rendre un espace attractif de ce point de vue. Une importance est ici accordée aux « jeux de lumière » : des alternances d'ombre et de lumière, des reflets sur les parois, des lumières « filtrées » par des matériaux translucides, etc. Ces caractéristiques permettent de créer des espaces tantôt dynamiques, rythmés, variables, tantôt intimistes et tamisés. Cette caractérisation de la lumière a été mise en avant à la fois par les usagers et par les experts de la gare des Guillemins.

6.3. Les surfaces

Nous constatons deux critères de surfaces qui semblent participer à la création d'ambiances intéressantes. Le premier est celui du rapport de la matérialité avec la lumière. Nous avons relevé que les matériaux sont parfois qualifiés par leur capacité réfléchissante, ce qui engendre des perceptions agréables, stimulantes, ou encore que la présence du verre est appréciée car elle permet de laisser passer la lumière naturelle dans l'espace public fermé.

Cependant, un autre critère est également notable. Lorsque les usagers qualifient l'ambiance par les matériaux en présence, ils ne s'attachent pas forcément au matériau utilisé, mais à sa cohérence dans le tout. Ainsi, la « continuité des matériaux » est souvent évoquée. Dans le cas de la gare des Guillemins, ce n'est donc pas forcément le béton qui crée l'ambiance, mais le fait qu'il existe dans cet espace public une cohérence chromatique dans les tons de blancs et de gris. De plus, l'usage de ces teintes semble ici participer à la création d'un espace public « clair » et « serein ». Afin de créer un espace cohérent chromatiquement, il convient donc de prêter attention aux couleurs utilisées dans l'ensemble de l'espace étudié, car l'utilisateur perçoit de manière globale, en faisant la synthèse des couleurs plutôt qu'en qualifiant les couleurs les unes après les autres. Lors des visites guidées avec les experts, c'est cette cohérence chromatique qui est mise en avant : le choix d'un béton blanc ajouté à d'autres murs peints en blanc (ceux du parking par exemple), aux équipements de la gare eux aussi peints (par exemple les supports de journaux) et des structures métalliques également dans les mêmes teintes. La continuité des pierres bleues aux sols, en guichets ou en bancs, est également relevée par les usagers et les experts de la gare des Guillemins. Cette continuité 'sombre' en sol et 'claire' pour les autres parois est mise en avant positivement pour le contraste qu'elle crée.

6.4. La lisibilité et l'orientation

Dans un espace public, en particulier ici la gare, il est primordial que l'utilisateur puisse se repérer et s'orienter afin de trouver son chemin. La gare étant un lieu de transit, où le voyageur doit respecter un certain horaire, le fait de devoir trouver son chemin peut engendrer des phénomènes de stress ou d'anxiété pour l'utilisateur en difficulté. La lisibilité de l'espace public de la gare passe alors par plusieurs critères : le fonctionnement de la gare, les obstacles visuels ou physiques pouvant entraver le mouvement du voyageur, les ressources matérielles et humaines qu'offre le lieu afin de permettre à l'utilisateur de s'orienter ainsi que les capacités de l'utilisateur lui-même à s'orienter et à accéder aux informations.

Pour déterminer la lisibilité de la gare des Guillemins, nous nous sommes concentrés sur l'étude du hall central, puisque, dans ce cadre, il est le lieu où les usagers, mise en « situation réelle » devaient faire l'effort de s'orienter.

Suite à notre analyse (disponible en annexe 12), les moyens architecturaux mis en place afin d'assurer cette lisibilité dans le hall sont, entre autre :

- Une bonne visibilité.

En effet, avant de « lire » le fonctionnement de la gare, il faut tout d'abord le « voir ». Dans un espace architectural, cela passe notamment par des vues dégagées ou des échappées visuelles, donc une vision qui n'est pas stoppée par des parois ou des personnes faisant écran. Pour ce faire, le hall est ici constitué d'une trame centrale, regroupant ascenseurs, bancs et écrans d'information. Ainsi, les espaces latéraux donnant accès aux quais sont dégagés sur toute leur longueur et les gens stationnant pour lire les informations ou attendre ne gênent pas ces circulations.

- Un bon principe de fonctionnement

En lien étroit avec la visibilité, le fonctionnement en lui-même de la gare est important. La gare de Liège présente un principe de circulation clair et surtout répétitif, ce qui permet à l'utilisateur, une fois qu'il a compris comment accéder aux quais, de comprendre l'accès à tous les quais, donc de s'orienter facilement. La disposition répétitive des commerces aide également à leur lisibilité, et leur positionnement est également stratégique (billetterie au début, toilettes au fond, etc.).

Il en ressort donc que la gare des Guillemins est lisible, qu'il est facile de s'y repérer et de s'y orienter.

Les sources des erreurs relevées ou difficultés d'orientation semblent venir d'une vision séquentielle, par opposition à une vision globale qui semble palier à ces difficultés. En effet, B eut plus de difficulté pour s'orienter dans l'espace, pourtant cela ne semblait pas être dû à l'espace en lui-même. Il caractérise lui-même cette gare comme « un livre ouvert ». La facilité que chacun a de s'orienter dans les lieux entre donc en jeu, puisqu'une fois le système compris, B semble satisfait de la lisibilité de la gare. Cela coïncide, dans notre analyse, avec le passage d'une vision séquentielle à une vision globale.

De plus, cette vision globale semble correspondre avec l'expérience professionnelle des sujets : l'expert et le novice en architecture semblent avoir plus de facilité à se projeter dans l'espace. Cependant, vu le peu de sujets ayant effectués le parcours, nous ne pouvons pas l'affirmer : cela peut varier d'un individu à l'autre en fonction de ses sensibilités à l'espace, sans peut-être être dû à l'expérience professionnelle. Par exemple, quelqu'un qui a l'habitude de fréquenter les gares et de prendre le train aura certainement plus de facilité à se repérer dans une nouvelle

gare que quelqu'un qui ne prend jamais le train, puisque ce premier connaîtra déjà les ressources disponibles permettant de s'orienter dans ce type d'espace public.

Nous remarquons également que les repères sont de différents ordres : l'architecte, A, va analyser l'espace, son architecture, pour se repérer, ainsi que le novice. Tandis que le non-sachant va regarder les informations qui lui sont fournies, il va chercher les panneaux, les numéros de quais, etc.

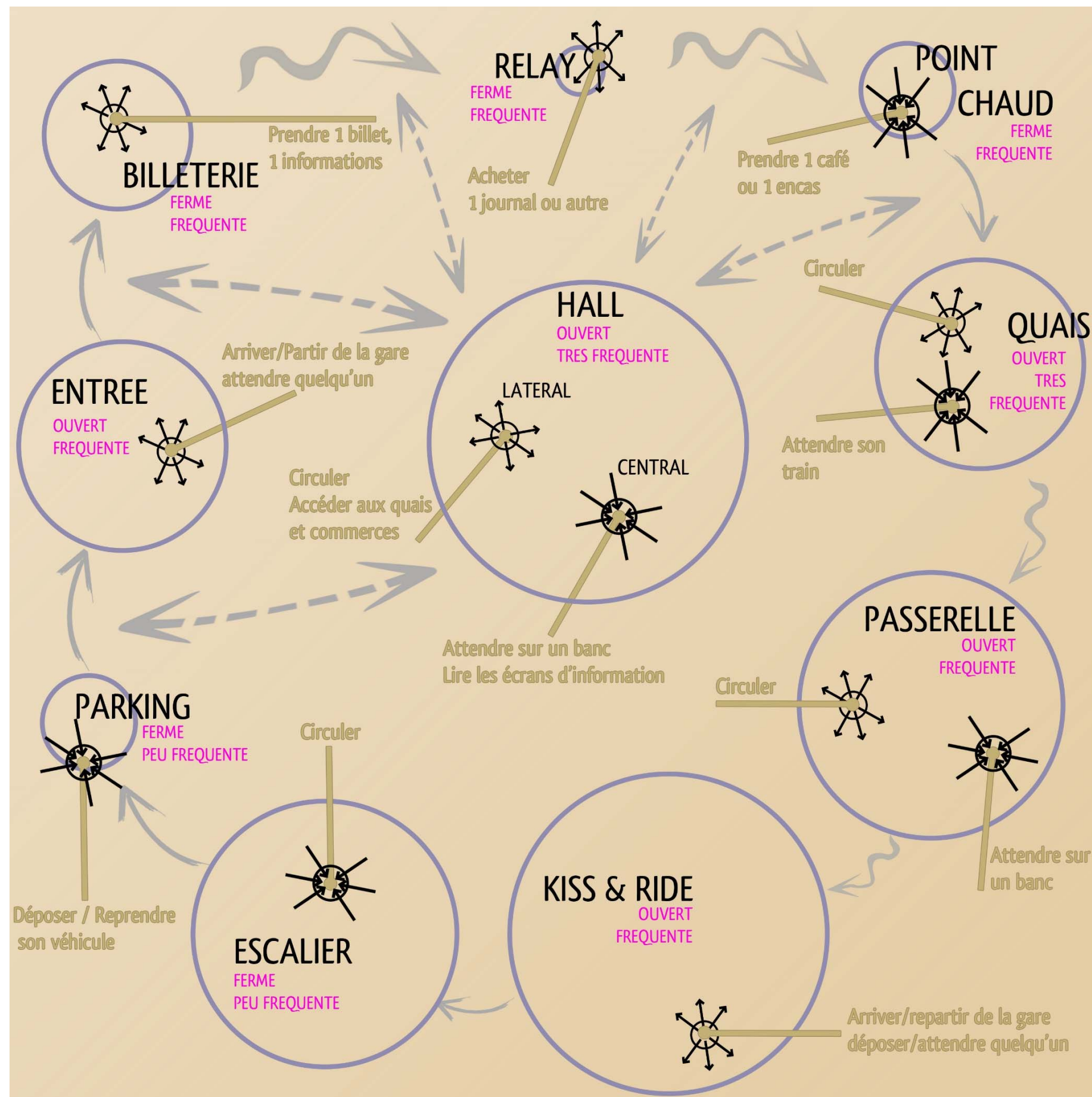
Notre étude avec les usagers montre donc que cet espace public mobilise facilement les ressources permettant de s'orienter. Cependant, selon l'avis de certains experts de la gare des Guillemins, celle-ci présente certaines lacunes en termes de ressources. P2, par exemple, déplore le manque d'information au voyageur arrivant à Liège et voulant se rendre au centre-ville. Selon lui, l'accès aux informations des bus n'est pas visible pour un étranger qui ne connaît pas les lieux, en particulier dans le hall de la gare. Notre étude avec les usagers ne s'étant concentrée que sur le cheminement à l'intérieur de la gare, nous n'avons pas pu mettre en évidence ce phénomène. Il aurait fallu proposer aux usagers de trouver le bus qui les amène au centre-ville.

6.5. Les usages

Nous l'avons vu précédemment, l'ambiance d'un lieu dépend aussi du public, donc des usagers qui s'y trouvent. En effet, une ambiance ou sa perception peut varier en fonction de la fréquentation et des usages qui s'y déroulent. Par exemple, les gares sont des lieux parfois privilégiés pour accueillir certains usages non prévus dans les fonctions de cet espace public et qui peuvent dès lors impliquer des sentiments d'insécurité.

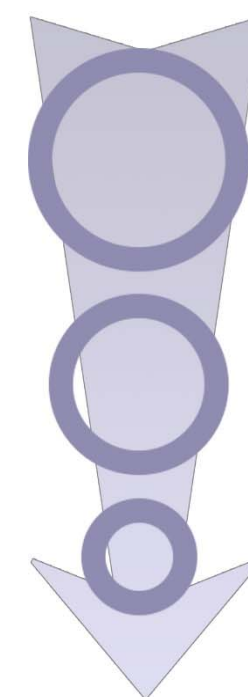
Une autre manière d'aborder cette interaction entre les processus de sociabilité (donc les modes d'agir et d'interagir ensemble) et l'espace, serait de faire le lien entre les usages observés et les ambiances dans lesquels ils se déroulent. Il serait donc question de se demander quels sont les lieux et les moteurs des usages dans l'espace public.

Un schéma des usages de la gare est donc réalisé. Nous nous sommes appuyés sur les données issues de l'ensemble des études avec les usagers et les experts, ainsi que sur les observations réalisées lors du retour sur site. Cette carte réalise donc la synthèse entre les usages observés et les usages conceptualisés, représentés, par les différents acteurs de l'étude de cet espace public.



Temporalité

(temps moyen passé dans les espaces lors des parcours commentés)



Long

Rapide

Manières de circuler



Déambuler

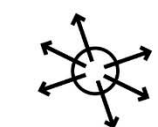


Passer



Passer par ...

Caractère de l'espace public



Sentiment d'ouverture aux autres



Sentiment de fermeture aux autres

Caractérisation de l'espace

Figure 60 : Schéma des usages de la gare des Guillemins dans les différents espaces visités.

Nous pouvons remarquer que les endroits fermés et peu fréquentés engendrent une mise à distance dans le rapport aux autres. Ce sont des lieux où l'interaction avec autrui n'est pas désirée. Elle pourrait même être ressentie comme un sentiment d'insécurité ou d'hyper visibilité puisqu'il y a peu de personne.

Il en va de même dans les espaces qui se veulent plus intimistes où nous pouvons nous adonner à une activité comme lire, prendre un café, etc. Ces espaces peuvent être ouverts ou fermés mais permettent d'entreprendre une activité. Ainsi, les espaces pourvus de bancs seront des espaces plus intimistes. Nous trouvons alors, dans un même espace public, des sous-espaces. C'est le cas dans le grand hall ou sur les passerelles : si nous sommes assis sur un banc, pour lire ou attendre son train, l'interaction avec autrui sera gênante alors que dans ces mêmes espaces, en y circulant, cela nous paraîtra normal, car il y a un sentiment d'ouverture aux autres. Ces espaces intimistes peuvent être des espaces ouverts ou fermés mais ceux-ci sont ici tous fréquentés. Il n'y a donc pas ce sentiment d'insécurité mais plutôt d'étrangeté, d'anonymat que l'usager souhaite conserver. Nous remarquerons, alors qu'il n'y a que peu de bancs, que ce sentiment est présent sur les quais : lorsque nous attendons notre train, il serait plus gênant d'être dérangé. Les usagers y ressentent un sentiment plus intimiste, bien que l'espace ne le permette que peu fonctionnellement (manque de bancs, espace ouvert et surexposé visuellement, etc.).

Les espaces où l'interaction avec autrui est permise sont alors des espaces qui ne permettent pas une activité intime, comme attendre son train, lire un livre, prendre un café, etc. ou qui n'engagent pas de sentiment d'insécurité. Ce sentiment d'ouverture aux autres est toujours caractérisé par la fréquentation, un passage continu d'autres usagers. Cependant, ces lieux peuvent être des lieux fermés, comme par exemple la billetterie : lorsqu'un usager attend pour prendre son billet, si un autre usager lui demande une information cela ne l'affectera pas. Ils peuvent également être des lieux ouverts alors principalement utilisés pour circuler (dans le hall, sur le dépose-minute, etc.).

La perception de ces formes sociales n'est pas la même pour tous les usagers. L'architecte (A) regarde d'abord l'espace et ses fonctionnalités pour en déduire des comportements, tandis que le novice et le non-sachant vont faire le chemin inverse : analyser les usagers, leurs comportements et tenter de les expliquer par les fonctionnalités de l'espace. Nous pourrions donc corrélérer cela au point de vue du concepteur. Selon lui, la conception de l'espace pourrait impliquer tel type d'usage. Tandis que le non-concepteur, donc l'utilisateur, regarderait l'usage en premier lieu puis l'espace afin de le comprendre.

De plus, tout comme nous l'avons noté lors des parcours commentés, nous remarquons que B et C s'expriment plus sur les usages lors de l'auto-confrontation que A grâce aux symboles mis à leur disposition concernant la distinction entre des espaces publics entraînant un sentiment d'ouverture aux autres et un sentiment plus intimiste, de fermeture aux autres.

Nous ne traitons pas ici des usages marginaux dans l'espace public. La gare est un lieu souvent approprié par des usages non désirés, cependant, dans le cas de la gare de Liège, nous n'en avons pas rencontré. Ceci peut s'expliquer par la politique mise en place dans les gares concernant ce type d'usages. Les experts de la gare des Guillemins nous ont notamment fait part de la présence policière en gare qui est fortement visible et permettrait d'expliquer, entre autre, cette absence.

6.6. Les significations comme moyen d'accéder à l'ambiance d'un lieu

Les usagers ont fait appel à de nombreuses significations, références ou représentations mentales durant leurs parcours. Nous remarquons que ces significations sont fortement liées à l'architecture des lieux. Nous les utilisons afin d'accéder à une représentation globale de l'ambiance, ce qu'elle évoque dans l'imaginaire des passants.

Ainsi, nous distinguons deux espaces remarquables, stimulants, présentant des ambiances différentes.

1. La partie haute de la gare, c'est-à-dire la passerelle et le Kiss & Ride, est un espace très ouvert, lumineux, dont les ambiances sensorielles semblent acceptables. Nous sommes entre extérieur et intérieur, sous un toit mais sans mur. De plus, la position de promontoire nous offre une vue imprenable sur les voyageurs sur les quais et les passants du quartier. Il y a donc une sorte de mise en valeur théâtrale de l'espace public, entre anonymat du passant et hyper-visibilité. Ces caractéristiques et l'architecture monumentale que nous pouvons y admirer se retrouvent dans les significations qui ont été utilisées : « invitation au voyage », « maquette de train », « ludique et enfantin », « livre ouvert sur la gare », où « les gens sont là en tant qu'observateurs, ce ne sont plus de simples observateurs, ils sont contemplatifs ».
2. A l'inverse, la partie basse de la gare, le hall central, présente une lumière tamisée, une architecture plus fermée, un rapport de dimensions entraînant une impression de « plafond bas ». Cet espace est plutôt ressenti comme une grotte, un « antre », ou le « thorax d'une baleine », comme si nous étions dans un « coquillage ». Le sentiment que nous y éprouvons est donc plus intimiste, une forme de protection vis-à-vis de l'extérieur mais également vis-à-vis de l'autre. Le passant n'est plus exposé au regard des autres, il n'y a plus de position de surplomb, il est ici anonyme, un voyageur parmi les autres.

Ci-dessous, un schéma récapitulatif de ces deux espaces et de leurs caractéristiques.

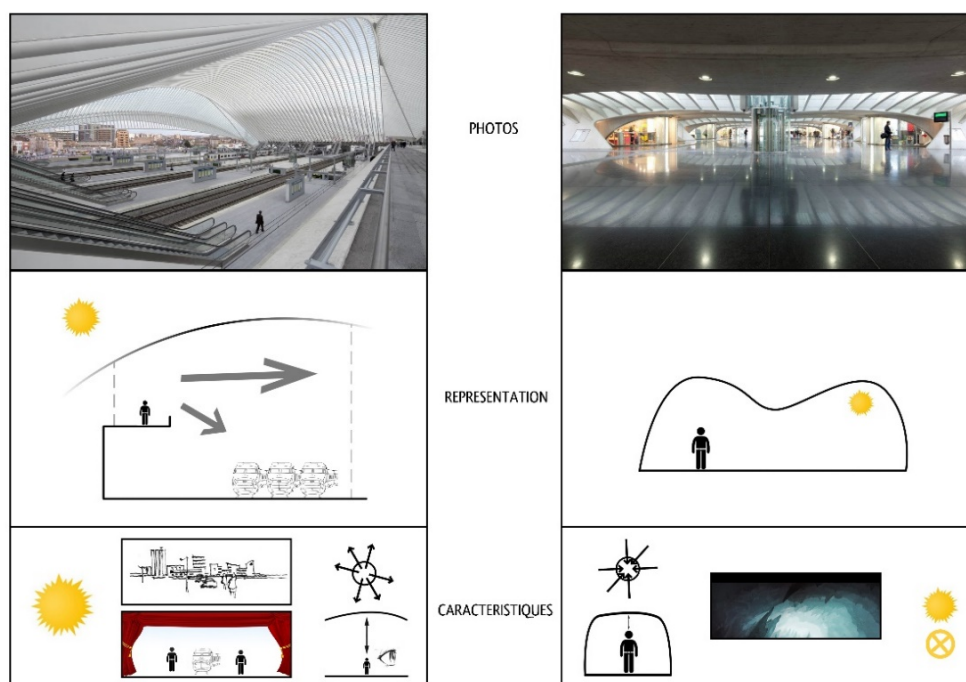


Figure 61 : Schéma de deux espaces stimulants ayant fait l'objet de multiples significations.

6.7. Conclusion

Selon le contexte, d'autres aspects sont également intéressants à mettre à œuvre et participent à l'élaboration d'espaces stimulants. Dans le cas de la gare des Guillemins, la mise en place de vues est l'un de ces aspects. En effet, quand le contexte le permet, il est intéressant de permettre l'ouverture visuelle depuis l'espace public vers le contexte (ici la ville, la colline derrière et même le ciel), mais également de permettre des vues sur l'espace architectural : pouvoir embrasser visuellement toute la structure de la toiture, pouvoir se positionner en surplomb et voir l'ensemble des quais et des passagers qui attendent leur train, etc.

Selon les usagers, la possibilité de voir le contexte environnement est intéressant, d'autant plus lorsque nous sommes étrangers à la ville dans laquelle nous arrivons par le train. De plus, pouvoir embrasser visuellement l'ensemble de l'espace public permet sa théâtralité, un aspect ludique, mais facilite également sa compréhension et donc l'orientation. Selon certains experts qui connaissent la gare des Guillemins, par contre, la prise de vue qu'offre la gare est intéressante mais ce qu'elle donne à voir l'est moins. De par leur expérience professionnelle de la ville de Liège, ils ne 'profitent' pas du paysage, ils en constatent des changements qui leur sont parfois malheureux.

En effet, les experts de la gare des Guillemins mettent plus en avant l'aspect urbanistique de la gare que son architecture. Son rapport à la ville est alors perçu négativement sous plusieurs aspects, comme nous l'avons vu dans la partie précédente. Nous notons aussi que les usagers se posent des questions sur le devenir du contexte de la gare. B, en regardant la place en construction devant la gare dit : « ce jardin qui se construit c'est vrai que ça va être joli au niveau esthétique et verdure mais est-ce que ça va être d'une grande utilité autour de la gare ? Je ne sais pas... Ça fait beaucoup d'espace perdu et d'argent dépensé ». A l'heure actuelle, la gare des Guillemins ne semble donc pas dialoguer pleinement avec son contexte qui est en train de se modifier. Cependant, selon le regard étranger des usagers sur ces espaces, cette gare présente des ambiances agréables et des espaces publics stimulants, ce qui lui confère un bon espoir d'intégration dans la ville, à l'échelle locale comme à plus grande échelle.

Le schéma ci-dessous représente la synthèse des configurations sensibles étudiées à la gare des Guillemins, qui confère à son espace public des ambiances agréables et stimulantes, et de son rapport à la ville, encore en devenir.

Légende

- Caractéristique d'ambiance positive
- Caractéristique d'ambiance pouvant être problématique

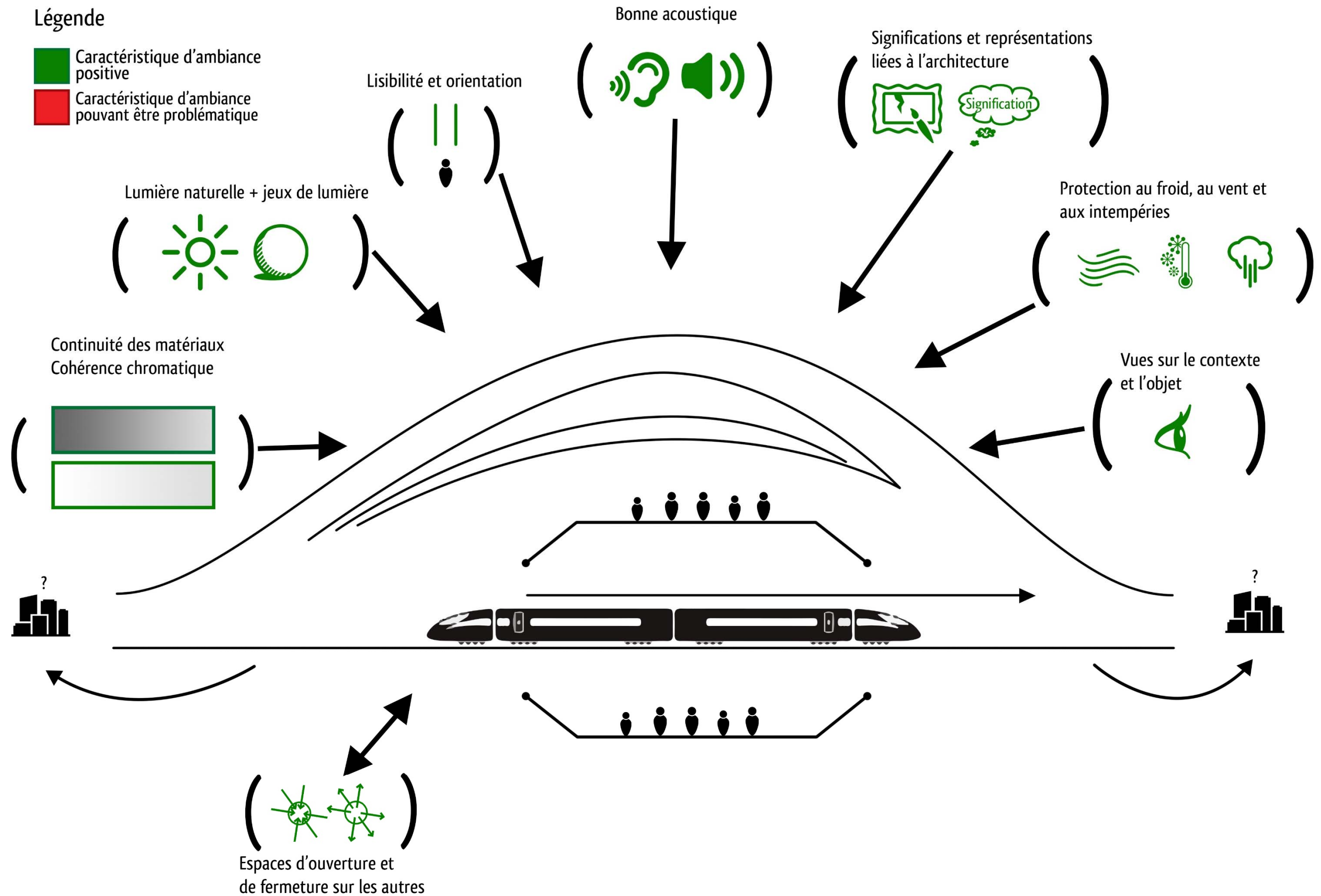
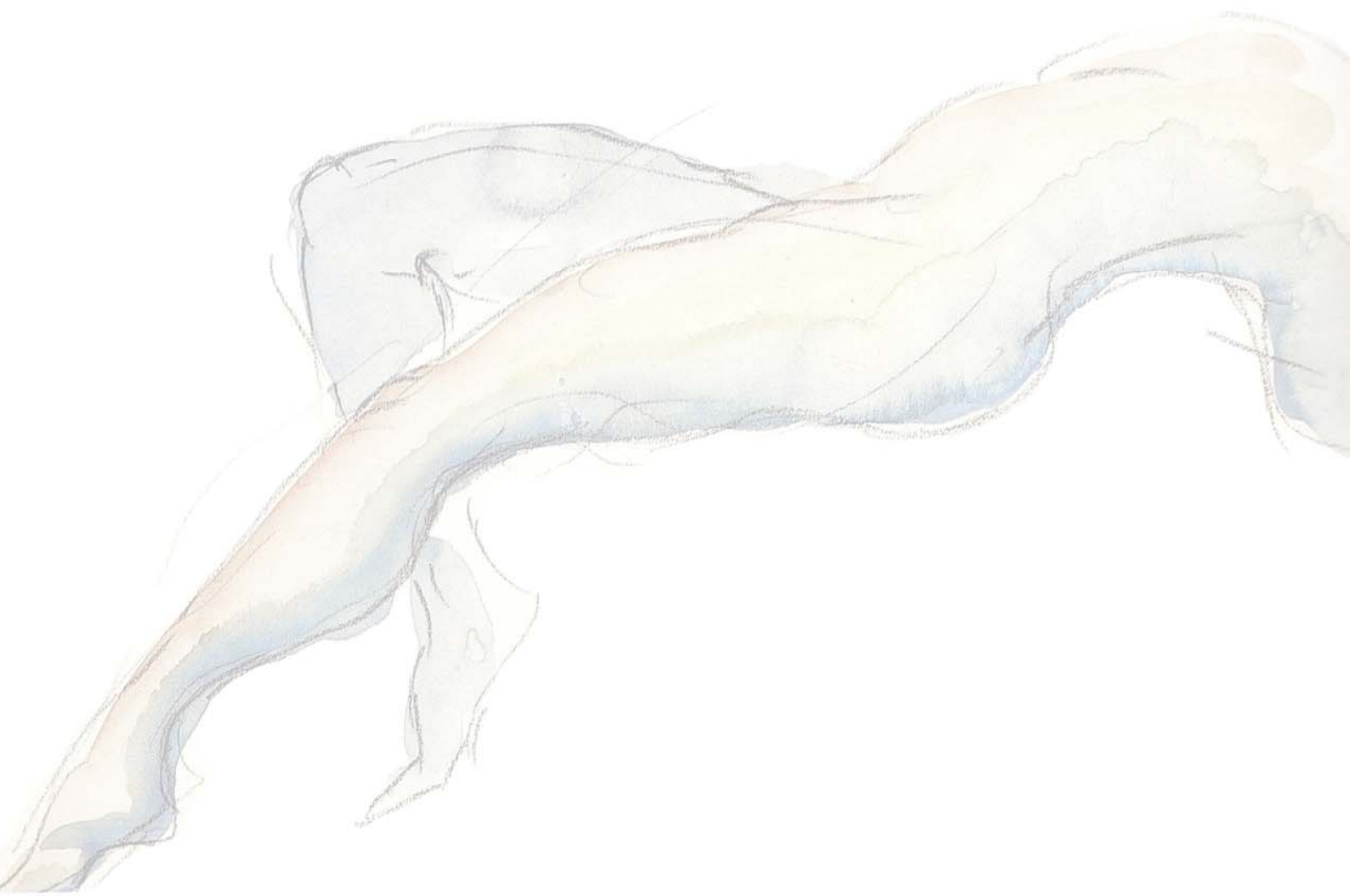


Figure 62 : Schéma de synthèse des moteurs des configurations sensibles d'un espace public agréable, attractif et stimulant à la gare des Guillemins.

COMPARAISON AVEC UN AUTRE TERRAIN : CAS DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI



VII. COMPARAISON AVEC UN AUTRE TERRAIN : CAS DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

Afin de compléter notre étude des ambiances de la gare des Guillemins, nous étudions celles d'une autre gare, la gare du Midi à Bruxelles. Cette étude nous permet de confronter nos résultats précédents à un autre espace public de gare. Nous commencerons donc par présenter succinctement ce nouveau terrain et expliquer en quoi il est comparable avec notre cas d'étude. Après avoir également présenté la méthode utilisée afin de comparer les ambiances de ces deux espaces publics, nous expliciterons les résultats issus de cette comparaison.

1. Choix des terrains

1.1. Histoire de la gare de Bruxelles-Midi⁴

La première gare du Midi à Bruxelles date de 1840 et est implantée à l'intérieur de la ville à l'emplacement de l'actuelle place Rouppe. Le développement ferroviaire implique rapidement la nécessité de déplacer la gare afin d'en reconstruire une plus grande. Cette deuxième gare, construite en 1864, est créée à l'emplacement de l'actuelle place de la Constitution. Aujourd'hui démoli, cet édifice d'inspiration néoclassique faisait face à une vaste place et disposait d'une grande visibilité dans la ville.

La création d'une jonction ferroviaire directe à travers le centre-ville, entre les gares du Nord et du Midi, implique la construction d'une nouvelle gare. Érigée en 1952 dans un style fonctionnaliste, celle-ci se situe à 150m de la précédente. Elle occupe l'emplacement de l'actuelle gare. Le nombre de voies est augmenté et elles sont surélevées de 6m afin de se prolonger en viaduc vers le centre-ville. La gare est alors repérée dans la ville grâce à sa tour d'horloge mais ne dispose plus d'un parvis digne de ce nom. « C'est en fait tout le tissu urbain qui mettait en scène la gare qui est déstructuré par le passage de la Jonction. La gare n'est donc plus aisément perceptible. Elle possède désormais deux façades, Est et Ouest de part et d'autre du viaduc ferroviaire » (ADT, 2012).

En 1992 la gare est transformée afin d'accueillir le TGV. La partie Ouest de la gare, située sur la rue de France, est démolie afin d'y ériger l'extension nécessaire à l'arrivée de la Grande Vitesse. Les constructions des terminaux du Thalys et de l'Eurostar sont achevées en 1994. La tour d'horloge disparaît en plus d'autres modifications. La rue de France est elle aussi reconfigurée afin de créer l'actuelle place Victor Horta. La transformation de la gare s'accompagne d'un plus vaste projet urbanistique, suivant le « schéma de développement des abords de la Gare du Midi », qui avait pour objectif de revitaliser les quartiers alentours. De nombreuses controverses persistent sur la qualité de l'aménagement urbanistique du quartier du Midi, des multiples expropriations qu'il a impliqué et du rapport de la gare avec la ville. « La création notamment d'une porte assurant le lien avec le centre-ville ne sera pas réalisée. Les flots aux abords immédiats de la gare vont muter sans réellement rencontrer l'objectif d'ouvrir la gare sur les quartiers environnants » (ADT, 2012).

⁴ A été en partie inspiré de la référence: ADT, 2012.

Un projet est actuellement en cours d'étude afin de répondre aux problématiques de la gare actuelle et de son quartier. Celui-ci porterait à la fois sur la gare, sa visibilité dans la ville, son fonctionnement (notamment améliorer la lisibilité des espaces pour une meilleure orientation des usagers) et sur son quartier et les quartiers alentours.

La gare de Bruxelles-Midi s'organise donc sur deux niveaux : le niveau 0, accueillant les usagers, en lien direct avec les quartiers alentours et le niveau +1, passant au-dessus du précédent et accueillant les quais.

Ci-dessous est représenté le plan du niveau 0. Ce plan nous permet de constater la diversité des espaces proposés dans cette gare, distinguant les halls des trains nationaux, des TGV, et même de l'Eurostar. Le pôle international, accueillant les Trains à Grande Vitesse, est situé dans la partie Ouest de la gare, en lien avec la place Victor Horta. En orange, nous pouvons également remarquer l'offre de services et de commerces, largement développée et diversifiée : quelques 40 magasins dans le hall principal, 4 dans le terminus TGV et une vingtaine dans la galerie longeant la place Horta.



Figure 63 : Plan du niveau 0 de la gare de Bruxelles-Midi (source : www.scotty.be).



Figure 64 : Façade de la gare de Bruxelles-Midi depuis l'avenue Fonsny.



Figure 65 : Façade de la gare de Bruxelles-Midi depuis la place Victor Horta.

1.2. Comparaison des deux gares

1.2.1. Des points communs

La gare de Bruxelles-Midi est choisie pour effectuer notre comparaison car elle présente des similitudes avec la gare de Liège-Guillemins. Lors des critères de choix de la gare des Guillemins (cf p.34) nous avons fixé la localisation de la gare ainsi que le type de gare.

Concernant la localisation de la gare de Bruxelles-Midi :

- elle aussi est située proche du centre-ville ;
- elle a subi un déplacement pour une reconstruction totale en 1952, ce qui a fortement perturbé son intégration dans le bâti existant. Son contexte a également dû tenter de s'adapter à cette translation.

Concernant le type de gare :

- la gare du Midi est elle aussi une gare TGV inscrite dans un réseau international ;
- son principe de fonctionnement est le même qu'à Liège : les espaces d'accueil du public, en lien avec la ville, sont situés sous les voies où les usagers vont prendre leur train.

1.2.2. Des différences

Cependant, ces deux gares présentent également des différences qu'il convient de prendre en compte, notamment en termes de fréquentation et d'architecture, ce qui influence leurs espaces publics.

La gare de Bruxelles-Midi est la principale gare internationale du pays. En matière de fréquentation, elle est également la première gare du pays, détrônant la gare de Bruxelles-Centrale en 2012, avec 54.855 voyageurs montés par jours ouvrables. La gare des Guillemins compte quant à elle 16.807 voyageurs montés par jours ouvrables (source : SNCB comptages de 2012). Les gares de Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins sont donc différentes en termes de fréquentation.

Bien que ces deux gares accueillent toutes deux le TGV et des trains nationaux, elles ne présentent pas les mêmes possibilités d'accessibilité et donc des caractéristiques intermodales différentes. La gare de Liège est accessible par la voiture, le bus et les modes doux, alors que la gare de Bruxelles permet également une liaison avec le métro et le tram. De plus, la gare du Midi permet aux usagers internationaux de se rendre à Londres grâce à l'Eurostar, ce que Liège ne permet pas.

La fréquentation différente des deux gares implique donc des services proposés aux usagers différents. Ainsi, la gare de Bruxelles-Midi propose une offre plus importante et diversifiée en matière de commerces et services que la gare des Guillemins. Elle propose en son sein plus d'une soixantaine de cellules contre une quinzaine pour la gare des Guillemins.

Architecturalement, les deux édifices sont également différents. La gare des Guillemins, reconstruite intégralement dans un style contemporain présente une unité architecturale marquée par sa monumentalité. A l'inverse, la gare de Bruxelles-Midi est la conséquence de multiples transformations, annexions, ce qui lui confère des espaces architecturalement différents et imbriqués de manière plus ou moins cohérente en terme de lisibilité. Nous trouvons donc des parties contemporaines et des parties plus anciennes, issues d'une architecture moderniste, au sein de cette gare.

Ci-dessous, un tableau récapitule les différents points énoncés lors de la comparaison des deux terrains choisis pour cette étude.

CRITERE		GARE LIEGE-GUILLEMINS	GARE BRUXELLES-MIDI
POINTS COMPARABLES	Localisation	Proche centre-ville	Proche centre-ville
		Translation et reconstruction en 2009	Translation et reconstruction en 1952
	Type de gare	Gare TGV du réseau international	Gare TGV du réseau international
		Espaces d'accueil sous les quais	Espaces d'accueil sous les quais
DIFFERENCES	Fréquentation	54.855 voyageurs montés/ jour ouvrable (2012)	16.807 voyageurs montés/ jour ouvrable (2012)
	Accessibilité/ intermodalité	Trains nationaux, TGV (Thalys), bus, voiture, modes doux	Trains nationaux, TGV (Thalys et Eurostar), métro, tram, bus, voiture, modes doux
	Services/commerces	Quinzaine de cellules	Soixantaine de cellules
	Architecture	Gare reconstruite : une unité architecturale contemporaine	Gare rénovée : succession de parties de styles moderniste et contemporain

Tableau 4: Points communs et différences entre les deux gares étudiées.

1.3. Méthode

1.3.1. Protocole de recueil des données

Dans un souci de cohérence avec l'étude de la gare des Guillemins, nous effectuons une visite guidée de notre nouveau terrain avec un expert connaissant la gare de Bruxelles-Midi. Celui-ci est sociologue, architecte et urbaniste et enseigne en qualité de professeur d'urbanisme et d'architecture, nous le nommons P3.

Concernant l'expérience *in situ* des ambiances de la gare de Bruxelles-Midi, nous appliquons le même protocole de recueil des données, que nous avons appliqué à la gare des Guillemins (cf p.61). Celui-ci se déroule donc en trois étapes : le parcours commenté, l'auto-confrontation et l'entretien.

Cette méthode est mise en place avec les mêmes usagers A, B et C que pour la gare des Guillemins. En effet, nous avons vu que les sensibilités et le vécu de chacun influencent la perception des ambiances, ce qui nous invite donc à garder les mêmes observateurs pour notre comparaison.

Le cheminement du parcours commenté est également réalisé dans les mêmes conditions. Il dure lui aussi une vingtaine de minutes et fait parcourir les mêmes espaces de la gare que le

précédent. Les usagers doivent donc entrer par l'**entrée** principale avenue Fonsny puis s'orienter dans la gare. Ils doivent donc aller acheter leur ticket à la **billetterie** nationale, acheter un journal au **Relay**, aller prendre un café au Sam's **Café** puis se rendre sur le **quai** correspondant à leur train. Ensuite, en suivant le guide, ils se rendent sur la place Victor Horta où se situe le **Kiss&Ride**. Pour cela, ils doivent donc à passer par le couloir secondaire, parcourir le hall du Thalys et une partie de la galerie longeant cette place pour y accéder. Enfin, ils retournent dans le **hall principal** par l'entrée principale de cette même place, afin de le traverser dans son entièreté, retournant ainsi près de leur point de départ.



Figure 66 : Schéma du cheminement mis en place pour la réalisation des parcours commentés à Bruxelles-Midi.

Les études de la gare des Guillemins et de la gare de Bruxelles-Midi sont effectuées le même jour. Celle de la gare de Bruxelles est réalisée le matin, entre 9h et 11h et celle de Liège l'après-midi, entre 13h et 15h. Ces horaires correspondent à nos conditions de parcours précédemment définies (cf p.66). Cette organisation nous permet de mettre l'utilisateur en situation de comparaison. En effet, sans devoir l'inciter à comparer les deux espaces qu'il a visités, il se met lui-même à effectuer des rapprochements entre ce qu'il a vu le matin et ce qu'il perçoit lors de son parcours à la gare des Guillemins l'après-midi. Nous exploitons donc à présent ces données verbalisées à Liège, en plus des verbalisations effectuées et enregistrées à la gare de Bruxelles-Midi.

Nous réalisons également une phase d'entretien supplémentaire. En fin de journée, une fois les parcours, auto-confrontations et entretiens réalisés sur les deux terrains, nous demandons aux usagers de comparer les deux gares visitées en termes d'ambiances et d'espaces. Cet entretien libre, sans support, permet ensuite d'engager une discussion sur ce que représente la gare

selon eux, ce quelle est, ce qu'elle devrait être et s'ils ont des exemples de gares qu'ils apprécient pour leurs qualités d'espaces publics et/ou d'ambiance.

En annexes 13 et 14 sont disponibles les scans des calques superposés issue de cette étude de la gare de Bruxelles et la trame d'entretien utilisée pour l'entretien final.

1.3.2. Méthode d'analyse des données

L'analyse de cette partie s'appuie donc sur les données issues des parcours commentés des deux gares, ainsi que les phases d'auto-confrontation et d'entretien à la gare de Bruxelles et de l'entretien final.

Notre objectif ici est de « soumettre » nos résultats issus de l'étude des Guillemins au cas de la gare du Midi. Nous rappelons que ces résultats concernent les perceptions sensorielles, la lumière, les surfaces, la lisibilité et l'orientation, les usages ainsi que les significations.

Pour chacune de ces catégories d'ambiances, nous avons mis en avant des configurations sensibles qui semblent créer une ambiance ressentie positivement et donc un espace public agréable. Nous étudions donc la gare de Bruxelles-Midi suivant ces différents critères. Cela nous permet de compléter, affirmer ou invalider nos résultats sur un autre site. Nos résultats restent-ils vrais à la gare de Bruxelles-Midi ? Pouvons-nous compléter nos résultats, ou mettre en avant d'autres types d'espaces publics ? Y a-t-il d'autres configurations sensibles qui entraînent la même perception ? Ou encore les mêmes configurations sensibles entraînent-elles des perceptions différentes et pourquoi ? La gare de Bruxelles présente-t-elle de nouveaux critères d'ambiance, non observés à Liège ?

Pour finir, nous comparons les ressentis globaux entre la gare de Liège et la gare de Bruxelles en termes d'ambiance, puis de manière générale en tant que gare. Ainsi, nous cherchons à connaître l'avis des usagers sur la pertinence de la prise en compte des ambiances architecturales dans ce type d'espace public.

En annexe 15 sont disponibles les retranscriptions issues des parcours commentés réalisés par les usagers à la gare de Bruxelles-Midi.

2. Résultats issus de la comparaison

2.1. Les perceptions sensorielles

En comparant les perceptions sensorielles des deux gares, il apparaît que la gare de Liège est plus agréable de ce point de vue.

Concernant la sensation de froid et de vent qui semblait controversée, les usagers s'accordent sur un meilleur ressenti à Liège. En effet, C, qui semblait être le plus sensible à ce critère de confort, nous dit dans le hall de Liège : « tu ressens quand même moins le courant d'air [qu'à Bruxelles], il fait frais mais t'as pas le courant d'air. C'est moins gênant ». C est là aussi le plus sensible au froid ressenti dans le hall principal de la gare du Midi. De la même manière, les quais de la gare des Guillemins semblent mieux protéger les usagers du vent. B nous confie à Liège : « t'es quand même protégé du vent aussi, parce qu'à Bruxelles il y avait beaucoup de vent ». A parle également, à Bruxelles, d'un effet venturi induit par le passage ouvert entre les quais et le hall : « là ici par contre il fait très froid, parce qu'on est en plein dans le courant d'air. Etant donné que c'est un espace non chauffé, le grand hall qui est sous les quais, et

comme c'est ouvert par les escalators directement sur la voie, ben y'a un petit effet venturi, un courant d'air, qui fait qu'on ne regrette pas d'avoir mis l'écharpe ». Cette sensation n'est cependant pas ressentie lors du parcours à la gare des Guillemins, ce qui nous incite à penser que la conception de cette nouvelle gare a pris en compte l'orientation du vent par rapport aux quais et à la protection qui lui est nécessaire.

La sensation de froid relevée dans le hall principal de Bruxelles implique également une autre sensation désagréable : un contraste de température trop important entre les espaces fermés (ici la billetterie) et le hall. Ce contraste de chaleur était également relevé à la gare des Guillemins mais, comme moins important, il était ressenti de manière positive. A Bruxelles, A nous dit que la billetterie est « surchauffée » et C ajoute que « ça donne encore plus l'effet de froid quand tu ressorts des petites boîtes chaudes ».

De la même manière, l'ambiance acoustique semble mieux traitée à Liège. Nous l'avons vu précédemment, les usagers s'accordent sur une bonne acoustique lorsqu'il n'y a pas les annonces vocales. Par contre, à Bruxelles, un défaut est relevé par B et C concernant le bruit provoqué par des roulettes sur le sol (de valise ou de chariots d'entretien et de maintenance). Cette amplification sonore n'est pas ressentie à Liège, où C nous dit même que le bruit des roulettes ne le gêne pas.

La perception des annonces sonores semble également meilleure à la gare des Guillemins, où A nous dit que « l'acoustique des haut-parleurs est plus perceptible, il y a moins de brouhaha, on discerne mieux les phrases et les mots ». Cela peut s'expliquer par les études acoustiques réalisées lors de la conception de cette gare mais également par la diversité des espaces traversés à Bruxelles. En effet, nous remarquons que les ambiances acoustiques (avec et sans haut-parleurs) sont ressenties positivement dans de nombreux espaces de la gare du Midi, correspondant souvent aux espaces récemment réalisés (hall Thalys, galerie, etc.). Cependant, d'autres lieux plus anciens ont fait l'objet de nombreuses perceptions négatives, ce qui semble être resté en mémoire des usagers. Par exemple, B dans le hall secondaire de la gare du Midi s'exclame : « ça résonne ! C'est affreux ! C'est trop fort, tu en prends plein les oreilles ! ».

Concernant la perception des odeurs, B évoque une nuisance, une odeur désagréable provenant des quais lorsqu'il parcourt le hall principal de la gare de Bruxelles et lorsqu'il est sur les quais : « ça pue quand tu passes devant les ouvertures de quais. Ça sent mauvais ». Bien que B n'est perçu ces odeurs désagréables que dans ces espaces liés aux quais, il semble alors associer la gare de Bruxelles avec les mauvaises odeurs. En effet, à Liège sur la passerelle, B nous explique : « Pas d'odeur. A l'intérieur du point chaud des odeurs type pizza et tout mais à l'extérieur t'as pas d'odeurs désagréables. Bon c'est vrai que c'est une gare qui est neuve donc c'est pas la vieille gare comme à Bruxelles ».

Les ambiances sensorielles semblent donc mieux traitées à la gare des Guillemins, ce qui confirme notre premier résultat issu d'une approche moyenne du confort. Cependant, nous pouvons le compléter en remarquant que la gare de Bruxelles-Midi semble défavorisée par le fait d'offrir des espaces de qualités différentes. En effet, si les espaces contemporains semblent agréables du point de vue sensoriel, d'autres ont fait l'objet de perceptions désagréables. Les usagers semblent alors effectuer une synthèse de leurs ressentis sur l'ensemble du parcours, ce qui confère à la gare de Bruxelles-Midi une perception globale plus négative.

2.2. La lumière

Nous n'avons pas relevé de « jeux de lumière » à la gare de Bruxelles-Midi, nous ne pouvons donc pas confirmer ce résultat.

Cependant, nous avons remarqué à la gare de Liège que la lumière naturelle était plus appréciée que la lumière artificielle dans cet espace public. La gare de Bruxelles est en grande partie éclairée artificiellement dans le hall principal ainsi que dans le hall Thalys, mais très ouvert, avec de la lumière naturelle, dans la galerie côté place Horta. L'analyse de ces changements d'ambiance nous permet de mettre en avant la perception plus négative de la lumière artificielle que naturelle.

En effet, lorsque les usagers parcourent le hall principal, ils le qualifient tous de « bien éclairé » alors que lorsqu'ils sont dans la galerie baignée de lumière naturelle et qu'ils font référence au hall principal, B et C le qualifient tous deux de « sombre ». De la même manière, lors de l'auto-confrontation, ils qualifient l'éclairage artificiel du hall négativement alors que lors de la visite ils le trouvaient convenable. La luminosité peut donc être suffisante grâce à de la lumière artificielle, mais le ressenti différent, plus négatif, qu'avec de la lumière naturelle.

Le fait d'arriver au même endroit par des espaces différents semble également jouer un rôle important pour le ressenti émotionnel des espaces. Nous l'avons montré précédemment, B semble s'orienter de manière séquentielle, ce qui implique que ce phénomène soit très présent chez lui. En effet, lorsqu'il arrive au niveau du café Sam's café (lieu de croisement du hall principal et du hall Thalys), il ne perçoit pas cet espace de la même manière en arrivant du hall principal ou du hall des Thalys. B nous dit, arrivant depuis le hall Thalys : « J'aime bien cette partie très moderne, avec accès au métro là-bas. Ah mais on y est passé là ? Et oui mais quand on vient de la partie Thalys c'est beaucoup plus moderne et t'y es beaucoup plus attiré alors que quand on est venu de derrière, qui est sombre, bas de plafond et tout ça... tu ne remarques pas le plafond en fin de compte. Là le fait que ce soit moderne, ajouré, blanc, tu remarques beaucoup plus ». Nous remarquons donc que B perçoit plus agréablement cet espace de croisement des flux lorsqu'il vient de la partie Thalys, qu'il a apprécié et qui est contemporaine, plutôt que du hall central et sa galerie secondaire, partie plus ancienne et moins appréciée par B. La lumière n'est donc pas la seule caractéristique à jouer un rôle ici, mais elle participe à cette différence dans le ressenti émotionnel.

2.3. Les surfaces

Selon les résultats des observations faites à la gare des Guillemins, ce qui semble important dans le traitement des surfaces est une certaine cohérence chromatique. En effet, à Liège, les murs et plafonds sont dans des teintes claires (gris clair à blanc) et contrastent avec des sols foncés (gris à noir). Cependant, à la gare de Bruxelles-Midi, le constat semble différent ou du moins complémentaire.

A Bruxelles, l'utilisateur A met en avant une continuité chromatique dans la plupart des espaces, qu'ils soient rénovés ou non, en parlant des teintes dominantes qui sont le gris anthracite et le blanc, et de leur rôle avec la lumière : des surfaces plus sombres impliquent une lumière tamisée, un espace intimiste (le hall principal par exemple), alors que des surfaces claires augmentent la luminosité et donc la lisibilité de l'espace. A semble donc apprécier les teintes de la gare de Bruxelles pour leur uniformité, tout comme il l'explique dans la galerie : « là aussi la dominante c'est le gris, c'est une couleur consensuelle, gris cendré, gris clair, pas trop foncé, et pas mal de parties blanches, mais en renvoi d'éclairage en fait puisque c'est des sous-faces de balcons, de mezzanines. Tout est blanc, les menuiseries sont elles aussi grises, de même que les escalators sont gris habillés inox, donc voilà c'est des espaces assez neutres ». Ce résultat semble donc confirmer nos observations faites à Liège.

Les autres usagers remarquent également cette continuité mais elle n'implique pas le même ressenti en fonction des espaces. Il semble donc que la continuité chromatique ne suffise pas, selon B et C, à créer des espaces agréables.

Le hall principal, dominé par le gris en partie dû au métal, est qualifié d'espace « terne » et « froid » par C (ici le froid fait référence au ressenti émotionnel). B et C aimeraient y trouver des couleurs, « un effort pour décorer » selon B. Or cette uniformité des couleurs ne semble pas les gêner à la gare des Guillemins. De plus, dans la partie plus moderne qui est le hall du Thalys, elle aussi dominée par la gris, B nous dit : « c'est gris bien sûr mais j'aime bien le plafond » et il ajoute qu'il apprécie les couleurs « *flachies* » du comptoir.

Les espaces de la gare de Bruxelles semblent donc dominés par le gris (du clair au foncé) mais n'impliquent pas le même ressenti. Nous remarquons que de manière commune, c'est le hall principal qui est perçu plus négativement que les espaces plus contemporains (hall Thalys et galerie). L'explication viendrait *à priori*, non pas du traitement des surfaces en elle-même, mais de l'ensemble de la visibilité des espaces. En effet, une observation faite par plusieurs dans le hall principal est la surcharge d'éléments visuels qui font obstacle à une vision globale de l'espace et de son architecture (plus d'usagers en mouvement, des bancs et points d'informations au centre, de multiples panneaux d'information en hauteurs, etc.). Alors que les espaces contemporains sont qualifiés de « propres », « nets », « travaillés », « modernes et visuels ». Bien que l'ensemble des espaces semble surchargé d'informations visuelles, telles que les panneaux d'information, de publicité ou encore d'enseignes de magasins, ils ne sont donc pas ressentis de la même manière. La surcharge en détails architecturaux du hall principal (piliers en acier, passerelles, vitrines, équipements fonctionnels, etc.), qui ne paraît pas présenter une cohérence globale, semble perturber les usagers. Tandis que les mêmes éléments dans les espaces contemporains semblent être appréciés car l'architecture, qualifiée de plus « lisse » ou « neutre », met en valeur les détails. Selon A, dans la galerie contemporaine, nous explique : « c'est des espaces assez neutres donc du coup toutes les publicités, toutes les enseignes-drapeaux se détachent énormément et on peut très facilement se repérer [...] Du fait que tout est traité dans des camaïeux de gris et sobre, et bien les vitrines sont mises en valeur ».

Ce n'est donc pas seulement une uniformité chromatique douce qui crée la qualité des espaces. Des couleurs plus vives ajoutées peuvent également être ressenties positivement. Il semble que ce soit la lisibilité et la pureté des espaces, dépourvus au maximum de perturbations visuelles diverses, qui importent dans l'espace public.

2.4. La lisibilité et l'orientation

L'orientation dans la gare du Midi semble plus difficile que dans la gare des Guillemins. Pourtant, comme les usagers l'ont remarqué après les visites, le parcours-itinéraire qu'ils ont dû effectuer se basait sur le même principe : un grand hall desservant latéralement les voies au-dessus. Bien que tous aient trouvé rapidement les lieux demandés, leur recherche des ressources impliqua plus d'émotions. Nous remarquons entre autre un certain stress, des hésitations et une crainte de ne pas trouver car ils ne connaissaient pas la gare, ce qui n'a pas été le cas à Liège. Les raisons de cette différence sont multiples. Tout d'abord, la gare de Bruxelles est plus grande, il y a donc plus de chemin à parcourir pour trouver les lieux recherchés et les offres de service sont plus importantes. Ce dernier point a notamment joué dans la recherche du café, où les usagers ne savaient pas comment trouver un café en particulier. Cependant, nous remarquons d'autres causes plus problématiques.

Lorsque les usagers cherchent la billetterie nationale, nous remarquons de nombreuses difficultés. Tout d'abord, la multiplication des ressources. En effet, les billetteries sont divisées

en catégories et donc multiples dans la gare. De plus, elles ne sont pas directement visibles depuis l'entrée de la gare, ce qui incite les usagers à se tourner vers le point d'information central ou les guichets automatiques. Enfin, ils remarquent que les panneaux d'indication sont écrits trop petits et sont positionnés trop haut du fait de la hauteur sous plafond. Ainsi, leur lisibilité est limitée à distance, ce qui engendre une légère angoisse lors de leur recherche depuis l'entrée de la gare. Nous pouvons également noter que leur lisibilité est aussi perturbée par la multitude d'enseignes, de panneaux et autres perturbations visuelles précédemment décrites. B nous fait remarquer que « les gens regardent à gauche, à droite, ils regardent en l'air [...] ils ne regardent pas toujours où ils vont ». Cela nous montre que les ressources d'informations sont difficilement accessibles par les usagers et perturbent leurs recherches.

A la gare des Guillemins, B insiste alors sur la facilité d'accès aux informations car les plafonds sont plus bas et donc que les ressources sont plus facilement repérables qu'à Bruxelles. Nous pouvons ajouter que son hall est moins perturbé par de multiples publicités, panneaux ou affiches, comme le remarque C, ni par des points d'informations : « il y a un point d'information dans la billetterie. Ce qui est bien plutôt que de les avoir écartés dans le hall des gares » (B).

Certes, la gare de Bruxelles est plus grande, plus fréquentée et doit gérer une intermodalité plus diversifiée que la gare des Guillemins, cependant, nous pouvons confirmer notre résultat précédent : la gare des Guillemins est un espace public lisible, où l'orientation est aisée. Au vu de Bruxelles, cela semble en partie dû à son espace épuré, dépourvu de publicités et perturbations visuelles, mais également à son organisation fonctionnelle qui permet aux usagers de circuler ou attendre sans se gêner mutuellement. La gare des Guillemins « se lit beaucoup plus comme un livre ouvert, ça se lit beaucoup mieux au niveau de son fonctionnement » (B).



Figure 67 : Hall principal de la gare de Bruxelles-Midi pendant les parcours-commentés.



Figure 68 : Hall de la gare des Guillemins pendant les parcours commentés.

2.5. Les usages

Notre analyse de la gare du Midi révèle un espace public problématique, espace que nous n'avons pas rencontré à la gare des Guillemins. Ce lieu correspond au hall secondaire, que les usagers ont parcouru en redescendant des quais et qui se trouve juxtaposé au hall du Thalys. Tous s'accordent sur un espace désagréable impliquant également pour C un sentiment d'insécurité.



Figure 69 : Hall secondaire de la gare de Bruxelles-Midi pendant les parcours commentés.

Les caractéristiques de cet espace public problématique sont :

- Une **lumière éblouissante**, trop lumineuse, qui se reflète sur les surfaces et engendre une perception fortement désagréable ;
- Une **réverbération du son** produit par les haut-parleurs lors des annonces vocales et un volume sonore trop élevé qui engendrent une nuisance sonore importante et une audibilité des mots difficile ;
- Des **couleurs désagréables**, dans les tons jaunes et verts ;
- Des **surfaces dégradées** par le temps et l'humidité donnant une impression de saleté et d'absence d'entretien (fuites d'eau, revêtements manquants, etc.) ;
- Une **absence d'usager et d'utilisation du lieu**, créant un espace public fermé et vide ce qui entraîne un sentiment d'insécurité, une envie d'en partir.

Cet espace problématique est d'autant plus mis en avant qu'il se trouve en lien direct avec le hall Thalys, qui lui est entièrement rénové. Ce contraste amplifie l'insalubrité de ce hall secondaire selon les usagers.

Cette frontière entre un espace ancien, peu entretenu, et le hall des TGV, entièrement remis à neuf, est une bonne illustration de la diversité des espaces rencontrés à la gare du Midi. Selon les usagers, lors de l'entretien final, cette diversité est un atout pour cette gare, car elle met en avant l'aspect historique de la gare. En effet, selon eux, un édifice public peut gagner en qualité d'ambiance s'il permet aux usagers de comprendre l'histoire et l'évolution du lieu, ce qui n'est pas le cas à Liège. B notamment regrette de ne pas pouvoir lire l'histoire de la gare des Guillemins lorsqu'il la visite. Cependant, ce type d'espace problématique serait à améliorer, même s'il n'est pas forcément nécessaire de supprimer les contrastes qui existent dans cette gare.

2.6. Les significations

Nous avons remarqué à Liège que les significations et références étaient souvent liées à la perception visuelle de l'architecture. Ici, cela se confirme. En effet, la gare de Bruxelles semble peu stimuler l'imaginaire des usagers car son architecture ne présente pas de formes construites aussi évocatrices qu'à Liège et des espaces diversifiés, complexes, qui rendent la création de représentations globales plus difficile. Par exemple, à Bruxelles, lorsque B évoque une envie de voyage, d'évasion, c'est en regardant les images publicitaires diffusées par les grands écrans, alors qu'à Liège, c'était la vue plongeante depuis le Kiss & Ride, donc l'architecture des lieux, qui procurait cette sensation aux trois usagers.

Cependant, nous pouvons relever quelques significations lors des parcours réalisés. Un lieu semble stimuler l'imaginaire des usagers à la gare de Bruxelles grâce à son architecture. Il s'agit de la vue de la façade de la gare située sur la place Horta. Ici, B parle d'une évocation de paquebot : « tu vois là on dirait une proue de bateau, avec en haut les cheminées du paquebot qui sortent. On entendrait presque la sirène, mais c'est des klaxons [voitures qui klaxonnent] ». Cet espace, apprécié par les trois usagers, correspond à un lieu récemment rénové et donc de style contemporain. Nous pouvons donc faire le rapprochement entre notre résultat à Liège et cet espace concernant la stimulation de l'imaginaire provoquée par un tel espace architectural.

Notre analyse montre également que la multitude de magasins proposés à la gare du Midi évoque pour les usagers d'autres lieux qu'une gare. C trouve que la galerie ressemble plutôt à un centre commercial qu'à une gare, B a l'impression de se trouver dans un aéroport et A qualifie la gare de « ville en réduction ». Les usagers semblent donc étonnés de rencontrer une telle offre de commerces et services dans une gare. A et B se demandent notamment si cela

est cohérent et rencontre les besoins des voyageurs. Ils font alors l'hypothèse que ces magasins doivent également servir à la population des quartiers alentours, ce qui serait selon eux une bonne utilisation de la gare dans son contexte urbain. Malheureusement, selon l'expert de la gare de Bruxelles (P3) avec qui nous l'avons visitée, les liaisons entre la gare et les quartiers alentours sont faibles et n'ont pas encore engagé la dynamique voulue autour de la gare. Retournée sur elle-même, ses commerces ne profiteraient donc pas pleinement de leur pouvoir d'attraction vis-à-vis des habitants.

2.7. La culture

Notre analyse de la gare de Bruxelles révèle un nouvel aspect qui semble intéresser les usagers et qui n'a pas été relevé à Liège : la culture.

Il est vrai que le protocole (cheminement) proposé ici n'impliquait pas un passage ou une recherche de l'espace d'exposition valorisant la culture (aux Guillemins comme à Bruxelles-Midi). Cependant, cet aspect culturel a été remarqué par les usagers dans la gare de Bruxelles et pas dans la gare des Guillemins, qui dispose pourtant d'un espace d'expositions temporaires. Cela met bien en avant les propos tenus par l'expert R qui souhaiterait une plus grande mise en valeur de la culture dans la gare de Liège, notamment par le biais d'expositions dans son hall principal.

À Bruxelles, la culture a principalement été mise en avant par l'observation de la fresque de Tintin qui se trouve dans le hall. Cet hommage à la culture locale de la bande dessinée a particulièrement été apprécié par A et B. Ils en reparlent notamment dans les phases d'auto-confrontation et d'entretien. Selon eux, la mise en valeur de la culture est primordiale dans une gare. C'est l'occasion de promouvoir auprès d'un large public la culture locale, celle d'une ville, d'une région ou d'un pays en fonction de la position de la gare dans le réseau national ou international. À ce sujet, A nous dit lors de l'entretien : « tout le monde n'a pas le temps d'aller au musée et la gare est un lieu très fréquenté. Mettre en place des expositions dans les gares est donc une façon sociale de communiquer sur quelque chose qui fait consensus. On est dans un lieu donné, donc on veut des informations sur ce lieu, c'est une bonne façon de faire une publicité régionale ».

Pour son ressenti émotionnel global, B nous dit lors de l'entretien final qu'il a une préférence pour la gare de Bruxelles car elle met justement en avant la **culture** ainsi que l'**histoire de la gare** à travers ses multiples transformations. A apprécie également la diversité des espaces de cette gare qui retrace son évolution architecturale et urbanistique. Cet aspect historique n'est quant à lui pas visible à Liège puisque la gare est un objet contemporain nouvellement construit, « un vaisseau spatial qui s'est posé là » selon A.

Ainsi, malgré les nombreux « défauts » relevés dans la gare de Bruxelles-Midi par rapport à la gare des Guillemins (lumière artificielle, sensation de froid, espaces problématiques, etc.), les usagers semblent apprécier cet espace public qui propose des « animations culturelles pour l'attente du voyageur » (B lors de l'entretien final).

2.8. Conclusion

De manière globale, la gare des Guillemins semble offrir un espace public plus agréable que la gare de Bruxelles-Midi :

- de la lumière naturelle ;
- des perturbations sonores et visuelles réduites ;

- des vues et ouvertures sur la ville, les quais, etc. invitant l'utilisateur à prendre son temps;
- une protection au vent convenable ;
- des formes architecturales stimulant l'imaginaire du voyageur ;
- une unité architecturale lisible facilitant l'orientation, donc diminuant le stress ;
- un édifice tourné vers l'avenir de la ville de Liège ;
- etc.

Les usagers s'accordent donc sur un espace architecturalement intéressant : « une œuvre d'art où le hasard a été maîtrisé » (A lors de l'entretien final). L'ambiance de la gare des Guillemins est donc mieux perçue et vécue que celle de Bruxelles-Midi.

Cependant, les usagers regrettent de ne pas y trouver les propositions de la gare du Midi en termes de magasins et de mise en valeur de la culture et du patrimoine.

En effet, selon eux, le temps du voyageur n'est pas assez optimisé à cause d'une offre de service trop faible. Cette gare, qui se veut tournée vers l'avenir, ne prendrait pas en compte les besoins actuels des navetteurs qui sont de pouvoir faire leurs achats dans ou proche de la gare pendant leurs trajets quotidiens. A évoque également les développements possibles des gares en général, qui pourraient conduire à la création de nouveaux types d'espaces : des espaces où l'on pourrait dormir entre deux trajets, des salles de sports, etc. L'aspect réduit des services de la gare des Guillemins ne semble pas selon lui pouvoir répondre, à l'heure actuelle, à ces évolutions possibles. Nous pouvons faire le rapprochement de ce propos avec la crainte de plusieurs experts selon qui cet édifice est difficilement adaptable pour des évolutions futures.

De plus, comme nous l'avons évoqué, la mise à disposition de la culture est intéressante pour mettre en valeur l'histoire et le savoir-faire local, puisque la gare est une porte d'entrée de la ville. Mais elle permet également d'occuper le temps du voyageur. Selon B et C, la gare des Guillemins, par son offre faible en services, implique un « ennui » assez rapide de l'utilisateur, ce qui n'est pas le cas à la gare de Bruxelles. Cependant, A n'exprime pas le même ressenti puisqu'étant architecte, il préférera se promener dans la gare des Guillemins, mais il regrette néanmoins que cette gare « ne soit pas plus utilisée pour autre chose qu'un lieu de transit ».

Enfin, nous faisons un constat similaire entre les deux gares et leur rapport à la ville. Selon les experts connaissant les deux gares étudiées, elles ne profitent pas pleinement de leur pouvoir d'attraction auprès des habitants de la ville. Leurs tissus urbains, toujours en mutation, ne permettent pas (encore) de créer une véritable dynamique autour de ces pôles d'attraction.

Nous avons fait l'hypothèse que la gare est un espace public de la ville actuelle, car elle n'est plus « lue comme un tout architectural mais comme une articulation complexe d'espace poreux » (Le Mouël et Magimel, 2007) (cf p.15). Cependant, au vu de l'étude réalisée avec les experts des deux gares présentées, nous pouvons nous demander si, à l'heure actuelle, ces gares sont bien des espaces publics intégrés dans leur contexte urbain. P3, expert de la gare de Bruxelles-Midi, tranche sur cette question en disant que selon lui cette gare n'est pas un espace public, car elle est tournée sur elle-même et n'accueille pas suffisamment les habitants alentours, malgré son offre de commerces. La gare des Guillemins est l'exemple type d'une gare qui semble construite pour elle-même, tel un objet exposé dans la ville, puisque son dialogue avec l'environnement est encore en construction. Néanmoins, l'avis positif des usagers sur ces gares en tant qu'espaces publics et leurs ambiances nous laissent espérer une mutation urbanistique positive dans leur dimension publique. Cela nous montre que ces gares ont un potentiel déjà existant pour les voyageurs et qu'il 'reste' à prolonger cette dynamique pour les habitants.

Le schéma suivant représente donc les résultats de notre analyse des ambiances de la gare et des moyens de mise en œuvre pour un espace public de qualité.

Légende

- Caractéristique d'ambiance positive
- Caractéristique d'ambiance pouvant être problématique

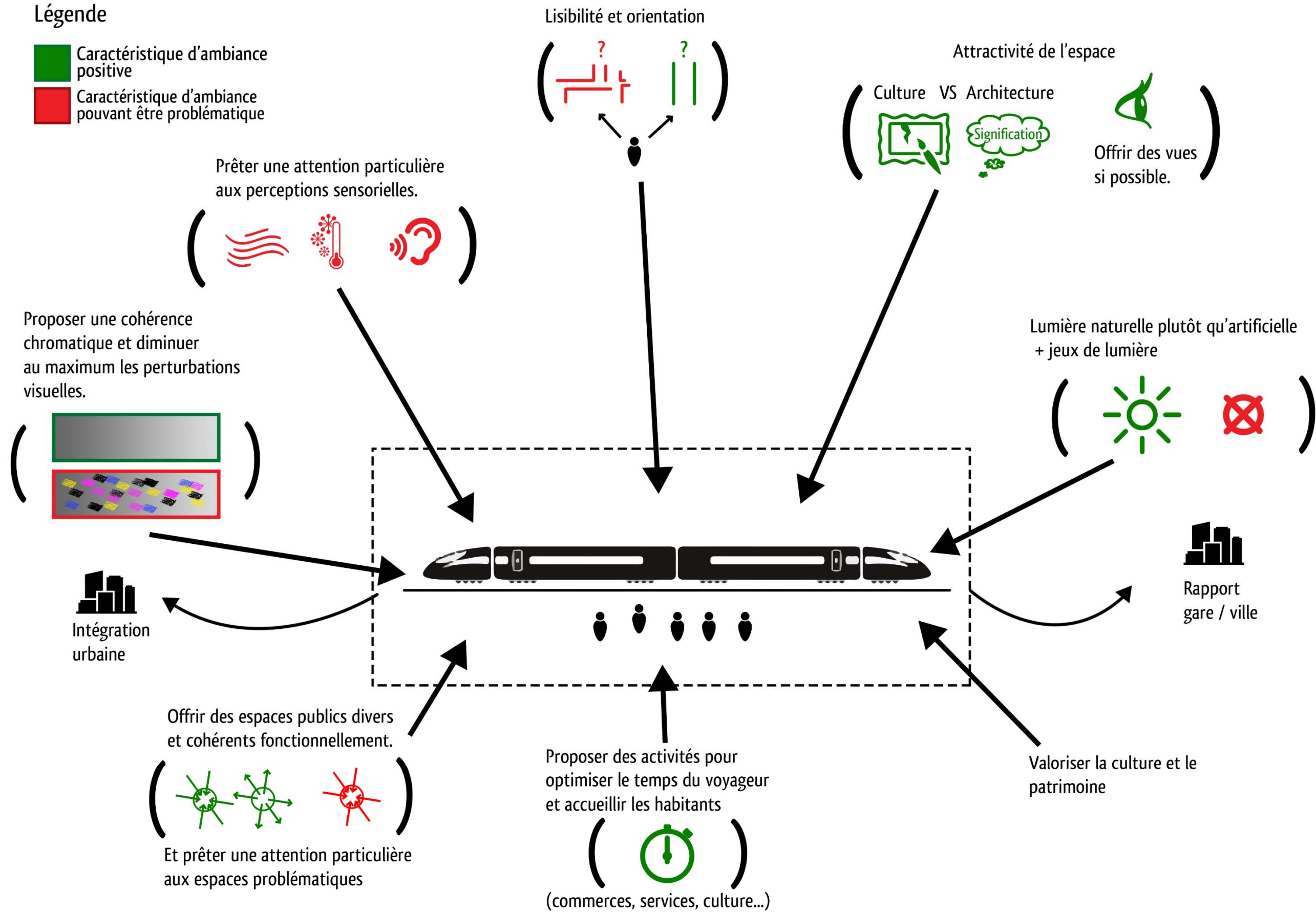


Figure 70 : Schéma de synthèse des moyens de mise en œuvre d'une ambiance de gare de qualité.

CONCLUSION

L'étude qui a été menée dans le cadre de ce mémoire vise à appréhender les rapports qui existent entre l'espace architectural et l'homme et entre l'espace perçu *vs* l'espace vécu. Ce travail se base sur l'étude d'un lieu public faisant encore peu souvent l'objet d'attentions particulières en termes d'ambiance : la gare.

Ce travail a permis un double apport, à la fois méthodologique et théorique.

Il a permis, d'une, part de construire un protocole expérimental qui permet d'accéder aux ressentis des usagers dans ce lieu, mais également de prendre en compte l'avis d'experts qui le connaissent. Dans les deux cas, le recueil des données s'effectue par une phase d'expérience *in situ* qui se prolonge par des échanges à travers des étapes d'auto-confrontation et d'entretien. Ce protocole se veut reproductible mais également adaptable aux besoins de l'étude car les objectifs de la recherche influencent fortement sa mise en place.

Nous avons également mis en place une méthode d'analyse des données qui nous a permis de qualifier l'ambiance de la gare à partir d'une grille d'analyse spécifiée par notre état de l'art. Nos résultats ont également été éprouvés par comparaison avec un autre site, ce qui nous a permis de les compléter. Cette méthode d'analyse s'est aussi appliquée à mettre en évidence l'impact des hypothèses faites lors du protocole expérimental. Nous avons notamment pu mettre en avant le fait que les critères de sélections des usagers effectuant l'étude impactent sur les données relevées et donc les résultats de la recherche. Dans notre cas, nous remarquons que la caractérisation de l'ambiance par la forme architecturale est prépondérante chez un public d'usagers experts de l'architecture.

Ce travail a d'autre part permis de mettre en avant des configurations sensibles intéressantes pour l'espace de la gare. Nous avons pu relever des caractéristiques d'ambiances pouvant être problématiques dans un tel lieu, comme par exemple une mauvaise lisibilité (perturbations visuelles, qualité acoustique insuffisante, etc.) entraînant un espace public désagréable voire stressant. Nous avons également mis en avant des configurations qui permettent de créer un espace public de qualité, comme la présence de la lumière naturelle et de 'jeux de lumière', la possibilité d'offrir des vues pour une mise en théâtralité du public, la mise en valeur de la culture locale ou encore l'optimisation du temps du voyageur par l'offre de services et commerces.

Néanmoins, notre étude présente certaines limites dues aux différentes hypothèses que nous avons réalisées afin de définir notre cadre de recherche. En effet, dans le contexte limité d'un TFE, nous avons dû sélectionner seulement trois usagers afin d'appréhender les ambiances, ce qui est un nombre assez faible vis-à-vis de l'objectif de redondance des données. De plus, nous avons effectué l'étude d'une gare, comparée à une autre, ce qui nous offre un champ de recherche restreint et balisé par nos critères de sélection. Nous nous sommes également concentrés sur la perception des ambiances par les usages dans un environnement construit, ce qui a induit l'exclusion de la phase conceptuelle d'un projet d'architecture. Enfin, nous avons étudié la gare en tant qu'édifice public et nous avons réduit son étude à celle de ses ambiances. Ainsi, nous n'avons pas pris en compte l'impact de ses ambiances sur le parcours d'un usager à plus grande échelle que celle du bâtiment en lui-même.

Comme nous l'avons évoqué dans notre première partie, la gare est un objet urbain complexe dont l'étude est pluridisciplinaire. Nous devons donc nous replacer dans un contexte plus large afin d'apprécier la pertinence de l'étude de l'ambiance d'une gare. Selon les experts connaissant les deux gares étudiées, l'important à l'heure actuelle est d'améliorer l'intégration urbanistique de ces pôles d'attraction afin d'assurer le dynamisme espéré pour leurs quartiers alentours.

La gare des Guillemins présente donc une ambiance de qualité mais cet aspect semble secondaire au vue des difficultés d'intégration qu'elle vit avec son tissu urbain en mutation. Ainsi, il semble que la priorité pour un tel espace public ne soit pas la qualité de ses ambiances architecturales mais bien d'assurer le dynamisme que doit créer une gare dans son périmètre d'incidence, et au-delà par le train. La qualité des espaces, bien qu'essentielle, devrait donc être prise en compte parallèlement aux multiples contraintes urbanistiques, techniques et fonctionnelles qu'impliquent une gare, au-delà de ce que notre travail a permis de montrer.

C'est pourquoi, pour compléter cette étude, il serait intéressant :

- de questionner un plus grands nombre d'usagers, sélectionnés selon les objectifs de la recherche ;
- de comparer avec d'autres gares, par exemple des gares qui selon leurs experts présentent une réelle cohérence avec leur contexte urbain et donc une utilité publique pour leurs habitants ;
- d'étudier la prise en compte des ambiances lors de la phase de conception et ainsi d'appréhender les différences qui peuvent exister entre la vision globale du *'déjà-fini'* d'un architecte et le ressenti des usagers dans un contexte urbain qui est long à évoluer ;
- d'analyser l'impact des ambiances d'une gare pour les usagers sur le cours d'un trajet en train afin d'évaluer la pertinence et l'importance que nous pouvons leur accorder.

Enfin, il serait également intéressant d'interroger à nouveau la gare des Guillemins une fois que la mutation de son tissu urbain sera pleinement réalisée. Ainsi, lors d'une analyse plus complète qui prendrait également en compte ses liaisons et son intégration avec la ville, nous pourrions réellement évaluer le caractère public de cet espace.

REFERENCES

Bibliographie

- Adolphe, L. (1998), « La recherche sur les ambiances architecturales et urbaines », in *Les cahiers de la recherche architecturale*, n°42/43, éd. Parenthèses, France, pp. 7- 11.
- ADT (Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale) (2012), « Le développement du quartier du Midi », in *Exposé 43e école urbaine de l'ARAU*.
- Audas, N. (2012), « De l'espace fonctionnel à l'espace vécu : les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-lieu : la gare », in *Non-lieu de Marc Augé – Dissertations*.
- Augoyard, J.-F. (1998), « Eléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines », in *Les cahiers de la recherche architecturale*, n°42/43, éd. Parenthèses, France, pp. 13-23.
- Berque, A., Castan, C. (1996), « Les raisons du paysage : de la Chine antique aux environnements de synthèse », in *Revue de géographie alpine*, vol. 84, n°1, éd. Hazan, Paris, pp. 74-75.
- Berthoz, A., Recht, R. (2005), *Les espaces de l'homme*, éd. Odile Jacob, Paris.
- Broux, C. (2002/2003), *Analyse de la gare en tant que nœud d'intermodalité urbaine*, Travail de Fin d'Etudes, Université de Liège, Faculté des Sciences Appliquées.
- Centre Georges Pompidou (1978), *Le Temps des gares*, éd. du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou – Centre de Création Industrielle, Paris.
- Choay, F., Merlin, P. (1998), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'Aménagement*, éd. PUF, Paris.
- Dieblod, H., Dollfus, V., Lassale, S. (1992), « les pôles d'interconnexion multimodale », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, Espaces publics en ville, pp. 120-126.
- Di Méo, G. (1990), « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe », In *Espace géographique*, T. 19-20, n°4, pp. 359-373.
- Dostie, M. (1992), *Les corps investis*, éd. De Boeck-Wesmael, Bruxelles.
- Ericsson, K.-A., Simon, H.-A. (1993), « Protocol analysis: verbal reports as data », in *The MIT Press*, Cambridge.
- Faingold, N. (1998), « De l'explicitation des pratiques à la problématique de l'identité professionnelle : décrypter les messages structurants », in *Expliciter*, n°26.
- Ferrier, J. (2013), *La possibilité d'une ville*, éd. Arléa, Paris.
- Forget, M.-H. (2013), « Le développement des méthodes de verbalisation de l'action : un apport certain à la recherche qualitative », in *Recherches Qualitatives*, Vol. 32(1), pp. 57-80.
- Garnier, C., Sauvé, L. (1999), « Apport de la théorie des représentations sociales à l'éducation relative à l'environnement - Conditions pour un design de recherche », in *Éducation relative à l'environnement - regards, recherches, réflexions*, Vol. 1, FUL, Arlon, pp. 65-77.

- Gufoni, V. (1996), « Les protocoles verbaux comme méthode d'étude de la production écrite : approche critique », in *Études de linguistique appliquée*, Vol. 101, pp. 20-32.
- Hégron, G., Torgue, H. (2010), « Ambiances architecturales et urbaines : De l'environnement urbain à la ville sensible », in *Ecologies urbaines*, éd. Economica, Paris, pp. 184-197.
- Huet A., Chevrier, S., Savina, M. (2005), « Territoire-mouvements. Les pôles d'échanges de Saint-Denis et de Rennes », in *Synthèse LARES-PUCA*.
- Joseph, I. (1999), *Villes en gare*, éd. de l'Aube, Paris.
- Kellou-Djitli, F. (2013), « Psychologie de l'espace », in *Courrier du Savoir*, n°16, pp. 37-41.
- Lassus, B. (2004), *Couleur, lumière... paysage - Instants d'une pédagogie*, Monum - éd. du Patrimoine, Paris.
- Lausberg, M. (2008/2009), *Les ambiances dans les parcs urbains contemporains*, Travail de Fin d'Études, Université de Liège, Faculté des Sciences Appliquées.
- Le Corbusier (1923), *Vers une architecture*, éd. Flammarion, France (2012).
- Lefevre, P., & Cerbelaud, G. (1888), *Les chemins de fer*, éd. Quantin, Paris.
- Lemoine, B. (1995), « la gare, temple de l'industrialisation et porte du voyage », in *Archicréé, Gares et quartiers de gares : Histoire et enjeux urbains*.
- Le Mouël, E., Magimel, C. (2007), « Section 3. L'accessibilité : un enjeu démocratique », in *Séminaire de réflexion Isaac Joseph, L'empreinte d'Isaac Joseph, Explorations croisées*, éd. Economica, Paris, p. 185-201.
- Lévy, E. (2001), « Saisir l'accessibilité : les trajets-voyageurs à la gare du Nord » in *L'espace urbain en méthodes*, éd. Parenthèses, Marseille, pp. 47-62.
- Loiseau, J.-M., Terrasson, F., Trochel, Y. (1993), *Le paysage urbain*, éd. Sang de la Terre, Paris.
- Mazzoni, C. (2001), *Gares Architectures 1990-2010*, éd. Actes Sud-Motta, Arles-Milan.
- Merleau-Ponty, M. (1964), *Le Visible et l'Invisible*, éd. Gallimard, Paris.
- Ollivro, J. (1996), « L'ambiguïté des gares, clé du développement contemporain » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, pp. 35-44.
- Paulet, J.-P. (2002), *Les représentations mentales en géographie*, éd. Anthropos, Paris.
- Picard, J.-F. (1995), « Le TGV, enjeu de société ? », in *Archicréé, Gares et quartiers de gares : Histoire et enjeux urbain*.
- Pruneda, J. A. (2005), *Gares d'Europe*, éd. Mengès, Paris.
- Reiter, S. (2013/2014), « La notion d'ambiance », in *Cours d'ingénierie des ambiances urbaines*, Université de Liège, Faculté des Sciences Appliquées.
- Ribeill, G. (1995), « Le rail de l'après-guerre sous l'empire de la concurrence », in *Archicréé, Gares et quartiers de gares, Histoire et enjeux urbains*.
- Richards, J., Mc Kenzie, J. (1986), *The Railway Station: A Social History*, éd. Oxford University Press, Oxford.

- Rolland, J.C. (2005/2006), *Représentation graphique des ambiances*, Travail de Fin d'Etudes, Université de Liège, Faculté des Sciences Appliquées.
- Romelaer, P. (2005), « L'entretien de recherche », in *Management des ressources humaines: Méthodes de recherche en sciences humaines et sociales*, éd. De Boeck, Bruxelles, pp. 101-137.
- Ruskin, J. (1853), *Les Sept Lampes de l'Architecture*, éd. The Noonday Press, New York (1961).
- SNCB & Euro Liège TGV (2000), *Liège Guillemins. Une gare naît, un journal apparaît*, Journal d'information publié à l'initiative de la SNCB et d'Euro Liège TGV, n°1.
- SNCF (2010), *Réinventer les gares du XXI^e siècle*, Gare et connexions, 13 avril 2010.
- Straus, E. (1935), *Du sens des sens : Contribution à l'étude des fondements de la psychologie*, éd. Jérôme Million, Grenoble (2000).
- Thibaud, J.-P. (1998), « Comment observer une ambiance ? » in *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, n° 42-43, éd Parenthèses, France, pp. 77-89.
- Thibaud, J.-P. (2001), « Les parcours commentés », in *L'espace urbain en méthodes*, éd. Parenthèses, Marseille, pp. 79-99.
- Thibaud, J.-P. (2002), « Une approche des ambiances urbaines : le parcours commenté », in *Espaces publics et cultures urbaines*, éd. Certu, Paris, pp. 257-270.
- TRITEL (2011), *Etude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie*, service public de wallonie, Rapport de la Phase 1- partie 2 : Voyageurs.
- Voye, L. (2002), « le chemin de fer et ses enjeux », in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°40-41, patrimoine ferrovière, pp. 6-11.
- Wölfflin, H. (1886), *Prolégomènes à une psychologie de l'architecture*, éd. de la Villette, Paris (2005).
- Zembri, P. (1995), « TGV, réseau ferré et territoire : de la banlieue à la métropole urbaine », in *Archicréé, Gares et quartiers de gares : Histoire et enjeux urbains*.

Webographie

- Partoune, C. (2004), « La dynamique du concept de paysage », document hypertextuel, in *Un modèle pédagogique global pour une approche du paysage fondée sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) - Élaboration progressive et analyse critique*, Thèse de doctorat, Université de Liège.
http://www.lmg.ulg.ac.be/articles/paysage/paysage_concept.html (visites courantes 2013/2014)
- Site du CQFB (Comité du Quartier Fragnée-Blonden), « article sur la gare des Guillemins » :
<http://www.fragnée-blonden.be/spip/spip.php?article541> (visites avril 2014)
- Scotty: <http://www.scotty.be/fr/> (visites courantes 2013/2014)

Sources images

Page de couverture et 4ème de couverture : Peintures d'après Santiago Calatrava, Jodidio, P., *Santiago Calatrava*, éd. Taschen, Cologne, 1998.

Symboles utilisés pour schémas : <http://thenounproject.com>

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Table 1: Table des Figures

Figure 1: Intérieur du hall Barlow à la gare de St Pancras, Londres, vers 1870 (Angleterre).....	8
Figure 2 : Vue extérieure de la gare Südbahnhof de Vienne vers 1875 (Autriche).....	9
Figure 3: Gare de Bruxelles-Midi de 1939-1954 (Belgique).....	10
Figure 4: Gare TGV Saint-Exupéry à Lyon (France) conçue par Calatrava (1994).....	11
Figure 5: Evolution de la mobilité des personnes (en p-km). (source B-Mobility).....	12
Figure 6 : Fresques murales, appelées « Azulejos », à l'intérieur de la gare de Porto (Portugal).14	
Figure 7 : Les filtres entre l'observateur et le paysage. Paulet J.-P. (2002).....	24
Figure 8 : Première gare des Guillemins construite en 1842.....	35
Figure 9 : Seconde gare des Guillemins construite en 1863. Vue de la façade principale.....	36
Figure 10 : Seconde gare des Guillemins construite en 1863. Vue des quais, sous la verrière.....	36
Figure 11 : Troisième gare des Guillemins construite en 1958.....	37
Figure 12 : Actuelle gare des Guillemins, 'façade' principale.....	37
Figure 13 : Représentation schématique de l'aménagement projeté du quartier des Guillemins (Réalisation : Dethier & Associés).....	38
Figure 14 : Photo de la place de la gare des Guillemins, par Pierre Thioux, mai 2014.....	39
Figure 15 : La gare des Guillemins, vue latérale depuis la place.....	40
Figure 16 : La gare des Guillemins, vue frontale depuis la nouvelle place.....	40
Figure 17 : Coupe transversale de la gare des Guillemins (source : SNCB, 2000).....	41
Figure 18 : Hall de la gare des Guillemins.....	41
Figure 19 : Vue depuis le dernier niveau.....	42
Figure 20 : Vue depuis les quais.....	42
Figure 21 : Vue depuis les quais vers la ville.....	42
Figure 22 : vue depuis la passerelle vers la gare.....	43
Figure 23 : vue depuis la passerelle vers la ville.....	43
Figure 24 : vue de la plateforme routière depuis la 'promenade' sur la colline de Cointe.....	43
Figure 25 : circulation verticale reliant le hall au parking et à la plateforme routière.....	44
Figure 26 : parking souterrain de la gare des Guillemins.....	44
Figure 27 : Ensemble du protocole de l'étude réalisée avec les experts.....	48
Figure 28 : Schéma du protocole de l'auto-confrontation avec les experts.....	49
Figure 29 : les filtres entre l'observateur et la gare des Guillemins. Inspiré par Paulet (2002).....	60
Figure 30 : Ensemble du protocole de l'étude réalisée avec les usagers.....	61
Figure 31 : Schéma du cheminement mis en place pour la réalisation des parcours commentés.....	64
Figure 32 : Répartition temporelle de la fréquentation – jour de semaine (source : SCNB-Holding - TRITEL).....	66
Figure 33 : schéma du protocole des parcours commentés.....	68
Figure 34 : Schéma du protocole de l'auto-confrontation.....	69
Figure 35 : Schéma du protocole de l'entretien.....	70
Figure 36 : Calque 1: A propos du parcours commenté.....	71
Figure 37 : Calque 2: A propos de la visite libre.....	71
Figure 38 : Calque 3 : A propos de la visite libre.....	71
Figure 39 : Calque 4 : A propos de la création d'un parcours.....	71
Figure 40 : Schéma de l'explicitation de l'action selon Faingold, 1998.....	75
Figure 41 : Schéma de l'explicitation de la forme construite, sens-ible ou sociale, inspiré de Faingold, 1998.....	76
Figure 42 : Schéma représentant le message structurant et les informations satellites du propos de A.....	76

Figure 43 : Les modes de verbalisation des perceptions d'ambiances.....	78
Figure 44 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs utilisés par A durant le parcours commenté.....	80
Figure 45 : Proportion des formes explicitées par A en tant que message structurant sur l'ambiance.....	80
Figure 46 : Schéma des modes de verbalisation de A selon les catégories d'ambiances explicitées.....	82
Figure 47 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs du sentiment de sécurité utilisés par B durant le parcours commenté.....	83
Figure 48 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur l'architecture utilisés par B durant le parcours commenté.....	83
Figure 49 : Proportion des formes explicitées par B en tant que message structurant sur l'ambiance.....	84
Figure 50 : Schéma des modes de verbalisation de B selon les catégories d'ambiances explicitées.....	85
Figure 51 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur l'architecture utilisés par C durant le parcours commenté.....	86
Figure 52 : Nuage de mots représentatif des qualificatifs sur les ressentis émotionnels utilisés par C durant le parcours commenté.....	86
Figure 53 : Proportion des formes explicitées par C en tant que message structurant sur l'ambiance.....	87
Figure 54 : Schéma des modes de verbalisation de C selon les catégories d'ambiances explicitées.....	88
Figure 55 : Synthèse des mots utilisés par A, B et C : leur impact sur la façon d'appréhender l'espace (usagers présentés en fonction de leur rapport professionnel à l'architecture et leur âge).....	89
Figure 56 : Comparaison des registres utilisés entre A, B et C (présentés selon leur rapport au domaine professionnel de l'architecture).....	90
Figure 57 : Comparaison des modes de verbalisation et des espaces verbalisés entre A, B et C.....	91
Figure 58 : Schéma des communautés de perception.....	92
Figure 59 : Nuage de mots des catégories d'ambiance des perceptions communes.....	94
Figure 60 : Schéma des usages de la gare des Guillemins dans les différents espaces visités.....	99
Figure 61 : Schéma de deux espaces stimulants ayant fait l'objet de multiples significations.....	101
Figure 62 : Schéma de synthèse des moteurs des configurations sensibles d'un espace public agréable, attractif et stimulant à la gare des Guillemins.....	103
Figure 63 : Plan du niveau 0 de la gare de Bruxelles-Midi (source : www.scotty.be).....	106
Figure 64 : Façade de la gare de Bruxelles-Midi depuis l'avenue Fonsny.....	107
Figure 65 : Façade de la gare de Bruxelles-Midi depuis la place Victor Horta.....	107
Figure 66 : Schéma du cheminement mis en place pour la réalisation des parcours commentés à Bruxelles-Midi.....	110
Figure 67 : Hall principal de la gare de Bruxelles-Midi pendant les parcours-commentés.....	115
Figure 68 : Hall de la gare des Guillemins pendant les parcours commentés.....	116
Figure 69 : Hall secondaire de la gare de Bruxelles-Midi pendant les parcours commentés.....	116
Figure 70 : Schéma de synthèse des moyens de mise en œuvre d'une ambiance de gare de qualité.....	120

Table 2: Table des Tableaux

Tableau 1 : Liste des experts participants à l'étude de la gare des Guillemins.....	47
Tableau 2: Fonction principale de la gare et aspects les plus abordés par les experts de la gare des Guillemins.....	51
Tableau 3: Usagers réalisant l'étude de l'ambiance de la gare.....	61
Tableau 4: Points communs et différences entre les deux gares étudiées.....	109

RESUME

Ce Travail de Fin d'Etudes s'intéresse à l'architecture sensible, celle qui 'parle' de l'ambiance vécue par l'homme qui la parcourt. Souhaitant nous situer relativement aux expériences vécues quotidiennes, nous nous sommes intéressés à un lieu public urbain : la gare, porte de la ville pour certains, espace public traversé au quotidien pour d'autres.

Notre étude interroge donc l'ambiance de la gare : comment les usagers perçoivent-ils l'ambiance d'une gare ? Quel impact peut-elle avoir sur eux et sur cet espace public ? Quelle importance accorder aux différentes composantes de l'ambiance d'une gare ? Quels sont les moyens que les concepteurs peuvent mettre en place pour donner à ce type d'espace public une ambiance dite de qualité qui invite le voyageur à *entrer et à vivre* la ville ?

Afin de répondre à ces questions, nous avons d'abord focalisé notre étude sur la gare des Guillemins à Liège, que nous avons comparé par la suite à un autre site : la gare de Bruxelles-Midi.

Nous avons aussi mis en place une méthode basée sur les parcours commentés. Celle-ci nous permet d'accéder aux perceptions des usagers et à leur ressenti dans l'espace architectural. Elle est complétée d'un protocole expérimental et d'une étude réalisée auprès d'experts de la gare.

Les données recueillies ont été analysées d'après une grille définie dans le cadre de ce travail sur base d'un état de l'art concernant les ambiances.

Ce travail nous a permis, d'une part, de mettre en place une méthode nous permettant de qualifier de manière qualitative et quantitative les ambiances d'une gare et, d'autre part, de mettre en avant des configurations sensibles qui permettraient de concevoir un espace public de « gare » de qualité.

