

**Projet de Fin d'Etudes**

**TOURS LA NUIT :  
LA PRISE EN COMPTE DE LA NUIT  
DANS LES POLITIQUES  
D'AMENAGEMENT URBAIN :  
Le cas du Tramway**



**BELLANGER Olivia  
CHAUMETTE Robin**

**2012-2013**

**Directrice de recherche  
BREVET Nathalie**



**TOURS LA NUIT :**

**LA PRISE EN COMPTE DE LA NUIT DANS LES**

**POLITIQUES D'AMENAGEMENT URBAIN :**

**Le cas du Tramway**

Directeur de recherche:  
**BREVET Nathalie**

**BELLANGER Olivia**  
**CHAUMETTE Robin**

**2012 - 2013**



## TOURS LA NUIT :

### LA PRISE EN COMPTE DE LA NUIT

### DANS LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT URBAIN :

## Le cas du Tramway



BELLANGER Olivia



CHAUMETTE Robin

Projet de Fin d'Etudes  
2012-2013

Directrice de recherche  
BREVET Nathalie



# AVERTISSEMENT

---

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.





# FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

---

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.



# REMERCIEMENTS

---

Notre reconnaissance va à toutes les personnes qui nous ont encadrés, suivis et soutenus lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A ce titre, nous remercions tout d’abord Madame Nathalie Brevet, Maître de conférences en sociologie et en urbanisme à l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, chercheur à l’UMR 6173 CITERES - Equipe IPA-PE et directrice de cette recherche, qui a su nous guider pas à pas dans l’élaboration de ce projet en nous délivrant ses conseils et fait profiter de ses remarques.

Nous tenons également à remercier Monsieur Benoit Feildel, Maître de conférences à l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, chercheur à l’UMR 7324 CITERES – Equipe IPA-PE et Monsieur Serge Thilbault, Professeur des Universités, Directeur du Département Aménagement de l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, chercheur à l’UMR 7324 CITERES, pour nous avoir permis de nous remettre en question aux moments opportuns.

Nous remercions aussi Madame Nadine Polombo, Maître de conférences en informatique à l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, pour le temps qu’elle nous a consacré et son implication dans notre recherche.

Nous nous devons également de remercier Mesdames Pascale Le Halper, Directrice de la bibliothèque de l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours et Marie-Madeleine Talon, Aide bibliothécaire, pour nous avoir épaulés tout au long de notre recherche et avoir su nous dénicher les ouvrages nécessaires à son bon déroulement.

Une attention particulière va aux étudiants de 4<sup>ème</sup> année du Département Aménagement de l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours pour s’être prêtés au jeu de la traversée.

Enfin, nous voulons remercier Madame Pascaline Robin, Responsable du service des stages du département Aménagement de l’Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, pour le sourire du matin et sa bonne humeur communicative.



# SOMMAIRE

---

|                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Avant-propos – Contre-Temps .....                                            | 13  |
| Introduction.....                                                            | 17  |
| <br>                                                                         |     |
| Partie 1 – Cadre de la recherche .....                                       | 18  |
| I.    La Nuit.....                                                           | 18  |
| II.   Présentation de la recherche .....                                     | 31  |
| <br>                                                                         |     |
| Partie 2 – Expérimentations .....                                            | 47  |
| I.    Méthodologie .....                                                     | 47  |
| II.   Analyse des matériaux.....                                             | 65  |
| <br>                                                                         |     |
| Partie 3 – Prolongements .....                                               | 86  |
| I.    Approches de la notion de « bon éclairage » .....                      | 86  |
| II.   Les politiques temporelles.....                                        | 90  |
| III.  L’appropriation des espaces publics en covisibilité des stations ..... | 95  |
| IV.  Géographies urbaines.....                                               | 98  |
| V.    Vers une malléabilité des stations de nos terrains d’études.....       | 99  |
| <br>                                                                         |     |
| Conclusion .....                                                             | 107 |
| Supports bibliographiques .....                                              | 109 |
| Table des illustrations.....                                                 | 118 |
| Table des matières .....                                                     | 121 |



## AVANT-PROPOS – CONTRE-TEMPS

---

Alors qu'aujourd'hui, les grandes métropoles se tournent vers le futur en veillant à être compétitives et à bénéficier des avantages de la mondialisation, les citoyens perdent leurs repères et se noient dans un environnement qui évolue bien plus vite qu'eux. Cet avant-propos est un premier regard sur l'urbanisme du 21<sup>ème</sup> siècle qui témoigne de l'interconnexion entre les évolutions de la société, « l'objet ville » et les usages qui lui sont propres.

**L' EVOLUTION.** <sup>1</sup> Depuis la Révolution Industrielle de la fin du 19<sup>ème</sup>, le monde n'a connu aucun réel ralentissement. Les modes de vie tendent à un consumérisme de chaque instant et la technologie remplace les relations interpersonnelles d'antan. Alors que la question de l'identité est de tous les débats de la dernière décennie, pouvons-nous vraiment encore parler aujourd'hui d'appartenance ? Le monde file, le monde défile et la ville s'effile.

Le monde urbain connaît depuis les 30 dernières années une transformation profonde. Les grandes villes se développent d'autant plus que les espaces ruraux périclitent. A travers le monde, les villes de plus de 10 millions d'habitants ont adopté un système de croissance spectaculaire ; notamment en Asie. Ce continent est devenu le laboratoire de l'urbanisme du 21<sup>ème</sup> siècle.

Singapour, 3<sup>ème</sup> pays le plus riche du Monde en termes de PIB par habitant, est l'un des plus urbanisés au monde. Forte de sa politique « antivoiture » (péages urbains depuis 1975, prix des véhicules 2 à 3 fois plus cher qu'en Europe, certificat d'ayant droit à 7 000 € valable 10 ans), la cité-Etat a été désignée par l'Asian Green City Index (ASGI) comme la ville la plus verte d'Asie en 2010.

Autre exemple, celui de la ville de Shanghai. Depuis l'exposition universelle de 2010 le développement de Shanghai n'a pas connu de ralentissement comme en témoigne le quartier d'affaires Pudong passé de 520 km<sup>2</sup> à 1 210 km<sup>2</sup> (équivalent 12 fois la ville de Paris) et dont le réseau de transport totalisant 510 km sera à terme l'un des 3 plus longs du monde.

La ville de Séoul, capitale de la Corée du Sud, est devenue un modèle de technologie. En offrant à l'ensemble des démarches administratives une dématérialisation totale et en mettant en place

---

<sup>1</sup> Falletti S., Van Houtryve T., in *Magazine GEO* n°399, p.32 – 43, Dossier Modes de vie : Corée du Sud, l'obsession high-tech, mai 2012

un système de prévention de la population fragile (enfants, personnes âgées et à mobilité réduite) via texto (qualité de l'air notamment dont l'exemple est une inspiration pour de nombreuses autres métropoles telles Londres ou São Paolo), les Sud-Coréens auront fait de la culture de la rapidité et de la compétition la clé de leur prospérité.

En totale opposition, le Bangladesh connaît un développement urbain incontrôlable. La capitale, Dacca, est passée entre 1975 et 2010 de 300 000 à 14 millions d'habitants. Cette explosion démographique sans précédent n'est pas sans conséquence : absence de plan de développement urbain rime avec habitats spontanés qui « poussent » sans évacuations des eaux ni alimentation en énergie et conduisent donc à de graves problèmes de santé publique.

C'est face à ces « métamorphoses » de l'urbain qu'émergent de nouvelles philosophies du « vivre la ville ». Alors que les « méga cités » cherchent la cohérence et la cohésion, les métropoles, plus petites mais bien plus nombreuses, travaillent à rendre à la ville ces lettres de noblesse et à compenser ce qui leur a rapidement été critiqué, en faisant le vœu de la cohabitation entre la verticalité et la nature dans l'ensemble de leurs projets.

Alors qu'en 2050, les projections estiment que près de 70% de la population mondiale habitera en ville, il est temps de se questionner sur la représentation de la ville, ses maux et ses remèdes. Aujourd'hui, les populations vivent sur les territoires mais ne les habitent plus (X.Schramm). Il est donc bon de s'interroger dès à présent que les moyens de se réapproprier l'espace urbain et vivre au(x) rythme(s) de la ville ?

**LE TRANSPORT.** La révolution des transports a modifié et accéléré le développement spatial de la ville. Avant 1825, aucune ville n'était dotée de transport en commun. Le chemin de fer trouve sa place au cœur de la ville en permettant de relier les villes et leurs territoires. Dès lors, la possibilité de vivre en banlieue et de travailler en centre-ville a conduit à l'émergence de quartiers à vocation résidentielle. De fait, avant même l'avènement de la voiture, les tramways et trains ont accéléré la séparation des fonctions (résidence, économie,...). C'est à la fin de la Seconde Guerre Mondiale que la diffusion de la voiture a conduit à repenser les déplacements.

Ces dernières années, l'opinion publique et la pression de certains partis politiques ont mené à une réelle prise de conscience de la saturation des réseaux autoroutiers. Ainsi, les experts travaillent sur la maîtrise des déplacements. Emergent en parallèle de nouveaux modes de mobilité comme le transport à la demande, les transports en commun en site propre,...



En revanche, le rapport entre le citoyen et la ville n'est pas une simple question de mobilité. Comme le souligne Heinrich Heine, « *les distances ne comptent plus, seule la variable temps est importante* ». L'ampleur de l'étalement urbain, conséquence des alternatives à la sédentarité, conduit à la déconcentration urbaine mais offre un territoire attractif en termes économiques et résidentiels. Alors que les centres villes perdent des habitants au profit des banlieues, le phénomène de paupérisation n'épargne pas les métropoles. Elles perdent leur rôle de centralité en connaissant un développement des pôles périphériques (« *edges cities* »). La situation des villes reflète donc la croissance des disparités sociales et économiques amorcée par l'évolution de l'offre de mobilité.

La croissance urbaine a deux visages : l'émergence de pôles périphériques forts ou la dispersion des éléments et des fonctions de centralité (« *edgeless cities* »). L'un comme l'autre, ils conduisent à une désappropriation de l'espace urbain par les habitants et tendent à révéler la ville comme un organisme autoalimenté. Comment gérer la ville sans nuire à la croissance ? Comment retrouver la place du citoyen dans un espace en perpétuel mouvement ?

**LA LUMIERE.** Jours et nuits rythment la vie humaine depuis l'aube des temps. Basée sur les cycles du soleil, la journée des hommes vaillants commence au petit jour pour se finir entre chien et loup. L'obscurité gagnant du terrain, ce sont les activités qui doivent demeurer dans le silence qui prennent la relève. Ainsi, l'homme moderne reproduit continuellement le même mécanisme et se contraint à vivre principalement en plein jour.

Avec la Révolution Industrielle, cette horloge biologique millénaire a été quelque peu mise à mal et l'homme est devenu esclave de ses propres ambitions. Aujourd'hui, la ville est chronométrée. Chaque instant a un coût et il coûte de sortir du rang. Pourtant, la ville n'a pas de raison de suivre les dogmes ancestraux. La ville est moderne et l'homme n'a pas su suivre son évolution.

Alors que l'image traditionnelle est celle de l'immobilité, la ville n'est que mouvements. Mouvements naturels, mouvements induits. L'homme rythme les journées de la ville et la ville rythme la vie des hommes. Chaque heure est stéréotypée. Il est de notoriété publique que les « heures de pointe » sont celles où il est préférable de ne pas avoir à se déplacer. Les embouteillages, les ralentissements,... sont les rythmes que la ville expose et que les hommes s'imposent. Pourquoi ?

L'homme suit le processus biologique auquel il s'est habitué et à l'image duquel il a bâti son environnement. La ville n'est qu'une extension de la biologie humaine. Pour soigner les maux de

l'un, il est bon de se questionner sur les maux de l'autre. « Le temps, c'est de l'argent ». Cet adage bien connu traduit à lui seul la complexité de la relation de l'homme à la ville. Cherchant à bénéficier au mieux des avantages tout en minimisant les inconvénients, le sens commun a été perdu. Comment l'homme est-il venu à mettre de côté les préceptes de sa genèse ?

La technologie d'aujourd'hui permet de compenser les cycles du soleil à tel point que la représentation traditionnelle de la nuit a évolué pour offrir un nouveau terrain aux enjeux actuels. Le monde ouvrier connaît les « 3 huit » et s'est familiarisé avec un mode de vie qui n'aurait pu avoir sa place sous le clair de lune. La lumière a permis de repousser les limites que la nature imposait à l'homme. La « ville lumière » est depuis longtemps maintenant la ville du quotidien. La tombée de la nuit ne rime plus avec le couvre-feu et le citadin a le loisir de vivre après le coucher du soleil. Le rythme de la ville n'a pourtant que peu changé. Là où une fenêtre s'ouvre pour déculpabiliser les traditions, l'homme tourne le dos.

Plutôt que d'en tirer profit, l'homme a préféré changé son mode vie. Là où depuis des décennies rimaient « métro, boulot, dodo », le temps des loisirs a su trouver sa place. Ainsi, la ville s'est transformée et est devenue un lieu de détente et de découvertes, loin de son image de « dévoreuse d'âmes ». Le citadin ne vit dès lors plus en ville que pour y travailler mais peut également jouir des activités qui y sont proposées. L'attractivité de la ville a pourtant conduit à de nouveaux maux. L'étalement urbain, traduction de l'engouement pour ce nouveau mode de consommation de la ville, amène à repenser les rythmes urbains. Pourquoi ? Qu'est-ce que le dynamisme local ? Quels en sont les acteurs privilégiés ? Qui en bénéficierait ? Et finalement, comment combiner lieux de vie et espaces de production ?

Nous nous sommes questionnés sur les rythmes et les représentations communes qui conditionnent l'usage de la ville d'aujourd'hui. Ayant une affinité particulière pour « l'envers du décor », nous avons étudié la ville lorsqu'elle n'est plus sous les rayons du soleil mais inondée par la lumière des mobiliers urbains.

Le rapport suivant est le fruit de notre travail conduit sur la ville de Tours. Une mise en lumière d'hier, un questionnement d'aujourd'hui, des idées pour demain.

# INTRODUCTION

---

« *La nuit est un espace temps protégé des cadences diurnes qui favorise la réflexion, l'imaginaire, la création, l'écoute et le rapprochement de l'autre, tout en révélant la ségrégation, la peur et donc la restriction* »<sup>2</sup>. La révolution silencieuse s'accélère, les rythmes urbains et sociaux évoluent et la relation avec la nuit n'en est que plus complexe. Le citoyen cherche « à *grignoter ses temps morts* » (Luc Gwiazdzinski) et à conquérir la nuit. Si le jour apparaît comme un lieu de contraintes, la nuit semble d'avantage être un territoire de liberté stimulant l'imaginaire.

Face à ces nouveaux temps des villes, il est dorénavant impossible de fermer les yeux sur les nombreux enjeux que cristallise la nuit ; il ne faut pas oublier que sur un an, il fait nuit la moitié du temps.

Le professionnel de l'aménagement est capable de modifier les valeurs sociales de la nuit. En tant que futurs aménageurs, nous avons souhaité développer cette thématique au cours de notre projet de recherche. La ville de Tours, en tant que ville moyenne en pleine restructuration, nous est dès lors apparue comme le terrain d'expérimentations idéal. En effet, notre recherche aura eu lieu lors de la phase de travaux de la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle, considérée comme « *aménageur de la ville* » par les politiques locales.

Notre projet traitera donc de Tours la nuit et de la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain à travers de le cas du tramway selon la problématique suivante : quels sont les leviers d'action des aménageurs pour intégrer la nuit dans le projet de tramway de la ville de Tours ?

Dans un premier temps, nous cadrerons la recherche à l'occasion d'un état de l'art et d'un état des lieux de la ville de Tours. Puis nous entrerons au cœur de notre protocole expérimental en tentant de mettre l'accent sur la méthodologie et de garder un œil critique sur les analyses. Enfin, nous mettrons en lumière les leviers d'actions propres à l'aménageur constatés dans le cas du tramway de Tours.

Comme l'indique J.G Ballard, nous tâcherons de ne pas oublier que « *ce que nous voyons dépend de ce que nous cherchons* ».

---

<sup>2</sup> Challeat S., « La nuit, une nouvelle question pour la géographie », in *Bulletin de l'association des géographes français* n°2, p.183 – 196, juin 2011

## PARTIE 1 – CADRE DE LA RECHERCHE

---

Cette première partie, introduction des thématiques que nous avons souhaité traiter, constitue l'état de l'art et permet de dresser le portrait actuel de la ville de Tours.

### I. La Nuit

« *Je ne comprends la nuit que dans son envers : le jour ; et inversement, je ne comprends le jour que dans son envers : la nuit. Est-ce que l'espace de la nuit c'est l'espace du jour ?* ». Bernard Sallignon<sup>3</sup> interroge et s'interroge.

S'il fait effectivement nuit à 18h en hiver, peut-on pour autant estimer que la « nuit sociale » et la vie nocturne commencent à cette même heure ? La nuit, au-delà de son existence physique, est une atmosphère, un ressenti. Peut-on parler d'un début à la nuit ? Dans la plupart des esprits, la nuit est là lorsque plus aucun commerce n'est ouvert, les lumières se font rares, le silence s'installe, les derniers passants se pressent et les voitures disparaissent.

#### A. La nuit ? Les nuits ?

Depuis tout temps, la nuit fascine, comme le constate Diderot dans *son Salon de 1767* « *la nuit [...] met l'imagination en jeu [...]* ». Le thème de la nuit devient central chez les Romantiques et le terme de noctambule, celui qui se distrait la nuit, voit le jour. La « *nuit blanche* » est alors perçue comme une façon d'aller à contretemps des autres, la nuit est alors « *un jour particulier et le jour comme un sommeil à oublier* ». Cette inversion des temporalités urbaines élémentaires active les rêves et suscite des flots d'images que le Romantique se plaît à collecter et à interpréter. Au contraire, certains, comme Marinetti dans *La Guerre électrique* (1909), se demandent si malheureusement la nuit et le jour n'ont pas été fondus. Question alimentant le débat, sur « *l'around the clock city* ».

---

<sup>3</sup> Sallignon B. (entretien par Pasquet G.-N.), « Il y a deux visages de la nuit : dialectique de la nuit », in *Journée du Sociographe n°10*, p.103 – 110, Dossier De nuit, juin 2003

## 1. Une pluralité ?

La question est déjà là. Il est depuis tout temps connu que la nuit s'oppose au jour. De fait, tout ce qui tient au jour s'oppose à ce qui se tient la nuit. Le « bien » n'étant tangible que dans la lumière, la nuit est dès lors le terrain de jeu du « mal ». Cette dichotomie entre le jour et la nuit existe depuis la Genèse : « *Dieu sépara la lumière des ténèbres. Il appela la lumière « jour » et les ténèbres « nuit »* ». Ainsi, la nuit a toujours inquiété et cette discontinuité de la vie sociale a tantôt inspiré les poètes, tantôt été le lieu des transgressions. Aujourd'hui elle suscite le désir et est investie par le jour. La nuit est pleine de paradoxe, floue et indéterminée, et apparaît comme une « frontière »<sup>4</sup>, prémisses des nouveaux jours.

« *La ville ne dort jamais, ou seulement d'un œil. Chacun le sait, même le couche-tôt* ». Michel Pinçon exprime ici une vérité. « *Une ville qui vit la nuit est une vraie ville* », elle « *tend à dénier la nuit, à transgresser l'ordre naturel de l'alternance de la lumière et de l'obscurité* ». Le citadin pratique la nuit afin d'échapper aux contraintes qui s'imposent à lui la journée ; que ce soient d'un point de vue législatif ou naturel. La nuit semble tenir le rôle d'un exutoire, d'une fenêtre de liberté, voire d'une « neutralisation » du quotidien.

François Ménard<sup>5</sup> annonce que « *la fragmentation urbaine et l'éclatement de la ville centrée en tissu urbain « sans lieux ni bornes » signalent, déjà de jour la fin d'une certaine socialité* ». La nuit rend ce phénomène encore plus aigu. Pour la plupart, la nuit est le temps du « repos social ». Ce peut être aussi le temps d'un rapport différent aux autres : la nuit est le temps de la fête, celui de la rencontre, de la retrouvaille ou de l'oubli volontaire et momentané de soi. Seulement, la nuit ne produit pas simplement un isolement social : elle le révèle et l'accentue.

Passée une certaine heure, l'appropriation de l'espace public laisse la part belle au sentiment d'insécurité. « *La nuit, le temps s'arrête. Il devient intemporel, prend toute la place et les moindres bruits deviennent rassurants puis aussitôt suspects* »<sup>6</sup>. On y note alors une réticence de certains professionnels à y intervenir : taxis, médecins, livreurs de pizza, etc. ou encore un sentiment d'isolement des personnes âgées ou, au contraire, de trop grande proximité liée au bruit pour d'autres, une difficulté d'établir le dialogue en cas de conflit,... Il est vrai que la nuit est le temps des conflits. Sur ce point, elle questionne notre capacité à vivre ensemble : les

<sup>4</sup> Gwiazdzinski L., « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines », in *Cahier Espaces* n°103, p.44 – 56, novembre 2009

<sup>5</sup> Ménard F., « La nuit porte cochère... Digression autour des « correspondants de nuit » », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.100 – 107, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2009

<sup>6</sup> Vega A., « Nuits blanches à l'Hôpital », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.25 – 28, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

noctambules, les dormeurs et les travailleurs doivent cohabiter. Luc Gwiazdzinski propose ici une réponse à la question de la nuit singulière ou multiple : « *il n’y a pas une nuit mais « des nuits » : une ville qui dort, une qui travaille, une qui s’amuse et une vide, simple coquille des activités de la journée* ».

## 2. Une dualité ?

Pour Michel et Monique Pinçon<sup>7</sup>, il n’existe que « deux nuits ». Une des familles et des gens sages, qui se doivent de se rappeler qu’une grande partie de leur vie (travail, activités,...) se réalise le jour, qu’ils doivent donc se lever tôt et qui ne peuvent sortir de cette rythmique esclavagiste et, de l’autre côté, une nuit de ceux qui aspirent à se dépasser, à s’oublier voire à « *transgresser l’ordre naturel de l’alternance du jour et de la nuit* ».

Alors que la nuit des premiers est synonyme de « mort urbaine », celle des seconds est multiple puisqu’elle varie en fonction des ressources financières, culturelles et relationnelles des individus. Cette nuit, valeur sûre du tourisme des grandes villes, Paris en première ligne, en devient versatile et sujette à réflexion. Si l’homme cherche de tout temps à contrôler son environnement, la ville la nuit n’y échappe pas. Ce « monde de la nuit » est connu pour pouvoir être sélectif ou fermé. D’ailleurs, tout comme le résultat de la gentrification diurne, l’élite nocturne ne cesse de fuir le commun et abandonne les hauts lieux de la nuit dès que leur fréquentation dépasse le seuil qui en dévalue la « valeur symbolique ». La nuit est un espace frontière où les codes sociaux changent. Comme l’indique Murray Melbin, « *les nuits ont vocation de refuge pour les populations stigmatisées* », il s’y élabore donc des comportements et des styles nouveaux bien qu’il existe toujours des « *régions morales* »<sup>8</sup>. C’est ainsi que nous pouvons noter des phénomènes de micro-ségrégation allant jusqu’à transformer la nuit en « *véritable mosaïque de tribus et de castes* » (Pinçon, 2000) ayant chacun leurs propres « *groupes leaders* ». Cette nuit multiculturaliste en devient même le théâtre d’une « *mise à l’épreuve individuelle* » : veiller tard, consommer de l’alcool, dépenser de l’argent sans compter,... Il s’agit réellement d’une « *transgression des normes sociales* » de la journée.

---

<sup>7</sup> Pinçon M., Pinçon-Carlot M., « Les nuits de Paris », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.15 – 24, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

<sup>8</sup> Etude de Robert Ezra « Park à Chicago », 1925

S'il est vrai que les frontières nocturnes sont plus floues que les limites diurnes elles ne s'effacent pas pour autant. Cette frontière temporelle semble surtout limiter le raisonnable et ce qui l'est moins. « *La nuit lève le handicap de certaines inhibitions et porte à l'audace* »<sup>9</sup> : le sexe a des affinités évidentes avec la nuit, la drogue ne prend son essor que dans la lumière artificielle,...

## B. Lumière sur la ville

Luc Gwiazdzinski dit qu' « *entre démagogie et délire sécuritaire, la ville est une belle clé d'entrée pour repenser le vivre ensemble* ». Ce géographe, professeur à l'Université de Grenoble, pointe la charnière entre le vivre la ville et le faire la ville. Aujourd'hui, le débat stagne autour des incessants « problèmes des banlieues » ou encore des difficultés dues à la crise. « *Faire le jour sur la nuit* » permettrait d'élever le débat de l'aménagement urbain du 21<sup>ème</sup> siècle et de repenser l'occupation de l'espace urbain face à ces « *peurs et autres crispations sécuritaires* ».<sup>10</sup>

La lumière la nuit avait deux fonctions premières : la sécurité et la promotion. Ces deux « *politiques* », au sens de Jean-Michel Deleuil, maître de conférences en géographie, aménagement et urbanisme et de Jean-Yves Toussaint, maître de conférences en sociologie, ont été menées de front « *leurs lumières respectives voisinant ou se superposant* »<sup>11</sup>. De fait, ce « *double langage lumineux* » rendait la lisibilité de l'espace urbain nocturne inconfortable pour les usagers. Il s'agissait dès lors de se tourner vers une nouvelle approche de l'éclairage urbain, de « *penser d'une manière nouvelle la relation entre lumières et espaces* ». Ce changement de paradigme a conduit dès le début des années 2000 à la « *reconnaissance de la chose publique* » : jusqu'alors, on n'éclairait que l'urbain, désormais on veille à mettre en lumière l'urbanité, comme un spectacle à ciel ouvert. Il s'agit non seulement de « *mettre en scène* » l'espace public mais surtout de modifier les paysages de nos villes, le sens de l'espace public nocturne et le statut de ceux qui le pratiquent au travers de nouvelles méthodes d'éclairage. Cette « *éventualité d'un spectacle sans metteur en scène* » a remis en cause les politiques de sécurité et de promotion de la nuit.

<sup>9</sup> Apprill C., « Le Dancing, un monde la nuit l'après-midi », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.29 – 35, Dossier Nuits et Lumière, septembre 2000

<sup>10</sup> Gwiazdzinski L., « La ville, version nuit », in *POUR* n°189, p.41 – 45, mars 2006

<sup>11</sup> Deleuil J.M., Toussaint J.Y., « De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.52 – 58, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

## 1. Une évolution terminologique

Alors que la technique d'éclairage ne s'exprime, jusqu'au début des années 1980, qu'en termes d'éclairement, elle fait place à ceux de la luminance ; débat alimenté par le souci de la fin des années 1980 de ne pas projeter l'éclairage public chez l'habitant. C'est ainsi que nous voyons « *l'inquiétude succéder aux certitudes rassurantes de la consommation* » : que fait-on en un lieu public sans publicité ? Sommes-nous en sécurité ? L'éclairage doit donc « chasser le fantasme ». Quand il n'y parvient pas, il est encore jugé comme insuffisant pendant les années 1990. Il est d'ailleurs encore intimement lié aux stratégies de contrôle, selon le principe qui veut qu'« *un candélabre coûte moins cher qu'un policier* » (Deleuil, 1995). Or, la dualité des usages entre espace pratiqué par les piétons et réseau viaire conduit à des prises de position : doit-on privilégier l'un au détriment de l'autre ? Produire un état d'éblouissement, participant à la sécurisation de l'espace piétonnier, induit une insécurité des circulations ; et inversement. Comment répondre à ces enjeux a priori contradictoires ?

Selon Deleuil et Toussaint, les « *représentations de l'éclairage sécurisant présentent des thèmes récurrents* ». Il s'agit pour eux d'un « *agent de l'administration* », véritable « *garant de l'ordre social, spatial et moral* », voire un « *phare paternaliste chassant les ténèbres* ». L'éclairage est alors fédérateur et protecteur : il s'agit d'une « *lumière mi-divine mi-étatique, qui descend du ciel au sol, que l'on l'associe aux images de la sécurité, de l'opulence et de la propreté* ». Là encore, nous pouvons noter un changement de paradigme faisant de la sécurité non plus un objectif mais un moyen de « *prévention situationnelle* » au sens de Samuel Challéat<sup>12</sup>. L'espace public nocturne est alors repensé en termes de circulation et de fonctionnement. La sécurité y est effective et affirmée, mais l'angoisse et le sentiment d'insécurité demeurent.

## 2. Une mise en scène

La réflexion sur la mise en scène commence à prendre forme au sortir de la crise pétrolière. L'espace public n'avait jusqu'alors pas d'autre « vocation nocturne » que de permettre les circulations. L'éclairage esthétique émerge ainsi au cours des années 1980.

Les lois de décentralisation de 1982, et la construction européenne encouragent la concurrence des villes et le « marketing urbain ». La lumière devient alors un fer de lance du modernisme des villes, comme l'indique Paul Morand « *c'est la nuit qu'il est beau de croire en la lumière* ». Les

<sup>12</sup> Challeat S., « La nuit, une nouvelle question pour la géographie », in *Bulletin de l'association des géographes français* n°2, p.183 – 196, juin 2011



plans lumière jusqu'alors cantonnés aux grandes villes de ce monde se démocratisent, il s'agit de « *tenter l'aventure du plan lumière à une échelle ambitieuse* ». Cette « *course à l'armement lumineux* » a produit dans les centres-villes un « *paysage nocturne en patchwork* » et offert un terrain de jeu à l'expression artistique.

Sandra Fiori, urbaniste, définit l'activité scénographique comme un moyen de « *rendre l'espace actif et même acteur, définir un point signifiant sur le monde, élaborer des dispositifs et des lieux qui assurent la mise en œuvre, travailler sur la temporalité de la représentation, confier une valeur descriptive ou poétique à un cadre approprié au drame représenté* »<sup>13</sup>. C'est aujourd'hui une définition susceptible de convenir aux acteurs de la ville la nuit que sont les concepteurs lumières. Ces jeunes architectes, designers ou paysagistes, ayant choisi de se spécialiser dans l'éclairage, développent les modes d'intervention sur l'espace public et questionnent les enjeux urbains.

L'intervention scénique comme l'intervention urbaine s'appuient sur la mise en correspondance entre sensations et représentations. Mettre en lumière n'est pas seulement planter un luminaire mais bien un jeu sur les perspectives et les qualités expressives et poétiques d'un lieu. Ainsi, les concepteurs lumière en appellent au souvenir, à l'imaginaire et aux représentations symboliques véhiculées par la lumière.

### 3. Vers l'aménagement du 21<sup>ème</sup> siècle

Ce renouveau de la vision de l'aménagement n'a pas été sans conséquence sur les politiques urbaines. Le meilleur exemple est celui du « plan lumière ». À l'origine il consistait à identifier les principaux monuments et sites à mettre en valeur. Aujourd'hui, la prise en compte des espaces publics et du réseau viaire en fait une partie intégrante du SDAL : schéma directeur d'aménagement lumière.

Dès lors, l'éclairage nocturne s'est vu attribué non plus qu'une mais trois fonctions. La sécurité en reste une composante primordiale, notamment en termes de responsabilité, mais elle est désormais partie intégrante :

- D'une fonction de composition urbaine : rendre la ville nocturne « lisible », de créer des repères spatiaux et visuels
- D'un besoin fonctionnel comme l'éclairage d'une voie de circulation

---

<sup>13</sup> Fiori S., « Réinvestir l'espace nocturne : les concepteurs lumière », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.73 – 80, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

- Et d'une fonction symbolique : production de signes, alimentation de représentations liées au pouvoir, à l'histoire,...

L'avènement de la lumière et de la sécurité a permis de conquérir la nuit urbaine qui est aujourd'hui « nuit artificielle ». Comme l'indique Luc Gwiazdzinski, « *les concepteurs lumière sculptent la nuit et donnent une identité nocturne à nos cités* ». L'éclairage public devient agrément et promeut la nuit à travers des nuits thématiques et un véritable calendrier nocturne. Ainsi, la nuit « underground » devient commerciale, elle se vend et fait vendre. Elle devient un élément de redynamisation urbaine. La lumière « manipule l'espace public » et permet à la ville de se donner en spectacle.

La lumière ne prend corps que dans un espace construit défini et en même temps soumis à d'importantes variations (en fonction des points de vue notamment). Bien qu'elle soit un outil de requalification et de valorisation urbaine, mettre en lumière la ville, c'est « *ordonner la vision nocturne* », « *hiérarchiser* », « *structurer* », « *rythmer* » ou encore « *souligner* » l'espace architectural et urbain. Mais alors, comment est-il possible de donner vie à un espace sans le figer dans le temps ?

### C. Lumière en ville

La nuit fait l'objet de débats multiples situés au cœur d'enjeux économiques, politiques, sociaux et environnementaux des villes d'aujourd'hui.

#### 1. Pollution ou nuisance ?

La première clef d'entrée est celle de la « pollution lumineuse ». Les américains Travis Longcore et Catherine Rich en distinguent deux types :

- « *l'astronomique* » qui se rapporte à la vue que nous avons du ciel nocturne. A l'impossibilité de contempler les étoiles et aux répercussions qu'aurait cette pollution sur notre état de santé et notre appréciation du monde.
- « *l'écologique* » qui correspond à l'altération irrémédiable des écosystèmes par la simple diffusion de la lumière ; qu'elle se perde vers le ciel ou qu'elle soit relativement bien dirigée vers le sol.

Christian Remande, ancien PDG de la société Comatelec (spécialisée dans les luminaires urbains) et expert de l'Association Française des Eclairagistes (AFE), nie toute existence d'une pollution lumineuse : « *la lumière ne pollue pas, la lumière est invisible* ». En revanche, il admet qu'elle peut « *générer des nuisances qu'il y a lieu de ne pas occulter aujourd'hui* ». Il place ainsi un curseur entre « pollution » et « nuisance » ; une nuisance n'étant alors qu'un « inconvénient » pour une catégorie particulière d'individus, d'animaux ou de végétaux.

La notion de nuisance a pris sens lors d'études sur les effets de la lumière artificielle sur l'environnement nocturne. Si elle a d'abord touché l'Amérique du Nord dès la fin du 19<sup>ème</sup> (Kumlien, 1880), on a dû attendre que les astronomes Nord américains s'en inquiètent avant de la voir abordée en France. Il a rapidement été mis en évidence une réelle dégradation de l'environnement nocturne. Si au début, elle appartenait au monde scientifique, elle a rapidement été reprise par les aménageurs, les juristes et les énergéticiens. Elle intègre aussi bien les impacts de certains rayonnements sur la flore (notamment les ultra-violets) que les conséquences de la perte des repères ancestraux du ciel et des étoiles.

Les halos lumineux marquent leur empreinte sur les territoires. L'empreinte lumineuse tend à devenir une empreinte urbaine omniprésente dont la montée en puissance appauvrit la culture scientifique. Les coûts écologiques, impacts et effets sur les animaux et l'horloge interne de l'Homme vont de pair avec la raréfaction de la nuit étoilée. Rendre ses lettres de noblesse à ce « *bien public rendu inaccessible* »<sup>14</sup> est le fer de lance de nombreux mouvements de défense du ciel étoilé, l'Association Nationale pour la Protection du Ciel (ANPCN) en tête. L'objectif est de « sauver la nuit » en réhabilitant le noir. Le Grenelle 2 (2010) intègre pour la première fois la notion de nuisances lumineuses en exigeant un zonage photométrique. Celui-ci invite à une évolution des politiques dans un souci de santé publique, d'écologie et d'efficacité énergétique.

L'éclairage public se trouve au cœur d'enjeux climatiques et économiques. Il représente plus de 20% des dépenses énergétiques des communes pour un peu moins de 50% de sa consommation d'électricité (ADEME, 2005).

De par ses dimensions sociale, environnementale et économique, la nuit apparaît comme un espace-temps à relier aux actions des politiques du triptyque développement durable.

---

<sup>14</sup> Challeat S., « La nuit, une nouvelle question pour la géographie », in *Bulletin de l'association des géographes français* n°2, p.183 – 196, juin 2011

## 2. La nuit, une identité ?

Il ne faut pas oublier que la lumière a directement participé à la création d'un nouveau temps urbain : la « *nuit urbaine* » (Paquot, 2000). La création et la diffusion de l'éclairage public a profondément modifier les modes de vie. Les lampes à huile puis au gaz, mises en place dans les rues, ont permis le développement d'une activité typiquement nocturne, encore aujourd'hui appelée « *vie urbaine nocturne* ». La lumière a dès lors commencé à créer des « géographies inédites », traductions des pratiques de l'espace urbain durant quelques heures de la nuit.

Les évolutions du rôle de l'éclairage urbain apparaissent clairement liées aux grandes périodes de l'urbanisme. A partir du 15<sup>ème</sup> siècle, la lumière est une représentation du pouvoir. Puis, à la fin du 17<sup>ème</sup>, la société devient disciplinaire et l'éclairage urbain s'inscrit alors dans une logique de contrôle des usages de la ville. Aujourd'hui, l'éclairage urbain fait partie intégrante de l'aménagement du territoire.

« *Le sentiment de la nuit urbaine* » exprime la « *relation personnelle, sensitive et sensuelle à la fois, que le citoyen entretient avec la nuit éclairée artificiellement* »<sup>15</sup>. La nuit lumineuse s'est banalisée. Le rêve de la nuit et le contrôle des espaces urbains entrent en conflit : les concepteurs lumières sont chargés « *de colorier [la nuit] aux normes de « l'imaginaire collectif », comme si l'imaginaire pouvait se partager* ». L'identité nocturne en semble être dénaturée. Il ne faut pas ôter à la nuit toute son identité et son importance sensorielle. La nuit tendrait alors à se banaliser et à faire perdre aux villes leurs caractéristiques propres allant dans le sens de l'homogénéisation diurne des territoires. Quoiqu'il en soit, il reste primordial de veiller à ce que des zones d'ombres persistent afin d'encourager l'imaginaire.

En revanche, comment le soulignent Sophie Mosser et Jean-Pierre Devars<sup>16</sup>, l'imaginaire n'est pas collectif. Ainsi la volonté d'offrir des éclairages de qualité pose la question des représentations de la lumière : est-ce que les citoyens appréhendent la lumière dans des termes similaires aux concepteurs lumière ? L'appréhension psycho-sensorielle, propre à chacun, est à la base d'un sentiment d'insécurité ou de sérénité. C'est donc une logique situationnelle qui conditionne l'imaginaire d'insécurité. Or à la question « *avoir ou non peur le soir* »<sup>17</sup>, 68 % des

<sup>15</sup> Paquot T., « Le sentiment de la nuit urbaine aux XIXe et XXe siècles », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.6 – 14, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

<sup>16</sup> Mosser S., Devars, J.P., « Quel droit de cité pour l'éclairage urbain ? : une composante de la qualité des villes la nuit », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.63 – 72, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

<sup>17</sup> Mosser S., Devars, J.P. (sous la dir.), *Paroles citoyennes sur la notion de confort dans l'espace public nocturne*, Compte-rendu de recherche, CRESSON, 1998

personnes interrogées déclarent « *qu’elles n’ont pas fait de détour pour éviter un endroit mal éclairé lorsqu’elles doivent se déplacer à pied le soir ou la nuit dans leur ville* ».

Actuellement, la « nuit urbaine » ne semble pouvoir se détacher des versions modernes de ces équipements ; « *ils sont l’origine même de la présence humaine dans l’espace* » annonce Sandra Mallet<sup>18</sup>. Pourtant, comme elle le souligne, « *une analyse des politiques d’éclairage à l’échelle intra-urbaine montre combien celles-ci sont dorénavant déconnectées des usages de la ville* ». On note en effet que, dans des villes toujours plus éclairées, les lieux les plus fréquentés ne sont pas les plus éclairés. Mais elle insiste surtout sur le fait que « *les lieux de vie nocturne ne sont pas ceux qui retiennent le plus l’attention des aménageurs en termes de lumière* ». Il est en effet très rare que ces lieux de vie nocturne bénéficient d’une « mise en ambiance lumineuse ». Il appartient alors à l’éclairage privé de pallier cette « carence de l’éclairage public » : « *ce sont les néons et les enseignes lumineuses des restaurants, sandwicheries, bars, discothèques, cherchant avant à créer des lumières atypiques et originales pour leur devanture afin d’attirer l’œil du client, qui créent les ambiances lumineuses* ». Ces lumières multicolores contrastent avec les « *couleurs habituelles de la ville* » et sa « *mise en lumière traditionnelle* ». Ces lumières, forcément tape-à-l’œil, cherche à faire dans la démesure. Ce sont celles de la nuit festive et exubérante où on se défoule, où on s’exhibe, où on « se lâche ». La question de la cohabitation et du partage de l’espace public reprend donc sens.

#### D. Idées fortes

Les évolutions technologiques ont fait évoluer l’éclairage, mais c’est toutefois plus l’aspect que le rôle qui a changé. En effet, il découle depuis toujours une « *logique hygiéniste, sécuritaire et d’embellissement mais l’éclairage est aujourd’hui anoblit en « lumière urbaine* » »<sup>19</sup>. Ainsi, l’éclairage public revêt aujourd’hui deux fonctions majeures : la sécurité des biens et des personnes et l’esthétisme. Mais outre cette mise en valeur nocturne de la ville, la lumière joue sur la composition spatiale et sociale des lieux et permet, par le biais des politiques lumières, de hiérarchiser les espaces et d’intervenir à une échelle plus large. Objectivement, l’éclairage urbain a toujours un rôle de sécurité et d’embellissement mais la façon dont on parle est différente. La

<sup>18</sup> Mallet S., « Paysage-lumière et environnement urbain nocturne », in *Revue Espaces et Sociétés* n°146, p.35 – 52, mars 2011

<sup>19</sup> Mosser S., Devars, J.P., « Quel droit de cité pour l’éclairage urbain ? : une composante de la qualité des villes la nuit », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.63 – 72, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

lumière devient un véritable argument marketing, elle est travaillée par des artistes qui tentent d'offrir une approche sensible aux citoyens. Cependant, ces derniers sont éloignés de l'élaboration et l'imaginaire n'est pas collectif alors que la lumière tend à créer une identité sensible et symbolique commune. Alors y-a-t'il cohérence entre la conception et la perception des usagers ? <sup>20</sup>

### 1. Une fenêtre pour la ville de demain ?

Le fonctionnement de nos villes et l'ensemble de nos rythmes individuels et collectifs sont intimement liés. La nuit reste un espace-temps finalement peu investi par l'activité humaine, « *une dernière frontière* » (Luc Gwiazdzinski), un monde intérieur à explorer. Bien que, partout dans le monde, l'appropriation de la ville la nuit a conduit à une augmentation de la périodicité, de l'amplitude et de la fréquence des transports, l'espace urbain peut être, comme le fait Luc Gwiazdzinski, facilement catégoriser : « *une ville qui dort, une qui travaille, une qui s'amuse et une vide, simple coquille des activités de la journée* ». La ville qui travaille, celle qui dort et celle qui s'amuse ne font pas toujours bon ménage et aujourd'hui représentent un véritable enjeu des politiques urbaines. Lille, par exemple, a lancé « *une charte de la nuit* » qui permet de concilier animation nocturne, attractivité de la ville et repos des résidents.

La lumière a pris possession de l'espace urbain éloignant les ténèbres de nos nuits. La nuit est devenue un véritable secteur économique où l'accessibilité est le maître mot. Les amplitudes horaires évoluent et les rythmes biologiques sont remis en cause. La nuit urbaine sans activités ne s'étend plus que sur 3 heures (de 1h30 à 4h30 du matin). La nuit noire semble laisser place à la nuit blanche.<sup>21</sup>

Dès le milieu des années 1990, Justin O'Connor<sup>22</sup> souligne que « *les débats autour de l'économie de la nuit sont maintenant devenus partie intégrante des stratégies de revitalisation de nombreux centres urbains au Royaume-Uni* ».

La question rémanente est le « *pourquoi ?* » : « *pourquoi la ville la nuit est-elle encore considérée comme un problème appelant réglementation et canalisation, plutôt que comme une ressource*

---

<sup>20</sup> Mosser S., « Les configurations lumineuses de la ville la nuit : quelle construction sociale ? », in *Revue Espaces et Sociétés* n°122, p.167 – 186, avril 2005

<sup>21</sup> Gwiazdzinski L., « La nuit, dernière frontière », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.81 – 88, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000

<sup>22</sup> O'Connor J., « Donner de l'espace public à la nuit : le cas des centres urbains en Grande-Bretagne », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°77, p.40 – 46, Dossier Emplois du temps, mars 1997

*prête à être développée et améliorée par ceux qui comprennent quel en est le potentiel ? », « pourquoi le même respect et les mêmes privilèges ne sont-ils pas accordés à ceux qui se sentent chez eux dans la ville, la nuit (propriétaires de bars, promoteurs de clubs, restaurateurs, consommateurs et ceux qui appartiennent aux industries culturelles) qu'à ceux qui s'activent pendant la journée de 9h du matin à 17h ? ».*

Justin O'Connor parle de « *schizophrénie à propos de la nuit* ». Cette maladie humaine rapportée à la praxis de la ville est monnaie courante de la personnification de l'espace urbain. Au Royaume-Uni, elle semble, d'après O'Connor, plus marquée que dans le reste de l'Europe ; sa théorie étant appuyée par une étude de Demos (1996) qui conclut que près de 50% de la population a encore peur de sortir la nuit. Il faut cependant bien noter que l'expérience de l'espace urbain et de l'espace public la nuit n'est pas universelle, pas même en Europe. C'est pourquoi il semblait essentiel d'examiner de plus près et d'une manière plus critique la vie nocturne au sein des nouveaux centres villes. Par exemple, l'abandon de l'exigence de « démontrer le besoin », lors de la demande d'une nouvelle licence de débit de boissons, a abouti à des investissements privés très importants dans de nombreux centres-villes, et à la création d'une masse critique d'activités dans de nombreux centres-villes.

Toute tentative pour « réformer » la ville la nuit aurait donc à traiter ces problèmes tout autant que le développement des arts et des stratégies culturelles ou le réaménagement du tissu urbain.

## 2. Les temps de la nuit

Les rythmes ont évolué, la nuit est scandée en tranches horaires. La soirée laisse place à la nuit éclairée : la nuit urbaine, puis à la nuit noire de 1h30 à 4h30 du matin. Et enfin le jour se lève sans qu'on ait pu croire qu'il se soit couché. « *La lumière a progressivement pris possession de l'espace urbain, gommant en partie l'obscurité menaçante de nos nuits* »<sup>23</sup>. Cependant, la nuit reste paradoxale. Bien qu'elle soit un lieu de perdition véhiculant un sentiment d'insécurité pour les uns et d'isolement pour les autres, elle est le temps idéal pour l'invention et la liberté. Les nouvelles revendications vont dans ce sens : plus de libertés et de loisirs. La nuit urbaine doit se dégager de l'emploi du temps « raisonnable » édicté par la société, ne plus être un temps

---

<sup>23</sup> Gwiazdzinski L., « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines », in Cahier Espaces n°103, p.44 – 56, novembre 2009

contraint ou un temps de loisirs, mais un temps pour soi.<sup>24</sup> Ce territoire de projet, lieu de « *resynchronisation malgré l'accélération permanente* », pourrait ré-enchanter nos villes et nos nuits. Un urbanisme de nuit doit voir le jour afin d'offrir un « usage alterné » de l'espace collectif et de laisser place à l'humanité. La nuit apparaît donc comme la dernière frontière à explorer. Mais il faut veiller à éviter la ségrégation temporelle et spatiale sous-jacente à la nuit ainsi qu'à protéger ce territoire des fantasmes et des rêves.

La moitié du temps des villes se déroule sous les projecteurs, pourtant comme l'indique Anne Cauquelin les lumières ont dénaturé « *la ville nocturne en un flipper cauchemardesque* ». Dans un souci de sécurité, l'éclairage public s'est banalisé créant un halo de lumière, pollution pour les uns, beauté pour les autres. Avec l'apparition du crédo « *c'est beau une ville la nuit* », les politiques ont cherché à développer le pouvoir de séduction de la nuit, par le biais de la lumière ; peut-être à outrance.

### 3. Une nouvelle géographie nocturne

Alexandre Cammas pose la question « *et si l'avenir de la nuit, c'était le jour ?* ». Il est vrai que la nuit à ses propres mœurs, ses propres aspirations, un fonctionnement se voulant différent de celui qui sévit la journée. Les règles et les lois sont différentes, subtil mélange entre protection et répression. Ce phénomène se retrouve d'ailleurs lors de la mise en place de couvre-feu faisant suite à des émeutes urbaines : la libre circulation la nuit est la première liberté à être supprimée... Mais que serait la nuit sans bars, sans snacks, sans services de sécurité ou de santé ? Sans tous ces « acteurs » de la vie diurne essentiels à la continuité sociale ? Se déplacer la nuit c'est se mouvoir dans un archipel. Ce sont ces services qui connectent le jour et la nuit, qui offrent à cette dernière sa géographie. Chaque élément de centralité nocturne est alors assimilé à un espace insulaire allant jusqu'à l'émergence d'un espace public nocturne. Chacun de ces îlots bénéficie d'une réputation forgée dans le vécu. Le bouche-à-oreille vient développer l'activité des commerces qui à leur tour développent leur environnement. La ville la nuit est un réel système solaire où gravitent les lieux identitaires de l'espace public autour des étoiles qui brillent dans les yeux des usagers comme autant de phares dans la nuit.

---

<sup>24</sup> Paquot T., « Le sentiment de la nuit urbaine aux XIXe et XXe siècles », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.6 – 14, Dossier Nuits et Lumières, septembre 2000



Nous terminerons de tenter de définir la nuit tourangelles sur cette remarque de Marc Trigeros et Guy-Noël Pasquet : « *Nous sommes tous des noctambules potentiels, occasionnels, accidentels, espérant tous que nos nuits soient plus belles que nos jours. Et puis, de toute façon, où et surtout quand commence et finit la nuit ?* ».

## II. Présentation de la recherche

### A. Constat, Thématique, Sujet

La nuit est de tous temps espace de conflits. Aujourd'hui, l'évolution de la société en fait un enjeu réel du vivre la ville. L'espace urbain est construit et pensé pour la journée. La nuit est de fait un territoire de la déconstruction et de l'introspection de la société d'aujourd'hui. Les espaces publics du jour deviennent des terrains inappropriés aux besoins concernant la vie nocturne.

#### 1. Constats

L'offre de services, tout comme l'espace qui l'a contient, ne peut satisfaire aux attentes des « noctamphiles ». Ces clubbers et pubbers appartiennent à la nouvelle génération des citadins ancrés dans la ville d'aujourd'hui. Ils vivent une nuit festive et événementielle qui s'oppose à celle des travailleurs, dits les « nuiteurs », mais aussi des dormeurs. En marge de ces groupes, les sans-abris se réapproprient les espaces publics et une économie parallèle se développe.

Ainsi, plusieurs groupes de populations aux codes sociaux différents doivent cohabiter ce qui engendre de nombreuses tensions parfois silencieuses et conditionnant nos usages de la nuit.

Des conflits d'usages et de pratiques naissent sur les espaces publics et sont amplifiés la nuit. Les espaces publics sont à définir comme objet des pratiques des populations et des préoccupations des acteurs institutionnels. Il intègre progressivement les évolutions sociales et les transformations de la société. Alors qu'aujourd'hui la nuit semble être « *la dernière frontière* » (Luc Gwiazdzinski), qu'en est-il de l'espace public la nuit ?

L'espace public est un espace clef. Il doit être à la fois pivot, fédérateur et vecteur aussi bien du lien social, de la cohésion sociale que de la mixité sociale.

Quant à l'usage, il s'agit d'un « *concept ambigu qui relève de l'habitude des routines et de l'habitus* »<sup>25</sup>. Pour chaque espace il existe un ou des usages, des fonctionnements propres et un mode d'appropriation spécifique.

Ainsi, la nuit cristallise de nombreux enjeux transversaux qui appartiennent peu ou prou au domaine de l'urbanisme depuis la sphère sociale jusqu'à la sphère économique en passant par les politiques d'aménagement urbain.

## 2. Définition du sujet

Dans le cadre de notre projet de fin d'études « *Tours la nuit : La prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain : le cas du Tramway* » au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, nous avons choisi de questionner les espaces publics et les politiques d'aménagement urbain pouvant satisfaire aux enjeux de la nuit en ville. La ville de Tours, territoire que nous pratiquons depuis plusieurs années maintenant, nous est apparue comme le territoire propice à notre recherche : en tant que ville moyenne, elle est représentative de la plupart des villes métropolitaines et satisfait ainsi la comparaison avec ses contemporaines. A la question, « pourquoi la nuit ? », la réponse est simple : la nuit représente aujourd'hui une fenêtre sur le fonctionnement de la ville. Encore trop peu valorisée par les politiques et profitant d'une médiatisation peu glorifiante, elle est un levier d'amélioration du vivre la ville d'aujourd'hui. C'est ainsi que nous nous sommes intéressés à la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain de la ville de Tours.

Tours, ville dynamique et en perpétuelle construction, est aujourd'hui en passe de moderniser une nouvelle fois son fonctionnement au travers du projet de tramway interurbain reliant Tours-Nord à Joué-lès-Tours ; tous deux territoires à enjeux forts aussi bien en termes de démographie que de mobilité. Ce projet phare de la ville de Tours est le fer de lance du renouvellement urbain. De fait, il est indispensable de veiller à la prise en compte, dans un tel projet, du basculement jour/nuit des pratiques des espaces publics qu'il traverse.

Au-delà des thématiques habituelles de promotion et de sécurité, nous avons tenu à aborder les usages et représentations, la question de la praxis et celle de la mobilité avec l'œil de l'aménageur. Nous avons souhaité envisager le basculement des aménagements diurnes dans

---

<sup>25</sup> Costes L., Marchand-Savarit J. (sous la dir.), *L'Appropriation des espaces publics par les usagers : Appropriable / approprié : quelles relations pour un espace public urbain ?*, Projet de fin d'études, EPU de Tours, 2008

leur globalité. Nous allons donc voir dans quelles mesures la nuit est prise en compte dans les politiques d'aménagement de Tours.

## B. Etat des lieux de la ville de Tours



Figure 1: Localisation de la ville de Tours  
(Réalisation personnelle)

Tours est une ville moyenne d'environ 140 000 habitants (INSEE) située au Centre-Ouest de la France et inscrite dans l'aire urbaine la plus importante de la région Centre (475 000 habitants, INSEE). Elle est traversée par la Loire et bénéficie du classement au patrimoine mondial de l'Unesco. Cette ville d'Art et d'Histoire bénéficie depuis juillet 2011 d'un plan local d'urbanisme (PLU) qui vient supplanter le plan d'occupation des sols (POS).

Le PLU couplé au plan d'aménagement et de développement durable cherche à créer une ville de demain durable. Cependant, la nuit, qui est une thématique d'aujourd'hui pour cette ville de demain, n'est, aux vus de ces documents et des propos recueillis au près des acteurs, pas prise en compte en dehors de la politique de mise en lumière commune à la quasi-totalité des villes.



Figure 2: Vue sur les toits de Tours (collectif Ensemble(s) La Ligne)

### 1. Politique lumière

Nous vous proposons donc ici de dresser un rapide état des lieux des politiques de mise en lumière de la ville de Tours.<sup>26</sup> Dans les faits, un plan lumière permet « *d'extraire la ville nocturne des ténèbres en amenant sécurité et esthétisme* »<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> <http://icones.tours.fr/fr/icones/plan-lumiere>

Depuis, 1996 la municipalité a mis en place, par le biais de cet outil, un projet de valorisation du patrimoine architectural de la ville. La ville a ainsi élaboré une stratégie d'amélioration de la lumière en réalisant un plan lumière, visant dans un premier temps à révéler les monuments et les édifices historiques clefs de la ville (la Cathédrale Saint-Gatien, la Basilique Saint-Martin, l'Hôtel de Ville,...). Dans un second temps, l'éclairage public a permis de mettre en valeur les axes structurants avec notamment les ponts enjambant la Loire et le Cher. A travers, sa politique lumière, « *la ville façonne son image nocturne et notamment les ambiances de nuit et les espaces publics* » (Frédéric Bois, Directeur du Service Eclairage Public de la ville de Tours, entretien novembre 2012). Les sites illuminés se multiplient et l'accent est porté sur les chemins piétonniers, les rues, les places publiques ainsi que les parcours en bordure de fleuve. Cependant, il n'existe aucune charte lumière visant à harmoniser l'éclairage public à l'échelle de la ville ; une réflexion sur ce point semble être en cours.



Figure 3 : Mise en valeur des édifices historiques de la ville de Tours (bibliothèque municipale, gare, Hôtel de ville, gare)  
(Ville de Tours)

La ville de Tours a aussi cherché à se positionner au niveau national en organisant notamment la journée de la lumière en partenariat avec l'Association Française de l'Eclairage. En septembre 2010, la ville a regroupé plus de 500 experts de l'éclairage et des lumières urbaines. Pour l'occasion la municipalité a créé plusieurs illuminations et animations lumières. Elle a choisi l'Hôtel de Ville, la gare de Tours, le jardin de la Préfecture et le Boulevard Heurteloup pour accueillir les créations artistiques de concepteurs lumières. Des projections et sculptures lumineuses ont mis en évidence un autre aspect de la lumière mais aussi des édifices.

<sup>27</sup> Challeat S., « La nuit, une nouvelle question pour la géographie », in *Bulletin de l'association des géographes français* n°2, p.183 – 196, juin 2011



Figure 4 : Journée de la lumière 2010 : illumination du boulevard Heurteloup et de l'Hôtel de ville (AFE, ville de Tours)

Dans cette idée, le projet du tramway bénéficie d'une mise en lumière esthétique conduite par le SITCAT. Elle se traduit par la mise en lumière des hauts lieux du patrimoine situés à proximité du tramway : le château d'eau de l'Europe, la médiathèque du Beffroi, le Palais de Justice, la Gare (depuis la rue Charles Gille), le Palais des Sports, l'Eglise St Paul du Sanitas, le château d'eau de Joué-lès-Tours,... La ville de Tours a profité de ce « renouveau » pour réaliser quelques travaux ponctuels sur l'éclairage public.

La ville de Tours, soucieuse de ses dépenses énergétiques, a aussi élaboré une stratégie de diminution de la lumière. La municipalité tente ainsi, dans sa politique du « juste éclairage », de réduire sa consommation énergétique par le biais du remplacement de matériel et par la diminution de l'éclairement (diminution de la puissance, changement des lampes, extinction de lampadaires,...).

Cependant, malgré cet engouement affiché, la ville ne prend pas en compte l'aménagement lumineux dans les grands projets urbains du plan local d'urbanisme et communique très peu autour de la thématique « lumière en ville ». Vérifions-le en nous intéressant au cas du tramway qui est aujourd'hui, le grand projet de la ville de Tours.

## 2. Le tramway

Le tramway de Tours, longtemps resté dans les cartons, sera mis en service courant 2013. Il est le reflet de la ville, le 4<sup>ème</sup> paysage. Comme l'indique Jean Germain « *le tramway viendra à point nommé optimiser les déplacements, desservir les quartiers excentrés ou en construction, désengorger le centre ville de Tours et requalifier l'espace public* ».

Le tramway est notre fil conducteur, notre clef d'entrée pour l'étude de la prise en compte de la nuit à Tours. Nous allons mettre en évidence les lignes directrices du projet tramway.

### a. Historique



Figure 5 : Les premiers tramways tourangeaux (Sitcat)

C'est à partir de 1865 que les villes françaises ont commencé à se munir de transports interurbains profitant de la révolution industrielle et de la machine à vapeur. Le premier tramway de la ville de Tours date de juillet 1877. Il reliait la ville de Vouvray à l'Est au plateau de Grammont au Sud. Lui fait suite en 1889, une nouvelle ligne à vapeur reliant Anatole France à Vouvray.

La Première Guerre Mondiale 1914 – 1918, n'a pas été sans conséquences sur l'offre de mobilité de l'époque en fragilisant les 50 kilomètres du réseau, qui a pourtant subsisté jusqu'en 1949. La reconstruction de la ville de Tours après la Seconde Guerre Mondiale a gommé aussi bien dans les esprits que dans les voiries les traces de cet ancien réseau.

Le projet actuel du tramway est le résultat des études de transport en commun en site propre (TCSP) lancé dès la fin des années 80. Il aura fallu 20 ans pour régler les conflits sur le tracé et trouver un moyen d'apaiser les tensions entre les différents acteurs. C'est réellement en 2003 avec le Plan de Déplacement urbain (PDU) qu'est insufflée une nouvelle dynamique et le tracé de la ligne 1 est accepté après concertation entre le projet initial de TCSP de Jean Royer et le tracé proposé par les Verts en 2008. L'objectif du tramway est de faire franchir à cette agglomération une étape décisive dans l'amélioration de la qualité de vie par la domestication de l'automobile.

### b. Le projet

En quelques mots clefs, ce sont près de 15 kilomètres qui viennent structurer et relier physiquement le Nord de Tours (Vaucanson) au Sud (Lycée Jean Monnet), en proposant un



tramway toutes les 6 minutes en heure de pointe de 5 heures à 1 heure du matin. Le centre ville pourra être rejoint en 23 minutes depuis les terminus. Le SITCAT (Syndicat Intercommunal de Transport en Commun de l'Agglomération Tourangelle, créé en 1974) et CitéTram (maîtrise d'ouvrage) attendent près de 55 000 voyageurs jours qui pourront profiter de 5 parcs relais, 29 stations et 2013 arbres symboliquement plantés pour fêter l'arrivée de cette nouvelle offre de mobilité dès septembre 2013. Ce projet recouvre 400 000 m<sup>2</sup> répartis sur 2 communes (Tours et Joué-lès-Tours) pour un montant annoncé de 369 millions d'euros.

Les stations seront éloignées les unes des autres de 530 mètres en moyenne et 62000 habitants, 31000 emplois, 14 000 étudiants, 9 000 élèves, seront potentiellement concernés par le tramway dans un périmètre de 400 mètres autour de la ligne.

Le tramway empreinte les principaux axes structurant du territoire et traverse les lieux suivants, du Nord au Sud : Monconseil, l'avenue de l'Europe, la Tranchée, le pont Wilson, la Rue Nationale, la place Jean Jaurès, la gare, le Sanitas, l'avenue Grammont, le boulevard Winston Churchill, le quartier des Deux-Lions, l'avenue de la République et la Rabière. Le tram enjambe le Cher grâce à un nouvel ouvrage situé le pont de Saint-Sauveur et le pont de Sanitas. Le tramway est ainsi le reflet de la diversité de l'espace urbain.

Une seconde ligne est d'ores et déjà défendue par Jean Germain, il s'agirait d'un embranchement de la ligne 1 reliant la gare de Tours à l'hôpital Trousseau en passant par la gare de Saint-Pierre des Corps et le campus de Grammont.

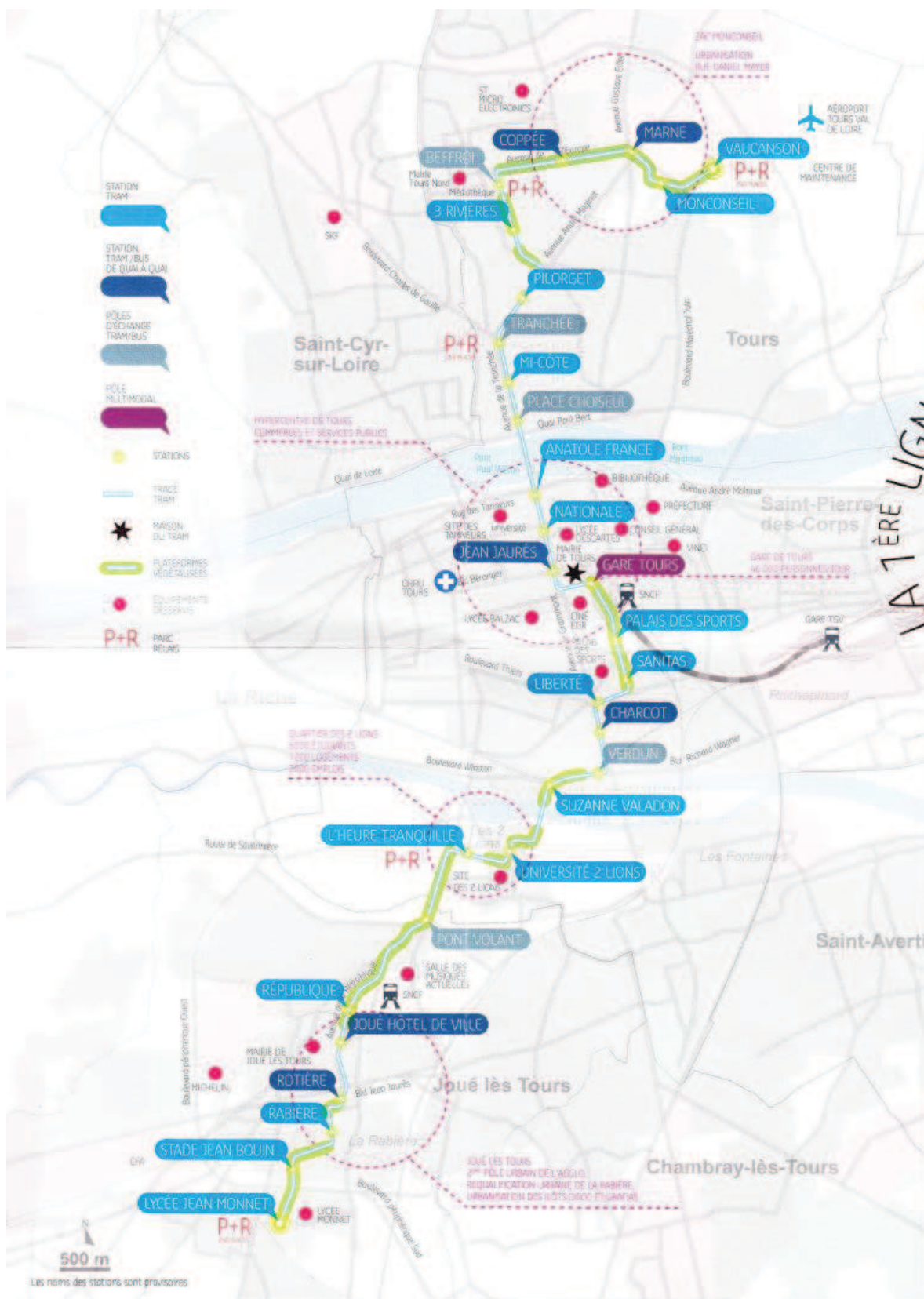


Figure 6 : Tracé de la ligne 1 de tramway (Sitact, CitéTram)



## c. Le tramway, « une architecture en mouvement »

▪ Le 4<sup>ème</sup> paysage

Comme dans l'ensemble des villes françaises renouant avec cette offre de mobilité, le design est une part intégrante du projet du tramway. Au-delà des simples préceptes de la modernisation de l'image des villes, le cas de Tours tire son épingle du jeu en intégrant la notion de 4<sup>ème</sup> paysage dès la sortie des cartons.

Le tramway, aménageur de la ville telle une « œuvre urbaine », s'inscrit comme le 4<sup>ème</sup> paysage après le bâti, le patrimoine ligérien et les jardins de Touraine. Le design était donc une composante cruciale du projet comme l'a souhaité Régine Charvet-Pello, adjointe au Maire et experte dans le domaine du design ferroviaire (Angers, Le Mans, le T3 à Paris,...). Suite à un concours, le SITACT a chargé l'agence RCP Design Global dirigée par Régine Charvet-Pello du design de la ligne. Sous l'influence de la ville, voulant faire du tramway un argument de communication et un attrait touristique comme celui de Montpellier, le collectif international pluridisciplinaire « Ensemble(s) la ligne » a été constitué autour de Régine Charvet-Pello.

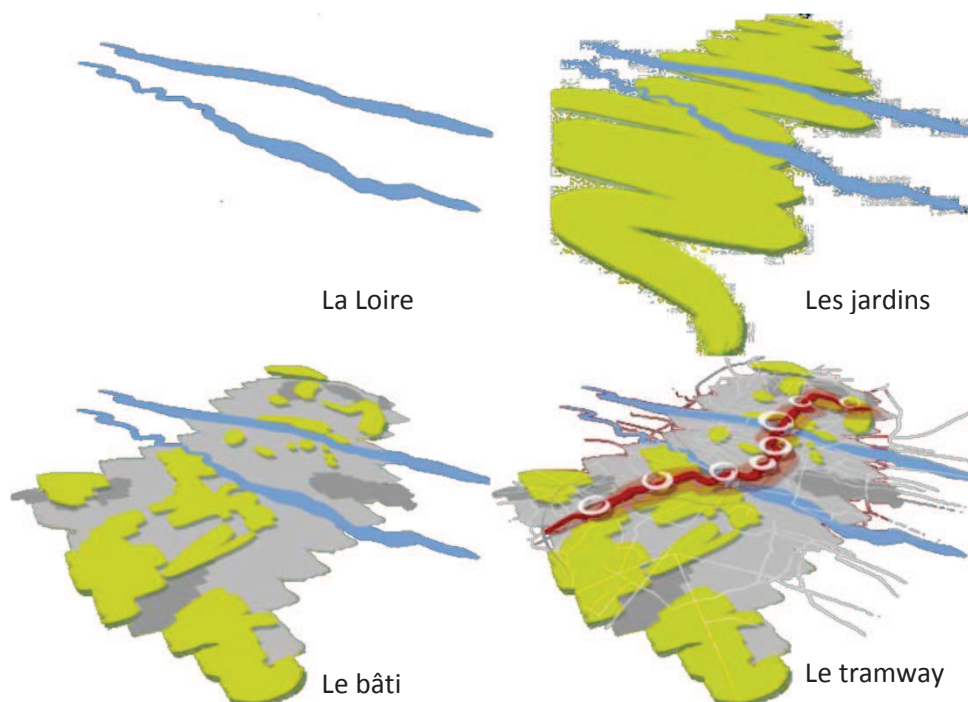


Figure 7 : Les 4 paysages tourangeaux (collectif Ensemble(s) La Ligne)

Le concept du design développé autour des rames et des stations est celui d'un curseur qu'on déplace le long de la ligne. Ce curseur la parcourt en traversant les paysages urbains.

Le collectif a élaboré un cahier de recommandations sur le « design urbain »<sup>28</sup> et un livre blanc nommé « l'alphabet de la ligne »<sup>29</sup>. Il a indiqué, à travers 15 mots clefs, des éléments à respecter et à mettre en valeur. Ces cahiers ont été remis à chaque acteur et des réunions de suivi devaient être mises en place. Cependant, la concertation a le plus souvent échoué.



Figure 8 : L'alphabet de la ligne (collectif Ensemble(s) La Ligne)

#### ■ Les rames

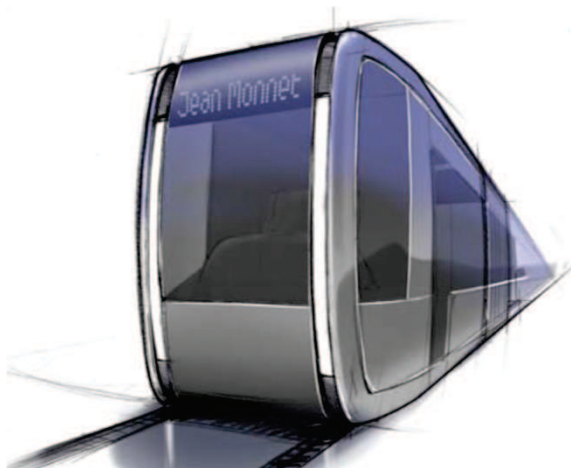


Figure 9 : Visuel du tramway (collectif Ensemble(s) La Ligne)

Décision innovante : le tram mesurera 43,7 mètres de long afin d'éviter ultérieurement le coûteux doublement des rames constaté sur la plupart des réseaux « victimes de leur succès ». Les rames seront composées de 12 modules verticaux habillés de lignes de Buren sur les portes doubles du tram. Ces 7 bandes de 8,7cm seront prolongées en station offrant un repère visuel au voyageur. Le tramway sera ainsi une extension de l'œuvre urbaine de

Buren. L'objectif est de proposer une approche d'ensemble et de montrer que le tram est un objet qui circule et qui relie des lieux. Tous ces lieux appartiennent au même ensemble urbain et aux mêmes paysages et comme l'indique Jacques Levy « la ville commence à ses extrémités ». Ainsi, une attention toute particulière sera portée aux terminus de la ligne à travers la réalisation d'emblèmes artistiques signées Buren. Le tramway est donc aussi l'occasion de faire entrer l'art dans la ville que l'on retrouvera également aux stations où la ligne scandra la poésie de Rabelais. Cette note poétique trouvera écho dans les ondes dessinées sur les vitres, traduction de « l'onde dans la ville ».

<sup>28</sup> CitéTram, SITCAT, RCP Ensemble(s) la ligne, *Première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle : cahier de recommandations « design urbain »*, 2009

<sup>29</sup> CitéTram, SITCAT, RCP Ensemble(s) la ligne, *L'alphabet de la ligne : livre blanc collaboratif*, 2009

▪ Les stations

Les stations, « lieu où la ville rencontre le tramway » (F. Tessier), seront inscrites dans un corridor urbain (bande de 500m de part et d'autre de la ligne) témoignant d'une réflexion sur l'insertion douce du tramway dans la trame urbaine comme s'il avait toujours été là.

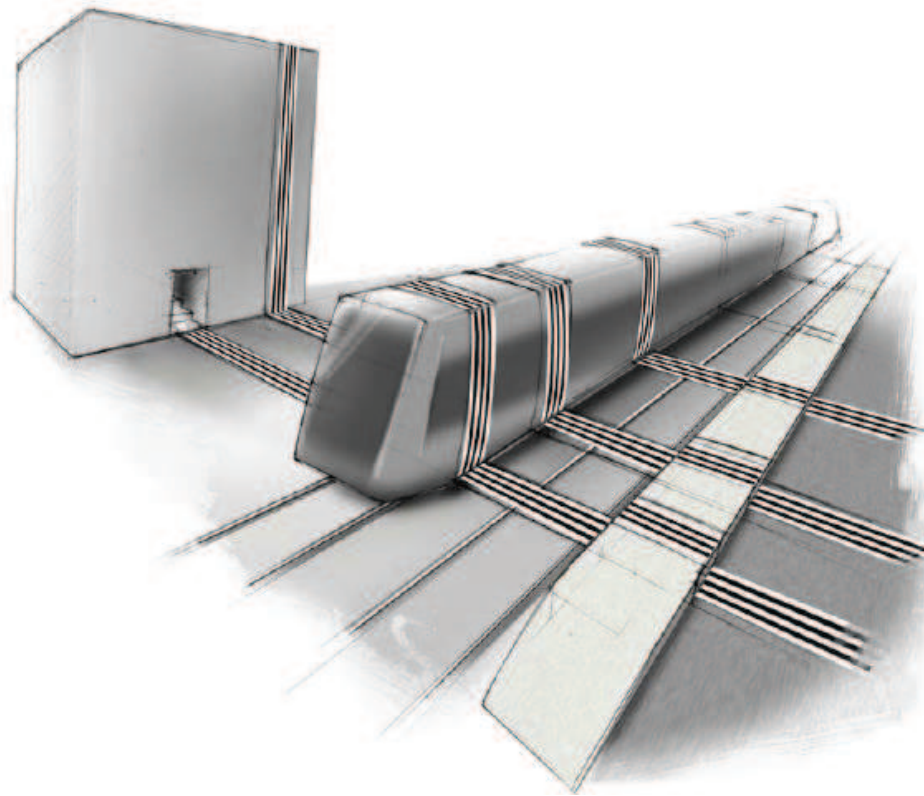


Figure 10 : Extension de l'oeuvre urbaine de Buren (collectif Ensemble(s) La Ligne, D.Buren)

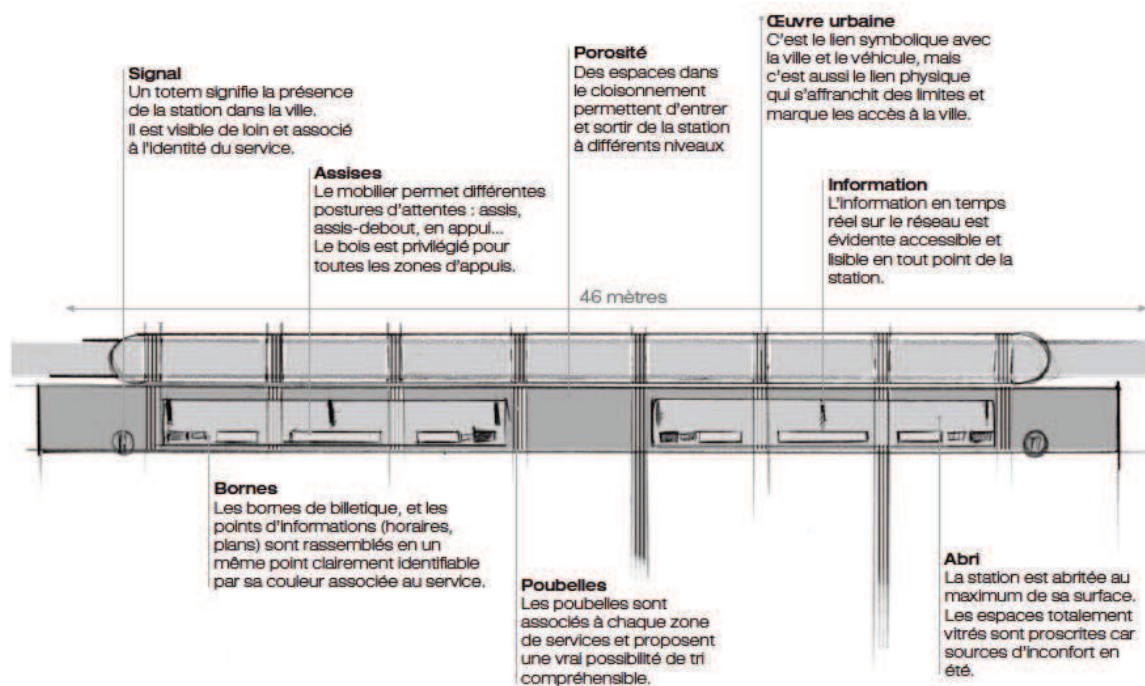


Figure 11 : Lignes directrices de l'aménagement des stations (collectif Ensemble(s) La Ligne)

Vont ainsi voir le jour des espaces piétons souhaités « confortables et pacifiés » notamment par la végétalisation, la mise en scène lumineuse et des jeux d'eau ponctuels. Cette réécriture de la ville s'insèrera à différentes échelles ; depuis la rame à l'espace public avec non pas moins de 40 000m<sup>2</sup> d'aménagement en pierre naturelle dans l'objectif de mettre chacun des lieux en valeur.



Figure 12 : « Totems » et services aux voyageurs (Sitcat, CitéTram)

Les stations seront symboliquement identifiées par des « totems » de couleur rouge présentant elles-aussi les lignes de Buren. Les services aux voyageurs reprendront ce « rouge ultra gloss » pour faciliter leur repérage.

Un point d'orgue sera porté à l'accessibilité. Tout d'abord aux stations où le tramway vient fusionner avec la station physiquement : prolongement des lignes de Buren et absence de lacune entre la rame et les quais de 4 mètres de large.

Ensuite, des abris vélos seront positionnés à proximité de 8 stations considérées comme stratégique pour les abonnés fil bleu (réseau de bus de l'Agglomération Tourangelle). La carte de l'intermodalité sera également jouée au niveau des différents types de stations :

- Station partagée Tram/Bus (boulevard Winston Churchill,...)



Figure 13 : Station partagée Tram/Bus (Sitcat, CitéTram)

- Station commune Tram/Bus (cas de l'avenue Grammont,...)



Figure 14 : Station commune Tram/Bus (Sitcat, CitéTram)



- Station classique



Figure 15 : Station classique (Sitact, CitéTram)

d. La lumière

Suivant l'idée de Patrick Rimoux, sculpteur de lumière, de « *s'immiscer dans l'ADN du territoire* », le tramway sera éclairé de même que quelques éléments clefs, à savoir : le château d'eau de l'Europe, la médiathèque du Beffroi, le Palais de Justice, la gare, le Palais des Sports, l'Eglise St Paul du Sanitas, le château d'eau de Joué-lès-Tours,... En ce qui concerne le Beffroi, une mise en lumière de la toiture pyramidale sera réalisée afin de marquer l'importance de l'édifice dans le quartier tout en ne nuisant aux logements. L'éclairage sera composé de lignes de luminaires LED permettant des variations en couleur et en intensité, offrant un éclairage dynamique et programmable. Les autres édifices bénéficieront d'une lumière blanche, très agréable et très confortable, permettant de révéler de nuit les couleurs du jour et apporter une nouvelle vision de la ville dès sa tombée.



Figure 16 : Mise en lumière en lien avec le projet du tramway (Palais des sports, Ouvrage sur le Cher, Beffroi) (Sitcat, CitéTram)

Le tramway sera lui-même éclairé, en effet son nez disposera de deux bandeaux LED de lumière blanche et continue. Ces LED se poursuivent sous le tramway créant ainsi une projection lumineuse sur les rails. A l'arrière du tramway, les phares seront rouges.



Figure 17 : Bandeaux LED du tramway (RCP Design)

Quant à l'intérieur du tramway, son éclairage sera rythmé par les saisons grâce à une programmation des LED :

- Lumière froide bleue l'été
- Lumière chaude jaune l'hiver
- Lumière intermédiaire en mi-saisons

### C. Critiques

Un rapide benchmark sur les projets de tramway suffit à décrédibiliser la notion de 4<sup>ème</sup> paysage qui semble plus être un argument marketing qu'un solide outil de réécriture de la ville. Bien qu'un livre blanc ait été réalisé, la concertation entre les experts d'Ensemble(s) La Ligne et les concepteurs a eu une portée limitée : alors qu'on en attendait de réels partis d'aménagement, seule une philosophie globale, difficilement appropriable par le non initié, a été donnée. Voici un nouvel exemple de la frontière entre concepteurs et usagers.

Contrairement à Orléans, ville aisément comparable à Tours, où un travail a été porté sur l'intégration du tramway dans le paysage urbain et où l'espace public a été retravaillé de sorte à ne pas proposer de rupture entre l'ancien et le moderne, Tours a joué la carte du contraste en offrant au tramway un « espace dédié » qui marquera bien un nouveau territoire ; serait-ce finalement là la définition du 4<sup>ème</sup> paysage ?

Quoiqu'il en soit, malgré l'émergence de la thématique de la nuit, le tramway s'endormira à 1 heure du matin laissant Tours immobile jusqu'à 5 heures du matin. L'accessibilité à l'offre nocturne ne sera pas accrue ; le tramway se calquant sur les actuels horaires des bus.

Il n'existe pas de réel plan lumière pour le projet, l'usage des stations et de l'espace public environnant n'a pas été traité alors que « lumière » est un mot clef du livre blanc et que c'est un élément incontournable du paysage nocturne.

Le projet tramway ne prend donc pas en compte la nuit. Les jardins publics fermés et le tramway endormi de quatre paysages n'en demeureront que deux. Plus que de passer à côté de leur « philosophie », n'est ce pas là la preuve d'un réel manque d'innovation ?

## D. Problématique, hypothèses et récapitulatif de la recherche

Au-delà des thématiques habituelles de promotion et de sécurité, nous avons tenu à aborder les usages et représentations, la question de la lumière et celle de la mobilité avec l'œil de l'aménageur. Nous avons donc souhaité envisager le basculement des aménagements diurnes dans leur globalité.

C'est pourquoi nous avons choisi de travailler suivant la problématique : quels sont les leviers d'action des aménageurs pour intégrer la nuit dans le projet de tramway de la ville de Tours ?

Afin de répondre à cette problématique nous avons choisi de poser les hypothèses suivantes :

- Il existe à Tours un basculement des usages la nuit et une dynamique nouvelle des espaces pouvant mener à des conflits.
- La nuit Tours est un archipel alternant de nouvelles centralités à des espaces « oubliés » qui participe de l'accentuation des contrastes centre/périphérie. Il devrait donc exister des « espaces publics nocturnes », c'est-à-dire des espaces publics pensés pour satisfaire aux besoins de la nuit.
- La nuit y est perçue comme un jour artificiel. En effet, les politiques d'aménagement visent à reproduire le jour à travers les uniques outils d'éclairage. La ville la nuit semble impensée en tant que telle. L'objet nuit est construit et est de fait un terrain peu propice à la prise en compte des évolutions de la société urbaine.
- Il appartient aux aménageurs d'orienter les valeurs sociales de la nuit et les usages de ces espaces publics nocturnes à travers de grands projets urbains comme le tramway.

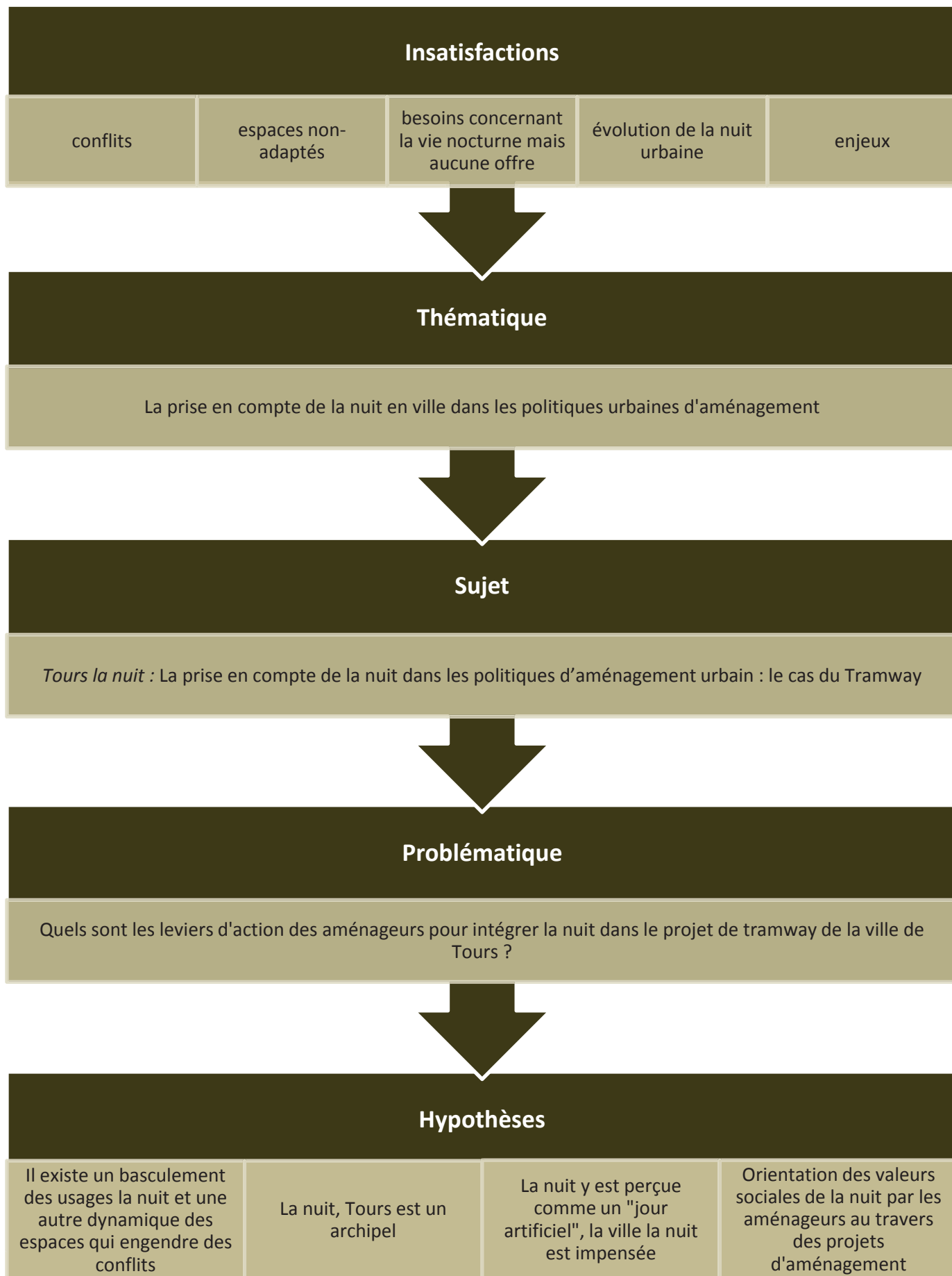


Figure 18 : Récapitulatif de notre recherche (Réalisation personnelle)



## PARTIE 2 – EXPERIMENTATIONS

---

Nous nous attacherons ici à présenter notre protocole méthodologique, les terrains d'études, les expérimentations puis à analyser les matériaux afin de mettre en lumière les enjeux de la nuit à Tours.

### I. Méthodologie

Comme l'indique la maigre littérature sur le sujet, la nuit est un objet difficile à appréhender. Questionner la nuit, c'est se questionner soi-même. Il a donc fallu remettre en cause nos acquis pour se tourner vers cette « *dernière frontière* » (Luc Gwiazdzinski).

La nuit, bien que revêtant un caractère social et se pratiquant souvent à plusieurs, reste sujette aux représentations individuelles. Interroger les usagers de la nuit est complexe : certains ont peur, d'autres ne tiennent pas à parler de leurs « moments de liberté » et certains ne sont plus aptes à jouer l'introspection les ayant déjà trop goûtés. Il n'existe que très peu de méthodes pour étudier la nuit, on tente uniquement d'y appliquer les outils de la journée alors que ce sont, comme nous l'avons vu, deux univers bien distincts.

La nuit cristallise les enjeux de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle, il est ainsi primordial de réussir à l'étudier pour comprendre ses maux et y apporter des remèdes. C'est pourquoi, pour pallier ce manque, nous avons cherché à obtenir des réponses aux questions des représentations nocturnes à travers une boîte d'outils méthodologiques en nous appuyant sur les expérimentations réalisées par Luc Gwiazdzinski<sup>30</sup>, Peggy Buhagiar et Catherine Espinasse<sup>31</sup>.

Nous avons donc réalisé et adapté notre protocole méthodologique aux différentes situations de la nuit et des archipels nocturnes et nous l'avons fait évoluer au cours du projet pour obtenir un outil innovant et reproductible.

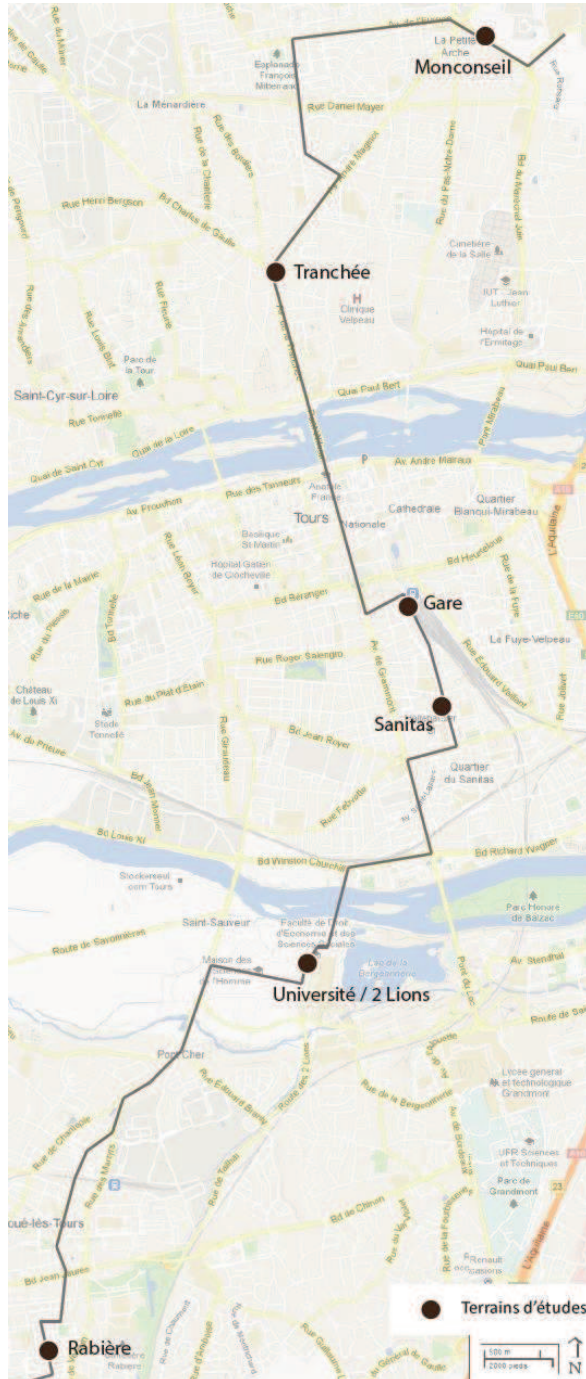
---

<sup>30</sup> Gwiazdzinski L., « Traversées nocturnes », in *Maud le Floc'h, Mission repérage : Un élu un artiste*, p.241 – 242, Ed. l'Entretemps, 2006

<sup>31</sup> Espinasse C., Buhagiar P., *Les passagers de la nuit : vie nocturne des jeunes : motivations et pratiques*, Logiques sociales, L'Harmattan, 2004

## A. Présentation des terrains

### 1. Choix des terrains d'études



Pour appuyer notre recherche, nous avons sélectionné six terrains d'études ; pour la plupart arrêts de la traversée que nous avons réalisée (cf. I.B. Première approche : traversée nocturne). Ces six lieux sont représentatifs de la ville de Tours la nuit. Entre animation et vide la nuit, ils donnent écho aux différents types d'espaces diurnes. L'idée est de chercher s'il existe un lien entre la typologie des espaces le jour et la nuit et, si oui, lequel.

Nous nous sommes ainsi intéressés à trois types d'espaces :

- les pôles centraux : lieux d'animation et d'activités qui attirent la population le jour, possiblement îlots attractifs la nuit,
- les quartiers semi-périphériques : zones de transition, et
- les zones périphériques : interstices où la nuit est majoritairement noire.

Figure 19 : Localisation des terrains d'études  
(Fond de carte Google Maps, Réalisation personnelle)

Notre sujet amenant une réflexion sur la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement liées au projet du tramway de Tours, chaque terrain d'études est le long de son parcours. Le tramway de l'agglomération tourangelle est le fil conducteur tissant le lien entre chacun de nos terrains.

Tout d’abord, notre choix s’est porté sur les Flâneries du Lac, îlot résidentiel du quartier des 2 Lions. Ce territoire semi-périphérique nous semble adéquat pour étudier la dualité centre/périphérie en ce qui concerne la vie nocturne. Le quartier des Flâneries du Lac est un bon exemple d’espace nocturne « mort la nuit » à mettre en opposition avec l’archipel nocturne tourangeau. Le quartier Université 2 Lions est un lieu clef dans le projet du tramway. Il vise en effet à modifier les usages du site en transformant ce quartier périphérique en réel « morceau de ville »<sup>32</sup>. Cette « coulée verte » est celui de nos terrains d’études qui répond à la « ville qui dort » (Luc Gwiazdzinski). La vocation, du tramway, est de développer son côté résidentiel et la proximité temporelle aux îlots attractifs de la nuit tourangelle. L’objectif est d’améliorer l’attractivité du quartier.

Le deuxième terrain d’études est le quartier du Sanitas. Ce quartier souffre d’une image de « quartier sensible ». Le projet du tramway, au-delà d’offrir une simple mobilité, a comme objectif de revaloriser le quartier en l’ouvrant sur l’extérieur et en reconnectant ce morceau de ville au tissu urbain qui l’environne. Un travail tout particulier est réalisé sur l’espace public. Ce quartier est aussi intéressant de par sa localisation que de par le basculement des usages qu’il s’y produit ; notamment avec la mise en place d’une économie parallèle la nuit venue.

Ensuite, nous nous sommes intéressés à la gare de Tours, véritable porte d’entrée sur le territoire, vouée à devenir un pôle d’autant plus multimodal que le tramway vient s’y « brancher ». Ce lieu en parallèle du centre-ville, et pourtant élément de sa centralité, est côtoyé par une population en marge qui participe au basculement des usages. La place de la gare est un lieu qui vit 24H/24 et qui semble être le « port » de l’archipel tourangeau.

Le dernier arrêt de notre guide de traversée est la place de la Tranchée. Ce quartier du Nord de Tours est un carrefour de flux ; nœud intermodal du tramway. Ce territoire à enjeux forts bénéficie d’une attention toute particulière par les instigateurs du projet du tramway avec notamment une scénographie lumière réalisée par l’agence de conception lumière Neo Light.

Enfin, nous avons choisi les quartiers Rabière et Monconseil, quartiers périphériques perçus comme des secteurs à enjeux forts pour la ville de Tours notamment à travers le projet du tramway. L’étude de ces deux terrains a été réalisée en dehors de la Traversée Nocturne à l’occasion de cheminements nocturnes.

---

<sup>32</sup> « Les 2 Lions : un quartier pensé avec le tramway » in TOUR(S) PLUS Le mag, hors série : « Tramway : Bienvenue à bord ! », janvier 2012, page 20

## 2. Carte d'identité des terrains

Nous présenterons nos différents terrains d'études du Nord au Sud. Pour chaque terrain, sera présenté un rapide résumé du projet tramway le concernant.

### a. Monconseil

Monconseil, quartier ANRU, est considéré comme un pôle générateur de déplacements : c'est le nouvel éco-quartier du Nord de Tours. L'objectif de ce projet est de redensifier la partie Nord de la ville en profitant des terrains inexploités à proximité de la zone commerciale de la Petite Arche. Ce quartier accueillera à terme entre 2 000 et 3 500 habitants, des commerces et des bureaux.

Le quartier sera connecté au centre-ville par une incursion de la ligne de tramway. Bien que desservi par deux stations, nous n'étudierons que l'arrêt Monconseil situé au coeur de l'îlot.

Le tramway est, ici, l'épine dorsale du quartier et la station classique Monconseil, en granite gris foncé, sera incorporée dans une trame végétale dense.

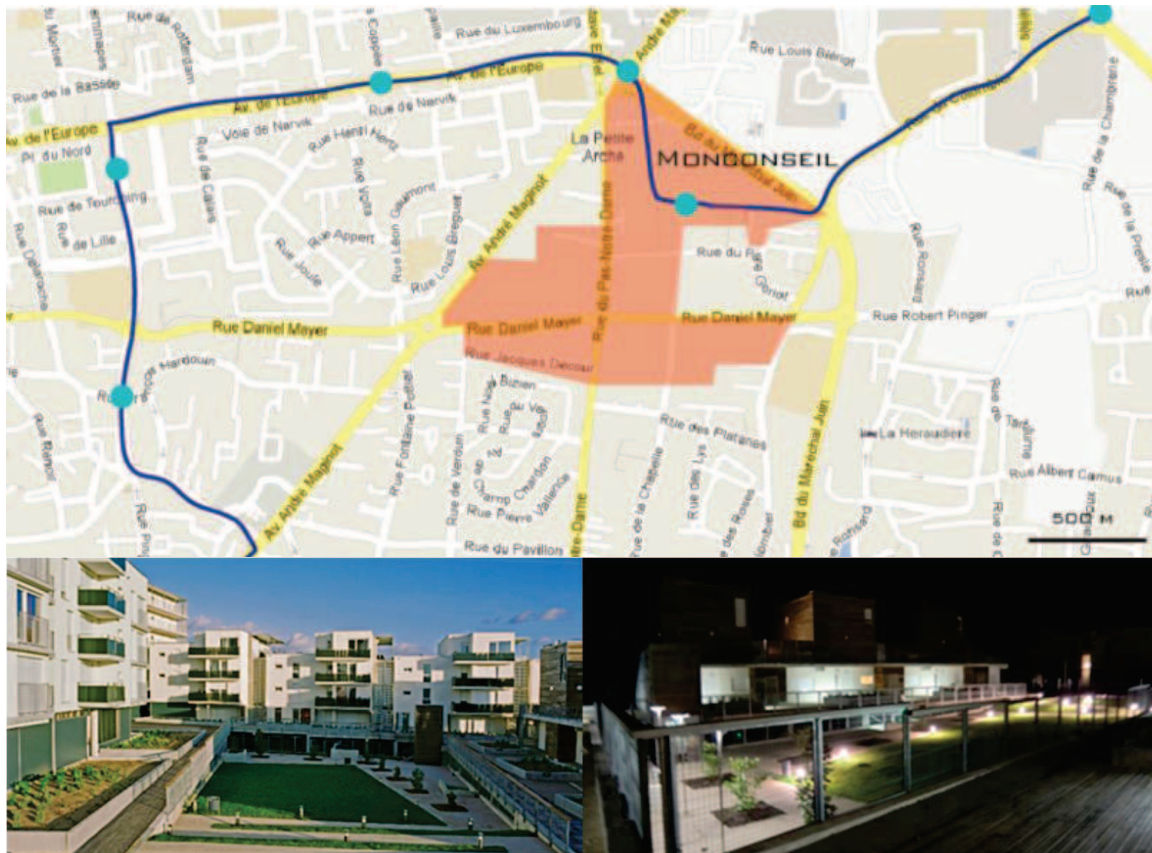


Figure 20 : Visuels du quartier Monconseil (CitéTram, Réalisation personnelle)





Figure 21 : Visuels du tramway à la station Monconseil (CitéTram, Sitcat, RCP Design)

#### b. Tranchée

La place de la Tranchée est l'occasion de faire entrer l'art dans la ville. Un concours d'architecture lancé en parallèle du projet tramway avait pour but de rendre ses lettres de noblesses à cet ancien belvédère. Il a été emporté par l'agence Neo Light qui propose un travail tout particulier sur la perspective offerte par cette esplanade. La station Tranchée, commune tram/bus, est située en sortie de place sur l'avenue de la Tranchée et sera réalisée en granite gris foncé.



Figure 22 : Visuels de la Place de la Tranchée (Néo Light, Réalisation personnelle)



Figure 23 : Visuels de la place de la Tranchée (CitéTram, collectif Ensemble(s) La Ligne, Neo Light, Sitcat, Réalisation personnelle)

### c. Gare de Tours

La gare de Tours est une plateforme multimodale dont l'offre est complétée par le tramway. Daniel Buren et Alain Gourdain ont veillé à faire de cette entrée de ville une extension de l'œuvre urbaine du tramway. L'îlot Vinci sera redessiné et transformé depuis les abords de la gare jusqu'à l'entrée du Sanitas, au niveau de la rue Montlouis. Une réflexion, allant jusqu'à la percée de la façade Ouest de la gare, est portée quant à la multimodalité et à l'intégration des parcelles environnantes. L'idée est de décroiser la gare et de créer un vestibule de 120 m<sup>2</sup> la reliant au tramway. La façade aura 4 ouvertures d'1,80 m percées en peigne, dans le style du bâtiment. D. Buren a spécialement créé les éléments colorés des vitrages venant habiller la nouvelle façade de la gare. Un travail particulier est porté sur la mise en scène lumineuse notamment à travers un éclairage au sol. RCP Design et M. Gilet s'attacheront à créer un axe visuel gare – Grammont. La station, en granite gris foncé, viendra s'ajouter à l'espace public du parvis de la gare complétant ainsi la zone piétonnière de la rue de Bordeaux. Il est d'ailleurs à noter que le tramway ne circule pas sur ce même parvis en raison d'importants conflits.



Figure 24 : Visuels de la station Gare de Tours (CitéTram, collectif Ensemble(s) La Ligne, RCP Design, Sitcat, Réalisation personnelle)

#### d. Sanitas

Le quartier du Sanitas est la première Zone Urbaine Sensible (ZUS) traversée par le tramway. Ce quartier d'habitat social, quartier ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine), profite ainsi d'un programme de rénovation urbaine dont l'objectif pressenti est le décroisement du quartier.

Le mail engazonné sera planté de 76 érables de Cappadoce. Cette végétalisation du mail viendra en contraste du granite gris foncé au milieu duquel coulera, sur le boulevard de Tassigny, une fontaine composée de 15 jets éclairés par des projecteurs LED.



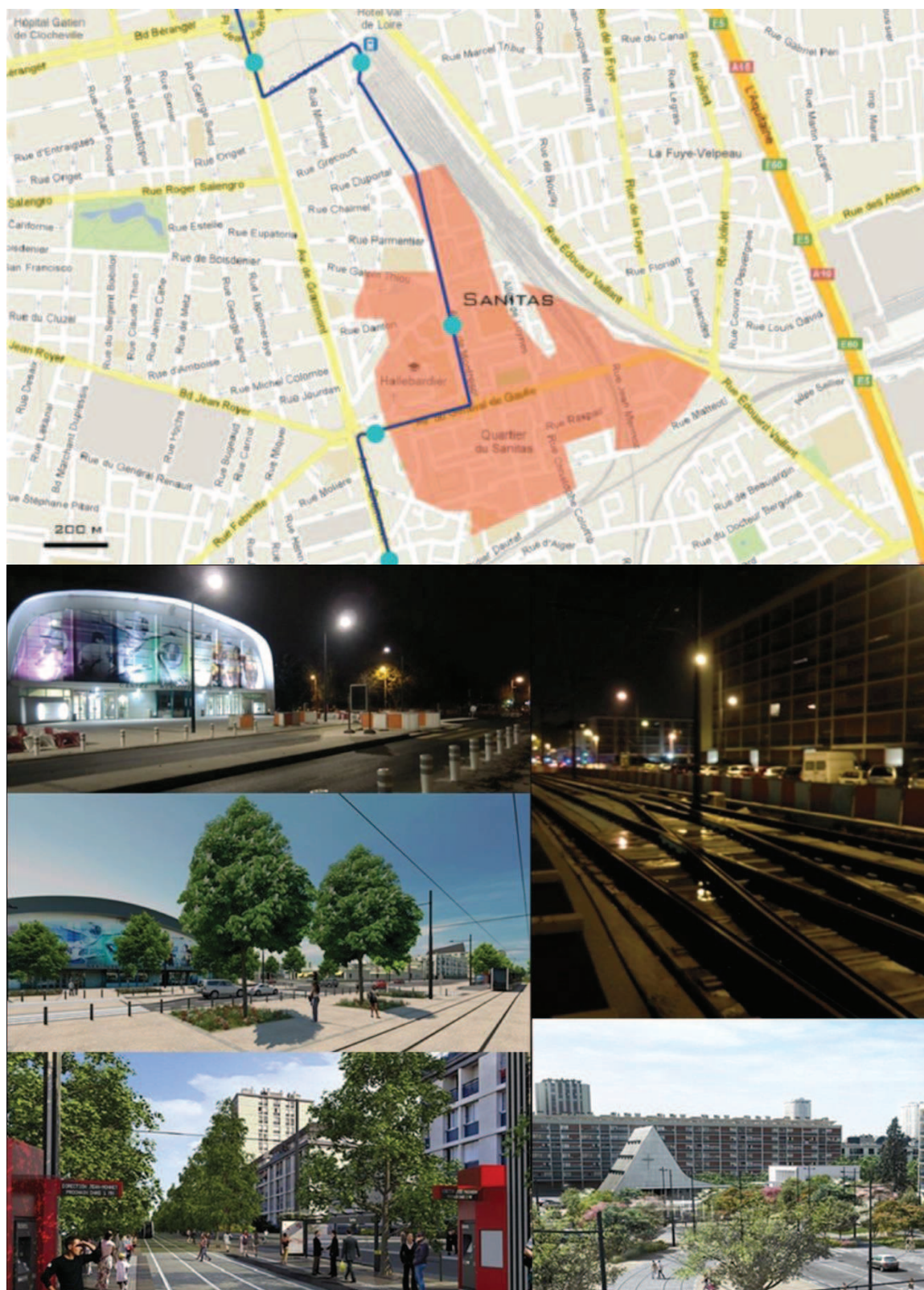


Figure 25 : Visuels du Sanitas (CitéTram, RCP Design, Richez & associés, Sitcat, Réalisation personnelle)



e. Université 2 Lions

Le quartier des Deux-Lions, initialement prévu pour être un technopôle, est devenu un espace de mixité fonctionnelle accueillant près de 5 000 étudiants, plus de 2 000 habitants et 2 000 emplois. L'architecture contemporaine de ce quartier trouvera écho dans le projet du tramway sur le site. Il faut cependant bien prendre conscience que, malgré ce qu'en dit la littérature actuelle, cette Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) n'était pas prévue pour accueillir le tracé du tramway. Ainsi, elle est devenue un chantier à ciel ouvert depuis près de deux ans ce qui nuit à son appropriation par la population tourangelle (échec commercial des maisons blanches et de l'Heure Tranquille). La station Université 2 Lions sera une station classique s'intégrant à l'espace public grâce à un espace plan en béton coulé.



Figure 26 : Visuels du quartier Université 2 Lions (CitéTram, RCP Design, Sitcat, Réalisation personnelle)

f. Rabière

La Rabière, avec plus de 3 300 logements, est la seconde ZUS traversée par le tramway. Tout comme le quartier du Sanitas, elle fait l'objet d'un programme de rénovation urbaine. Ce

quartier de Joué-lès-Tours s'étend sur 92 hectares. Il sera desservi en cœur d'îlot par une station classique en granite gris foncé.



Figure 27 : Visuels de la station Rabière (Sitcat, Ville de Joué-Lès-Tours, Réalisation personnelle)

## B. Première approche : traversée nocturne

Face à la difficulté d'interroger la nuit, nous nous sommes appuyés sur le concept de traversée nocturne développé par Luc Gwiazdzinski. Nous avons réalisé notre traversée nocturne, qui donne suite au premier parcours urbain effectué le 15/10/12 sans échantillon, le 23/10/12 entre 20 heures et 1 heure.

### 1. Définition de la traversée nocturne

Pour apporter des éléments d'information, d'analyse et de réflexion sur notre problématique, nous avons choisi d'appliquer à un échantillon de la population une traversée nocturne. Il ne s'agit pas de mesurer des comportements ou des pratiques mais bien de relever les usages et les représentations de l'espace public la nuit.

La traversée nocturne est une méthode de lecture de la ville. Initiée par Luc Gwiazdzinski au début des années 1990 dans le cadre de recherches sur la nuit à Strasbourg, Metz, Nancy puis Belfort, elles ont été expérimentées à Paris puis appliquées à de nombreuses villes d'Europe dans le cadre de plusieurs programmes de recherche dont le programme Nocturnes du PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres).

Luc Gwiazdzinski définit les traversées nocturnes comme permettant « *une relecture dynamique de la cité, de sa structure, de ses paysages, de ses acteurs, de ses différences ou contradictions à travers le prisme de l'économie, du droit aux services urbains, de l'égalité sociale ou de l'esthétique. Dans un jeu dialectique d'ouverture-fermeture, la mobilité permet d'appréhender les espaces du possible et ceux de l'interdit, l'accessible et l'illusoire, l'intérieur et l'extérieur, l'obscurité et la lumière, le danger et la sécurité* »<sup>33</sup>.

Les traversées permettent de mettre en évidence des évolutions, un « gradient nocturne », qui affectent les individus et les espaces au fur et à mesure de l'avancée dans la nuit.

Dans le cadre de notre problématique, les rails du tramway seront le fil conducteur qui nous permettra de relier les archipels de la ville de Tours la nuit. Une attention particulière sera portée à suivre au mieux le parcours physique du tramway toujours en travaux.

Le point de départ est donné au département Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, sur le quartier des Deux-Lions. L'espace public présent au pied de ce bâtiment est l'un des territoires à enjeux forts du tramway de Tours. Dès lors, la traversée commence sur ses rails. Le premier arrêt est prévu dans un îlot résidentiel du quartier des Deux-Lions considéré comme périphérique (rive gauche du Cher). Puis nous mettrons le cap sur le quartier du Sanitas pour rallier la gare, porte d'entrée sur la ville. Ensuite, la rue Nationale et le pont Wilson nous guideront vers la Tranchée (rive droite de la Loire), autre zone à enjeux forts, aboutissement de notre traversée.

Bien que Luc Gwiazdzinski ait réalisé ses traversées à partir de minuit, nous avons choisi d'entamer la nôtre dès 20 heures et de la finir vers 1 heure du matin afin d'être en adéquation avec la période de « nuit » du tramway.

---

<sup>33</sup> Gwiazdzinski L., « Traversées nocturnes », in *Maud le Floc'h, Mission repérage : Un élu un artiste*, p.241 – 242, Ed. l'Entretemps, 2006





Figure 28 : Photographies de la traversée nocturne (Réalisation personnelle)

## 2. Choix de l' échantillon

La population échantillonnée pratique l'espace nocturne deux à trois fois par semaine. Le choix a été porté sur une promotion d'étudiants de 4<sup>ème</sup> année du parcours ingénieur spécialité Aménagement du territoire et urbanisme (Ecole Polytechnique Universitaire de Tours). La plupart de ces étudiants, entre 20 et 22 ans, ne sont pas originaires de la ville de Tours. Nous avons donc un échantillon ayant un regard sur la ville la nuit par le biais de leur formation mais un regard relativement neutre sur la ville de Tours.

La formation en génie de l'aménagement, dispensée à l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, vise à développer de larges compétences sur des échelles spatiales diversifiées et dans les domaines élargis de l'aménagement : des aspects environnementaux d'un projet à ses aspects juridiques, financiers ou urbanistiques.

Nous avons volontairement choisi un échantillon jeune afin de nous concentrer sur la population qui vit le plus la nuit tourangelle.

### a. Le genre

Il est de notoriété publique que les hommes et les femmes ne perçoivent pas leur environnement de la même façon. Une analyse par genre est donc un incontournable de toutes enquêtes de terrain. Dans le cadre de la nuit, les divergences entre ces différentes représentations ne sont que plus amplifiées. Les études de la nuit mettent en évidence le thème récurrent de l'insécurité. La perception de cette composante est tout particulièrement marquée par le genre. Comme le souligne Luc Gwiazdzinski<sup>34</sup>, la nuit la population est en majorité masculine de moins de 50 ans. Dans cet environnement peuplé d'hommes, la femme semble chercher une place et vivre ses nuits en fonction de l'insécurité perçue. La thématique de la sécurité est centrale dans la question des déplacements nocturnes : la peur peut conditionner les parcours mais aussi la mobilité. L'un des enjeux du tramway est d'y répondre.

Ce constat nous a menés à nous questionner sur les représentations de la ville la nuit en fonction du genre. C'est pourquoi nous avons veillé à ce que notre échantillon présente une mixité. A travers l'analyse des critères mis en place dans les relevés d'impressions, grâce aux questionnaires, sur la base de l'analyse des matériaux de terrain, nous avons cherché à repérer l'existence ou non de divergences de perceptions entre les hommes et les femmes. Une

---

<sup>34</sup> Luc Gwiazdzinski, « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines », *Nuit urbaine et tourisme, Cahier Espaces* 103, 13 pages, novembre 2009

évaluation, à la fois qualitative et quantitative, veillera à mettre en lumière de grandes pistes de réflexions sur l'expérience de l'espace public nocturne et sur les valeurs sociales de la nuit. Il s'agit ainsi de comprendre quelles sont les composantes de la ville facilitant l'appropriation nocturne de chacun. Nous les relierons à notre problématique des leviers d'actions des aménageurs pour l'intégration de la nuit dans le projet de tramway de la ville de Tours.

#### b. L'origine

L'origine de l'échantillon est un critère intéressant dans la mesure où elle a des répercussions sur les représentations de la nuit. Nous avons veillé à ce que notre échantillon soit composé équitablement de « ruraux » et « d'urbains ».

Nous considérons que les urbains sont des personnes ayant majoritairement vécu dans des villes moyennes à grandes de plus de 30 000 habitants.

L'idée était de se rendre compte de l'influence des médias, de la stigmatisation et des perceptions de la lumière et de l'éclairage en fonction du vécu personnel et de l'environnement dans lequel l'individu se développe et se construit.

### 3. Le guide de traversée

Pour mener à bien cette recherche, nous avons réalisé un « Guide de traversée ». Un exemplaire est distribué à chacun des participants. Répartis en petits groupes, ces étudiants considérés comme des « mini-experts » doivent suivre le cheminement prédéfini composé d'arrêts et de phases de déambulations. *Un guide de traversée est joint au rapport.*

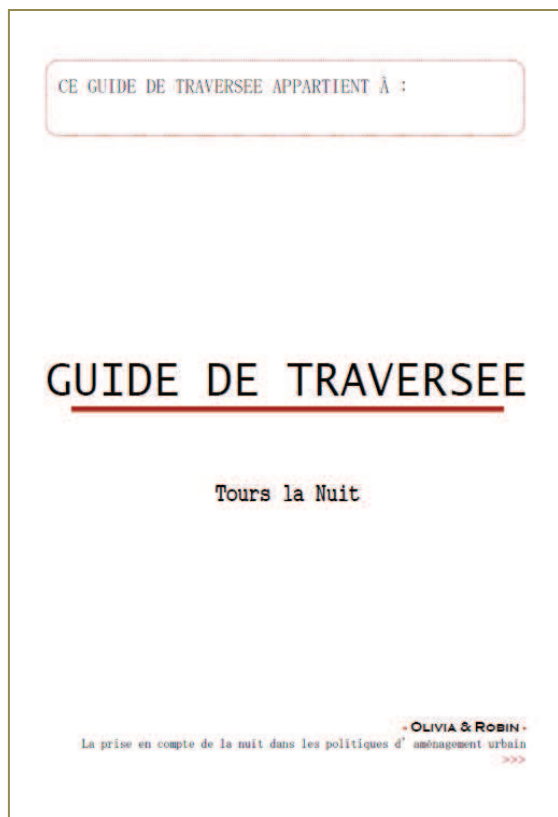
Il est proposé dans ce guide, tout au long de la traversée, un ensemble d'outils méthodologiques ayant pour objectifs, après analyse, de révéler les usages et les caractéristiques de chaque lieu clef du parcours mais aussi de mettre en exergue les représentations individuelles de la nuit.

Inspiré des travaux de Catherine Espinasse et de Peggy Buhagiar<sup>35</sup> et du guide de déambulation proposé par Benoit Feildel et Nathalie Brevet aux étudiants de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours à l'occasion de l'atelier semaine urbaine « 24 heures Tours : une expérience sensible du territoire » (juin 2012), le guide de traversée propose tantôt des relevés

---

<sup>35</sup> Catherine Espinasse, Peggy Buhagiar, *Les passagers de la nuit, Vie nocturne des jeunes, Collection « Logique sociale »* dirigée par Bruno Péquignot, 2004

d'impression tantôt des questionnaires tantôt des « guides d'interview » (entretien micro-trottoirs) en lien avec le cheminement réalisé.



Suite à notre état de l'art et au constat d'un manque de la représentation de la « nouvelle géographie nocturne » nous avons souhaité mettre l'accent sur les représentations cartographiques en proposant de dessiner la ville la nuit et de la représenter à travers une cartographie participative. En amont de la traversée une présentation a été faite à l'ensemble de l'échantillon, l'invitant à prendre des initiatives quant à la réalisation de parcours commentés, de questionnaires ou d'entretiens pendant la traversée. Un retour leur a été fait à l'occasion de travaux dirigés de l'enseignement Sciences de la Ville et des Territoires.

Figure 29 : Couverture du guide de traversée  
(Réalisation personnelle)

Ce guide de traversée est le fruit d'une réflexion sur la première phase d'appropriation du terrain. Après avoir testé, complété et retravaillé ce guide, il est devenu l'un des outils phare de notre recherche sur la ville de Tours la nuit. Forts des analyses que nous avons pu en tirer, nous avons ainsi pu nous lancer dans une nouvelle phase d'analyses des terrains « arrêts » aussi bien le jour (faisant écho à la première analyse diurne réalisée en amont de la traversée nocturne de la ville de Tours) que la nuit.

Le guide de traversée est donc une boîte d'outils méthodologiques qu'il nous appartiendra d'analyser. La traversée nocturne est le premier élément de terrain nous permettant d'évaluer la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain liées à la mise en place du tramway de la ville de Tours.



#### 4. Choix des critères

##### a. Les relevés d' impressions

Pour Michel et Monique Pinçon, il n'existe que « *deux nuits* ». Une des familles et des gens sages, et une de ceux qui aspirent à se dépasser, à s'oublier voire à « *transgresser l'ordre naturel de l'alternance du jour et de la nuit* ».<sup>36</sup>

C'est pourquoi, afin de caractériser au mieux ces deux nuits, nous avons choisi de jouer sur les oppositions en questionnant les perceptions de la lumière (éclairage/obscurité), du son (bruit/silence) et de l'activité (animation/calme). Ces premiers critères sont des clefs d'entrées de la définition de la typologie des espaces publics nocturnes étudiés.

- La lumière est une composante clef du paysage nocturne. Depuis toujours, son rôle évolue en parallèle des usages de la nuit. Elle revêt aujourd'hui à la fois un caractère sécuritaire, esthétique et commercial. La lumière est un élément de définition des espaces nocturnes et peut être un atout ou une source de dysfonctionnement.
- Le son est un élément incontournable de la thématique des conflits nocturnes. Il semble en effet que chaque activité nécessite des niveaux sonores variés et souvent contradictoires. Ainsi, l'étude de l'ambiance sonore permet à la fois de comprendre les usages d'un espace mais aussi les différents conflits générés par la nuit.
- L'animation nocturne permet de mettre en lumière les zones d'activités ou de « vides nocturnes », c'est-à-dire les archipels et les interstices traversés par le futur tramway.

##### b. Les relevés de sensations

Il s'agit d'évaluer les vécus de l'échantillon en questionnant leurs rapports personnels au lieu autour de trois thématiques : la peur (sérénité/peur), le ressenti (bien-être/mal-être), l'attrait (attirant/repoussant). Ces trois composantes recoupent la grande majorité des sentiments générés par la nuit en ville et sont des clefs d'entrée de la définition de la typologie des espaces publics nocturnes étudiés :

- La peur trouve écho dans la thématique de la sécurité. L'individu avoue être sujet ou non au sentiment d'insécurité en fonction de l'espace qu'il pratique.
- Le ressenti renvoie à l'idée d'espace confortable ou inconfortable.

---

<sup>36</sup> Michel Pinçon, Monique Pinçon-Carlot, « Les nuits de Paris », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°87, septembre 2000

- L'attrait témoigne de l'envie d'une personne à pratiquer et à s'approprier un espace.

L'étude de ces trois éléments vient nourrir la réflexion sur l'appropriation de l'espace public nocturne. Il s'agit donc ici de faire écho aux enjeux du tissu urbain d'aujourd'hui.

### C. Secondes expérimentations

En parallèle de la traversée, nous avons commencé à réaliser des études sur chaque arrêt, à consulter la population et à questionner des professionnels.

Nous avons débuté par une visite générale en voiture et à pied de la ville la nuit afin de nous rendre compte des contrastes entre les différents espaces. Nous avons alors été en mesure de choisir nos terrains d'études le long du futur tramway et de mettre en place un protocole expérimental s'articulant en 4 phases :

- Recherches préalables sur les caractéristiques du quartier
- Visites de jour
- Visites de nuit
- Analyse des matériaux recueillis

Nous avons tenu à faire du terrain à la fois le jour et la nuit afin de pointer les dualités des espaces et les basculements des usages. Chaque phase s'appuie sur la précédente et nous avons cherché à adapter notre protocole en fonction des matériaux recueillis notamment en réalisant des entretiens avec une partie de l'échantillon de la traversée et des entretiens micros-trottoirs.

#### 1. Les visites de jour

Les visites de jour ont permis de relever les usages et pratiques diurnes ainsi que d'observer en détails l'aménagement du lieu. Nous les avons réalisées à plusieurs reprises et à des horaires distincts en évitant le weekend pour nous placer dans le cas général.



Figure 30 : Travaux du tramway (gare, Monconseil, Tranchée) (Réalisation personnelle)

| Terrain            | Expérimentation |           |           |
|--------------------|-----------------|-----------|-----------|
|                    | 9h – 12h        | 12h – 15h | 15h – 18h |
| Monconseil         | 5/11/12         | 7/11/12   | 9/11/12   |
| Tranchée           | 16/10/12        | 5/11/12   | 18/10/12  |
| Gare de Tours      | 16/10/12        | 18/10/12  | 22/10/12  |
| Sanitas            | 12/10/12        | 16/10/12  | 22/10/12  |
| Université 2 Lions | 15/10/12        | 12/10/12  | 19/10/12  |
| Rabière            | 6/11/12         | 8/11/12   | 12/11/12  |

Tableau 1 : Calendrier des visites de jour des terrains

Chaque visite de terrain, d'environ 40 minutes, était composée d'une phase d'observations avec l'utilisation des relevés d'impressions, de sensations et d'usages de la traversée, puis par une prise de contact avec les usagers afin de connaître leurs besoins.

## 2. Les visites de nuit

Tout comme pour le jour, nous sommes allés sur les terrains d'études plusieurs fois et à des tranches horaires distinctes pour noter s'il y a basculement des usages et, si oui, à quel moment a lieu la rupture.

| Terrain            | Expérimentation |                |             |
|--------------------|-----------------|----------------|-------------|
|                    | 18 h – 20 h 30  | 20 h 30 – 23 h | 23 h – 1h30 |
| Monconseil         | 8/11/12         | 6/11/12        | 8/11/12     |
| Tranchée           | 6/11/12         | 8/11/12        | 6/11/12     |
| Gare de Tours      | 5/11/12         | 5/11/12        | 15/11/12    |
| Sanitas            | 5/11/12         | 5/11/12        | 15/11/12    |
| Université 2 Lions | 7/11/12         | 7/11/12        | 12/11/12    |
| Rabière            | 13/11/12        | 12/11/12       | –           |

Tableau 2 : Calendrier des visites de nuit des terrains

Chaque visite de terrain, d'environ 40 minutes, était composée d'une phase d'observations avec l'utilisation des relevés d'impressions, de sensations et d'usages de la traversée, puis par une prise de contact avec les usagers afin de connaître leurs besoins.

Nous n'avons travaillé que jusqu'à 1h30 du matin afin d'être en adéquation avec les horaires nocturnes du tramway. Nous avons donc adapté la notion de nuit à celle dans laquelle le tramway se déplacera.

Il est à noter que nous sommes allés seulement deux fois à la Rabière en raison d'un manque de temps mais aussi car le lieu ne nous inspirait pas confiance de par l'actualité médiatique (voitures brûlées) mais aussi à cause des expériences des deux premières visites de terrain de nuit réalisées sur place.

### 3. Les entretiens

L'analyse de la traversée nocturne ainsi que notre expérience à la Rabière et les visites de terrains la nuit ont mis en évidence les thématiques récurrentes que sont : la peur, la répulsion et l'insécurité. Elles paraissent conditionner l'usage de l'espace public nocturne, c'est pourquoi nous avons cherché à en apprendre plus à l'occasion d'entretiens individuels semi-directifs. Nous nous sommes entretenus avec 4 personnes ayant réalisé la traversée (2 filles et 2 garçons), au sujet des notions suivantes : confort, inconfort, angoisse, vécu personnel, rôle de la lumière, image, perceptions et représentations. L'objectif étant de comprendre quelle est l'origine de l'inconfort d'un espace public la nuit.

## II. Analyses des matériaux

Nous tâcherons ici d'analyser les matériaux recueillis au cours de chaque protocole expérimental puis d'en faire une synthèse.

### A. Analyses des matériaux de la traversée

Commençons par l'analyse des matériaux recueillis lors de la traversée nocturne du 23/10/12. Chaque perception sera étudiée dans sa dualité afin d'avoir une caractéristique globale du lieu sans entrer dans l'ambiguïté de l'analyse des ambiances et de la conception. Cependant, nous avons constaté que l'échantillon a ressenti le besoin d'ajouter une troisième option de réponse, ce qui témoigne d'une réelle difficulté à définir les espaces pratiqués.

## 1. Analyses quantitatives : les relevés d'impressions et de sensations

### a. Par arrêt du guide de traversée

#### ▪ Arrêt 1 : Université 2 Lions – Flâneries du Lac

Dans l'ensemble, l'échantillon trouve l'espace public de ce premier arrêt relativement éclairé (54%). Cependant, il est à noter qu'1/3 de l'échantillon n'a pas été capable de trancher entre lumière et obscurité (33% de mitigé). Les filles trouvent l'éclairage moins suffisant que les garçons, respectivement 50% et 58%. Auxquels viennent s'ajouter les 17% de filles qui trouvent l'espace public obscur (8% chez les garçons). 40% des ruraux restent mitigés quant à l'éclairage du quartier (29 % des urbains).

En ce qui concerne les deux autres impressions, l'ensemble de l'échantillon estime l'espace silencieux et calme.

Côté sensations, l'ensemble de l'échantillon ressent un bien-être et une certaine sérénité. 0% de l'échantillon ne trouve ce lieu repoussant.

#### ▪ Arrêt 2 : Le Sanitas

Les filles trouvent l'espace public plus éclairé que les garçons (83% contre 67%). Parallèle que nous retrouvons également du point de vue de l'origine : 90% des ruraux trouvent l'espace public éclairé contre 64% des urbains. A noter que 29% des urbains le trouvent obscur (0% des ruraux).

Le quartier est majoritairement perçu comme bruyant, 79% de l'échantillon total, principalement par les ruraux, 90%, contre 71% des urbains.

Du point de vue de l'animation, les filles ne trouvent pas le quartier calme (0%) alors que c'est le cas de près de 42% des garçons.

L'échantillon s'accorde à dire que l'espace est repoussant (54% avec une très légère variation en fonction des critères). Il est très partagé en ce qui concerne l'atmosphère et le ressenti du quartier. En effet, 42% des filles se trouvent en mal-être alors que 50% des garçons se sentent bien. Les ruraux demeurent dans l'expectative. Les urbains se sentent légèrement mieux qu'eux.

50% des filles ont peur de se déplacer dans cet espace alors que 67% des garçons se sentent sereins. Les urbains se sentent relativement sereins 64% (contre 21% de peur). On peut faire un

parallèle entre le bien-être et la sérénité chez les ruraux puisqu'on les retrouve à nouveau dans l'expectative.

▪ Arrêt 3 : La Gare de Tours

La totalité des filles trouve cet espace éclairé alors que ce n'est le cas que de 75% des garçons (mais 17% des garçons sont mitigés). Les ruraux et les urbains évaluent l'éclairage de la même façon (près de 90% lumière) bien que 14% des urbains restent mitigés.

L'ensemble de l'échantillon s'accorde à dire que l'espace est bruyant et animé (83% de l'échantillon). Les filles évaluent l'animation plus importante (92%) que ne le font les garçons (75% et 25% calme). Les filles et les ruraux se sentent plus en bien-être (92% et 90%) que les garçons et les urbains (75% et 79%). A noter que 14% des urbains se sentent en mal-être. Seuls 14% des urbains, ont peur dans le quartier de la gare. La notion d'attractivité est variable, les urbains au contraire des autres catégories de l'échantillon, sont plus nombreux à trouver l'espace repoussant (50%) qu'attirant (43%).

▪ Arrêt 4 : La Tranchée

La Tranchée apparaît pour l'ensemble de l'échantillon comme un lieu lumineux, silencieux et calme. Il n'existe pas de différences marquantes selon les critères.

L'échantillon s'accorde également sur le sentiment de bien-être, principalement les filles (100%) contre 17% de mal-être chez les garçons. La peur est plus présente que sur les autres arrêts (17% pour l'ensemble de l'échantillon) mais globalement le lieu est perçu comme serein (75% pour l'ensemble de l'échantillon).

Les urbains et les ruraux sont similairement divisés mais la moitié trouve le lieu attirant (50% contre 25% mitigé et 25% repoussant), le critère de l'origine n'a donc, pour ce quartier, pas d'influence sur la représentation de l'attractivité du lieu. Les filles trouvent le lieu plus attirant que les garçons (58% contre 42%) mais seuls 17% d'entre elles le trouvent repoussant alors que c'est le cas de 42% des garçons.

b. Tableaux récapitulatifs de l'analyse quantitative de la traversée

Les tableaux suivants font correspondre à chaque arrêt les trois impressions et trois sensations dominantes pour le critère identifié dans l'intitulé de la seconde colonne de chaque tableau.



- par genre :

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations – filles                   |
|---------------------------|-----------------------------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage [50%] – silence [100%] – calme [100%]     |
|                           | Bien-être [100%] – sérénité [100%] – attirant [92%] |
| Sanitas                   | Eclairage [83%] – bruit [83%] – animation [75%]     |
|                           | Mal-être [42%] – peur [50%] – repoussant [58%]      |
| Gare                      | Eclairage [100%] – bruit [83%] – animation [92%]    |
|                           | Bien-être [92%] – sérénité [92%] – attirant [58%]   |
| Tranchée                  | Eclairage [100%] – silence [75%] – calme [92%]      |
|                           | Bien-être [100%] – sérénité [83%] – attirant [58%]  |

Tableau 3 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les filles

Il est à retenir que les espaces semi-périphériques que sont les arrêts Université 2 Lions et Tranchée sont perçus comme présentant les mêmes caractéristiques. Ce n'est pas le cas des espaces centraux qui, malgré une similitude en ce qui concerne les impressions, sont pour l'un (Gare) attirant et pour l'autre (Sanitas) repoussant. Après avoir interrogé une partie de l'échantillon à ce sujet nous notons que cette divergence s'explique par la forme urbaine et la médiatisation autour de la zone urbaine sensible Sanitas.

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations – garçons                      |
|---------------------------|---------------------------------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage [58%] – silence [100%] – calme [100%]         |
|                           | Bien-être [100%] – sérénité [100%] – attirant [92%]     |
| Sanitas                   | Eclairage [67%] – bruit [75%] – calme [42%]             |
|                           | Bien-être [50%] – sérénité [75%] – repoussant [50%]     |
| Gare                      | Eclairage [75%] – bruit [83%] – animation [75%]         |
|                           | Bien-être [75%] – sérénité [75%] – attirant [58%]       |
| Tranchée                  | Eclairage [100%] – silence [83%] – calme [100%]         |
|                           | Bien-être [75%] – sérénité [67%] – mitigé <sup>37</sup> |

Tableau 4 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les garçons

<sup>37</sup> « Mitigé » sans pourcentage associé correspond à une égalité entre les deux qualificatifs des critères correspondants

Il est maintenant possible de connaître les impressions et les sensations sur lesquelles le critère « genre » ne semble pas influencer dont le récapitulatif est donné ci-dessous.

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations communes |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage – silence – calme       |
|                           | Bien-être – sérénité – attirant   |
| Sanitas                   | Eclairage – bruit                 |
|                           | Repoussant                        |
| Gare                      | Eclairage – bruit – animation     |
|                           | Bien-être – sérénité – attirant   |
| Tranchée                  | Eclairage – silence – calme       |
|                           | Bien-être – sérénité              |

Tableau 5 : Récapitulatif des impressions et sensations observées selon le critère genre

Le quartier le plus porté à controverses est celui du Sanitas. En effet, c'est le seul lieu où le terme « peur » est prédominant chez les filles et où les garçons parlent de « repoussant ». Nous chercherons plus loin (*cf. II.B.3. Vers une idée de confort de l'espace public nocturne*), à comprendre quelle est l'origine de cet inconfort.

- par origine :

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations – urbains                  |
|---------------------------|-----------------------------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage [54%] – silence [100%] – calme [100%]     |
|                           | Bien-être [100%] – sérénité [100%] – attirant [93%] |
| Sanitas                   | Eclairage [64%] – bruit [71%] – animation [57%]     |
|                           | Bien-être [43%] – sérénité [64%] – repoussant [57%] |
| Gare                      | Eclairage [86%] – bruit [86%] – animation [86%]     |
|                           | Bien-être [79%] – sérénité [86%] – repoussant [50%] |
| Tranchée                  | Eclairage [100%] – silence [79%] – calme [93%]      |
|                           | Bien-être [86%] – sérénité [79%] – attirant [50%]   |

Tableau 6 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les urbains

Il est à noter l'émergence de deux entités dont les caractéristiques sont similaires, la première correspond aux espaces semi-périphériques (Université 2 Lions + Tranchée), la seconde aux espaces centraux (Gare + Sanitas).

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations – ruraux                   |
|---------------------------|-----------------------------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage [50%] – silence [100%] – calme [100%]     |
|                           | Bien-être [100%] – sérénité [100%] – attirant [90%] |
| Sanitas                   | Eclairage [90%] – bruit [90%] – animation [50%]     |
|                           | Mitigé [40%] – mitigé – repoussant [50%]            |
| Gare                      | Eclairage [90%] – bruit [80%] – animation [80%]     |
|                           | Bien-être [90%] – sérénité [80%] – attirant [70%]   |
| Tranchée                  | Eclairage [100%] – silence [80%] – calme [100%]     |
|                           | Bien-être [80%] – sérénité [70%] – attirant [50%]   |

Tableau 7 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les ruraux

Il est maintenant possible de connaître les impressions et les sensations sur lesquelles le critère « origine » ne semble pas influencer dont le récapitulatif est donné ci-dessous.

| Terrain d' études – Arrêt | Impressions & sensations communes |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Université 2 Lions        | Eclairage – silence – calme       |
|                           | Bien-être – sérénité – attirant   |
| Sanitas                   | Eclairage – bruit – animation     |
|                           | Repoussant                        |
| Gare                      | Eclairage – bruit – animation     |
|                           | Bien-être – sérénité              |
| Tranchée                  | Eclairage – silence – calme       |
|                           | Bien-être – sérénité – attirant   |

Tableau 8 : Récapitulatif des impressions et sensations observées selon le critère origine

Que ce soit pour les urbains ou les ruraux, l'émergence des deux entités aux caractéristiques similaires (espaces semi-périphériques (Université 2 Lions + Tranchée) et espaces centraux (Gare + Sanitas)) se confirme. Il apparaît aussi que les espaces centraux laissent les mêmes impressions à chacun.

Nous constatons que le critère impactant les représentations des arrêts est le critère « genre ». C'est pourquoi, nous mettrons de côté le critère « origine » dans la suite de nos analyses.

### c. Retour critique sur l'analyse quantitative

Il est nécessaire de relativiser ces résultats d'analyse quantitative en raison des biais suivants :

- Petit échantillon
- Echantillon initié à la thématique
- Homogénéité de la tranche d'âges
- Apparition du qualificatif « mitigé »

## 2. Analyses qualitatives : les déambulations

### a. Jour et Nuit

Le jour apparaît comme le vase de la bonne humeur, de la vie dans son ensemble et de l'activité aussi bien économique que personnelle. Majoritairement perçu comme un cadre bénéfique, il est également le terrain de nombreuses contraintes : horaires fixes, obligation, travail,... voire un tant soit peu « routinier ». Il n'en demeure pas moins perçu comme en perpétuel mouvement, alliant vie quotidienne, joie de vivre, couleurs et agitation.

La nuit apparaît plus duale que le jour. En premier lieu, elle continue d'être perçue comme le territoire du sommeil et du repos. C'est l'espace temps que l'on accorde au corps pour se ressourcer, s'apaiser et dormir. Elle permet tantôt de faire le point et de profiter du nouveau regard qu'elle nous offre, tantôt de s'offrir à une distraction « exceptionnelle » mêlant fête, liberté et inattendu. Il s'agit bien ici de sortir des terrains battus pour s'aventurer et profiter d'une vie inaccessible en d'autres temps.

Le sommeil est le temps du repos. C'est un besoin naturel, source de détente pour certains, de crispation pour d'autres. Cette sensation de flou, de « perte de contrôle » qui libère le subconscient en période de sommeil fait autant peur que la nuit elle-même. Après-tout, les cauchemars n'y ont-ils pas leur place ?

La veille est une transition. Elle assure le passage entre l'activité et le sommeil. Pour certains, elle représente un lapse de temps propice à la distraction, à « l'échappement ». Pour d'autres elle est le temps du bilan, de la remise en cause et de la prévoyance. Souvent calme (thé, rêverie,...), elle offre à certains une bulle temporelle pour se dépenser et pratiquer des activités que l'emploi du temps de leur journée ne laisse pas loisirs de réaliser à un autre moment. Territoire insaisissable, elle appartient à tous et chacun la définit en fonction de ses propres attentes et besoins.

b. Représentations de la nuit

Noir, sombre, obscure, nuit... Danger ! La nuit est stigmatisée mais on note aujourd'hui un revirement de sa représentation. Bien qu'elle semble un territoire où subsistent l'illégalité, voire le « crime », elle est également le reflet de soi et de la société. Certains lui donnent même un rôle « féérique » ouvrant à l'introspection et à la remise en question. La nuit n'en demeure pas moins le cadre de décalages et d'un dépaysement qui s'autoalimentent et participent de la réflexion sur ce qu'elle représente.

Si « la province c'est mort la nuit », la ville est le théâtre de l'activité nocturne. Offrant de nouveaux paysages, elle est propice à une découverte différente du monde qui nous entoure. Elle propose un ensemble de distractions allant de la restauration à la « fiesta sans limite » en passant par le plus sage cinéma. En revanche, il faut noter que les activités de la nuit restent principalement pratiquées en groupe. Il n'est pas étranger que l'on se sent plus serein à se déplacer dans l'espace public la nuit quand on le pratique à plusieurs.

Le temps libre est le cadeau de ceux qui prennent sur leur temps de veille et de repos pour s'offrir des « moments à soi » ; partagés ou non. Ainsi, la nuit peut être une fenêtre de libertés à saisir. Les lumières, les activités proposées et la « magie de la nuit » sont propices aux retrouvailles et au partage.

En parallèle, la nuit persiste à être perçue comme insécuritaire voire génératrice de « mauvaises rencontres ». Elle participe aussi aux troubles individuels du comportement pouvant se traduire par la dépression, l'insomnie et le sentiment de solitude... Comment dit-on déjà, « voir la vie en noir », non ?

La nuit accueille également certains professionnels: les gardiens, veilleurs de nuit,... Les services publics y sont maintenus : police, pompier, hôpitaux,... Elle accueille également les professions propres au "monde de la nuit" ; plus ou moins légales ceci étant dit.

c. Déplacements

La nuit, la circulation est moins importante, plus fluide mais les manques de repères participent de l'insécurité ambiante et alimentent les peurs propres à la perception individuelle de l'espace public la nuit. L'offre de mobilité conditionne les déplacements et assurent une géographie maîtrisable par les aménageurs et représente donc une fenêtre d'accès sur la gestion des flux individuels et collectifs.

## d. Services et représentations

La ville de Tours est couramment perçue comme une ville animée, illuminée et sécurisante dans son ensemble. Cette définition est pourtant à prendre avec un certain recul. Il ne faut pas oublier que la ville la nuit présente de nouveaux contours et n'est, de fait, ni la même que le jour ni la même d'un individu à un autre. L'échantillon a relevé une fréquentation de la ville de Tours à proximité des espaces conviviaux que sont les bars et les restaurants. En revanche, il l'évalue en partie bruyante et ne proposant, au final, que peu de services : les bus s'arrêtent à 1h, les commerces ornent leurs rideaux de fer,... Seul l'éclairage semble alors être le garant de l'activité et des déplacements. La population elle aussi a évolué. Aux dernières personnes qui rentrent chez elles après un moment de convivialité passé dans les « hauts lieux » tourangeaux (Place Plumereau, Rue Colbert, Quais de Loire, Place Jean Jaurès), succède une population marginale et marginalisée côtoyée par ceux qui ont consommé avec excès en leur première partie de soirée et cherchent à maintenir leur état d'inhibition au plus profond de la nuit.

A chaque arrêt, l'échantillon était invité à noter dans un espace de réflexion personnelle, quelques mots clefs traduisant leurs représentations du lieu. Nous avons mis en commun toutes les thématiques abordées et avons comptabilisé les occurrences afin de déterminer les représentations majoritaires de l'échantillon.

| Terrain d'études – Arrêt | Mots clefs                                                                                                           |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Université 2 Lions       | Espace de déambulation<br>Végétalisé<br>Tranquillité<br>Résidentiel<br>Enclavé<br>Classe moyenne                     |
| Sanitas                  | Economie parallèle<br>Rupture<br>Espace de transit<br>Luminosité<br>Surveillance<br>Densité<br>Vide<br>Béton<br>Peur |



|          |                                                                                            |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gare     | Multi modalité<br>Rencontre - animation<br>Services<br>Eclairage<br>Passage<br>Peur<br>SDF |
| Tranchée | Scénique<br>Minéral<br>Flux - carrefour<br>Lumineux<br>Bourgeoisie<br>Perspective<br>Vide  |

Tableau 9 : Récapitulatif des mots clefs obtenus pour chaque arrêt

#### e. Citations

Ces « idées fortes » sur la nuit sont issues de l'espace de réflexion personnelle proposé en conclusion du guide de traversée.

« Les nuits sont plus vivantes, plus surprenantes »

« Tout dépend du lieu dans lequel je me trouve et les personnes avec qui je suis »

« La nuit tout s'accélère, on entreprend plus facilement de nouvelles expériences »

« La nuit fait-elle partie de la vie ? »

« Les nuits sont l'espace du temps pour soi, sans contraintes »

« Je suis toujours en retard le jour mais jamais la nuit. On fait ce qu'on veut la nuit, tout est permis, tout est possible »

« Quand on était aux Flâneries du Lac, j'ai remarqué que le groupe était très étalé alors que quand on est arrivé vers les Sanitas, le groupe s'est naturellement regroupé »

« C'est féérique avec un petit côté inquiétant tout de même »

« On ne voit plus les étoiles à cause de toute cette lumière »

« Il fait tellement clair que le quartier doit être sûr la nuit, non ?! »

Ces citations vont de pair avec les croquis réalisés lors de l'exercice « dessiner la nuit » de la traversée nocturne. En voici un échantillon :



Figure 31 : Compilation de quelques dessins de la nuit réalisés par l'échantillon

#### f. Retour critique sur l'analyse qualitative

L'analyse des déambulations découle d'un questionnaire ouvert. Cet outil méthodologique permet d'orienter des réflexions personnelles de façon à les comparer. Cependant, une partie de l'échantillon n'est pas parvenue à extérioriser ses ressentis et son vécu.

### 3. Analyses des entretiens micros-trottoirs réalisés lors de la traversée

Lors de la traversée, l'échantillon était invité à réaliser des entretiens micros-trottoirs avec les usagers afin de recueillir les remarques et les impressions d'une personne lambda. Au cours de notre analyse nous avons perçu certains besoins qui trouvent écho dans les grandes thématiques qui font le questionnement sur la ville la nuit.

Les 27 interrogés souhaiteraient être en mesure de plus pratiquer Tours la nuit mais sont confrontés aujourd'hui au manque de services. Deux thématiques principales sont pointées du doigt : la faiblesse de l'offre de mobilité nocturne et la fermeture précoce des services types bars, restaurants et tabacs.

A la question : à quelle tranche horaire appartient la nuit ?, nous avons obtenu autant de réponses que d'interrogés. Certains considèrent encore que la nuit se réalise entre le coucher et le lever du soleil, d'autres, plus pragmatiques, estiment que la nuit finit lorsque les enfants se lèvent, enfin une partie de l'échantillon associe la nuit uniquement au temps du sommeil. Cela témoigne bien de la pluralité de la nuit.

Enfin, la thématique de l'insécurité a été largement évoquée et reste le point négatif majeur des nuits tourangelles.

Bien que recoupant les données de l'échantillon de la traversée et celles de l'état de l'art, une analyse plus approfondie de ces entretiens micros-trottoirs n'est pas possible car les informations propres à l'individu (sexe, âge, origine,...) n'ont pas toujours été relevées, comme cela avait été demandé.

## B. Synthèse des matériaux de l'expérimentation

### 1. La géographie nocturne de Tours

Après la traversée, nous avons cherché à prendre du recul et à porter un nouveau regard sur nos terrains d'études. Nous avons ainsi pu noter des caractéristiques communes aux espaces, ce qui nous a conduits à les regrouper selon une nouvelle géographie, celle de la « ville archipel ». Nous nous appuyons aussi sur la cartographie participative réalisée lors de la traversée nocturne.

Nous avons pu mettre en évidence à Tours trois types d'espaces nocturnes de la « ville archipel » :

- Les îlots attractifs
- Les îlots « frontières »
- Les interstices

Nous allons maintenant relier ces espaces à nos terrains d'études et en montrer les caractéristiques à Tours.

Nos terrains d'études se répartissent entre « îlots frontières » et « interstices » mais nous avons aussi identifié les cœurs d'îlots desquels ils sont indissociables. Les îlots attractifs, en rouge sur la carte suivante, ont été localisés grâce à la cartographie participative de la traversée nocturne et à des entretiens micros-trottoirs réalisés lors des visites de terrains. Nous les considérerons dès lors comme pré-requis à notre étude.

La carte présentée ci-après est la synthèse de la cartographie participative, réalisée par l'échantillon de la traversée, croisée avec les autres expérimentations. Elle permet de visualiser nos terrains d'études au sein de l'archipel tourangeau et de les situer par rapport aux îlots attractifs. Il est à noter que tout ce qui n'est ni îlot attractif ni îlot « frontière » est interstice. Nous avons ici fait le choix de ne signifier les interstices que s'ils étaient de nos terrains d'études pour ne pas surcharger la carte.



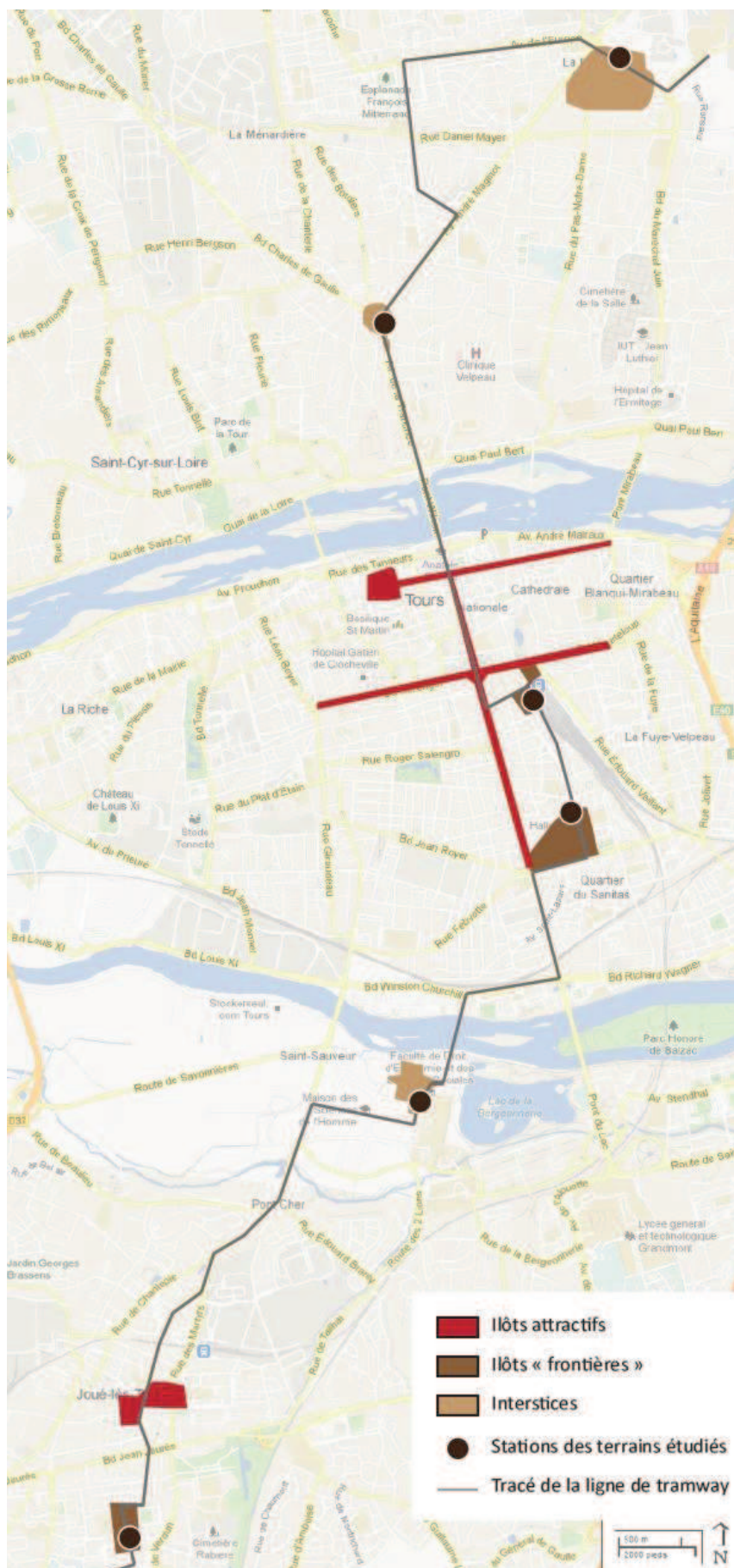


Figure 32 : Représentation de l'archipel tourangeau de nuit (Fond de carte Google Maps, Réalisation personnelle)

| Type d' espace nocturne | Terrain d' études  | Praxis                                                               | Constats                                                                                                                                                                                                                     | Conflits & Enjeux                                                                                                                                                                                |
|-------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ilots attractifs        |                    | Festifs<br>Rencontres<br>Partage<br>Bars, restaurants, commerces,... | Lumière au sodium<br>Animation<br>Fréquentation importante<br>Pôle centralisateur                                                                                                                                            | Conflits d'usages : ville qui dort, ville qui travaille, ville qui s'amuse<br>Bruit                                                                                                              |
|                         | Gare de Tours      | Regroupement<br>Habitat social<br>Flux<br>Populations en marges      | Lumière blanche sécuritaire<br>La population se regroupe dans l'obscurité<br>Le tramway passe sur des grandes esplanades<br>Intégration aux espaces publics existants<br>Stigmatisation<br>Silence<br>Sentiment d'insécurité | Aménagement sécuritaire<br>Décloisonnement<br>Travail sur l'image des quartiers<br>Conflits d'usages :<br>- populations en marge / dormeurs<br>- commerces illicites / dormeurs & autres usagers |
|                         | Sanitas            |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |
| Ilots « frontières »    | Rabière            |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |
|                         |                    |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |
|                         |                    |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |
| Interstices             | Monconseil         | Résidentiel<br>Semi-périphérique<br>Lieux de déambulation            | Végétation<br>Contrastes d'éclairages<br>Espace scénique<br>Silence, calme                                                                                                                                                   | Où est la place de l'utilisateur ?<br>Quelle est-elle ?<br>Mauvaise insertion de la station : pas de continuité de l'espace public                                                               |
|                         | Tranchée           |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |
|                         | Université 2 Lions |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |

Tableau 10 : Récapitulatif des types d'espaces nocturnes tourangeaux

## 2. L' alphabet de la nuit

Le 4<sup>ème</sup> paysage, qu'est le tramway, semble avoir deux visages, la poésie diurne laisse place à un monde de contrastes une fois la nuit tombée. Le tramway y est alors l'unique lien physique entre les différents archipels qui s'éparpillent du Nord au Sud. Cette « épine dorsale » nocturne est alors le théâtre d'un basculement des usages et d'un nouvel alphabet de la ligne :

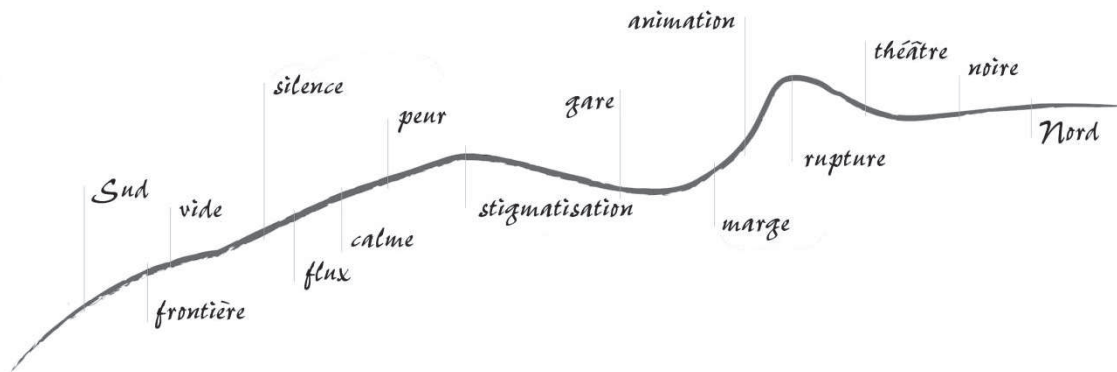


Figure 33 : L'alphabet de la nuit (collectif Ensemble(s) La Ligne, Réalisation personnelle)

A partir de ces éléments, nous avons tenté de comprendre ce qui fait qu'un espace est confortable ou inconfortable et quelle est l'origine du sentiment d'insécurité omniprésent la nuit au travers d'entretiens semi-directifs.

## 3. Vers une idée de confort de l' espace public nocturne

Nous nous sommes entretenus avec 4 personnes ayant réalisé la traversée (2 filles et 2 garçons), au sujet des notions suivantes : confort, inconfort, angoisse, vécu personnel, rôle de la lumière, image, perception et représentations. L'objectif étant de comprendre quelle est l'origine de l'inconfort d'un espace public la nuit.

Nous allons ici présenter les idées principales soulevées lors de chaque entretien et en faire une synthèse.



|                            | Personne 1 ♀                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Confort                    | « <i>bien éclairé</i> », lumière blanche, animation                                                                                                                                             |
| Inconfort                  | Enfermement par le bâti, fréquentation, solitude                                                                                                                                                |
| Situation angoissante type | Gens, groupes, SDF                                                                                                                                                                              |
| Source de l'angoisse       | Idées reçues plus que mauvaises expériences, grosse influence des médias, quartiers sensibles, reproduction du « connu » (quartier La Source, Orléans (45))                                     |
| « Bon » éclairage          | Lumière bleue : « <i>c'est rassurant</i> » et lumière blanche : « <i>éclaire mieux, on voit plus les bâtiments</i> », éclairage d'intensité moyenne mais avec de nombreuses sources d'éclairage |
| Mobilité nocturne          | « <i>Je chemine de points lumineux en points lumineux</i> », attente des transports dans la station car « <i>autour c'est noir</i> », debout appuyée sur les vitres                             |

Tableau 11 : Récapitulatif d'entretien 1

|                            | Personne 2 ♂                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Confort                    | Luminosité, pas trop étroit, des endroits « <i>où se poser, enfin ça dépend de ce que tu cherches</i> »<br>Recherche de tranquillité = silence sinon « <i>c'est pas gênant</i> », bonne visibilité, perspective                             |
| Inconfort                  | Pas de lumière, sinueux, étroit, saleté                                                                                                                                                                                                     |
| Situation angoissante type | « <i>L'effet de groupe augmente le sentiment de sécurité sinon j'ai tendance à regarder derrière moi</i> », ne pas voir où on va et ne pas pouvoir repérer les gens qui circulent, attente car « <i>je suis plus facilement repérable</i> » |
| Source de l'angoisse       | Vécu de « <i>gens lourds qui cherchent la merde</i> », impact des médias très important : « <i>dramatisation qui renforce la stigmatisation des quartiers HLM</i> »                                                                         |
| « Bon » éclairage          | Eclairage des grands axes qui privilégie les déplacements, gamme de couleur développée                                                                                                                                                      |
| Mobilité nocturne          | Nécessité de faire plus attention à la circulation que le jour                                                                                                                                                                              |

Tableau 12 : Récapitulatif d'entretien 2

|                            | Personne 3 ♀                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Confort                    | Espace vert avec des bancs, espace aéré sans personne, principalement pas en ville : « <i>l'idée est de se ressourcer et d'être apaisée</i> ». « <i>Quand je suis en mouvement, je veux de la lumière mais pas trop comme dans les villages de campagne (points lumineux orange)</i> »                    |
| Inconfort                  | « <i>Espace bruyant avec beaucoup de monde, dans lequel je ne peux pas effectuer de trajectoires linéaires, par exemple dans des ruelles. Le manque de transport m'oblige à me déplacer en marchant ce qui mène à des situations inconfortables où on se mêle au monde et aux gens ivres</i> »            |
| Situation angoissante type | Angoisse liée aux personnes, la façon dont elles t'abordent, l'agressivité                                                                                                                                                                                                                                |
| Source de l'angoisse       | « <i>A priori basés sur des on dit</i> », médiatisation                                                                                                                                                                                                                                                   |
| « Bon » éclairage          | Eclairage homogène : éviter les contrastes ombre/lumière trop important « <i>propres aux ZUS</i> », lumière blanche<br>« <i>Les lumières blanches et bleues, on les repère plus facilement dans le noir, comme un appel</i> »                                                                             |
| Mobilité nocturne          | « <i>Le tram est un lieu qui se déplace vers un autre lieu, la lumière n'a pas d'impact sur mon cheminement : je vais toujours au plus court</i> »<br>« <i>On nous montre un point A et un point B en blanc, les politiques voudraient nous faire aller sur ces points, inconsciemment on est guidé</i> » |

Tableau 13 : Récapitulatif d'entretien 3

|                            | Personne 4 ♂                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Confort                    | Espace aéré et lumineux, « <i>ne pas se sentir oppressé, sécurité</i> »<br>« <i>Le confort la nuit c'est la sécurité, il faut se sentir à l'aise</i> »<br>« <i>L'éclairage indirect des appartements et des commerces est rassurant</i> »<br>« <i>Je suis rassuré quand je peux voir et reconnaître ce qui m'entoure</i> » |
| Inconfort                  | « <i>Ne pas se sentir en sécurité</i> », manque de luminosité, absence de monde, réputation du lieu, manque d'animation, manque d'éclairage notamment sur les trottoirs                                                                                                                                                    |
| Situation angoissante type | Manque de bruit « <i>qui fait tendre l'oreille aux bruits louches</i> », apparence des gens, mauvaises rencontres                                                                                                                                                                                                          |

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Source de l'angoisse | Connotations du lieu « <i>la réputation joue beaucoup</i> », quelques expériences personnelles « <i>où j'ai senti qu'on m'observait</i> »                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| « Bon » éclairage    | Importance de la couleur de l'éclairage : « <i>jaunâtre ambiance nocturne angoissante différent du blanc qui offre des similitudes aux couleurs diurnes et me fait me sentir bien, enfin ça dépend du quartier</i> »<br>Dans les quartiers sensibles « <i>il faut éclairer le cheminement mais pas trop car après on est facilement repérer. Il faut voir sans être vu, éviter la focalisation sur le piéton pour passer inaperçu</i> » |
| Mobilité nocturne    | Détours pour éviter les quartiers sensibles, espaces éclairés privilégiés, attente du bus près de l'arrêt de préférence assis et « <i>je ne me sens pas vulnérable parce qu'il y a du mouvement</i> »                                                                                                                                                                                                                                   |

Tableau 14 : Récapitulatif d'entretien 4

Ces quatre entretiens sont autant d'exemples sur lesquels devront intervenir les politiques d'aménagement des espaces publics nocturnes. La couleur et l'intensité de la lumière sont récurrentes, ce qui témoigne, malgré la subjectivité du « bon éclairage », de leurs importances et de leurs prises en compte dans l'aménagement des espaces publics. Alors que certains lui donnent uniquement un rôle sécuritaire, la population d'aujourd'hui la considère bien comme part entière du paysage nocturne. Elle participe aussi bien de l'ambiance que du confort. Le « bon éclairage » semble être un éclairage constitué de lumières blanches d'intensité moyenne mais diffuses.

Un travail particulier doit être réalisé sur les perspectives, faute de quoi, l'espace semble cloisonné, oppressant et inconfortable n'invitant ni à la déambulation ni à son appropriation.

Cependant, l'une comme l'autre sont sujettes à l'ambiguïté du « voir sans être vu ». Le piéton doit être en mesure de voir où il marche, de se repérer et d'analyser son environnement immédiat. En revanche, cette lumière ne doit pas être perçue comme un spot le mettant sur un piédestal le rendant plus vulnérable et augmentant le sentiment d'insécurité<sup>38</sup> ; la rupture obscurité/lumière le renforçant. En effet, l'obscurité est, dans l'imaginaire collectif, associée aux ténèbres et aux activités illicites contrairement à la lumière qui semble être un lieu de répit recherché par les passants même s'ils induisent des détours.

Conséquence de la stigmatisation, la peur des mauvaises rencontres est prégnante. Comme en témoignent les entretiens, la population reproduit les schémas surmédiatisés des espaces de

<sup>38</sup> Augoyard J.F. (sous la dir.), CRESSON, *Rapport de recherche n°18 : les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité*, CRESSON, 1990

mêmes caractéristiques connus (ici quartiers sensibles à urbanisme de barres), bien qu'ils n'aient été finalement que très peu confrontés à cette angoisse.

Nous avons donc ici mis en évidence quelques éléments indispensables à l'aménagement des espaces publics nocturnes.

### C. Retour critique sur nos expérimentations

Les choix que nous avons effectués ne sont pas dépourvus de nos personnalités respectives, de la question sociale ou du débat intellectuel de notre discipline. Interviennent également, notre jeune âge et notre origine sociale. Un point positif, quant à la complémentarité de nos regards homme/femme.

Sachant que les mots ne sont jamais « innocents », nous avons veillé à trouver ceux qui reflétaient au mieux nos intentions et nos propos. En revanche, tout comme les représentations individuelles sont personnelles, les mots n'ont pas le même sens pour tout un chacun ce qui peut induire quelques interprétations malvenues.

En ce qui concerne la traversée et les entretiens réalisés avec une partie de l'échantillon, un biais peut être apparu dans la mesure où nous venons de la même formation et que nous nous connaissons. Mais aussi par le fait que ce soit un petit échantillon, initié à la thématique et d'une même tranche d'âges. De plus, l'apparition du qualificatif « mitigé » témoigne de la difficulté de mettre des mots sur ses impressions et ses sensations ; « *la description en mots entraine dans le flou, l'ambigu et l'ambiance* »<sup>39</sup>.

Nous avons cherché à ne pas tomber dans ce piège en utilisant la cartographie participative et la photographie.

Une partie de l'échantillon n'est pas parvenue à extérioriser ses ressentis et son vécu.

Les entretiens semi-directifs réalisés avec les « mini-experts » donnent de la légitimité de par leur capital culturel.

Les expérimentations se déroulent uniquement en automne, les usages et les pratiques ne seront sûrement pas les mêmes aux autres saisons. L'été, par exemple, est plus propice aux sorties nocturnes.

---

<sup>39</sup> Beaud S., Weber F., *Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques*, La Découverte - Grands repères, 2010

De plus, le tramway n'est pas encore en service. Il sera bon de vérifier l'évolution des nuits tourangelles. Notre travail est donc une première mise en lumière de la compréhension des nuits dans les villes moyennes du 21<sup>ème</sup> siècle en prenant l'exemple de Tours.

## PARTIE 3 – PROLONGEMENTS

---

A partir des éléments mis en évidence précédemment, nous avons cherché à trouver des pistes de réflexion et des solutions aux maux de la nuit à tourangelle. Les idées ci-après, ont été pensées pour la ville de Tours et leur reproductibilité dépendra des caractéristiques propres de chaque ville.

### I. Approches de la notion de « bon éclairage »

Au cours de nos expérimentations, la lumière est apparue comme un élément majeur du paysage nocturne. Elle semble conditionner les usages et les représentations et est indissociable des thèmes de la sécurité, de la mobilité, de l'animation,... bref du vivre la nuit.

Bien que l'appréciation de l'éclairage soit individuelle, subjective et donc difficile à évaluer, nous avons cherché à proposer des pistes d'amélioration de l'éclairage en accord avec nos expérimentations.

Le tableau ci-après, issu des travaux du séminaire « Les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité »<sup>40</sup>, résume les différentes fonctions des lumières que remplit déjà l'éclairage urbain ou qui sont à améliorer. Il indique donc grâce à une « *estimation grossière, l'importance relative que peuvent prendre ces différentes fonctions selon le type de lieu urbain* ». Nous pouvons considérer que ce tableau constitue dès lors une « *sorte de cahier des charges psychosociales des rôles de l'éclairage urbain* ».

---

<sup>40</sup> Augoyard J.F. (sous la dir.), CRESSON, *Rapport de recherche n°18 : les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité*, CRESSON, 1990



|                                                                                                | Lieux d'animation                                                                   | Rue commerçante                                                                     | Centre ville                                                                         | Rue résidentielle                                                                     | Passage piétonnier                                                                    | Rue de banlieue                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>0. Fonction GÉNÉRALE</b><br>- La source éclaire : accroissement des contrastes et des couleurs<br>- La source irradie des objets<br>- La source transmute (jeu des couleurs) |    |    |    |    |    |    |
| <b>1. Fonction de BALISAGE</b><br>Repérer les signes successifs d'un trajet urbain par des éléments d'orientation                                                               |    |    |    |    |    |    |
| <b>2. Fonction PSYCHOMOTRICE</b><br>Accroître la coordination entre la marche ou la conduite automobile et la perception globale de l'environnement (texture du sol)            |    |    |    |    |    |    |
| <b>3. Fonction d'AMBIANCE</b><br>Y voir ; distinguer un paysage dans sa structure de détail, discerner et apprécier les passants                                                |    |    |    |    |    |    |
| <b>4. Fonction de SECURITE</b><br>Augmenter le champ du regard. Permettre l'évaluation de la situation réciproque des passants. Dissuader l'agression                           |  |  |  |  |  |  |
| <b>5. Fonction de VALORISATION</b><br>Révélation du décor. Illumination des monuments et éclairage des vitrines ; souligner, orienter le regard                                 |  |  |  |  |  |  |
| <b>6. Fonction de PROMOTION VISUELLE</b><br>Vitrines, étalages, publicités, passants                                                                                            |  |  |  |  |  |  |
| <b>7. Fonction de SPECTACLE</b><br>Construire avec les lumières un plaisir esthétique, indépendant du décor matériel                                                            |  |  |  |  |  |  |

Figure 34 : Importance relative des différentes fonctions de l'éclairage selon le type de lieu (Jean-François Augoyard)

Le « bon éclairage » semble donc devoir s'adapter aux différents types d'espaces tout en répondant à l'ensemble de ces fonctions.

Cependant, il apparaît que certaines d'entre elles sont récurrentes dans les matériaux issus de nos expérimentations. Nous allons tenter de qualifier au mieux le « bon éclairage », puis nous verrons quelles sont les nuances à lui apporter dans chacun des types d'espaces nocturnes de

l'archipel tourangeau mis en évidence. Nous mettrons aussi l'accent sur les quartiers sensibles en raison des enjeux qu'ils regroupent.

Le « bon éclairage » semble passer par :

- Une lumière blanche : elle met en valeur les objets en recréant les couleurs du jour la nuit.
- Une lumière diffuse : une lumière est diffuse lorsqu'elle est réfléchie par les objets qu'elle éclaire.
- Une lumière d'intensité moyenne : une lumière qui éclaire sans pour autant donner l'impression d'être sous des projecteurs.
- Un éclairage au sol : il permet au piéton de suivre aisément son cheminement sans être trop visible. Il contribue à limiter la pollution lumineuse.
- Un éclairage indirect : il permet de réduire le sentiment d'insécurité en donnant l'impression que le piéton n'est pas seul dans l'espace public. Il permet aussi de limiter la consommation énergétique.
- Un éclairage homogène : il s'agit d'éviter les contrastes afin de faire disparaître les murs d'obscurités, obstacles à la visibilité.

▪ Le « bon éclairage » des îlots attractifs

Comme l'indique Roger Narboni, en s'appuyant sur le cas de Nantes, la mise en place d'un tramway est l'occasion d'élaborer une nouvelle stratégie d'éclairage public. Elle passe notamment par « *la création d'ambiances lumineuses originales et dédiées aux piétons, la réinvention de l'éclairage public et l'affirmation de la prééminence de l'espace public nocturne par rapport aux éclairages architecturaux* »<sup>41</sup>.

Les îlots attractifs sont le lieu idéal pour développer une telle stratégie. En effet, cela permettrait d'accroître leurs rayonnements et d'accentuer leurs côtés festifs.

Il s'agit donc d'y développer, au sens de Jean-François Augoyard, les fonctions : générale, d'ambiance, de valorisation, de promotion visuelle et de spectacle. Nos îlots dits attractifs correspondent donc aux lieux d'animation, aux rues commerçantes et aux centres villes du tableau précédent.

---

<sup>41</sup> Narboni R., *Les éclairages des villes : Vers un urbanisme nocturne*, Collection Archigraphy poche, Ed. Infolio, 2012

- Le « bon éclairage » des interstices

Les interstices représentent la « ville qui dort », ce sont donc des espaces à vocation principalement résidentielle. L'éclairage doit permettre le cheminement piétonnier mais « ne pas éclairer chez les gens ». L'éclairage au sol est à privilégier et une politique d'abaissement progressif de l'intensité lumineuse peut y être mise en place.

Il s'agit donc d'y développer, au sens de Jean-François Augoyard, les fonctions : générale, psychomotrice, de sécurité et de balisage.

- Le « bon éclairage » des îlots « frontières »

Les îlots « frontières » sont, par définition, des intermédiaires entre les îlots attractifs et les interstices. Le « bon éclairage » y est donc le résultat d'un juste équilibre qui, au sens de Jean-François Augoyard, doit remplir les fonctions : générale, de balisage, d'ambiance, psychomotrice et de sécurité.

- Zoom sur le « bon éclairage » des quartiers sensibles

Les politiques sécuritaires ont conduit à la création d'un urbanisme et d'aménagements lumières propres aux quartiers dits « sensibles ». La situation classique, que nous retrouvons au Sanitas et à la Rabière, est caractérisée par de grandes esplanades bordant des axes de circulations et mise sous les projecteurs une fois la nuit tombée. Ces éclairages puissants et intenses repoussent les activités illicites dans l'ombre en invitant les passants à circuler dans la lumière et les regroupements à se décaler vers les entrées des bâtiments.

Cet éclairage participe au sentiment d'insécurité en accentuant l'impression d'être une proie facilement repérable.

Le sentiment d'insécurité est dû à la probabilité d'être victime, à la stigmatisation (les on dit, l'impact des médias,...) et à l'émotion liée à un environnement. Au contraire, la peur concrète peut-être la conséquence d'une peur sociale collective, d'une expérience personnelle ou d'une victimisation directe. La lumière peut donc uniquement intervenir sur le sentiment d'insécurité. Il apparaît qu'un éclairage permettant de voir, d'identifier, de juger les personnes que l'on croise sans pour autant être pointé par la lumière, aide au sentiment de sécurité.

Ainsi, nous pensons que l'éclairage de ces quartiers devrait être repensé dans son ensemble car il produit dans la pratique l'effet inverse de celui voulu par les décideurs ; à savoir regrouper les activités marginales nocturnes sous les spots des esplanades.

Il s'agirait selon nous de :

- Casser les murs d'obscurité
- Homogénéiser l'éclairage
- Créer des repères lumineux (entrées de bâtiments, parkings,...)
- Mettre en place un mobilier adapté aux différents usages

## II. Les politiques temporelles

La ville doit aujourd'hui être perçue comme « *un labyrinthe à 4 dimensions* » (Luc Gwiazdzinski). Le temps devient une partie intégrante de l'espace. Le tramway de Tours, s'il prenait en compte cette nouvelle dimension, pourrait structurer ce dédale. C'est pourquoi, nous considérons comme primordial d'effectuer un travail sur les temporalités.

### A. Que sont les politiques temporelles ?

L'organisation sociale du temps découle de la Révolution Industrielle. Elle est organisée autour du travail et notamment de la « *dissociation usine/foyer* »<sup>42</sup>. Ces rythmes traditionnels, hérités de nos ancêtres, étaient issus des rythmes solaires et conditionnaient nos rythmes biologiques. Mais désormais, ils ne sont plus synchronisés aux rythmes urbains<sup>43</sup>. Les repères sont bouleversés et l'écart se creuse entre travail et vie urbaine. Comme l'indique Catherine Gabriel, « *le temps industriel n'est plus* », les rythmes ont changé : ils sont moins collectifs et l'individualisation des modes de vie progresse en raison de la mise en place d'horaires de travail atypiques (flexibilité, amplitude, densification,...). Le travail se transforme et « *chacun des habitants et chacune des organisations vit à plusieurs échelles : celle de la sphère professionnelle, des proches, des loisirs, et celle de la consommation* »<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> Boulon J.Y., « Le temps du travail dicte-t-il l'emploi du temps des citoyens ? », in Thierry Paquot, *Le quotidien urbain*, p.33 – 50, La Découverte - Cahiers libres, 2001

<sup>43</sup> Godard F., « A propos des nouvelles temporalités urbaines », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°77, p.6 – 14, Dossier Emplois du temps, 1997

<sup>44</sup> Tempo Territorial, in *Territoire* n°510, Dossier Les politiques temporelles s'installent dans le temps, 2010

## 1. L' émergence de la dimension « temps »

La société est en effervescence et les rythmes urbains sont de plus en plus diffus, ainsi la ville contemporaine, « *ville territoire* »<sup>45</sup>, est en perpétuels changements. Elle évolue et acquiert une dimension temporelle voire événementielle. La ville se joue de l'opposition jour/nuit pour rester éveillée 24h/24, comme l'indique Luc Gwiazdzinski « *la nuit se vend et fait vendre* » notamment à travers des nuits thématiques et un calendrier nocturne. L'utopie des « *around the clock city* » aux services ouverts 24h/24 s'invite dans les débats. Les « *menus rigides* » : métro-boulot-dodo sont remis en cause par notre société des loisirs généralisés et du temps libéré. En effet ces temporalités contraignantes bien que sources de repères, produisent des tensions, des angoisses et enlèvent la possibilité de choix.

La question du temps dans la ville est au cœur des préoccupations, il s'agit de « *maximiser les possibilités de liberté* »<sup>46</sup>. Cela peut passer par la prise en compte de la chronotopie, de la ville 24h/24 et des nouveaux rythmes liés au travail, aux déplacements ou à l'individualisation des besoins sociaux. Les usages du temps sont donc multiples et varient d'une personne à l'autre. Les temps de chacun divergent alors que le temps est aujourd'hui perçu comme un facteur d'émancipation et de liberté. Chaque individu veut pouvoir jouir de son temps et être autonome ce qui pose de véritables conflits d'intérêts. En effet, comment concilier les temps des travailleurs, des parents, des enfants, des noctambules,...? L'idée de ville en activité 24h/24 prend donc ici ses sources. Il s'agit de rendre la ville plus adaptée aux modes de vie des citoyens en articulant les différents temps de vie et en augmentant la qualité de vie au sein des territoires.

Ainsi, les politiques temporelles ont été mises en place en 2001, par le biais des bureaux et des agences des temps, afin de « *synchroniser les temps éclatés* » (Luc Gwiazdzinski) et de concilier vie professionnelle et vie familiale. Chaque individu a ses propres besoins et son propre emploi du temps ainsi il est particulièrement difficile de concilier les temps sociaux de chacun. Pour lutter contre cette incapacité à jouir de façon égalitaire des biens publics, les politiques temporelles visent à élargir l'accessibilité temporelle des services. L'observation du rythme des habitants, des entreprises et des institutions a permis d'avancer des propositions d'organisation des temps sociaux et de réorganisation des horaires. Il faut donc, par le biais de consensus,

<sup>45</sup> Picon A., « Le temps du cyborg dans la ville : vers de nouvelles métaphores de l'urbain », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°77, p.72 – 77, Dossier Emplois du temps, 1997

<sup>46</sup> Masbouni A., « Du bon usage de la chronotopie », in *Thierry Paquot, Le quotidien urbain*, p.167 – 179, La Découverte - Cahiers libres, 2001

réussir à concilier intérêts individuels et collectifs. Et ainsi, rééquilibrer les différents temps sociaux dans la « *structuration de la vie sociale* », des rythmes individuels et collectifs.

Comme l'indique J.Y. Boulin, « *il s'agit au fond, à travers la notion de ville consciente du temps, de mettre l'accent sur la nécessité de concilier des modes de fonctionnement diversifiés pour des individus qui tantôt sont producteurs, tantôt consommateurs, tantôt parents, tantôt préoccupés par leur propre subjectivité, tantôt solitaires,...* ». Il apparaît pour cela nécessaire de créer de nouveaux outils et notamment des « *indicateurs qualitatifs d'appréhension des rythmes sur un territoire* » afin de mieux maîtriser le temps. En effet, les politiques temporelles ne peuvent être développées sans la mise en place d'indicateurs temporels (durée, fréquence, horaires, variations de certains critères,...) mais aussi d'indicateurs spatiotemporels qui permettent d'obtenir une représentation dynamique des lieux indispensables à la mise à nu des temporalités de la ville.

## 2. Champ d'actions des politiques temporelles

Les politiques temporelles regroupent donc des mesures qui visent à simplifier la vie quotidienne des citoyens et à lutter contre les inégalités sociales, pour permettre à tous d'avoir accès aux services. En effet comme le montre D.Royaux, les horaires rigides engendrent des « *problèmes de sélectivité sociale et spatiale* ».

Selon l'association TempoTerritorial, « *s'intéresser aux démarches temporelles d'un territoire signifie porter attention à la vie quotidienne des habitants, à leurs nouvelles contraintes personnelles et collectives, à leurs relations avec l'offre des services publics, à leurs adaptations souhaitées en matière de transport, de modes de gardes, d'organisation du travail, de formes d'emploi, de temps libéré* ». Il faut donc prendre en compte à la fois les services publics et privés afin que la maîtrise du temps soit la même pour tous. De plus, les réaménagements horaires doivent se faire après discussion avec les intéressés mais surtout en conciliant les besoins de chacun. Ces politiques permettent donc de garantir une égalité des sexes et des catégories socioprofessionnelles mais aussi de remettre en cause les pré-requis. « *Dès lors est soulevée une nouvelle interrogation : pourquoi mettrait-on un plein feu à 20 heures pour les gens qui sortent, et pas à 5 heures, pour les premiers travailleurs ?* »<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Deleuil J.M., Toussaint J.Y., « De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°87, p.52 – 58, Dossier Nuits et Lumières, 2000



Comme l'indique Georges Gurvitch, « *la vie sociale s'écoule dans des temps multiples, toujours divergents, souvent contradictoires, et dont l'unification relative, liée à une hiérarchisation souvent précaire, représente un problème pour toute société* ». La politique des temps consiste à réarticuler le spatial et le temporel dans les territoires, en partant des besoins de la personne. Cela implique de mener des « *politiques urbaines en dentelle* », expression chère à Catherine Coutelle, permettant d'inventer un futur en respectant toutes les données du présent. Les politiques urbaines ne peuvent s'affranchir de la question du genre pour permettre aux femmes de mieux vivre la ville. Par ailleurs, il est également nécessaire de prendre davantage en compte la saisonnalité des usages et des besoins.

### 3. Un levier d'optimisation

Chacun aspire à une grande liberté et cherche à maximiser son temps. Ainsi la planification de l'espace doit venir s'ajouter à la planification temporelle dictée par les institutions. La prise en compte des temps sociaux dans l'aménagement est primordiale. La ville de Dijon a souhaité offrir une valeur réglementaire aux politiques temporelles en les inscrivant dans son Eco-PLU et plus précisément dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). L'organisation temporelle du territoire y est déclinée en quatre thématiques : la « ville évolutive », la « ville mobile », la « ville mosaïque » et la « ville environnementale ». Pour Chantal Trouwborst, élue en charge des politiques temporelles à Dijon, l'objectif des politiques temporelles ainsi mises en place est « *de faire en sorte que les lieux puissent être habités par chacun, quel que soit son âge ou son occupation* ». La création d'une ville « renouvelée » passe par le développement d'équipements multi-usages, modulables et réversibles, capables de s'adapter aux changements des villes et du temps. Ces aménagements ajoutés à la réalisation de pôles complémentaires équivalents à une petite ville permettraient de « *concilier le temps de chacun avec le temps de la ville* » et de tendre vers une ville apaisée.

La mise en place de politiques temporelles et d'espaces publics malléables permettraient donc d'harmoniser les différents usages des lieux notamment la nuit. Mais avoir de tels espaces conciliant un monde nouveau d'espaces d'activités économiques, sociales et culturelles et des services cohérents avec les besoins de chacun pose d'autres problèmes. En effet, la question du temps et de l'aménagement des services publics conduit à de nombreux conflits d'intérêts opposant les usagers et le personnel public. Chacun veut aller dans le sens de ses propres intérêts et il est très difficile de les concilier. Les politiques temporelles sont donc issues de consensus dans lesquels se dessinent des partages sociaux.



Les politiques temporelles sont un véritable levier d’optimisation de la qualité de vie, mais elles ont été, pour l’heure, peu évaluées. Cependant, cinq critères permettent de jauger l’amélioration de la qualité de vie par les politiques temporelles et de résumer scientifiquement la notion de qualité de vie temporelle <sup>48</sup>:

- Etre capable de définir comment employer son temps
- Ne pas être discriminé en termes d’utilisation du temps
- Ne pas sentir que son temps est déprécié socialement
- Etre capable de développer une culture du temps qui nous est propre
- Avoir des opportunités de temps partagés et collectifs.

Ainsi, pour Ulrich Mückenberger, il n’est pas nécessaire de libéraliser et de déréguler le temps et les conditions de travail pour améliorer la qualité du service. Il s’agit plutôt de créer et d’utiliser des conditions de réciprocité temporelle entre les usagers et les prestataires des services temporels. Cette conclusion s’oppose donc à la dérégulation et à l’ouverture 24h/24 prônée par certain.

Comme l’indique Luc Gwiazdzinski, « *la nuit est le temps des conflits, elle questionne notre capacité à vivre ensemble : les noctambules, les dormeurs et les travailleurs doivent cohabiter, il n’y a pas une nuit mais « des nuits »* »<sup>49</sup>. Ainsi, « *s’interroger sur une ville la nuit, c’est en effet poser la question de la temporalité, du rythme de la ville. C’est aussi s’interroger, sur l’urbanité d’une ville, poser la question du flux et de « l’intensité urbaine »* » (Simmel, 1903).

## B. Mise en place de politiques temporelles dans le projet tramway

Le tramway circule de 5h du matin à 1h du matin. Celles et ceux qui travaillent en horaires décalés (tenanciers de bars, restaurateurs, boulangers, techniciens de surface,...) n’ont donc pas la possibilité de l’emprunter. Afin que le tramway soit une nouvelle offre pertinente de mobilité, il est nécessaire qu’il s’articule au mieux avec les services de mobilité existants mais qu’il vienne

---

<sup>48</sup> Koenig S., Trouwborst C., Royoux D. (coord. par), *Actes du colloque (avec le concours des membres du Tempo Territorial)*, Temporelles 2010 Dijon, Société UBIQUS, 2010

<sup>49</sup> Gwiazdzinski L., « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines », in *Cahier Espaces* n°103, p.44 – 56, 2009

aussi et surtout les compléter. En termes de fréquence, le tramway viendra supplanter celle du réseau actuel de bus en proposant des rames toutes les 6 à 15 minutes. Il est nécessaire d'étendre ces horaires et d'intensifier la circulation du tramway en cœur de nuit urbaine (entre 21h30 et 0h30). Quoiqu'il en soit, le point primordial est la complémentarité bus/tramway. Des arrêts de bus doivent être placés à proximité des stations et desservis encore après le dernier tramway. Ce parallèle se retrouve dans la complémentarité train/tramway : le dernier train étant à 1h10, ne serait-il pas plus pertinent que le tramway ne s'arrête pas à 1h ?!

Toujours dans cette idée de complémentarité des services, et comme l'idée a été soulevée lors de nos expérimentations, une correspondance des horaires entre les salles de cinéma, bars, restaurants et autres hauts lieux fédérateurs, notamment la nuit, semble un levier intéressant. En effet, il permettrait peut-être de faciliter les retours de soirées et limiterait les sources de conflits.

Dans la continuité du travail porté sur l'ambiance lumineuse en fonction des saisons, le tramway pourrait également prendre en compte les temporalités des villes en s'adaptant à l'actualité : chants de Noël, Nouvel An, chasse aux œufs, fête du travail, fête de la musique, journées du patrimoine,... L'intégration du tramway n'en serait qu'encore plus forte et participerait à maintenir son attractivité dans le temps.

### III. L' appropriation des espaces publics en covisibilité des stations

#### A. Le périmètre de covisibilité

Comme le définit Samuel Challéat<sup>50</sup>, « *l'espace public est un creuset pluridisciplinaire de la ville. Il peut être abordé selon différents thèmes et domaines : à la fois lieu d'échanges, de circulation, de représentation, de transition avant de pénétrer le domaine privé, il s'appréhende aussi bien en termes d'espaces, de bâtiments, d'architecture alentour qu'en termes d'éléments souterrains et aériens* ». Nos terrains d'études sont des stations réparties le long du tracé du tramway. Nous avons donc considéré l'espace public de la zone de covisibilité entre les stations et leur environnement bâti. Cela rappelle également la notion de porosité de l'espace public et inclut le

<sup>50</sup> Challeat S., « La nuit, une nouvelle question pour la géographie », in *Bulletin de l'association des géographes français* n°2, p.183 – 196, 2011

travail effectué dans les rayons de 500 mètres autour des stations par le collectif Ensemble(s) La Ligne.

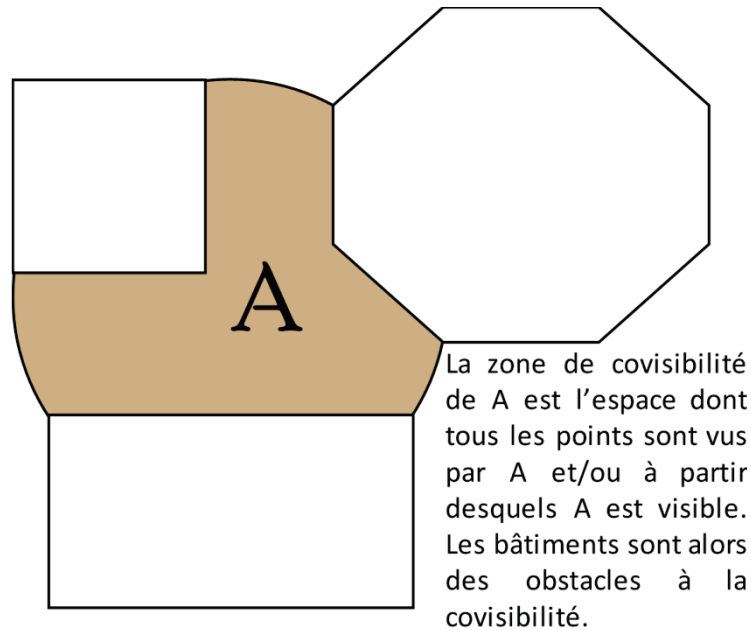


Figure 35 : Principe de covisibilité (Réalisation personnelle)

## B. Qu'est-ce que l'appropriation de l'espace public ? <sup>51</sup>

Si la question de « pallier » les problèmes d'usages ou au contraire de les prévoir se pose, une chose est sûre : un même espace est conçu, vécu et perçu différemment par chacun. Les habitants rectifient et adaptent l'espace à leurs habits. De fait, un espace conçu, est approprié en espace vécu.

Les dimensions affectives, sentimentales et concrètes (conditions climatiques, saisons,...), ainsi que la pratique du lieu déterminent l'ambiance que l'on ressent et plus largement notre relation avec le lieu. Il existe trois types d'appropriation de l'espace :

- La dépendance : l'espace est approprié que s'il est appropriable
- L'indépendance : l'espace est approprié indépendamment du fait qu'il soit appropriable ou non
- L'autonomie : l'espace est approprié mais diffère de la raison pour laquelle il a été conçu

<sup>51</sup> Costes L., Marchand-Savarit J. (sous la dir.), *L'Appropriation des espaces publics par les usagers : Appropriable / approprié : quelles relations pour un espace public urbain ?*, Projet de fin d'études, EPU de Tours, 2008

Il y a toujours une part d'appropriation qui nous échappe et il faut vivre avec cette appropriation spontanée. L'essentiel est d'accepter cette complexité : problème de l'éclatement, fin des continuités sociales,...

Il est nécessaire de prévoir un cadre possible d'évolution des usages. L'espace public ne doit donc pas être pensé uniquement pour le jour mais bien comme un espace s'adaptant aux usages du jour et à ceux de la nuit : c'est la malléabilité. Cette malléabilité peut-être rendue possible par :

| Levier d'actions de l'aménageur                           | Apports                                                  | Impacts sur                                                                    |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| La lumière                                                | Ambiance<br>Balisage<br>Sentiment de sécurité<br>Confort | Pratiques<br>Usages<br>Chemins<br>Conflits                                     |
| Les formes urbaines                                       | Ambiance<br>Sentiment de sécurité<br>Confort             | Pratiques<br>Usages<br>Offre de service<br>Conflits<br>Dynamique résidentielle |
| Les politiques temporelles                                | Qualité de vie<br>Accessibilité<br>Egalité               | Pratiques<br>Fonctionnement de la ville<br>Conflits                            |
| Le mobilier urbain intelligent                            | Confort<br>Cohésion sociale<br>Mixité<br>Qualité de vie  | Pratiques<br>Usages<br>Conflits                                                |
| Le basculement des bâtiments dans la zone de covisibilité | Nouveaux lieux d'animation<br>Nouvelle offre             | Pratiques<br>Usages<br>Conflits<br>Densité urbaine                             |

Tableau 15 : Leviers d'actions de l'aménageur pour rendre l'espace public malléable

L'espace public idéal doit ainsi être conçu, ou retravaillé, de façon à accueillir tout le monde et doit permettre à chacun de faire ce qu'il veut librement, à son rythme et sans contrainte. Il doit-être issu d'une revendication, d'un droit à l'espace public pour tous, indépendamment du sexe, de la catégorie sociale ou du mode de déplacement.

### C. La prise en compte de la population en marge



La gare de Tours abrite une population en marge qui profite de la nuit pour se réappropriar l'espace et réaffirmer son droit à la ville. Le projet du tramway est passé complètement à côté de cet enjeu, volontairement ou non, en laissant de côté ce basculement de l'usage.

Figure 36 : Représentation de la gare de Tours (L. Tremblay & al.)

Il est cependant impensable pour l'urbaniste de faire preuve d'aussi peu d'urbanité. Un projet venant se greffer à celui du tramway semble primordial. Il s'agit de défendre les catégories défavorisées, de leur offrir un cadre adapté mais aussi de limiter les conflits d'usages avec les activités présentes sur les lieux la nuit ; à savoir : déambulation, mobilité, attente,... Le tramway pourrait, et devrait, être moteur du développement de la cohésion sociale et de l'égalité.

## IV. Géographies urbaines

Le tramway, en réduisant la distance temporelle, sera l'acteur d'une nouvelle géographie urbaine. Le phénomène de contamination n'y sera pas étranger : les îlots vont ainsi accentuer leurs fonctions urbaines. Cette réécriture aura lieu de jour comme de nuit.

Comme nous l'avons vu, les espaces connaissent des basculements d'usages jour/nuit. Des pôles attractifs de jour peuvent devenir, la nuit, des interstices (Deux-Lions) ou des îlots « frontières » (Gare de Tours). Ce phénomène peut aller jusqu'à modifier le fonctionnement de la ville dans son entier. Un changement de relation risque de voir le jour entre Joué-Lès-Tours (au Sud) et Tours. Il peut se traduire par des phénomènes de gentrification, de paupérisation, voire de perte de repères alliant un « envahissement de l'espace » et l'émergence de nouvelles sources de conflits.

## V. Vers une malléabilité des stations de nos terrains d'études

### A. Un mobilier urbain intelligent

Il faut peupler la soirée et la nuit, créer les conditions d'un encadrement social naturel et définir un nouveau droit à la ville qui ne se limite pas à la période diurne. Il s'agit d'anticiper le développement des activités nocturnes pour éviter les conflits d'usages. La nuit apparaît comme une nouvelle frontière pour l'amélioration de la qualité de vie.

Les stations doivent bénéficier d'un encadrement naturel passant par de nouvelles propositions d'activités et par l'aménagement de l'espace. Les stations doivent être munies de mobiliers urbains intelligents aussi bien adaptés au jour qu'à la nuit. Les stations répondent à la définition des espaces publics. Tout comme eux, elles doivent permettre une certaine malléabilité : si le jour elles protègent de la pluie, la nuit ce sont des lieux d'attente où le confort est primordial.

Ce confort passe par un sentiment de sécurité et de bien-être mais également par la fonctionnalité des stations. Si les publicités bénéficient d'un éclairage, qu'en est-il des horaires ?

Aujourd'hui, les stations proposent un confort minimal (peu d'assises,...) et sont perçues comme impersonnelles et cloisonnées mettant en avant le paysage automobile plus que celui de l'utilisateur. Ce manque de préoccupation de l'utilisateur nécessite de s'attacher à concevoir une orientation des stations vers les trottoirs et les usagers ouvrant la voie à une nouvelle symbolique de mobilité.

Il faut répartir l'information selon la logique usager/piéton, centraliser les informations transports détaillées à l'intérieur de l'abri, mettre en place des écrans interactifs, lumineux et tactiles informant en temps réel l'utilisateur sur l'arrivée du bus ou sa position actuelle sur la ligne<sup>52</sup>. Tout ceci dans la logique du « voir et être vu ». Il faudrait donc penser dès l'amont une alimentation électrique suffisante au bon fonctionnement de la station.

---

<sup>52</sup> Buhagiar P., Responsable recherches-actions à la Direction des Usagers, des Citoyens et des Territoires, Pôle Usagers, Qualité et Temps de la Mairie de Paris, intervention de novembre 2012



Figure 37 : Proposition de mobilier intelligent : Escale numérique de JC Decaux (JC Decaux, Mairie de Paris)

## B. Zoom sur les cas d'études

Nous allons maintenant appliquer chaque levier d'actions relevés aux terrains d'études afin de rendre l'espace public environnant confortable. Les îlots attractifs ne seront pas traités car nous travaillons ici sur l'espace de covisibilité des stations or le tramway n'y passe pas.

Nous avons choisi de présenter les leviers d'actions de l'aménageur sous forme de tableaux et d'en donner ensuite quelques exemples visuels simplifiés.



| Ilots « frontières »           |                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                |         |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
|                                | Gare de Tours                                                                                                                                                                                                                                                    | Sanitas                                                                                                                                                                                                                        | Rabière |
| La lumière                     | Eclairer plus la place centrale pour casser les murs d'obscurité                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Retravailler les murs d'obscurité</li> <li>- Homogénéiser l'éclairage</li> <li>- Travailler l'intensité lumineuse des entrées de bâtiments pour y éviter les regroupements</li> </ul> |         |
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lumière blanche au sol pour indiquer les cheminements</li> <li>- Créer des repères lumineux de différentes couleurs, chacune propre à une fonction : entrées des bâtiments, commerces, parkings, jardins,...</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                |         |
| Les formes urbaines            | Ouvrir le champ des perspectives en restructurant la végétation                                                                                                                                                                                                  | Restructurer l'espace en proposant une trame viaire à l'échelle de l'homme                                                                                                                                                     |         |
| Les politiques temporelles     | Cadencement de l'offre de mobilité                                                                                                                                                                                                                               | Créer un encadrement social naturel : correspondants de nuit, amplitude d'ouverture des commerces de proximité, maisons de quartiers ouvertes en parallèle du tramway                                                          |         |
| Le mobilier urbain intelligent | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalétique usager</li> <li>- Mobilier accueillant le basculement des usages</li> </ul>                                                                                                                                | Créer des îlots de mobiliers urbains auto luminescents : voir sans être vu, canaliser les regroupements hors des entrées d'immeubles,...                                                                                       |         |
| Le basculement des bâtiments   | Eclairage commercial indirect devenant part entière de l'éclairage public                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                |         |

Tableau 16 : Leviers d'actions de l'aménageur sur les espaces de covisibilité des stations des îlots « frontières »

| Interstices                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                   |                                                                                                                         |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                | Monconseil                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Tranchée                                                                                          | Université 2 Lions                                                                                                      |
| La lumière                     | Parcours lumineux au sol jusqu'au tramway                                                                                                                                                                                                                                                         | Mise en scène lumineuse de Neo Light                                                              | Eviter l'éclairage vert dans les arbres                                                                                 |
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eclairage au sol afin de favoriser les cheminements doux et de créer des repères</li> <li>- Eclairage de forte intensité des axes de circulation automobile principaux</li> <li>- Signaler l'entrée des résidences avec des bornes lumineuses</li> </ul> |                                                                                                   |                                                                                                                         |
| Les formes urbaines            | Valoriser les cheminements doux pour diminuer la distance temps ensemble du quartier / station de tramway                                                                                                                                                                                         | Insister sur la symbolique de l'entrée de ville à travers la mise en scène lumineuse de Neo Light | Créer un espace public dédié autour de la station                                                                       |
| Les politiques temporelles     | Cadencement entre les différentes offres de mobilité                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                   |                                                                                                                         |
| Le mobilier urbain intelligent | Mettre en place un mobilier, auto luminescent ou non, ouvrant les îlots vers l'extérieur                                                                                                                                                                                                          | Pris en compte par le projet de Neo Light                                                         | Mettre en place un mobilier, auto luminescent ou non, invitant à la vie de quartier                                     |
| Le basculement des bâtiments   | –                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | –                                                                                                 | Location d'une partie des locaux pour les activités nocturnes (exemple de la maison des étudiants du site de Grandmont) |

Tableau 17 : Leviers d'actions de l'aménageur sur les espaces de covisibilité des stations des interstices

Nous avons essayé d'illustrer nos propos au travers des 4 exemples suivants :

- Ilots « frontières » :

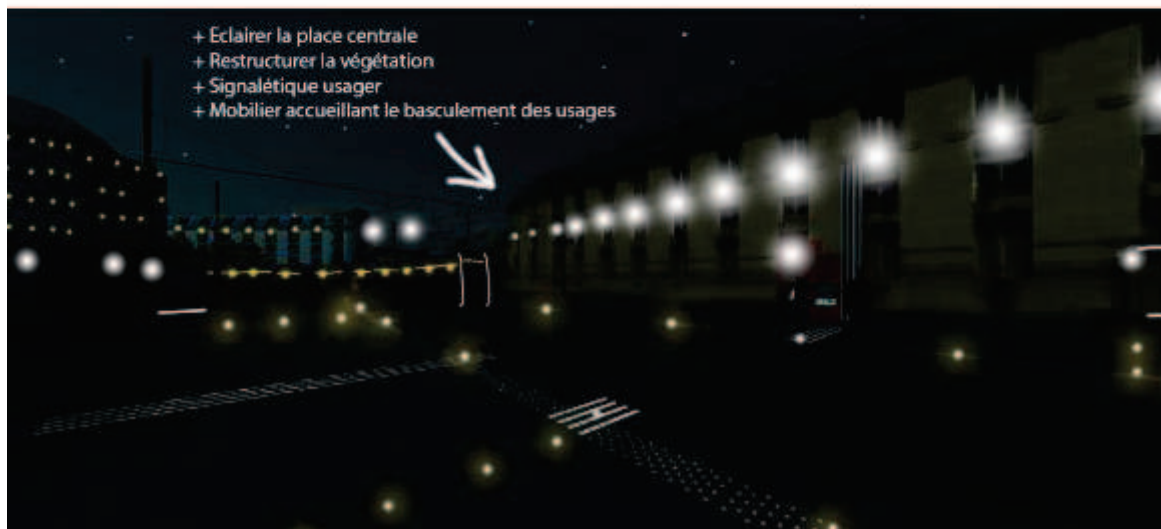


Figure 38 : Gare de Tours (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle)



Figure 39 : Sanitas (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle)

Les interventions préconisées à la Rabière sont semblables à celles de la station Sanitas.



- Interstices :



Figure 40 : Tranchée (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle)



Figure 41 : Université 2 Lions (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle)

Les interventions préconisées à Monconseil sont semblables à celles de la station Université 2 Lions.

# CONCLUSION

---

Notre recherche nous a permis de mieux connaître la nuit, d'observer ses mécanismes, les usages et les logiques perceptives des différentes populations nocturnes, mais aussi de comprendre les représentations associées à la nuit par ses non usagers. Ainsi il s'agissait de comprendre les enjeux de cet espace-temps pour ouvrir la nuit à d'autres et apaiser les conflits qu'elle soulève.

Nous avons cherché à interroger la nuit et donc à créer une boîte méthodologique innovante et reproductible en nous imprégnant des traversées nocturnes réalisées par Luc Gwiazdzinski et des travaux de Catherine Espinasse et Peggy Buhagiar. Constituée d'un guide de traversée, d'entretiens semi-directifs, d'entretiens micros-trottoirs et de cartographies participatives, elle nous a permis de mettre en lumière les ruptures de la nuit tourangelle et d'en pointer les enjeux.

Cependant, si le temps nous l'avait permis, il aurait été bon de réaliser d'autres traversées nocturnes, d'avoir un plus grand échantillon et de réaliser une étude pré et post tramway afin de cerner la relation entre les effets voulus et les effets produits. Ce travail est un premier pas et donc une invitation à poursuivre cette exploration de la nuit tourangelle et du projet tramway.

La nuit, Tours se transforme en un archipel d'îlots attractifs, d'îlots « frontières » et d'interstices. Cette nouvelle géographie nocturne doit être saisie par les « faiseurs de ville ». Comme nous l'avons vu au travers de nos terrains d'études, situés le long de la première ligne de tramway de Tours, les domaines d'intervention sont multiples mais ont tous pour objectif de rendre son urbanité à l'espace public nocturne. Les clefs d'entrées sont : la lumière, le mobilier urbain intelligent, les formes urbaines, les politiques temporelles et le basculement des usages de bâtiments une fois la nuit tombée.

Il s'agit donc ici d'associer la conception, le lieu et le temps, en imaginant l'espace en fonction de ses usages ; c'est-à-dire le rendre malléable, comme l'a souvent indiqué Luc Gwiazdzinski. Il faut anticiper le développement des activités nocturnes pour éviter les conflits d'usages. La nuit apparaît donc bien comme une nouvelle frontière pour l'amélioration de la qualité de vie.

L'aménageur est ainsi capable d'orienter les valeurs sociales de la nuit. Mais quoiqu'il en soit, il ne faut pas oublier que la nuit n'appartient pas qu'à celui qui la construit mais, bel et bien, à celui qui la vit.





# SUPPORTS BIBLIOGRAPHIQUES

---

Le support bibliographique qui suit sort des normes officielles de la Bibliographie à proprement parler. Nous nous sommes autorisés, avec l'aval de notre encadrante, à mettre en page nos supports bibliographiques sous la forme de tableaux.

- Le premier tableau regroupe l'ensemble des ouvrages que nous avons consultés et sur lesquels nous avons basé notre recherche. Pour retrouver un ouvrage sur l'internet, il suffit de recopier le contenu des cases du tableau dans l'ordre proposé.
- Le deuxième tableau regroupe l'ensemble des articles que nous avons consultés et à partir desquels nous avons alimenté nos réflexions. Pour retrouver un des ces articles sur l'internet, il suffit de recopier le contenu des cases du tableau dans l'ordre proposé.
- Le troisième tableau présente l'ensemble des émissions de radio que nous avons écoutées pour cerner le champ de disciplines de notre recherche.
- Le quatrième tableau présente les professionnels de notre domaine de recherche que nous avons eu l'occasion de rencontrer.
- Le cinquième, et dernier, tableau présente les documents PDF dont nous avons pris connaissance et qui sont venus compléter ou aiguiller nos réflexions.

| Auteur                                        | Article                                                             | Ouvrage                                                                                                                                  | Edition                                      | Année |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------|
| Augoyard J.F.                                 |                                                                     | <i>Pas à pas</i> : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain                                                                   | Ed. du Seuil, Paris, Collection Espacement   | 1979  |
| Augoyard J.F. (sous la dir.), CRESSON         |                                                                     | <i>Faire une ambiance</i> : acte du colloque international 10-12 septembre 2008, Grenoble                                                | A la croisée                                 | 2011  |
| Augoyard J.F. (sous la dir.), CRESSON         |                                                                     | <i>Rapport de recherche n°18</i> : les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité                                                       | CRESSON                                      | 1990  |
| Baudry P.                                     | « Les temps urbains de la vie et la mort »                          | <i>in Thierry Paquot, Le quotidien urbain</i> , p.128 - 144                                                                              | La Découverte - Cahiers libres               | 2001  |
| Beaud S., Weber F.                            |                                                                     | <i>Guide de l'enquête de terrain</i> : produire et analyser des données ethnographiques                                                  | La Découverte - Grands repères               | 2010  |
| Bendjaballah S.                               |                                                                     | <i>Diminuer les lumières urbaines à Tours</i> : les principaux enjeux à son acceptabilité sociale                                        | Mémoire de recherche, EPU de Tours           | 2012  |
| Berthier N.                                   |                                                                     | <i>Les techniques d'enquête en sciences sociales</i> : méthodes et exercices corrigés                                                    | A. Collin                                    | 2006  |
| Blanco N., Carabelli R. (sous la dir.)        |                                                                     | <i>Le tramway de Tours ou l'opportunité d'un nouveau patrimoine</i>                                                                      | Projet de fin d'études, EPU de Tours         | 2010  |
| Boulin J.Y.                                   | « Le temps du travail dicte-t-il l'emploi du temps des citadins ? » | <i>in Thierry Paquot, Le quotidien urbain</i> , p.33 - 50                                                                                | La Découverte - Cahiers libres               | 2001  |
| Boullier D.                                   |                                                                     | <i>La ville événement</i> : foules et publics urbains                                                                                    | Presses universitaires de France             | 2010  |
| Caraminot A.                                  |                                                                     | <i>Nantes</i> : les couleurs d'une ville                                                                                                 | Ed. Ouest France                             | 2010  |
| Charbonneau J.P.                              | « Urbanisme et Arts de la rue »                                     | <i>in Circostrada Network, Les arts en espace public</i> : la création contemporaine comme outil, p.4 - 5                                | Hors les murs                                | 2008  |
| Clément S., Fierro F., Mantovani J. & al.     |                                                                     | <i>A la croisée de lieux et de chroniques, les gens de la rue</i> : figure de SDF entre actions publique et rôle des « passeurs »        | Plan Urbanisme, construction et architecture | 2006  |
| Costes L., Marchand-Savarit J. (sous la dir.) |                                                                     | <i>L'Appropriation des espaces publics par les usagers</i> : Appropriable / approprié : quelles relations pour un espace public urbain ? | Projet de fin d'études, EPU de Tours         | 2008  |

|                                                                                  |                                                                                                                                     |                                                                                            |      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Deleuil J.M. avec les contributions de Cauquil J.R., Chain C., Challeat S. & al. | <i>Éclairer la ville autrement : innovations et expérimentations en éclairage public</i>                                            | Presses polytechniques et universitaires romandes                                          | 2009 |
| Devisme L., Carrière J.P. (sous la dir.)                                         | <i>L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets</i>                                                         | CESA                                                                                       | 2001 |
| Dubois-Maury J., Paquot T., Mallet S. & al.                                      | <i>L'abc de l'urbanisme</i>                                                                                                         | Institut d'urbanisme de Paris                                                              | 2010 |
| Espinasse C., Buhagiar P.                                                        | <i>Les passagers de la nuit : vie nocturne des jeunes : motivations et pratiques</i>                                                | Logiques sociales, L'Harmattan                                                             | 2004 |
| Gwiazdzinski L.                                                                  | « Traversées nocturnes »<br><i>in Maud le Floc'h, Mission repérage : Un élu un artiste, p.241 - 242</i>                             | Ed. l'Entretemps                                                                           | 2006 |
| Gwiazdzinski L.                                                                  | <i>La ville 24 heures sur 24 : regards croisés sur la société en continu</i>                                                        | Ed. de l'Aube                                                                              | 2003 |
| Hélias N.                                                                        | <i>La place de la gare de tours</i>                                                                                                 | Mémoire de recherche, CESA                                                                 | 1999 |
| Jeannot G.                                                                       | « Le temps des services publics répond-il aux attentes des usagers ? »<br><i>in Thierry Paquot, Le quotidien urbain, p.85 - 103</i> | La Découverte - Cahiers libres                                                             | 2001 |
| Jullien F.                                                                       | <i>Les transformations silencieuses : Chantier 1</i>                                                                                | Ed. Grasset                                                                                | 2009 |
| Koenig S., Trouwborst C., Royoux D. (coord. par)                                 | <i>Actes du colloque (avec le concours des membres du Tempo Territorial)</i>                                                        | Temporelles 2010 Dijon, Société UBIQUS                                                     | 2010 |
| Laisney F.                                                                       | <i>Atlas du tramway : dans les villes françaises</i>                                                                                | Ed. Recherches                                                                             | 2011 |
| Laporte S.                                                                       | <i>Assistance opérationnelle de la phase de projet du tramway</i>                                                                   | Rapport d'étonnement SFE, EPU de Tours                                                     | 2010 |
| Lussault M.                                                                      | « Temps et récit des politiques urbaines »<br><i>in Thierry Paquot, Le quotidien urbain, p.145 - 146</i>                            | La Découverte - Cahiers libres                                                             | 2001 |
| Magalon N. (sous la dir.)                                                        | <i>S'organiser pour aménager : démarches et processus d'organisation</i>                                                            | Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques | 2005 |
| Mairie de Paris                                                                  | <i>Les nuits de Paris : états généraux</i>                                                                                          | Actes des Etats généraux                                                                   | 2010 |
| Masbouni A.                                                                      | « Du bon usage de la chronotopie »<br><i>in Thierry Paquot, Le quotidien urbain, p.167 - 179</i>                                    | La Découverte - Cahiers libres                                                             | 2001 |

|                                                                        |                                                                                                             |                                                      |      |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------|
| Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques | Les espaces publics urbains                                                                                 | La Défense                                           | 2001 |
| Mosser S., Devars, J.P. (sous la dir.)                                 | <i>Paroles citadines sur la notion de confort dans l'espace public nocturne</i> , Compte-rendu de recherche | CRESSON                                              | 1998 |
| Narboni R.                                                             | <i>Les éclairages des villes : Vers un urbanisme nocturne</i>                                               | Collection Archigraphy poche, Ed. Infolio            | 2012 |
| Narboni R.                                                             | <i>La lumière urbaine : éclairer les espaces publics</i>                                                    | Collection Techniques de conception, Ed. Le Moniteur | 1995 |
| Narboni R.                                                             | <i>La lumière et le paysage : créer des paysages nocturnes</i>                                              | Collection Techniques de conception, Ed. Le Moniteur | 2002 |
| Paquot T.                                                              | <i>Le quotidien urbain</i>                                                                                  | La Découverte - Cahiers libres                       | 2001 |
| Uhlrich S., Mathis P. (sous la dir.)                                   | <i>Le rôle des espaces publics dans une démarche de projet urbain et de marketing</i>                       | Projet de fin d'études, EPU de Tours                 | 2006 |

Tableau 18 : Ouvrages bibliographiques

| Auteur                       | Titre de l'article                                                                                 | Périodique                                                                   | Dossier                                                       | Mois      | Année |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------|-------|
| Apprill C.                   | « Le Dancing, un monde la nuit l'après-midi »                                                      | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.29 - 35             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Ascher F.                    | « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme »                                                  | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.112 - 122           | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997  |
| Augoyard J.F.                | « L'environnement sensible et les ambiances architecturales »                                      | <i>in L'espace géographique n° 4,</i> p.302 - 318                            |                                                               |           | 1995  |
| Bonfiglioli S.               | « Les politiques des temps urbains en Italie »                                                     | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.22 - 29             | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997  |
| Bonnet M.                    | « Temporalités étudiantes : des mobilités sans qualités »                                          | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.63 - 71             | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997  |
| Bouillon F.                  | « Des escales dans la nuit : Les snacks égyptiens à Marseille »                                    | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.43 - 51             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Boulin J.Y.                  | « Une ville à temps négociés : recherches et expérimentations sur le temps de la ville en Europe » | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.15 - 21             | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997  |
| Bretin H.                    | « Le nettoyage, aux confins du jour et de la nuit »                                                | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.95 - 99             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Challeat S.                  | « La nuit, une nouvelle question pour la géographie »                                              | <i>in Bulletin de l'association des géographes français n°2,</i> p.183 - 196 |                                                               | juin      | 2011  |
| De Cugis A.                  | « La loi sur le temps dans les villes italiennes : évaluation de quelques expériences »            | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.30 - 39             | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997  |
| Deleuil J.M., Toussaint J.Y. | « De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville »                                       | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.52 - 58             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Falletti S., Van Houtryve T. |                                                                                                    | <i>in Magazine GEO n°399,</i> p.32 - 43                                      | Dossier Modes de vie :<br>Corée du Sud, l'obsession high-tech | mai       | 2012  |
| Fiori S.                     | « Réinvestir l'espace nocturne : les concepteurs lumière »                                         | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.73 - 80             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Gaissad L.                   | « L'air de la nuit rend libre ? »                                                                  | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.36 - 42             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |
| Gathérias F.                 | « Le policier la nuit »                                                                            | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.59 - 62             | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000  |



|                                                                  |                                                                                                                                                        |                                                                                                          |                                             |           |      |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------|------|
| Godard F.                                                        | « A propos des nouvelles temporalités urbaines »                                                                                                       | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77, p.6 - 14</i>                                             | Dossier Emplois du temps                    | mars      | 1997 |
| Gwiazdzinski L.                                                  | « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines »                                                                                                       | <i>in Cahier Espaces n°103, p.44 - 56</i>                                                                |                                             | novembre  | 2009 |
| Gwiazdzinski L.                                                  | « La nuit, dernière frontière »                                                                                                                        | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87, p.81 - 88</i>                                            | Dossier Nuits et Lumières                   | septembre | 2000 |
| Gwiazdzinski L.                                                  | « La ville, version nuit »                                                                                                                             | <i>in POUR n°189, p.41 - 45</i>                                                                          |                                             | mars      | 2006 |
| Henckel D.                                                       | « Formes urbaines et durées du travail, les temps de la ville diffuse et de la ville compacte »                                                        | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77, p.47 - 51</i>                                            | Dossier Emplois du temps                    | mars      | 1997 |
| Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile de France | « Le tramway, créateur de paysage : interview de Charvet-Pello R. »                                                                                    | <i>in Cahier de l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile de France, n°159, p.16 - 17</i> | Dossier Le paysage, du projet à la réalité, | septembre | 2011 |
| Jauréguiberry F.                                                 | « L'urbanité blessée par la brutalité médiatique ? : l'usage des téléphones portables dans les cafés »                                                 | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77, p.59 - 62</i>                                            | Dossier Emplois du temps                    | mars      | 1997 |
| Landry G.                                                        | « Doubles nuits : Imaginaires romanesques »                                                                                                            | <i>in Journée du Sociographe n°10, p.85 - 94</i>                                                         | Dossier De nuit                             | juin      | 2003 |
| Laurencin M.                                                     | « Mille et une nuits en méditerranée »                                                                                                                 | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87, p. 108 - 116</i>                                         | Dossier Nuits et Lumières                   | juin      | 2003 |
| Mallet S.                                                        | « Paysage-lumière et environnement urbain nocturne »                                                                                                   | <i>in Revue Espaces et Sociétés n°146, p.35 - 52</i>                                                     |                                             | mars      | 2011 |
| Ménard F.                                                        | « La nuit porte coquière... Digression autour des « correspondants de nuit » »                                                                         | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87, p.100 - 107</i>                                          | Dossier Nuits et Lumières                   | septembre | 2000 |
| Moreau C.                                                        | « Veille sanitaire dans les free parties : comment intervenir sur les toxicomanies ? »                                                                 | <i>in Journée du Sociographe n°10, p.49 - 61</i>                                                         | Dossier De nuit                             | juin      | 2003 |
| Mosser S.                                                        | « Les configurations lumineuses de la ville la nuit : quelle construction sociale ? »                                                                  | <i>in Revue Espaces et Sociétés n°122, p.167 - 186</i>                                                   |                                             | avril     | 2005 |
| Mosser S., Devars, J.P.                                          | « Quel droit de cité pour l'éclairage urbain ? : une composante de la qualité des villes la nuit »                                                     | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87, p.63 - 72</i>                                            | Dossier Nuits et Lumières                   | septembre | 2000 |
| Nardonne A.L.                                                    | « Le feu blanc : bus de nuit à Marseille »                                                                                                             | <i>in Journée du Sociographe n°10, p.63 - 75</i>                                                         | Dossier De nuit                             | juin      | 2003 |
| O'Connor J.                                                      | « Donner de l'espace public à la nuit : le cas des centres urbains en Grande-Bretagne »                                                                | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77, p.40 - 46</i>                                            | Dossier Emplois du temps                    | mars      | 1997 |
| Orain H.                                                         | « Il y a un temps pour tout et chaque chose sous le ciel à son heure : pour une approche compréhensive des représentations du temps en milieu urbain » | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77, p.95 - 102</i>                                           | Dossier Emplois du temps                    | mars      | 1997 |

|                                                 |                                                                                                                  |                                                                  |                                                               |           |      |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------|------|
| Paquot T.                                       | « Le sentiment de la nuit urbaine aux XIXe et XXe siècles »                                                      | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.6 - 14  | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000 |
| Picon A.                                        | « Le temps du cyborg dans la ville : vers de nouvelles métaphores de l'urbain »                                  | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.72 - 77 | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997 |
| Pillon T.                                       | « Individualisation du temps de travail et espaces publics, intensités et lignes de fuite dans la grande ville » | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°77,</i><br>p.52 - 58 | Dossier Emplois du temps                                      | mars      | 1997 |
| Pinçon M., Pinçon-Carlot M.                     | « Les nuits de Paris »                                                                                           | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.15 - 24 | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000 |
| Réto N. Dartiguenave, J.Y.                      | « Les correspondants de nuit : dés problèmes nocturnes à la spécificité de l'intervention professionnelle »      | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.89 - 94 | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000 |
| Sallignon B. (entretien par Pasquet G.-N.)      | « Il y a deux visages de la nuit : dialectique de la nuit »                                                      | <i>in Journée du Sociographe n°10,</i> p.103 - 110               | Dossier De nuit                                               | juin      | 2003 |
| Tempo Territorial                               |                                                                                                                  | <i>in Territoire n°510</i>                                       | Dossier Les politiques temporelles s'installent dans le temps | septembre | 2010 |
| Tour(s)Plus, SITCAT, Cité Tram (en partenariat) |                                                                                                                  | <i>in Tour(s)Plus Le Mag, hors-série</i>                         | Dossier Tramway : Bienvenue à bord !                          | janvier   | 2012 |
| Trigeros M., Pasquet G.N.                       | « Mots de nuits »                                                                                                | <i>in Journée du Sociographe n°10,</i> p.8 - 9                   | Dossier De nuit                                               | juin      | 2003 |
| Vega A.                                         | « Nuits blanches à l'Hôpital »                                                                                   | <i>in Les Annales de la Recherche Urbaine n°87,</i><br>p.25 - 28 | Dossier Nuits et Lumières                                     | septembre | 2000 |

Tableau 19 : Articles bibliographiques

| Intervenant | Titre                                               | Emission       | Radio          | Année |
|-------------|-----------------------------------------------------|----------------|----------------|-------|
| Chaslin F.  | Dernières nouvelles de la nuit                      | Métropolitains | France Culture | 2011  |
| Chaslin F.  | La ville et les arts                                | Métropolitains | France Culture | 2011  |
| Chaslin F.  | Eclairage, quelques lumières sur un métier complexe | Métropolitains | France Culture | 2012  |

Tableau 20 : Emissions radios

| Intervenants     | Organisme                              | Fonction                                                                                                                   | Titre de l'intervention                                                                  | Cadre de l'intervention                           | Mois     | Année |
|------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------|-------|
| Ahier B.         | SNCF                                   | Architecte DPLG                                                                                                            | "Gares en aménagement". Le réaménagement de l'interface Gare-Ville de Tours              | Cycle de conférences : les 6 à 8 de l'aménagement | octobre  | 2012  |
| Audas N.         | Département Aménagement, EPU de Tours  | Poste doctorante, Chercheur à l'UMR 7324 CITERES, équipe IPA-PE                                                            | La ville, la nuit : approche sensible d'un lieu : vers la caractérisation d'une ambiance | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Bigot S.         | Neo Light                              | Concepteur lumière                                                                                                         | La lumière, un outil d'aménagement                                                       | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Charvet-Pello R. | RCP Design                             | Directrice de RCP Design et fondatrice du collectif "Ensemble(s) la ligne"                                                 | Le tramway, 4ème paysage de l'agglomération tourangelles                                 | Cycle de conférences : les 6 à 8 de l'aménagement | mars     | 2012  |
| Feidél B.        | Département Aménagement, EPU de Tours  | Maître de Conférences, Chercheur à l'UMR 7324 CITERES, équipe IPA-PE                                                       | Outils de travail et modalités d'évaluation                                              | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Gwiazdzinski L.  | Université Joseph Fourier de Grenoble  | Géographe, Maître de Conférences, Enseignant - Chercheur au laboratoire Pacte UMR CNRS-IEP-UJF-UPMF                        | Traversée nocturne                                                                       | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Mallet S.        | Université de Reims, Champagne-Ardenne | Géographe, Urbaniste, Maître de Conférences                                                                                | Introduction aux champs de la lumière et des temps                                       | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Rochette H.      | Artiste                                | Artiste                                                                                                                    | Art et lumière                                                                           | Semaine Urbaine 2011-2012                         | juin     | 2012  |
| Buhagiar P.      | Mairie de Paris                        | Responsable recherches-actions à la Direction des Usagers, des Citoyens et des Territoires, Pôle Usagers, Qualité et Temps | Les politiques temporelles                                                               | Module Sociologie de l'aménagement DA4            | novembre | 2012  |
| Bois F.          | Mairie de Tours                        | Responsable du service Eclairage Public                                                                                    | Existence de politiques lumières en lien avec le projet du tramway                       | Compléments d'informations                        | novembre | 2012  |

Tableau 21 : Intervenants

| Auteur                                                                  | Titre                                                                                                                       | Année |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| CitéTram, SITCAT, RCP Ensemble(s) la ligne                              | <i>L'alphabet de la ligne</i> : livre blanc collaboratif                                                                    | 2009  |
| CitéTram, SITCAT, RCP Ensemble(s) la ligne                              | <i>Première ligne de tramway de l'agglomération tourangelles</i> : cahier de recommandations "design urbain"                | 2009  |
| CitéTram, SITCAT, RCP Ensemble(s) la ligne                              | <i>Le 4ème paysage</i> : cahier de préconisations et de recommandations                                                     | 2009  |
| FORS Recherche Sociale pour la ville de Paris                           | <i>Mission d'étude sur l'évolution des usages des espaces publics nocturnes à Paris</i> : Rapport Intermédiaire             | 2012  |
| Mairie de Paris, Direction des Usagers, des Citoyens et des Territoires | <i>Les abris voyageurs de demain</i> : besoin et attentes des usagers des bus et des transports à Paris - étude qualitative | 2011  |
| Neo Light                                                               | <i>Description de l'éclairage de la place de la Tranchée</i>                                                                | 2012  |
| SITCAT                                                                  | <i>Le tram en 50 mots</i>                                                                                                   | 2011  |

Tableau 22 : PDF consultés

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

|                                                                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1: Localisation de la ville de Tours (Réalisation personnelle) .....                                                                             | 33 |
| Figure 2: Vue sur les toits de Tours (collectif Ensemble(s) La Ligne) .....                                                                             | 33 |
| Figure 3 : Mise en valeur des édifices historiques de la ville de Tours (bibliothèque<br>municipale, gare, Hôtel de ville, gare) (Ville de Tours) ..... | 34 |
| Figure 4 : Journée de la lumière 2010 : illumination du boulevard Heurteloup et de l'Hôtel<br>de ville (AFE, ville de Tours) .....                      | 35 |
| Figure 5 : Les premiers tramways tourangeaux (Sitcat) .....                                                                                             | 36 |
| Figure 6 : Tracé de la ligne 1 de tramway (Sitact, CitéTram) .....                                                                                      | 38 |
| Figure 7 : Les 4 paysages tourangeaux (collectif Ensemble(s) La Ligne) .....                                                                            | 39 |
| Figure 8 : L'alphabet de la ligne (collectif Ensemble(s) La Ligne) .....                                                                                | 40 |
| Figure 9 : Visuel du tramway (collectif Ensemble(s) La Ligne) .....                                                                                     | 40 |
| Figure 10 : Extension de l'oeuvre urbaine de Buren (collectif Ensemble(s) La Ligne, D.Buren) ....                                                       | 41 |
| Figure 11 : Lignes directrices de l'aménagement des stations (collectif Ensemble(s) La Ligne)....                                                       | 41 |
| Figure 12 : « Totems » et services aux voyageurs (Sitcat, CitéTram) .....                                                                               | 42 |
| Figure 13 : Station partagée Tram/Bus (Sitcat, CitéTram) .....                                                                                          | 42 |
| Figure 14 : Station commune Tram/Bus (Sitcat, CitéTram) .....                                                                                           | 42 |
| Figure 15 : Station classique (Sitact, CitéTram) .....                                                                                                  | 43 |
| Figure 16 : Mise en lumière en lien avec le projet du tramway (Palais des sports, Ouvrage<br>sur le Cher, Beffroi) (Sitcat, CitéTram) .....             | 43 |
| Figure 17 : Bandeaux LED du tramway (RCP Design) .....                                                                                                  | 43 |
| Figure 18 : Récapitulatif de notre recherche (Réalisation personnelle) .....                                                                            | 46 |
| Figure 19 : Localisation des terrains d'études (Fond de carte Google Maps, Réalisation<br>personnelle) .....                                            | 48 |
| Figure 20 : Visuels du quartier Monconseil (CitéTram, Réalisation personnelle) .....                                                                    | 50 |
| Figure 21 : Visuels du tramway à la station Monconseil (CitéTram, Sitcat, RCP Design) .....                                                             | 51 |
| Figure 22 : Visuels de la Place de la Tranchée (Neo Light, Réalisation personnelle) .....                                                               | 51 |
| Figure 23 : Visuels de la place de la Tranchée (CitéTram, collectif Ensemble(s) La Ligne, Neo<br>Light, Sitcat, Réalisation personnelle) .....          | 52 |
| Figure 24 : Visuels de la station Gare de Tours (CitéTram, collectif Ensemble(s) La Ligne, RCP<br>Design, Sitcat, Réalisation personnelle) .....        | 53 |

|                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figure 25 : Visuels du Sanitas (CitéTram, RCP Design, Richez & associés, Sitcat, Réalisation personnelle).....                | 54  |
| Figure 26 : Visuels du quartier Université 2 Lions (CitéTram, RCP Design, Sitcat, Réalisation personnelle).....               | 55  |
| Figure 27 : Visuels de la station Rabière (Sitcat, Ville de Joué-L s-Tours, Réalisation personnelle).....                     | 56  |
| Figure 28 : Photographies de la traversée nocturne (Réalisation personnelle).....                                             | 58  |
| Figure 29 : Couverture du guide de traversée (Réalisation personnelle) .....                                                  | 61  |
| Figure 30 : Travaux du tramway (gare, Monconseil, Tranchée) (Réalisation personnelle).....                                    | 63  |
| Figure 31 : Compilation de quelques dessins de la nuit réalisés par l'échantillon.....                                        | 75  |
| Figure 32 : Représentation de l'archipel tourangeau de nuit (Fond de carte Google Maps, Réalisation personnelle).....         | 78  |
| Figure 33 : L'alphabet de la nuit (collectif Ensemble(s) La Ligne, Réalisation personnelle).....                              | 80  |
| Figure 34 : Importance relative des différentes fonctions de l'éclairage selon le type de lieu (Jean-François Augoyard) ..... | 87  |
| Figure 35 : Principe de covisibilité (Réalisation personnelle).....                                                           | 96  |
| Figure 36 : Représentation de la gare de Tours (L. Tremblay & al.).....                                                       | 98  |
| Figure 37 : Proposition de mobilier intelligent : Escale numérique de JC Decaux (JC Decaux, Mairie de Paris) .....            | 100 |
| Figure 38 : Gare de Tours (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle).....                                                    | 103 |
| Figure 39 : Sanitas (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle).....                                                          | 104 |
| Figure 40 : Tranchée (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle) .....                                                        | 105 |
| Figure 41 : Université 2 Lions (CitéTram, Sitcat, Réalisation personnelle).....                                               | 106 |
| <br>Tableau 1 : Calendrier des visites de jour des terrains.....                                                              | 64  |
| Tableau 2 : Calendrier des visites de nuit des terrains.....                                                                  | 64  |
| Tableau 3 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les filles .....                                       | 68  |
| Tableau 4 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les garçons .....                                      | 68  |
| Tableau 5 : Récapitulatif des impressions et sensations observées selon le critère genre .....                                | 69  |
| Tableau 6 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les urbains .....                                      | 69  |
| Tableau 7 : Récapitulatif des impressions et sensations observées chez les ruraux .....                                       | 70  |
| Tableau 8 : Récapitulatif des impressions et sensations observées selon le critère origine .....                              | 70  |
| Tableau 9 : Récapitulatif des mots clefs obtenus pour chaque arrêt.....                                                       | 74  |
| Tableau 10 : Récapitulatif des types d'espaces nocturnes tourangeaux .....                                                    | 79  |

|                                                                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tableau 11 : Récapitulatif d'entretien 1 .....                                                                               | 81  |
| Tableau 12 : Récapitulatif d'entretien 2 .....                                                                               | 81  |
| Tableau 13 : Récapitulatif d'entretien 3 .....                                                                               | 82  |
| Tableau 14 : Récapitulatif d'entretien 4 .....                                                                               | 83  |
| Tableau 15 : Leviers d'actions de l'aménageur pour rendre l'espace public malléable .....                                    | 97  |
| Tableau 16 : Leviers d'actions de l'aménageur sur les espaces de covisibilité des stations des<br>îlots « frontières » ..... | 101 |
| Tableau 17 : Leviers d'actions de l'aménageur sur les espaces de covisibilité des stations des<br>interstices .....          | 102 |
| Tableau 18 : Ouvrages bibliographiques.....                                                                                  | 112 |
| Tableau 19 : Articles bibliographiques.....                                                                                  | 115 |
| Tableau 20 : Emissions radios .....                                                                                          | 115 |
| Tableau 21 : Intervenants .....                                                                                              | 116 |
| Tableau 22 : PDF consultés .....                                                                                             | 117 |



# TABLE DES MATIERES

---

|                                                                                     |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Avertissement .....                                                                 | 5      |
| Formation par la recherche et projet de fin d'études en Génie de l'Aménagement..... | 7      |
| Remerciements .....                                                                 | 9      |
| Sommaire .....                                                                      | 11     |
| Avant-propos – Contre-Temps .....                                                   | 13     |
| <br>Introduction.....                                                               | <br>17 |
| <br>Partie 1 – Cadre de la recherche .....                                          | <br>18 |
| I. La Nuit.....                                                                     | 18     |
| A. La nuit ? Les nuits ?.....                                                       | 18     |
| 1. Une pluralité ? .....                                                            | 19     |
| 2. Une dualité ? .....                                                              | 20     |
| B. Lumière sur la ville.....                                                        | 21     |
| 1. Une évolution terminologique .....                                               | 22     |
| 2. Une mise en scène.....                                                           | 22     |
| 3. Vers l'aménagement du 21 <sup>ème</sup> siècle.....                              | 23     |
| C. Lumière en ville .....                                                           | 24     |
| 1. Pollution ou nuisance ? .....                                                    | 24     |
| 2. La nuit, une identité ?.....                                                     | 26     |
| D. Idées fortes .....                                                               | 27     |
| 1. Une fenêtre pour la ville de demain ? .....                                      | 28     |
| 2. Les temps de la nuit.....                                                        | 29     |
| 3. Une nouvelle géographie nocturne.....                                            | 30     |
| II. Présentation de la recherche .....                                              | 31     |
| A. Constat, Thématique, Sujet .....                                                 | 31     |

|                                                                     |        |
|---------------------------------------------------------------------|--------|
| 1. Constats .....                                                   | 31     |
| 2. Définition du sujet.....                                         | 32     |
| B. Etat des lieux de la ville de Tours .....                        | 33     |
| 1. Politique lumière.....                                           | 33     |
| 2. Le tramway.....                                                  | 35     |
| a. Historique.....                                                  | 36     |
| b. Le projet .....                                                  | 36     |
| c. Le tramway, « une architecture en mouvement » .....              | 39     |
| d. La lumière.....                                                  | 43     |
| C. Critiques .....                                                  | 44     |
| D. Problématique, hypothèses et récapitulatif de la recherche ..... | 45     |
| <br>Partie 2 – Expérimentations.....                                | <br>47 |
| I. Méthodologie.....                                                | 47     |
| A. Présentation des terrains .....                                  | 48     |
| 1. Choix des terrains d'études .....                                | 48     |
| 2. Carte d'identité des terrains .....                              | 50     |
| a. Monconseil.....                                                  | 50     |
| b. Tranchée .....                                                   | 51     |
| c. Gare de Tours.....                                               | 52     |
| d. Sanitas .....                                                    | 53     |
| e. Université 2 Lions.....                                          | 55     |
| f. Rabièrre .....                                                   | 55     |
| B. Première approche : traversée nocturne.....                      | 56     |
| 1. Définition de la traversée nocturne .....                        | 56     |
| 2. Choix de l'échantillon.....                                      | 59     |
| a. Le genre.....                                                    | 59     |
| b. L'origine.....                                                   | 60     |

|     |                                                                              |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.  | Le guide de traversée .....                                                  | 60 |
| 4.  | Choix des critères .....                                                     | 62 |
| a.  | Les relevés d'impressions .....                                              | 62 |
| b.  | Les relevés de sensations .....                                              | 62 |
| C.  | Secondes expérimentations .....                                              | 63 |
| 1.  | Les visites de jour .....                                                    | 63 |
| 2.  | Les visites de nuit .....                                                    | 64 |
| 3.  | Les entretiens .....                                                         | 65 |
| II. | Analyses des matériaux.....                                                  | 65 |
| A.  | Analyses des matériaux de la traversée .....                                 | 65 |
| 1.  | Analyses quantitatives : les relevés d'impressions et de sensations .....    | 66 |
| a.  | Par arrêt du guide de traversée.....                                         | 66 |
| b.  | Tableaux récapitulatifs de l'analyse quantitative de la traversée.....       | 67 |
| c.  | Retour critique sur l'analyse quantitative .....                             | 71 |
| 2.  | Analyses qualitatives : les déambulations.....                               | 71 |
| a.  | Jour et Nuit .....                                                           | 71 |
| b.  | Représentations de la nuit .....                                             | 72 |
| c.  | Déplacements.....                                                            | 72 |
| d.  | Services et représentations .....                                            | 73 |
| e.  | Citations.....                                                               | 74 |
| f.  | Retour critique sur l'analyse qualitative.....                               | 75 |
| 3.  | Analyses des entretiens micros-trottoirs réalisés lors de la traversée ..... | 76 |
| B.  | Synthèse des matériaux de l'expérimentation.....                             | 76 |
| 1.  | La géographie nocturne de Tours.....                                         | 76 |
| 2.  | L'alphabet de la nuit.....                                                   | 80 |
| 3.  | Vers une idée de confort de l'espace public nocturne.....                    | 80 |
| C.  | Retour critique sur nos expérimentations.....                                | 84 |

|                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------|-----|
| Partie 3 – Prolongements .....                                             | 86  |
| I. Approches de la notion de « bon éclairage » .....                       | 86  |
| II. Les politiques temporelles .....                                       | 90  |
| A. Que sont les politiques temporelles ? .....                             | 90  |
| 1. L'émergence de la dimension « temps » .....                             | 91  |
| 2. Champ d'actions des politiques temporelles.....                         | 92  |
| 3. Un levier d'optimisation .....                                          | 93  |
| B. Mise en place de politiques temporelles dans le projet tramway.....     | 94  |
| III. L'appropriation des espaces publics en covisibilité des stations..... | 95  |
| A. Le périmètre de covisibilité.....                                       | 95  |
| B. Qu'est-ce que l'appropriation de l'espace public ? .....                | 96  |
| C. La prise en compte de la population en marge .....                      | 98  |
| IV. Géographies urbaines .....                                             | 98  |
| V. Vers une malléabilité des stations de nos terrains d'études .....       | 99  |
| A. Un mobilier urbain intelligent .....                                    | 99  |
| B. Zoom sur les cas d'études .....                                         | 100 |
| Conclusion.....                                                            | 107 |
| Supports bibliographiques .....                                            | 109 |
| Table des illustrations .....                                              | 118 |
| Table des matières .....                                                   | 121 |

CITERES  
UMR 6173  
Cités, Territoires,  
Environnement et Sociétés

*Equipe IPA-PE  
Ingénierie du Projet  
d'Aménagement, Paysage,  
Environnement*

Directrice de la recherche  
Brevet Nathalie



Département Aménagement  
35 allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS cedex 3

Bellanger Olivia  
Chaumette Robin

Projet de fin d'études  
DA5  
2012-2013

## Tours la nuit : la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain : le cas du tramway

Résumé :

***Quels sont les leviers d'actions des aménageurs pour prendre en compte la nuit dans l'espace public ?*** Mieux connaître la nuit, observer ses mécanismes, les usages et les représentations de la population, comprendre les perceptions associées à la nuit,... Etudier la relation complexe avec la nuit, la protéger des cadences diurnes, lui laisser son rôle favorisant la réflexion, l'imaginaire, la création, l'écoute et le rapprochement de l'autre, tout en révélant la ségrégation, la peur et les restrictions.

Notre recherche s'intéresse à tous ces enjeux de la ville d'aujourd'hui. Ainsi il s'agit de comprendre les attentes et les freins, les enjeux qui se jouent dans un espace public,... Nous avons basé nos travaux sur le cas du tramway de Tours, réel lien physique entre nos terrains d'études : Monconseil, Tranchée, Gare de Tours, Sanitas, Université 2 Lions, Rabière. Chaque terrain a été l'objet d'un diagnostic nocturne réalisé à l'occasion de visites de terrain, de cheminements nocturnes et de la traversée nocturne réalisée le 23 octobre 2012 avec des « mini-experts ». Nous avons ainsi mis en évidence leurs propres enjeux et avons cherché à présenter les leviers d'actions pouvant rendre ces espaces malléables.

**Mots-clefs :** Nuit, Tours, Tramway, Aménagement, Leviers d'actions, Espaces publics, Malléabilité