



Ambiances nocturnes des villes. Premières relectures en mouvement

Luc Gwiazdzinski

► **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski. Ambiances nocturnes des villes. Premières relectures en mouvement. colloque Ambiances architecturales et urbaines, CRESSON, Sep 2008, Grenoble, France. <http://www.cresson.archi.fr/elements/FAIREamb8/amb8S2-GWIAZDZINSKI.pdf>, 2009. <halshs-00551121>

HAL Id: halshs-00551121

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551121>

Submitted on 17 Apr 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Auteur. Luc Gwiazdzinski est géographe. Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme à l'IGA, UMR PACTE 5194 de l'Université Joseph Fourier à Grenoble. Fondateur de l'agence Sherpaa spécialisée sur les questions de temps et de mobilité, il préside le Pôle des Arts urbains (POLAU) et enseigne dans de nombreuses universités en Europe.
Tel : 04 76 82 20 87 / Portable : 06 64 85 09 93 / Courriel : Luc.gwiazdzinski@ujf-grenoble.fr

Principaux thèmes de recherche et réalisations. Il privilégie une approche sensible et chronotopique de la ville dans ses différents thèmes de recherche : *Nuit urbaine, mobilités, innovation métropolitaine, temps des villes, urbanistique des temps, architecture temporelle, ville éphémère (...)*. Il développe des protocoles spécifiques d'exploration urbaine : traversées de villes, forages urbains ou parcours périphériques. Il a dirigé plusieurs programmes de recherche et colloques internationaux sur le temps des villes, la nuit et les mobilités et a publié de nombreux articles et ouvrages : *La ville 24h24*, 2003, L'Aube ; *la nuit dernière frontière de la ville*, 2005, L'Aube ; *Nuits d'Europe*, UTBM Editions (...) En 2008, le Ministère du logement et de la ville lui a commandé un rapport sur « *les villes la nuit* ».

Titre de l'intervention. Ambiances nocturnes des villes. *Premières relectures en mouvement*

Résumé de l'intervention. La communication qui s'appuie notamment sur des traversées menées depuis 1990 dans une centaine d'agglomérations européennes¹, aborde la question des ambiances urbaines côté nuit. Les parcours nocturnes d'une marge à l'autre de nos métropoles permettent d'éprouver la ville à la vitesse du pas. Ils autorisent une première relecture de la nuit urbaine, de ses contrastes ou opportunités et mettent notamment en évidence les différences de perception entre individus, les disparités centre-périphérie, les barrières qui s'opposent aux déplacements et les limites entre quartiers. Après une première analyse des conditions d'existence d'une ambiance, l'accent est mis sur l'intérêt de ces approches sensibles et participatives dans les processus de production de la ville et de ses quartiers. Elle interroge les « ambiances en mouvement » dans une société de la mobilité. Enfin, le géographe plaide pour des villes plus accessibles, conviviales et hospitalières et propose un « urbanisme nocturne » et une nouvelle « ergonomie des espaces publics ». Assurément : la nuit a beaucoup de choses à dire au jour.

Traduction anglaise. Communications, based particularly on the field explorations led across cities since 1990 in about one hundred European conurbations^[1], broaches the issue of urban atmospheres by night. The nocturnal routes taken from one edge of our cities to the other offer an opportunity to experience the city at walking pace. They give a first new picture of the urban night, of its contrasts and opportunities, and they highlight, in particular, the differences in perception between people, the disparities between the centre and the periphery, the barriers that stand in the way of mobility, and the boundaries between neighbourhoods. After an initial analysis of the conditions of existence of an atmosphere, the emphasis is put on the utility of these aware and participative approaches in the process of producing the city and its neighbourhoods. It questions the "moving atmospheres" in a mobility society. Finally, the geographer would argue in favour of cities that are more accessible, friendly, and hospitable, and proposes "nocturnal urban planning" and new "public space ergonomics." Assuredly, the night has a lot to tell the day.

¹ Enquête internationale « Nocturnes » sur les services dans 900 villes en Europe et dans le monde (2005-2006) PREDIT, Ministère des transports ; enquête sur la mobilité des jeunes en soirée en Franche-Comté (2005) ; Programme d'observation et de traversées nocturnes de 60 villes d'Europe (2004-2007), Observatoire de la nuit de Bruxelles monté avec le BITC (2006) (...)

[1] The "Nocturnes" international survey on night transport and mobility services in 900 cities in Europe and the rest of the world (2005-2006) PREDIT, Ministry of Transport; survey on evening mobility of young people in the Franche-Comté Region of France (2005); Programme for observation and nocturnal explorations through 60 cities in Europe (2004-2007), Observatory of Brussels by night, et up with BITC (2006) (...)

Aborder la question complexe des « ambiances nocturnes », oblige à croiser des données physiques, le sujet singulier qui perçoit et « les autres » dans un espace-temps aussi particulier que la nuit urbaine. Nous avons choisi une première relecture en mouvement de la question autour de trois axes principaux : expliquer la démarche utilisée, proposer quelques éléments de réflexion et imaginer des pistes d'exploration et de collaboration interdisciplinaires pour des villes plus accessibles, humaines et hospitalières². Notre approche s'appuyera notamment sur des protocoles d'exploration sensibles et participatifs de la ville essentiels à la compréhension des systèmes urbains et à la co-production de la ville et des espaces publics.

Un changement de paradigme nécessaire. La proposition nécessite un changement de paradigme et l'utilisation d'autres clés de lecture, d'analyse et de gestion³ des métropoles : *une pulsation d'une heure* autour d'un centre urbain attractif plutôt qu'une entité administrative ; un *système complexe* d'éléments en interaction et pas un empilement d'activités sectorielles ; un *système de temps* et d'horaires et non un simple cadre spatial ; un *labyrinthe à quatre dimensions* et pas un simple espace plan ; une *ville en mouvement* et non une entité figée ; un *système multiscalair* (ville, quartier, lieu...) et non un territoire à une seule échelle ; un *système de flux ouvert*, plus qu'un système figé de stocks ; un *palimpseste* et non un corps sans histoire ; une *entité reliée à son environnement* et non une entité hors sol, une exclave⁴. Enfin, la métropole est le lieu de vie de tous les usagers temporaires (travailleurs, visiteurs, touristes...) et pas seulement le territoire des résidents. Il faut penser à la ville comme un espace-temps malléable pour le bien-être des habitants et des usagers.

Des objectifs et des références. Cette réflexion sur les ambiances nocturnes s'inscrit dans le cadre de recherches et expérimentations engagées depuis une quinzaine d'années⁵ autour de trois objectifs majeurs : appréhender la nuit dimension oubliée et dernière frontière de la ville, imaginer une ville plus accessible et hospitalière de nuit comme de jour⁶ pour mieux vivre ensemble dans la cité et développer une approche sensible et chronotopique de l'aménagement et de l'urbanisme.

LA DEMARCHE D'EXPLORATION

La métropole, espace d'usage, s'éprouve plus qu'elle ne se prouve. Au-delà des grandes déclarations, il est possible de décliner ces principes à partir d'expériences sensibles dans les rues de nos villes, dans un exercice citoyen partagé qui peut améliorer la vie quotidienne des usagers à défaut de changer le cours du monde.

Des protocoles précis. Nos explorations sensibles de la ville prennent la forme de *traversées de métropoles* de périphérie à périphérie, de *parcours circulaires périphériques* ou de

² GWIAZDZINSKI L., 2005, La nuit dernière frontière de la ville, L'Aube, 246p.

³ GWIAZDZINSKI L. RABIN G., 2005, Si la ville m'était contée, Eyrolles

⁴ Selon le néologisme du géographe Roger BRUNET

⁵ **Des recherches** sur la nuit : thèse sur « la nuit dimension oubliée de la ville », recherches quantitatives au laboratoire Image et ville sur la nuit, direction de programmes de recherche : Programme européen TRASCOM (TRAveller Assistance for COMbined Mobility), Programme européen GENDER ALP, axe mobilité du programme européen EQUAL, Programme DATAR I « OFFRE URBAINE SPATIO-TEMPORELLE », Programme de recherche « NOCTURNES, Services de mobilités nocturnes en Europe » du PREDIT, Programme de recherche « MOBIJEUNES, LA MOBILITE DES JEUNES EN SOIREE » du PREDIT, Programme « NUIT » pour l'Institut pour la ville en mouvement, Recherche-action dynamiques solidaires, « Nouvelles organisations des temps sociaux et nouvelles inégalités », pour le Secrétariat à l'Economie solidaire auprès de la Ministre de l'Emploi et de la solidarité, Programme « Du futur du travail au futur de l'habitat », PUCA programme européen SURE (Sustainable Urban Regeneration). **Des expérimentations** comme l'Observatoire de la nuit de Bruxelles, la mise en place de système de transport de nuit dans l'agglomération de Belfort-Montbéliard ou de correspondants de nuit à Strasbourg... **La direction de colloques et symposiums** internationaux comme « la Biennale du temps » à Besançon, la décade de Cerisy « La nuit en questions », le « Forum international des mobilités nocturnes » à Rome, le Symposium international sur la nuit urbaine et la première « Université de la nuit » de Bruxelles.

⁶ GWIAZDZINSKI L., 2007, Nuits d'Europe, UTBM Editions, 206p.

parcours d'exténuation centre-périphérie et de *forages urbains* sur un même lieu ou territoire pendant un temps donné. Les traversées nocturnes sont les plus riches qui explorent à la fois les bornes de la ville et les bornes du jour avec leur part de représentations, d'interdits, de peurs, de fantasmes, de transgressions, d'espoirs et d'illusions.

Des principes généraux de lecture et d'écriture. Les traversées, parcours et forages urbains s'appuient sur quelques principes généraux de lecture et d'écriture, dans les phases d'organisation, d'immersion, de sédimentation et de restitution. De leur respect dépendent la dynamique et la richesse de l'expérience, les possibilités de comparaisons et la pertinence des propositions :

- *la participation* : il faut permettre à chacun de construire ses propres représentations de la ville ;
- *l'émotion* : la ville s'éprouve plus qu'elle ne se prouve ;
- *la diversité* : la compréhension d'un système naît de la pluralité des regards ;
- *la transversalité* : la ville doit être abordée de façon globale et pluridisciplinaire ;
- *le dialogue* : l'appréhension de la ville s'enrichit de l'échange ;
- *la mobilité* : le déplacement dans l'espace ou dans le temps permet une relecture de la ville, de ses disparités et de ses potentiels⁷ ;
- *la liberté* : elle est nécessaire pour que chacun puisse exprimer ses sentiments, construire son analyse et avancer des propositions ;
- *l'écoute* : elle est indispensable dans une démarche transversale de co-construction ;
- *la rigueur* : elle est nécessaire à la dynamique du projet et permet une expérience, des échanges et une restitution de qualité ;
- et enfin *le plaisir* de naviguer, de découvrir, d'échanger et de construire ensemble.

Le concept original de « traversée nocturne ». Initiées au début des années 90 dans le cadre de recherches sur la nuit à Strasbourg, Metz, Nancy puis Belfort, expérimentées à Paris puis développées dans de nombreuses villes d'Europe (Amsterdam, Bruxelles, Cracovie, Helsinki, Lausanne, Genève, Lyon, Nancy, Oviedo, Paris, Porto, Rennes, Rome, Tours, Zürich, ...) dans le cadre de plusieurs programmes de recherche dont le programme Nocturnes⁸ du PREDIT, les traversées nocturnes sont des entrées sensibles dans les nuits urbaines. Menées en parallèle aux recherches documentaires classiques et à l'analyse diurne et « sèche » de la nuit, ces démarches s'appuient sur quelques convictions fortes. La première est qu'il y a une vie dans les villes après le jour. La seconde est qu'il faut s'immerger dans la nuit urbaine plutôt que de continuer à y réfléchir de jour. La troisième est que le mouvement permet de relire la ville, ses contradictions, ses tensions et ses potentialités. La quatrième est que la nuit a beaucoup de choses à dire au jour. Enfin, nous sommes certains que la nuit permet d'identifier des signaux faibles, germes du futur des villes.

Principes et objectifs. Dans chaque ville, il est proposé aux autorités locales d'investir la nuit urbaine, de la livrer aux regards croisés des artistes, urbanistes, aménageurs, développeurs, acteurs sociaux, chercheurs, élus ou simples citoyens. Entre liberté et insécurité, centre et périphérie, calme et animation, fatigue et exaltation, tension et apaisement, la traversée nocturne permet d'éprouver la nuit et d'établir des passerelles entre la ville qui dort, qui s'amuse, qui se déplace ou qui travaille. Il s'agit de mieux appréhender la pluralité des nuits urbaines (diffuses ou polarisées, diversifiées ou monolithiques, accessibles ou enclavées, peu sûres ou tranquilles, ouvertes ou élitistes) et de disposer d'une radiographie sensible avant

⁷ GWIAZDZINSKI L., 2007, « Un possible voyage », *Ville et mémoire du voyage*, GRAS P. (dir.), L'Harmattan, pp.19-35

⁸ GWIAZDZINSKI L., 2005, *Nocturnes*, Étude sur les services de mobilité nocturnes en Europe et dans le monde, rapport au PREDIT, 199 p.

d'imaginer quelques pistes pour une ville plus accessible et hospitalière. Immersion temporaire, la traversée nocturne permet une relecture dynamique de la cité, de ses quartiers et de ses activités à la rencontre des habitants, des travailleurs et des visiteurs. Dans un jeu dialectique ouverture-fermeture, le parcours ordonne 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. Pendant toute une nuit, par groupes de cinq à huit personnes, suivant des itinéraires définis à l'avance, l'agglomération est investie et livrée au regard croisé des arpenteurs qui la traversent d'une périphérie à l'autre. Loin de « l'espace imposé » des guides touristiques et des parcours quotidiens, chacun interroge le peuple de la nuit et consigne aussi ses impressions sur les lieux de la nuit. Le « carnet de route » remis à chaque participant comporte une introduction à la thématique, une feuille de route, la liste des documents à remettre à la fin de la traversée, une dizaine de grilles d'impressions et de grilles d'interviews pour aller à la rencontre du « *peuple de la nuit* » et quelques règles d'observation empruntées à Georges Perec : « *Se forcer à écrire ce qui n'a pas d'intérêt, ce qui est le plus évident, le plus commun, le plus terne.* »⁹ Démarrée à la tombée de la nuit, l'aventure se termine à l'aube. La traversée de la ville et de la nuit n'est qu'une étape d'un protocole global : conférence de sensibilisation, réunions de définition des itinéraires, traversée, séance de synthèse et de remue-méninges et interpellation des autorités à partir des premiers résultats.

L'APPORT DES TRAVERSEES

Les traversées nocturnes permettent 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.

Des tendances générales sur les villes. De ces traversées, il est possible d'extraire quelques éléments d'analyse sur la nuit urbaine :

- Quelque soit le pays et la culture, il y a bien une tendance à la colonisation progressive de la nuit par les activités économiques. Mise en lumière, développement des commerces, guichets automatiques, services 24h/24, débuts de soirée de plus en plus tardifs ;
 - La nuit est un espace-temps réduit à 3 heures entre 1h30 et 3h30 ;
 - Il n'y a pas une nuit mais des nuits en fonction de la latitude, du climat, des pays et des cultures. Chaque ville, voire chaque quartier- a sa structure temporelle, sa couleur propre même si, tant en matière de lumière que d'offre de loisirs, on assiste à une certaine banalisation.
 - Le système urbain est amputé d'une grande partie de ses activités diurnes et souvent réduit aux activités de la ville de garde et le la ville festive ;
 - La nuit est trop chère et les transports en commun s'arrêtent encore très tôt ;
 - Il existe de fortes disparités centre-périphérie à l'intérieur des villes tant en matière d'éclairage, d'offre de services que de desserte nocturne ;
 - L'offre urbaine est très concentrée et peu diversifiée ;
 - Les pressions se font de plus en plus fortes sur la nuit urbaine, marché prometteur qui concentre les tensions et les contradictions des métropoles à la fois lieux de rassemblement et de ségrégation.
-

- Les conflits se multiplient entre la ville qui dort, qui s’amuse et qui travaille et se cristallisent notamment autour des nuisances sonores, des horaires de fermeture des établissements et des commerces ou de la consommation d’alcool dans l’espace public.
- Les pratiques de mobilité évoluent rapidement. La consommation de la ville est de plus en plus nomade sous forme de parcours. On n’hésite plus à parcourir de grandes distances la nuit pour rejoindre une offre spécifique dans des villes éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres.

Premières réflexions sur les ambiances. La question des « ambiances nocturnes » croise naturellement les données physiques, le sujet singulier qui perçoit et « les autres » dans un espace-temps sous contrainte où les notions de sécurité et de liberté sont essentielles :

- ☞ *L’espace urbain* est contrasté. Les conditions sont différentes de celles du jour. Il fait plus frais. Il y a moins de bruits, moins de lumière, de couleurs, de relief qu’en plein jour. Même les odeurs sont différentes. L’offre urbaine est limitée, spécialisée et localisée (...). A mesure que l’on s’engage dans la nuit, la ville ressemble à un archipel d’îlots mal reliés entre eux. La liberté est réduite, conséquence de l’accroissement des coûts, de la réduction de l’offre urbaine, de la diminution des espaces collectifs accessibles et de manipulation médiatique qui stigmatise les périphéries et survalorise les centres animés. L’insécurité est relative. La lisibilité de l’offre urbaine est mauvaise et la signalétique mal adaptée. L’ergonomie et l’urbanité de l’espace public, le bien-être des usagers (toilettes...) sont très perfectibles.
- ☞ Le *sujet* est dans un état particulier. Les usagers sont transformés par la nuit : fatigués, excités et mal adaptés à la veille. L’obscurité les prive d’une partie de la perception visuelle et ils doivent mobiliser d’autres sens. Chacun devient plus sensible, presque animal.
- ☞ Les *autres* sont différents et moins nombreux. Il y a moins d’usagers et de trafic. Le contrôle et l’encadrement social naturel diminuent. A certains moments, les peuples de la nuit croisent les peuples du jour. Dans la ville la nuit, caricature du jour, où tout semble exacerbé, les inclus sont plus inclus et les exclus plus exclus encore.

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 :

- ☞ On constate un naturel *épuiement des personnes* du début de la nuit jusqu’à la fin. L’être humain est bel et bien un animal diurne. Le creux se situe vers trois heures au moment où la température corporelle est la plus faible. Sur les carnets de bord, l’écriture de nuit est presque illisible.
- ☞ En termes d’espace, on perçoit bien la *perte de qualité des espaces publics* du centre vers la périphérie de la ville. Faute d’animation, d’éclairage, d’offre urbaine et de services, la nuit est bien plus noire aux marges qu’aux centres des agglomérations.
- ☞ En termes de temps, on ressent bien la *perte de qualité des espaces publics* du début de la nuit vers le cœur.

DES PISTES D’EXPLORATION

Les traversées sont des entrées sensibles dans les nuits urbaines qui obligent les acteurs locaux associés à changer de regard sur leur ville, permettent de décroquer les approches, de construire des réseaux de partenaires et de faire émerger des projets. Loin des contraintes du jour, l’immersion permet d’éprouver et d’épuiser la nuit. Entre exploration et prospective,

observation et démarche créative, chaque individu et chaque groupe peut tenter d'appriivoiser le couple aimanté de la ville et de la nuit.

Premières propositions pour la ville. A l'issue de traversées les ateliers de créativité¹⁰ ont permis aux élus, artistes, travailleurs sociaux, techniciens des transports et policiers associés de faire émerger une problématique et des pistes de projets. Face à la « nuit des données » à peine éclairée, des aspects aussi divers que la quantité et la qualité des services de mobilité disponibles, la spécificité des réseaux, la lisibilité de l'offre, la signalétique, le design, le confort et la sécurité constituent des pistes d'exploration intéressantes. La définition de villes plus humaines, accessibles et hospitalières nécessite l'affirmation des principes d'égalité urbaine et de droit à la ville pour tous de nuit comme de jour et la définition d'une approche intégrée de la ville, de la citoyenneté et des ambiances:: transports, mise en lumière, animation, offre urbaine, oasis de services sur des lieux de flux comme les gares, ergonomie et convivialité des espaces publics (toilettes, parcs, bancs, fontaines ...).

Propositions pour une ville malléable et un urbanisme de la nuit. Nous proposons de définir une approche de la « ville malléable »¹¹ et un « urbanisme de la nuit »¹² qui mette en avant un certain nombre de critères pour la ville, l'espace public et les ambiances : *l'hospitalité des espaces publics, des moyens de transport et du mobilier urbain* face à la dureté des conditions de vie ; *l'information* face à un territoire mal appréhendé ; *la qualité* face à un environnement difficile ; *l'égalité* face aux trop grandes disparités entre centre et périphérie, individus ou groupes sociaux ; *la sensibilité* face à la stricte rationalité du jour ; *La variété* face aux risques de banalisation ; *l'inattendu par l'événementiel* ; *l'alternance* ombre et lumière face aux risques d'homogénéisation ; *la sécurité* par l'accroissement du spectacle urbain et de la présence humaine plutôt que par les technologies sécuritaires et enfin *l'enchantement* de la nuit par l'invention et la magie.

CONCLUSION

Quelques jalons pour demain

Côté ambiances, la ville et la nuit n'ont assurément pas livré tous leurs secrets. Il paraîtrait judicieux de poursuivre l'exploration des ambiances nocturnes et diurnes autour de quelques axes :

- De manière systémique en intégrant toutes les dimensions du système urbain (localisation, déplacements, production, horaires, décisions, représentations...)
- De manière spatiale et multiscalaire aux différentes échelles de la métropole de la rue à l'ensemble de l'agglomération ;
- De manière temporelle : aux différents moments de la journée, de la semaine selon la structure temporelle des espaces ;
- En mobilité de façon à percevoir les temps et les lieux de la ville en mouvement ;
- Par zoom successifs sur un temps précis de la nuit pour irriguer le jour, mais aussi sur des lieux spécifiques de la ville pour irriguer l'ensemble de l'agglomération.

Dans une société qui repense ses nycthémers, la nuit a décidément beaucoup de choses à dire au jour.

Luc Gwiazdzinski, janvier 2009
Luc.gwiazdzinski@ujf-grenoble.fr

¹⁰ Voir notamment Voyage au bout de la nuit, 2005, Direction prospective et stratégie d'agglomération, Grand Lyon, 20p.

¹¹ GWIAZDZINSKI L., 2007, « Redistribution des cartes dans la ville malléable », Revue *Espace, Population, Sociétés* n°2007-3

¹² Voir notamment GWIAZDZINSKI L., RABIN G., 2007, Si la route m'était contée. Un autre regard sur la route et les mobilités durables, Eyrolles, 291p.