

- 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^{ème} 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 Gwiazdzinski³⁰, Peggy Buhagiar et Catherine Espinasse³¹.

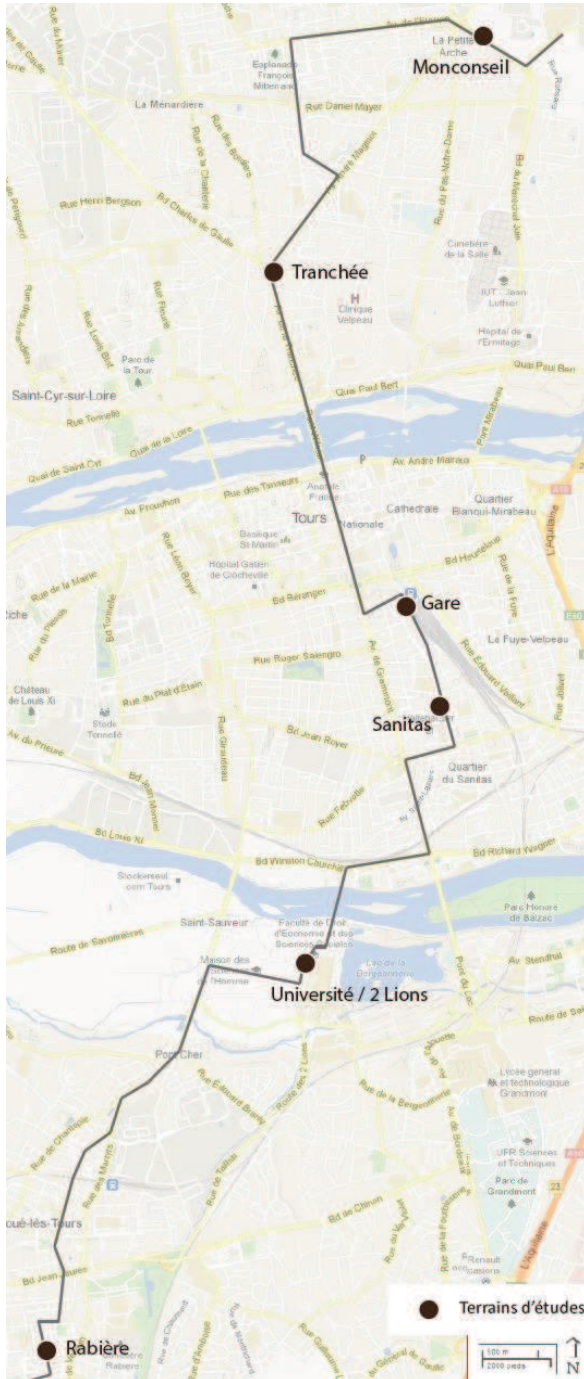
Nous avons donc réalisé et adapté notre protocole méthodologique aux différentes situations de la nuit et des archipels nocturnes et nous l'avons fait évoluer au cours du projet pour obtenir un outil innovant et reproductible.

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

³¹ 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 »³². 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.

³² « 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'étudions 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.

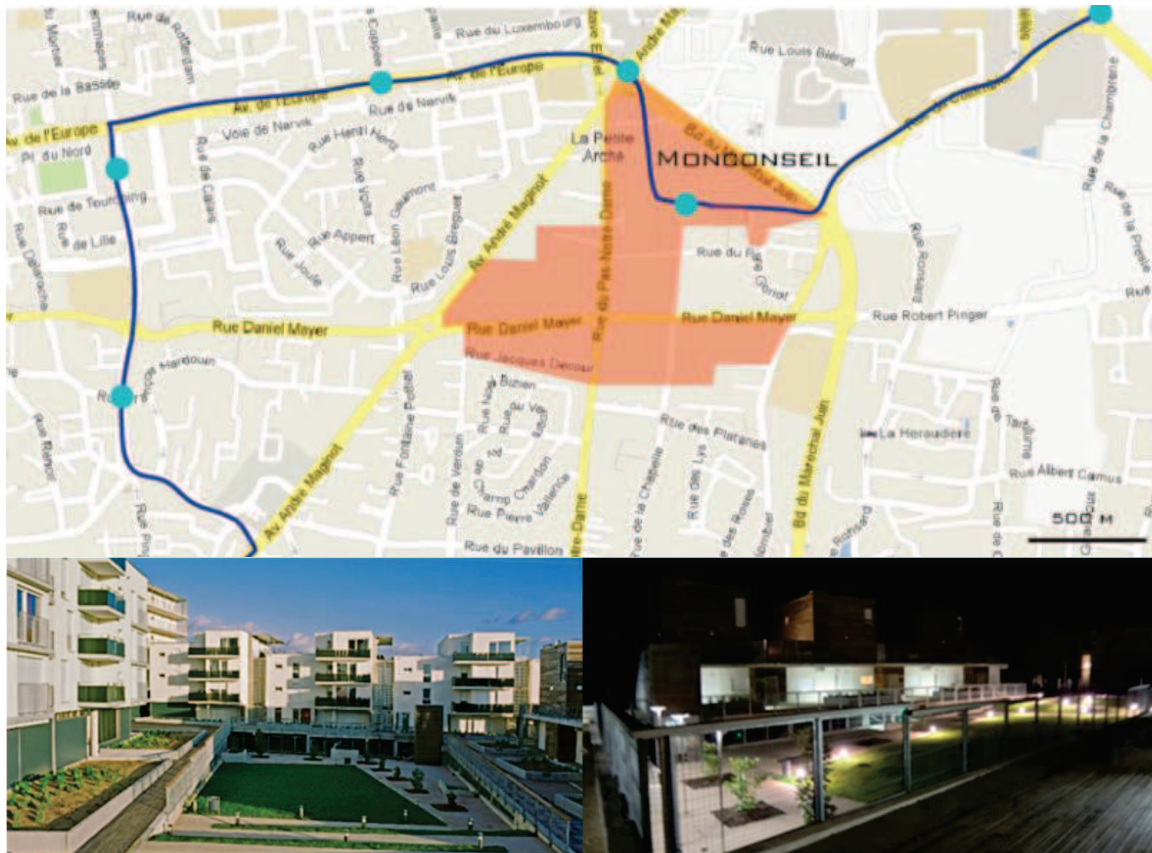


Figure 20 : Visuels du quartier Monconseil (CitéTram, Réalisation personnelle)



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 décroisonner la gare et de créer un vestibule de 120 m² 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 décloisonnement 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* »³³.

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'École 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.

³³ Gwiazdzinski L., « Traversées nocturnes », in *Maud le Floc'h, Mission repérage : Un élu un artiste*, p.241 – 242, Ed. l'Entretiens, 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^{ème} 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 Gwiazdzinski³⁴, 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

³⁴ 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

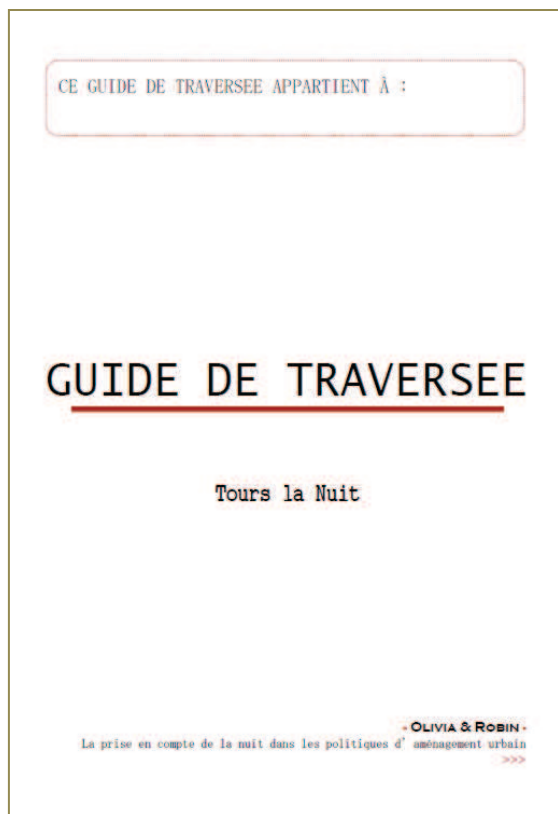
Pour mener à bien cette recherche, nous avons réalisé un « Guide de traversée ». Un exemplaire est distribué à chacun des participants. Répartis en petits groupes, ces étudiants considérés comme des « mini-experts » doivent suivre le cheminement prédéfini composé d'arrêts et de phases de déambulations. *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 Buhagiar³⁵ et du guide de déambulation proposé par Benoit Feildel et Nathalie Brevet aux étudiants de l'École 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

³⁵ 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* ».³⁶

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 recourent 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.

³⁶ 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. Seconde 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 ³⁷

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

³⁷ « 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 est 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 Végétalisé Tranquillité Résidentiel Enclavé Classe moyenne
Sanitas	Economie parallèle Rupture Espace de transit Luminosité Surveillance Densité Vide Béton Peur

Gare	Multi modalité Rencontre - animation Services Eclairage Passage Peur SDF
Tranchée	Scénique Minéral Flux - carrefour Lumineux Bourgeoisie Perspective 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.

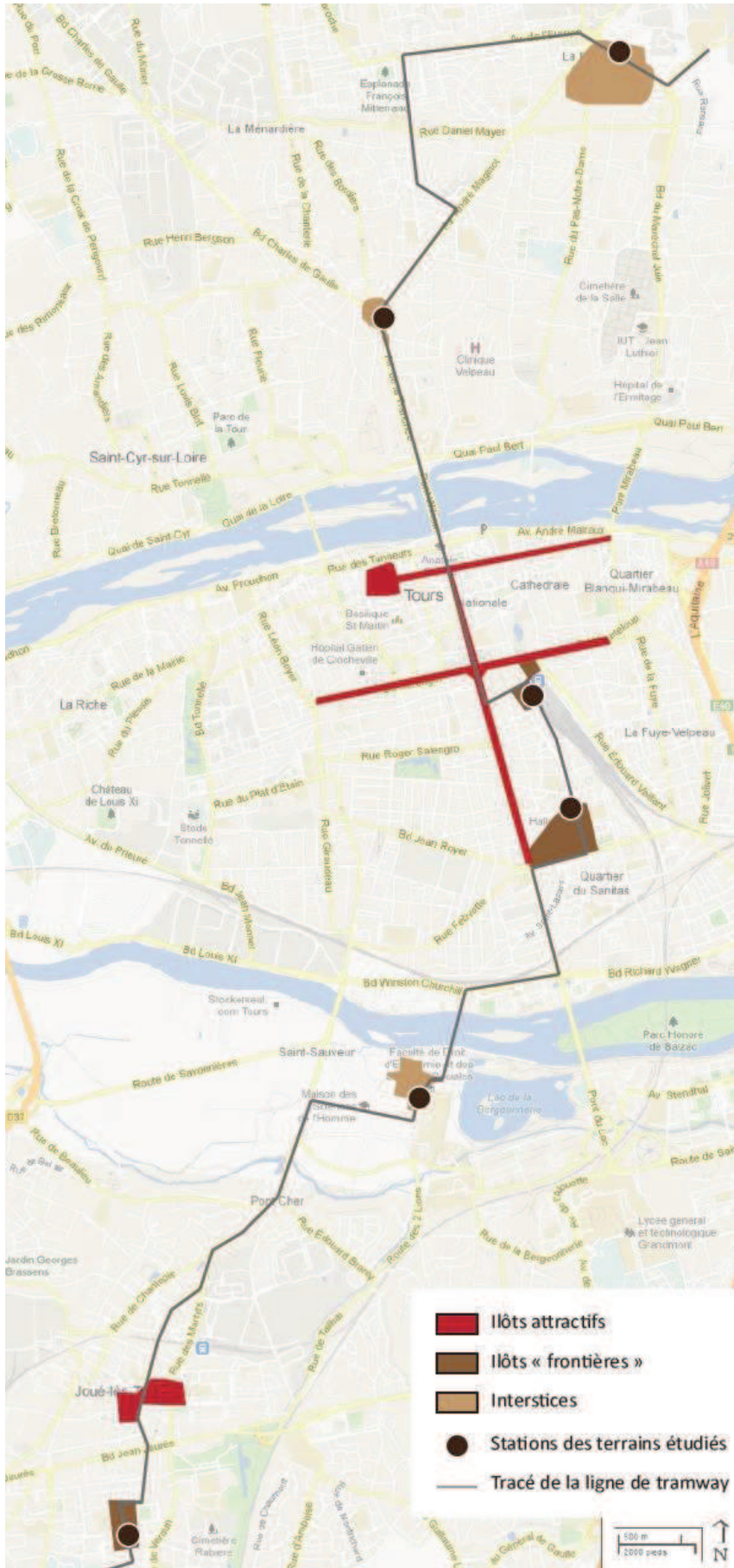


Figure 32 : Représentation de l'archipel tourangeau de nuit (Fond de carte Google Maps, Réalisation personnelle)

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

Tableau 10 : Récapitulatif des types d'espaces nocturnes tourangeaux

2. L' alphabet de la nuit

Le 4^{ème} 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 :

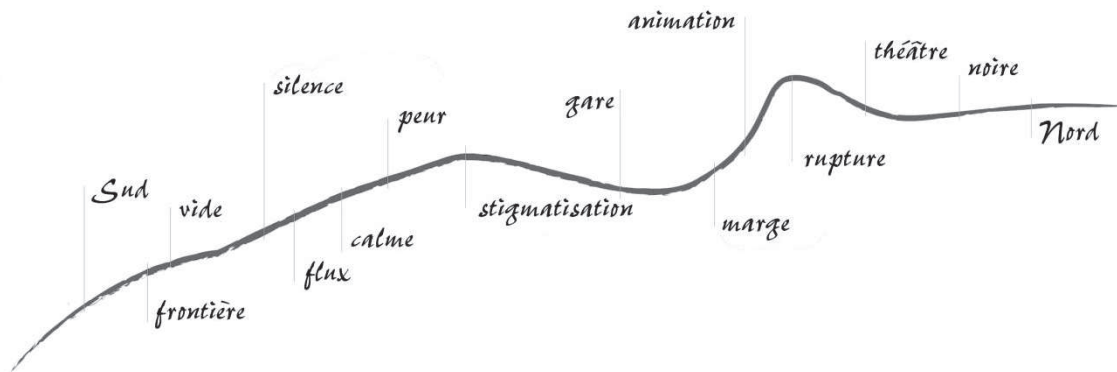


Figure 33 : L'alphabet de la nuit (collectif Ensemble(s) La Ligne, Réalisation personnelle)

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> » 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 « <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> » « <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> » « <i>Le confort la nuit c'est la sécurité, il faut se sentir à l'aise</i> » « <i>L'éclairage indirect des appartements et des commerces est rassurant</i> » « <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> » 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'insécurité³⁸ ; 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

³⁸ 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 entraîne dans le flou, l'ambigu et l'ambiance* »³⁹.

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.

³⁹ 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^{ème} siècle en prenant l'exemple de Tours.