



**Transporter la ville au bout de la route et de la nuit.
Pour des villes accessibles et hospitalières de jour
comme de nuit**

Luc Gwiazdzinski

► **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski. Transporter la ville au bout de la route et de la nuit. Pour des villes accessibles et hospitalières de jour comme de nuit. *Revue Infrastructures et Mobilité*, 2007, 56, pp.49-57. halshs-01742124

HAL Id: halshs-01742124

<https://shs.hal.science/halshs-01742124>

Submitted on 23 Mar 2018

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.

Transporter la ville au bout de la route et de la nuit Pour des villes accessibles et hospitalières de jour comme de nuit

Revue « Infrastructures et Mobilité », septembre 2007

Luc Gwiazdzinski

*« C'est seulement par la connaissance des gouffres
que l'on peut atteindre la vérité et par l'exploration
des marges de la nuit que l'on peut atteindre au mythe »
Linda LÊ*

Dimension oubliée de la ville, la nuit est longtemps restée un espace-temps livré aux peurs et aux fantasmes¹. Les temps changent et la nuit s'ouvre peu à peu à l'expérimentation et à l'investigation géographique. Une enquête internationale² auprès de 600 villes de 106 pays des cinq continents et des dizaines de traversées urbaines nocturnes parallèles nous ont permis de dresser un premier tableau contrasté des nuits urbaines, de dégager quelques grandes tendances d'évolution des mobilités, de l'offre de services et de nos villes la nuit et d'imaginer des transferts³.

Au-delà des seules questions de transport, la nuit interroge la figure émergente de la ville en continu 24h/24 et 7j/7 et nous invite à repenser les temps et les espaces du système urbain autour de la figure de l'archipel. Il est temps de mettre la nuit à l'agenda des scientifiques, des techniciens et des politiques, pour imaginer des villes plus accessibles et hospitalières de nuit comme de jour. Il est possible d'intégrer la nuit dans une écologie du temps urbain, de reconstruire un système urbain complet 24h/24, de définir un droit à la ville qui ne se limite pas à la période diurne et d'imaginer enfin les principes d'un urbanisme de la nuit qui puisse irriguer le jour. Au-delà des principes et des discours, il est nécessaire de repartir dans les nuits et dans les rues de nos villes à la découverte de l'*Urbs* et de la *Civitas*.

Colonisation des nuits urbaines. Comme l'organisme humain, la ville a toujours eu une existence rythmée par l'alternance jour-nuit. Période d'obscurité symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité et la fermeture des portes de la cité, la nuit fut longtemps considérée comme le temps du repos social et du repli sur la sphère privée. Mais Depuis le début des années 90, on assiste à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques⁴. Progressivement les activités humaines se déploient vers la nuit et recomposent un nouvel espace de travail et de loisirs qui nous oblige à regarder autrement les espaces et les temps de la ville. Colonisée par les activités du jour, la nuit est soumise à de nouvelles pressions. La ville qui dort, la ville qui travaille et la ville qui s'amuse ne font pas toujours bon ménage. Travail en horaires atypiques, soldes de nuit, nocturnes commerciales, illuminations, nuits blanches, transport, pollution lumineuse, nuisances sonores ou violences urbaines : entre insécurité et liberté, pour le meilleur et pour le pire, la nuit s'invite dans notre actualité et nos organisations n'y sont pas toujours préparées. Champ de tension central de notre société, espace de projet, et dernière frontière pour la ville, la nuit a beaucoup de choses

¹ Gwiazdzinski L., 2003, *La ville 24h/24*, Editions de l'Aube

² Gwiazdzinski L., 2006, Rapport final du programme « *Nocturnes. Services des mobilités nocturnes dans les villes d'Europe et au-delà* », Predit, Ministère des transports, 289p.

³ Gwiazdzinski L., 2007, *Nuits d'Europe, pour des villes accessibles et hospitalières*, Editions de l'UTBM

⁴ Gwiazdzinski L., *La nuit, dernière frontière de la ville*, Editions de l'Aube

à dire au jour. Face à l'augmentation de la demande festive ou laborieuse, les villes européennes ont dû repenser leurs réseaux de transport. Malgré les freins liés à la plus faible rentabilité, aux coûts supérieurs et aux problèmes de dégradations ou d'insécurité, pouvoirs publics, associations et entreprises ont développé une nouvelle offre de services nocturnes.

Développement de réseaux de transports nocturnes. De Los Angeles à Delémont en Suisse, la majorité des villes ont fait évoluer leur offre de transport nocturne au cours des dernières années : décalage des horaires, instauration de nouvelles lignes de transport nocturnes, mise en place d'une centrale d'appel et de réservation, vidéosurveillance, desserte des discothèques, régulation du tarif des taxis et du temps d'attente ; prolongation de la validité des abonnements mensuels et annuels aux lignes de bus nocturnes. Parmi les nombreux services de mobilité nocturnes recensés, certains pourraient être transférés avec bonheur dans d'autres métropoles : les bus de nuit du réseau « *Nightcruiser* », équipés d'un bar et de sons et lumières à Perth (Australie) ; le réseau de Transports de nuit inséré dans un projet global « *Good Evening Barcelona* » : pour les jeunes et les travailleurs de nuit ; le métro 24h/24 de New York (Etats-Unis), les abonnements de nuit de Reims (France) ; les parkings de nuit à 1 Euro de Besançon ; la gratuité du bus sur les campus des Universités de Los Angeles, le Bus à la demande « Radiobus » à Milan, la tradition des tramways qui circulaient de nuit et permettaient aussi de livrer les magasins à Cracovie (Pologne), le réseau intermodal bus et train « *Nachtnetz* » à Zürich (Suisse), et la campagne de communication ; la stratégie des trains de nuit en Allemagne, les « *Zemidjans* » taxi-motos de Cotonou au Bénin, les politiques de fermeture nocturnes temporaire des villes, le « *Plan Vigicarotte* », de Niort (France) ; Le raccompagnement des gens ivres, « *Daiko Unten* » de Gifu (Japon), les agents de sécurité dans les bus à Newcastle (Grande-Bretagne) ; la régulation de l'accès aux taxis, « *Taxis Marshalls* » à Bath (Grande Bretagne), l'opération Femmes et transports « *entre deux arrêts* » à Montréal (Canada), mais également les réseaux de transport de salariés qui perdurent comme sur le site PSA Peugeot-Citroën de Sochaux (France).

Emergence d'une nouvelle urbanité. Souvent expérimentés à l'occasion d'événements exceptionnels (Nuits blanches...) ces services participent à la recomposition d'un nouvel espace de travail et de loisirs nocturne et à la définition d'une nouvelle urbanité. Leur développement intermodal et multiscalaire, l'animation conjointe des pôles de transit, l'information et le confort accru, peuvent contribuer à l'émergence de villes plus accessibles et hospitalières de nuit comme de jour. L'observation des villes la nuit, nous permet également d'énoncer quelques propositions pour les politiques de transport et les systèmes de mobilité.

Repenser les systèmes de mobilité. Une nouvelle approche des mobilités nocturnes est possible autour de quelques axes : penser la question des mobilités dans le cadre global du système urbain, réfléchir en termes de services plus que d'offre, de parcours plus que de mode, de qualité plus que de quantité de souplesse et d'adaptation plus que de rigidité, de sensibilité plus que de technicité pour une ville plus humaine, accessible et hospitalière. Ces propositions peuvent s'organiser autour de six principes : continuité, gouvernance, confort et sécurité, innovation et décision. Il faut notamment aborder la ville et les systèmes de mobilité 24H/24 et 7j/7, selon une logique de continuité : continuité géographique, en ayant la possibilité d'aller d'un point à un autre ; continuité informationnelle en assurant l'information de l'utilisateur avant, pendant et après son parcours ; continuité temporelle en imaginant des solutions de transport 7j/7 et 24h/24 et continuité politique enfin qui permette de mener des projets à long terme et à la bonne échelle. Il faut également tenter de faire tomber les frontières entre transports collectifs et transports individuels, recherche et expérimentation,

usagers et sociétés de transport. Les solutions en termes de mobilité durable ne se trouvent pas du côté des infrastructures mais plutôt de l'optimisation de réseaux intermodaux grâce à des démarches de co-construction et à une utilisation des technologies de l'information et de la communication.

Repenser le système urbain. Au-delà de la question des services de mobilité et des réponses techniques en termes d'ajustement, cette première exploration des nuits de nos villes oblige également à repenser les temps et les espaces du système urbain. La réflexion doit basculer d'une logique de gain de temps à une logique de qualité de temps et donc de qualité de vie en intégrant la nuit dans une écologie du temps urbain. Il faut également définir un nouveau Droit à la ville qui ne se limite pas à la période diurne mais tienne compte des évolutions imposées par le temps en continu de l'économie et des réseaux : un Droit à la ville pour tous, partout et à toute heure. La citoyenneté se comprend de jour comme de nuit avec ses droits et ses devoirs. Le droit à la ville en continu est aussi un droit à l'espace public ou plutôt un espace collectif urbain de qualité. Face à la colonisation progressive de la nuit par l'économie et aux risques de désynchronisations, il est nécessaire de décaler certaines temporalités et certains horaires publics afin de reconstruire un système urbain complet la nuit dans le respect de tous mais en prenant acte des mutations qui affectent nos vies, nos villes, nos territoires et nos organisations. La plupart des services publics et privés seraient assurés à partir d'oasis de temps continu bien répartis dans la ville sur les lieux de transit (gares, stations...) mêlant les fonctions de la ville de garde (sécurité, santé...) et d'autres fonctions actuellement absentes ou réduites : commerces alimentaires et vestimentaires, culture, restauration, transports publics, administration, culte ou bien-être, voire certains aspects éducatifs ou politiques.

Imaginer un nouvel urbanisme. Dans un espace-temps où les notions de sécurité et de liberté sont essentielles, pour que les nuits de nos villes soient aussi des moments d'échange et de convivialité, et que les espaces publics redeviennent attractifs, un nouvel urbanisme doit s'imposer autour de quelques grands principes : l'hospitalité des espaces publics, des moyens de transport et du mobilier urbain face à la dureté de conditions de vie ; l'information face à un territoire mal appréhendé ; la qualité face à un environnement difficile ; l'égalité face aux trop grandes différences entre centre et périphérie ; la sensibilité face à la stricte rationalité du jour ; la variété face aux risques de banalisation ; l'inattendu par l'invention et 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 ; l'enchantement de la nuit par l'invention. La nuit a décidément beaucoup de choses à dire au jour.

Partir sur les routes et dans les nuits. Chacun d'entre nous a un rapport intime à la nuit, à la route et au chemin qu'il convient de réinterroger au regard des évolutions technologiques et sociétales⁵. La ville et la nuit s'éprouvent plus qu'elle ne se prouvent. Repartons à la découverte de nos villes et de nos nuits. Traversons simplement la route, dépassons les frontières du jour pour découvrir d'autres mondes, d'autres populations, d'autres rites, au bout du voyage et de la nuit. La ville et la route changent, changeons de regard ! Dans une société en mouvement passons des déplacements aux mobilités durables, de la route à une nouvelle intelligence des mobilités, de notre statut de voyageur à celui de « mobilien ». Dans une société qui repense ses nycthémères, passons d'une pensée diurne et rationnelle à une pensée

⁵ Gwiazdzinski L. Rabin G., 2007, *Si la route m'était contée. Un autre regard sur la route et les mobilités durables*, 2007, Editions Eyrolles

nitale qui réinterrogent nos sensibilités et permet l'invention. L'aventure urbaine est au bout... de la route et de la nuit. Au (x) plaisir (s).

(*) **Luc Gwiazdzinski est géographe.** Enseignant en aménagement et urbanisme à l'Université Joseph Fourier de Grenoble (IGA), il est responsable du Master Innovation et territoire et Président du Pôle des arts urbains. Chercheur au laboratoire Pacte (UMR 5194 CNRS) associé au MoTU (Université Bicocca et Politecnico de Milano) et à l'EREIST (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne), il oriente des enseignements et ses recherches sur les questions de mobilité, d'innovation métropolitaine et de chrono-urbanisme. Expert européen, il a dirigé de nombreux programmes de recherche, colloques internationaux, rapports, articles et ouvrages sur ces questions : *Urbi et Orbi. Paris appartient à la ville et au monde*, 2010, L'Aube ; *Nuits d'Europe*, 2007, UTBM ; *Périphéries*, 2007, L'harmattan ; *La nuit dernière frontière de la ville*, 2005, l'Aube ; *Si la ville m'était contée*, 2005, Eyrolles ; *La nuit en questions* (dir.), 2005, l'Aube ; *La ville 24 heures /24*, 2003, L'Aube. Il a également dirigé une agence des temps et des mobilités, une agence de développement et une agence d'urbanisme et développement durable.

Citer l'article :

GWIAZDZINSKI L., 2007, « Transporter la ville au bout de la route et de la nuit. Pour des villes accessibles et hospitalières de jour comme de nuit », *Revue **Infrastructures et Mobilité***, septembre 2007`

Contact :

luc.gwiazdzinski@ujf-grenoble.fr