

REGARDS

TERRITOIRE
FÉVRIER 2017 | N°56

MARSEILLE, LA NUIT

Quels enjeux pour la ville ?

Le poids de plus en plus croissant des pôles urbains, les démarches de revitalisation des centres-villes impulsées par les collectivités avec l'appui des acteurs économiques, la fulgurance des évolutions technologiques notamment dans le domaine de l'information, l'émergence de nouvelles attentes et de nouvelles pratiques par la population urbaine (jeunes actifs et étudiants notamment) ont progressivement modifié le rapport de la ville à la nuit tant au niveau de son fonctionnement, des usages, de l'offre de services que de son attractivité. Les villes ont compris le profit qu'elles pourraient en tirer et elles cherchent de plus en plus à valoriser les activités et les animations nocturnes qu'elles proposent. La nuit, qui reste néanmoins souvent absente des études urbaines, se révèle un enjeu de plus en plus présent interrogeant les politiques de mobilité, d'espaces publics, d'animation, d'attractivité et d'urbanisme. Classiques quand il s'agit d'apporter des réponses diurnes, ces préoccupations se révèlent plus complexes à mobiliser et à harmoniser quand on les aborde dans le contexte de la nuit. La présente publication ne cherche pas à dresser un diagnostic classique et exhaustif des activités nocturnes et de leur organisation. Elle a fait plutôt le choix d'en cerner quelques unes et de donner la parole à des acteurs directs ou indirects de la nuit : associations, blogueur, responsable du tourisme, exploitant du réseau de transport... pour mieux comprendre à la fois les enjeux, les attentes, les pistes de réponses.



© Mathieu François du Bertrand

ÉDITORIAL

Sous l'influence de nombreux facteurs, notre façon de penser l'organisation temporelle des activités urbaines s'est profondément modifiée. Dans le même temps, nous avons pris conscience (et les attentes suscitées par le succès de l'année 2013 en ont été le catalyseur) que l'animation urbaine, la richesse de la vie nocturne, l'émergence de nouveaux modes et lieux festifs constituaient un facteur d'attractivité important pour les populations présentes comme pour celles que l'on souhaite accueillir (touristes et nouveaux habitants).

Marseille cherche à développer son rayonnement international. Les métropoles avec lesquelles nous sommes en concurrence ont toutes misé sur le développement d'une offre d'animation nocturne très recherchée par des populations internationalement mobiles. Marseille doit être au diapason.

Nous en avons à la fois la volonté mais aussi les atouts : diversité urbaine, richesse de l'offre culturelle et festive, lieux originaux, situation en bord de mer, convivialité, cadre naturel, qualité de vie.

Nuit attractive certes. Mais aussi nuit active et nous n'oublions pas tous ceux qui travaillent et qui attendent des services urbains, dont les transports, des réponses adaptées.

LAURE-AGNÈS CARADEC
Présidente de l'Agam

LA NUIT, UN CHAMP D'ÉTUDE À PART ENTIÈRE

La nuit est relativement peu consacrée comme objet d'étude urbaine ou dans la production de la ville. Réduite souvent à des questions de mobilier urbain ou de sécurité, la nuit, dans toute sa diversité et sa complexité, a pourtant un impact fort sur le fonctionnement urbain et les attentes des citoyens. Si la nuit reste le temps du repos et du sommeil, elle a aussi conquis de larges pans de l'activité humaine des grandes villes ces trente dernières années, au gré des mutations

sa prise en compte en termes de déplacement, d'adaptation de l'espace public et de localisations préférentielles de certaines activités. L'urbanisme, à défaut de penser totalement la nuit dans sa grande diversité, doit savoir la « baliser », la rendre plus efficace et plus attrayante, tout en limitant les conflits d'usages. La ville « By Night » est depuis longtemps un slogan consacré d'attractivité touristique, mais il semble aujourd'hui dépasser la simple cible des nomades noctambules, et s'étendre à des utilisateurs et des parcours très différents qu'il s'agit de mieux comprendre.

Marseille ne fait pas exception à cette conquête de la nuit. Souvent décrite comme « endormie passé 21h », sa densité de population, sa taille, ses ambitions touristiques et de rayonnement, ainsi que son tissu diversifié d'activités nocturnes (culturelles, commerciales, sanitaires, industrielles...), font de la nuit un enjeu urbanistique et économique majeur. Depuis 2013, de nouvelles réponses en termes de transports et d'offres culturelles et festives ont été proposées. Avec des résultats probants en terme de fréquentation, mais qui appellent aussi une connaissance plus fine des besoins pour accompagner leurs développements.

La nuit, un enjeu urbanistique et économique majeur

sociétales, technologiques et économiques. La ville vit aussi la nuit : activités artistiques, festives mais aussi activités économiques, commerciales, sanitaires et régaliennes. Si une partie des citoyens dort, une autre, très hétérogène et de plus en plus nombreuse, continue de donner vie à la cité, pour la faire fonctionner ou l'animer. En 2013, en France, 15,4% des salariés, soit environ 3,5 millions, travaillent la nuit habituellement ou occasionnellement. Ainsi, les différents parcours nocturnes interrogent de plus en plus l'urbanisme en général, et

LA NUIT ACTIVE

LA VILLE FONCTIONNE AUSSI LA NUIT

La tertiairisation de l'économie, en particulier dans les grandes villes, les emplois du temps « plus souples », le développement des indépendants, les activités d'entretien, la restauration, l'émergence des nouvelles activités créatives, culturelles et de l'innovation, sont quelques facteurs parmi beaucoup d'autres, qui expliquent l'impact croissant des mutations économiques sur l'extension des activités la nuit. À ce nouveau tissu d'activités « nocturnes » s'ajoutent les activités en continu dans les grandes villes, comme les hôpitaux, les activités portuaires, industrielles, de maintenance et de nettoyage, mais aussi certains services publics de maintien de l'ordre ou de sécurité. Autant d'activités qui dessinent dans la ville de véritables polarités économiques nocturnes, parfois plus diffuses que les centralités festives ou culturelles, qu'il convient aussi de prendre en compte, en particulier en termes de mobilité.

MIEUX CERNER LES BESOINS

Si en France en 2013, près de 16% de la population active travaille la nuit, les données à l'échelle locale et les sources sont peu nombreuses. Un certain nombre de secteurs d'activités est plus concerné par l'emploi de nuit que d'autres, en particulier dans les grandes villes. Dans l'hypothèse d'une structure

de l'emploi constante au niveau local, la Ville de Marseille comptabiliserait près de 55 000 emplois de « nuit » sur les 342 000 emplois totaux, soit l'équivalent de l'emploi total d'une grande ville moyenne. Il est cependant fort probable

Près de 16 % de la population active travaille la nuit

que ce chiffre soit plus important à Marseille, compte tenu de la surreprésentation d'activités « en continu », en particulier dans le secteur hospitalier, de la sécurité et de l'industrie. Si l'on retient une hypothèse « grande ville » de la structure de l'emploi, ce serait donc probablement plus de 16 % de la population active marseillaise qui serait concernée.

Cette première estimation pour la ville de Marseille n'est pas neutre, notamment en termes de besoins urbains. Émergent ici aussi des polarités économiques de nuit, parfois denses en emploi de nuit, comme les grands hôpitaux ou le cœur de ville. Les interactions urbaines de ces activités avec le reste de la ville ne sont pas aisées à cartographier. Cependant, une première analyse par l'exploitation des données de la mobilité nocturne à Marseille, permet de dresser un premier état des lieux.



LE TRAMWAY EST L'UN DES MODES DE TRANSPORT LE PLUS ATTRACTIF LA NUIT

REPÈRES

55 000 16%

C'est le nombre d'emplois de nuit estimés à Marseille, soit + de 16% des 342 000 emplois totaux en 2013

3 MILLIONS DE VOYAGEURS

sur les créneaux de nuit du réseau RTM en 2015

+45%

C'est la progression du nombre d'usagers des transports en commun entre 21h et 5h du matin à Marseille

75%

des déplacements après 21h sont concentrés dans le périmètre du grand centre-ville de Marseille

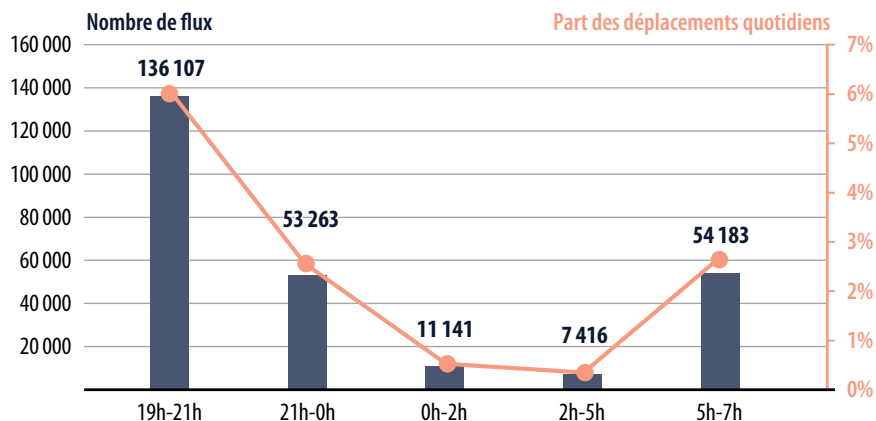
MP2013

2013

L'année capitale européenne de la culture a inauguré une nouvelle attractivité nocturne

MOBILITÉ NOCTURNE : QUELS ENJEUX ?

La mobilité nocturne est communément associée à l'accès aux activités urbaines festives et culturelles mais aussi économiques. Elle dépasse pourtant largement ces usages. La multiplicité des activités de nuit et de leurs temporalités génèrent une pratique continue de l'espace urbain, 24h/24. Cette demande de mobilité sur des horaires atypiques se fait plus conséquente, à mesure que se renforce l'attractivité nocturne de la ville. Les enjeux d'une mobilité nocturne croissante sont multiples. La ville doit être accessible à tous, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit. Mais les motifs, les horaires de déplacement, ou encore les profils des usagers varient fortement au cours de la nuit. Tout comme la pluralité de la demande et le moindre volume de flux concernés qui complexifie la nature de la réponse à apporter.

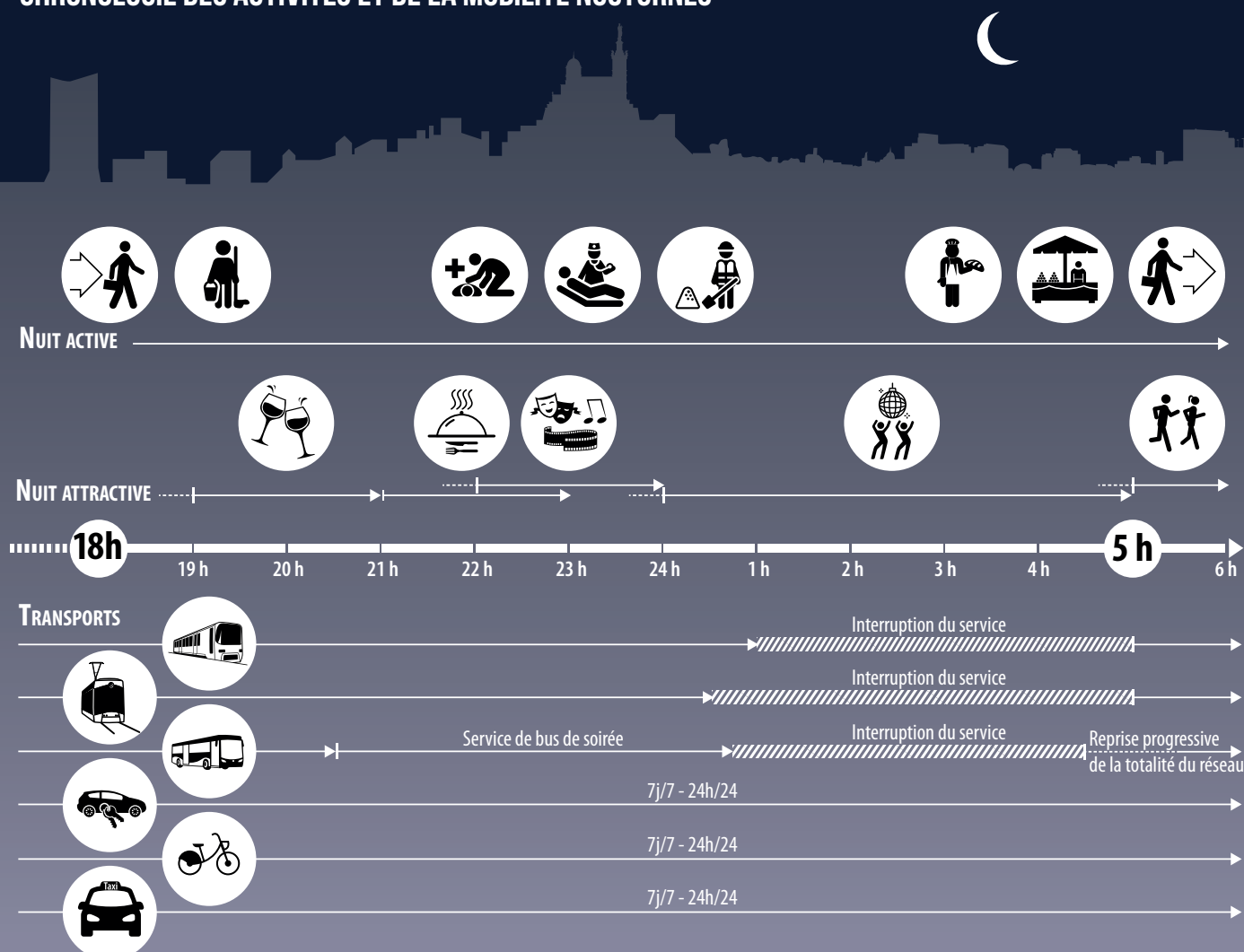


MOBILITÉ NOCTURNE GÉNÉRÉE PAR LE GRAND CENTRE-VILLE *Nombre de flux de déplacement*

L'enjeu sécuritaire est également majeur. Qu'il s'agisse de sécurité routière (offrir une alternative à la voiture pour les personnes alcoolisées) ou de sécurité « physique » dans un espace urbain plus sombre, plus anxiogène, comme les

stations de métro. L'ambiance urbaine, l'éclairage, la qualité des espaces publics et des lieux d'échanges sont autant de leviers à mobiliser pour des déplacements nocturnes facilités.

CHRONOLOGIE DES ACTIVITÉS ET DE LA MOBILITÉ NOCTURNES



UN ESPACE-TEMPS À INTENSITE VARIABLE

L'intensité et la nature des déplacements nocturnes fluctuent au rythme de la nuit, selon les besoins et pratiques des usagers (sortie de bureaux, accès aux activités festives, mouvements liés à l'approvisionnement de la ville...).

La mobilité nocturne est communément marquée par une forte saisonnalité. Les sorties festives ou culturelles sont plus concentrées sur la fin de semaine (du jeudi au samedi). Un effet « belle saison » est à relever sur le territoire marseillais avec une pratique nocturne de l'espace urbain et du littoral accrue aux beaux jours.

La mobilité nocturne reste essentiellement motorisée, en témoigne la pression de stationnement à proximité des polarités nocturnes.

QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS LA NUIT ?

La demande étant plus limitée en cœur de nuit, la réponse des transports collectifs doit faire face à des contraintes budgétaires d'exploitation. Comment proposer une offre continue et qualitative sur le réseau (information, sécurité), en équilibre avec la demande effective ? Le métro et le tramway offrent aujourd'hui une desserte fréquente (toutes les 15 minutes) et massifiée du grand centre-ville, jusqu'à 0 h 30 pour le tramway et 1 h pour le métro. À partir de 21 h, une offre complémentaire est proposée via les lignes de BHNS et le réseau de bus de soirée. Douze lignes au départ de Canebière-Bourse desservent ainsi les quartiers périphériques (1 bus toutes les 30 à 45 minutes en moyenne). Au-delà de 1 h du matin, seuls les services de mobilités partagés (Le Vélo, autopartage), Uber et les taxis offrent une alternative à l'usage de la voiture.

PAROLES D'ACTEUR

« LA RTM A UN VRAI
SAVOIR-FAIRE SUR LES
GRANDS ÉVÉNEMENTS »



Pierre REBOUD

Directeur général de la RTM
(Régie des transports métropolitains)

La fréquentation des transports en commun la nuit est bien sûr nettement moindre qu'en journée, mais en constante croissance. Depuis 2013, le métro circule, comme le tramway, jusqu'à 0 h 30 (dernier départ), retrouvant son amplitude de fonctionnement initiale des années 80, réduite dans les années 90 pour des questions de sécurité. Aujourd'hui, c'est une offre « standard » pour une grande ville comme Marseille. En 2015, nous avons eu 3 millions de voyageurs sur les créneaux de nuit. Concernant le réseau de bus, l'offre est organisée avec 12 lignes desservant les principaux quartiers. Une desserte fine comme en journée représenterait un coût excessif par rapport à la fréquentation. Le bus cible prioritairement les travailleurs de nuit, une ligne est dédiée à la desserte de l'hôpital Nord par exemple, ou les étudiants sur les sites de Saint Jérôme et de Luminy. Ces lignes sont également utilisées par des usagers pour des sorties récréatives.

La RTM a un vrai savoir-faire sur les grands événements et développe depuis longtemps une offre adaptée, par exemple, les soirées au stade qui représentent une vingtaine de matchs par an pour le seul football. La RTM assure aussi la desserte d'événements comme la fiesta des Suds ou Marsatac. Nous dévelop-

pons cette offre à la demande de la ville ou de la Métropole. Les retours sont positifs. Ce sont des flux « brutaux » qu'on sait bien gérer, en mobilisant beaucoup de personnel d'encadrement et de sécurité. Le métro peut transporter entre 10 % et 40 % du public selon les matchs. Concernant les freins à l'usage des transports en commun le soir et la nuit, nous ne constatons pas de problèmes réels d'insécurité sur le réseau. Le système de vidéo surveillance est bien connu et joue son rôle de prévention. Par contre, le sentiment d'insécurité c'est autre chose, c'est plus subjectif. La fréquentation la nuit est réduite, il y a moins de monde, cela peut donner un sentiment de solitude.

La nuit les transports en commun sont en concurrence avec la voiture individuelle. Or, on circule bien la nuit à Marseille, le stationnement est assez aisé, notamment dans les parkings souterrains, et nous n'avons pas un réseau métro qui couvre toute la ville comme à Paris. Pour l'heure, la demande ne s'exprime pas très fortement en dehors des grands événements. La décision de densifier l'offre nocturne relève de l'autorité organisatrice des transports et de la politique d'attractivité de la collectivité.

PAROLES D'ACTEUR

« LA NUIT EST UN MOMENT ESSENTIEL POUR L'ÉQUILIBRE DE LA SOCIÉTÉ »



Clément CAROUGE
Directeur de La Nuit Magazine

Depuis 2011, alors étudiant à Kedge lors de la création de La Nuit Magazine, nous avons accompagné les changements de regards sur la nuit. 2013 a permis à la nuit d'éclorre à Marseille et a créé des nouveaux pôles de nuit, notamment à la Joliette, avec le parvis de la major, le R2 au Docks avec un public très étudiant et à la Friche, centre culturel de la ville qui attire un public de néo marseillais et de marseillais. La Plaine et le cours Julien ont conforté leur positionnement de centre nocturne. Toutefois, si certains établissements y sont montés en gamme, de nombreux autres luttent plus que jamais pour leur survie, notamment la plupart des petits lieux associatifs qui sont essentiels à la vie de ce quartier. La population s'est appropriée le Vieux-Port la nuit grâce à sa rénovation, et les étudiants sortent plus facilement.

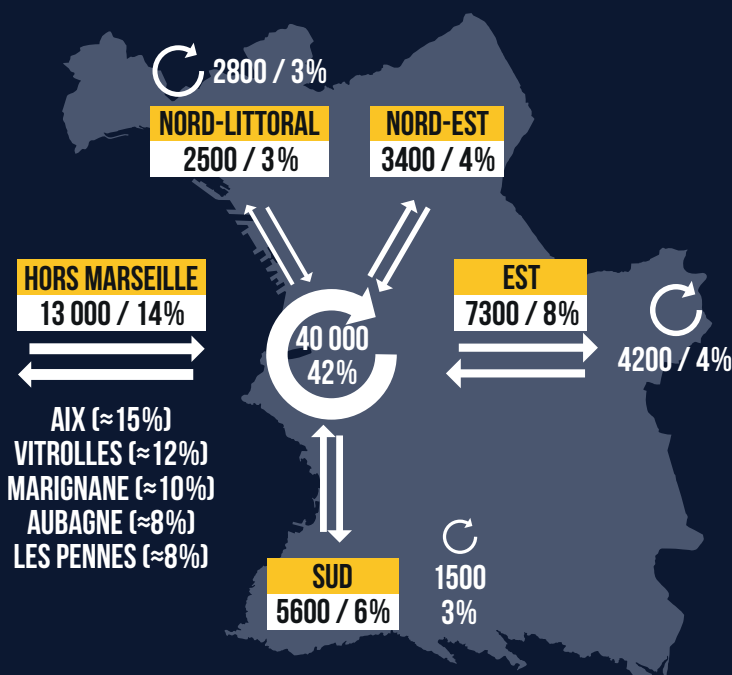
Certains lieux à la mode, je pense parmi bien d'autres à l'Ebenisterie et au Longchamp Palace posent beaucoup de problèmes de cohabitation avec les riverains. Il ne faut pas réduire la nuit à un seul enjeu qui opposerait le repos des uns à l'activité des autres. Le véritable enjeu est d'arriver à dépasser cette opposition, et considérer la nuit comme une séquence temporelle à part avec un angle sociologique et économique. C'est avant tout la nuit que se déploie et s'exprime la culture d'une ville. Une vie nocturne bouillonnante

est un vrai facteur de réussite pour la dynamique touristique, il faut proposer aux visiteurs une expérience profonde sinon l'attrait pour la ville risque de disparaître aussi vite qu'il est apparu.

La nuit, les individus se rencontrent différemment, se retrouvent par affinités culturelles plutôt que par la hiérarchie imposée par le travail. La nuit gomme beaucoup de différences sociales, en crée d'autres, les rapports sociaux sont différents. La nuit est un moment essentiel pour l'équilibre de la société, les gens peuvent se libérer, se dévoiler, être différents. C'est une sorte de soupape qu'il faut préserver. Il faut alors proposer une offre pour tous. C'est un enjeu économique à court terme de proposer des lieux haut de gamme pour certains touristes mais il faut aussi préserver et miser sur les grandes fêtes populaires gratuites comme la fête du panier, qui peuvent aussi représenter de vrais atouts pour attirer les touristes jeunes, qui sont essentiels pour la pérennité de la dynamique en cours. L'offre culturelle et festive nocturne a beaucoup évolué mais la mobilité pose toujours de gros problèmes. Une navette de nuit avec des parcours bien identifiés serait un vrai plus. Il faut continuer à proposer des lieux et une programmation de qualité avec des lieux phares mais aussi les décloisonner.

UNE MOBILITÉ NOCTURNE POLARISÉE SUR LE GRAND CENTRE-VILLE

La nuit, la géographie des déplacements met en évidence une forte polarisation des flux sur le grand centre-ville. Ce territoire, qui concentre les principaux pôles d'emplois et lieux d'attractivité nocturnes génère à lui-seul plus des 3/4 des déplacements effectués. Le volume des échanges avec l'extérieur double par rapport à la journée, soulignant le rayonnement nocturne du centre de Marseille.



LES CENTRALITÉS LA NUIT DANS LE CENTRE-VILLE DE MARSEILLE



PLAGES DU PRADO

L'ESCALE BORELY

POINTE ROUGE



CENTRALITÉ DE NUIT



LIEUX/ÉQUIPEMENTS MAJEURS



ÉTABLISSEMENTS POTENTIELLEMENT OUVERTS LE SOIR ET/OU LA NUIT (HÔTELS, RESTAURANTS, BARS, CAFÉS, DISCOTHÈQUES, LIEUX CULTURELS ET DE LOISIRS)



© Les Halles de la Major

LA NUIT ATTRACTIVE

La conquête progressive de la nuit par les citoyens et les activités économiques a eu comme impact la constitution d'une culture urbaine nocturne, en faisant progressivement de la nuit un moment à part entière dans le rythme de vie des urbains, mais aussi un argument central de l'attractivité touristique, économique et résidentielle. La demande des résidents des villes s'étend en termes d'animations culturelle, festive et événementielle, qui participent aux renforcements de l'identité de la ville. Dans le même temps, le secteur du tourisme urbain tend à promouvoir de plus en plus les villes animées toute l'année, offrant un large panel de choix et d'activités à

question omniprésente aujourd'hui, de la cohabitation des fonctions, qui interroge particulièrement l'urbanisme et la production de la ville en général, afin de réduire les conflits d'usages et permettre à chacun d'occuper l'espace. Car c'est bien dans ce double objectif urbanistique qu'il convient dans un premier temps d'appréhender un débat sur la nuit. Celui de la nuit animée et attractive, mais aussi respectueuse et durable. En ciblant sans doute des actions spécifiques à mener sur les centralités de nuit les plus dynamiques, avec des actions coordonnées sur l'espace public, l'éclairage et les formes urbaines.

VERS UNE VIE NOCTURNE ANIMÉE ET APAISÉE ?

La nuit, source d'opportunités, est aussi génératrice de tensions. Dans les centres-villes, des oppositions naissent entre riverains et « fêtards ». Les terrasses et autres espaces publics nocturnes sont sources de nuisances sonores, lumineuses et d'incivilités difficilement supportables pour la ville endormie. À Marseille, les espaces intérieurs « clos » (cours, places, cœurs d'îlots fermés) sont des caisses de résonance d'où le développement récent des espaces ouverts du type « roof top ».

Nuit animée et attractive, mais aussi respectueuse et durable

« toute heure ». Les nouvelles générations d'entrepreneurs de l'innovation qui plébiscitent largement la grande ville dans leurs choix préférentiels d'emplois, sont un exemple récent d'aspiration à un environnement de travail où activité et divertissement sont proches et moins synchronisés. Avec comme corollaire, la

LE CENTRE-VILLE DE MARSEILLE EST LE LIEU PRIVILÉGIÉ DES ACTIVITÉS NOCTURNES

Que ce soit par les données sur la mobilité ou par la géolocalisation des établissements, le centre ville de Marseille est, sans surprise, le lieu privilégié de l'animation et de la fréquentation en période nocturne. Pour autant, si l'on analyse la carte des établissements, l'on constate que ces activités ne se répartissent pas uniformément en densité et en typologie sur tout le secteur du centre-ville. Ainsi, des centralités de nuit se dessinent, parfois assez éloignées les unes des autres, spatialement mais aussi en terme d'offre. Plus occasionnellement, un grand établissement ou un grand équipement peut générer à lui seul une fréquentation nocturne importante comme dans le secteur de la Friche de la Belle-de-Mai ou autour d'Euroméditerranée. Notons que cette première lecture de la géographie de la nuit à Marseille ouvre évidemment beaucoup de questions notamment sur la mobilité et la gestion des nuisances sonores. Pour autant c'est effectivement bien dans la ville dense et mixte que l'intensité des activités est la plus forte.

Des solutions pour alléger ces nuisances peuvent être trouvées. Organiser des déambulations nocturnes peut être envisagé en créant des parcours nocturnes dans les secteurs à forte densité d'habitat, cela, combiné à une désynchronisation des fermetures d'établissements

il s'agit de passer d'un urbanisme classique à un urbanisme temporel

qui peut limiter les pollutions sonores. Par ailleurs, pour éloigner les nuisances des zones d'habitat, on peut envisager la mutualisation de certains équipements pour organiser des variations de lieux, ainsi que de travailler sur la cohabitation des fonctions festives avec les activités économiques.

Comme nous y invite Luc Gwiazdzinski, dans son livre « La nuit, dernière frontière de la ville », il s'agit de passer d'un

urbanisme classique à un urbanisme temporel. La qualité de vie, recherchée le jour, doit se poursuivre la nuit venue. Les espaces publics peuvent être ergonomiques avec un mobilier polyvalent. Les constructions peuvent être protégées contre les bruits extérieurs par divers aménagements capables de modifier la propagation du bruit tels que des écrans antibruit, des merlons de terre plantés ou des bâtiments écrans qui peuvent accueillir des activités peu sensibles au bruit. Différents types de revêtements, comme du végétal, peuvent recouvrir ces écrans pour une meilleure intégration dans l'espace urbain. La présence d'une fontaine, d'un rideau d'arbres parcouru par le vent peut aussi atténuer, voire faire disparaître le bruit. En outre, les éléments constitutifs du milieu urbain (bâtiments, murs, revêtements de sol, mobiliers urbains, etc.) possèdent des qualités acoustiques plus ou moins réfléchissantes ou absorbantes selon les matériaux utilisés. Enfin, un équilibre est à trouver dans le travail des éclairages urbains et du patrimoine bâti.

PAROLES D'ACTEUR

« LA NUIT, UN AXE FORT DE LA PROMOTION TOURISTIQUE »



Maxime TISSOT

Directeur de l'office de tourisme
et des congrès de Marseille

La Vie nocturne est un axe fort de promotion touristique. Marseille est aujourd'hui une ville festive qui a vu ces dernières années son offre se diversifier. Le mode de sortie nocturne a changé et s'est beaucoup renouvelé. Les rooftops ont été les déclencheurs, notamment celui des terrasses du Port. On a aujourd'hui, un foisonnement de bars animés, des lieux mêlant restaurant, bar, bistrot et musique donnant une autre image de Marseille la nuit. Tous les investissements pour 2013, l'année capitale européenne de la culture ont porté leurs fruits. C'est d'abord un travail de fond engagé depuis longtemps : le réaménagement du Vieux-Port, une meilleure circulation piétonne dans le centre-ville, une offre hôtelière renouvelée et étoffée... plus de congrès, plus de croisières. La succession d'ouverture comme l'Hôtel Dieu, les Terrasses du Port a lancé cette dynamique. Des professionnels ont eu envie d'investir à Marseille, ils se sont mis à niveau. De nouvelles générations de teneurs ont investi dans des lieux, aujourd'hui plus structurés avec un accueil tourné vers la clientèle étrangère. Quand on se met sur

une terrasse au Vieux-Port, on parle toutes les langues, les professionnels s'adaptent et se mettent à valoriser notre identité locale. Les touristes cherchent un hébergement, bien desservi en transports en commun, dans un endroit où ils peuvent sortir le soir et visiter à proximité. Pour eux, le luxe est de tout faire à pied. Le cœur de ville est beaucoup mieux structuré et plus lisible pour les touristes, ils ont des éléments de repères, entre le Pharo et le Mucem. Les touristes ont peur de se perdre, surtout les croisiéristes. Nous avons aujourd'hui des cheminements balisés, cadrés et sécurisés, rassurants pour les touristes.

LA CONCEPTION LUMIÈRE, UN OUTIL DE « MARKETING TERRITORIAL »

La nuit, la mise en lumière sort la ville de l'obscurité pour des raisons de sécurité et de fonctionnement mais elle permet aussi de la révéler sous un autre aspect. Plusieurs bénéfices sont attendus d'une mise en valeur du patrimoine urbain par la lumière artificielle et d'une façon plus générale, de la ville héritée : une fréquentation des lieux publics, une attractivité renforcée et une augmentation de l'activité touristique.

L'éclairage nocturne est d'abord l'affaire des collectivités. Au-delà de la simple sécurisation des parcours, il sert à diffuser l'identité d'un site, d'un quartier, d'une ville toute entière. La mise en lumière pérenne est non seulement utilisée pour

L'éclairage sécurise les parcours et participe à l'identité de la ville

distinguer les monuments historiques ou des emblèmes du patrimoine architectural local mais aussi pour créer des repères dans la ville (ponts, grues, silos...), mettre en scène des espaces publics ou donner davantage d'aménité à certains lieux de passage (trémies, dessous d'autoponts...).

La mise en lumière événementielle, grâce à différents dispositifs, permet d'animer la rue et de créer des atmosphères festives et de ne plus penser la nuit d'une façon purement fonctionnaliste et uniforme.

La conception lumière est aussi employée par les acteurs privés, notamment les commerçants. Les illuminations événementielles contribuent à l'image de marque en révélant un autre aspect du patrimoine architectural. Ces illuminations informelles favorisent la fréquentation des lieux de consommation nocturne et contribuent souvent à la notoriété de quartiers entiers.



MISE EN LUMIÈRE ARTISTIQUE DU MUCEM DE RICCIOTTI PAR YANN KERSALÉ

LES EXCÈS ET LES EFFETS NÉGATIFS DE LA MISE EN SCÈNE DE LA NUIT

Aujourd'hui, le nombre de façades éclairées augmente dans les grandes villes. L'éclairage est souvent conçu sans discrimination et sans nuance pour révéler la ville sous un autre aspect (palettes de couleurs réduites, contrastes effacés). De nombreux scénographes et concepteurs lumière expriment une certaine réticence par rapport à une mise en valeur trop spectaculaire du patrimoine. Ils prônent le plaisir de l'obscurité en ville et étudient même la possibilité de replonger certains lieux dans le noir. Depuis une quarantaine d'années, les chercheurs mettent aussi en évidence les effets négatifs de la lumière artificielle sur la vision du ciel étoilé (on parle de pollution lumineuse) et, plus récemment, sur les écosystèmes et la santé humaine (perturbations du cycle nuit-jour).

PENSER LA VILLE NOCTURNE AU-DELÀ DE L'ÉCLAIRAGE

À l'occasion du renouvellement du parc des infrastructures lumineuses, certaines villes pensent un « urbanisme nocturne » (Narboni, 2012) et intègrent dans les projets d'aménagement la pluralité des usages dans le temps et dans l'espace, comme elles le font pour l'urbanisme diurne.

Un Schéma directeur d'aménagement lumière (ou Plan lumière), en amont des projets de rénovation d'éclairage, qui comprend une analyse de la morphologie de la ville, un diagnostic des infrastructures et une proposition de mise en valeur du paysage nocturne, apporte plusieurs avantages : une identité lumière, une révélation du patrimoine urbain ; la réduction de la charge énergétique grâce à un éclairage adapté (LED haute performance) et une réduction des coûts de maintenance au moyen d'outils (télégestion) et de services associés (Wi-Fi, stationnement intelligent...).

PAROLES D'ACTEUR

« LA JOLIETTE ATTIRE DE PLUS EN PLUS DE NOCTAMBULES »



Mathieu GRAPELOUP

Animateur de la communauté sur Facebook
« Marseille à la loupe »

Ce que je retire des commentaires des abonnés de Marseille à la Loupe, c'est que Marseille est de plus en plus attractive en terme de sortie nocturne. Un nombre croissant d'internautes affirment aujourd'hui que l'offre est désormais plus riche et plus étendue à Marseille que sur Aix-en-Provence. L'ouverture nocturne de la Friche Belle de Mai et des Terrasses du Port ont grandement contribué à cette perception.

Selon moi, les centralités « festives et culturelles » qui portent la nuit à Marseille sont assez clairement identifiables. La plus visible et celle qui part de Saint-Victor jusqu'à la Plaine, en passant par des lieux aussi hétéroclites que la Rue Sainte, le Vieux-Port, le cours d'Estienne d'Orves, Opéra et le Cours Julien. J'avais proposé en 2015 sur Marseille à la Loupe, plan de piétonnisation à l'appui, de mieux « baliser » cet axe de nuit, finalement assez complémentaire en termes d'offres mais trop discontinu dans la qualité de son parcours piéton. L'autre centralité aujourd'hui en construction, est celle du nouveau front de mer autour de l'opération Euroméditerranée, où depuis 2013 une offre en soirée s'est développée avec les Voûtes de la Major, les Docks

et les Terrasses du Port. L'avantage de cette centralité réside dans sa proximité avec une offre en bureaux qui réduit les problèmes liés aux bruits. Les Marseillais restent néanmoins attachés à leurs lieux de sortie traditionnels dans l'hypercentre. La Joliette attire en revanche de plus en plus de noctambules qui étaient autrefois repliés sur une troisième « centralité » identifiable dans le 8ème autour de l'Escale Borély.

Enfin, le sujet qui revient le plus dans les commentaires est celui de la mobilité le soir et la nuit avec la faiblesse du système de transport en commun et son corolaire : le stationnement. L'accès de la voiture aux centralités de nuit semble être un gage d'attractivité pour beaucoup d'utilisateurs, tant sur la disponibilité que sur le prix du stationnement. Le débat est explosif sur les réseaux sociaux car la forte présence de la voiture en surface peut être un élément bloquant de la déambulation piétonne.

VERS UN URBANISME DE LA NUIT À MARSEILLE ?

PREMIÈRES PISTES POUR UNE CHARTE LUMIÈRE DURABLE

Aujourd'hui, Marseille cherche à renouveler son image et accroître son attractivité à l'échelle européenne et mondiale. La mise en avant de sa silhouette nocturne peut à la fois révéler son identité et permettre à ses habitants de se réapproprier l'espace public. Pour cela, intégrer la nuit dans le projet urbain et, en particulier, améliorer la conception lumière de ses rues et de ses places peut être une piste. La ville est caractérisée par des heurts topographiques, des télescopes architecturaux, des confrontations d'échelles et une hétérogénéité des éclairages. Elle nécessite donc une mise en lumière simple, authentique, nuancée et ajustée aux différents quartiers.

Une charte lumière pourrait créer une identité nocturne globale, maîtriser les intensités et les contrastes, harmoniser les appliques lumineuses des commerces, et accompagner les initiatives des commerçants.

Grâce à la photométrie qui permet de varier les intensités lumineuses tout en maintenant un niveau de sécurisation suffisant, les axes emblématiques comme la « Voie historique » de la ville antique ou les grands cours pourraient être différenciés des rues adjacentes maintenues dans un niveau d'éclairage plus calme. L'éclairage étudié d'un arbre ou le soin apporté à l'implantation d'un lampadaire suffit souvent à apporter une certaine poésie aux parcours urbains. Pour créer une identité nocturne, on pourrait aussi éventuellement renouer avec des pratiques anciennes comme

l'éclairage des statues d'angle avec des veilleuses électriques.

La conception lumière doit aussi pouvoir intégrer la préservation de la biodiversité nocturne et la protection de la nuit qui permet aux êtres vivants de se reposer et de se régénérer. À titre d'exemple, la Ville de Rennes cherche un équilibre entre la sécurité indispensable, l'ambiance nocturne et le maintien vital de l'obscurité en expérimentant une « trame urbaine d'obscurité ».

Dans le cadre du projet de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), les concepteurs lumière ont, eux aussi, un rôle à jouer pour aménager une ville de la nuit séduisante pour les consommateurs et les visiteurs, vertueuse en matière d'utilisation des ressources, et respectueuse de la vie des résidents.



POUR EN SAVOIR PLUS

ÉTUDES

- La mobilité, la nuit, les synthèses de l'AURAN n°1, *Auran* – 2016
- La métropole bordelaise la nuit : premiers enjeux, *a'urba* – 2014
- Le travail de nuit : diagnostic et témoignages, *UrbaLyon* – 2010
- Les déplacements nocturnes : analyses comparées, *UrbaLyon* – 2009

PUBLICATIONS

- Le travail de nuit en 2012, publications *Analyses de la Dares* – Août 2014
- Lumière et Patrimoine-Regards croisés sur nos dispositifs lumineux et espaces publics, *Orbi-Université de Liège* – eBook/2014
- Éteindre la ville la nuit, M. Appert, *www.metropolitiques.eu* – mars 2013.
- Les éclairages des villes. Vers un urbanisme nocturne, R. Narboni, *Gollion : Infolio Editions, Archigraphy Poche* – 2012
- La nuit, une nouvelle question pour la géographie, S. Challéat, *Bulletin de l'Association de géographes français* – 2011
- La nuit, dernière frontière de la ville, L. Gwiazdzinski, *Editions de l'Aube* – 2005

SITES INTERNET

- Promenades nocturnes à Marseille de J. de Muer
promenadenocturne.withgoogle.com
- Site de la RTM
www.rtm.fr

UNE MEILLEURE ARTICULATION URBANISME - ACTIVITÉS NOCTURNES

Au-delà de ces initiatives sur l'éclairage urbain, il semble important de repenser aussi les localisations préférentielles des centralités de nuit, ainsi que leurs formes urbaines. L'enjeu est de taille car, comme nous l'avons vu, l'essentiel des activités nocturnes se déroulent dans le centre-ville, où se mêlent habitat, activités économiques diurnes et équipements. Comment réduire au maximum les risques de nuisances, notamment en termes de bruit, tout en préservant l'animation et le développement de la nuit en ville ? Plusieurs pistes sont explorées celle des normes de construction ou d'isolation, celles aussi de localisations plus proches des espaces à forte densité économique, comme les pôles de bureaux en centre-ville, souvent vides après 19 h. Sur ce dernier point, l'espace tertiaire d'Euro-méditerranée, autour de La Joliette par exemple, représente un potentiel plus

réduit de risque de nuisances. Il y en a d'autres dans le cœur de ville, à identifier et à cibler plus spécifiquement

pour le développement des activités festives ou culturelles. Mais la nuit, ce sont aussi des travailleurs, aux parcours très différents avec, à Marseille, une part importante d'emplois dans l'industrie ou dans les hôpitaux, qu'il conviendrait de mieux appréhender pour les intégrer dans la réflexion globale sur la ville la nuit.

UN SUJET D'EXPÉRIMENTATION ET D'INNOVATION URBAINE

Les différentes initiatives citoyennes sur l'innovation urbaine et sociale, appuyées par les acteurs locaux et les divers « Labs » qui s'intéressent à l'urbanisme, pourraient aussi animer ce débat, qui doit nécessairement mêler résidents et usagers, techniciens et élus pour permettre une approche globale de l'urbanisme la nuit. Comme le souligne Luc Gwiazdzinski dans son livre « La nuit, dernière frontière de la ville : une partie du futur des métropoles se cache déjà dans leurs nuits ». Tout laisse à penser, aujourd'hui, que l'argument de la ville la nuit, sera de plus en plus important en termes d'attractivité et de qualité de vie dans l'avenir.

agam
AGENCE D'URBANISME DE
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

Louvre & Paix - La Canebière

CS 41858 - 13221 Marseille cedex 01

☎ 04 88 91 92 90 ☎ 04 88 91 92 65 ✉ agam@agam.org

Toutes nos ressources @ portée de clic sur www.agam.org

Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

Directeur de la publication : Christian Brunner

Rédaction : Laurent Couture, Liza Gayral, Christophe Trinquier, Pascale Volpe, Isabelle Collet Reymond

Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam - Marseille - Février 2017 - Numéro ISSN : 2266-6257