

CARNET

**LES NUITS
MÉTROPOLITAINES**

FÉDÉRER LES GENS AUTOUR D'ACTIVITÉS NOCTURNES LOCALES

ÉTUDIANT MASTER SGM
IEP BORDEAUX

Aurélien BELHOCINE
Georges FARINA
Anthoine HERAUD
Mathilde HIRBEC
Alix CHAPLAIN
Etienne GAZIN

ÉTUDIANT MASTER IAT
ENSAP BORDEAUX

Chloé DARMANTÉ
Anne LEGRAND
Maxime DAVIAU
Julie DRUILLET
Garance HUMEAU



QUAI DE BORDEAUX
SOURCE: PHOTO JULIEN ALIBERT



INTRODUCTION

**BORDEAUX MÉTROPOLE,
LE RÉVEIL DE LA BELLE ENDORMIE**

**PAGE 12 - 15
LA NUIT PLURIELLE**

**PAGE 16 - 23
LA MOBILITÉ NOCTURNE**

**PAGE 24 - 27
POUR RASSEMBLER**



LE COEUR DE MÉTROPOLE

**VERS UNE MEILLEURE
COHABITATION**

**PAGE 30-35
RÉVÉLER LES GENS
ET LES LIEUX**

**PAGE 34- 45
LES OUTILS**

**PAGE 46- 51
RÉVÉLER LES USAGES**



LORMONT

**VERS LA CRÉATION D'UN QG
SOCIAL ET SOLIDAIRE**

**PAGE 54 - 59
RÉVÉLER LES GENS**

**PAGE 60 - 65
RÉVÉLER LES LIEUX**

**PAGE 66 - 77
RÉVÉLER LES USAGES**



AÉROPORT

**VERS LA CRÉATION
D'UNE VEILLEUSE**

**PAGE 78 - 85
PRÉFACE**

**PAGE 86 - 89
RÉVÉLER LES GENS**

**PAGE 90 - 91
RÉVÉLER LES LIEUX**

**PAGE 92 - 93
RÉVÉLER LES USAGES**

**PAGE 98 - 103
BUSSINESS MODÈLE**



CONCLUSION

**LES VEILLEUSES DES NUITS
MÉTROPOLITAINES**

**PAGE 106-107
CONCLUSION**

**PAGE 108-119
ANNEXES**

**PAGE 120-121
BIBLIOGRAPHIE**

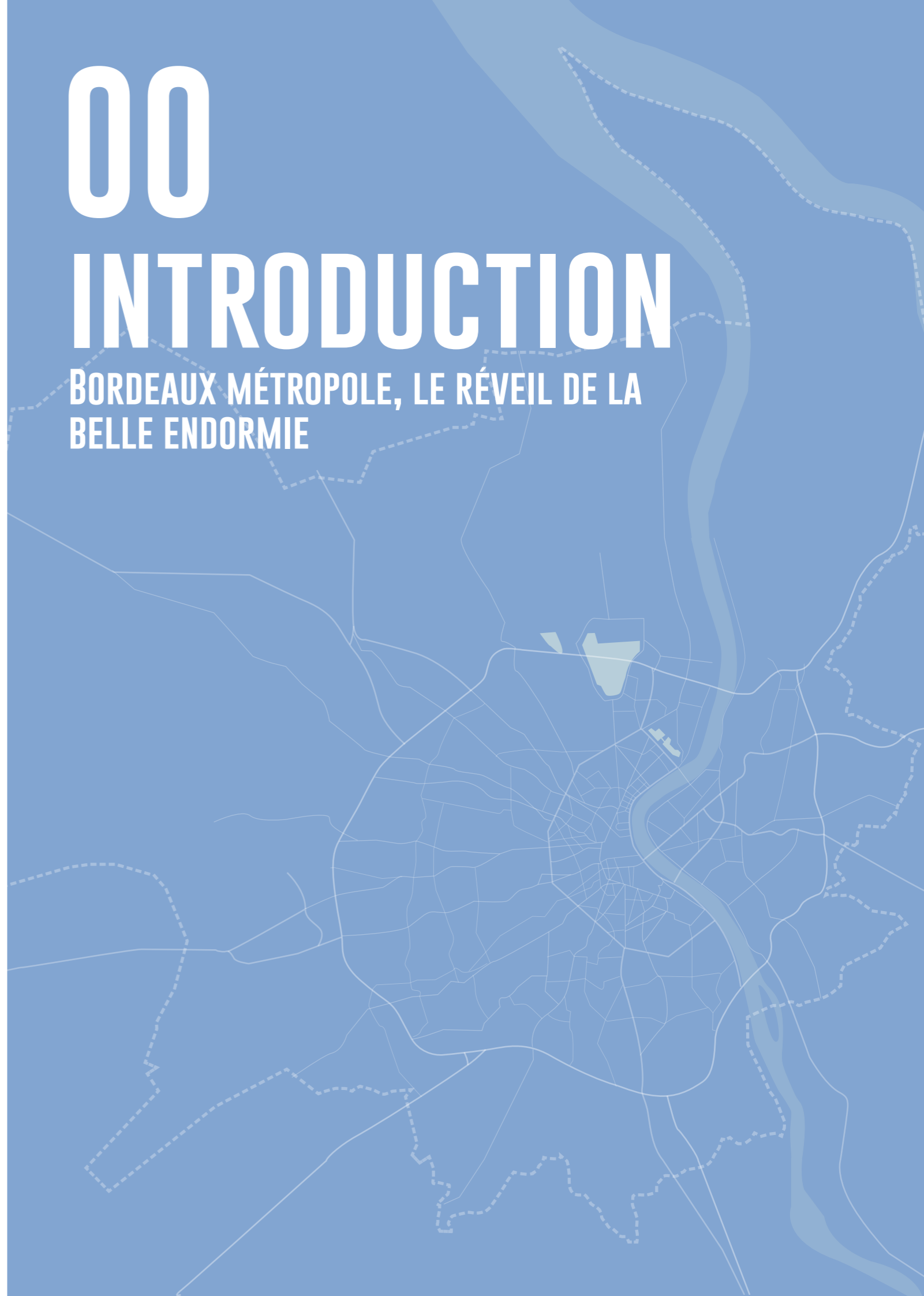


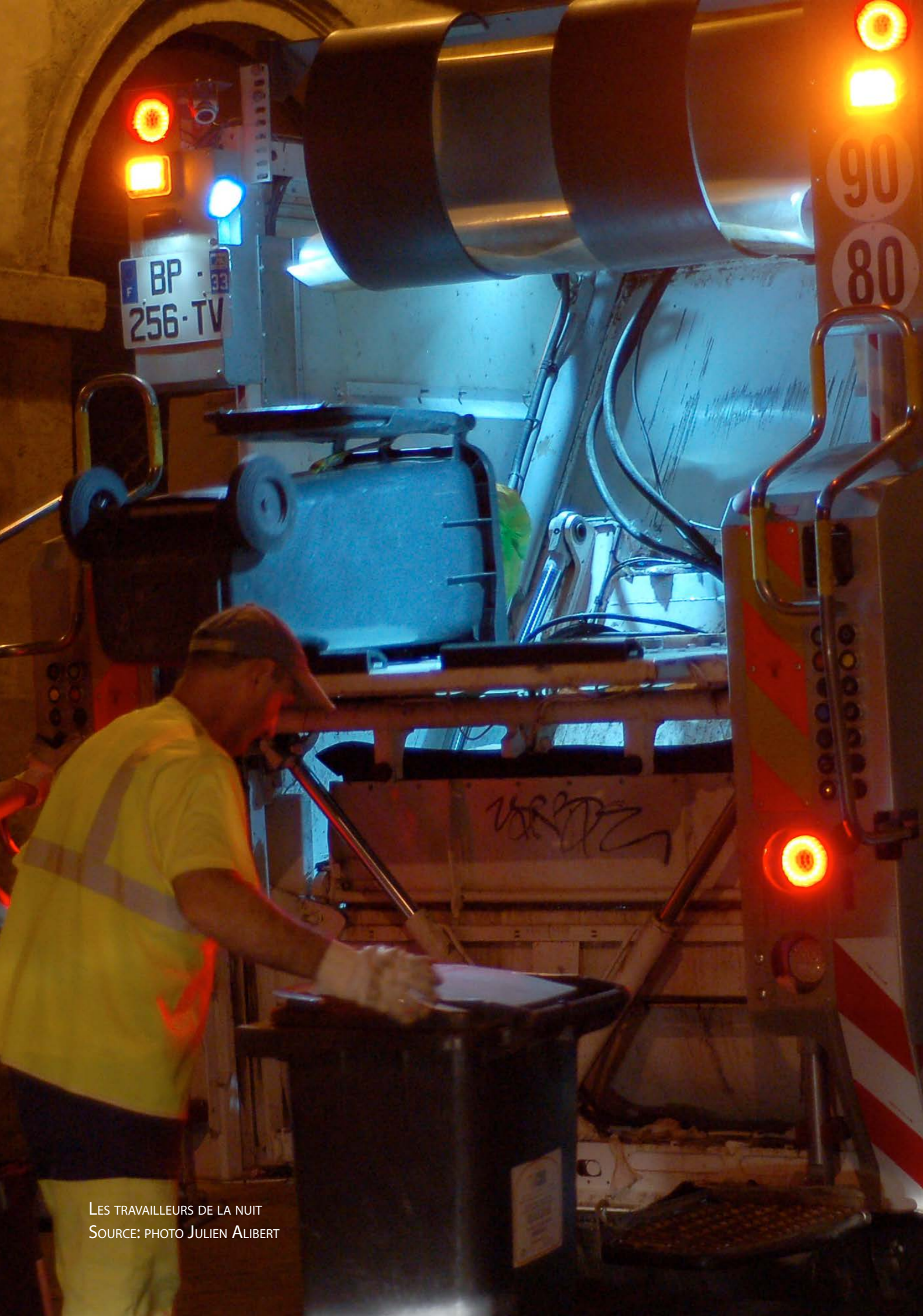
BORDEAUX DE NUIT
SOURCE: PHOTO JULIEN ALIBERT

00

INTRODUCTION

BORDEAUX MÉTROPOLE, LE RÉVEIL DE LA
BELLE ENDORMIE





LES TRAVAILLEURS DE LA NUIT
SOURCE: PHOTO JULIEN ALIBERT

LA NUIT PLURIELLE

QU'EST-CE QUE LA NUIT URBAINE ET MÉTROPOLITAINE?

Le thème central de notre étude est la nuit, et pourtant ce mot apparaît au pluriel dans l'intitulé de notre travail. Il faut insister sur ce pluriel. En effet, la nuit, au sens très général, désigne la période durant laquelle le soleil n'éclaire pas. Ce rythme naturel varie selon les saisons : la nuit d'hiver est plus longue que la nuit d'été. Si à présent on se penche plus précisément sur la dimension urbaine de la nuit, là encore la nuit est plurielle: la nuit une partie de la ville dort, mais la ville reste vivante, la ville est un espace physique dynamique, il y a la ville qui travaille et la ville qui divertit.

La nuit, la métropole reste un espace dynamique animé par des pulsations et parcouru par des flux. Ces pulsations dessinent des pics d'activités et des changements de rythmes, imposent des moments de coexistence. Deux sortes de problèmes sont ainsi générés : des problèmes intrinsèquement liés aux activités, et des problèmes venant des moments de coexistence. Il s'agit de gérer et d'éviter des conflits d'usage, mais aussi de répondre aux besoins et demandes des multiples acteurs de la nuit, voire de les anticiper, dans des domaines aussi divers que la gestion de l'espace, la santé publique, la sécurité, etc. Comme base de notre réflexion, nous nous sommes servis du schéma des rythmes nocturnes réalisé par l'a'urba. Celle-ci avait déjà

identifié une période de transition, vers 1h du matin, puis une période de creux jusqu'à 5h, heure de la reprise de l'activité.

QUELLES SONT LES ACTIVITÉS NOCTURNES À L'ORIGINE DES PULSATIONS ?

Partout en Europe depuis le début des années 1990, on assiste à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques de divertissement et de travail. La législation sur le travail de nuit et sur les horaires d'ouverture des commerces en soirée s'assouplit en réponse à la demande d'élargissement des horaires. Les commerces et lieux de divertissement se développent (surtout les commerces alimentaires, les discothèques, les cinémas et les services bancaires). Si la réflexion sur le thème de la nuit en est encore à ses débuts en Europe en général et en France en particulier, les pouvoirs publics n'ont pas attendu pour mettre en œuvre des politiques spécifiquement nocturnes, à des degrés de complexité divers. Il y a un effort des collectivités des grandes villes européennes non seulement pour accompagner le développement des activités nocturnes, mais aussi pour susciter une dynamique nocturne.

Concernant l'activité nocturne des villes européennes, on peut dire qu'elle n'a pas tout le



RUE DU PAS-SAINT-GEORGES
SOURCE: PHOTO JULIEN ALIBERT

temps la même intensité, elle est particulièrement vivace les fins de semaine et le week-end, lors de la belle saison, et à l'occasion de quelques nuits exceptionnelles (Nouvel An, Fête de la Musique, Nuits blanches, victoire des équipes sportives locales et nationales, élections, etc). L'offre urbaine de services est encore majoritairement diurne, tant pour les supermarchés ou les petits commerces, que pour les administrations. Certains services et lieux sont malgré tout accessibles la nuit. C'est surtout le cas des soins médicaux, des parkings, des stations services, des aéroports, des commerces alimentaires, des gares, des parcs, des cafés, des bus, des discothèques, des cinémas, des services bancaires. La présence permanente de ce genre de services est un marqueur des grandes métropoles européennes.

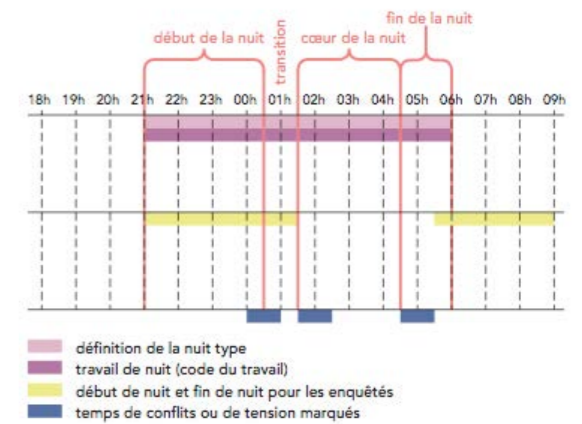
La France se démarque par rapport au reste de l'Europe et du monde par la vision positive de la nuit, davantage perçue comme un moment de liberté que comme un moment d'insécurité. Les éléments positifs de la nuit en France sont le calme, la liberté, la beauté. La nuit est perçue comme un temps pour décompresser. Le principal élément négatif est l'insécurité, mais très minoritaire face aux éléments positifs. Cette observation est encourageante dans la perspective de développer la vie nocturne en France, et plus spécifiquement dans la métropole bordelaise.

Face au développement des activités nocturnes, les pouvoirs publics ont réagi de nombreuses manières: en organisant des événements nocturnes (Nuits blanches, Nuits des musées, etc), en « mettant la nuit en lumière », en instaurant des maires de la nuit (Amsterdam), en mettant en place des Chartes de la nuit ou des « correspondants de nuit » (« stewards urbains », « Serenos » à Athènes). Cependant, on remarque que partout la réponse

première des pouvoirs publics à la colonisation de la nuit a été de faire évoluer les systèmes de transport urbain nocturne, voire d'en créer quand ils n'existaient pas.

L'objectif du benchmarking est de s'intéresser à ce qui se fait ailleurs en France et en Europe en matière de politique urbaine de mobilité nocturne, et d'en tirer des conclusions pour la métropole bordelaise et les possibles limites. Pour cela nous avons utilisé les travaux de Luc Gwiazdzinski réunis dans son livre intitulé "Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières" publié en 2007, et de nos recherches personnelles.

Limites de la nuit et moments de tension



source : enquête a'urba réalisée par R. Dubarbier 2012.

Distinction des différents temps de la nuit.



LA MOBILITÉ NOCTURNE

LES BESOINS ? LA POSSIBILITÉ ? LA MISE EN PLACE ?

LA PREMIÈRE RÉPONSE DES POUVOIRS PUBLICS: FAIRE ÉVOLUER LES SYSTÈMES DE TRANSPORTS URBAINS NOCTURNES

Depuis les années 90, la demande de transports nocturnes a augmenté partout en même temps que se sont développées les activités nocturnes. Mais il n'existe pas toujours une offre de mobilité quasi-permanente. Tant les festifs que les travailleurs rencontrent alors des problèmes de mobilité nocturne, amenant les pouvoirs publics à adapter leurs réseaux de transport. La mutation de la demande de mobilité nocturne est de grande ampleur : il s'agit certes d'une augmentation de la demande, mais la demande elle-même a connu des changements. Ainsi la demande de mobilité nocturne possède-t-elle des spécificités : le démarrage de plus en plus tardif des soirées, des trajets de plus en plus décidés au dernier moment, des trajets obéissant à des parcours types (maison d'ami - bar - boîte de nuit - domicile).

Concernant spécifiquement les jeunes, la très grande majorité des 18-25 sort plusieurs fois par mois. Leurs trajets suivent en général des parcours-types. Mais les jeunes rencontrent des freins dans leurs sorties : principalement le manque de transports, le manque d'argent, la surcharge de travail.

L'offre de transport nocturne reste encore largement inférieure à celle du jour. Les pouvoirs publics ont pourtant de nombreux bénéfices à retirer de son accroissement et de sa diversification : développement et pacification de la vie nocturne, diminution des risques d'accidents, réduction du trafic de voitures et des nuisances qui l'accompagnent (moins de pollution atmosphérique et sonore), marketing territorial et renforcement de l'attractivité. Afin de développer et de perfectionner l'offre de transport nocturne, les approches sont multiples. Il est possible d'augmenter la quantité des services de mobilité disponibles, d'améliorer la lisibilité de l'offre nocturne, de modifier la nature des services en fonction des besoins (service de mini-bus à la demande). Pour organiser la mutation de l'offre de transport nocturne, il est possible de regrouper tous les acteurs concernés dans une démarche territoriale d'intelligence collective : les élus, les sociétés de transport, les taxis, les universités, les associations d'étudiants et de jeunes, les syndicats, les responsables d'établissements qui fonctionnent la nuit, etc.

Au cours des dix dernières années, de nombreuses agglomérations ont fait évoluer leur offre de transport nocturne. Voici les solutions mises en oeuvre les plus notables : l'élargissement

des horaires des transports diurnes, l'instauration de nouvelles lignes de transports nocturnes qui desservent certains lieux spécifiques (par exemple les discothèques), la mise en place d'une centrale d'appel et de réservation, la mise en place d'un système souple de navettes à la demande. Toutes les capitales européennes ont un réseau spécifique de transport nocturne au-delà de minuit et certaines comme Londres ou Athènes ont des transports 24h/24. On peut dire qu'on se dirige vers une continuité temporelle dans les grandes capitales : une offre quasi-continue grâce au développement de services spécifiques, surtout bus, voire grâce au fonctionnement h24 de certains réseaux comme à Londres ou Athènes. Enfin, il est possible de tester des pistes plus innovantes : le covoiturage de nuit, des transports en commun avec des horaires et trajets flexibles en fonction des besoins, la location de véhicules électriques, la mise en place de centrales de mobilités (pôle d'orientation des véhicules en fonction des besoins), etc.

Face à cette mutation importante et rapide de la demande, les villes ont pour objectif principal d'améliorer leur attractivité, ce qui passe par trois sous-objectifs : améliorer la sécurité, diminuer les risques d'accident de la route, et développer la vie nocturne sans pour autant trop augmenter le trafic de voitures. Plus précisément, la vidéosurveillance, la desserte des discothèques, la régulation du tarif des taxis et du temps d'attente, la mise en place de lignes de transports spéciales nocturnes. La ville de Zurich offre un exemple de stratégie globale de développement de l'économie de la nuit. Elle a adapté l'offre de mobilité en conséquence, avec le réseau de bus NachtNetz circulant entre 1h et 4h du matin.

Les villes ont trois possibilités pour coloniser la nuit du point de vue des **services de mobilité** :

01 / Prolonger leur réseau de jour en soirée jusqu'à 00h-1h

02 / Développer un réseau 24h/24 : Londres, Hong Kong, Las Vegas, le métro NY, les tramways de Cracovie et Berlin

03 / Mettre en place des réseaux spécifiques de soirée ou de nuit, entre 1h et 6h : surtout des bus, utilisés par une population jeune pour des mobilités de loisirs, en semaine et le week-end, sur des parcours centre-ville – banlieue proche.

La solution des systèmes souples de transport à la demande est mise en place dans quelques villes, pour tous la réservation se fait par téléphone : à Luxembourg il s'agit de Nightlifestabus ; à Lille il s'agit de Itinéo (tous les jours de 20h30 à 0h30) ; à Rouen l'association « Les dragons vous ramènent » a mis en place un service les vendredis et samedis de 21h à 5h ; la ville de Delémont en Suisse a un service de bus nocturnes vendredi et samedi entre 23h30 et 3h appelés les Hibous ; à Milan les Radiobus qui circulent entre 20h et 2h relient les pôles majeurs de la vie nocturne du cœur de la ville à la périphérie, le prix de la course va de 1€ à 3€.

Si l'on se dirige vers une continuité de l'offre h24 dans la quasi-totalité des capitales européennes, c'est encore peu le cas dans les plus grandes villes françaises. On remarque que les réseaux de nuit circulent surtout le week-end, quand la demande est la plus forte (vendredi seulement, ou samedi soir seulement, ou les deux à Bruxelles, à Zurich et à

Luxembourg). On remarque aussi que les réseaux de nuit circulent différemment selon les saisons : dans certaines villes le réseau de nuit ne fonctionne que l'été. Souvent, les fêtes et manifestations sportives servent de tests à la mise en place de réseaux nocturnes. Ce fut par exemple le cas à Bordeaux lors du marathon nocturne de Bordeaux Métropole : le tram est resté en circulation dans la nuit de samedi à dimanche. Enfin, les tarifs de nuit et de jour varient peu, peu de villes ont adopté des tarifs ou des abonnements spécifiques pour la nuit.

Concernant la circulation automobile, certaines villes rendent les parkings moins cher la nuit voire gratuits, notamment dans le centre-ville. Au contraire, concomitamment au développement d'une offre de transports nocturne, certaines villes font le choix de l'interdiction de la circulation des voitures dans l'hyper-centre et dans les quartiers historiques, en ayant recours à des bornes rétractables pour interdire l'accès à certains quartiers la nuit. Les informations sur le trafic et le parking peuvent être données en temps réel sur internet, via des panneaux lumineux, plus rarement via la télévision ou la radio.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN NOCTURNE EN FRANCE

Luc Gwiazdzinski va jusqu'à parler de véritable « trou noir » dans les agglomérations françaises en ce qui concerne l'offre de mobilité urbaine, entre 1h et 5h du matin, à l'exception de Paris, Nantes, Nancy, Rennes, Lyon et Montpellier.

Les plus grandes agglomérations françaises prolongent leur réseau de bus jusqu'à 22h en moyenne, soit moins tardivement que les capitales

européennes où le service s'arrête plutôt vers minuit. Seules 5 des 20 plus grandes agglomérations françaises ont développé un réseau spécifique de la nuit jusqu'au petit matin. D'autres mettent en place des services de la nuit pour certaines dates (Nouvel An, Fête de la musique). De plus, la création de ces réseaux reste récente : les années 90 et 2000 (Marseille en 1991, Nice en 1994, Rennes en 2000, Lille en 2002, Lyon en 2005). Par contre, 17 des 20 plus grandes agglomérations françaises ont un réseau spécifique de soirée, c'est-à-dire entre 21h et 1h (abusivement qualifié de réseau de nuit).

En France, des initiatives méritent d'être mentionnées. À Nantes le service Luciole est un service de bus circulant dans la nuit de samedi à dimanche entre 2h30 et 7h du matin. Ce service présente plusieurs spécificités intéressantes : le circuit forme une boucle dans la ville de sorte à desservir à la fois les discothèques et les lieux d'habitation ; un agent accompagnateur dans chaque bus informe, et prévient les débordements ; pour éviter le pic d'accidents entre samedi minuit et dimanche matin, le service est promu auprès des clients des discothèques grâce à un partenariat ; le tarif est le même que pour les bus normaux. À Nancy, le service Festibus est un service de navettes de bus depuis les zones d'habitation jusqu'à une discothèque, expérimenté en 2005. Le tarif est le même que pour les bus normaux. Des soirées de sensibilisation sont organisées dans les bars, avec par exemple la distribution d'éthylotests. À Lyon, le service « Pleine Lune » est un service de bus circulant une fois par heure entre 1h et 4h, reliant les lieux de sorties nocturnes et les résidences étudiantes. Les usagers sont à 90 % des jeunes, à 8 % des travailleurs de nuit. Un agent d'intervention et de sécurité est présent

dans chaque bus. Enfin, à Paris, le service Noctilien est un réseau régional de bus nocturnes, circulant toutes les nuits de 0h30 à 5h30, toutes les 17 minutes la semaine et toutes les 10 minutes le week-end.

LES OBSTACLES À L'INSTAURATION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS NOCTURNE, ET LES CONDITIONS DE SA RÉUSSITE

Parmi les critères de réussite d'un réseau de transport nocturne, on relève notamment la continuité du service, l'adaptation du service au besoin, le confort et la sécurité, la rapidité de mise en place, et l'innovation.

Bien que les systèmes de mobilité nocturne se développent et que des expérimentations soient menées, il reste quatre faiblesses principales et récurrentes à pallier :

01 / La concentration de l'offre dans les centres-villes.

02 / La rareté des transports après minuit dans la plupart des villes

03 / Le coût élevé des transports de nuit

04 / L'offre peu lisible, sans signalétique nocturne spécifique pour les bus et les pôles nocturnes en général

Il existe deux principaux freins au développement des services nocturnes de transport. Le premier frein est lié à la sécurité du personnel et des passagers. Les usagers de la nuit préfèrent souvent utiliser la voiture. Le deuxième frein est économique : la faible rentabilité, conséquence du coût élevé du service et de la faible fréquentation.

Les deux principaux critères de la réussite d'un réseau de transport nocturne sont sa fréquentation et la pérennité qui en découle. Les conditions de la réussite sont multiples : une adaptation fine aux contraintes du territoire, une connaissance fine des comportements des usagers de la nuit et l'adaptation au marché, une communication active pour faire connaître le réseau et le populariser, l'instauration de partenariats entre les gérants des lieux de vie nocturne, les pouvoirs publics et les sociétés de transports.

DES PISTES POUR DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS URBAINS NOCTURNES DANS LA MÉTROPOLE BORDELAISE

Dans la métropole bordelaise, l'offre de transports urbains nocturnes est gérée par le réseau TBC. Les trois lignes de tramway circulent de 5h à minuit les lundis, mardis, mercredis et dimanches, et jusqu'à 1h les jeudis, vendredis et samedi. Les 10 lignes de bus principales (relient le centre à la périphérie) circulent de 5h30 à 21h, les 10 lignes et les 3 lignes + circulent comme les tramways, les 6 corols (font le tour de l'agglomération en évitant le centre de Bordeaux) circulent de 6h à 21h, les cités (réseaux de quartier) circulent de 6h30 à 20h, les lignes Flexo (mélangent lignes régulières et transport à la demande) et les lignes Résago (circulent sur réservation téléphonique la veille) circulent à des horaires « classiques ». Parmi les lignes Flexo, on retient surtout les 6 lignes Flexo « de soirée » qui circulent de 21h30 jusqu'à 1h du matin en général, plus rarement jusqu'à 2h certains jours de la semaine (jeudis, vendredis, samedis). La seule ligne véritablement « de nuit » est la ligne 58, qui circule les jeudis, vendredis et samedis, à partir de 1h30 jusqu'à 5h30 quand les tramways et les autres lignes se

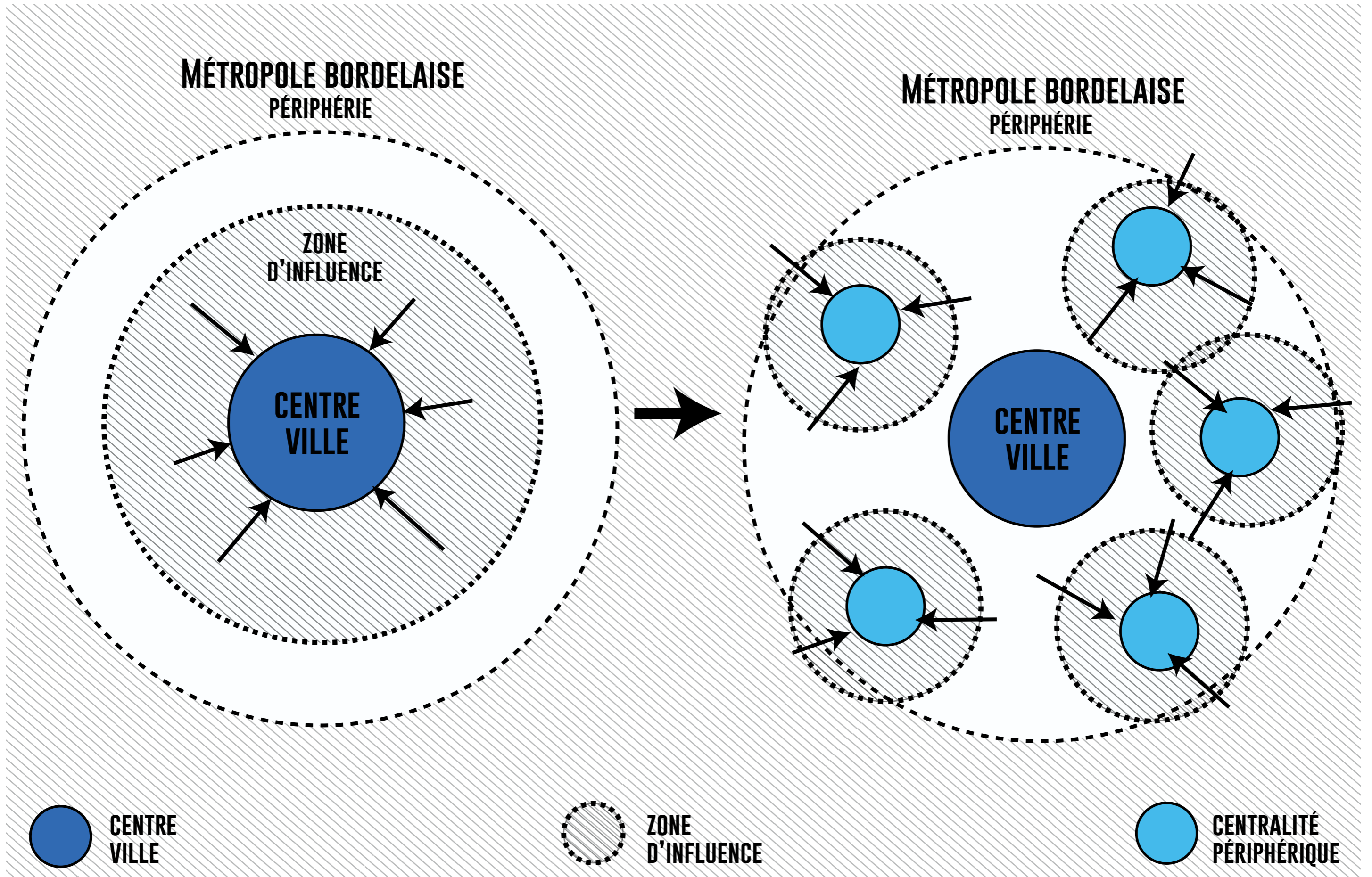
remettent à circuler. Les V3, parce qu'ils sont en libre-service n'importe quel jour et à toute heure dans 161 stations réparties sur toute la métropole, jouent un rôle important pour les mobilités nocturnes. Plus anecdotique, les navettes Bat3 circulent sur la Garonne tous les jours de 7h à 19h.

Un premier bilan de l'offre de transports urbains nocturnes sur la métropole de Bordeaux révèle donc bien un « trou noir » entre 1h et 5h, selon l'expression de Luc Gwiazdzinski. Cette observation un peu brutale peut néanmoins être modérément atténuée par les observations suivantes. L'atténuation vient du fait que l'offre de transports urbains est plus dense les soirées et nuits de fin de semaine (jeudis, vendredis et samedis) grâce à des horaires étendus pour les tramways et la plupart des lignes de bus et à la mise en place d'une véritable ligne de bus de nuit. Cela permet d'absorber la demande elle aussi plus importante en fin de semaine. Cela semble une bonne stratégie pour une métropole de la taille de la métropole bordelaise. Nul besoin en effet de développer un réseau de transports urbains circulant 24h/24 et 7j/7 : seules les plus grandes capitales européennes comme Londres en éprouvent la nécessité. Pour autant, cette atténuation que nous venons d'apporter au constat de l'existence d'un « trou noir » n'est elle-même que modérée. En effet, la continuité des transports urbains que l'on observe les jeudis, vendredis et samedis est le résultat de la mise en place de la ligne de bus 58. Or la ligne de bus 58 relie les quais de Paludate où se trouvent les discothèques, à la Cité universitaire Village 6 de Gradignan, en passant par la place de la Victoire à Bordeaux, puis à Talence par le parc Peixotto et le campus de Talence, et enfin par le campus de Pessac. Au final, l'offre de transports urbains nocturnes

est très loin d'être métropolitaine. Une piste pour pallier la carence de l'offre de transports urbains nocturnes serait de mettre en place des lignes de bus à la demande qui relieraient les lieux métropolitains d'activités nocturnes aux lieux métropolitains d'habitation, comme cela a été expérimenté à Nancy avec le service « Festibus » et à Lyon avec le service « Pleine Lune », d'autant plus que la société TBC a déjà de l'expérience en matière de lignes à la demande (lignes Flexo et Resago).

VERS UNE MOBILITÉ NOCTURNE RAISONNÉE ET UNE DÉPOLARISATION

Face aux contraintes que pose la mobilité nocturne et aux difficultés de mise en place pour la métropole bordelaise, nous avons pris le contre-pied du raisonnement « classique » sur la mobilité, c'est-à-dire que notre parti pris est de questionner la pertinence de la mobilité nocturne à tout prix. Cela n'a pas forcément de sens, on peut faire en sorte qu'on n'ait pas toujours besoin de rejoindre la ville-centre, en particulier la nuit. On s'est demandé pourquoi les gens éprouvent le besoin de se déplacer, plutôt que de vivre la nuit dans leur quartier, et plus largement dans la périphérie où ils résident. Notre démarche s'appuie sur les concepts de « mobilité raisonnée » et de « ville du quart d'heure » évoqués par le Grenelle de la mobilité de Bordeaux. Nous entendons réconcilier les personnes avec leur quartier en valorisant les activités locales existantes, mais aussi en les favorisant. Au final nous cherchons à les rendre plus immobiles, plus engagées dans leur quartier. L'enjeu est alors d'apporter un support à ces « immobilités ».





POUR RASSEMBLER

POURQUOI DÉVELOPPER DES ACTIVITÉS LOCALES NOCTURNES ?

La localisation des activités nocturnes a évolué vers une polarisation autour de lieux quasiment tous situés dans Bordeaux. Notre parti pris revient à décentraliser, connecter et réconcilier les gens avec leur territoire.

Les services phares nocturnes de l'imaginaire collectif sont par exemple l'hôpital et le commissariat. Ce sont des lieux qui ne véhiculent pas forcément une connotation positive. Mais cela ne veut pas dire que les gens n'essaient pas de se rassembler. Etant donné qu'il n'y a pas de proposition de lieu symbolique, de lieu support, pour se retrouver, ils sont contraints de « bricoler » pour surmonter ce vide nocturne et adapter leurs usages aux possibilités préexistantes. Notre démarche prend acte de ce besoin social, et cherche à offrir une alternative ouverte à tous, sans contrainte, adaptable aux usages.

Les espaces où prennent place les activités nocturnes dans la métropole sont polarisés. A Bordeaux, on observe au cours du temps une dynamique, une tendance à se regrouper selon un critère économique (bars et restaurant). Ce mécanisme confère au cœur de la métropole une attractivité qui étouffe les initiatives en périphérie. Ainsi si nous voulons créer de l'immobilité dans les périphéries, cela ne peut passer que par le

développement des activités locales de chacun des quartiers des périphéries, par exemple à l'aéroport de Mérignac ou à Lormont, pour que les gens puissent s'y rassembler.

Nous devons tenir compte de deux spécificités dans la réflexion autour de la création d'un lieu de rassemblement nocturne local.

La première spécificité est liée au contexte spatial : le principe de rassemblement se matérialise concrètement différemment selon le lieu. Notre vision du rassemblement s'efforce de ne pas rester abstraite, nous avons veillé à prendre en compte les spécificités de chaque endroit et de chaque public.

La deuxième spécificité est liée au contexte temporel nocturne : la nuit le territoire n'est pas vécu de la même façon que le jour, la façon de concevoir les lieux et les programmes ne peut donc pas non plus être identique. Les pratiques ne sont pas toujours les mêmes. Nous avons élaboré une méthodologie spécifique pour la nuit. Nous partageons l'idée de Kevin Lynch que le territoire doit être lisible et repérable pour être approprié. Or la nuit nos repères ne sont pas les mêmes, ils sont moins lisibles et moins nombreux. La mobilité est donc naturellement réduite, d'autant plus que l'environnement naturel est plus hostile. L'absence d'activité des dormeurs plonge la ville dans un sommeil contraint y compris

pour ceux qui ne le souhaitent ou ne le peuvent pas. Dans l'imaginaire collectif la nuit est un moment de solitude et d'isolement où le contact humain ne va plus de soi et peut même disparaître. Nous sommes contraints de prendre ces faits en compte pour construire l'immobilité : l'immobilité doit aller de pair avec la construction de repères nocturnes clairement identifiables. Construire quelques repères nocturnes clairs permet de concentrer à certains endroits l'activité nocturne. La nuit, la ville change forcément d'échelle du fait de la variation du volume du public par rapport à la ville diurne. Et si l'on veut que ce public se rencontre, le meilleur moyen reste de le concentrer. On est obligé de créer un lieu qui héberge une sociabilité informelle pour permettre la rencontre d'un public différent et varié. C'est pourquoi l'équipement devrait être malléable et pouvoir s'adapter aux besoins, et passe par une sorte d'hybridation programmatique.

L'exemple actuel qui semble le mieux correspondre à cette exigence d'hybridation programmatique est le tiers-lieu. Un tiers-lieu c'est : un espace physique alimenté de nombreuses fonctions évolutives et proposant de nouveaux usages et modes de pensée.

Se saisir et inscrire Bordeaux la Nuit dans les problématiques de l'urbain fut donc la priorité de ce projet. Étant donné la pluralité de la nuit, dans ses temporalités, ses usages, et les populations concernées, il a fallu définir un angle d'attaque et une problématique. Les enjeux sociaux, économiques et politiques autour du centre ville de Bordeaux, de Lormont et de l'aéroparc de Mérignac semblent particulièrement intéressants pour y redéployer une offre urbaine innovante.

Dans quelle mesure est-il envisageable de redéployer centralité et immobilité dans des zones lisières, marginalisées mais fondamentales de Bordeaux sur une temporalité exclusivement nocturne ?

Le projet Bordeaux Nocturne articule des outils (gouvernance urbaine, benchmarking) autour de principes fondamentaux (éco-responsabilité, usages mixtes, mixité sociale) et de concepts (tiers-lieu, intelligence collective, immobilité, centralité, transversalité).

Le choix de développer un projet nocturne sur trois sites différents nous apparaît complémentaire. En effet, le redéploiement du concept de centralité dans des lieux de flux, face aux enjeux actuels d'hyper-mobilité est une stratégie rentable. Pour Bordeaux centre, il devient urgent de créer une culture nocturne qui réconcilie les usagers de la nuit que ce soit les dormeurs, les nocteurs ou les travailleurs. Pour Lormont, d'une part, le grand projet de ville vise à briser le stigmate de la rive droite comme miroir industriel, canaille, pauvre et populaire de la rive gauche. Et d'autre part, dans une telle ville dortoir, sont souvent sous-estimées et écartées les opportunités socio-culturelles, il s'agira donc de révéler le dynamisme possible du lieu. Quant à l'aéroparc de Bordeaux, son manque d'attractivité en dépit de flux de fréquentation massifs (l'aéroport connaît une croissance unique en France) et des opportunités à venir relatives aux secteurs militaire et aéronautique est critiquée. D'autant que la métropole, bien consciente de ces enjeux, réalise un plan guide pour le développement de la zone (transport, mobilité douce, service) et de nombreux partenariats sont envisageables.

L'objectif fondamental est d'investir dans ces zones mutables pour rééquilibrer centre et périphéries, redynamiser des lieux qui sombre dans l'immobilisme en dépit de leur potentiel mais surtout de marquer leur unicité en y implantant des usages exclusivement nocturnes. Il ne s'agit pas simplement de travailler une offre urbaine afin de répondre à une demande récurrente sur ces trois sites, mais aussi de travailler sur l'imaginaire collectif des populations traversant le lieu et d'inscrire de nouveaux usages sur le long terme, ancrant de nouveaux besoins.

Notre problématique est donc celle de comment définir le caractère du support, quelle hybridation programmatique pour quel lieu. Pour cela après un premier choix de périmètre géographique nous appliquons une méthodologie transversale à deux disciplines, l'architecture et les sciences politiques et qui nous permet d'apporter une réponse commune. Cette méthodologie passe par trois étapes : d'abord, "révéler les gens", c'est-à-dire cerner les caractéristiques du public nocturne et ses attentes; ensuite, "révéler les lieux", c'est-à-dire identifier le site le plus à même de susciter l'activité, une réponse, de permettre l'émergence d'un repère; enfin, "révéler les usages", c'est-à-dire l'aboutissement de notre processus réflexif dont l'objectif final est la production d'un programme. Ce programme consiste en un ensemble de réponses, potentiellement évolutives, aux besoins identifiés. L'objectif est ensuite de réussir à construire spatialement le support pour permettre la cohabitation des publics autour d'activités parfois opposées.

Dans un premier temps, les problématiques de cohabitation entre les différents usagers de la nuit seront évoquées pour le centre ville de Bordeaux.

Dans un deuxième temps, les potentialités d'un tiers-lieu socio-culturel à Lormont seront exposées. Puis, dans un troisième temps, sur le même modèle mais en s'adaptant aux logiques politiques et techniques de l'aéroparc, il sera proposé une veilleuse mixte à destination tout particulièrement des flux touristiques et professionnels de l'aéroport de Bordeaux Métropole.

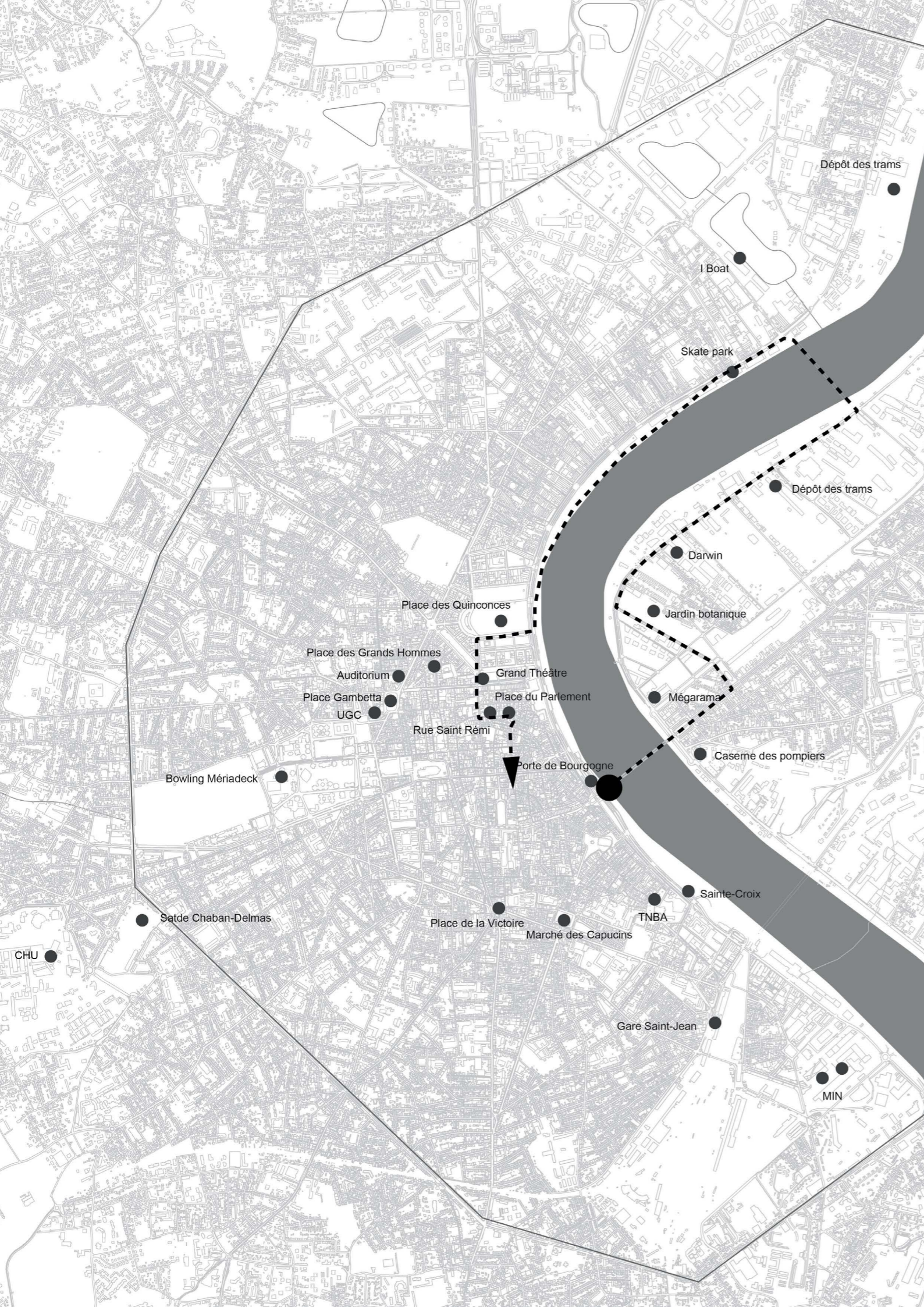
01 LE COEUR DE MÉTROPOLE

VERS UNE MEILLEURE COHABITATION



RÉVÉLER LES GENS ET LES LIEUX

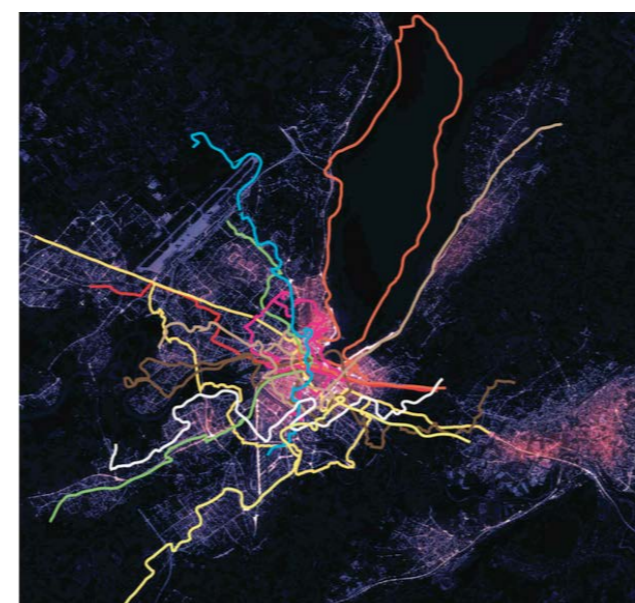
LA NUIT BLANCHE



Une balade rythmée par les intensités nocturnes

La Nuit Blanche est le nom que nous avons donné à notre immersion dans l'univers nocturne bordelais. Nous nous sommes inspirés de l'étude « Traversée nocturne de Genève » menée par le géographe Luc Gwiazdzinski en 2013, qui avait rassemblé plusieurs dizaines de volontaires répartis en équipes. Un parcours urbain avait été attribué à

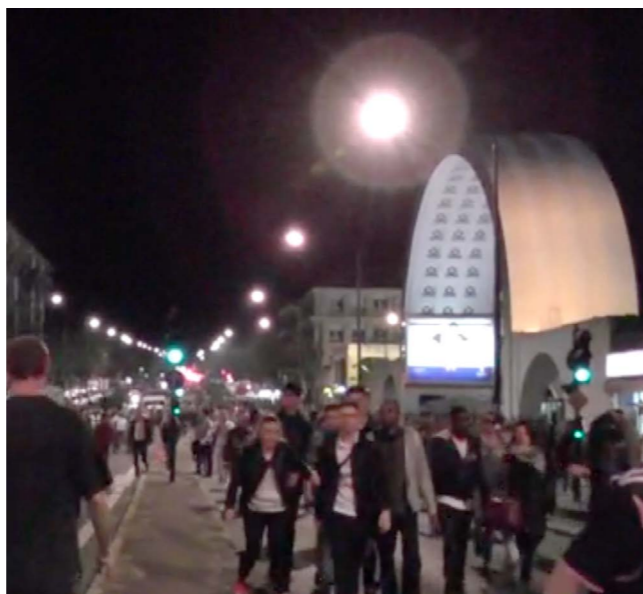
chaque équipe afin de récolter des informations et mieux comprendre la vie nocturne de la ville de Genève. Cet outil nous a permis de « pratiquer » la nuit bordelaise : visiter bien sûr les lieux qui vivent la nuit, mais aussi ceux qui dorment, et circuler dans la métropole avec les moyens de transport disponibles aux différentes heures de la nuit. Notre parcours est loin d'être le fruit du hasard, il a été préparé en amont. Nous avons constaté que la nuit est séquencée, c'est-à-dire qu'elle suit un rythme, au gré des horaires d'ouverture et de fermeture des établissements, de circulation des transports en commun. Nous avons constitué notre parcours afin de nous trouver dans les zones d'activités nocturnes au moment des changements de rythmes, au moment où les pulsations de la ville centre se font particulièrement sentir. Nous avons cherché à accompagner ces rythmes pour mieux les vivre. Pour l'élaboration des parcours, nous avons aussi tenu compte de la nature des espaces que nous allions traverser : des espaces de loisirs, de travail, ou bien encore des lieux en marge de la société ; sans exclure la possibilité que ces espaces puissent à la fois appartenir à plusieurs catégories.



Les traces GPS de la traversée / Réalisation : Sami-Ramzi Chibane
Crédit photo : David François

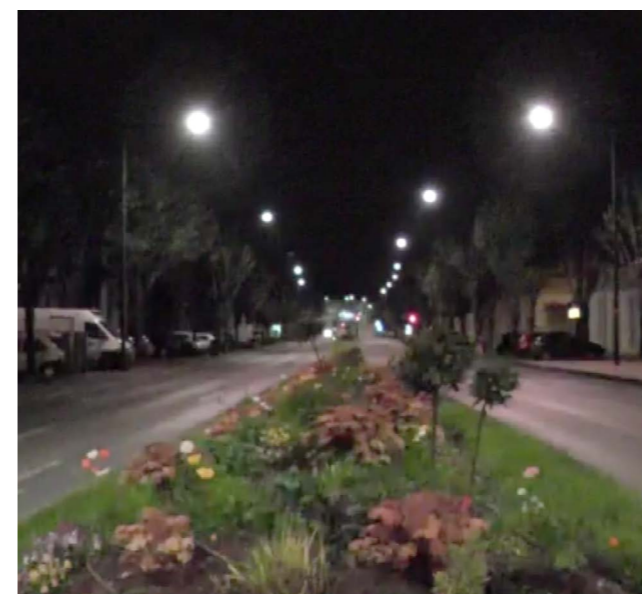
La Nuit Blanche est très importante, beaucoup d'éléments de notre diagnostic en résultent. Afin de pouvoir retranscrire l'expérience de cette Nuit Blanche, nous avons fait le choix d'emporter plusieurs instruments avec nous sur le terrain. Ainsi nous avons réalisé plusieurs entretiens avec des personnes rencontrées au hasard du chemin, nous avons filmé et photographié des exemples de la vie nocturne bordelaise. L'ensemble des données ainsi récoltées a fait l'objet d'un tri avant d'être assemblées dans un montage vidéo commenté. La Nuit Blanche a donc été un outil très riche car il a permis à la fois d'observer les acteurs, de les filmer, de les photographier, de récolter leurs témoignages, de sympathiser avec eux.

Cette immersion nous a permis de trouver un axe d'étude de la vie nocturne bordelaise : celui de l'espace public, qui nous a semblé être le plus central et le plus pertinent. En effet, l'espace public bordelais a incontestablement fait le succès de la ville le jour et participe à son rayonnement. Nous pensons donc qu'il conviendrait de développer l'attractivité nocturne de la métropole bordelaise afin que l'attractivité nocturne égale son attractivité diurne. Pour cela, il faut que les activités nocturnes trouvent un cadre favorable pour se développer. Notre tâche sera donc d'élaborer un outil de construction de ce cadre favorable, de faire en sorte que ce cadre favorable se mette en place. Voici un récit plus précis et détaillé du déroulé de la Nuit Blanche. Notre Nuit Blanche a débuté un vendredi soir en début de soirée, aux alentours de 19h. La déambulation le long des quais, nous a permis de constater une forte affluence de sportifs et de flâneurs venus profiter des derniers rayons de soleil en cette fin de journée. Nous nous sommes arrêtés sur le pont de Pierre pour voir la nuit descendre sur la ville, cette dernière se parant de



ses atouts nocturnes : les lampadaires s'allument, la façade des quais s'illumine, rayée par les feux blancs et rouges des voitures ; l'ensemble se reflète dans les eaux noires de la Garonne. Notre déambulation se poursuit vers la place Stalingrad et le long de la rive droite. Nous passons ainsi de la foule cinéphile du Mégarama, au public alternatif de Darwin, jusqu'au pont Chaban-Delmas, désert à cette heure-ci.

Avant de retraverser la Garonne, nous constatons qu'au terminal des tramways il y a encore de l'activité. De retour sur la rive gauche, nous jetons un coup d'œil à l'Iboat sur les Bassins à Flots. L'activité n'est pas encore à son maximum, mais l'ambiance festive est déjà là. On sent que la nuit promet d'être longue. À proximité, le Somm'en Bus veille, prêt à intervenir pour parer aux débordements des fins de soirée un peu trop arrosées en recueillant les fêtards mal en point. Sur le quai, malgré l'heure désormais plutôt tardive, les acrobaties se poursuivent dans le skate-park. Sur la place des Quinconces, l'activité se concentre autour des stations de tram : les gens sont pressés de rentrer chez eux. À quelques centaines de mètres, les rues de centre-ville, du Grand-Théâtre jusqu'à la Victoire, montrent un visage bien différent. L'ambiance est aux réjouissances, les bars sont animés, la population plutôt jeune. 2h du matin, c'est la rupture. Les trams et les bus dorment, les piétons se font rares et mêmes les boulevards sont désertés par les voitures. Un passage par le service des urgences de l'hôpital Pellegrin nous montre une des facettes de la ville de garde. À 5h, nous empruntons le premier bus pour nous rendre au Marché d'Intérêt National de Bienne. À notre surprise, l'activité est réduite : peut-être sommes-nous venus trop tôt... ou trop tard. Nous rejoignons le centre-ville par le quai de Paludate afin d'assister à la sortie des boîtes de nuit.



LES OUTILS

LA GESTION DES CONFLITS D'USAGE

Le benchmarking : une multitude d'approches de la nuit

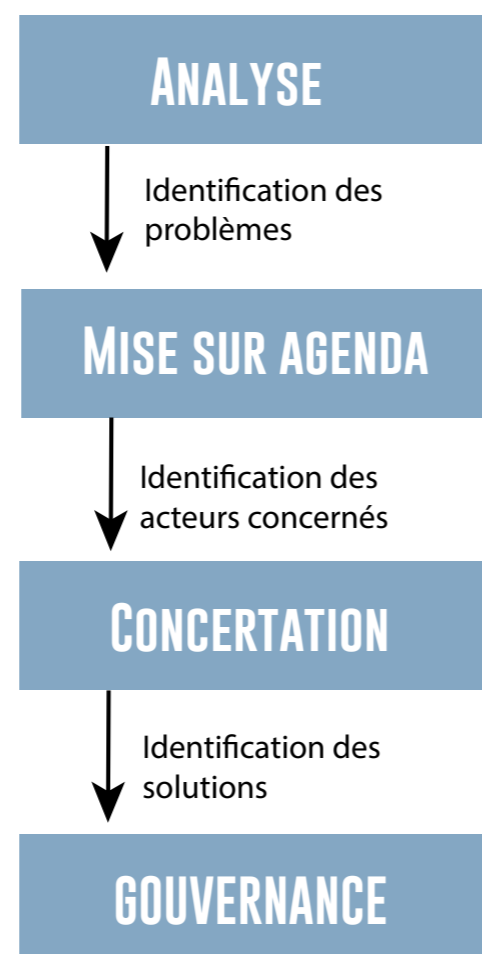
Face à la complexité du sujet des nuits métropolitaines, il nous a semblé plus judicieux d'élaborer un cadre d'analyse basé sur plusieurs outils. Le premier outil est un benchmarking, une étude de différentes approches de la nuit dans plusieurs villes.

Le benchmarking a constitué certes un outil d'analyse à part entière, mais nous a aussi aidés à construire notre deuxième outil, « la Nuit Blanche ». La Nuit Blanche est un outil spécifique pour explorer et vivre les nuits bordelaises, une immersion dans les nuits bordelaises qui suit les changements des rythmes nocturnes. Le benchmarking et la Nuit Blanche sont deux outils qui se complètent bien, l'un permettant d'étudier ce qu'il se passe dans d'autres villes et l'autre permettant d'étudier la situation actuelle à Bordeaux. Grâce à ces deux outils nous avons élaboré notre diagnostic. Cette première partie constitue l'analyse préalable pour proposer des outils de régulation.

Partout en Europe depuis le début des années 1990, on assiste à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques festives et laborieuses. La législation sur le travail de nuit et sur les horaires d'ouverture des commerces en soirées s'assouplit en réponse à la demande d'élargissement des horaires. Les commerces et lieux de divertissement se développent (surtout les commerces alimentaires, les discothèques, les cinémas et les services bancaires). Si la réflexion sur le thème de la nuit en est encore à ses débuts en Europe en général et en France en particulier, les pouvoirs publics n'ont pas attendu pour mettre en œuvre des politiques spécifiquement nocturnes, à des degrés de complexité divers. Il y a un effort des collectivités des grandes villes européennes non seulement pour accompagner le développement des activités nocturnes, mais aussi pour susciter une dynamique nocturne.

L'objectif du benchmarking est de présenter ce qui se fait ailleurs en France et en Europe en matière d'outils de politique urbaine nocturne, de les typologiser, et d'en tirer des conclusions pour la métropole bordelaise.

Le tableau ci-après, présente ce panorama exhaustif des outils. La typologie réalisée organise ces outils selon leur position dans le processus de mise en œuvre de politiques publiques nocturnes : l'analyse consiste à identifier les problèmes et donc précède la mise sur agenda et la gouvernance. Nous tenons toutefois à souligner qu'une telle typologie est délicate à réaliser, car un outil peut relever à la fois de plusieurs catégories de production de politique publique.



Les outils ↓	Analyse	Concertation	Gouvernance
Etats Généraux	X	X	O
Conseil de la Nuit	X	X	X
Maire de la Nuit	O	O	O
Bureau des temps	X	O	X
Observatoire de la nuit	X	?	?
Charte Nocturne	O	X	X

Les Etats généraux de la nuit

Genève : une opération réussie

Des Etats généraux de la nuit ont été organisés à Genève entre le 1er et le 5 mars 2011 afin de "mieux cerner les problèmes liés à la vie nocturne genevoise et de profiler des solutions". Ces Etats généraux ont réuni des politiques genevois, des professionnels dont l'essentiel de l'activité se déroule la nuit, des artistes et des "activistes", mais aussi de simples citoyens (600 personnes au total sur les 5 jours). Un des objectifs finaux de ces Etats généraux était d'élire un "Grand Conseil de la Nuit", réunissant des professionnels de la vie nocturne, afin d'identifier les problèmes spécifiques qui se posent la nuit et de "défendre la diversité de la vie nocturne à Genève", en proposant des solutions concrètes.

Les personnalités réunies par ces Etats généraux de la nuit : des politiques (la mairesse de Genève, le député de la ville d'Amsterdam à l'origine de la création du poste de maire de la nuit, d'autres élus municipaux, des représentants des partis politiques), des universitaires (géographe, historien), des technocrates (conseillers administratifs pour la culture, l'aménagement urbain), des acteurs de la société civile (présidents d'associations de riverains), des professionnels de la nuit (tenanciers de bar, DJs, producteurs de soirées), des techniciens (acousticien), des représentants de la police.

Les résultats des Etats généraux de la nuit. Peu de décisions politiques ont été prises pour apporter des réponses aux problématiques identifiées lors des Etats généraux de la nuit. Ce n'est pas vraiment étonnant car il semble que de telles

réponses doivent davantage être apportées par les acteurs privés de la nuit que par les pouvoirs publics. Le rôle des pouvoirs publics dans la thématique de la nuit est essentiellement d'impulser la dynamique de rencontre des acteurs, ce qui a été fait par lors des Etats généraux de la nuit, puis éventuellement d'intervenir ponctuellement. La dynamique semble bien avoir été enclenchée, car suite aux Etats généraux de la nuit de Genève tenus en 2011, les principaux acteurs des nuits genevoises se réunissent régulièrement au sein d'une structure, le "Grand conseil de la nuit" (outil expliqué dans la partie suivante)

Les Etats généraux de la nuit à Paris

Les Etats généraux de la nuit à Paris se sont déroulés le 12 et le 13 novembre 2010, conséquence de la pétition "Paris, la nuit meurt en silence" lancée par des professionnels de la nuit. Les EG de la nuit à Paris ont été organisés autour d'ateliers selon diverses thématiques : le commerce de nuit, les mobilités, les discriminations, la tranquillité publique, la promotion de la vie nocturne, la prévention des conduites à risques, les conditions de vie des travailleurs nocturnes, l'insécurité la nuit, les conditions de vie des marginaux. Les EG ont été préparés pendant 6 mois par un comité de pilotage composé d'associations et de syndicats des professionnels de la nuit, d'associations de riverains, de politiques de la ville de Paris mais aussi de la région Île-de-France, la préfecture de police de Paris. De nombreux adjoints en charge de domaines très variés ont aussi participé activement aux travaux préparatoires : la jeunesse, les espaces verts, la prévention, les luttes contre les discriminations, les affaires sociales, la mobilité, la sécurité, la qualité des services publics municipaux.

Les travaux préparatoires ont été présentés lors des EG. Ils étaient concentrés sur l'historique de la colonisation de la nuit, les activités nocturnes actuelles, les territoires et les populations de l'archipel des nuits parisiennes, les attentes des acteurs. Les travaux d'analyse préparatoire mobilisaient toutes sortes de chiffres pour faire l'état des lieux de la vie nocturne parisienne : les horaires qui rythment la vie nocturne (fermeture des magasins, des restaurants, des bars, des boîtes, des transports en commun, etc), le nombre de travailleurs de nuit, le nombre de SDF, le nombre de gens qui dorment la nuit, les chiffres de l'économie de la nuit (combien d'entreprises, quel chiffre d'affaires), les chiffres pertinents pour caractériser chaque dimension de la ville nocturne : ville festive, ville qui dort, ville qui commerce, etc. Les EG faisaient intervenir des spécialistes du sujet, comme Luc Gwiazdzinski. Enfin, lors des ateliers les partenaires réunis expriment leurs revendications et inquiétudes.

Des Etats généraux de la nuit à Bordeaux ? Réflexion critique sur l'outil et sur son applicabilité à la métropole bordelaise

De plus en plus en Europe les villes s'interrogent sur les activités urbaines nocturnes, domaine jusque-là peu étudié. L'organisation "d'Etats généraux de la nuit" semble être une des premières étapes, et non des moindres, puisque des villes comme Paris ou Genève y ont eu recours. Qu'est-ce que l'étude de ces deux cas nous apprend sur cet outil ? Les Etats généraux de la nuit apparaissent en premier lieu à la fois comme un outil de concertation, d'analyse et de proposition : de concertation car il s'agit de réunir un vaste panel d'acteurs intéressés par le thème de la nuit (pouvoirs publics, professionnels,

usagers, universitaires et experts) et de les faire échanger et se rencontrer autour de problématiques nocturnes; d'analyse car ces échanges ont pour but de mieux cerner les problématiques nocturnes via des analyses historiques, sociologiques quantitatives et qualitatives, géographiques ; de proposition car les pouvoirs publics espèrent que ces échanges fassent émerger des propositions qu'ils pourraient intégrer dans leurs politiques publiques.

D'un point de vue plus critique, les Etats généraux apparaissent aussi comme un instrument de lobby car chaque acteur fait valoir ses intérêts. À Genève, les Etats généraux de la nuit ont permis aux acteurs de construire un organe de lobby.

Le 20 octobre 2014, Alain Juppé maire de Bordeaux et Fabien Robert adjoint à la culture ont présenté le Document d'orientation culturelle qui définit la politique culturelle de la municipalité. Le document prévoit l'organisation pour l'année 2015 d'Etats généraux de la nuit afin de prendre en compte les problématiques nocturnes à travers "une approche globale et concertée". Finalement, ce projet d'Etats généraux de la nuit n'a pas été mis en oeuvre en 2015. L'organisation d'Etats généraux de la nuit à Bordeaux serait pourtant possible, à condition d'avoir une volonté politique à l'oeuvre pour donner l'impulsion initiale.

Le conseil de la nuit

On étudie ici le Grand conseil de la nuit mis en place à Genève dans le prolongement des Etats généraux de la nuit. Ce Grand conseil de la nuit se veut ouvert à tous types de profils intéressés par la vie nocturne, mais en pratique il réunit au sein de son "comité" essentiellement des professionnels de la vie

nocturne, et ressemble à ce qu'on pourrait qualifier de "lobby des professionnels du secteur de la nuit". Plus précisément, le Grand conseil de la nuit a identifié 8 types d'acteurs, chaque type disposant de deux représentants et donc de deux voix au sein du comité. Ce découpage en types d'acteurs est intéressant. Voici les 8 types : "cafés-hôtels-restaurants", "bars", "dancings", "cabarets", "salles de spectacles", "lieux alternatifs", "producteurs sans lieu", et "chercheurs et spécialistes". Depuis 2012 le Canton de Genève étudie une révision de sa "Loi sur la restauration, le débit de boisson, l'hébergement et le divertissement", afin de l'actualiser. Une concertation a été mise en place avec le milieu des professionnels de la nuit, ce milieu s'étant institutionnalisé à travers le Grand conseil de la nuit. Le Grand conseil de la nuit ne peut donc pas être réduit à sa dimension de lobby, c'est aussi un organe de concertation des acteurs de la nuit, un organe de dialogue avec les pouvoirs publics, et un organe de proposition. En effet, concernant ces deux dernières fonctions (dialogue et proposition), chaque année depuis 2012, le comité du Grand conseil de la nuit produit des "prises de position" sur le projet de révision de la loi, à la fois en faisant part de souhaits assez généraux et en apportant au projet de révision des modifications tout à fait concrètes, en demandant la modification de certains passages du texte, voire leur suppression.

Le maire de nuit : La naissance de l'outil

Le mandat de "maire de la nuit" a été créé en 2003 à Amsterdam. Le nachtburgemeester est un poste "d'ambassadeur" de la culture nocturne dans la capitale Hollandaise. Il est en effet une sorte d'intermédiaire entre les autorités municipales et des "utilisateurs" de la nuit amstellodamoise. Mirik Milan

est l'actuel maire de la nuit, il a été élu en 2013 ; c'est la 5e personne à occuper ce poste. Il a joué un rôle important dans les négociations de licences pour les boîtes de nuits qui souhaitent ouvrir 24h/24 les fins de semaine (Trouw et WesterPark par exemple). L'intérêt principal selon Milan est justement d'influencer les décideurs politiques ("Our power lies in being able to influence the mayor, city council and local politicians. They know a lot about a big variety of topics but mostly they have no clue about what's important for the nightlife scene. So we help them take the right decisions and not just act in response to scare stories reported in the media or by groups of people complaining at City Hall."). Au Pays-Bas, il y a environ une dizaine de maires de nuit.

Les maires de nuit français

«En France, certaines villes se sont dotées d'un maire de nuit». A Nantes, Toulouse et Paris. Si le maire de nuit de Nantes n'est plus en fonction depuis mars 2014, Paris par exemple, dispose de Clément Léon qui occupe ce poste bénévolement depuis 2013. A Toulouse, Christophe Vidal a été élu en partie parce qu'il édite le magazine "Minuit" sur les nuits toulousaines ; il y parle de santé, sécurité, urbanisme, tourisme, travail. Ce magazine gratuit semble être une véritable source d'informations de l'identité des nuits de la ville rose. En outre, son rôle en tant que Marie de nuit et fondateur de l'association Toulouse Nocturne est de répondre efficacement et effectivement aux situations provoquées par les conflits d'usage ("ville qui travaille, ville qui s'amuse, ville qui dort"). Cela passe par de la prévention (mise en place du guide de prévention des risques), des études et recueils de témoignages de travailleurs nocturne, être un intermédiaire actif entre citoyens et pouvoirs

publics (mairie, préfecture, conseil départemental et régional) mais aussi avec les associations de riverains, de commerçants et les associations de prévention des risques (ActUp, Arpad, prévention routière etc). Christophe Vidal parle d'ailleurs de son rôle comme celui de "fédérateur").

La fonction de maire de nuit encore d'actualité

En Angleterre, la capitale commence à s'interroger sur le devenir de ses nuits festives. En effet, bon nombre d'établissements nocturnes ont mis la clef sous la porte et Londres a perdu 35% de revenus venant de la scène musicale. Pour endiguer ce phénomène, un rapport demandé par le maire, Boris Johnson, préconise la création d'un poste de "maire de nuit" qui serait un "champion de l'économie nocturne". Cet exemple semble montrer que le maire de nuit semble une solution encore actuelle aux conflits d'usages nocturnes.

Un maire de la nuit à Bordeaux ?

Le rôle d'un maire de nuit nous semble intéressant dans la mesure où il semble permettre une médiation importante entre collectivités et particuliers.

Le bureau des temps : la naissance de l'outil

Le Bureau des temps de Rennes a été créé en mars 2002. Il est issu d'une commande de Claude Bartolone en 2000, alors Ministre délégué à la ville, et Nicole Péry, Secrétaire d'Etat chargée de la formation professionnelle et du droit des femmes, d'un rapport parlementaire traitant de l'organisation du temps

dans la ville. Remis en juin 2001, le rapport sur les temps de la ville de Edmond Hervé, député-maire de Rennes, s'inspirant notamment de l'exemple de villes italiennes, espagnoles, allemandes, encourage la mise en place de bureaux des temps dans les villes françaises de plus de 20.000 habitants. Quelques mois plus tard, Edmond Hervé expérimente ce principe à Rennes.

"Aujourd'hui, plus que jamais, la question de l'articulation des différents temps (personnel, familial, professionnel, social, civique) constitue un enjeu pour la qualité de vie de chacun, pour l'égalité et la liberté de tous. La tâche est ardue. L'évolution des modes de vie, qu'il s'agisse de l'urbanisation, de l'allongement de la durée de vie, de la mobilité croissante, de la généralisation du travail des femmes ou encore de la diversité des modes de travail favorisent la juxtaposition de rythmes souvent décalés. Le temps des uns n'est pas forcément celui des autres et de multiples contradictions apparaissent, selon la fonction et la position de chacun (citoyen, salarié employeur, jeune ou moins jeune, femme ou homme, étudiant, actif, retraité ou chômeur), mais aussi selon les revenus." Edmond Hervé.

Le rôle de cet outil : penser les temporalités sociales

L'objet d'étude du bureau des temps est l'étude des temps sociaux et professionnels. Il a pour vocation "d'harmoniser les temps sociaux, et favoriser la qualité de vie de chacun des habitants", mais son rôle global est de prendre en compte systématiquement les problématiques temporelles dans la pensée des politiques urbaines. Il intègre d'ailleurs de ce fait la ville de Rennes dans le cadre du projet national «Coordination des temps de vie

sur les territoires», aux côtés des villes de Belfort, Nancy, Saint-Denis, ainsi que du Conseil général de la Gironde.

Ses réalisations

Le bureau des temps Rennais a mené dans cette optique des enquêtes qualitatives dans 3 grandes directions. Elles visent d'abord à mieux connaître les besoins sociaux des différentes structures sociologiques de la ville. Cette production de savoir a pour vocation d'améliorer les services offerts par les organismes de la ville. Enfin, le bureau des temps a eu pour premier projet de repenser le temps de travail des femmes dans une logique "d'égalité des temps". Il s'agissait d'une étude exploratoire avec pour objectif de « rechercher et expérimenter de nouveaux moyens pour mieux articuler la vie professionnelle et la vie personnelle, notamment pour les femmes sur le marché du travail ». En outre, le Bureau des temps a créé un service innovant de recensement et de cartographie temporelle de plus de 1400 organismes proposant tous types de services dans la ville. Ce service en ligne, baptisé "Tic Tac Le temps à la carte" offre une présentation des services nocturnes exhaustives en fonction des temps et espaces de la ville. En cela, c'est un moyen d'information, d'intermédiation des contraintes temporelles rencontrées par les travailleurs, fêtards, employés et fonctionnaires, et permet la résolution a priori de nombreux conflits d'usage.

La création d'un Observatoire des Lieux de Vie et de Proximité

Intéressons nous ici à la mise en place d'un Observatoire des lieux de vie et de proximité créé

par la Charte des Lieux Musicaux de Proximité signée le 17 Juin 2004. Voici quelques articles intéressants parmi les 28 de cette charte qui nous informe sur les missions de cet observatoire mais aussi sur ses acteurs principaux.

Art 2 : L'Observatoire joue un rôle de médiation, il peut intervenir auprès des autorités compétentes, notamment lors d'une procédure de fermeture administrative (pour les établissements cités à l'Art 7).

Art 3 : L'Observatoire peut formuler des propositions d'aménagements aux arrêts municipaux en vigueur ou à venir (les circulaires).

Art 4 : L'Observatoire est une source d'information pour les habitants, les conseils de quartiers, les élus, les administrations, les professionnels et les usagers sur l'ensemble des activités des lieux musicaux.

Art 5 : L'Observatoire peut initier des campagnes de communication et proposer des événements pour faire connaître et reconnaître l'utilité des lieux de culture et de vie de proximité auprès des publics et des médias.

Art 6 : L'Observatoire est notamment composé : de représentants des lieux de vie et de culture de proximité, d'élus de la Ville, d'un représentant de la Direction des Affaires Culturelles de la Ville et de représentants des autres Directions concernées, de représentants des structures de concertation de la Ville, de représentants des Sociétés de Perception et de Répartition des Droits (SPRD), de représentants syndicaux des professionnels du spectacle vivant, d'associations œuvrant dans le secteur des musiques et réseaux, de représentants de l'Etat, de

représentants de la Région. Il peut aussi être ouvert aux représentants du Ministère de la culture, du Ministère de l'intérieur et de la Préfecture de Police ainsi qu'aux représentants des associations de riverains des lieux concernés. Les séances de travail de l'observatoire seront présidées par un représentant de la Municipalité ."

Les articles 2 et 3 sont intéressants ; ils érigent l'Observatoire en réel médiateur nocturne dans les conflits d'usage que les nuits parisiennes peuvent générer.

L'article 6 quant à lui insiste sur la diversité des acteurs de l'Observatoire ; celle-ci permet une médiation plus efficace.

Cet observatoire est selon Christophe Girard, son président depuis 2002, efficace. En effet, aucun des établissements membres de celui-ci n'ont connu de fermeture administrative. (source : Communiqué de la Ville de Paris, juin 2004).

Une charte nocturne

Le premier outil que nous proposons est une charte nocturne. Cette réponse n'est pas ponctuelle, c'est un instrument évolutif, exploratoire, dynamique, et qui n'a pas vocation à régler l'ensemble des problématiques nocturnes.

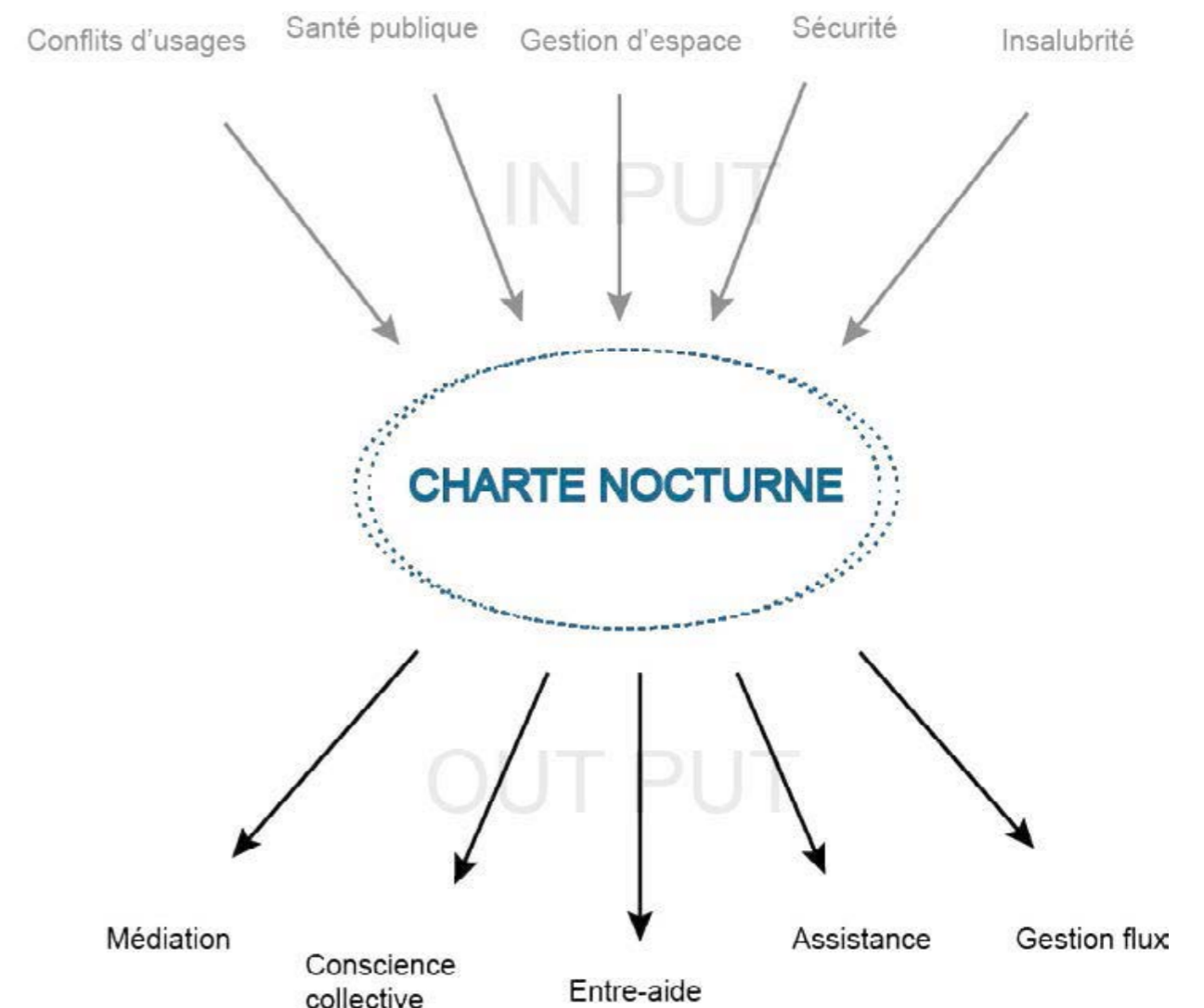
La charte est un document à multiples facettes, un prisme qui reflète l'engagement volontaire de ses signataires à respecter et promouvoir des valeurs, des principes généraux de comportement, et des règles de vie communes. En cela, c'est une matrice de résolution des problèmes que peuvent rencontrer les acteurs d'une ville. La valeur juridique de la charte,

définie au niveau local par les signataires eux-mêmes, est faible voire nulle dans la mesure où une charte ne prévoit aucune sanction légale en cas de non-respect de ses engagements. La charte est un objet juridique qui se rattache au droit dit "souple" ou "mou". De fait, l'effectivité de la charte se situe en dehors du domaine de la coercition légale.

La charte est une orientation générale, un cap, utilisé par les signataires pour éviter les dérives, réguler les comportements, sans pression légale, sans coercition, mais avec une pression éthique. L'idée est de construire un droit alternatif, moins lourd que le droit classique car moins technique, mais plus proche des parties concernées, et donc plus applicable, et effectivement plus appliqué.

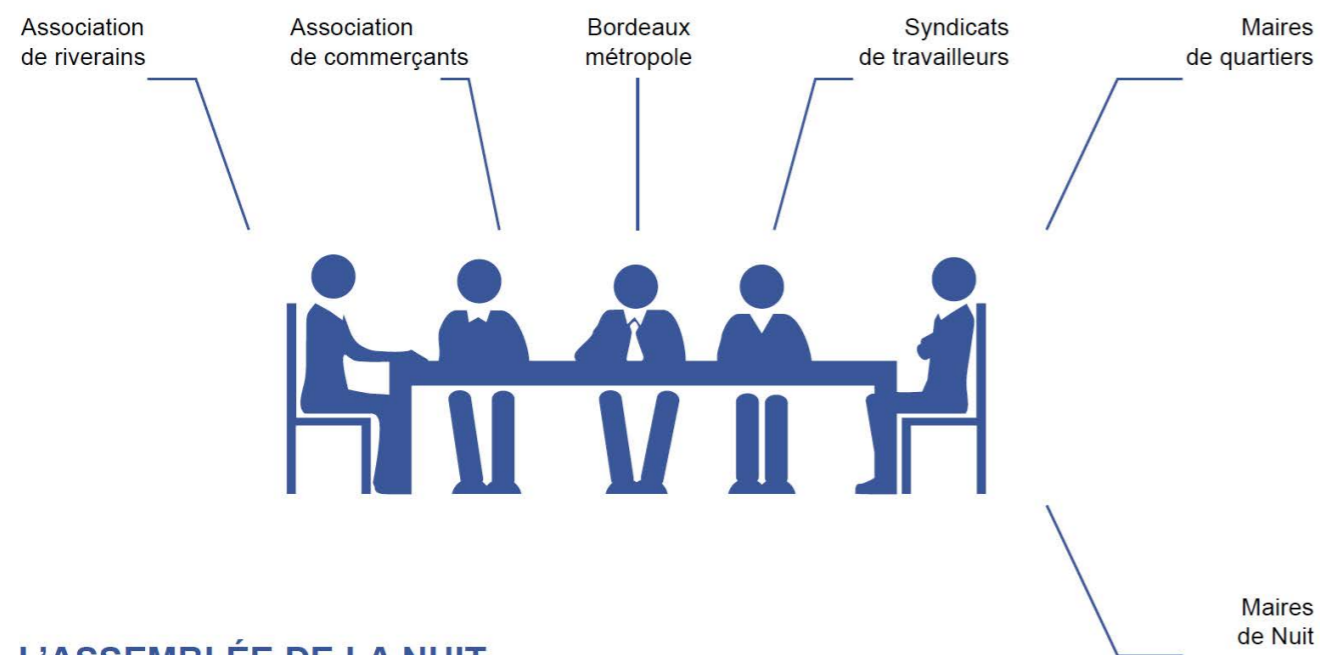
La charte peut lier entre elles des personnes morales : par exemple une communauté urbaine avec des associations. La charte est élaborée au terme d'une réflexion concertée entre ces acteurs qui proposent ensemble des plans d'action et des engagements mutuels. L'élaboration de la charte repose donc sur le dialogue et la coopération, principes qui en soit constituent un atout pour améliorer la qualité de la gouvernance adoptée. Elle peut également mettre en place des formes d'évaluation des actions engagées pour améliorer la visibilité de son action, voire pour en analyser les limites. Cette charte est par exemple rendue publique, à la disposition de tout citoyen, et participe ainsi à une gouvernance plus transparente, critère de plus en plus nécessaire et apprécié.

Une charte établie au sein d'une ville, d'un ensemble de communes ou même d'un quartier, a l'ambition de rendre dynamique l'action des différents partenaires institutionnels dans un champ



d'actions particulier, qu'il s'agisse des espaces verts, des aménagements pour les personnes handicapées ou encore des activités culturelles. Dans sa structure interne, on y trouve les principales orientations données au projet. On y trouve également les différentes problématiques que soulève la mise en place d'un tel projet, une description des zones sur lesquelles elle a vocation à agir, et enfin, les solutions que la charte compte apporter. Elle vise à définir des principes et des engagements qui, à terme, modifieront l'identité visuelle, culturelle ou sociale d'une ville.

La charte ne saurait évidemment être la solution parfaite pour tous les problèmes rencontrés au sein de la nuit ; toutefois elle est bien un outil politique au service d'une ambition générale. C'est une réglementation alternative qui, plus que de s'ajouter au droit et à la réglementation classique, le prépare sur bien des aspects, et dégage en amont ses orientations et directives principales. La charte détient à la fois un potentiel exploratoire et une capacité cathartique. Elle permet de comprendre l'environnement du point de vue de tous les acteurs concernés, et réunit les solutions pensées par tous



L'ASSEMBLÉE DE LA NUIT

pour améliorer les conditions de vie. Paradoxalement, s'il semble qu'elle pêche par l'absence de moyens de pression, la charte possède une valeur performative qui peut se révéler un instrument politique très effectif. La valeur d'une charte nocturne réside dans sa capacité à réunir une multiplicité et une diversité parmi ses signataires, et sa force est autant dans le processus de concertation lui-même que dans l'obtention d'engagements variés après signature.

Les parties prenantes

Dans le cadre de la métropole bordelaise, nous pouvons imaginer que la réunion de multiples acteurs peut permettre une réelle concertation dans la production d'engagements communs, et par cela améliorer la qualité des décisions prises à l'avenir. Mais cela n'est possible qu'à la double condition d'une forte diversité des acteurs présents lors de l'établissement de la charte et d'une réelle capacité pour chacun des signataires d'exprimer ses opinions et propositions. Dans l'idée de l'écriture d'une charte

comme celle-ci, il faudrait réunir dans le processus de dialogue.

- les associations de commerçants
- la société Keolis et la direction de TBC
- les associations de riverains des lieux les plus concernés. Dans cette idée, il est aussi possible de produire des enquêtes sociologiques centrées sur la nuit, questionner les besoins réels des habitants de la métropole. Des enquêtes par questionnaire sont possibles pour produire des données réelles sur les problématiques sociales nocturnes.
- les mairies concernées
- les secrétaires des conseils de quartier concernés
- "l'agence des temps" affiliée à Bordeaux Métropole, créée par la charte des mobilités signée en février 2015
- les commissariats locaux et postes de police
- les syndicats de travailleurs
- les responsables des établissements nocturnes (bars, discothèques, salles de concert).
- l'équipe de Festiv' attitude, affiliée au Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance de la Mairie de Bordeaux

La réunion des acteurs gravitant autour du monde nocturne métropolitain lors de l'établissement de la charte est en soit une réelle assemblée nocturne, et doit ainsi permettre d'engager un processus de dialogue, dont le but est de dégager les

problématiques rencontrées par les différents usages de la nuit et d'y proposer des solutions pratiques et concrètes. Si ces dispositions ne sont pas toujours réalisables de manière parfaite, elles constituent toutefois un objectif fixe et réellement partagé, un cap à suivre, et une intéressante manière de fournir au corps politique des indices de la direction à prendre, tout en lui proposant des organes de suivi.

En outre, il est possible de penser qu'un tel suivi des engagements de la charte nocturne doit être organisé par la réunion régulière et ponctuelle des mêmes acteurs et signataires, au sein d'une vraie institution nocturne. Une telle charte aurait ainsi la capacité de prévoir la création d'une telle instance de surveillance et de suivi, à la fois centre de suivi des accomplissements, et tribune d'expression des problèmes et questionnements des agents concernés. Une assemblée nocturne devrait permettre de suivre l'évolution de la vie nocturne bordelaise, d'anticiper mais aussi prévenir les difficultés et conflits générés par les usages différenciés de la nuit.

RÉVÉLER LES USAGES

UN PAVILLON DE LA NUIT

Un lieu symbole de la nuit du Bordeaux nocturne est aujourd'hui une utopie. Nous voulons faire émerger une volonté politique de la nuit, qui doit répondre à des demandes concrètes. Pour cela il faut un bâtiment représentatif de cette force. Le Pavillon agit comme un vaisseau mère où se gèrent les conflits de la nuit et où se poursuivent les vies des noctambules. Un office de tourisme nocturne tenu par des médiateurs de la nuit pourra renseigner les usagers. Il se compose également d'un poste de secours avancé pour les petites interventions ne nécessitant pas une entrée aux urgences ou pouvant servir de relais pour les populations en difficultés.

Le Pavillon de nuit a des invariants que nous venons de présenter, il a aussi des programmes variables selon le lieu d'implantation. Ainsi, nous pouvons faire une place à des investisseurs privés désireux de participer à l'image de Bordeaux nocturne : des salons/caféteria, des couchages type sleepbox, un accueil relais pour les transports, lieu d'écoute de la radio de nuit, etc...

Une effervescence des usages

Du foodtruck au service de santé en passant par l'agence immobilière de nuit, les usages peuvent être nombreux. En ne figeant pas le programme, nous laissons de la place à d'autres usages et permettons l'évolutivité du lieu.

Un espace public prolongé

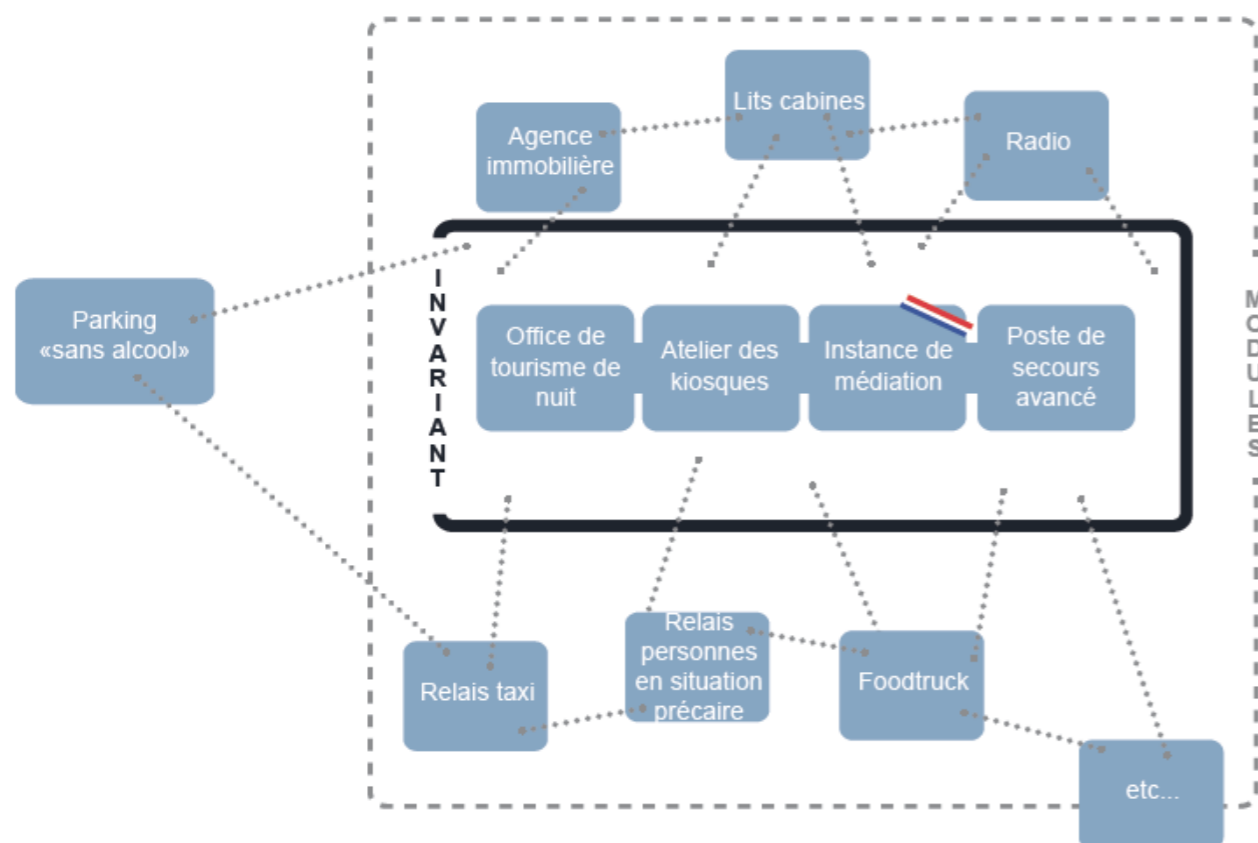
Le pavillon se compose d'éléments répondant à la trame de parkings de différents types de véhicules afin de pouvoir s'implanter sur différents lieux de la métropole.

Potentiel des surfaces

Il s'agit d'augmenter le potentiel d'un parking par la présence d'outils ou par la proximité, contiguë, des services. Sous la partie couverte comme sur le parking planté de poteaux, des borniers sont installés pour fournir les modules en électricité. Les corridors servant au passage des véhicules peuvent se transformer en lieu de vie. Pour exemple, l'émission de radio du samedi soir peut accueillir du monde en s'ouvrant sur ce dernier.

Un bâtiment léger





Du métal, du bois et du verre. Une esthétique aux lignes pures dans une charpente métallique légère afin d’allier le pratique au chaleureux.

Structure acier

Une charpente métallique assemblée permet le montage/démontage du Pavillon de telle sorte qu’il puisse suivre les besoins de la ville.

Un étage de travail

Le premier étage est réservé en partie aux personnes des différents programmes des invariants. Nous retrouvons aussi des bureaux en accès contrôlé pour les activités des modules. Un espace de co-working et de formation permet aux particuliers de trouver un lieu ouvert de nuit pour travailler.

Des services continus

Bordeaux Métropole souhaite devenir une aire urbaine millionnaire. Cela ne peut pas se faire sans des services continus. Les problèmes de nuit se gèrent de jour comme de nuit, et les activités de santé ou de commerce doivent et peuvent fonctionner 24h sur 24h.

Volume flexible

Un jeu de parois pivotantes peut-être installé afin de fermer une partie couverte du Pavillon. Les parois pivotantes animent la façade et permettent de laisser passer le regard tout en intimisant l’enclos qu’ils forment.

Des modules amplificateurs

Les modules sont des éléments ajoutés qui étendent le programme de base. Ils sont transportables et

peuvent-être déplacés de Pavillon en Pavillon.

Les kiosques

Il est important de signaler que la métropole n’est pas égale en intensité durant la nuit. La ville passe par plusieurs phases au cours desquelles les établissements s’ouvrent et se ferment; les transports s’arrêtent puis redémarrent; alors que la ville de veille reste connectée pendant plus de douze heures continues. Nous avons donc observé plusieurs moments de conflit lors des transitions. La population qui occupe un lieu va être amenée à se déplacer et à pratiquer l’espace public dans lequel se mélange alors différents usagers. On a observé un creux de fréquentation entre 2h30 et 4h30, entre les pics de conflits. Il est intéressant de travailler sur une solution de pacification qui utilise cet espace de plus faible fréquentation afin d’étaler l’intensité et ainsi réduire les conflits liés à une surpopulation de l’espace public. Il s’agit d’une extension du pavillon de la nuit localisée dans les petites rues environnantes peu accessibles à la mise en place d’un bâtiment entier. Rappelons également que les kiosques mobiles ont besoin d’un lieu pour dormir le jour et d’un atelier d’entretien. Nous avons décidé de prendre la place de la Victoire comme site exemplaire d’application de notre projet. C’est un carrefour important pour les habitants de la métropole. L’intensité des flux qui la parcourt nous semble représentative de situations nocturnes intéressantes. Ainsi nous pourrions répondre à la demande de services ponctuels et mobiles après deux heures du matin.

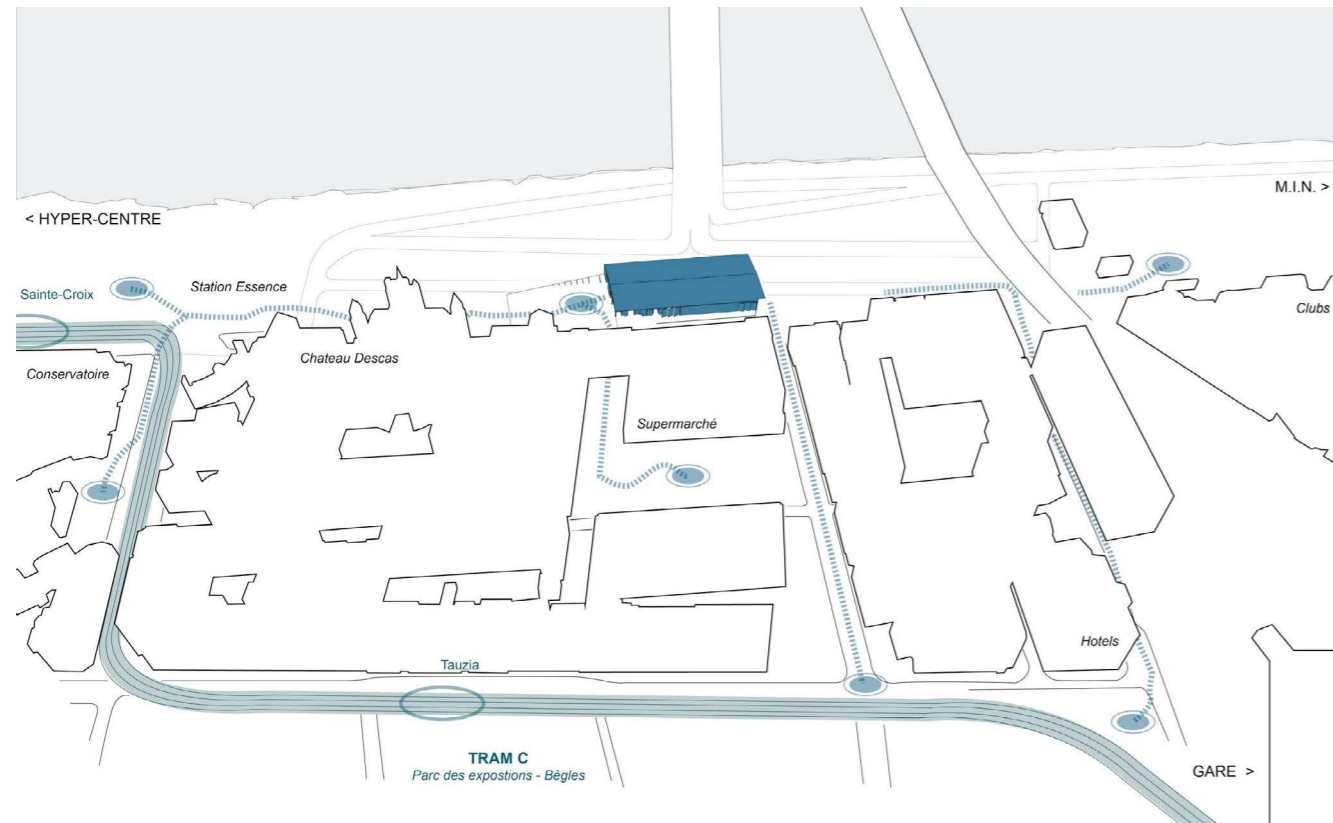
Les conflits arrivent donc dans ces moments de transition. Les populations vont être amenées à se déplacer et à pratiquer les espaces publics. C’est

un instant de croisement d’usagers. Nous avons pu observer un creux de fréquentation entre 2h30 et 4h30, après et avant des pics de conflits. Il nous semble intéressant de travailler sur une solution de médiation pour résoudre ces problèmes. Le but est de mieux répartir les intensités urbaines pour réduire les conflits liés à une surpopulation ou une désertion de l’espace public. Nous avons décidé de prendre l’exemple de la place de la Victoire. Elle est le théâtre de la nuit pour des activités diverses et se situe à un carrefour stratégique dans la métropole.

Dans cet espace public nocturne l’intensité est inégale et on observe un manque de services. Nous souhaitons donc réaliser une intervention architecturale ouverte autant dans l’apparence que dans le programme. En 2014, l’A’urba a publié une étude appelée des espaces publics à vivre où elle préconise ce type de modes d’interventions légères liées aux rythmes urbains:

« L’espace public peut aussi donner lieu à des usages temporaires. Il s’agit donc avant tout de reconquérir la dimension temporelle de l’espace public peu mobilisé dans les projets d’aménagement. Il serait intéressant de mener des expériences de modes d’aménagement éphémères sur l’espace public ».

Nous pensons que les «Kiosques» constituent un bon exemple de reconquête de la nuit. C’est une structure mobile qui permet de couvrir au mieux les usages et besoins des noctambules et des dormeurs en fonction des soirs de la semaine et des saisons. Son mode de déplacement est doux. Elle produit aussi sa propre énergie et on la recharge pendant la journée dans les pavillons.

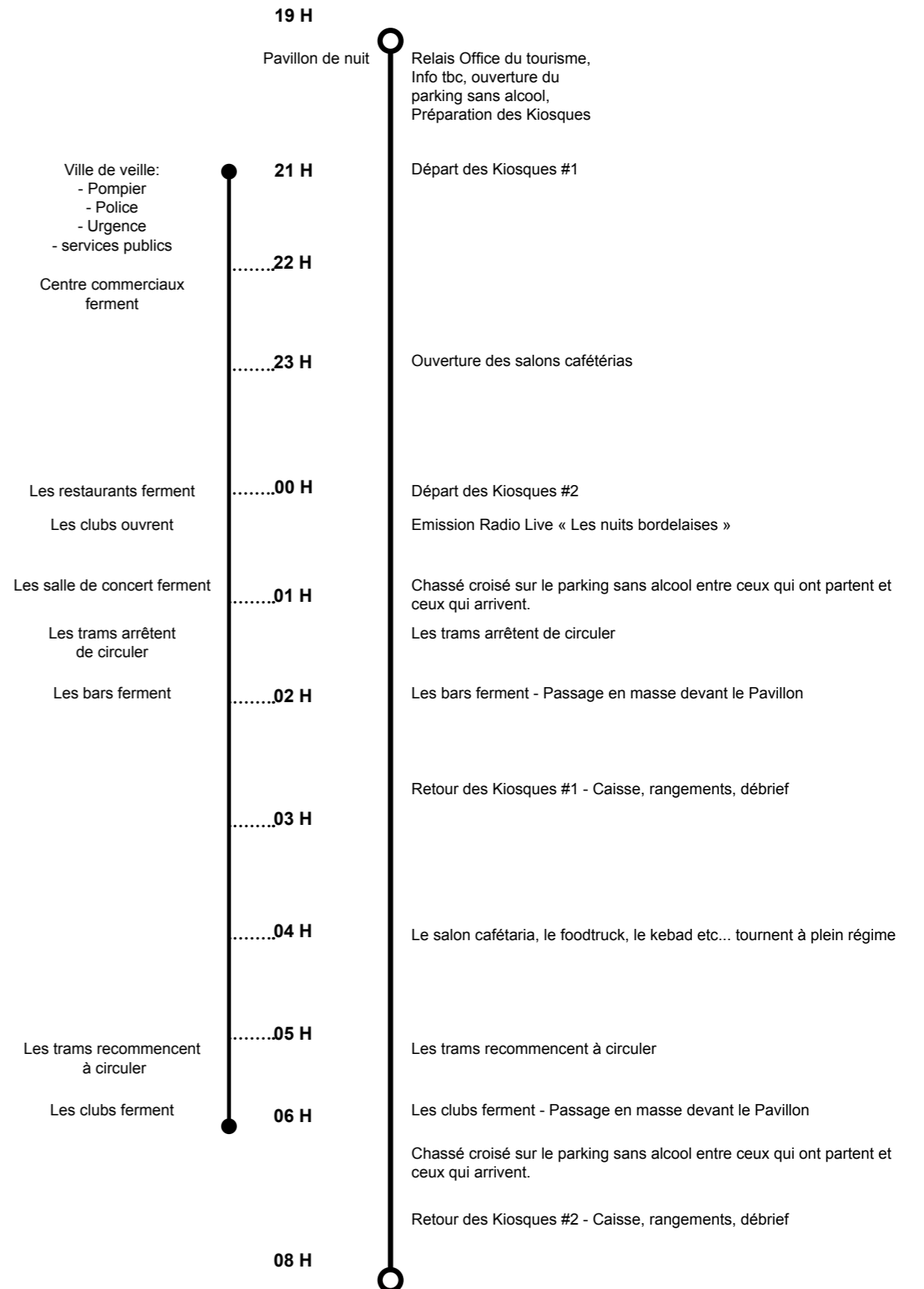


Situation du pavillon de la nuit aux quais de Paludates et les kiosques alentours.

Les kiosques mobiles sont des points de passages possibles lors des nuits urbaines. Ils se dispersent dans la ville en partant de leur maison mère, le pavillon de nuit qui accueille de nombreux programmes.



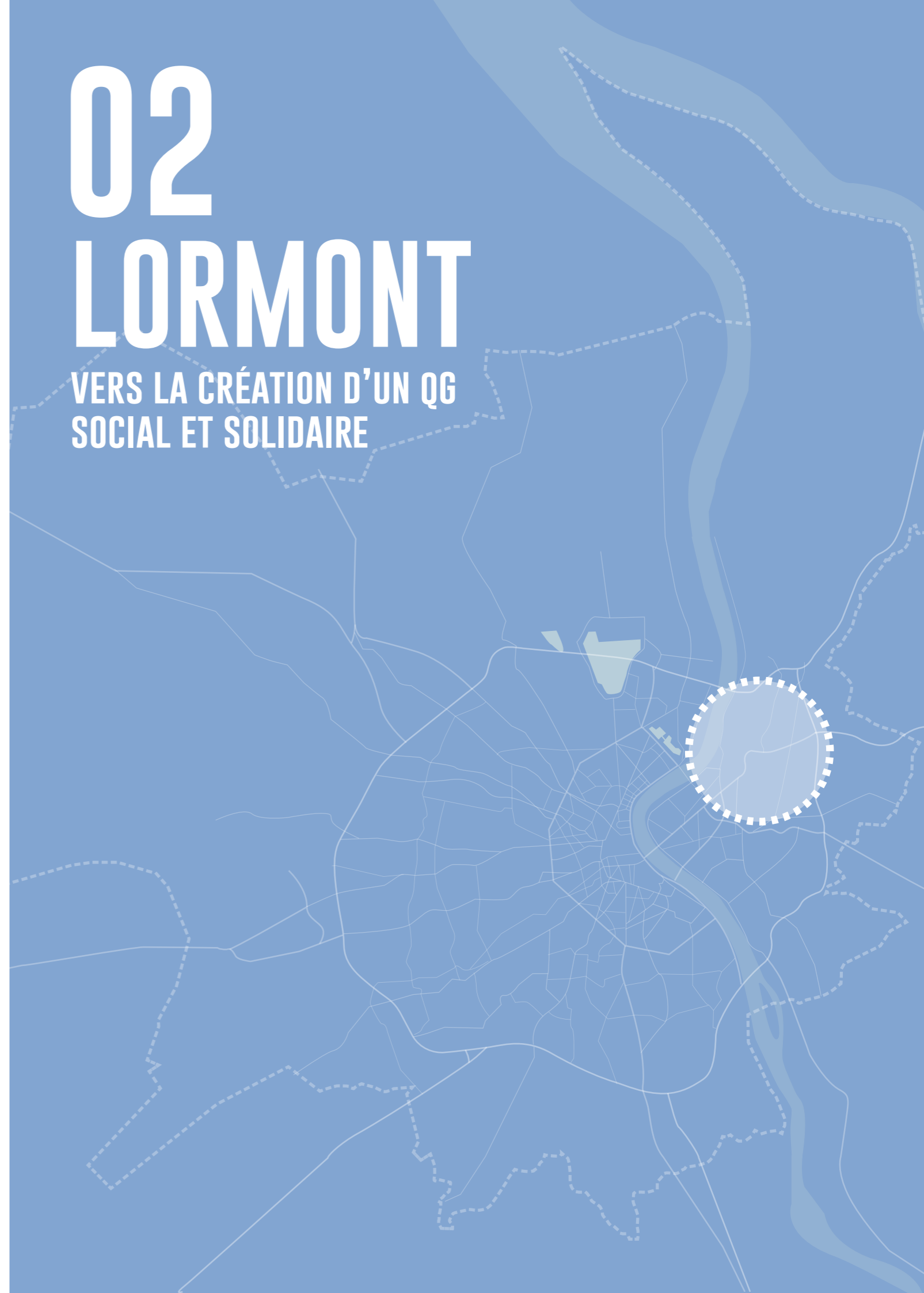
DIAGRAMME DES TEMPS D'ACTIVITÉS



02

LORMONT

VERS LA CRÉATION D'UN QG
SOCIAL ET SOLIDAIRE



REVELER LES GENS

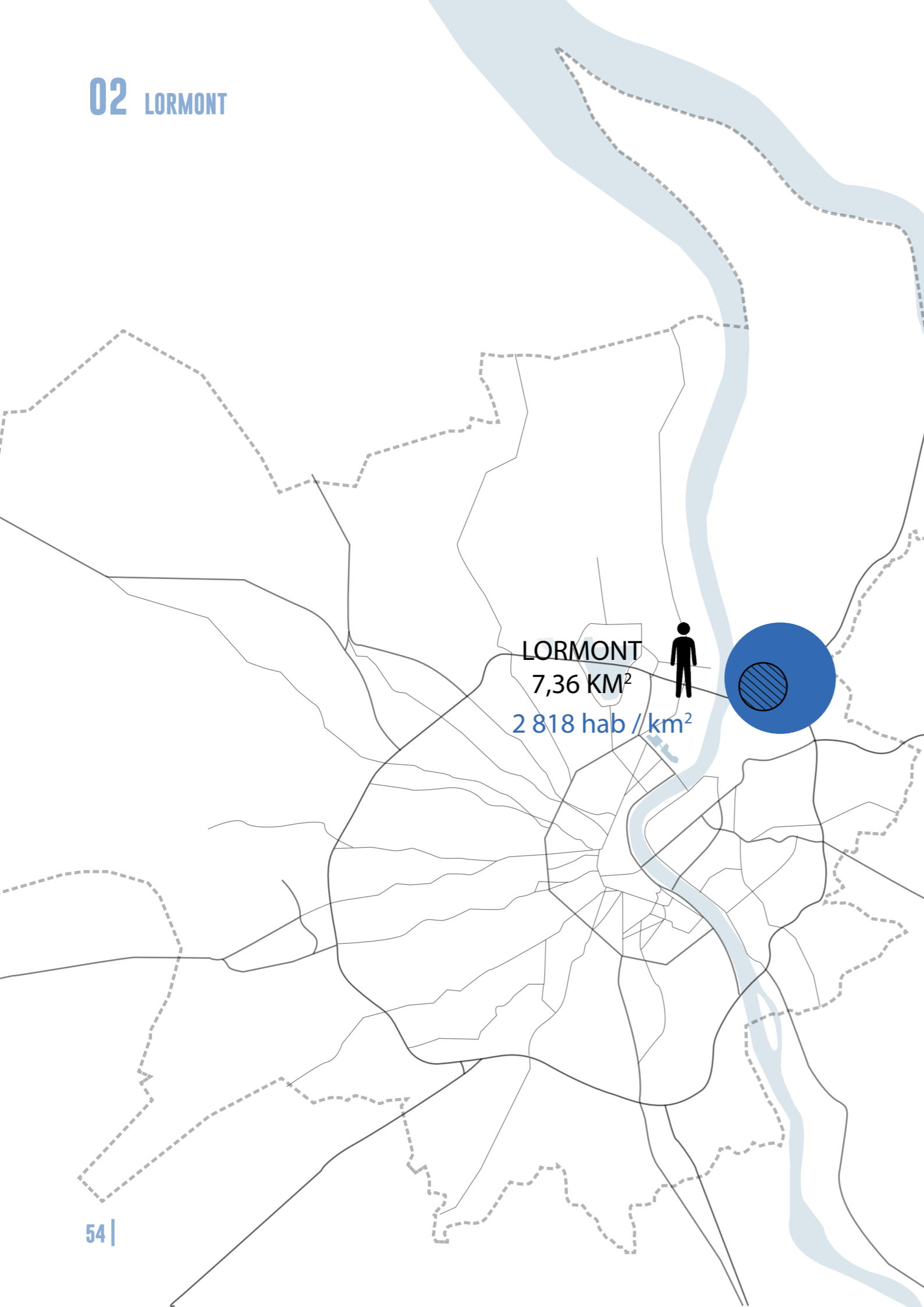
UNE BANLIEUE POPULAIRE MAIS PAS QUE

Nous avons sélectionné la commune de Lormont car elle est située sur la Rive Droite de la métropole. Ce côté du fleuve semble de manière générale assez peu étudié, voir un peu délaissé dans l'imaginaire bordelais et plus particulièrement en terme d'activités nocturnes. Ensuite, ce sont les caractéristiques de cette commune qui nous ont interpellés. Le territoire bâti est composé à 50% de logements sociaux avec l'une des densités les plus importantes de la ville. 2 818 hab/m² pour seulement 7,38 km² à Lormont contre 4 888 hab/km² pour 49,36 km² en moyenne dans l'agglomération. Cela confère à Lormont une image qui à l'échelle de la métropole apparaît comme pleine de paradoxes et d'idées reçues. **Lormont est-elle uniquement une banlieue populaire où prolifèrent la délinquance et la drogue ?** Notons que depuis 2010 Lormont fait partie du plan **GPV (Grand Projet de Ville)** de la rive droite avec les communes de Bassens, Cenon et Floirac.

La population de Lormont est différente de celle que l'on peut côtoyer dans le centre ville de Bordeaux. Le revenu médian des ménages est de 1 041 euros net par mois contre une moyenne de 1 667 euros pour la métropole bordelaise. On retrouve cette différence dans les ménages imposables qui sont de 49 % pour Lormont contre 64 % pour la

métropole. C'est une des communes les plus pauvres de la métropole et ce constat reste le même depuis une cinquantaine d'années maintenant. On retrouve ce constat sur la répartition des ménages par statut sur le logement. « La part du logement social n'a pas sensiblement évolué sur le territoire du GPV et progresse lentement ailleurs dans l'agglomération. De ce fait, la Rive Droite demeure, non seulement le lieu de l'habitat populaire, mais aussi le territoire où sont majoritairement logés les ménages les plus pauvres et les plus précaires de l'agglomération » nous explique le Bilan du GVP de 2012. Lormont est donc en première ligne d'une mauvaise répartition des logements sociaux sur le territoire de la métropole. Elle doit s'adapter à une population en dessous du niveau de vie de la métropole. Les caractéristiques sociales des habitants sont visibles lorsque l'on compare la profession des chefs de ménages entre Lormont et la métropole. On a une majorité d'ouvriers ou d'employés alors que la métropole de Bordeaux est plus homogène avec 15,1 % de cadres supérieurs contre seulement 4 % pour Lormont.

Lormont est également un ancien port marchand. On peut trouver un centre historique appelé le Vieux Lormont dans le Nord de la ville entre le parc des Coteaux et la Garonne. C'était la route directe qui mène à Paris, d'où les marchands

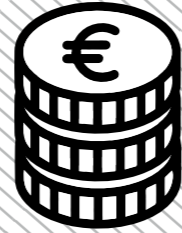


arrivaient. Historiquement, c'est un port actif et festif où les habitants aimaient se retrouver. Avec l'explosion démographique de Bordeaux et les nouveaux enjeux sociaux des années 1950, le plateau du haut Lormont, situé au-dessus du parc des coteaux, a été utilisé pour d'accueillir des grandes unités d'habitations. Au même moment, des zones pavillonnaires sont venues remplir les interstices entre le centre historique délaissé et les grandes barres d'immeubles. Lors d'une interview avec **Etienne Parin, architecte et directeur du GPV**, nous avons pris connaissance de l'importance de l'histoire de la construction de Lormont. Le volume de logements sociaux et le manque de services et d'activités économiques dans ces quartiers ont transformé la ville de Lormont en **une cité dortoir** qui dort la nuit et se vide le jour. Cela s'illustre par un chiffre marquant : plus de 60 % de la population de la rive droite travaille sur la rive gauche.

Le GVP avait pour objectif « **d'intervenir en profondeur sur le cadre de vie des quartiers populaires.** Il était sous-tendu par l'ambition d'ancrer durablement la solidarité dans les relations entre les villes, dans les villes, mais aussi entre la Rive Droite et le reste de l'agglomération bordelaise » peut-on lire dans le Bilan du GPV 2000-2010 : la reconquête. Ce Bilan retrace l'histoire du renouvellement urbain de Lormont. Il nous décrit une ville à tendance populaire, marquée par les politiques publiques en matière de logements sociaux et qui cherche à développer des dynamiques nouvelles. Les enjeux définis par le GPV font écho à notre volonté de créer une impulsion, une centralité nocturne à vocation sociale et solidaire. Nous opérons la reconquête des nuits métropolitaines de la rive droite par une intervention sur la commune de Lormont.

REVENUES DES MÉNAGES

1667 Euros
PAR MOIS



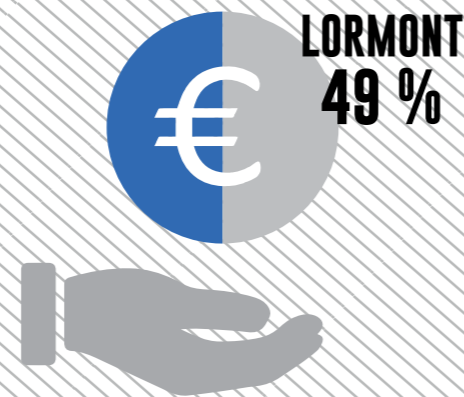
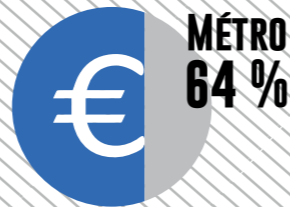
50 % des résidents de la MÉTROPOLE

1041 Euros
PAR MOIS

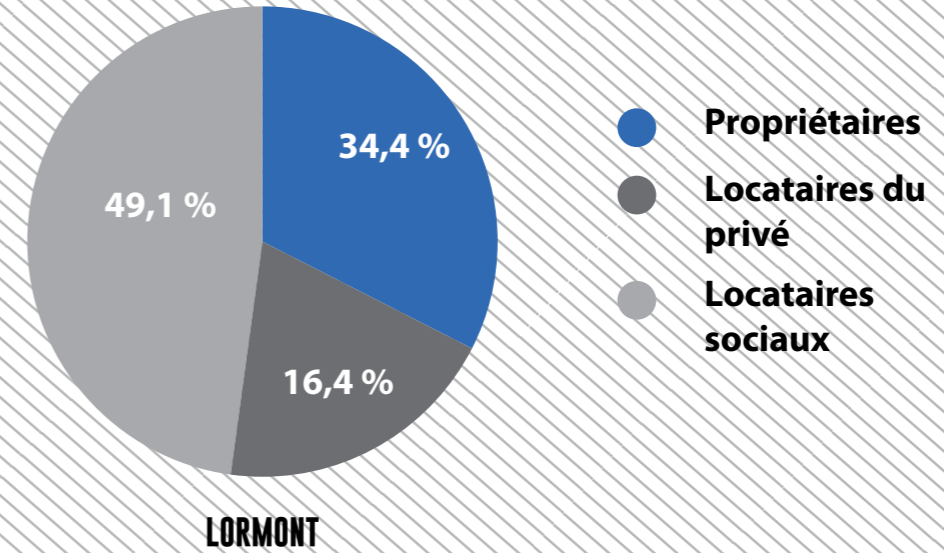


50 % des résidents de LORMONT

MÉNAGES IMPOSSABLES

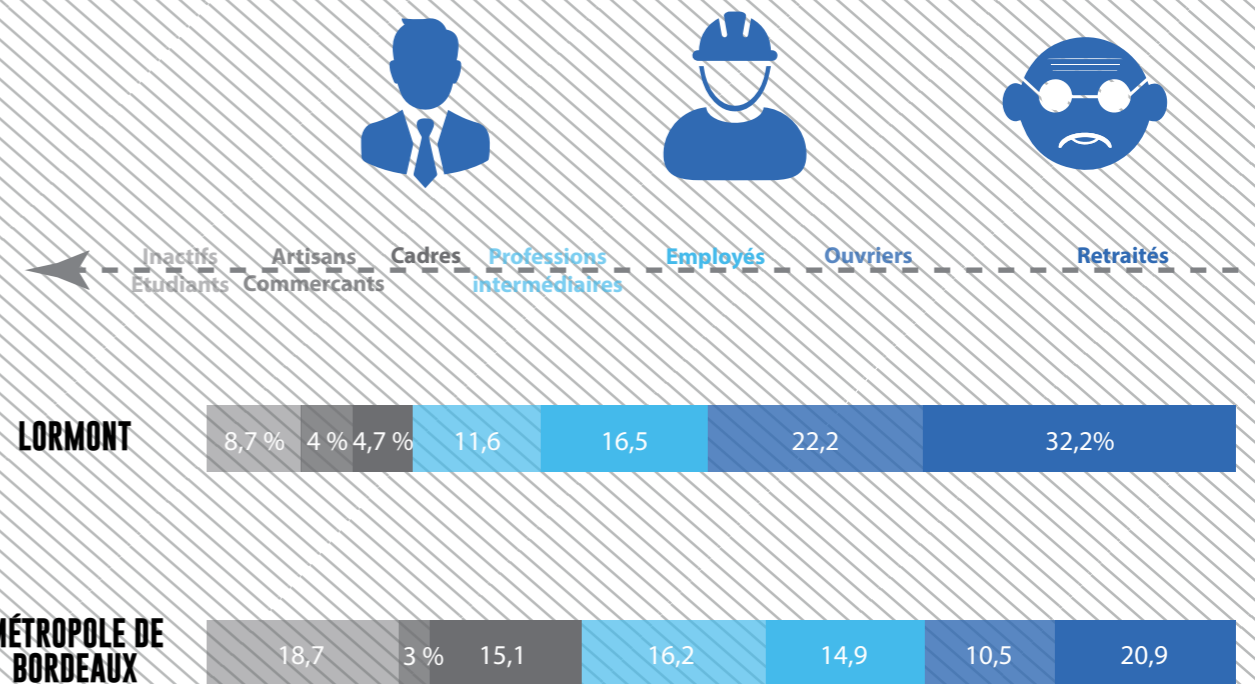


RÉPARTITION DES MÉNAGES PAR STATUT SUR LEUR LOGEMENT



CARACTÉRISTIQUES SOCIALES DES HABITANTS

Profession des chefs de ménage



Source INSEE 2010



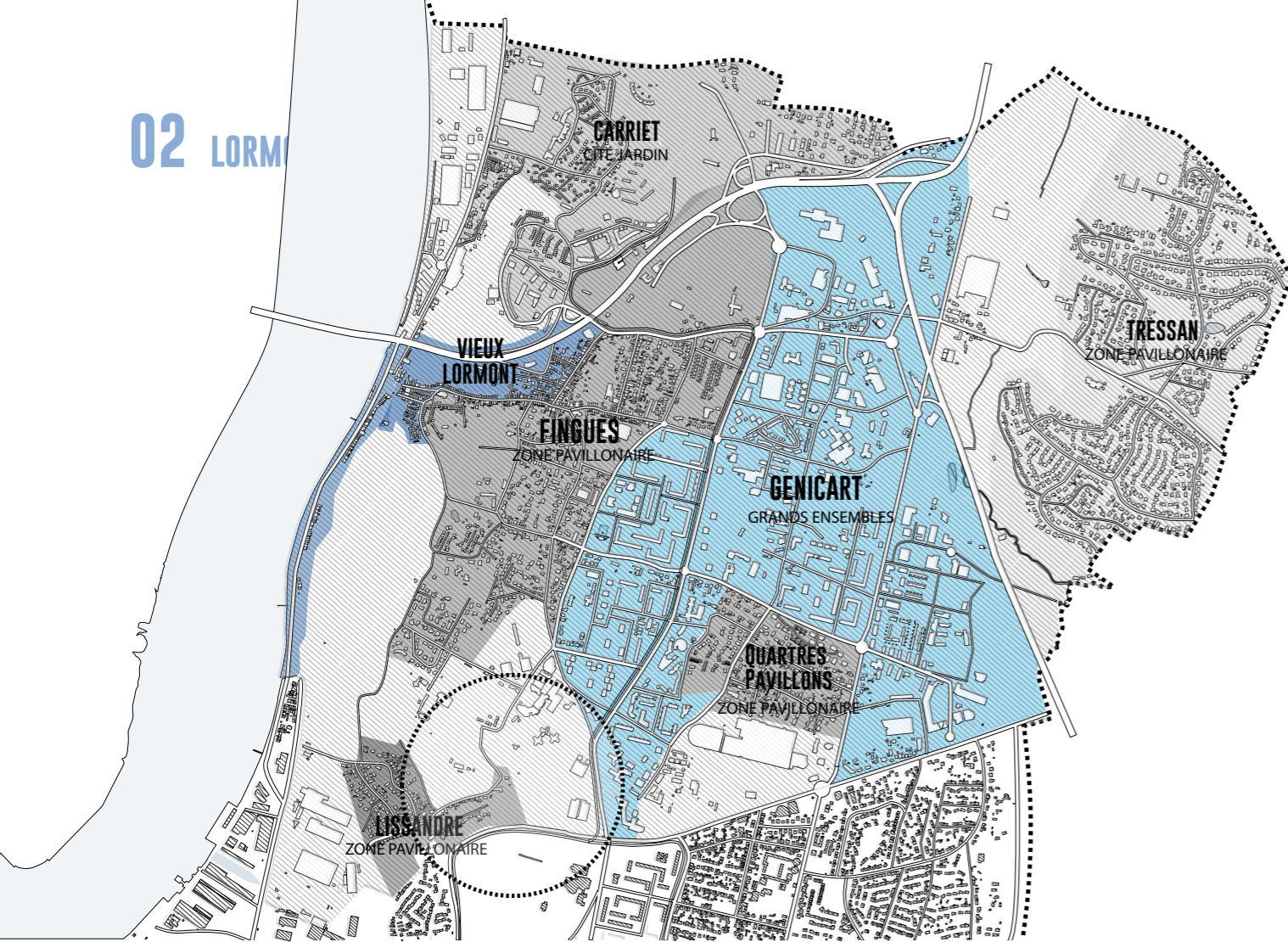
La ville de Lormont possède une identité populaire forte. C'est aussi une ville dortoir qui peine à trouver une fonction ou des programmes adaptés à la nuit. Nous pensons qu'il est d'abord important de cibler la population avant d'envisager un programme ou une réponse nocturne. Un projet architectural ou institutionnel doit d'abord **répondre au besoin** du public. Il peut s'agir d'un **manque observé** sur place mais aussi d'une **ambition future** afin de prévenir des besoins. Nous souhaitons nous tourner vers un public populaire qui reconstruit depuis une dizaine d'années le territoire de Lormont. Cependant, il ne faut pas oublier que s'il y a 50% de logements sociaux, cela veut aussi dire qu'il y a 50% de logements qui ne le sont pas. Ces habitants font aussi partie du territoire au même titre que les populations défavorisées locataires. Il ne faut donc

pas les délaissés. Notre stratégie de reconquête va alors s'inscrire vers une volonté de créer un lieu de rassemblement qui permet la mixité sociale.

Finalement, la nuit à Lormont doit appartenir à sa population dans sa mixité et sa diversité. La ville dortoir doit s'ouvrir et nous souhaiterions montrer aux Lormontais une pratique différente de la nuit. Leur proposer une approche et des activités nocturnes locales qui mettent en valeur la spécificité et l'identité de leur commune. Peut-être pouvons-nous, grâce à un projet nocturne, apporter plus de solidarité au sein de la commune et ainsi améliorer la vie quotidienne et la nuit des lormontais.

REVELER LES LIEUX

L'IMPORTANCE DES FRANGES

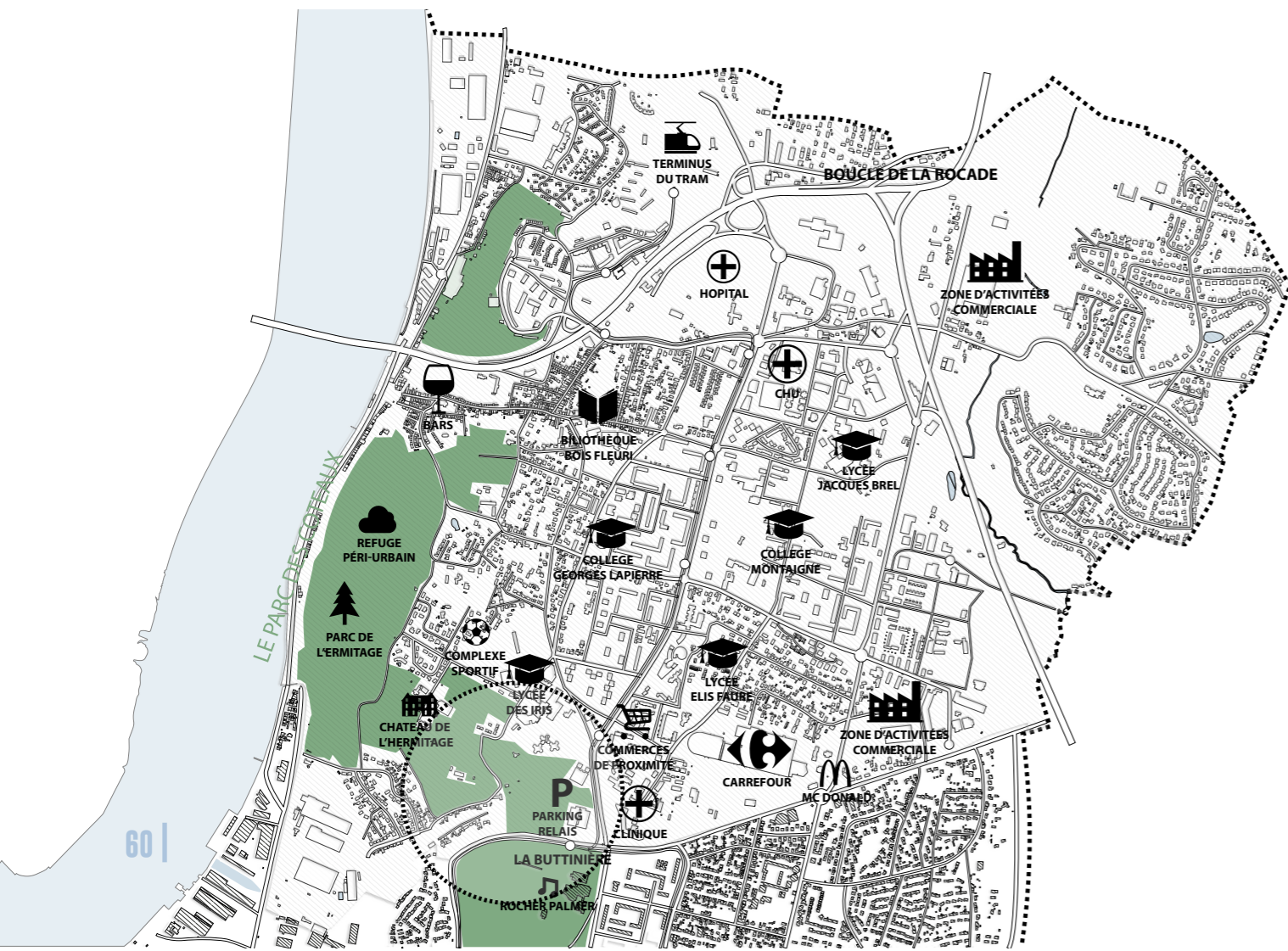


Comme nous l'avons dit précédemment le territoire de Lormont est principalement constitué de logements. La répartition entre logements collectifs sociaux et habitations pavillonnaires est largement compartimentée sans pour autant être isolée sur la commune. Autrement dit, le territoire est largement zoné entre deux typologies de bâtis mais l'on passe d'une zone à l'autre en traversant une rue. Malgré un fort zonage, nous avons aussi une certaine proximité entre les différentes populations car la commune de Lormont est l'une des plus petite de la métropole.

faire une destination de promenades, de loisirs, et de découvertes du panorama de la vallée de la Garonne. A travers lui on cherche à redonner un cadre de vie de qualités aux habitants et une image positive de la rive droite dans l'imaginaire collectif. « Le parc des Coteaux, composé d'une série de sites et parcs aux caractéristiques contrastées et exceptionnelles, est le support emblématique d'une démarche de transformation et de valorisation de ssecteurs urbains aujourd'hui défavorisés » [phrase tirée du PLU] Le parc des Coteaux est donc le support d'une vaste politique d'aménagement. Il serait judicieux de s'inscrire en prolongement de cette politique, voir même de s'y intégrer.

Les activités économiques et les services proposés sur la commune semblent suivre cette logique. Souvent regroupés dans des zones restreintes, elles sont cependant réparties de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire. On remarque que dans le panel d'activités proposés (sports, danse, etc...), nous avons essentiellement des activités diurnes.

Lors de notre première enquête de terrain nous avons identifié une zone au sud de Lormont. Elle présentait en effet deux spécificités principales. La première était son caractère neutre au sein du territoire. C'est-à-dire qu'elle n'est ancrée dans aucune typologie de bâti. Elle n'est donc pas sujette à une image stéréotypée par telle ou telle population. C'est une zone pratiquée par tous et notamment grâce à sa deuxième caractéristique : son positionnement géographique. A la lisière avec le parc des coteaux, elle profite de son attractivité, mais aussi de celles des nombreuses activités sportives et économiques qui la constituent. Nous envisageons donc d'inscrire



Un entretien avec Etienne Parin nous a alors permis de conforter cette hypothèse mais aussi de saisir les enjeux et des détails concrets du site.

Cette portion du territoire fait l'objet d'un vaste projet urbain composé lui-même de plusieurs projets. L'objectif de ce projet urbain suit la politique développée dans le cadre du parc des Coteaux. On cherche ici à créer un aménagement cohérent et homogène entre les parcs de Lormont et de Cenon tout en renforçant l'attractivité économique et culturelle. En effet, le site est fracturé par l'avenue Carnot et son imposante infrastructure de 2x2voies.

La colline de la Buttinière est située à la limite de Lormont, le long de cette fracture. Elle accueille aujourd'hui un arrêt de tram et un parking relais. Bientôt elle sera aussi le siège d'un grand projet immobilier dessiné par les architectes catalans RCR. Ils ont en effet imaginé un jardin suspendu prenant place autour du parking et accueillant des volumes d'habitations, des logements sociaux, des logements étudiants et une cuisine associative. L'objectif du jardin suspendu est de prolonger le parc des coteaux de Lormont et d'être accessible pour le parc du rocher palmer par une passerelle.

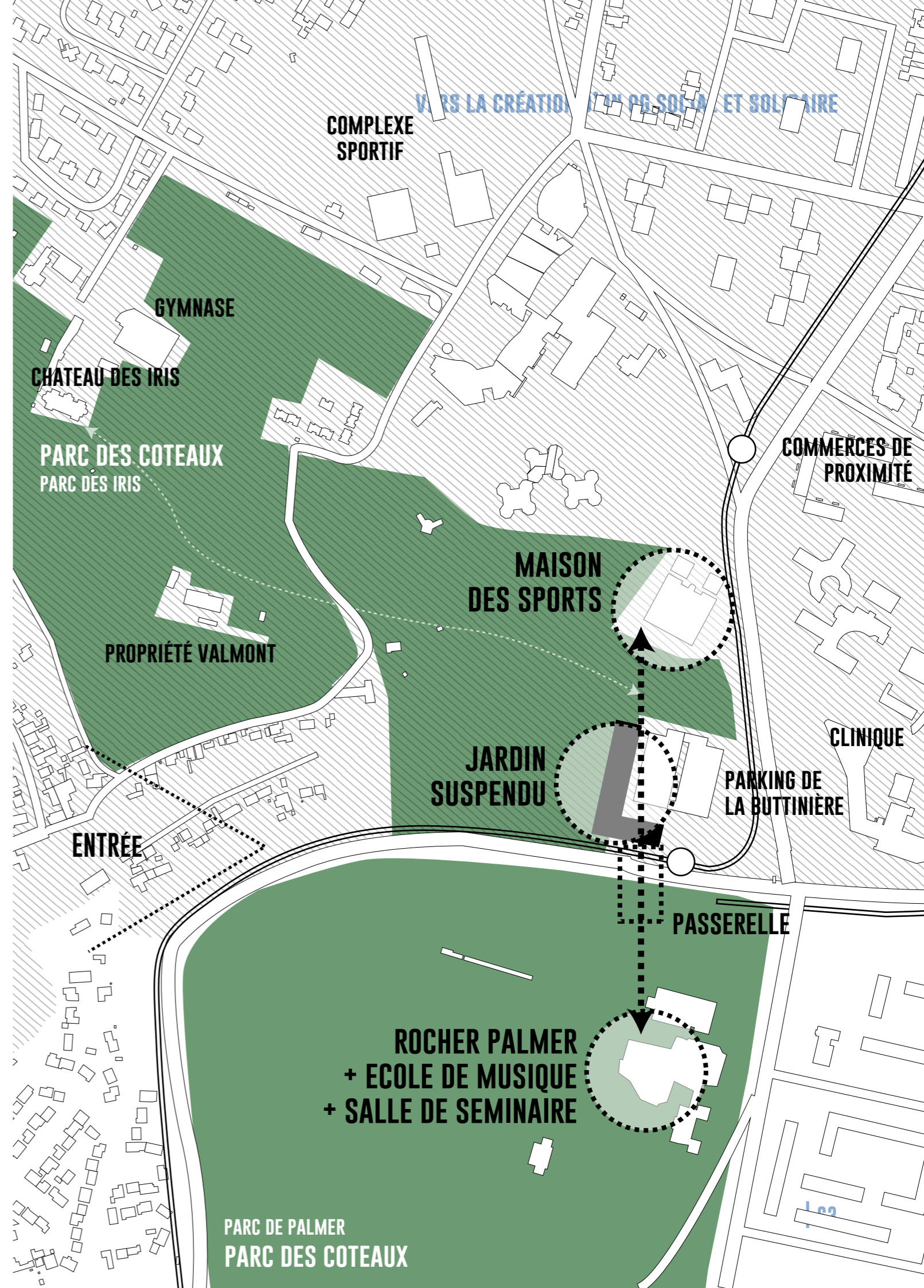
Le second dessein vise le Rocher de Palmer. Victime de son succès, avec plus de 200 événements par an, le complexe a besoin de s'étendre. Plus qu'une salle de concert, le Rocher Palmer accueille aujourd'hui deux organismes : l'EPLC (Etablissement Public Local et Culturel) qui met à disposition des salles pour des événements professionnels (séminaire) et associatif, et Musique de Nuit qui gère le programme culturel. Il est prévu de créer une extension dans le parc avec des salles de réception, une école de musique... On comprend donc le Rocher Palmer va devenir encore

**JARDINS SUSPENDUS
PROJET RCR ARTOTEC**



plus attractif, et encore plus rayonnant à l'échelle de la métropole.

La métropole Bordelaise envisage aussi de retraiter le territoire qui connecte le parc des Iris et la Buttinière et notamment à travers une promenade et l'installation de résidence artistique dans la propriété Valmont. Etienne Parin a aussi insisté sur l'importance de ne pas faire projet au sein de la ZUP, mais bien de s'inscrire dans une zone neutre, en frange pour permettre aux gens de sortir de chez eux, de leur quartier et de faire venir d'autre gens (les bordelais et





les Cenonnais). Cet entretien nous a donc révélé que le territoire entre le Rocher Palmer et le Château des Iris est bien une zone clé.

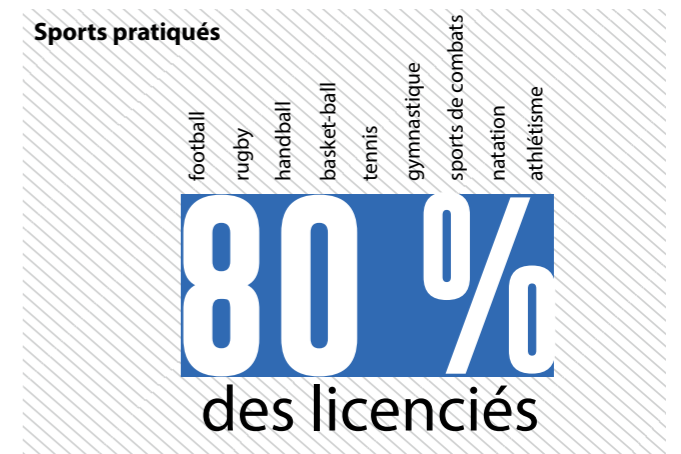
Pour nous inscrire dans le territoire, nous avons choisi de nous appuyer sur la maison des sports, située au nord du parking de la Buttinière. Cet équipement public accueille au quotidien des cours d'art martiaux, de boxe et de lutte sur une plage horaire de début soirée (17h-21h). Le site attire déjà un public, il a un rayonnement dans la commune. Cela présente un avantage pour notre futur équipement, sans pour autant qu'il le concurrence. Nous imaginons une future complémentarité entre les deux. La construction de notre projet aura pour vocation de réhabiliter la maison des sports. En nous installant sur le côté Est du bâtiment nous avons l'avantage d'une grande visibilité urbaine. En effet, la façade principale du projet sera en connexion directe avec la voie du tramway et une artère principale de Lormont.

RÉVÉLER LES USAGES

UN QUARTIER GÉNÉRAL NOCTURNE : LE QG

La maison des sports des Iris est un lieu de vie à part entière au sein de la commune de Lormont. La rive droite de la métropole bordelaise a vu le nombre de licences sportives augmenter de 50 % entre 2002 et 2012. On remarque que 18 % de la population possède une licence sportive. Les sports de combats représentent un des pôles majeurs et ils sont pratiqués au gymnase de la maison des sports des Iris. Le bâtiment est construit autour d'un gymnase central où se trouve un tatami de judo. On compte aussi une salle de boxe, un pôle de lutte féminine, une salle de machine de sports et de nombreux vestiaires. Le sport à Lormont est organisé autour d'associations qui organisent les cours. La vie associative est très sportive et organise la vie de la communauté. Il est important de retrouver dans notre bâtiment l'esprit associatif qui permet aux habitants de se sentir investi dans le projet. De plus, les activités physiques sont très sollicitées, il serait donc logique de créer des salles accessibles après 21 heure (fermeture de la maison des sports).

Lors de nos visites au sein de la communauté Lormontaise nous avons participé à un événement de danse appelé « Money Time Battle 2 ». C'est une



compétition de Break dance annuelle qui réunit des danseurs du monde entier au sein de la maison des sports durant toute une journée. On a pu voir que la culture hip-hop et notamment la danse était très présente dans la commune. La ville de Lormont est partenaire de l'événement et aide à l'organisation avec les équipes de bénévoles et les associations de danse. Nous avons ressenti un véritable esprit de village où toutes les générations étaient réunies autour d'un événement convivial. Nous avons vu des jeunes, des familles ou des personnes plus âgées se réunir autour de la culture hip-hop. Aussi, nous est-il apparu que la culture était un moyen de lier et réunir les gens de manière pacifique, et que faire participer

11 587 LICENCIÉS SPORTIFS EN 2012

18 %

POPULATION DE LA RIVE DROITE

+ 50 %
ENTRE 2002 ET 2012



« C'est génial, cet événement attire un public vraiment varié »

Christine Salis - Responsable du service Jeunesse de Lormont

les jeunes à une activité permettait que celle-ci se passe bien. Par conséquent, nous nous sommes dits qu'il pourrait être intéressant de créer un lieu à vocation socio-culturelle qui ferait participer les habitants du quartier, et notamment les jeunes.

Nous avons contacté Renaud Epstein (docteur en sociologie et enseignant en science politique). Il nous a conseillé de nous intéresser au cas du Parc de la Villette à Paris (19^e arrondissement). C'est un exemple de réalisation architecturale en relation avec la jeune population du quartier. En effet, le parc de la Villette a été réalisé par l'architecte Bernard Tschumi en 1979 dont l'ambition était triple : artistique, culturelle et populaire. En même temps que la réalisation d'un nouvel espace attractif de la capitale, la relation avec ces habitants n'a pas été mise de côté. L'Association de Prévention du Site de la Villette (APSV) a été « créée pour préserver la paix sociale et l'harmonie au parc de

la Villette. L'APSV mène principalement des missions d'insertion socioprofessionnelle et de formation, destinées à des jeunes rencontrant des difficultés ». L'APSV met en œuvre des actions de prévention (de la délinquance) et d'insertion (insertion par l'activité économique). Dans ce cadre, elle a développé un dispositif d'accueil de jeunes devant effectuer des TIG ou mesures de réparation pénales. L'intérêt et les enjeux du parc sont expliqués par l'intervention de tuteurs. Les institutions judiciaires manquent de lieux d'accueil, et même si seulement 21 des jeunes sur 40 en 2008 ont totalement effectué leur peine, 12 personnes sont ensuite devenues techniciens pour le parc de la Villette et 18 ont demandé un suivi éducatif ou d'effectuer des missions rémunérées. Le lieu d'accueil n'est pas ouvert la nuit, mais le parc de la Villette est ouvert 24H/24. « L'association travaille en partenariat avec les acteurs associatifs, les structures sociales et éducatives des quartiers situés autour de La Villette et construit des projets avec eux. Dans les actions menées, l'accès à la culture est le point central. Il s'agit de proposer aux jeunes des activités autour de la découverte d'une pièce de théâtre, d'une exposition, d'une œuvre musicale (...) et que cette activité, toujours préparée et accompagnée en lien avec les partenaires, soit un temps éducatif. »

Il pourrait être intéressant de s'inspirer du parc de la Villette qui fonctionne bien et qui est a priori le seul exemple d'un lieu à vocation socio-culturelle qui ferait participer les habitants du quartier en France, d'après Renaud Epstein. Nous souhaiterions donc intégrer les jeunes de la ville de Lormont dans le processus de création de notre lieu nocturne. En effet, une architecture simple et facilement constructible par des amateurs pourrait permettre aux jeunes de réaliser eux même le lieu.

L'idée est qu'ils soient de faite, attaché à la structure qu'ils ont en partie réalisé. Le collectif Belge Limite/Limite a réalisé ce type de construction sociale à Bruxelles dans les quartier Nord de Brabant en 1998. Ils ont réalisé un « phare » dans le quartier, c'est un lieu de rassemblement créer pour et par la population. « Sa réalisation a permis aux habitants de se rencontrer et de tisser des liens. Sa vocation est de devenir un centre d'appui destiné à améliorer la communication

dans le quartier ».

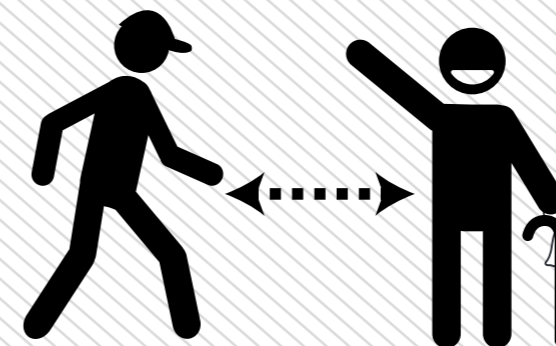
La réalisation d'un espace dans lequel on est investit permet d'envisager une meilleure réception du projet dans la communauté. En effet, des exemples de structures de quartier mal intégrés ont été réalisés les années passées à Lormont. Certaines salles ont été brûlés par une partie de la population qui ne se sentait probablement pas en accord avec le programme des locaux mis à sa disposition. Nous souhaiterions

EXEMPLE D'ARCHITECTURE PARTICIPATIVE PAR LE COLLECTIF LIMITE/LIMITE



1999 - 2000

UN LIEU POUR RECONNECTER LES HABITANTS



rassembler les gens pour la construction et utiliser le bâtiment comme point de rencontre entre toutes les populations de la nuit. On a mis l'accent sur les jeunes, mais les familles et les travailleurs sont aussi à prendre compte. La ville de Lormont peut être bien plus qu'une simple ville dortoir dans laquelle la vie est renfermé à l'intérieur des habitations.

Le site de la maison des sports des Iris est situé entre le parc des coteaux, le futur projet des jardins suspendus et le parking relais de la Buttinière. C'est donc un lieu aux usages multiples où les populations vont être amené à se croiser. Nous voulons créer un QG de la nuit où la population de Lormont peut se retrouver, échanger, se relaxer, se donner rendez vous ou encore faire une pause pendant son travail. Un lieu d'attractivité dans la nuit de Lormont. Nous souhaiterions lui apporter un aspect nocturne encore inexploité. En effet, le parc des coteaux est utilisé par des événements annuels qui réunissent des milliers de personnes. La nuit verte est un véritable succès qui accueille plus de 5 000 personnes durant une nuit. C'est un événement nocturne qui mêlent découverte du parc et art contemporain le temps d'une soirée dans l'année. Nous pensons que le besoin d'activité nocturne est un réel enjeu et que réunir les populations autour de programme qui cibles différents publics et générations permet de créer une dynamique de rassemblement. Pour cela, nous avons imaginé regrouper les activités autour d'un espace de convivialité où il serait possible de se restaurer. Cette idée a émergé lors d'une rencontre à l'école d'architecture et de paysage avec Marie-Laure Cuvelier. Elle est en charge du montage de projet de tiers lieux en Aquitaine au sein de l'organisation « La coopérative Tiers-Lieux : travailler autrement en Aquitaine ». Elle nous a expliqué que la restauration



était un pôle important dans la programmation d'un lieu de convivialité. C'est également un moyen de financer notre projet grâce aux bénéfices engendré par une cafétéria ou la location des locaux à une entreprise privée. Autour de ce pôle de convivialité,

les différents programmes viennent s'organiser à l'intérieur de modules. Ils sont évolutifs car ils ciblent des activités particulières qu'on trouve pertinentes aujourd'hui mais qui sont peut-être amenés à évoluer avec le temps et les pratiques sociales.

1. Le pôle de co-technologie pour le co-working et le gaming : C'est une salle qui permet d'avoir accès à des ordinateurs très puissants sur lesquels il est facile de travailler ou de jouer à des jeux. On ciblerait une population d'étudiants ayant

besoin d'un espace de travail en dehors neutre pour la soirée ou pour la nuit durant les périodes de révisions d'examens, ainsi que des jeunes passionnés de jeux informatiques capable d'y passer des heures entières.

2. Une salle de danse et de sports : Cela permet d'organiser des cours de danse à Lormont et de laisser libre cours à l'imagination des habitants passionné de break dance.

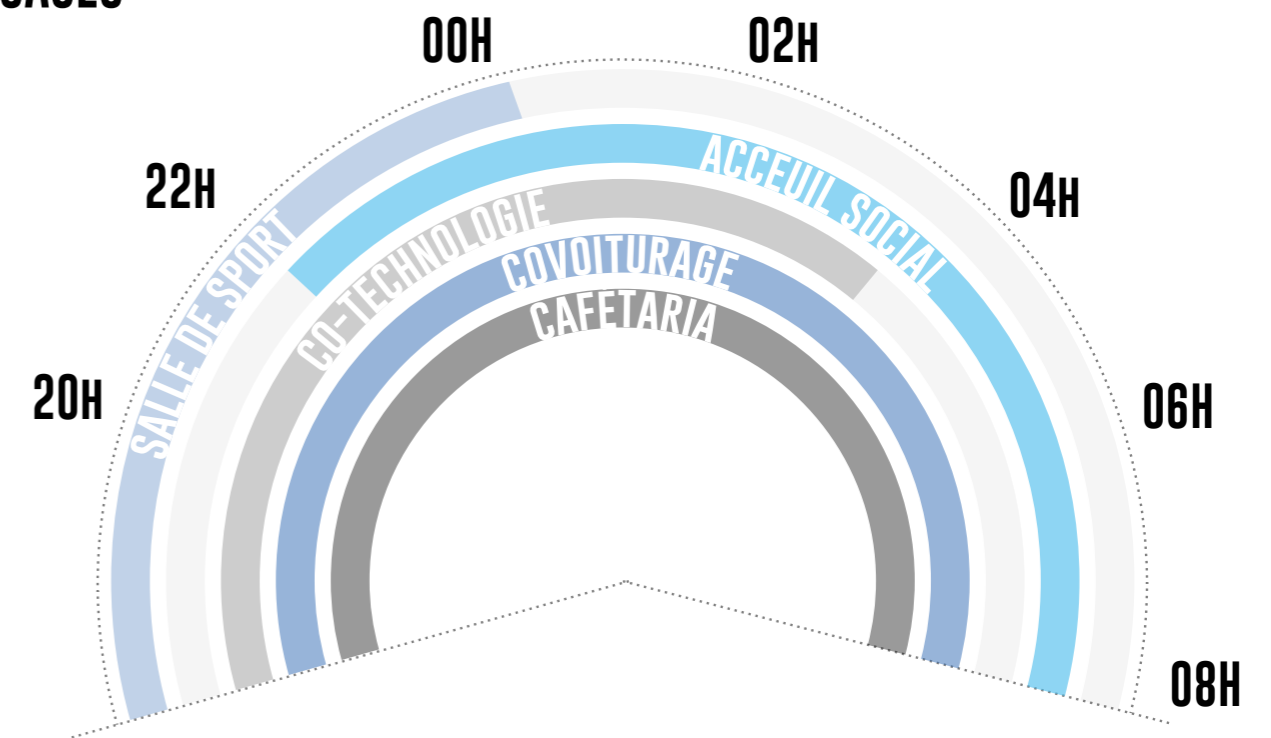
3. Un pôle d'accueil social : La nuit est souvent le moment de la solitude. Certaines personnes peuvent se sentir délaissées ou avoir besoin de parler à quelqu'un. Intégrer une cellule psychologique avec un assistant social compétent au sein d'un espace vivant permet de soutenir des personnalités fragiles dans la commune.

4. Un pôle de co-voiturage : Créer un point de rendez vous de co-voitureurs au sein de la commune de Lormont. Cela est pertinent compte tenu de la proximité avec le parking de la Buttinière souvent utilisé comme point de rencontre aujourd'hui.

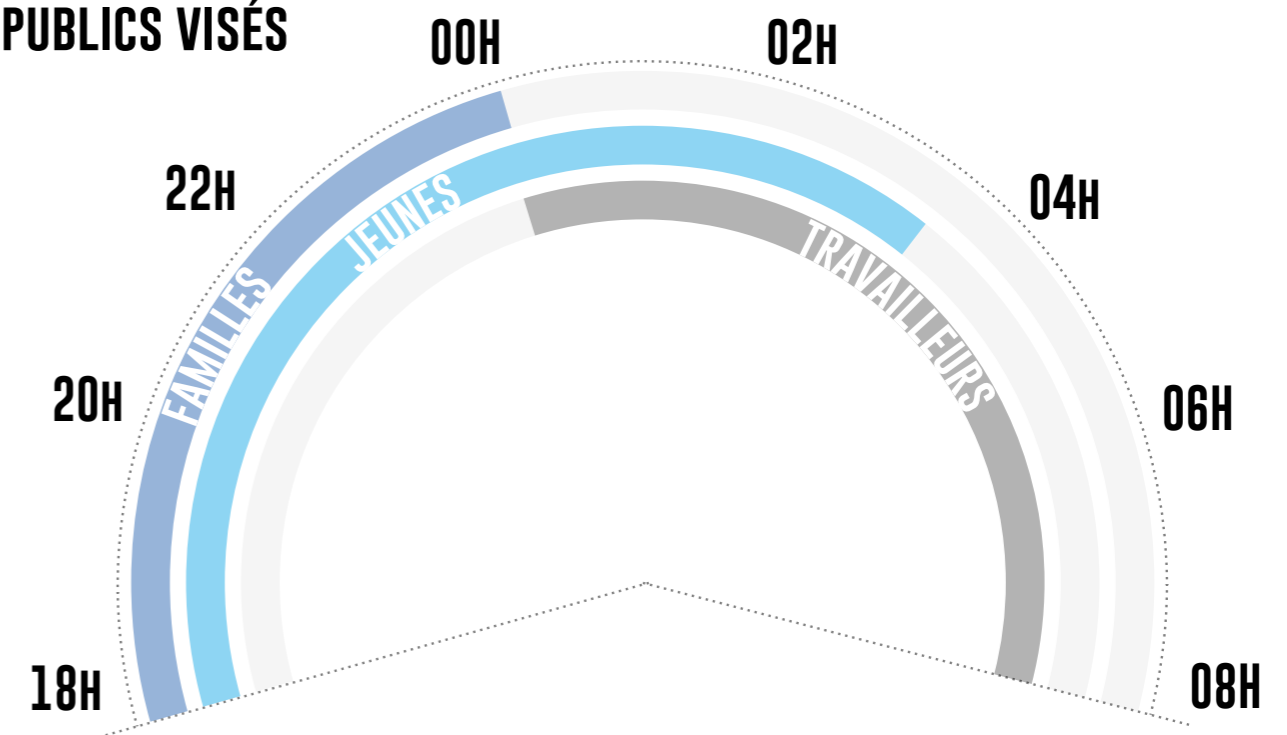
Toutes ces activités sont articulées autour de l'activité de restauration qui réunit tous les publics. Les jeunes et les familles qui souhaitent un endroit de convivialité le soir, les travailleurs de la nuit qui sont de passages, les co-voitureurs en transit, les danseurs de début de soirée ou encore les joueurs informatiques. Le lampion de la nuit est un lieu qui réunit plusieurs activités dédiées à plusieurs publics différents pour permettre une rencontre entre tous les acteurs de la nuit qu'ils soient noceurs, travailleurs, en déplacement ou même en détresse sociale.

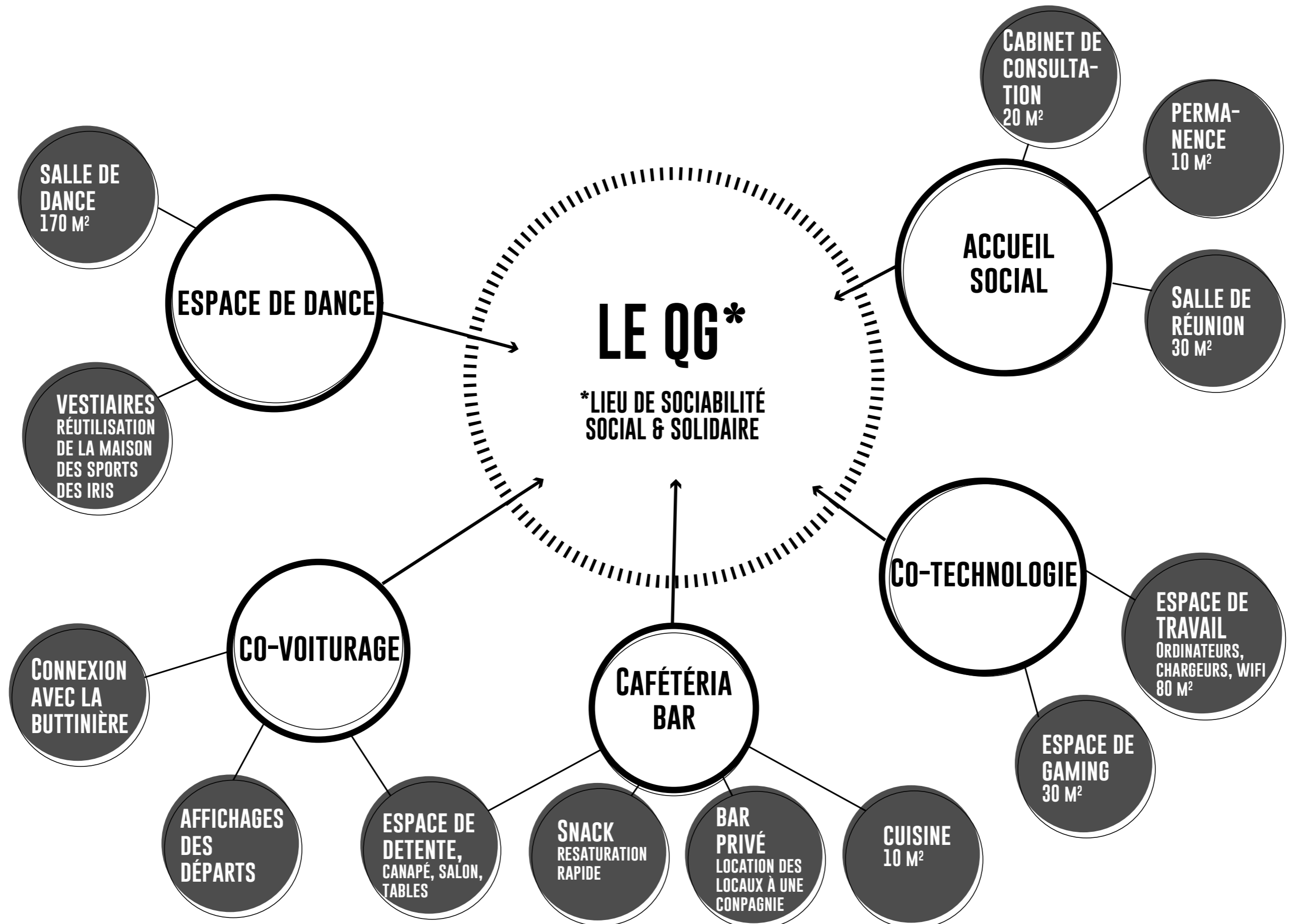
Le lampion nocturne est un nouveau bâtiment qui s'appuie sur la maison des sports des Iris. Nous avons décidé de cet emplacement pour permettre à la structure d'être vu et en relation avec les futurs projets de la ville de Lormont concernant la Buttinière. Les économies budgétaires en vigueur dans toutes les institutions publics ces dernières années nous a également aiguillé dans ce sens. En effet, nous avons privilégié l'implantation de notre QG de la nuit dans un site public puisqu'ils sont assurés. Il est donc plus facile et moins couteux de s'implanter dans un bâtiment public plutôt que l'inverse. De plus, notre bâtiment serait en partie privatisé par l'intermédiaire d'une entreprise qui louerait les locaux de la cafétéria. De plus, chaque fonction du bâtiment demande une surveillance par un personnel compétent et spécialisé.

USAGES



PUBLICS VISÉS





03

AÉROPORT

VERS LA CRÉATION D'UNE VEILLEUSE



PRÉFACE

VERS UNE NOUVELLE TERRITORIALITÉ MÉTROPOLITAINE DANS UN ESPACE DE MOBILITÉ

La mise en concurrence des aéroports, ainsi que leur gestion privatisée rend nécessaire le développement de politiques innovantes dans ces «villes-lisières ». Concentrant les nœuds de transports, ces *edge cities* constituent les pôles d'urbanisation de demain et les gestionnaires (tant privés que publics) de ces hubs contribuent à faire de ces zones des destinations « en soi » avec pour environnement fonctionnel des parcs hôteliers, des centres de congrès, des infrastructures de fret, etc... Ces zones se rassemblent en développant une nouvelle **centralité en périphérie** urbaine et souvent y fleurissent de multiples activités commerciales, de loisirs ou de proximité, en effet ces espaces publics sont des lieux fondamentaux dans le processus de mondialisation.

En dépit du projet du 45° parallèle, la zone de l'aéroport de Mérignac reste à la marge et isolée du reste du territoire. Que ce soit le personnel travaillant sur place ou les voyageurs y logeant, le temps nocturne dans la zone aéroportuaire s'avère plus souvent un moment neutre voire pesant, qu'un moment unique de passage apte à marquer positivement les esprits. Si l'aéroport est prétendument un lieu uniforme dans le monde, les conditions d'accueil et de départ sont essentielles, un aéroport constitue pour une ville sa façade esthétique mais est aussi une porte

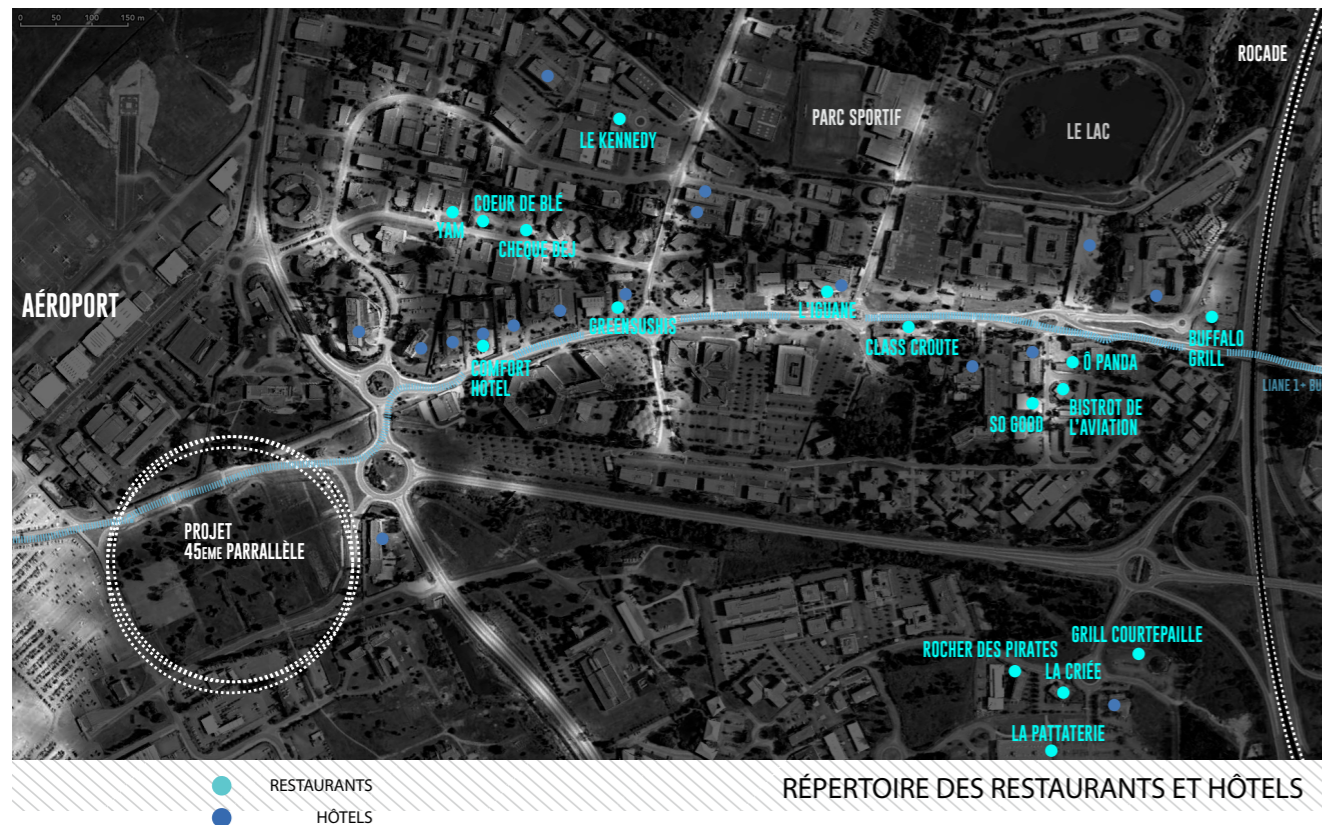
ou un **SAS vers le reste du territoire**. Il s'agit donc d'ouvrir l'aéroport sur le reste de la métropole, de faciliter l'accueil et de faire du moment de la mobilité un temps agréable plutôt que pesant. Ainsi, la zone aéroportuaire n'est pas un simple espace de transit, « un non-lieu » comme le dirait Marc Augé, elle constitue une des portes d'entrée de Bordeaux et constitue un point d'ancrage de l'Archipel métropolitain mondial.

Investir « Bordeaux La Nuit » sur la zone aéroportuaire, c'est investir économiquement et qualitativement le vécu urbain de personnes en transit mais pas seulement et donc potentiellement l'attractivité de la métropole. Promouvoir une zone aéroportuaire fonctionnelle et dynamique s'inscrit dans un double dynamique : promouvoir l'économie interne à la métropole afin de diffuser une image positive à l'extérieur. En outre, la planification spatiale, le développement du foncier et la promotion de mobilité douce sur **le corridor** aéroportuaire s'inscrit dans une opération d'intérêt métropolitain développée par Bordeaux Métropole actuellement. En effet, Bordeaux Métropole promeut une zone qui a vocation à se convertir en « **technopôle** ». La programmation urbaine proposée par l'équipe de Bordeaux Nocturne aspire donc à s'inscrire dans la continuité et l'armature générale plan guide aéroportuaire, en proposant des alternatives en termes de



MÉRIGNAC
48,17 KM²

1 384 hab / km²



services : il faut créer un « reflet » en terme de services et d'équipements nocturnes aux activités du jour.

La mobilité la plus valorisée est celle des passagers des « classes avant » et des « grands voyageurs » fidélisés, dont le parcours dans l'espace public aéroportuaire est soigneusement jalonné d'espaces réservés (aires d'enregistrement, points de contrôles biométriques automatisés ou salons). Leur circuit repose aussi sur des files d'accès spécifiques aux contrôles et à l'embarquement. L'aéroport les érige ainsi en élites **hypermobiles**, et devient un lieu d'entre soi et d'identification. Leur mobilité tranche sur l'immobilité relative des agents aéroportuaires, aux horaires fréquemment décalés pour mieux servir la mobilité des passagers, ou sur celle des migrants placés en rétention en zone d'attente. L'aéroport contribue ainsi à normer les mobilités aériennes, dont le « motif » de déplacement par excellence est

le voyage d'affaire en solitaire, illustré par la figure de l'homme d'affaires muni de son porte-documents, que diffusent les pictogrammes de la signalétique aéroportuaire. C'est un lieu qui contribue à produire, à diffuser et à naturaliser des catégories de mobilités à l'échelle mondiale qui tranchent sur la diversité des mobilités observables au sein de l'aéroport.

S'inspirant du concept d'aéroville ou « **aerotropolis** » diffusé dans les années 2000 par J. Kasarda, il s'agit ici de développer les équipements et l'urbanité sur une « vaste région urbaine cosmopolite et ouverte sur le monde ». Pour valoriser cette zone il convient de reconquérir la centralité urbaine dans une zone marginalisée par plus d'accessibilité, de transversalité fonctionnelle tout en se focalisant sur un type précis de voyageurs. En effet, dans ces aérovilles les types de mobilités sont catégorisées et hiérarchisées. La mobilité la plus valorisée

correspond aux voyageurs les plus fidèles, les *business travellers*. Dans l'enceinte de l'aéroport leur parcours est facilité par des zones privatisées et clairement indiquées. Cependant, une fois sortis de la zone, sur l'aéroparc de Mérignac, ces élites hyper-mobiles ne font l'objet d'aucun traitement particulier, en dépit de l'importance de leur accueil sur l'aéroville. Si l'aéroport a su « normer » cette mobilité pour voyage d'affaire en solitaire (le plus souvent), le complexe hôtelier ne devrait pas être le parallèle de l'accueil en aéroport, mais bien au contraire un lieu ludique configuré en parallèle des activités professionnelles.

Certes, le développement des *lows costs* et les facilités de transport avec l'europanisation sont un champ à investir, toutefois ce projet a pris le parti du tourisme industriel (voyageur intéressé professionnellement par le secteur aéronautique et/ou militaire). Les **concordances temporelles d'un point de vue économique et politique** rendent cet objectif soutenable et permettent d'anticiper un besoin futur, d'autant que l'aéroport de Bordeaux est un des aéroports qui connaît la plus grande croissance en France, il y a donc une zone de développement urbain potentielle.

- Le renforcement du secteur et personnel **militaire** : Descente du personnel de l'État-major de Dijon prochainement
- Un secteur privé de **l'aéronautique** en pleine expansion avec notamment la vente de rafale et le développement de Thales, Safran et Dassault sur la zone avec pas moins de 35 000 emplois concernés.
- Le secteur public intéressé dans les initiatives innovantes avec une opération d'intérêt métropolitain sur l'aéroparc votée en septembre 2015, avec le développement et la promotion d'ici 15 à 20 ans de davantage de voiries et de choix de mobilités

douces notamment, le long de l'axe hôtelier (phase de concertation de prolongement du tram A).

- Un leader politique en quête de visibilité internationale et diplomatique (Alain Juppé)
- La plateforme aéroportuaire est occupée par des lieux et **fonctions « invisibles »** du fret aérien : courrier, produits électroniques, fleurs ou produits alimentaires périssables. « Il ne représente que 2 à 3 % du trafic international de marchandises en volume mais près de 30 à 40 % en valeur, selon les études de l'OCDE et de l'IATA ».
- Enfin, ce **bassin d'emploi** ne se résume par au secteur aéronautique, touristique et aéroportuaire, un nombre croissant de bureaux notamment liés au BTP de l'agglomération, ainsi qu'une partie des entreprises du numérique et de la finance s'y concentrent :

« Fort de nombreux projets d'investissements privés, un potentiel de croissance de 10 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030, et d'un stock de 350 à 400ha à aménager au cœur de ce bassin d'activités, Bordeaux Métropole avait tout intérêt à accompagner ce développement afin que celui-ci ne se fasse pas de façon anarchique et déstructurée. » Aux vues de l'importance de l'intérêt métropolitain sur la zone, se placer sur le champs d'une coopération public-privé pour promouvoir des services uniques et attractifs sur la zone semble viable. Le développement du 45ème parallèle (pôle tertiaire) nécessite aussi la mise à disposition d'activités ludique en parallèle.

LA CENTRALITÉ COMME POINT D'ANCRAGE DU PROJET

Étant donné que l'aéroparc est une ouverture sur la ville de Bordeaux, il faudrait non seulement

faciliter les transits sur la zone et donc les mobilités intra-métropolitaines, mais aussi étudier le **concept d'immobilité** sur le parc : développer une forme de centralité dans l'aéroville grâce à une offre urbaine attractive. Comme il a été vu précédemment l'effervescence et l'importance quantitative des activités sur la zone montrent bien que l'aéroparc pourrait constituer un véritable microcosme si les services et équipements le permettaient, redévelopper une échelle humaine dans ce quartier est donc fondamental. Dans la mesure où la clientèle d'affaire, ainsi qu'une fréquentation par le personnel local lié à l'aéronautique est profitable, cette zone ne bénéficie d'aucune politique exclusivement nocturne, tant du point de vue de la mobilité que des services. Il s'agit donc de définir quels sont les besoins potentiellement identifiables et d'y répondre en terme d'équipements : besoins de première et de seconde nécessité en « révélant les gens », « révélant leurs usages » et « révélant les lieux » potentiels.

D'une part, le complexe hôtelier est en apparence fonctionnel, toutefois ce dernier est coupé du reste de la zone et nécessite un investissement pour re-connecter cette zone en assurant la continuité des flux des clients :

- continuité dans la mobilité intra-zone sur un temps mal incorporé dans le secteur : la nuit.
- continuité dans les activités de cette clientèle « bloquée » sur le site sur un temps souvent inactif : la nuit.

Le concept de centralité à travers la zone aéroportuaire ne répond donc pas à un projet précis, fixé et figé mais à un programme de réflexion fluctuant et adaptable tournant autour de l'accompagnement d'une clientèle-type. Ce projet permettrait de

promouvoir la fluidité et la continuité sur une zone définie, et dans le même temps assurer pour Bordeaux une image positive avec une bonne qualité d'accueil et de service à l'arrivée des voyageurs.

LA CONTINUITÉ COMME MÉTHODOLOGIE DU PROJET

Il s'agit aussi ici de développer une approche qualitative du site (la continuité, la visibilité, la lisibilité et facilité), plutôt que quantitative (accessibilité) puisque nous ne sommes pas en mesure de mettre en place une nouvelle ligne de transport. Notre projet visera notamment la fluidité avec le développement d'une conciergerie solidaire : accueil, valise, taxi, point d'information, bibliothèque et libre-service, salle d'attente ludique, etc. Toutefois en parallèle, un projet de tiers-lieu assurera la continuité du quotidien (un chez-soi dans une métropole inconnue) et la fluidité sociale en reposant sur une logique d'espace partagé : cuisine, bar associatif, etc...

LES OPPORTUNITÉS EXPRIMÉES PAR LES ACTEURS

Les principaux acteurs déjà présents et intéressés en dehors du complexe hôtelier sont le complexe aéronautique (Dassault, Safran, Thales, Institut de Maintenance Aéronautique), Bordeaux Métropole, Mérignac, Gestionnaire de l'Aéroport de Bordeaux Métropole et plus de 30 entreprises de Fret.

Pour ces acteurs la valorisation des activités et espaces publics sur la zone aéroportuaire est source d'externalités tant pour leur attractivité extérieure (leurs clients) que pour la qualité de vie de leur personnel.

LA STRATÉGIE MISE EN OEUVRE

LA MUTUALISATION ET COOPÉRATION

La gouvernance l'aéroport est un objet d'étude très intéressant du fait de la dispersion des sources de décision. De fait, instaurer des mécanismes de coopération est nécessaire. Etant donné que le projet de Bordeaux Nocturne se fixe sur la nuit, il convient de bien définir les acteurs qu'il faudra solliciter. La métropole ne met aucune politique nocturne en place et n'a point souhaiter instaurer un « Bureau des temps », de fait viser les agents privés relève de la nécessité. Les trois principaux acteurs de l'aéronautique auront tout intérêt à collaborer avec une institution qui valorisera le passage de ses clients sur le territoire lors des voyages d'affaires. D'autant que ce secteur aéronautique ainsi que le secteur militaire sont très rigides en termes d'horaires et de mobilité sur cette zone (secret d'Etat pour la zone militaire, Dassault, etc). Le complexe hôtelier bénéficiera d'économie d'échelle en soutenant l'institutionnalisation d'un projet commun et mutualisé de services pour ses clients. D'autant que la mise en place de services exclusivement nocturnes s'avère peu rentables aux vues de la faible demande. Le personnel du Fret sera le premier bénéficiaire de ces dispositifs. En effet, leurs horaires décalés et la marginalisation de cette zone qui est encore pour ainsi dire presque « un non-lieu » fait que leurs activités ludiques doivent forcément être coupées de ce milieu. En effet, les heures d'embauche et de débauche sont très particulières sur la zone et assez rigides. Les gestionnaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac seront gagnants du fait d'une meilleure réputation d'accueil de leur aéroport au fil du temps. Les étudiants de l'Institut de Maintenance Aéronautique pourront avoir accès à ses services

plutôt que d'être en totale exclusion à la centralité métropolitaine.

LA DIFFÉRENCIATION

La mise en place d'un projet de tiers-lieu avec en parallèle un projet de services continus tant spatialement que temporellement relève d'une initiative unique et marquera l'esprit des voyageurs. Dans de tels espaces de mobilités, jouer sur les représentation et l'unicité est fondamental pour s'inscrire dans l'archipel métropolitain sans pour autant s'aligner sur des modèles.

UNE MÉTHODE CONCRÈTE

Notre démarche repose sur une grille d'entretien très précise et méthodologique, ainsi les équipements et services proposés répondront à des besoins nocturnes clairement identifiés.

UNE DÉMARCHE RESPONSABLE

L'objectif est ainsi de recréer des lieux de sociabilité d'une part, et d'autre part de mettre à disposition un panel de services et informations améliorant le confort du voyageur. Si cette programmation hybride se centre sur les besoins d'une élite hyper-mobile, dans la démarche du projet la responsabilité sera à l'oeuvre :

- mutualisation des services
- promotion des mobilités douces
- lieux de sociabilité mixtes
- personnel embauché
- favoriser une logique d'écosystème entre les hôtels

INVENTAIRE DES HÔTELS IMPORATNTS

SITUATION + PRIX + AVIS

« Petit déjeuner léger, à 8€ »
 « Chambre mal isolée et pas assez de place de parking »
 « Pas de resto le soir mais deux restos près. Excellent qualité/prix »
 « Passable, un motel, près de l'aéroport, qui aurait besoin d'un coup de rafraichissement »

08
P'TIT DEJ HOTEL
 DÈS 40€

09
TENEO APPARTHOTEL
 DÈS 48€

« Impossibilité d'entrer à l'hôtel en arrivée tardive 23h30 sans disposer d'un téléphone pour rejoindre le service d'urgence. Nous avons eu l'assistance d'un client sinon, nous dormions dehors. Nous avons pourtant spécifié par courriel »

11
NOVOTEL
 DÈS 85€

« La gentillesse du personnel, le buffet petit déjeuner, la piscine et le coin jeux pour les enfants »
 « Facilité d'accès à l'autoroute, terrasse restaurant agréable, gentillesse du personnel »
 « Aéroport tres près avec les nuisances qui vont avec »

« A 5 min de l'aéroport et navette de l'hôtel toutes les 30minutes à partir de 7h. Personnel serviable »
 « Petit déjeuner à partir de 5 heures du matin »
 « Le petit déjeuner très sommaire, un peu limite (manque de choix) »
 « Personnel distant avec les clients »
 « Pas de restaurant à partir de vendredi et tous le week end, ce qui n'est pas concevable pour un hôtel 3 étoiles »
 « Chambre différente du descriptif »

07
IBIS STYLES
 DÈS 48€

10
QUALITY SUITES & SPA
 DÈS 78€

« Si vous devez manger sur place préférez le restaurant du bar à l'olive de mer. Pour moi, meilleur rapport qualité prix »
 « Le personnel est charmant et les chambres sont très confortables. Propreté irréprochable »
 « prix du petit déjeuner trop élevé ! »

12
IBIS HOTEL
 DÈS 43€

« mauvaise Insonorisation »
 « Excellente situation, pas trop loin de la sortie de l'autoroute »
 « absences de places en parking surveillé »
 « Petit déjeuner un peu trop simple, proposez du pain aux céréales, des fruits par exemple. Et Parking trop petit »
 « Pas de table pour manger, pas assez de rangement, impossible de cuisiner - seule possibilité: rechauffer les plats »



CLIENTÈLE HÔTELLIÈRE
 ÂGE MOYEN : 30 > 50 ANS
 CLIENTÈLE D'AFFAIRES

- PARKINGS TROP PETITS
- PETITS DEJEUNER TROP SOMMAIRES ET TROP CHERS
- BAR & RESTAURANTS MANQUE DE CHOIX
- TRANSPORTS ET DIFFICULTÉ LIÉES À L'AÉROPORT

« mauvais rapport qualité prix »
 « manque de choix au restaurant et au bar »
 « attente avant d'obtenir une personne au bout du fil pour demander de nous envoyer la navette à l'aéroport »
 « Bar et restaurant médiocre »
 « pas grand choix sur la carte du restaurant »
 « problème pour avoir la navette à l'aéroport qui ne s'est pas déplacée lors de mon arrivée dimanche après-midi. J'ai du prendre un taxi pour aller à l'hôtel (15 €) »
 « Le service lent, peu d'employés à la salle à manger le soir »

02
MERCURE
 DÈS 90€

03
IBIS BUDGET
 DÈS 30€

« Regret quil n'y est retien à mangé au lobby, snaking ou bar »
 « très bon rapport qualité prix »
 « Propreté au minimum. Pas de service de navette pour l'aéroport »
 « manque de places de parking, dommage »

04
L'ESCADRILLE
 DÈS 47€

« situation idéale, propre, une atmosphère différente et chaleureuse. »
 « mauvaise isolation des murs »
 « concept très original, ça change »
 « perking trop petit »

05
COMFORT HOTEL
 DÈS 44€

« très gros manque d'insonorisation »
 « Personnel très accueillant malgré l'heure tardive »
 « accès rapide et facile, mais manque d'ascenseur ! »

01
BEST WESTERN
 DÈS 49€

« Un peu trop bruyant : route + aéroport »
 « proximité aéroport »
 « décor vraiment low-cost »
 « pas de petits-dej si avion trop tôt »
 « petite chambre, lumière froide, restaurant moyen, juste snack »
 « isolation insuffisante entre les chambres »
 « absence de proposition de repas acceptable pour une arrivée avion tardive - 21h50 - »
 « difficile d'accès à partir de l'aéroport après 22h »

06
BRIT HOTEL
 DÈS 45€

« Convivialité de l'équipe et disponibilité des gens »
 « Excellent rapport qualité prix »
 « Très proche aéroport, mais parfaitement insonorisé »

AVENUE JOHN FITZGERALD KENNEDY

Source des Avis : Booking.com et TripAdvisor

RÉVÉLER LES GENS









- voyageurs d'affaires
- voyageurs du terminal B
- voyageurs low-cost
- travailleurs de mobilité
- travailleurs de sécurité
- travailleurs de maintenance

VOYAGEURS ET TRAVAILLEURS

1. RÉVÉLER DES GENS

DES ACTEURS DE LA NUIT

 <p>LES AGENTS D'ENTRETIENS Sous-traitant aéroport pour la propreté. 20h-23h/00h-05h équipe réduite. Habitant de la métropole 30-50 km. Parking pour le personnel / Voiture par facilité.</p> <p>« On travaille quand tous dorment, même les avions »</p>		 <p>TRAVAILLEUR AERONAUTIQUE Ingénieur brevet, Technowest 32 ans 08h-19h Habitant de Bordeaux Déplacement voiture 15 déplacements pro./année</p> <p>« Après le boulot on a besoin de déccrocher »</p>	
 <p>LE SAPEUR-POMPIER Sous-traitant aéroport pour la sécurité. Horaires 5h-00h/11h équipe réduite la nuit. Habitant de la métropole. Parking pour le personnel / Voiture par facilité. Cantine pour société sous-traitante / machine à café.</p> <p>« C'est calme, en principe » « La sécurité est en continu »</p>		 <p>LA RECEPTIONISTE Best Western hotel 22h15-07h Habitant des Landes</p> <p>« L'accès est difficile de nuit quand il n'y a plus de service navette »</p>	
 <p>UN VOYAGEUR BILLY Retour de Londres. Habitant de la métropole. Voiture par facilité - Jamais de transport en commun. P4 Parking longue durée</p> <p>« Les services en France ne sont pas très efficaces » « Ce qui m'intéresse c'est la rapidité »</p>		 <p>LE TAXI-DRIVER AEROTAXI</p>	

ACTEURS DE LA NUIT

UN LIEU DE SOCIABILITE PASSAGERE

Lorsqu'on regarde l'ensemble de la commune de Mérignac et la place qu'elle occupe dans la métropole, nous sommes forcés de constater le contraste entre une forte concentration économique et l'absence de vie locale. En réalité, ce contraste est révélateur des activités de l'aéronautique. L'aéroport de Bordeaux métropole est implanté dans cette commune mais autour s'étend une aéroville qui se compose d'entreprises qui génèrent une activité non négligeable, à l'échelle métropolitaine et même nationale. En effet, elle fait de la commune de Mérignac un lieu d'attractivité métropolitaine, de passage nécessaire ou une porte d'entrée sur le monde. Le reste du territoire de la commune est composé d'un pavillonnaire diffus et de centres commerciaux éparses, caractéristiques de l'urbanisme périurbain français. Aussi, on peut en arriver à se demander quelle vitrine offre l'aéroport de Mérignac aux voyageurs qui arrivent pour la première fois à Bordeaux ? Mérignac nous apparaît donc comme une commune tournée vers sa centralité économique : l'aéroville. Après de multiples arpentages du site pour comprendre l'ampleur des dynamiques territoriales, nous avons décidé de nous focaliser sur l'entrée de l'aéroport.

IDENTIFICATION

Les acteurs du site s'insèrent dans un microcosme de l'aéroport et se déplacent dans l'aéroville et jusqu'à dans la métropole. Ces acteurs à petite échelle font fonctionner la grande. Les intervenants de la nuit rencontrés s'alignent sur les temporalités de l'aéroport et des voyageurs. Pour la plupart, ce sont les derniers vols qui déterminent la fin de leurs activités. Dans le cadre des réflexions menées pour « révéler les gens », nous sommes amenés à distinguer deux volets : les voyageurs et les travailleurs. Nous identifions trois types de voyageurs, les voyageurs low-cost du terminal Billy, les voyageurs des grandes compagnies du terminal B et les voyageurs classe «Affaire». Les deux premières catégories de voyageurs ont des usages, des demandes de services et de mobilités différentes des travailleurs. Durant l'hiver, ils sont moins amenés à louer une chambre dans les hôtels de l'aéroport. On pourrait parler d'une sociologie qui induit une **économie de « passage »**. Pour la classe affaire, lorsqu'on parle notamment celle qui travaille dans le domaine de l'aéronautique, le voyageur devient un acteur et « travailleur » se nouant ainsi à une double problématique et participe à l'économie du territoire. La nuit leurs besoins de services sont de l'ordre de la proximité liée à la conciergerie où de mobilité

rapide vers les hôtels, de plus en plus exigeante et à un accroissement du lieu puisqu'il est en passe de devenir un futur pôle d'activités innovantes liées au secteur de l'aéronautique.

Nous distinguons trois types de travailleurs, pour la sécurité, la maintenance et la mobilité. Les travailleurs de nuit sont répartis sur la zone de l'aéroport et l'aéroparc. Les travailleurs de la mobilité sont les taxis, les personnes chargées de la location de voitures sur le parking de l'aéroport, les conducteurs de navettes de l'aéroparc et les chauffeurs de bus. Le secteur de la maintenance, concerne les réceptionnistes et les agents de nettoyages. Enfin, on a les acteurs de la sécurité comme les agents de sécurité ou les pompiers, constamment présents sur le site. Pour ces acteurs, la nuit engage une arduité importante dans leurs missions. Il est souvent revenu que travailler la nuit est « difficile » et qu'« après le travail, on veut juste rentrer se coucher ». Aussi, ces acteurs sont présents la nuit sur le site de l'aéroparc par nécessité et on pourrait imaginer une solution qui viserait à améliorer leurs conditions de travail.

Nous devons considérer les temporalités de l'aéroport comme révélatrice du lieu la nuit, l'ensemble des activités du site de l'aéroparc semblent bien actuellement tournées vers celles de l'aéroport. Une étude préalable nous a permis d'identifier que les horaires des vols estivaux s'étendaient plus que sur la période hivernale. Ainsi les services se voyaient déborder sur la nuit pleine. Dans les deux cas, les services pour les voyageurs et travailleurs sont limités. La nuit à l'aéroport connaît une réelle fracture entre deux nuits différentes et identifiées. Il existe une multitude de services : taxis, location de voitures, transports en commun, divertissements, et

restauration. Ils sont tous accessibles pour le début de la nuit (20h – 00h00). La deuxième partie de nuit engendre un désert de services et une solitude extrême pour les acteurs du lieu. Par exemple, le voyageur tardif ou matinal doit résoudre lui-même le problème du transport de la zone hôtelière à l'aéroport.

STRATEGIE DE LA METROPOLE

Le plan guide de l'aéroparc souligne l'ancrage historique des groupes industriels et patrimoniaux bâtis installés à proximité des pistes et bénéficient de la logistique aéroportuaire. Dans le sens d'une cohérence territoriale, y sont proposées l'évaluation de la promotion et des synergies potentielles de ces entreprises. Ce plan projette de hiérarchiser les espaces publics et de valoriser les circulations douces pour trouver une alternative à l'usage de l'automobile. L'enjeu du projet que nous proposons, ne cherche donc pas à résoudre les problèmes liés à la mobilité, mais plutôt de proposer une immobilité et de réunir une multitude de services offrant aux travailleurs comme aux voyageurs l'opportunité de services adaptés dans le prolongement de l'aéroport. L'enjeu de notre projet est de réunir sous un même toit un **lieu permettant une sociabilité passagère**. C'est une augmentation qui souhaite répondre à une clientèle de plus en plus exigeante et à un développement du lieu puisqu'il est en devenir d'un futur pôle d'activités innovantes liées au secteur de l'aéronautique.

«JUSQU'À QUELLE HEURE TRAVAILLEZ VOUS, ET POUR QUI TRAVAILLEZ VOUS, OÙ ALLEZ VOUS ?»

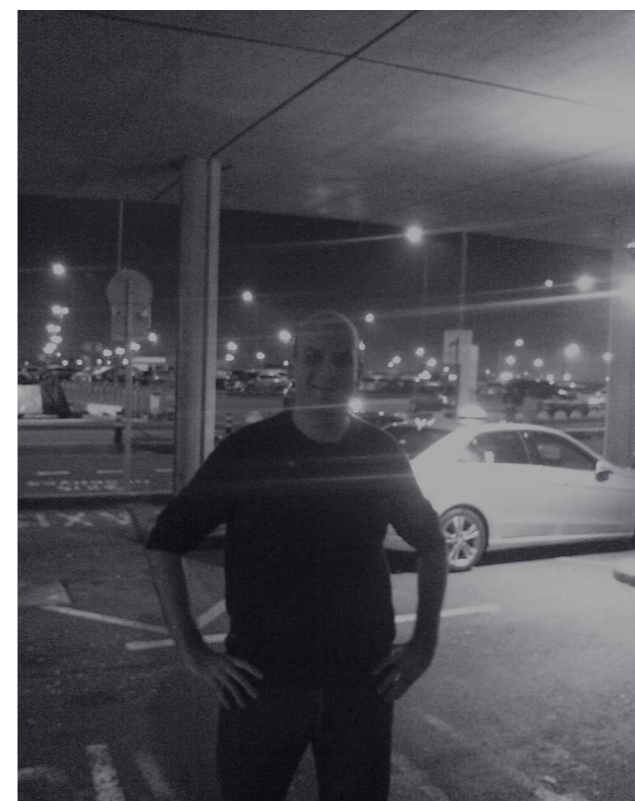
«Jusqu'à 7 heures du matin je travaille, je suis indépendant, je décide seul de mes horaires, je suis très flexible. La plupart du temps, je transporte les gens vers leurs hôtels, ou en centre-ville malgré le fait que beaucoup de personnes prennent la navette. Leurs destinations sont aussi très variées, il arrive que l'on prenne des gens à l'Aéroport et qu'ils souhaitent aller ailleurs que Bordeaux, à Toulouse par exemple.. Parfois il arrive que ce soit pour des événements type congrès, vinexpo, salon. La clientèle de nuit qu'on a est très faible vers l'Aéroport, il n'y a pas grand monde contrairement à la journée.»

«Comment vivez-vous le travail de nuit ?»

«C'est dur, la clientèle est souvent désagréable suite à un voyage aérien difficile, un bagage perdu, une clientèle trop alcoolisée, des prostituées, ou plutôt des escort-girls de luxe, au lieu qu'elles soient sur le trottoir, elles sont derrière l'écran, il y en a énormément, des lady-boys en fait. Elles vont chez les clients à des adresses précises ou à leurs hôtels, et je peux vous dire que l'hôtel où elles vont toutes c'est le Formule1 de Floirac, il y en a un paquet, j'en prends 4 régulièrement, et ce sont des bombes, très respectueuses rien à dire là-dessus.»

«Aimeriez-vous avoir un lieu où vous poser, rencontrer des gens, faire une pause à l'Aéroport ?»

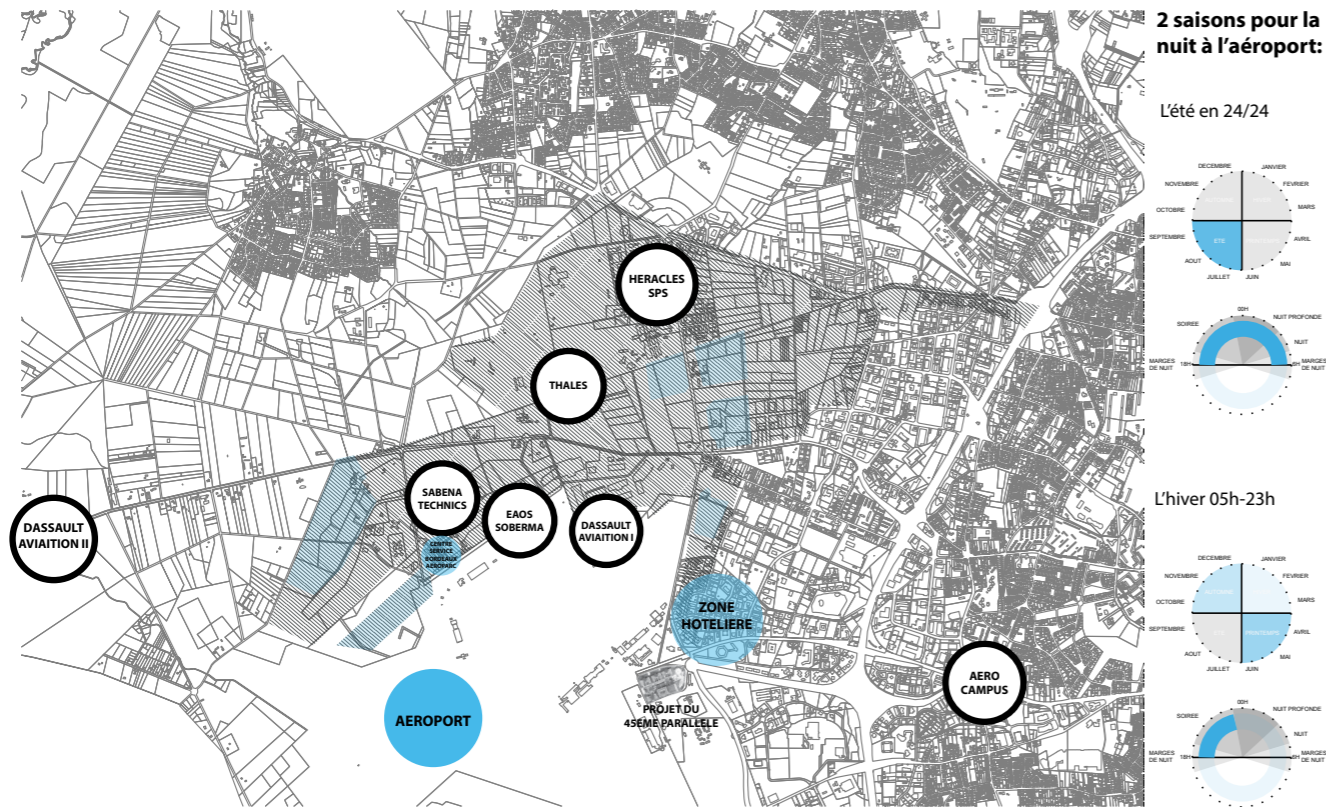
«Pourquoi pas, si il y a des possibilités intéressantes, où j'y vois un réel intérêt, profiter d'un petit café, rencontrer d'autres personnes, fidéliser une clientèle d'affaire régulière, un lieu agréable oui pourquoi pas je pense que c'est intéressant !»



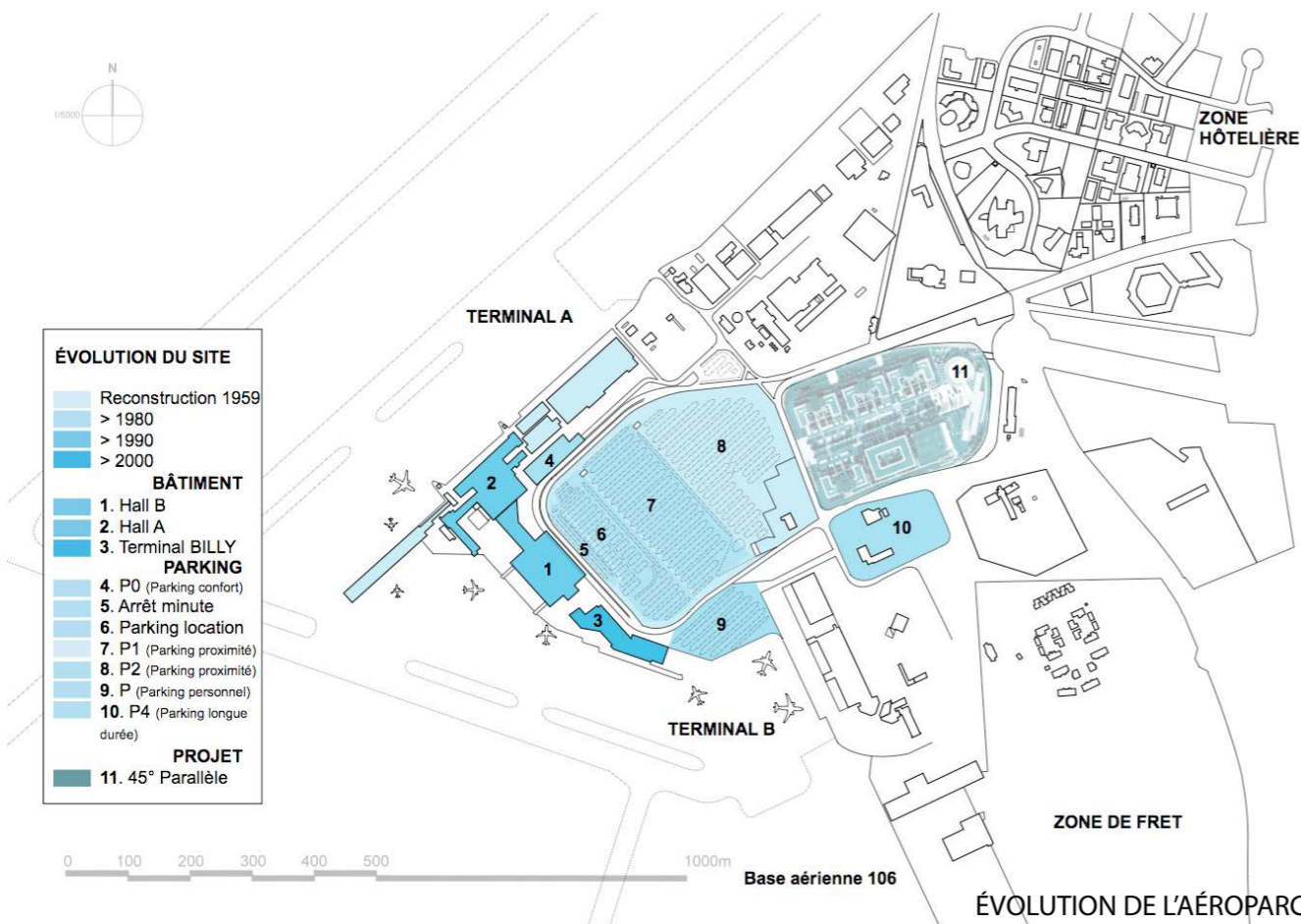
CONDUCTEUR DE TAXI ÂGÉ DE 42ANS //

UN DES ACTEURS DE LA NUIT SUR LE TERRITOIRE DE L'AÉROPORT

RÉVÉLER LES LIEUX



PLAN DE L'AÉROPARC



ÉVOLUTION DE L'AÉROPARC

À LA CONFLUENCE D'UN ESPACE FERTILE

L'aéroport est un lieu à part dans la ville et la métropole. Cette altérité s'ancre dans un contexte physique, sociologique et idéologique complexe et parfois ambigu. Après avoir situé l'aéroport dans son contexte physique et historique, le processus de projet s'ancre sur les différentes phases de sociabilité passagère pour définir le parti de l'intervention. Celle-ci consiste en la création d'une veilleuse dont l'enjeu est la restitution d'une limite claire et homogène avec l'aéroparc alentour, afin d'affirmer l'altérité fondamentale de ce lieu. Dans cette optique sont particulièrement développés les lieux de transition entre intérieur et extérieur. Il s'agit également de jouer sur un processus étalé dans le temps pour restituer une partition, plus intime aux espaces de l'aéroport.

COMPOSITION DU TERRITOIRE

L'aéroport est un lieu qui ne bénéficie d'aucune politique nocturne visant la mobilité ou les services. Nous avons constaté toutefois que certaines activités subsidiaires font l'objet de points nocturnes aux alentours de l'aéroport : des complexes sportifs sont praticables jusqu'à 23h - 00h00 par exemple. Espacé et déconnecté, la pratique de l'espace aéroportuaire ne semble pas tisser des liens avec son environnement en termes de communication et de mobilité. L'empreinte de la zone aéroportuaire est marquée par une zone hôtelière de masse le long de la voie « Fitzgerald Kennedy ». Sa desserte est limitée et atrophiee du fait de l'absence d'aménagement

permettant un usage piétonnier sécurisant et adapté. Avec le projet du 45ème parallèle, l'objectif visé étant celui de faire le lien, de désenclaver la frange hôtelière et ainsi de s'inscrire dans une logique d'attractivité lucrative et de cultiver l'image et l'apparence de la Métropole Bordelaise.

Le site de l'aéroport dispose d'un parking étendu pouvant faire l'objet d'une meilleure gestion de sa pratique. La voiture domine dans cet espace, il est peut être enrichissant de renverser la situation afin que l'appareil aéroportuaire se consacre autant à sa mobilité qu'à son **immobilité**.

STRATÉGIE D'IMPLANTATION - ATOUTS DU SITE ? QUELS ENJEUX MÉTROPOLITAINS ?

S'inscrivant dans une dynamique future, le complexe du **45ème parallèle** nous pousse à entrevoir une extension et requalification de l'espace aéroportuaire. Redévelopper une **échelle humaine** au sein du site est le leitmotiv du projet. Investir « Bordeaux La Nuit » sur la zone aéroportuaire, c'est investir économiquement et qualitativement le vécu urbain de personnes en transit et donc potentiellement l'attractivité de la métropole. Révéler par la création de nouveaux usages et donc renforcer la vitrine métropolitaine de Bordeaux. En s'implantant sur le parking le projet cherche à développer une dynamique dans laquelle l'aéroport mutualise et coopère avec ses acteurs. Il aurait pour finalité de se raccorder et de renforcer les atouts de l'aéroport en proposant un large panel de services.

RÉVÉLER LES USAGES

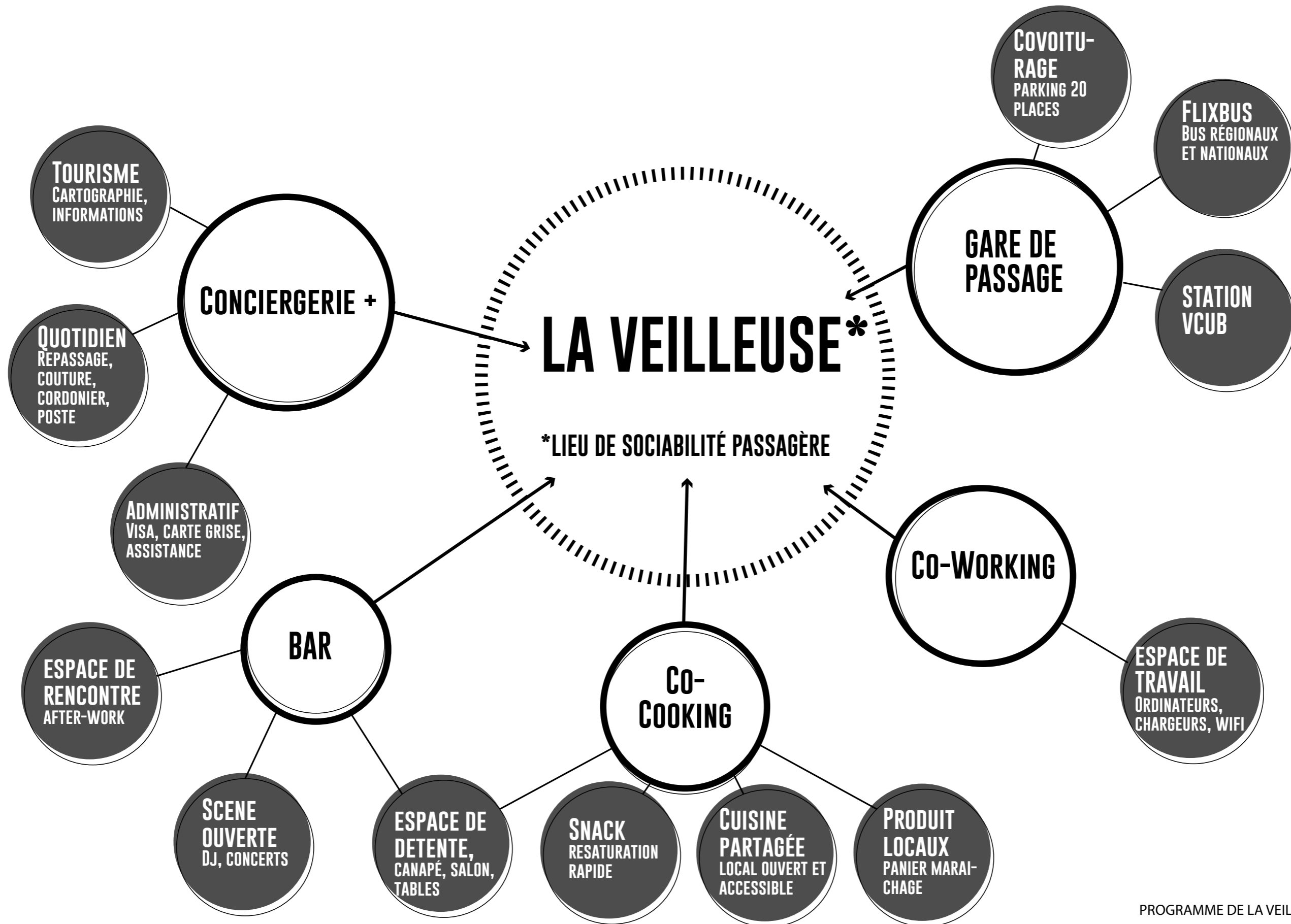
UNE NÉBULEUSE DE SERVICES

Nous avons bien vu que le site de l'aéroparc se situe au **croisement de flux**, entre travailleurs, voyageurs. Lorsque nous avons visité la zone hôtelière, nous avons remarqué que les hôtels s'intéressaient à un nouveau système de conciergerie. En effet, depuis peu et pour ses clients, la chaîne Best-Western a mis à disposition une **E-conciergerie**. Ce service se contente d'offrir aux clients des informations sur la situation de leur hôtel, les services locaux de proximité et une possibilité de contact supplémentaire. Un système de conciergerie qui existe à Bordeaux, sur le site de Darwin notamment propose cela. Cette dernière met à disposition un personnel qui garantit une offre de services complète : du service de poste, à la garde d'enfant en passant par la réparation de voiture ou l'accès à des paniers de maraichage locaux. Nous avons imaginé appliquer ce système efficace à l'espace de l'aéroport. Les voyageurs et travailleurs pourront réaliser leur visasou réserver une voiture grâce à cette conciergerie. Ainsi, ces services rentrent dans les dynamiques sociales et économiques territoriales de l'aéroville. Grâce aux différents entretiens que nous avons réalisés, nous avons pu conclure que c'est la « **classe affaire** » qui habite et fait vivre l'aéroville. Le V&B, un bar situé à proximité de Mérignac soleil affiche

des horaires d'« after-work » pour les travailleurs de l'aéroville qui partent du travail à 19h et ont besoin d'une pause. Nous avons remarqué qu'il existait aussi une demande de loisirs pour les voyageurs d'affaire séjournant dans la zone hôtelière de l'aéroport. Dans le but de ne pas faire concurrence aux services que propose l'aéroport, nous avons intégré à notre projet un système de « bar ouvert » qui n'est pas un bar à but lucratif, ni un bar associatif, mais plutôt un lieu de sociabilité passagère.

Nous avons répondu à la fonction éphémère de l'aéroport (transits rapides) par des espaces de pause informelles et des espaces mutualisés. Aussi, nous mettons à la disposition des voyageurs et des travailleurs des espaces de co-working et de co-cooking. Spatialement, cela permet des espaces confortables propices à la rencontre.

Pour connecter et exacerber les intensités des croisements de flux qui s'effectuent à l'aéroport, nous en profitons pour offrir les services d'une « **gare de passage** ». Elle réunira une gare de covoiturage, les nouvelles lignes de FlixBus, pour voyager à bas prix sur le territoire, ainsi qu'une station V3. Ainsi, nous offrons une nouvelle offre de mobilité sur le territoire métropolitain pour les voyageurs et travailleurs.



PROGRAMME DE LA VEILLEUSE



VUE RDC DE LA VEILLEUSE, ESPACE DE CIRCULATION EXTÉRIEURE



ESPACE DE FLUX/CIRCULATION ANTICIPÉ



VUE AÉRIENNE DU PROJET DE LA VEILLEUSE



BUSINESS MODÈLE

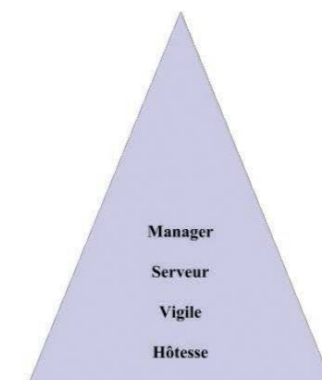
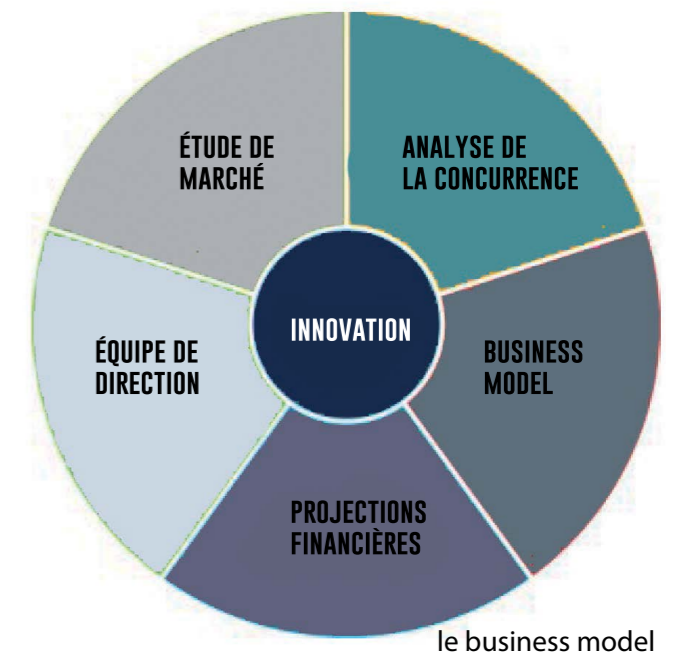
1 - PRÉSENTATION DES ACTEURS DU TIERS-LIEU

Le manager de la nuit doit avoir une vision intégratrice et coordonner son équipe de manière à ce que celle-ci instaure un climat de confiance et de chaleur dans le tiers-lieu afin de réellement ancrer dans les esprits que cet espace est un lieu de service, libre d'accès et qu'il convient de respecter en dépit de son caractère « hors des normes ». Les serveurs, vigiles et hôtesses s'assurent quant à eux de fournir l'ensemble des services nécessaires aux clients, et ce tout au long de la nuit, sans pour autant laisser le sentiment que ce service n'est que ponctuel et sans retombées, comme on peut l'avoir dans certains lieux où le personnel considère le client comme un client non potentiel car seulement de passage. Afin de recréer une centralité dans ce lieu, il convient donc en premier lieu d'ancrer le personnel. Pour cela, fixer des partenariats en décidant de fonder une **conciergerie « solidaire »** peut être une ressource fondamentale. Embaucher des personnes en réinsertion professionnelle sur le site constituerait une première externalité pour notre projet.

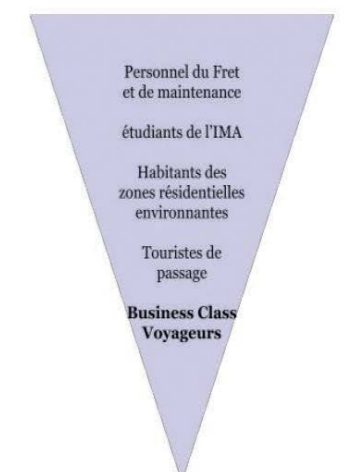
Quel est l'objectif de base du projet ?

Double dynamique entre inputs et outputs :

- Mettre à disposition des services continus pour une clientèle fluctuante.



TIERS-LIEU



- Créer un pôle d'emploi socialement utile
- Dynamiser une zone en berne, au service des travailleurs locaux
- Redorer économiquement la zone aéroportuaire

2 - PRÉSENTATION DES ACTEURS DU TIERS-LIEU

Quel mode de production ?

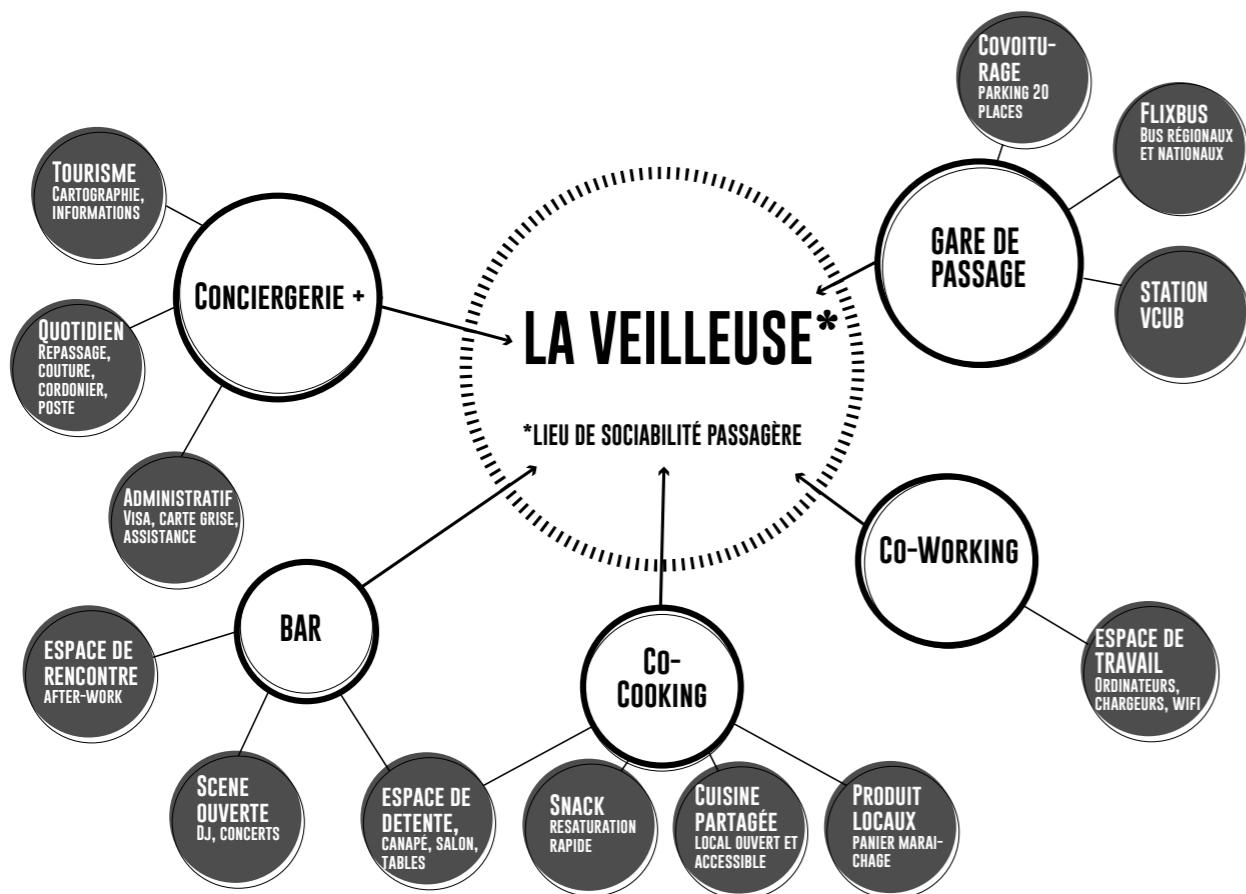
Local : notre tiers-lieu n'est pas un lieu de production mais un relais permettant de faciliter le contact entre des producteurs ayant des horaires de débauche « normales », et des personnes en mobilités ou travaillant de nuit.

Responsable : partenariat locaux avec des entreprises spécialisées dans la réinsertion professionnelle.

3 - ÉTUDE DE MARCHÉ

Comme le dit Manuel Castels « *la ville est espace de flux et non de lieux désormais* », pour maîtriser le développement de la ville, il faut donc maîtriser les flux. De plus en plus d'aéroports forment des centres métropolitains à eux-seuls en périphérie, mais Bordeaux ne se place pas encore sur cette échelle. Si Bordeaux promeut son aéroport, les low-costs mais aussi le secteur aéronautique il lui incombe alors de maîtriser les flux DANS la zone aéroportuaire car ils constituent un SAS d'entrée sur la métropole.

L'aéroport est un secteur de flux avec de nombreux voyageurs présents sur une temporalité très courte. Tandis que le personnel de l'aéroport, des entreprises aéronautiques (et autres) ainsi que les étudiants présents débauchent le soir et « fuient »



la zone aéroportuaire en dépit des dynamiques qu'il pourrait y être créé.

Note de fréquentation aéroport : une demande de service grandissante

Il est difficile d'obtenir la structure sociologique exacte des passagers et des arrivants dans un aéroport, les données liées aux flux de populations dans ces nœuds de réseaux étant évidemment protégés. Donc nous avons fait une tentative d'estimations à partir des chiffres donnés par les moteurs de recherche de vols, par l'équipe de marketing de l'aéroport, des instituts de statistiques ou encore par les données des compagnies aériennes. Ils doivent donc être entendus comme de simples estimations.

L'hypothèse que nous posons est la suivante : **la clientèle « de luxe », « d'affaire », serait plutôt liée soit aux vols internationaux arrivant à Bordeaux, soit aux vols longs courriers en arrivée de Paris CDG et voyagerait plutôt en classe affaire.** Cette hypothèse est nécessaire à poser puisque la structure sociologique des passagers est indisponible.

En faisant la synthèse sur les vols en arrivée de toutes les villes proposées, hors vols nationaux (sauf Paris CDG) sur 3 mois (octobre, novembre, décembre 2015) en prenant pour base chaque jours de vols proposés, on obtient une moyenne de 32 vols arrivant par jours depuis des villes européennes/maghrébine/Turques/Paris CDG.

Sur la base de la capacité en passagers de l'avion moyen courrier Airbus 319 (le plus courant) : cela fait 32 x 156 passagers. Cela signifie **4992**

passagers en arrivée par jour, issus de grandes villes européennes, maghrébines, turque et Paris CDG.

La classe Business/Affaires - classe de voyage à priori liée aux catégories de la population qui nous intéressent - contient 14 places par avions, soit **448 passagers affaires en moyenne par jours** si l'on considère qu'elles sont pleines.

Or il y a 8 vols en moyenne après 20h, chaque jour, soit 1248 passagers dont 112 passagers business arrivent chaque soir à l'aéroport. Entre 6h et 8h, 1 vol en moyenne en arrivée de ces destinations, donc à peine 150 ou 14 passagers intéressés.

Par conséquent, nous pouvons estimer que chaque jour et chaque soir, un afflux d'une population significative d'individus liés au milieu des affaires se produit. Les chiffres estimés sont une indication de l'ordre de grandeur de cette population. Environ 5000 voyageurs arrivent la nuit après 20h ou avant 6h, et environ 450 hommes et femmes d'affaire, si l'on avance que ces derniers voyagent effectivement en classe affaire. Les structures d'équipements doivent donc être capables d'accueillir cette population, et on comprend alors la nécessité de construire et entretenir un lien entre la ville-aéroport et la métropole. Et la question des équipements, des services nocturnes, est une dimension à ne surtout pas négliger dans cette dynamique.

4 - LA STRATÉGIE

Le concept de « TIERS-LIEU » né dans les années 80 permet de mettre en relation et de

croiser les espaces de travail, de foyer et de vie communautaire. Si le but originel du tiers-lieu était de contrer la ségrégation sociale par des dynamiques mêlant le **formel et l'informel** dans un espace mixte, notre but pour la zone aéroportuaire est plutôt de trouver un espace mixte entre mobilité et immobilité sur une temporalité marginale. Le fondateur du concept Ray Oldenburg parle d'ailleurs de « **home-away-from-home** » recréant une forme d'égalité entre individus sur un terrain pluriel. En effet, les mobilités liées à l'aéroport créent de nouvelles activités, des activités d'immobilité dans un contexte de mobilité pourrait-on dire, et de faire mettre à disposition des équipements adaptés ne peut être que fructueux.

Démarche responsable par les inputs mais invisible pour les consommateurs : Nous allons mobiliser des partenariats pour que les personnes employées dans le cadre du tiers-lieu soit des personnes en réinsertion professionnelle ou ayant des difficultés à être embauchées (handicap physique ou mental, réinsertion suite à une longue période de chômage, une maternité). Aussi e but et d'imposer une consommation responsable (avec des boissons et nourriture bio, ainsi qu'un relai AMAP). Le but de ce projet n'est pas d'être économiquement et socialement responsable, mais d'inscrire les principes de l'ESS dans notre concept architectural et urbanistique nous paraît fondamental. Développer une stratégie de **promotion** de ce tiers-lieu en

développant la continuité et la facilité d'accès entre l'aéroport, le complexe hôtelier ainsi que le tiers-lieu. Celui-ci doit être ancré comme un espace public ouvert à tous.

5 - L'ORGANISATION : LA FORME JURIDIQUE CHOISIE

La forme juridique que nous avons retenue pour le tiers-lieu "La veilleuse" est celui de la **Société à Responsabilité Limitée (SARL)**. Cela a l'avantage de ne pas requérir un minimum de capital social et surtout d'être **flexible**, en permettant de mettre en place des partenariats en ouvrant le capital à d'autres associés le cas échéant. De plus, il va permettre d'associer financements publics et privés, selon les besoins du tiers-lieu en capital.

6 - LES PRÉVISIONS FINANCIÈRES

- Chambre des commerces de Bordeaux
- Compagnie Low-Costs
- Les entreprises aéronautiques

7 - FOURNISSEURS

- La Conciergerie Solidaire
- Trip&Drive
- Fournisseur boisson et snack biologiques
- Boulangerie
- Traiteur

ACTIVITÉS	DÉFICITAIRE	EXCÉDENTAIRE	RELATIVEMENT NEUTRE	EXTERNALITÉS ÉCONOMIQUES POSITIVES
RELAIS AMAP		X		X
RELAIS BOULANGERIE		X		X
ESPACE CO-COOKING	X		X	
AIRE DE COVOITURAGE	X			X
AGENCE DE LOCATION DE VOITURES		X		X
BUS INTER-VILLE/ LOW-COSTS DE NUIT		X		X
STATION VCUB	X			X
BIBLIOTHÈQUE MOBILE COLLECTIVE			X	
ESPACE INFORMATIQUE			X	
BUANDERIE COLLECTIVE	X		X	
BAR ET CAFÉ				X
SALON DE DIVERTISSEMENT / SALON DE REPOS	X		X	
BAGAGERIE / CASIERS	X		X	

04

CONCLUSION

LES VEILLEUSES DES NUITS MÉTROPOLITAINES



CONCLUSION

LES VEILLEUSES DES NUITS MÉTROPOLITAINES

Ainsi, à travers ces trois veilleuses, lieux de sociabilité pour des cibles professionnelles ou privées, de nouvelles territorialités et centralités pourront émerger. Tout d'abord, sur un espace de cohabitation difficile entre les usagers du fait d'une concentration trop importante au coeur de la métropole, puis sur deux espaces en frange de la métropole mais radicalement différents que sont Lormont et l'Aéroport.

Comme le dit Françoise Choay, « **La dynamique des réseaux techniques tend à se substituer à la statique des lieux** ». Lormont et l'aéroport étant les premiers concernés par cette logique de flux, au dépend de leur dynamisme local actuellement, entre ville dortoir et zone de mobilité aéroportuaire, profiter de ces caractéristiques pour les exploiter socialement et économiquement peut se révéler stratégique. De la même manière, le coeur de la métropole doit pouvoir bénéficier du développement de ces franges afin de pouvoir concentrer moins de populations aux usages conflictuels.

Les publics étant très différents, les jeunes habitants, les touristes ou encore les travailleurs, ce fut la méthodologie et les outils utilisés qui furent

communs aux trois projets. La veilleuse comme lieu de sociabilité est un outil de base évolutif dans ses usages en fonction des espaces, des gens et des flux. **Loin d'être figées, les veilleuses donnent les outils aux personnes concernées et leurs fournissent les ressources pour s'approprier, même temporairement, un lieu de centralité et de dynamisme.**

Ainsi, nous avons répondu à notre problématique qui était : *Dans quelle mesure est-il envisageable de redéployer centralité et immobilité dans des zones lisières, marginalisées mais fondamentales de la métropole de Bordeaux sur une temporalité exclusivement nocturne ?* Les veilleuses en tant qu'institutions plurielles et évolutives constituent selon nous un modèle adapté aux lieux étudiés, non seulement adaptées aux besoins des gens et à leurs usages, mais aussi sources d'externalités pour les zones du coeur de la métropole, de Lormont et de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.



ANNEXES

INTERVIEWS : ENTRETIENS DE LA NUIT BLANCHE

Entretiens de la nuit blanche

Témoignages recueillis lors de la nuit blanche du vendredi 10 avril 2015.

// 20h37, arrêt de tram Stalingrad, témoignage d'un couple d'étudiants : Enzo 19 ans et India, 20 ans

Qu'est-ce que vous faites ce soir ?

India : On est allé au cinéma, au Mégarama à côté de l'arrêt de tram.

Comment êtes-vous venus ?

India : On est tous les deux venus en tram. Je viens de Lormont.

Enzo : Moi je viens de Mérignac, c'est de l'autre côté. On attend le tram pour rentrer chez nous. On est tous les deux de Bordeaux.

Prévoyez-vous vos déplacements en fonction des horaires de tram ?

India : Oui, on les regarde et on choisit souvent les séances de cinéma en fonction des horaires. Parfois, les trams c'est pas toujours ça. Vers 23h c'est pas très desservi. Il y a aussi les travaux nocturnes dont on est pas toujours au courant, c'est un autre problème. Après il y a toujours les bus mais je n'aime pas les prendre. Je préfère le tram, je prends presque jamais le bus.

Enzo : Moi je prends le bus le matin pour aller en cours.

Que pensez-vous de la vie nocturne à Bordeaux ?

Enzo : Alors moi je n'ai pas trop l'occasion de sortir le soir pour le moment, mais sinon quand je passe à la victoire sa bouge bien. Il y a aussi ici à Stalingrad où je ne viens pas souvent, si je viens c'est surtout pour le cinéma. La nuit c'est sympa. J'aime bien me balader sur les quais, c'est joli. Le panorama est magnifique.

India : Moi je trouve que Bordeaux la nuit c'est magique, l'univers de la nuit. C'est joli parce que c'est éclairé, il y a du monde surtout en été, il y a de la vie, c'est étudiant c'est sympa.

Quels sont pour vous les points négatifs de la nuit à Bordeaux ?

India : Les gens qui ne savent pas s'amuser correctement. Le soir cela peut être autant des jeunes que des moins jeunes. Dans le tram on a toujours des gens qui ont un peu trop picolé. C'est pas gênant quand on dérange pas les autres mais souvent ces gens là dérangent.

Vous avez déjà eu des problèmes d'insécurité ?

Enzo : Ça ne m'a jamais trop inquiété. On arrive à sortir relativement sereinement, il y toujours des gens donc on n'a pas peur.

India : Non, moi non plus. Mes parents sont toujours derrière moi à me dire de faire attention mais je n'ai jamais eu de problème. Je ne me pose pas la question. Après, je pense que cela dépend bien sûr des endroits de Bordeaux, c'est comme partout.



// À la terrasse d'un café près de Stalingrad, témoignages de trois étudiants anglais : Olivia 21 ans, Katy 21 ans, Spencer 21 ans.

Qu'est ce que vous pensez de Bordeaux la nuit ?

Katy : Il y a une très bonne vie nocturne, je m'amuse beaucoup. C'est un mélange sympa de plein d'activités. On aime la vie la nuit à Bordeaux.

Olivia : Il y a beaucoup d'endroits où aller en fonction de la musique que tu aime. Il y a beaucoup de choses différentes à faire : tu peux juste boire un verre avec t'es amis, aller voir un concert ou encore sortir jusqu'au petit matin. Cela dépend de ce que tu aimes.

Qu'est ce que vous faites se soir ?

Katy : On boit un verre en terrasse, ensuite on va aller boire des verres chez moi à Stalingrad juste à côté, et ensuite on voulait aller à l'I-Boat mais c'est déjà complet donc on va sûrement finir à La Plage (une

boîte de nuit).

Olivia : C'est pas le meilleur endroit mais on est sûrs que c'est ouvert et qu'on peut rentrer à l'intérieur. Cela suffit pour passer une bonne soirée avec notre ami qui vient d'Angleterre pour nous voir. C'est nul mais c'est marrant.

Comment comptez-vous aller à la plage ?

Katy : On voudrait prendre le tram, mais comme on va y aller tard il n'y aura sans doute plus de tram, on devra y aller à pied.

Quel est le point positif principal de la nuit pour vous ?

Olivia : La bonne atmosphère en boîte, tout le monde danse et s'amuse.

Katy : C'est aussi plus drôle quand tous le monde a un peu bu aussi. Que tu t'amuse avec t'es amis et que tu prend du bon temps. Pour nous la nuit c'est surtout la fête.

Quel est le point négatif de la nuit ?

Olivia : C'est dur de rentrer chez soi. Le chemin de retour depuis La Plage par exemple, c'est une heure à pied. C'est horrible ! Rien n'est ouvert pour rentrer, pas de bus, pas de tram et pas de taxi.

Katy : Il y a des taxis, j'ai déjà appelé un taxi. Je n'ai pas pu rentrer dedans malheureusement car il m'a dit que j'étais trop bourrée. Si tu compares avec l'Angleterre c'est très dur ici d'avoir un taxi.

D'où venez vous ?

Katy : On vient tous les trois du Nord de l'Angleterre entre Leeds et Manchester. On travaille ici comme assistants de langue. Je suis à Périgueux et Olivia à Libourne. C'est 1h30 en bus pour faire Périgueux-Bordeaux.



// Sur la rive droite, témoignage d'un couple d'habitants de la rive gauche qui se promènent sur les quais et rentrent chez eux : Peter 53 ans et Nathalie 45 ans.

Que pensez-vous de la vie nocturne bordelaise ?

Nathalie : La vie nocturne à beaucoup évolué et ça permet au jeune d'avoir des lieux de sortie. Je trouve cela bien car j'ai été jeune aussi. Et puis depuis rive droite on a la chance d'avoir le plus beau panorama sur Bordeaux. Au niveau de la sécurité, c'est vraiment bien. Ça fait plus de 10 ans que j'habite ici et j'ai jamais eu de soucis ! Le seul problème c'est que justement, on était en train d'en parler, d'ici 5 ans il va y avoir beaucoup trop de monde de ce côté de la rive. Ça va exploser et on va perdre une certaine qualité de vie qu'on avait trouvé depuis une dizaine d'années.

Vous vous êtes installé rive droite exprès pour cette qualité de vie que vous craignez de voir disparaître ?

Peter : Oui à l'époque où on s'est installé il n'y avait rien, même pas de supermarché ! Mais c'est justement pour ce calme, cette atmosphère de petit village dans la ville, cette qualité de vie qu'on s'est installé ici. Il y a le tram à portée de main, la belle vue tout en étant dans le calme. Alors qu'aujourd'hui, il y a beaucoup de bouchons par exemple.

Est ce que la vie nocturne de la rive droite est calme ?

Nathalie : Pour le moment oui, cela reste calme. Par contre, l'été il y a beaucoup de bruit car ça fait caisse de résonance et on a les bruits de la rive gauche qui arrive de ce côté là de la Garonne. Mais bon c'est pas non plus insupportable, cela reste un écho et ça reste gérable. Le soir on peut se balader dans la rue tous seul ou à deux sans être embêté. Pas de problème de sécurité. La question de sécurité reste la même partout, si quelqu'un a peur il aura peur que ce soit ici ou ailleurs.

Peter : Il n'y a pas non plus beaucoup de choses la nuit de ce côté là en dehors de quelque restaurant. Mais c'est bien aussi. Après sur l'avenue Thiers il manque peut être un peu d'animation. On sort d'un restaurant sur l'avenue Thiers qui s'appelle « La Pièce de Boeuf » qui va peut-être fermer car il n'y a pas assez de monde. C'est dommage car c'est un très bon rapport qualité/prix. Tous les petits commerces de proximité et de bonne qualité s'en vont rive gauche, car les riverains veulent aller de l'autre côté où il y a plus d'animations.

Est-ce que parfois le soir vous traversez pour aller rive gauche ?

Peter : Ah oui souvent ! Pour aller se balader, manger au restaurant.

Que pensez-vous des transports rive droite ?

Peter : C'est très bien desservi maintenant ! Les bus, les trams, les vélos. Et surtout les bateaux qu'ils viennent de mettre en place. L'été c'est très agréable et rapide pour traverser la Garonne. Les horaires sont bien, le soir ils finissent à 18h30 je crois. Ça serait bien que ça soit ouvert plus longtemps le soir, mais

il faudrait des gens pour travailler le soir et c'est dur à mettre en place. On comprend pourquoi ça n'est pas forcément encore mis en place.

Est ce que vous travaillez le soir ?

Peter : Non, pour l'instant non. On a cette chance là.

Quel serait selon vous le point positif de la nuit à Bordeaux ?

Nathalie : C'est que en 10 ans la belle endormie s'est beaucoup réveillé.

Et un point négatif ?

Nathalie : À force de se réveiller, trop de monde tue le monde, ça va tuer l'ambiance, ça va dégrader notre qualité de vie.



// *Témoignage d'un jeune skateur dans les hangars de skate en face du magasin général à Darwin : Élie 23 ans, originaire de Pau, habite Bordeaux depuis 4 ans.*

Qu'est-ce que tu penses de la vie nocturne à Bordeaux ?

Il se passe des trucs ici. Tous les soirs il y a des choses

à faire mais il y a quand même peu d'endroits car la ville est petite. Tout est bien médiatisé, il y a peu d'imprévu ou de surprise.

Qu'est-ce que l'identité de la vie nocturne et Bordeaux et les endroits typiques qui représente la ville selon toi ?

Il y a les quais de Paludate avec beaucoup de boîtes de nuit qui regroupent la même population. Ensuite, il y a l'I-Boat qui est à l'opposé. Et entre les deux, dans la ville, il y a 4-5 petites associations comme l'Heretic, la Maison à Réaction, le BB25 et le Bootleg. Et je crois que c'est tout.

Qu'est-ce que tu fais ce soir ?

Je suis ici à Darwin pour l'anniversaire d'un copain. Je ne pense pas faire la fête toute la nuit car je travaille demain. Je me réserve pour samedi soir.

Comment es-tu venu ici ?

Je suis venu en vélo. J'habite aux Chartrons. Je me déplace tous le temps en vélo car c'est pratique, ça va plus vite, tout est fait pour circuler, il y a plein de piste. La voiture c'est pas quelque chose d'envisageable pour moi. Et le tram ne dessert pas tout les endroits. Ensuite il y a les bus... Je préfère prendre mon vélo c'est plus pratique que d'y aller à pied.

Si tu devais donner un point négatif de la vie nocturne à Bordeaux ?

Peu ou pas assez d'événements inattendu. On sait trop à quoi s'attendre et il n'y pas tellement de découverte.

// *Devant le Grand Hôtel de Bordeaux, témoignage d'un chauffeur de taxi : Stéphane 37 ans.*

Que pensez-vous de Bordeaux la nuit ?

Bordeaux c'est sympa. Si je dois sortir les bons côtés je dirais que pour les noctambules c'est bien. La fermeture des bars à 2h et la fermeture des

discothèque à 5h30 c'est sympa. Les gens demandent de plus en plus d'avoir des restaurants surtout pour déguster du vin.

Est-ce qu'on fait appel à vous car il manque de transports en commun ouverts la nuit ?

Le tram dessert la ville jusqu'à 2h du matin et reprend à 5h du matin donc je ne suis pas spécialement sollicité parce que les gens n'ont plus de transports. En plus, ils ont accès au Vcub donc c'est pas mal. Le taxi c'est surtout une autre prestation. Il faut de la place pour tout le monde. Le jeudi soir soirée étudiante, le samedi des personnes entre 30 et 40 ans qui sortent et le samedi tous types de clients.

Est-ce que vous avez déjà eu des problèmes de sécurité durant votre travail ?

Pas spécialement, quand cela arrive on fait appel aux services de police et ils font le nécessaire. Il y a aussi beaucoup de police à Bordeaux donc forcément la nuit est sécurisée aussi.



Que pensez-vous de la voiture la nuit ?

La Mairie fait très bien son travail. On a eu des voies de bus. Il y a beaucoup d'infrastructures, c'est très dynamique et les gens ont envie de venir à Bordeaux. Les touristes à qui je parle me disent que c'est joli. La ville de Bordeaux a d'ailleurs été élue meilleur destination européenne 2015 donc c'est bien.

Y a-t-il un point négatif à Bordeaux la nuit ?

Le point négatif que me rapportent les clients c'est surtout que la ville est morte à partir de 2h. Même pour aller manger dans un restaurant.

// *Témoignage d'un videur de boîte de nuit, juste avant qu'il ne commence sa nuit : Jean-Marc 48 ans*

Que pensez-vous de la vie nocturne à Bordeaux ?

La vie nocturne à Bordeaux c'est bien et c'est festif.

Quand vous travaillez est-ce que les gens sont positifs sur cette vie nocturne ?

Dans l'ensemble oui les gens sont contents et positifs sur la vie nocturne.

Comment venez-vous travailler ?

Je viens en voiture c'est à 10 minutes environ. Je ne peux pas prendre les transports en commun car je risquerais de croiser des gens que j'ai peut-être refusé dans le club. La direction nous conseille de venir en voiture et plus généralement de ne pas trop emprunter les transports en commun.

Que pensez-vous de la sécurité la nuit à Bordeaux ?

La police est très présente. Ils passent devant le club tous les quarts d'heures environ. Ce qui n'est pas le cas partout mais ici ils sont présents.



// À la gare, témoignage de deux éboueurs de la gare :
Karim 20 ans et Jordan 31 ans (voir ci-contre)

Qu'est ce que vous pensez de la vie nocturnes de Bordeaux en tant que travailleurs ?

Jordan : Ça va bien, franchement ça va ! Bon il y a beaucoup de jeunes qui sortent en boîte, puisqu'ils reviennent des quais de Paludate en passant pas la Gare.

Karim : Il y a beaucoup de sans abris aussi et c'est crade, c'est vraiment crade.

Que pensez-vous de la sécurité sur votre lieu de travail ?

Jordan : Ça va, on a pas à se plaindre, il y a la police, la SUG, la bac, et on a les caméras. Franchement ça va.

S'il fallait retenir un point positif et un point négatif de Bordeaux la nuit, que diriez-vous ?

Jordan : la tranquillité comme point positif. Un peu moins de jeunes qui sortent en boîte ça serait bien. Il y a des moments où c'est un peu le foutoir. Les jeunes sortent tous le temps. Il n'y a pas vraiment de périodes plus intenses que d'autres, c'est tous le temps la fête. Quand tu viens de la campagne comme

moi, ça change vraiment et tu te dis que les gens ne se reposent jamais, comment font-ils ?

Est-ce que ces jeunes vous dérange dans votre travail ?

Jordan : Non pas trop, parfois il y a des altercations mais c'est pas très grave. Et puis les jeunes ils font la fêtes c'est normal et ça ne sert à rien de les arrêter.

Comment venez-vous au travail ?

Jordan : Je viens en voitures car j'habite dans la campagne de Libourne et que je n'ai pas d'autre choix.

Karim : J'habite à Lormont est je viens en tram. Il n'y a pas de problème d'horaire.

Des idées pour transformer l'espace public le soir pour créer une meilleur cohabitation ?

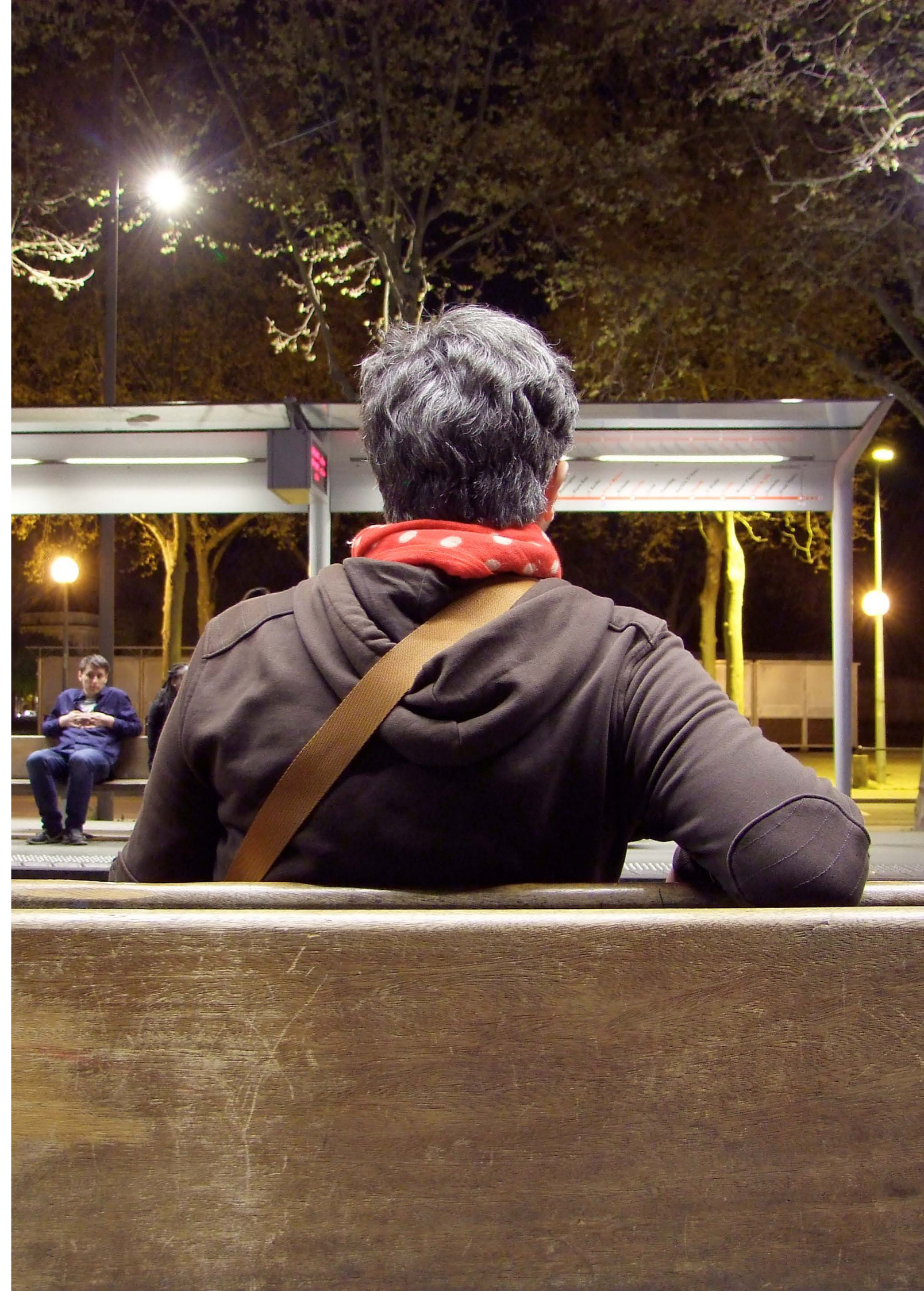
Jordan : Il y a des gens qui savent faire la fêtes qui sont sages, et d'autres non, qui cassent des choses. C'est surtout ça le problème.

Karim : Mais la gare est un quartier très sécurisé, c'est éclairé partout, c'est la première chose qu'un voyageur voit en arrivant à Bordeaux donc c'est un lieux important.

// Témoignage d'Isabelle, 59 ans, qui attend le tram pour rentrer chez elle.

Que faites-vous ce soir ?

Je sors du Grand Théâtre, on vient de faire la répétition générale d'un opéra génial qui s'appelle Dardanus, c'est un opéra baroque. C'est une des dernières répétitions avant la première la semaine prochaine. Donc j'étais au travail, je rentre chez moi en me disant « Chic, enfin dans mon lit ». J'ai pas d'horaire régulier, je peux sortir à 18h, ou à 23h, mais en général dans le spectacle on termine tard. Je travaille dans



l'administration, je suis directrice adjointe du théâtre en charge de l'artistique, le spectacle se fait sans moi, mais je suis là pour soutenir les artistes, les équipes techniques, pour que le public soit content.

Quel est le principal point positif à Bordeaux la nuit ?

Bordeaux c'est une ville aussi belle de nuit que de jour.

Et le point négatif ?

Il n'y a pas assez de tram, même si je sais qu'on en a mis plus. On est vendredi soir, il devrait y avoir des trams plus souvent, un rythme beaucoup plus soutenu, ça permettrait à plein de gens de circuler mieux, toutes les 4 minutes ça serait bien. Là je dois attendre mon tram 15 minutes.

Qu'est-ce que la vie nocturne pour vous à Bordeaux ?

Moi je suis pas de la même génération que vous, donc je fais pas des fêtes qui terminent à 5h du matin, j'ai des horaires longues, je travaille beaucoup. Je suis aussi un oiseau de nuit parce que je suis dans le spectacle. Mon travail s'arrête à minuit. La nuit pour moi c'est le travail. Sinon moi je suis plutôt dîners à la maison avec des copains

Avez-vous eu des problèmes d'insécurité la nuit ?

J'habite sur Bordeaux, sur les quais, à côté des maisons hollandaises, j'ai une vue incroyable. Je n'ai jamais eu de gros problème par rapport au bruit des gens qui font la fête le soir, même si de temps en temps j'entends des gens qui ont un peu trop bu. Mais c'est vrai que s'il y avait plus de trams qui passaient le soir, ça permettrait de mieux circuler, que les gens comme ça restent pas dans les rues.

// *Témoignage de Guillaume, 48 ans, serveur dans un restaurant près des Quinconces.*

Qu'est-ce que la nuit à Bordeaux pour vous ? Quels sont les points positifs et les points négatifs ?

Je travaille à côté des Quinconces dans la restauration. Je suis originaire de Bordeaux, j'habite à Saint-Genès. Moi quand je débauche je prends le tramway, c'est la nuit. J'embauche il fait jour, je ressors il fait nuit. Ça peut être 10h30, 11h, minuit, 1h du matin, tout dépend le monde qu'il y a dans le restaurant. Les tramways quand on débauche trop tard, les jours de fête comme la St-Valentin ou le 14 juillet, y a tout simplement pas assez de tram pour les gens qui travaillent. S'il fallait améliorer quelque chose, ça serait plus de tramways, pour les gens qui travaillent tard la nuit, pour pas qu'ils aient de problèmes.



// *Témoignage de Laurent, concepteur du Somm'enBus*

Bonsoir, pouvez-vous vous présenter vous ainsi que le Somm'enBus ?

Oui tout à fait. Alors je suis Laurent, je suis le concepteur, le chauffeur du Somm'enBus. À la base j'avais créé un bus-hôtel, le Sommbus, 18 lits avec

toilettes et couchage, à la disposition des gens, pour qu'ils évitent de prendre la voiture. La mairie a eu connaissance du projet, elle m'a demandé d'étudier quelque chose qui puisse s'adapter aux jeunes, d'où le Somm'enBus que vous avez là, 5 lits, des toilettes au fond, un coin d'eau. On est sur 3 lieux différents : le jeudi place de la Victoire, vendredi ici à bassins à flots, et samedi à Paludate. On est là de minuit à 7h du matin pour accueillir les jeunes en cas d'ébriété importante, plutôt qu'ils restent dans la rue, le temps que les transports en commun se remettent en place. Il y a deux secouristes et un animateur qui accueillent les jeunes. Moi je n'ai aucune formation, quand les animateurs et secouristes sont là je repars, je reviens le lendemain matin pour rechercher le bus. Il y a un défibrillateur. On a du matériel de premiers soins, en cas de bagarre. La police au lieu d'amener les jeunes aux urgences les amène directement ici.

C'est l'ANPAA qui gère tout ça : la mairie donne des subventions à l'ANPAA, les animateurs viennent de l'ANPAA. L'intérêt du bus c'est d'accueillir les jeunes, de comprendre comment ils consomment, de pouvoir mener des actions en amont pour les protéger un peu. La nuit il n'y a pas d'adulte, aucun repère, rien, ils sont perdus les jeunes. Il leur faut quelque chose auquel ils puissent s'identifier. À part le bus c'est difficile, il y a rien quoi, ils sont livrés à eux-mêmes. C'est un monde que je connaissais pas. Je me suis mis dans le monde de la nuit à partir du moment où j'ai commencé ce projet. Je me suis rendu compte que les jeunes sont ivres, mais ils sont plus à plaindre qu'autre chose, ils sont perdus, il y a plus aucun repère. Il y a un profond mal-être, je me suis rendu compte qu'on peut leur apporter quelque chose et les sortir de là. C'est gratuit et anonyme, les jeunes peuvent parler.

Est-ce que le Somm'enBus a du succès ?

Une thèse d'un étudiant en médecine a été faite, ça a montré que quand le bus est là il y a une baisse de la fréquentation des urgences, parce que quand les jeunes sont là on les gère, en fonction de leur degré on les garde ou on les oriente aux urgences. On a un numéro prioritaire, donc en quelques minutes on est aidé.

Ça n'existe nulle part ailleurs, c'est ce qui fait l'intérêt du concept. D'ailleurs des villes se rapprochent de Bordeaux pour reprendre le concept, on a des très bons résultats, des très bons retours. Les autres mairies n'arrivent pas à avoir ce contact avec les jeunes, ça donne à la mairie un pied dans le monde de la nuit des jeunes. Mais il y a du travail à faire.

Avez-vous des idées pour améliorer votre concept de Somm'enBus ?

Oui bien sûr. L'idée initiale c'était des lits en résine avec un design plus jeune, mais ça n'a pas été retenu par la mairie à cause du coût. Sinon il y aurait besoin d'aménagements autour du bus. Au niveau du visuel c'est pas terrible, les gens ne savent pas ce que c'est. Il faudrait faire en sorte que les jeunes aillent vers le bus, soient orientés vers le bus, qu'il y ait un accueil. Faudrait un marquage au sol, des lumières, je ne sais pas. Il y a un gros travail à faire à ce niveau là. On est sur un vieux bus, on a quelque chose de très sommaire.

// *Au bart de la Tancha à la Victoir. Témoignage cinq étudiants : Luc 20 ans, Nicolas 26 ans, Joan 27 ans, Léa 21 ans et Élodie 23 ans*

Que pensez-vous de la vie nocturne à Bordeaux ?

Il y a les bars associatifs c'est bien. Mais après 2h c'est un peu pourri. À part les bars associatifs il n'y a pas

de bar après 2h. Il faudrait que les bars soient ouverts plus tard. On n'habite pas dans le centre, pour les bus c'est trop chiant, on rentre à pied on en a pour 1h30 de marche, il faudrait que les bus et les trams circulent plus tard.

// Sur la place de la Victoire devant le Bodegon. Témoignage de trois étudiants. Tom 21 ans, Fanny 21 ans, Alison 21 ans, Mohammed 24 ans

Que faites-vous ce soir ?

Ce soir on fête l'anniversaire de Mohammed donc on sort. On habite à Talence, à la Victoire, à Pessac. On est venus en tram ou à pied. On est étudiants. On vient ici à chaque fois qu'on peut, tous les week-ends. La

vie nocturne à Bordeaux est vraiment sympa, il y en a pour tous les goûts, c'est animé, c'est plutôt festif. La vie nocturne à Bordeaux c'est convivial, intéressant. Les lieux emblématiques c'est la Plage, le Havana, le Bodegon, la Cale Sèche, la Calle Ocho.

Quel est le principal point négatif de Bordeaux la nuit pour vous ?

C'est le tram, il faut prolonger les horaires de tram, c'est évident. Les taxis aussi c'est dur de les trouver, sauf quand t'es dans le quartier de la gare. On essaie au maximum de prendre le tram, les taxis quand on n'a pas le choix. On voudrait bien prendre les V-cub, mais en général y en a plus quand tu rentres de soirée. Sinon ça arrive aussi de rentrer à pied. On évite, mais ça arrive.



Y a-t-il des problèmes d'insécurité selon vous à Bordeaux la nuit ?

Au niveau de la sécurité, à la Victoire ça craint, à la gare aussi des fois y a des bastons. Nous les filles on est toujours accompagnées, on fait gaffe, on rentre pas seules.

// Témoignage de deux aides soignantes du CHU, qui fument une cigarette à l'extérieur du CHU

Qu'est-ce que la nuit pour vous ?

Travailler la nuit pour moi c'est un choix, en tant que célibataire j'ai pas de famille. Moi je viens en vélo, moi à pied. On habite dans un secteur où il y a pas besoin des transports en commun, et surtout pas besoin de voiture. Pour se déplacer il y a le vélo. Nous la nuit on travaille, tout se passe dans l'hôpital, on a des salles de repos. On ne sort que pour fumer, ça doit représenter 20-30 minutes par nuit. On n'est pas trop intéressées par l'aménagement de l'environnement autour de l'hôpital, on préférerait avoir plus de moyens pour travailler. Ici on est au travail.

Quels sont les aspects positifs et négatifs de votre travail de nuit ?

Le négatif dans le travail de nuit, c'est qu'on est un peu coupés de la société réelle. Aussi on est fatigués, on a du mal à se remettre dans le rythme, ou même si on a un coup dur ou une déprime passagère c'est plus dur. Après l'avantage c'est qu'on profite de la journée, on n'est pas enfermés à travailler le jour comme nos collègues du jour qui voient pas la lumière du soleil, nous on peut profiter de la journée, de l'extérieur. On se promène en ville, on profite. On n'a plus trop le temps de sortir la nuit.



// interview de Luigi 21 ans et Sandra 22 ans. Étudiants italiens en Erasmus à Bordeaux.

La vie nocturne à Bordeaux c'est cool, ça bouge. Ce soir on s'amuse avec des amis. On habite place des Capucins. Niveau sécurité il ne nous est jamais rien arrivé de mal.

Entre 19h30 et 6h du matin du vendredi 10 avril au samedi 11 avril 2015, nous nous sommes immergés dans l'univers nocturne bordelais, afin de nous en imprégner, d'être témoins des activités nocturnes et de recueillir des témoignages d'une trentaine des personnes au total, de profils très différents : des gens pressés de rentrer du travail, de paisibles promeneurs, des jeunes sortant du cinéma, des étudiants dans des bars et à la sortie des boîtes de nuit, des travailleurs de nuit (serveurs, infirmières, chauffeurs de taxi, videurs de boîte, éboueurs, etc), des personnes originaires de Bordeaux, d'autres originaires d'autres villes de France voire d'autres pays d'Europe (Grande-Bretagne, Italie). Plusieurs choses intéressantes ressortent de ces témoignages.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

CAUQUELIN Anne, *La ville, la nuit*, 1977, Presses Universitaires de France, Paris, 171 pages

GWIAZDZINSKI Luc, *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Belfort, Université de technologie de Belfort-Montbéliard. 2007, 206p.

LYNCH Kevin, *The image of the city*, Cambridge, Mass, MIT Press, 1960

La métropole bordelaise la nuit – Premiers enjeux, note de synthèse, sous la direction de Cécile Rasselet et Nathanaël Fournier, A'urba, mars 2014

Cécilia Comelli, *Quelle incidence du genre sur la vie nocturne des étudiants bordelais ?*, Kamala Marius et Yves Raibaud. Genre et Construction de la Géographie, MSHA, pp.109-125, 2013, Epistémologie

Cécilia Comelli, Valérie Kociemba, *Bordeaux : les lumières de la ville*, Presses de l'Université Laval, Juin 2010, Québec, Canada, Prologue, pp.ISBN : 9782763794389, 2013, Histoire. <hal-01011380>

Articles

GWIAZDZINSKI Luc, « Emploi du temps », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°77, 1997

GWIAZDZINSKI Luc, « Nuits et Lumières », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°87, 2000

« La métropole, la nuit », Le journal d'information de Bordeaux Métropole, n° 28, 3ème trimestre 2014, [consulté le 2/12/2015], < http://www.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/PDF/publications/journal/lejournel_28.pdf>

Sources Web

Maison du Temps et de la Mobilité : <http://maison-dutemps.asso.fr/>

Site personnel de Luc Gwiazdzinski : <http://nuitsurbaines.net/>

Site de l'A'urba

Site de Bordeaux Métropole

Sources orales

Entretien des taxis à l'aéroport

Entretien avec Mme Machelon-Dejean et Mr Tranier chefs de projet à Bordeaux Métropole

Entretien avec l'accueil de l'hôtel : Ibis, B&B, etc.

Etudes, recherches

Paris la Nuit, étude exploratoire, Rapport APUR à la demande de la RATP et de la Ville de Paris, Février 2004