Nuits d'Europe

Luc Gwiazdzinski

▶ **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski. Nuits d'Europe : Pour des villes accessibles et hospitalières. Gwiazdzinski. UTBM, pp.206, 2007, Chantiers. halshs-00817142v1

HAL Id: halshs-00817142
https://shs.hal.science/halshs-00817142v1

Submitted on 23 Apr 2013 (v1), last revised 4 Oct 2014 (v2)

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

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

utbm

Université de Technologie de Belfort-Montbéliard

Nuits d'Europe

Pour des villes accessibles et hospitalières

Luc Gwiazdzinski

Chantiers

NUITS D'EUROPE

Pour des villes accessibles et hospitalières

La publication de l'ouvrage a été assurée par Yves-Claude Lequin, UTBM.

© Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 2007
ISBN : 978-2-914279-29-1

NUITS D'EUROPE

Pour des villes accessibles et hospitalières

Luc Gwiazdzinski

Préface de Jean-Claude Ziv
Postface de Jean-Jacques Payan

Du même auteur

Gwiazdzinski L, 2003, *La ville 24h/24, regards croisés sur la société en continu*, L'Aube, Le Seuil, 254 p.

Gwiazdzinski L., Rabin G., 2005, *Si la ville m'était contée*, Éditions Eyrolles

Gwiazdzinski L., 2005, La nuit dernière frontière de la ville, Éditions de l'Aube

Espinasse C., Gwiazdzinski L., Heurgon E., 2005, *La nuit en questions*, Éditions de l'Aube

Gwiazdzinski L., Rabin G., 2007, *Si la route m'était contée*, Éditions Eyrolles

Gwiazdzinski L., Rabin G., 2007 (à paraître), *Périphériques*, Éditions l'Harmattan

Mobilo Ergo sum

Paris, France, 2002

Préface

Poursuivre l'exploration nocturne

Jean-Claude Ziv*

Les recherches et surtout les recherches opérationnelles sur les transports urbains menées depuis maintenant plus de trente ans ont mis l'accent essentiellement sur la mobilité des plus défavorisés et de ce qu'on a appelé les « captifs » des transports publics. Dans ce cadre, on a oublié non seulement toute une catégorie d'usagers, mais aussi toute une catégorie de motifs et de déplacements liés à des activités méconnues mais partie intégrante à la fois de la vie économique, de la vie sociale et de la vie culturelle. La nuit, qui est une dimension oubliée de la ville, est l'un des générateurs de déplacements jusqu'ici mal connus et mal gérés. Selon Luc Gwiazdzinski, ce drôle de déni des huit heures nocturnes de nos villes et de nos vies transparaît jusque dans l'expression même du mot « nuit » : « non-huit (nuit) ; *no-height* (*Night*), *no-otte*, (*Notte*), *Nein-Acht* (*Nacht*) (...) ». Conséquence parmi d'autres de cette ambiguïté nocturne, la nuit est longtemps restée en marge de la réflexion sur la ville, les services et les transports urbains. Les temps changent et il faut changer de regard pour explorer la ville dans ses espaces et dans ses temps, ici et ailleurs. C'est aussi le sens de cet ouvrage pionnier, synthèse d'une recherche singulière menée dans le cadre du PREDIT qui a exploré les marges temporelles des villes, ce moment à faible densité qui enchante ou inquiète. Elle permet de dépasser les intuitions et de dresser un premier panorama international des systèmes de mobilités nocturnes dans lequel chacun peut trouver un intérêt.

Une face obscure de la ville et des mobilités

Jusqu'ici, peu de chercheurs ont étudié les mobilités nocturnes et la nuit urbaine en général. En France, peu de collectivités ont réfléchi à une offre de transport nocturne digne de ce nom et peu d'opérateurs ont vraiment tenté l'aventure. Face aux mutations qui affectent les temps, les espaces et les mobilités, élus, techniciens, opérateurs ou chercheurs ont toujours été conscients d'un certain vide. Les uns et les autres avaient bien quelques

intuitions mais aucun état des lieux des systèmes urbains ni aucune mise en perspective n'existait encore sur les services de mobilités nocturnes. Il était temps que l'on se penche enfin sur l'autre versant de nos villes. C'est chose faite. Après ses travaux sur les temps de la ville et de la nuit (*La ville 24h/24, La nuit dernière frontière de la ville*...), mon collègue géographe Luc Gwiazdzinski s'est attaqué aux services de mobilité nocturnes en Europe et dans le monde. Tenter de faire le jour sur la nuit : l'ambition était et reste démesurée mais les premiers résultats permettent de dresser un tableau intéressant des nuits urbaines au début du XXIe siècle.

Un travail pionnier

L'enquête auprès de plusieurs centaines de partenaires internationaux a permis de confirmer ce qui n'était pour l'instant que des intuitions ou observations parcellaires. La nuit s'anime. Partout en Europe, la législation sur le travail de nuit et celle sur les horaires d'ouverture des commerces en soirée qui se décentralise et s'assouplit, autorise des plages d'ouvertures de plus en plus tardives et contribue au développement de l'activité nocturne. Mise en lumière, ouverture des commerces, guichets automatiques, services 24h/24... Luc Gwiazdzinski montre que l'on assiste bien à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques. Il montre également que de nombreuses agglomérations ont fait évoluer leur offre de transport nocturne au cours des dix dernières années : décalage des horaires, instauration de nouvelles lignes de transport nocturnes, centrale d'appel et de réservation, vidéosurveillance, desserte des discothèques, régulation du tarif des taxis et du temps d'attente ou prolongation de la validité des abonnements mensuels et annuels aux lignes de bus nocturnes.

Un nouvel intérêt des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics sont désormais sensibles à la nuit, dimension longtemps oubliée de la ville et aux problèmes de mobilité nocturne tant pour les festifs que pour les travailleurs. Outre l'organisation d'événements nocturnes (*Nuits blanches, Nuits des musées*...) et la mise en place de « plans lumière », certains acteurs de la ville travaillent désormais ensemble : reconnaissance des questions nocturnes dans la politique de la ville comme à Amsterdam avec ses « Maires de nuit » ; gestion des nuisances avec la signature de « Chartes de la nuit » ; tranquillité publique avec la mise en place de « correspondants de nuit », « *stewards urbains* » ou « *Serenos* » ; la solidarité avec le développement de lieux de nuit adaptés et le transport avec la création de services adaptés.

Une offre désormais plus large

Si l'offre de transport nocturne reste encore largement inférieure à celle de jour pour l'ensemble des modes excepté le taxi, elle s'est accrue et largement diversifiée pour des questions de sécurité, de diminution des risques d'accidents, de développement de la vie nocturne, de réduction du trafic de voitures ou de marketing territorial et de renforcement de l'attractivité. L'étude montre que de Rome à Bruxelles en passant par Paris, les événements qui noircissent les calendriers nocturnes des grandes agglomérations sont souvent l'occasion de tester une desserte plus tardive de la cité ou de certains de ses quartiers. Les collectivités et les opérateurs traditionnels ne sont pas les seuls à s'investir pour développer une offre de mobilité en toute sécurité. Des associations et des entreprises se mobilisent également pour le covoiturage, la voiture partagée ou l'accompagnement à domicile. Les stratégies développées sont variables d'une ville et d'un continent à l'autre. On étend l'amplitude des plages horaires dans certaines villes, on développe des lignes spécifiques ailleurs alors que l'on préfère mettre en place des systèmes souples de navettes à la demande dans d'autres. Signe fort de ces évolutions : les capitales européennes ont désormais toutes un réseau spécifique de transport nocturne au-delà de minuit et certaines comme Londres ou Athènes ont des transports 24h/24. Mais les efforts pour rendre les villes plus accessibles et hospitalières de jour comme de nuit ne doivent pas s'arrêter au niveau des métropoles et ne concerner que les horaires de transports. Elles doivent toucher d'autres échelons de la hiérarchie urbaine, d'autres types de publics et d'autres lieux.

Des pistes à creuser

L'étude a montré que pour l'instant la moitié seulement des pôles d'échange (gares, stations, aéroports…) étaient accessibles toute la nuit et pas toujours dans des conditions de sécurité acceptables. C'est pourtant sur ces lieux que doit porter notre attention de façon à y développer ce que l'auteur appelle des « oasis de temps continu » avec l'ensemble des services nécessaires à la vie urbaine. La nuit plus encore que le jour, l'effort doit également porter sur le développement d'une signalétique adaptée qui nous permette de naviguer aisément à pied, en transport en commun ou en automobile.

Voies ferrées

De nuit comme de jour, les efforts en termes de mobilité ont surtout porté ces dernières années sur les personnes à mobilité réduite. On a souvent mis au second plan les personnes à haute mobilité qui font pourtant vivre les services de mobilité. Certaines de ces personnes sont aussi appe-

lées à se déplacer la nuit. Il y a peu encore, il existait une offre spécifique de trains de nuit qui permettait de circuler en France et en Europe de nuit et de relier une métropole à l'autre. On partait par exemple à 23 h 00 de Paris pour arriver au petit matin à Marseille. Paradoxalement, c'est désormais plus difficile aujourd'hui. Comment concilier un dîner de travail à Marseille avec un petit déjeuner de travail à Paris ? Le chantier nocturne doit pouvoir trouver certains prolongements sur les voies ferrées.

Une obligation

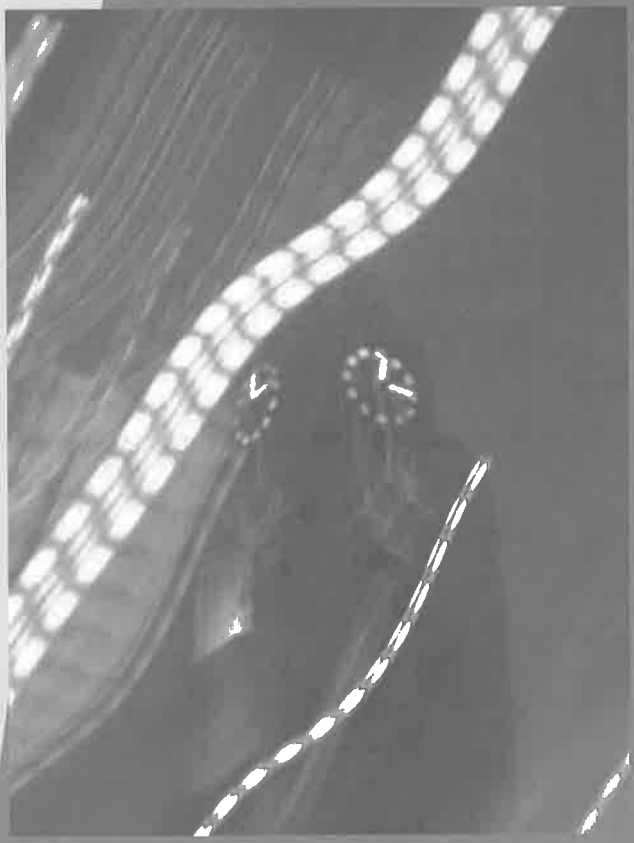
Au-delà de l'effet parfois hypnotique de la thématique nocturne et de la fascination perceptible de l'auteur pour la dimension oubliée de la ville, l'étude montre que la question des mobilités nocturnes n'est pas un nouveau sujet à la mode voire un gadget, mais une vraie question. Le développement des activités nocturnes festives ou laborieuses oblige les élus à intégrer la question nocturne à leurs politiques urbaines et de mobilité. Pour les opérateurs, la nuit est une réserve de mobilité potentielle vers laquelle ils ne sont pas allés, un territoire d'invention et d'expérimentation pour le jour. Pour nous tous, la question de la nuit et des mobilités nocturnes interroge notre capacité à vivre ensemble et à concilier nos activités dans des villes à plusieurs temps.

Un plaisir

Il y a bien une vie dans les villes après le jour. Merci à Luc de pousser élus, chercheurs, opérateurs et citoyens à imaginer ensemble des nuits plus belles que nos jours. Au moment où chacun cherche une baguette magique pour ré-enchanter le quotidien de nos vies et de nos villes et imaginer un avenir meilleur, la nuit nous tend les bras. Elle aurait beaucoup de choses à dire au jour. Acceptons-en l'augure et emboitons le pas au géographe.

* Jean-Claude Ziv, Professeur titulaire de la chaire Logistique transport et tourisme du Conservatoire National des Arts et Métiers, secrétaire du conseil de perfectionnement du CNAM ; il est ingénieur de l'École centrale de Paris, docteur en urbanisme (Institut d'Urbanisme de Paris), Ph-D Cornell University en urbanisme, président du groupe Europe du Conseil supérieur du service public ferroviaire, membre du Conseil supérieur de l'aviation marchande, ancien Directeur général de plusieurs sociétés de transport, conseiller de la Direction générale de Veolia Transports et secrétaire général de l'association CODATU (transports dans les pays en développement).

« Le monde est plus profond que ne l'imagine le jour »
Friedrich Nietzsche



Helsinki, Finlande

Avant-propos et remerciements

Aux nuits magiques d'une enfance lorraine.

À l'ami Pierre Sansot parti ailleurs poursuivre ses flâneries nocturnes.
À Michel Frering toujours là.

Avant-propos et remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier les représentants du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), associé aux ministères français des Transports, de la Recherche, de l'Environnement et de l'Industrie qui a financé une partie du programme *Nocturnes* et tout particulièrement le président M. Jean-Louis Léonard ainsi que M. Claude Arnaud, président du Groupe opérationnel 2 « Services à la Mobilité » et M. Frédéric Denisey pour la confiance qu'ils ont bien voulu nous témoigner.

Je voudrais rendre hommage à mes deux anciens présidents : M. Jean-Jacques Payan et Mme Laurence Paye-Jeanneney, toujours attentifs et ouverts à l'innovation.

Je tiens également à remercier l'université de technologie de Belfort-Montbéliard, son directeur Pascal Founier ainsi qu'Yves Lequin responsable des éditions qui ont proposé de publier cet ouvrage et d'inaugurer la nouvelle collection *Chantiers*.

Notre reconnaissance va tout particulièrement aux partenaires des 165 villes des 5 continents qui ont bien voulu participer à l'enquête sur les services de mobilité et au programme *Nocturnes*. Nous tenons à les remercier pour leur accueil chaleureux et leur grande disponibilité.

En France, nos remerciements s'adressent tout particulièrement aux représentants des vingt plus grandes agglomérations[1] Strasbourg (Alsace), Bordeaux (Aquitaine), Rennes (Bretagne), Tours (Centre), Paris (Île-de-France), Montpellier (Languedoc-Roussillon), Metz, Nancy (Lorraine), Toulouse (Midi-Pyrénées), Douai-Lens, Lille, Valenciennes (Nord-Pas de Calais), Rouen (Haute-Normandie), Nantes (Pays de la Loire), Marseille, Aix-en-Provence, Nice, Toulon (Provence-Alpes-Côte-d'Azur), Grenoble, Lyon, Saint-Étienne (Rhône-Alpes); aux représentants des villes préfectures de région[2] (hors agglomérations précédemment citées) :

1 « Liste des unités urbaines de plus de 100 000 habitants en 1999 », INSEE PREMIERE, n° 707, avril 2000.

2 « Liste des chefs lieu de région en métropole », INSEE, Code officiel géographique 2005.

Clermont-Ferrand (Auvergne), Caen (Basse-Normandie), Dijon (Bourgogne), Orléans (Centre), Châlons-en-Champagne (Champagne-Ardenne), Ajaccio (Corse), Besançon (Franche-Comté), Limoges (Limousin), Amiens (Picardie), Poitiers (Poitou-Charentes); ainsi qu'aux représentants des autres villes enquêtées : Colmar, Mulhouse (Alsace), Brest, Quimper (Bretagne), Troyes, Reims (Champagne-Ardenne), Bastia (Corse), Belfort (Franche-Comté), Le Havre (Haute-Normandie), Angers, Le Mans (Pays de la Loire), Villeneuve Loubet (Provence Alpes Côte d'Azur).

En Europe, nous adressons nos remerciements aux représentants des capitales de l'Union européenne ainsi qu'aux représentants d'autres grandes métropoles : Brême, Dortmund, Dresde, Fribourg, Hambourg, Kaiserslautern, Munich (Allemagne), Gand, Liège, Mons (Belgique), Aalborg (Danemark), Barcelone, Gijón, Oviedo, Valence (Espagne), Belfast, Edinburgh, Bristol, Manchester (Royaume-Uni), Debrecen (Hongrie), Cork, Limerick (Irlande), Bolzano, Crémone, Milan, Ravenne, Turin (Italie), Amsterdam (Pays-Bas), Katowice, Cracovie, Opole, Wroclaw (Pologne), Porto, Vila Nova de Gaïa (Portugal), Saint-Pétersbourg (Russie), Göteborg, Malmö (Suède), Genève, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Neuchâtel, Porrentruy, Zurich (Suisse) et Kharkiv (Ukraine).

En Afrique, Amérique, Océanie et Asie, nos remerciements s'adressent aux représentants des villes de Johannesburg, Le Cap (Afrique du Sud), Alger, Annaba, Batna, Constantine, Khroub, Oran, Sidi Youcef, Skikda, Tizi-Ouzou (Algérie), Cotonou, Porto Novo (Bénin), Ouagadougou (Burkina-Faso), Yaoundé (Cameroun), Nairobi (Kenya), Antananarivo (Madagascar), Kigali (Rwanda), Dakar (Sénégal), Lomé (Togo); Montréal, Québec (Canada), Denver, Détroit, Las Vegas, New York (États-Unis), Buenos-Aires (Argentine), Bogota (Colombie), Pérou (Lima); Canberra, Melbourne, Saint-Skilda, Sydney (Australie), Christchurch (Nouvelle-Zélande); Hong Kong, Shanghai (Chine), New Delhi (Inde), Jakarta, Yogykarta (Indonésie), Gifu Shi, Kakamigahara, Tokyo (Japon) et Singapour (Singapour).

Nous tenons également à remercier les représentants des villes qui nous ont accueilli dans le cadre d'explorations nocturnes ou d'événements : Amsterdam, Tours, Helsinki, Londres, Oviedo, Gijón, Cracovie, Varsovie, Porto, Vila Nova de Gaïa, Rome, Milan, Bruxelles, Lyon, Paris, Batna, Milan, Rennes, Nancy, Besançon, Rimini, Nanterre, Aix-en-Provence, Strasbourg, Luxembourg, Berne, Bienne, Delémont, Genève, Zurich (...).

Nous avons tissé des liens particulièrement forts avec les représentants des villes de Rome, Bruxelles et Lyon dans le cadre de l'organisation du premier *Forum International sur les mobilités nocturne*, du symposium *Quels visages pour la nuit ? La nuit et sa gestion par les pouvoirs publics*, de la *Fête des*

lumières mais également de traversées nocturnes et projets comme l'*Observatoire de la nuit* ou la première *Université de la nuit*. Nos remerciements les plus chaleureux vont à Mariella Gramaglia, adjointe au maire de Rome, en charge du bureau des temps, des droits des citadins, de l'égalité, de la communication et de la statistique à Rome, Thérèse Rabatel, vice-présidente du Grand Lyon, en charge de l'Espace des temps à Lyon, Henri Simons, Premier échevin de Bruxelles, chargé de la Culture, de l'Urbanisme et de la Protection du patrimoine et à leurs équipes qui ont cru à ces approches et ces thématiques innovantes. Nos remerciements vont également aux représentants de l'Institut pour la ville en mouvement qui nous ont accompagnés au début du programme et tout particulièrement à Xavier Fels, secrétaire général, Mireille Apel-Muller, déléguée générale et François Ascher, président du conseil scientifique et d'orientation.

Ce travail n'aurait pu voir le jour sans la précieuse collaboration de mon ami le professeur Abderrafiaa Koukam de l'UTBM, du laboratoire Set et de son directeur. Nos remerciements vont également à toutes les personnes de nos équipes (sociologue, géographe, économiste, sciences politiques...) qui ont apporté leur contribution à ces *Nuits d'Europe*. Leur engagement et leur travail ont permis de mettre la question nocturne à l'agenda de nombreuses agglomérations de France et d'Europe.

Enfin, mes remerciements vont à celles et ceux que nous avons empêché de dormir avec nos élucubrations ou nos explorations sous les étoiles.

Une pensée enfin pour Olivier Frérot, ancien DDE du Territoire de Belfort, et un dernier remerciement à Christian Proust, avec qui et grâce à qui nous avons initié des démarches prospectives.

À toutes et à tous, je souhaite de belles et douces nuits.

« La nuit ne parle que du jour »
Maurice Blanchot

Bruxelles, Belgique, 2003

Introduction

Explorer les villes et les nuits d'Europe

Une pulsation urbaine. Nos métropoles respirent : elles se dilatent et se contractent comme des organismes vivants. Dans la même journée, elles attirent puis expulsent les hommes et les femmes venus pour leur travail, leurs études, leurs achats ou leurs loisirs dans une gigantesque pulsation nycthémérale. Quand la ville fonctionne pendant le jour, les banlieues le soir se remplissent à nouveau et le reste de la ville, à son tour, ne fonctionne plus. Certains espaces s'animent, d'autres s'éteignent, certains se vident alors que d'autres s'emplissent, certains ouvrent alors que d'autres – à l'image des « Cités sans nuit » du cinéaste japonais Akiro Kurosawa – fonctionnent en continu. Des populations, des individus se succèdent définissant des rythmes différents et obéissant à des temporalités diverses, difficiles à articuler (Gwiazdzinski, 1998).

Une colonisation progressive de la nuit

Progressivement les activités humaines se déploient vers la nuit et recomposent un nouvel espace de travail et de loisirs. Les besoins de déplacements nocturnes qui augmentent exigent une offre de mobilité quasi-permanente à laquelle nos organisations ne sont pas toujours préparées.

Des interrogations

Pour répondre à ces nouveaux besoins de mobilités nocturnes vers des pôles d'activités, des solutions de transport variées se mettent en place localement à travers toute l'Europe et dans le monde. Pourtant aucun état des lieux de ces expériences n'a encore été réalisé : la nuit des données est aussi celle des transports et des mobilités. Nous proposons de dépasser les idées reçues pour partir à la découverte des services de mobilités nocturnes. Au-delà des rêves, des peurs et des fantasmes, que deviennent nos agglomérations, passée l'agitation de la journée ? Comment les pouvoirs publics s'adaptent à ces mutations ou les accompagnent ? Quels services se mettent en place particulièrement dans les transports ?

Un besoin d'exploration

Ce sont là quelques unes des questions qui seront abordées dans cet ouvrage qui s'appuie principalement sur une étude internationale menée en 2005 avec le soutien du PREDIT sur « les services de mobilités nocturnes dans les villes d'Europe et sur d'autres Continents ». Pour la première fois, l'enquête internationale det 18 mois auprès de 900 villes de 106 pays des cinq continents ainsi que des explorations nocturnes parallèles sur le terrain ont permis de repérer les bonnes pratiques et de dégager quelques grandes tendances d'évolution des mobilités, des services et de nos villes la nuit. Ainsi disposons-nous désormais d'une première approche de ces services en Europe.

Des convictions

Le travail d'exploration a été construit à partir de quatre convictions principales :

- Il y a une vie après le jour dans nos métropoles aseptisées où le non jour peut atteindre les deux tiers d'une journée ;
- la mobilité est une condition essentielle d'adaptation et de participation à la vie urbaine, de jour comme de nuit ;
- La mobilité autorise une relecture dynamique de la ville, de sa structure, de ses paysages, de ses acteurs, de ses différences ou contradictions, de ses tensions et de ses potentiels ;
- La nuit a beaucoup de choses à dire au jour.

Une approche systémique

Nous avons abordé la ville en tant que système, c'est-à-dire « une entité dotée d'une certaine permanence et reconnaissable dans le temps, en interaction avec un environnement spécifique, constituée d'éléments groupés en associations simultanément interactives et se maintenant en état de stabilité dynamique dans des limites définies » (Pumain D., Sanders L., Saint-Julien T., 1989). Les significations que nous donneront à la ville en tant que rassemblement d'activités et de populations, se situeront à deux niveaux d'intelligibilité qui correspondent à deux échelons géographiques hiérarchisés (Pumain D. et Saint-Julien T., 1978) : le premier interprète la ville comme un site qui valorise la proximité. Le second comme « la valorisation d'une situation dans un réseau » (Reymond H., 1981).

Une proposition

Nous organiserons notre réflexion sur la nuit urbaine et les services de mobilité nocturnes autour de cinq parties principales :

- le contexte mouvant des nuits urbaines ;

- l'évolution de l'offre et de la demande de services ;
- L'adaptation progressive des services ;
- Les premiers enseignements ;
- Les pistes pour demain.

« J'ai reçu la nuit comme une gifle, mais je refuse les duels »
Paul Morand

Porto, Portugal, 2004

Partie I

Le contexte mouvant des nuits urbaines

Le contexte mouvant des nuits urbaines

La nuit espace-temps en évolution

Une dimension oubliée de la ville

Période d'obscurité symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité et la fermeture des portes de la cité, la nuit fut longtemps considérée comme le temps du repos social. Si on connaît et on étudie depuis longtemps la ville le jour, chercheurs, techniciens et élus ont longtemps ignoré la nuit urbaine. Malgré les réflexions qui s'engagent, la nuit reste un territoire peu exploré, une dernière frontière (Gwiazdzinski, 1998). Mais les temps changent.

Une approche difficile

On peut s'interroger sur les raisons de ce manque d'intérêt. Reconnaissons d'abord qu'il est difficile de concilier travail et vie nocturne. Avant minuit, 95 % de la population a rejoint son lit. La consommation de psychotropes, érigée en sport national, n'arrange rien. Avouons également que la nuit effraie : le sentiment d'insécurité croît avec l'obscurité. N'oublions pas le pouvoir de la « lucarne magique » qui phagocyte nos soirées : les Français qui passent en moyenne 3 h 24[3] par jour devant leur télévision ont peu de temps pour apprécier l'atmosphère nocturne de nos cités.

Un autre élément de réponse est à chercher du côté des scientifiques. Aux deux questions fondamentales de la géographie (Où? Pourquoi?), celui qui s'intéresse à la nuit doit en ajouter une autre : à quelle heure? À ce moment précis, tout devient plus complexe car le temps est une notion bien difficile à appréhender. Comme Saint-Augustin, nous avons tous le sentiment de comprendre ce qu'il est jusqu'à ce qu'on nous demande de l'expliquer.

3 Médiamétrie, 2004.

Notre pensée peine alors à jongler avec toutes ces dimensions et le cartographe s'interroge sur les représentations possibles. Il devient difficile de fixer des images.

On doit faire l'effort - que font par exemple les architectes - d'imaginer la ville comme un être à quatre dimensions, ou comme un labyrinthe (Moles & Rohmer, 1978) dans lequel l'individu se déplace selon des lignes fixées à l'avance à la fois dans le temps (t) et dans l'espace (x, y, z). Il faut également reconnaître que l'on dispose de peu d'informations repérables à la fois dans l'espace et dans le temps permettant de travailler sur la nuit urbaine. C'est la nuit des données. Toute investigation demande un lourd travail de collecte et de structuration de l'information (Gwiazdzinski, 2003).

Un terme ambigu

Pour comprendre cet "autre côté de la ville", on peut difficilement se contenter du flot d'images souvent contradictoires qui surgissent quand on songe à la nuit. Entre nuit noire et nuit blanche, peu de mots sont aussi ambigus. La nuit symbolise le temps des gestations, des germinations, des conspirations, qui vont éclater au grand jour en manifestation de vie. Elle est riche de toutes les virtualités de l'existence. Mais entrer dans la nuit, c'est revenir à l'indéterminé, où se mêlent cauchemars et monstres. Aux choses de la nuit semblent convenir des mots vagues, secrets, indéterminés comme les contours d'une silhouette dans le noir. Les formes s'y détachent mal. Très significative est l'appréciation des passages du jour à la nuit et de la nuit au jour, des "deux crépuscules" chers à Baudelaire. Assurément, la lente translation solaire n'est pas vécue uniformément partout et par tous : la venue du soir en ville peut avoir quelque chose de définitif, signifier afflux de l'angoisse ou de la rêverie, de la vigilance ou du repos. La culture du cruciverbiste définit la nuit comme « pouvant être blanche et noire à la fois », ce qui consacre définitivement l'équivoque du terme.

Des images contrastées

Cet « autre côté de la ville » a beaucoup inspiré les poètes en quête de liberté. A contrario, dans l'imaginaire populaire, la nuit fait peur : l'épaisseur de la nuit protègerait les bandits et favoriserait les complots. La ville, la nuit, est par essence même un territoire difficile à contrôler. Il suffit de tellement peu de choses la nuit, pour que la ville panique, comme lors des gigantesques pannes d'électricité à New York en 1977 ou en 2003. Michel Poniatowski, Ministre de l'Intérieur, avait expliqué à sa manière ce besoin de contrôle : « *La liberté n'est pas seulement celle de la politique, c'est aussi celle de pouvoir sortir après huit heures du soir* ». Rappelons que la première

liberté supprimée en cas de crise est justement celle de circuler librement la nuit.

Un espace-temps difficile à cerner

La nuit a longtemps été appréhendée comme une discontinuité, le temps des ténèbres et de l'obscurité, celui du sommeil. Par extension, la nuit, symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité, la fermeture des portes de la cité fut longtemps considérée comme le temps du repos social. Dans les métropoles qui vivent désormais plus tardivement, les limites de la nuit urbaine sont difficiles à cerner.

Des bornes naturelles variables

En astronomie, la nuit est théoriquement l'intervalle compris entre le coucher et le lever du soleil. La succession du jour et de la nuit est déterminée par la rotation de la terre. L'inégalité de sa durée est due à l'inclinaison de l'axe autour duquel s'effectue ce mouvement de rotation. Dans nos régions, c'est en décembre que l'on connaît la nuit la plus longue avec 16 h 49 entre le coucher et le lever du soleil (21-22 décembre) et en juin que les nuits sont les plus courtes avec 7 h 52 (21-22 juin). L'alternance jour-nuit reste très marquée dans les températures avec une amplitude de près de 6° C en hiver et 14° C en été. En hiver, c'est entre 3 h et 7 h le matin (4 h à 8 h en heure légale) que les températures sont les plus basses. En été, les heures les plus froides sont entre 1 h à 5 h le matin (3 h à 7 h en heure légale).

Des bornes physiologiques

Notre organisme s'est adapté à l'alternance du jour et de la nuit et la nature nous impose en moyenne entre sept et neuf heures de sommeil. Le plus évident de nos rythmes biologiques est l'alternance du sommeil nocturne et de l'activité diurne suivant une périodicité moyenne de vingt-quatre heures. Ces rythmes circadiens persistent même lorsque le sujet est isolé de son environnement. La température corporelle s'élève progressivement depuis le milieu de la nuit pour atteindre son sommet vers 18h, puis décroît rapidement pour rejoindre son creux nocturne. On s'endort lorsque la température interne baisse, on s'éveille lorsqu'elle remonte. Ces données naturelles ne suffisent évidemment plus quand il s'agit de définir les limites de la nuit urbaine. Crépuscule en ville : la nuit s'installe et pourtant vous n'avez pas vu le soleil se coucher. Dans nos cités, la nuit naturelle a cédé la place à une « nuit légale » avec ses règles, ses horaires et ses tarifs qui sont autant de bornes.

Des bornes légales

L'article L-213-2 du code de travail stipule que seules les tâches effectuées « *entre vingt-quatre heures et cinq heures du matin* » sont considérées comme du travail de nuit. Il existe aussi une norme sociale empirique selon laquelle la nuit serait le moment où l'activité sociale change et s'oriente vers des objectifs relevant de la vie privée. Ces bornes naturelles et légales conditionnent largement les rythmes de la ville soumis également aux temps de l'industrie et des réseaux.

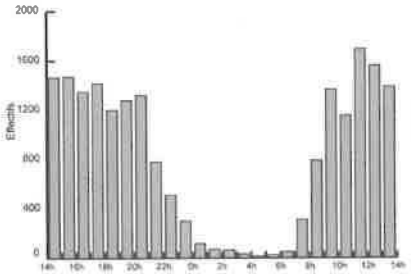
Des bornes fonctionnelles

Les consommations électriques horaires permettent de mesurer l'activité humaine. Elles font globalement apparaître une plage de moindre consommation entre 1h et 4h le matin. C'est également la période la plus creuse pour la consommation d'eau, de gaz et le trafic téléphonique (Gwiazdzinski, 1998). Les émissions de polluants et tout particulièrement les émissions de SO_2 diminuent également la nuit avec un creux entre 1h et 4h et seulement 3 mg / m^3.

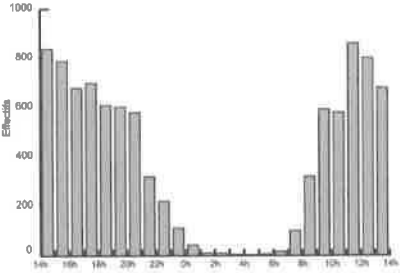
L'analyse des flux de véhicules montre que la densité de la circulation automobile s'effondre après 1h. Le point le plus bas se situe entre 1h et 4h. Parallèlement, très peu de voitures pénètrent entre 1h et 6h dans les parkings des centres-villes, ouverts 24 heures sur 24. Toutes les analyses de circulation menées dans les villes européennes (piéton, vélo, voiture individuelle, camion, train, transport en commun, bateau, avion...) font apparaître les mêmes creux dans les trafics.

BORNES FONCTIONNELLES (Effectifs)

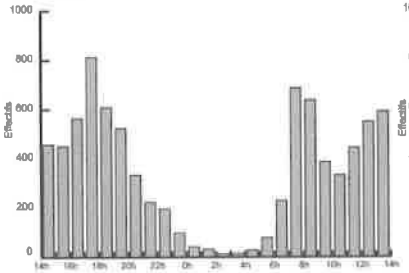
CIRCULATION
Rue piétons (total)



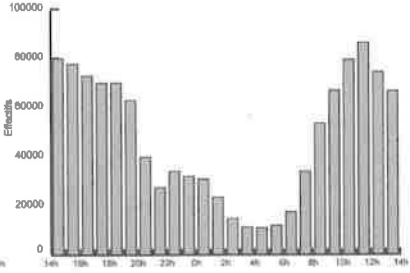
CIRCULATION
Rue piétons (femmes)



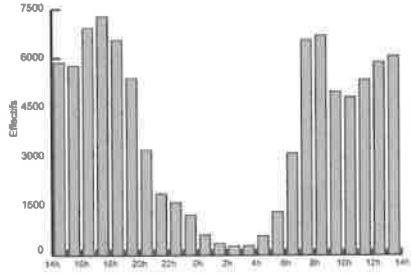
CIRCULATION
Rue vélo



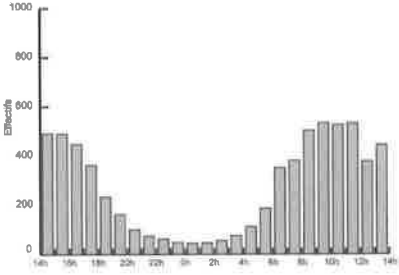
CIRCULATION
Rue véhicules légers



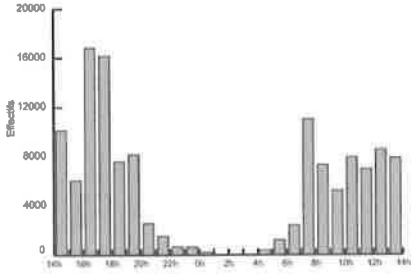
CIRCULATION
Autoroute véhicules légers



CIRCULATION
Autoroute Poids Lourds

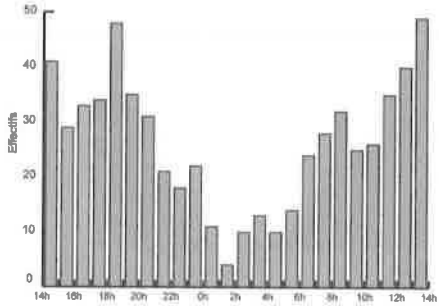


CIRCULATION
Tramway (total)

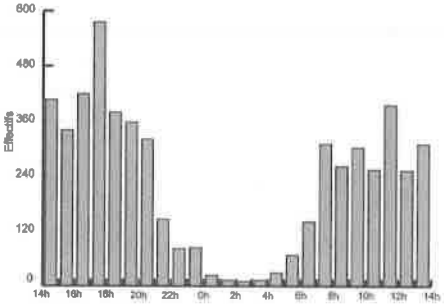


BORNES FONCTIONNELLES (Effectifs)

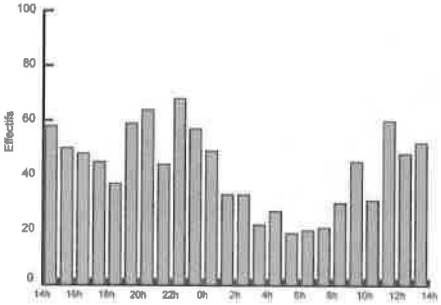
CIRCULATION
Bateaux total



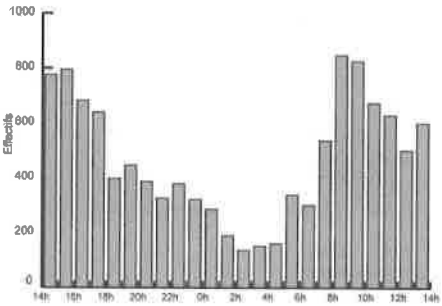
CIRCULATION
Fréquentation parking Gare



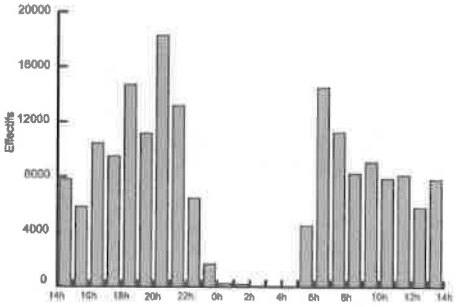
CIRCULATION
Course taxi



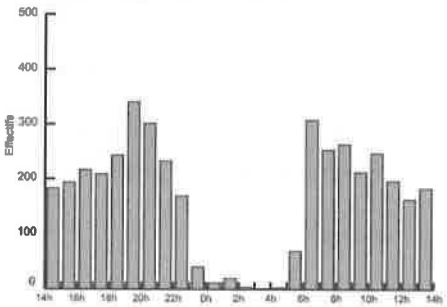
CIRCULATION
Appel taxis



CIRCULATION
Aéroport (passager)



CIRCULATION
Aéroport (mouvements d'avions)



Des variations hebdomadaires

À Paris, le creux en terme de circulation automobile se situe entre h et 5h du matin pour un jour ouvrable. Les caractéristiques d'une nuit de semaine sont différentes de celles de la nuit de samedi à dimanche[4]. On constate un décalage sensible de deux heures environ entre une nuit de samedi à dimanche et une nuit de semaine. Le creux de la nuit se situe entre 4h et 7h. Les différences de trafic nuit/jour sont moins marquées et les volumes minimaux de la nuit de samedi à dimanche sont deux fois supérieurs à ceux d'une nuit de semaine. La valeur de circulation se situe sous la moyenne horaire de 22h 00 à 7h 00 en semaine, de 23h 00 à 9h 00 la nuit de vendredi à samedi et de 2h 00 à 10h 00 la nuit de samedi à dimanche. Les différences saisonnières varient beaucoup en fonction de la latitude. Entre Paris, où l'on constate à peine une légère progression des trafics en juin et Helsinki, où l'on parle de deux saisons et de deux peuples, les différences sont très importantes.

Des marges floues

Le soir, la ville, comme frileuse, se rétracte. Les administrations ferment tôt mais l'État ne dort pas : la police veille. Entre 19h et 20h, les boutiques baissent leurs rideaux. Pas facile de distinguer le jour de la nuit dans nos métropoles aseptisées. Voici quelques trucs infaillibles pour qui n'a pas de montre. Surveillez le déclic de votre compteur électrique : à 22h, le plus souvent, vous passez en tarif nuit. Le seuil des 22h demeure important. La notion de tapage nocturne est dans tous les esprits. Dans beaucoup d'institutions, c'est à cette heure précise que l'on éteint les lumières. Dans de nombreux immeubles des panonceaux demandent aux locataires de fermer les portes à clés après 22h. Si vous souhaitez en avoir le cœur net, sortez boire une mousse dans un bar : après 22h, le prix des consommations est souvent majoré. On ne retrouve pas ce surcoût en partie lié au coût du travail de nuit dans des pays comme les États-Unis où la continuité de l'activité est déjà une tradition. Pour les taxis le tarif nuit débute généralement à 19h. Les bus et le tram restent au même prix mais les fréquences s'effondrent avant l'arrêt définitif vers 00h 30 le plus souvent. Si vous souhaitez danser, l'entrée des discothèques est souvent moins chère avant minuit. Dans certaines villes une partie des luminaires s'éteignent avant minuit mais qui s'en aperçoit ? Ailleurs les illuminations de façades s'arrêtent vers 2h du matin.

À 4h, les derniers bars ferment. Certains rouvriront une heure plus tard. Dès 4h 30, les noctambules « *qui vomissent leur nuit* » croisent les pre-

4 Direction des déplacements, Ville de Paris, 2004.

mières sentinelles du jour… Les premiers cafés ouvrent leurs portes. Dans de nombreuses villes, les transports publics redémarrent vers 4 h 30. Entre 4 h et 5 h, les livreurs de journaux entrent en action. À la même heure, les premières boulangeries ouvrent, alors que d'autres n'ont pas fermé. Tabacs et cafés ouvrent leurs portes. Dès 5 h 30, les éboueurs sont à l'œuvre. La circulation s'intensifie, les passants envahissent les rues, les abribus se remplissent. On ne voit pas le soleil se lever, on n'entend pas le coq chanter mais petit à petit, devant nos yeux, la ville reprend son rythme diurne.

Un cœur

Dans la plupart des métropoles la nuit urbaine, définie comme la période où les activités sont très réduites, se limite donc aujourd'hui, à une tranche horaire de 1 h 30 à 4 h 30 du matin. L'animation de la vie nocturne varie également selon un rythme hebdomadaire avec alternance semaine-week-end et selon les saisons. Ainsi bornée, la nuit urbaine s'inscrit en creux avec des marges floues grignotées par les activités diurnes et un cœur où se développent quelques activités spécifiques.

Entre 1 h 30 et 4 h 30, au cœur de la nuit, une nouvelle géographie se met en place : univers de représentations soumis aux manipulations. À 1 h 30, après la fermeture de la majorité des restaurants et bars, on entre au cœur de la nuit. Dans cet espace-temps cohabitent les activités spécifiquement liées aux loisirs comme le théâtre, l'opéra ou le cinéma en soirée, les discothèques, les bars ou bars à hôtesses la nuit ; et celles de jour qui gagnent la nuit comme le transport de marchandises, l'industrie ou la restauration. Malgré les apparences, une partie de la vie sociale et économique reste en éveil. On est au cœur de la nuit. C'est la nuit, « la grande, la belle » (Jonasz, 1981).

Trois temps dans la nuit

On peut donc distinguer trois grands temps dans la nuit qui correspondent également à des formes l'occupation différentes de l'espace public : le cœur de la nuit et deux marges aux limites floues :

- de 20 h à 1 h 30 : *la soirée*, marge de la nuit qui s'avance, envahie par les activités du jour, le temps des sorties culturelles ou amicales et des promenades; on peut encore fuir la nuit et décider de rentrer;
- de 1h30 à 4h30 : c'est *le cœur de la nuit*, le temps de la ville de garde, des noctambules fêtards et des « nuiteux » travailleurs, avec ses activités spécifiques ; on ne peut plus vraiment fuir la nuit, on y est pour le meilleur ou pour le pire ;
- de 4 h 30 à 6 h : *le petit matin*, marge du jour qui arrive, où ceux de la nuit qui rentrent, rencontrent ceux du jour, moment où les activités noc-

turnes battent en retraite face aux activités diurnes. Entre 6h00 et 20h00, c'est l'empire de la ville de jour.

En termes de services de mobilité, et afin de prendre en compte le fonctionnement des réseaux nous avons retenu des bornes un peu plus souples :

- de 20 h 00 à 1 h 00 environ pour les *réseaux de soirée* ;
- de 1 h 00 à 5 h 00 environ pour les *réseaux de nuit* ;
- après 5 h 00 pour le redémarrage des *réseaux de jour*.

Une colonisation progressive de la nuit

Sans que nous ne nous en rendions toujours compte, l'activité investit progressivement tous les espaces de la nuit. Les pressions économiques sont de plus en plus fortes. Les modes de vie évoluent rapidement. Les emplois du temps d'une frange de la population active se font plus souples empiétant sur la soirée. La ville la nuit n'est plus le territoire des marginaux et des parias, l'offre de services et de loisirs nocturnes s'est considérablement développée. Une partie de la population urbaine s'amuse la nuit et une autre partie travaille afin de rendre ce divertissement possible. En quelques années, la nuit est devenue un secteur économique à part entière, de plusieurs milliards d'euros. De nombreuses activités décalent leurs horaires vers le soir. Les entreprises industrielles fonctionnent en continu pour rentabiliser les équipements et dans la plupart des secteurs, le travail de nuit se banalise. Face à une demande grandissante, les services nocturnes se développent : épiceries, stations services, kiosques à journaux restent ouverts jusqu'à tard dans la nuit et les distributeurs automatiques envahissent l'espace urbain. De plus en plus d'entreprises de services se mettent au 24/7 (24 h /24 et 7 jours sur 7). Dans les magasins, les nocturnes commerciales font recette et les soldes démarrent à minuit. « Les nuits spéciales » se multiplient, radios et télévisions fonctionnent en continu alors qu'Internet permet de surfer toute la nuit.

De nouveaux besoins de mobilité

Progressivement les activités humaines se déploient vers la nuit et recomposent un nouvel espace de travail et de loisirs. Les besoins de déplacements nocturnes qui augmentent exigent une offre de mobilité quasi-permanente à laquelle nos organisations n'étaient pas toujours préparées. Pour répondre à ces nouveaux besoins de mobilités nocturnes vers des pôles d'activités, des solutions de transport variées se mettent en place localement à travers toute l'Europe et dans le monde. Pourtant aucun état des lieux de ces expériences n'a encore été réalisé : la nuit des données est aussi

celle des transports et des mobilités. Nous proposons de dépasser les idées reçues pour partir à la découverte des services de mobilité nocturnes.

Une démarche d'exploration globale

La démarche s'est articulée autour de deux axes principaux :
- l'*observation et l'analyse* à travers une enquête internationale, des rencontres et explorations nocturnes, des visites et observations d'expériences ;
- la *sensibilisation et la mise en réseau des acteurs* à travers l'organisation de colloques, le montage de formations universitaires, des interventions dans des colloques et la publication d'articles scientifiques ou de vulgarisation.

Observation et analyse

Enquête internationale

Une enquête internationale en 7 langues (français, anglais, italien, espagnol, portugais, russe et polonais) a été réalisée sur les services de mobilités nocturnes en Europe et dans le monde auprès de plus de 900 interlocuteurs dans 106 pays des cinq continents.

Cible

Dans chaque ville choisie des interlocuteurs différents capables de répondre à un questionnaire assez large sur les services de mobilité ont été identifiés : élus locaux, techniciens des collectivités en charge des transports, transporteurs locaux, universités et laboratoires de recherche, responsables d'associations liés à la mobilité (associations d'usagers, de promotion des mobilités douces...). L'échantillon de 20 villes européennes initialement prévu a été élargi à 165 villes de 54 pays : les 20 plus grandes agglomérations françaises et les préfectures de régions, les capitales des pays de l'Union européennes et de l'Europe élargie ainsi que quelques métropoles sur les autres continents. Toutes les villes ont fait l'objet de relances systématiques (courrier, fax, mail, téléphone) de manière à bénéficier d'une information uniforme.

Questionnaire

Le questionnaire a été construit autour de deux axes principaux permettant d'inscrire la question des mobilités nocturnes dans une réflexion globale sur la nuit urbaine : *les services de mobilité* (offre, évolution de la demande, fonctionnement, stationnement, tarification, communication,

politique, problèmes...) et les *autres services*. Une première étape a consisté à la définition des questionnaires et de l'enquête avec nos partenaires techniques, universitaires ou institutionnels. Dans une seconde phase les questionnaires ont été testés auprès d'une dizaine de collectivités et améliorés en tenant compte de leurs remarques. Ils ont ensuite été traduits en 7 langues afin de pouvoir être lus et remplis par tous les partenaires locaux : techniciens des collectivités, responsables de sociétés de transport, universitaires ou responsables associatifs.

Rencontres et explorations

L'enquête a été complétée par un recensement complémentaire de bonnes pratiques, des visites sur sites, des traversées nocturnes de villes et une enquête spécifique sur la mobilité des jeunes en soirée sur un territoire en France.

Recensements complémentaires de bonnes pratiques

Un recensement complémentaire de bonnes pratiques de mobilité nocturne a été réalisé en liaison avec les acteurs impliqués dans la mise en place de services de mobilités nocturnes dans d'autres villes ou territoires d'Europe.

Visites d'expériences

Une quinzaine d'expériences intéressantes de services de transports nocturnes ont été visitées et « testées » : d'Aix en Provence à Zürich.

Traversées nocturnes

Des explorations sous forme de traversées nocturnes ont également été menées dans une vingtaine de villes d'Europe d'Amsterdam à Tours en passant par Rennes ou Lausanne notamment. Rassemblant pendant une nuit des acteurs de chaque ville (élus, chercheurs, techniciens des transports et des collectivités, travailleurs sociaux, personnels médicaux, responsables associatifs, artistes, forces de l'ordre...), les traversées les obligent à changer de regard sur leur ville. Loin des contraintes du jour, l'immersion permet d'éprouver et d'épuiser la nuit. À l'issue des traversées les ateliers de créativité ont permis de préciser le diagnostic, de faire émerger une problématique, des pistes de projets et de mettre en place des partenariats locaux et internationaux (Gwiazdzinski L., 2007).

Enquête spécifique sur la mobilité des jeunes.

Parallèlement à l'analyse internationale de l'offre une enquête spécifique menée sur un échantillon de plus de 1 000 jeunes du Territoire de

Belfort a permis de mieux appréhender leurs comportements de mobilité nocturne et leurs besoins.

Sensibilisation et mise en réseau

Parallèlement à ces recensements, enquêtes, rencontres et explorations, différentes actions de sensibilisation ont été menées tout au long du programme Nocturnes engagé avec le soutien du PREDIT et se poursuivent :

Lancement d'un site Internet interactif.

Un site Internet interactif en quatre langues www.u-night.org a été mis en place pour l'enquête, la communication sur le projet et la mise en réseau des partenaires autour de six rubriques principales : accueil, explorations, enquêtes, Forum de Rome, expérimentations, partenaires. Les questionnaires y figurent ainsi que toutes les informations sur les partenaires. Il pourra intégrer les résultats de la recherche-action.

Colloque internationaux

Plusieurs colloques internationaux ont été organisés à Rome, Bruxelles, Reims ou Lyon pour diffuser de l'information, lancer un débat et créer les conditions de mise en place d'un réseau international de professionnels et d'experts.

Nous avons également participé à de nombreux colloques, conférences ou manifestations, permettant de rencontrer d'autres acteurs, d'autres villes et de diffuser l'information.

Ce lourd travail d'exploration qui s'est étalé sur près de deux années a notamment permis de mieux appréhender l'évolution de l'offre et la demande de services dans les villes d'Europe et sur d'autres continents et de mettre cette question de la nuit et des mobilités à l'agenda de nombreuses collectivités, agences ou organisations. Plus largement, les premiers résultats diffusés dans la presse, les interventions dans différentes manifestations ont permis de toucher un plus large public apparemment en diapason.

« C'est la nuit qu'il est beau de croire en la lumière »
Edmond Rostand

Cracovie, Pologne, 2004

Partie II

Un évolution de l'offre et de la demande

UNE OFFRE ET UNE DEMANDE EN ÉVOLUTION

LE TRAITEMENT DES ENQUÊTES a permis de dresser un premier panorama national et européen de l'offre de services de mobilités nocturnes et de dégager des grandes tendances. Les recherches documentaires, des entretiens sur le terrain et des explorations nocturnes ont également permis de tirer des enseignements sur l'offre urbaine et les services de mobilités, de repérer les problèmes et les contraintes avant d'imaginer le transfert d'expériences et le développement de nouveaux projets.

DES APPROCHES CONTRASTÉES DE LA NUIT

L'Absence de définition universelle

Du latin « *nox* », désigne la période de temps au cours de laquelle le soleil disparaît sous l'horizon » (dictionnaire Zedler).

Au-delà de cette définition astronomique universelle, inadaptée aux rythmes urbains, il n'existe pas une nuit unique mais des nuits plurielles qui varient en fonction des continents, des latitudes, des cultures et des personnes. Entre liberté et insécurité, les représentations de la nuit sont très contrastées et les symboles associés à ce mot ne lèvent pas les ambiguïtés.

Des bornes variables

Rythmes circadiens. Pour les représentants des villes enquêtées, les bornes nocturnes sont très variables. La nuit commence entre 20 h 00 et minuit... « *au coucher du soleil* »... « *à la tombée du jour* »... « *au début du crépuscule* »... « *à la fermeture des commerces* »... « *quand le bruit diminue* »... « *quand la métamorphose s'opère sur les couleurs, les rythmes, les activités, les sons* »... *Elle se termine entre 4 h et 8 h*... « *au lever du soleil* »... « *à l'aube* »... « *aux premiers cris d'oiseaux* » ... « *au lever du jour et ce, en fonction des saisons* »...

Une majorité des partenaires interrogés dans les capitales européennes estiment que la nuit commence entre 22h et 23h et se termine entre 5h et 6h du matin. La perception de ces limites varie en fonction de nombreux critères :

- *Selon la latitude et la culture* : la nuit commence à 16h et se termine à 8h pour nos partenaires d'Aalborg en Scandinavie, mais elle commence à minuit et se termine à 6h à Barcelone ;
- *En fonction des activités professionnelles* : pour nos partenaires de Moscou en Russie, la nuit commence à minuit et se termine « vers 7h pour aller travailler » ;
- *En fonction de l'activité de la ville* : pour les partenaires de Marseille en France, la nuit commence « après la fermeture des commerces à 20h ».

La nuit commence plus tôt en Afrique, entre 18h et 20h et se termine vers 5h ou 6h du matin. Outre la proximité de l'équateur, d'autres facteurs explicatifs sont évoqués par nos partenaires. Les journées de travail commencent de bonne heure et les Africains vont se coucher relativement tôt. Le faible niveau de ressources des personnes enquêtées à Kigali au Rwanda, à Cotonou au Bénin ou à Tananarive ne leur permet pas de sortir régulièrement.

D'autres rythmes. Nos partenaires mettent souvent en évidence les rythmes hebdomadaires, mensuels et saisonniers des nuits dont la longueur et l'intensité varient. L'animation nocturne est centrée sur les fins de semaine et le week-end avec des préférences pour les débuts de mois, la belle saison et quelques nuits exceptionnelles qui dépassent les bornes à des dates qui varient selon les pays, les villes et les cultures : Nouvel An, Fête de la Musique, Nuits Blanches voire lors des victoires des équipes sportives nationales ou locales ou lors des élections.

Des représentations contrastées de la nuit

La nuit entre insécurité et liberté. Dans les capitales de l'Union européenne, la perception de la nuit est contrastée : 71 % des personnes estiment que la nuit est un moment de liberté et 77 % considèrent que c'est un moment d'insécurité. En France, c'est la liberté qui est mise en avant à 72 % alors qu'il n'y a que 23 % de personnes qui estiment que c'est un moment d'insécurité (47 % pour l'ensemble de nos partenaires dans le monde).

Un amour partagé pour la nuit. 88 % des partenaires interrogés en Europe et dans le monde aiment la nuit et ce pourcentage monte jusqu'à 90 % en France. Ils l'aiment généralement pour sa « liberté », son « calme » et sa « beauté ». Pour beaucoup, la nuit est un moment de liberté, de réflexion, de divertissement, un temps pour soi, un moment pour décompresser où l'on voit les choses différemment. Ceux qui n'aiment pas la nuit évoquent le plus souvent les problèmes d'insécurité.

Des symboles différents

Pour nos interlocuteurs, les mots qui symbolisent le mieux la nuit sont : *« obscure », « reposante », « silencieuse », « divertissante », « jeune », « lumineuse », « liée au sentiment de sécurité/insécurité », « un moment de liberté », « morose », « mystérieuse », « fantastique » (...).*

D'autres qualificatifs reviennent également : *« deuxième vie », « quiétude », « musique », « ambiance », « divertissement », « animation », « liberté », « lumière », « temps libre », « temps pour soi », « exploration », « diversion », « mystère », « réflexion », « hibou », « faucon », « métamorphose », « belle », « jour », « vide », « alternative » (...).*

D'autres associent la nuit à une image précise : ***« Lune/étoile »*** : Neuchâtel (Suisse) ; Alger (Algérie) ; Crémone (Italie) ; Fribourg (Allemagne) ; Bruxelles (Belgique) ; ***« L'heure du crime »*** : Cork (Irlande) ; ***« Zangbéto »*** : gardien de nuit à Cotonou (Bénin).

Culte du Vaudou

La nuit, les « *zangbetos* » assurent la sécurité du village. Ils représentent les forces de la nature et de la nuit qui ont habité la terre avant l'homme. Couverts de grands masques, ils envahissent la ville pour monter la garde entre 19 h et 16 h. Ils sont autant écoutés que les élus locaux.
Moments spectaculaires et pleins de couleurs, la sortie des masques est la représentation d'un drame psychologique dans lequel les personnages sont la matérialisation des archétypes qui demeurent dans l'inconscient humain.

La même question sur la nuit posée à des jeunes du Territoire de Belfort (France) a d'abord mis en avant le côté festif de la nuit : « fête » (35 %), « dormir » (11 %), « sexe » (3 %), « s'amuser » (3 %), « noire » (3 %) ou « autres » [(mort, musique, calme, drogue, amusement, détente, ...) (45 %)]. À chaque culture et à chaque âge sa nuit.

UNE ÉVOLUTION SENSIBLE DE L'OFFRE URBAINE

Une offre encore majoritairement diurne

L'offre urbaine reste encore majoritairement diurne tant pour les supermarchés, pour les commerces que pour les administrations avec des différences importantes selon les villes et les continents.

Ouverture tardive des supermarchés. On constate une grande flexibilité des horaires des supermarchés et une adaptation aux rythmes horaires des populations actives : ouverture tardive jusqu'à 22 h, voire 23 h et même ouverture non-stop dans des villes comme New-York (États-Unis), Port Phillip (Australie) ou Cracovie (Pologne).

Figure - Horaires d'ouverture et de fermeture des supermarchés*

Horaires d'ouverture	
6h :	Constantine, Brême, Budapest
7h :	Varsovie, Vienne, Lomé, Ouagadougou, Khroub
8h :	Bogota, Lima, Buenos Aires, Milan, Edinburgh, Skikda, Tizi-Ouzou, Tananarive, Nairobi, Singapour, Christchurch, Sydney, Limerick
9h :	Crémone, Cotonou, Berne, Shangaï, Ghent, Debrecen, Liège, Aalborg, Bruxelles, Valence, Madrid, Helsinki, Oviedo
10h :	Lisbonne, Gondomar, Villa Nova de Gaïa, Gifu Shi, Kakamigahara
Horaires de fermeture	
18h :	Johannesburg, Tananarive, Mons, Limerick, Vienne
19h :	Berne, Cotonou, Tizi-Ouzou
20h :	Ouagadougou, Bruxelles, Valence, Madrid, Helsinki
21h :	Aalborg, Oviedo, Crémone, New Delhi
22h :	Milan, Edimbourg, Bogota, Lima, Buenos Aires, Gifu Shi, Kakamigahara, Shangaï, Christchurch
23h :	Varsovie, Lisbonne, Gondomar, Villa Nova de Gaïa
24h :	Sydney
Créneaux horaires les plus larges	
24h/24 :	Port Phillip ; Cracovie
7h-23h :	Varsovie
7h-20h :	Ouagadougou
8h-22h :	Bogota, Lima, Buenos Aires
9h-21h :	Oviedo
9h-19h :	Cotonou
10h-23h :	Lisbonne, Vila Nova de Gaia

Sources : enquête PREDIT, 2005

Petits commerces moins flexibles. En Europe les petits commerces ferment généralement plus tôt que les supermarchés, en moyenne entre 18h et 20h. Les horaires d'ouverture sont très variables entre 6h et 22h avec un pic à 9h.

Il s'agit bien entendu de tendances générales par villes qui souffrent d'exceptions. À Bruxelles, des commerces Nocturnes spécifiques, les *Night shops* répondent à la demande nocturne et sont fermés en journée.

Fermeture précoce des administrations. Pour les administrations, la journée de travail se termine tôt, en majorité vers 17h et démarre le plus souvent entre 8h et 9h.

Figure - Horaires d'ouverture et fermeture des administrations

Ouverture	
7h :	Dortmund, Friburg, Katowice, Cracovie
8h :	Vienne, Tirana, Barcelone, Helsinki, Besançon, Turin, Budapest, Oslo, Istanbul, Quimper, Angers, Ravenne
9h :	Londres, Dortmund, Hambourg, Brême, Berlin, Dublin, Lisbonne, Bucarest
10h :	Moscou
Fermeture	
13h :	Ravenne, Crémone, Munich
14h :	Oviedo, Barcelone, Athènes
15h :	Katowice, Cracovie, Tirana, Dublin, Valence, Madrid
16h :	Colmar, Gijon, Genève, Milan
17h :	Helsinki, Metz, Luxembourg, Vilnius, Malmö, Londres
18h :	Besançon, Tours, Lyon, Rome
19h :	Lausanne, Bucarest

Sources : enquête PREDIT, 2005

Horaires d'ouverture étalés des bars. Les horaires d'ouverture sont très étalés sur la journée. La plupart d'entre eux ferment entre minuit et 2h du matin.

Certains services et équipements disponibles 24h/24

D'après nos interlocuteurs européens, certains services et équipements sont déjà disponibles 24h/24 dans leur ville :

- Soins médicaux (95 %) ;
- Parkings et services de sécurité (91 %) ;
- Stations services (68 %) ;
- Aéroports et commerces alimentaires (64 %) ;
- Gares et parcs (55 %) ;

- Distributeurs automatiques de commerces alimentaires et non alimentaires (36 %) ;
- Cafés et services postaux (32 %) ;
- Bus, distributeurs automatiques de services postaux et commerces non alimentaires (23 %) ;
- Discothèques, pubs, gardes d'enfants et activités sportives (18 %) ;
- Cinémas (14 %) ;
- Services bancaires (5 %).

Les automates et les services de « la ville de garde » (sécurité, santé) dessinent le paysage de la ville la nuit et de la cité en continu. Les métropoles françaises de taille inférieure abritent moins de services permanents que les grandes villes européennes.

Une progression de l'offre quantitative et qualitative

Depuis le début des années 1990 et quels que soient les pays ou les cultures, l'enquête montre que nous assistons bien à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques : mise en lumière, développement des commerces ou lieux de divertissement.

Dans les villes d'Europe, nos interlocuteurs estiment que c'est l'offre de commerces alimentaires, de discothèques, de cinémas et de services bancaires qui a le plus progressé la nuit tant en termes quantitatif que qualitatif.

Un desserrement progressif des contraintes horaires

En Europe. La législation sur les horaires d'ouverture des commerces en soirée qui se décentralise et s'assouplit contribue au développement de l'activité nocturne. Dans la plupart des pays, elle autorise des plages d'ouverture de plus en plus tardives.

En Allemagne. La nouvelle loi qui définit les horaires d'ouverture des commerces de détail est entrée en vigueur le 1er juin 2003[5] et assouplit les règles précédentes qui dataient de 1956. Désormais, l'ouverture est possible de 6 heures à 20 heures. Les autorités compétentes peuvent décider de l'extension des horaires des points de vente de produits de consommation courante situés dans les gares ferroviaires des villes de plus de 200 000 habitants qui deviennent des lieux de vie, de véritables oasis urbaines de jour comme de nuit. Pharmacies et stations services, boutiques de gares et aéroports ne sont pas soumises à ces règles générales.

5 Loi de 2003 sur la fermeture des magasins.

En Angleterre. Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur l'ouverture dominicale des magasins, le 26 août 1994[6], seuls les horaires d'ouverture des supermarchés sont encadrés.

En Belgique. La loi de 1973[7] instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services a été modifiée le 29 janvier 1999, afin de donner un cadre légal aux magasins ouvrant la nuit, les célèbres « *Night Shop* » qui peuvent fonctionner uniquement entre 18 heures et 7 heures ce qui exclut une ouverture diurne.

Au Danemark. Depuis la loi du 20 décembre 2000[8], entrée en vigueur le 1er juillet 2001, les commerçants sont désormais libres de choisir leurs horaires entre le lundi 6 heures et le samedi 17 heures alors qu'ils devaient auparavant fermer à 20 heures.

En Espagne. Le décret-loi du 23 juin 2000[9] portant sur les mesures urgentes pour l'intensification de la concurrence sur les marchés de biens et services, fixe des règles transitoires permettant aux petits commerces de s'adapter à l'objectif de liberté totale des horaires à partir de 2005. Dans l'intervalle, les communautés autonomes peuvent légiférer dans ce cadre. Faute de législation régionale, la liberté des horaires s'impose.

En France. La législation encadre de façon stricte les horaires d'ouverture et de fermeture des services, en fonction des types de commerces. Généralement, les horaires d'ouverture des commerces sont imposés par une logique économique et par le respect du code du travail. Le travail de nuit est de fait exceptionnel, limitant les horaires d'ouverture entre 6 heures et 21 heures. Pour les commerces familiaux, c'est-à-dire n'employant aucun salarié, les horaires de travail sont libres. Pour les grands magasins, les horaires sont régis par le décret de 1938, décret d'application des 40 heures dans le commerce. Il réglemente l'amplitude d'ouverture des magasins (10 heures) et de la durée de la journée de travail (11 heures maximum). Les hypermarchés et supermarchés bénéficient d'une amplitude d'ouverture de 13 heures. C'est le Préfet, dans un arrêté type « Police des débits de boisson » qui fixe les horaires d'ouverture et de fermeture des débits de boissons et établissements statutaires : cafés, restaurants, brasseries, bars, cabarets, discothèques, dancings, bals, pianos-bars, bowlings et autres débits de boissons à consommer sur place. L'heure d'ouverture est généralement fixée à 5 heures du matin et l'heure de fermeture à 2 heures sauf

6 Loi de 1994 sur l'ouverture dominicale des magasins.

7 Loi de 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services.

8 Loi du 20 décembre 2000 sur les horaires des magasins.

9 Décret-loi 6/2000 portant sur les mesures urgentes pour l'intensification de la concurrence sur les marchés des biens et services.

à l'occasion de la fête de la musique du 21 juin, de la Fête nationale du 14 juillet et des fêtes de Noël et du Jour de l'An. Les discothèques peuvent bénéficier d'une dérogation jusqu'à 6 heures du matin mais doivent respecter une pause de 4 heures minimum séparant l'heure de fermeture et l'heure d'ouverture. Des dérogations peuvent être accordées par le préfet pour les établissements de nuit ou assimilés qui contribuent par leur activité ou les animations qu'ils produisent à l'attractivité, à l'animation et au prestige de la ville jusqu'à 5 heures du matin. Les maires sont autorisés à prolonger jusqu'à 5 heures du matin, par mesure générale, l'ouverture des débits de boisson, les jours de foires, marchés, fêtes locales, concerts et spectacles publics.

Ils peuvent également à titre exceptionnel, autoriser par mesure individuelle les débits de boisson à rester ouverts jusqu'à 5 heures. Enfin, ils peuvent autoriser par mesure individuelle, les débitants à conserver les invités et les employés des mariages et fêtes privées dans leur établissement tout ou partie de la nuit à l'exclusion de toute autre personne. Des autorisations exceptionnelles peuvent être délivrées par le maire jusqu'à 3 ou 4 heures du matin pour les divertissements et bals dans les débits de boissons et autres lieux ouverts au public. Pour certaines festivités, ces autorisations peuvent aller jusqu'à 6 heures du matin.

En Italie. Le titre IV du décret législatif du 31 mars 1998[10] définit les principes applicables en matière d'horaires d'ouverture des commerces de détail et laisse à chaque commune le soin de prendre un arrêté déterminant plus précisément les horaires d'ouverture.

Aux Pays-Bas. Les horaires d'ouverture sont désormais régis par la loi de 1996[11] qui permet aux commerces d'ouvrir de 6h à 22h, voire au-delà et laisse au conseil municipal la possibilité d'étendre les horaires par arrêté au-delà de 22h, entre 6h et minuit.

Au Portugal. Les horaires d'ouverture sont désormais déterminés par arrêté municipal dans le cadre général établi par le décret-loi n° 48 du 15 mai 1996[12] sauf pour les grandes surfaces dont les horaires sont établis au niveau national. L'ouverture est donc possible de 6 heures à minuit tous les jours de la semaine y compris le dimanche. Ces règles sont aménagées pour les magasins de proximité qui peuvent rester ouverts chaque jour de 6 heures à 2 heures.

10 Titre IV du décret législatif du 31 mars 1998 portant sur la réforme des règles applicables dans le secteur du commerce.

11 Loi du 21 mars 1996 sur les horaires d'ouverture des magasins.

12 Décret-loi n° 48 du 15 mai 1996 déterminant le régime de fonctionnement des établissements commerciaux.

En Suède. Les horaires d'ouverture sont libres mais les employeurs ont l'obligation de respecter l'interdiction de travail de nuit.

La question des horaires d'ouverture des lieux de divertissement nocturne est un paramètre déterminant pour les mobilités de nuit. Elle conditionne les pics de fréquentation de certains lieux et influent sur les comportements des noctambules.

Une demande d'élargissement des horaires

En Europe, une majorité de nos partenaires constatent une augmentation de la demande d'élargissement des horaires d'ouverture des commerces, des bars et des administrations sur la soirée. Par contre, la demande d'ouverture de nouveaux établissements comme les bars, discothèques et boîtes de nuit ne parait pas aussi forte.

Un intérêt nouveau des pouvoirs publics

Les acteurs locaux sont désormais sensibles à la nuit, dimension longtemps oubliée de la ville et aux problèmes de mobilités nocturnes tant pour les usagers festifs que pour les travailleurs. Outre l'organisation d'événements nocturnes (« *Nuits Blanches* », « *Nuits des musées* »...) et la mise en place de « *Plans lumière* », élus et responsables d'établissements commencent à travailler ensemble sur différents axes : la reconnaissance des questions nocturnes dans la politique de la ville comme à Amsterdam avec ses « *Maires de nuit* » ; les problèmes de nuisances avec la signature de « *Chartes de la nuit* » ; la tranquillité publique avec la mise en place de « *correspondants de nuit* », de « *stewards urbains* » ou de « *Serenos* » ; la solidarité avec le développement de lieux de nuit comme « *La moquette* » à Paris et le transport avec la création de services adaptés.

« Rome Facile » (Italie)

« Rome Facile » est un système télématique qui fonctionne 24h/24 et donne, de façon simple et immédiate, des informations utiles sur les horaires des services publics (des musées, des hôpitaux, des transports, des bureaux municipaux), sur les horaires spéciaux d'ouverture (pharmacies de garde, magasins, écoles...). Il met également à la disposition des usagers un calendrier des événements de la ville (festivals locaux, ventes promotionnelles, spectacles, etc.).

Le développement de projets liés à la nuit

Une majorité de nos partenaires des capitales européennes disent avoir constaté les efforts des collectivités à travers le développement d'activités

et de projets liés à la nuit au cours des dernières années. La tendance semble encore plus marquée en France.

Une majorité de nos partenaires trouvent également que leur ville mène une politique nocturne originale ou innovante dans le domaine des loisirs, des manifestations artistiques et dans une moindre mesure dans le domaine des services nocturnes.

En Europe, ils évoquent souvent le développement d'événements nocturnes festifs, culturels, sportifs, ou sociaux : « *Nuits Blanches* », « *Nuit des musées* », « *Randonnées en roller* », « *Sons et lumières* », mais aussi l'ouverture de certains services (marchés nocturnes, épiceries de nuit…). La santé est également évoquée autour de l'animation de centres de prévention (alcool, MST,…). De nouveaux cadres réglementaires comme les « *Plans lumières* » ou des « *Chartes sur la réglementation des nuisances nocturnes* » sont également cités.

Dans les villes d'Asie comme Shanghai ou Jakarta, par exemple, c'est le développement de la vente de nourriture à l'étalage qui a marqué les esprits.

En Afrique, les efforts en termes de sécurisation sont les plus remarqués, alors qu'au Canada le changement des cultures semble notamment passer par le développement des terrasses en soirée.

Une nouvelle demande et de nouvelles pratiques de mobilité

Augmentation des mobilités nocturnes

Partout dans le monde, la question du transport et des mobilités se pose face au développement des activités nocturnes festives ou laborieuses. De Barcelone (Espagne) à Kharkiv (Ukraine) en passant par Crémone (Italie) ou Bristol (Royaume-Uni), une majorité de nos partenaires dans le monde ont mesuré un développement des mobilités nocturnes au cours des dernières années.

Progression de la demande

La majorité des villes enquêtées ont noté une augmentation de la demande de transports de nuit. Leur constat repose sur des enquêtes spécifiques (43 %), des entretiens qualitatifs (29 %), le service clientèle (31 %) ou le succès des expérimentations ponctuelles nocturnes (35 %).

Évolution des comportements

L'offre de transports doit s'adapter à des pratiques de mobilités qui évoluent très vite :

Décalage des horaires. Le démarrage de plus en plus tardif des soirées a un impact sur la programmation des établissements de nuit et sur les comportements de mobilités et de transports.

Temps réel et absence de programmation. Les sorties et trajets de moins en moins programmés, décidés au dernier moment demandent de la souplesse ou de fortes fréquences sur le réseau.

Développement de parcours. À l'échelle des villes, les parcours nocturnes d'un établissement à l'autre se généralisent occasionnant des problèmes de nuisances pour les riverains et d'insécurité routière.

Changement d'échelle. On accepte désormais de se déplacer sur de grandes distances pour rejoindre une offre spécifique dans des villes éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres dont les transports ne sont pas gérés par les mêmes autorités.

Demande de sécurité. La demande de déplacements sécurisés est de plus en plus pointue. Elle oblige à imaginer une chaîne de mobilité, complète sans rupture de charge (taxis…) et une présence humaine.

Demande de lisibilité. La demande de lisibilité de l'offre de transports est forte de la part des usagers qui ont besoin de plans précis et d'une signalétique adaptée pour se repérer et naviguer dans la « ville à la carte » la nuit.

Synchronisation. On exige désormais la synchronisation de l'offre de transports sur les rythmes et horaires des pôles de travail ou de divertissement et une adaptation en temps réel aux changements.

Pour nos interlocuteurs, la demande exprimée pour des villes plus humaines, accessibles et hospitalières passe par les services suivants : des transports publics, des taxis moins chers, plus de commerces ouverts, davantage de sécurité… et des lieux d'aisance.

Nouvelles pratiques des jeunes

Parallèlement à l'analyse internationale de l'offre de services de mobilités, l'enquête spécifique sur les comportements de mobilités nocturnes menée en France sur un échantillon de plus de 1 000 jeunes du Territoire de Belfort a permis de mieux appréhender les comportements de mobilités et besoins spécifiques. S'il est difficile de généraliser les résultats à d'autres territoires et d'élargir l'enquête à d'autres populations, les don-

nées recueillies fournissent quelques enseignements sur les pratiques de mobilités nocturnes de cette population spécifique.

Une large proportion des jeunes (78 %) sort plusieurs fois par mois et 17 % une à deux fois par mois seulement. 76 % d'entre eux sortent en groupe de 4 à 6 personnes environ et 19,5 % seulement en couple. La plupart des jeunes ne programment pas leur soirée et se décident au dernier moment. Ces sorties se concentrent sur la fin de semaine : trois quarts des jeunes sortent en général le samedi, 15 % le vendredi et 7 % seulement le jeudi.

Ils n'hésitent pas à parcourir de longues distances pour retrouver la soirée ou l'établissement de leur choix. Si 65 % des jeunes déclarent sortir sur place à Belfort, 8,5 % à Montbéliard (à 15 kilomètres), 11,6 % sortent à Mulhouse (à 50 kilomètres) et plus de 14 % plus loin encore, notamment à Besançon voire Strasbourg soit une heure et demi de voiture.

Leur moyen de transport préférentiel est la voiture pour 78 % d'entre eux (87 % pour les jeunes actifs), celle d'un ami à 46 %.

18 % d'entre eux se déplacent à pied. Les sorties en deux roues, taxi ou stop représentent des pourcentages dérisoires.

Comme partout dans le monde, les sorties nocturnes prennent la forme de véritables parcours qui commencent généralement chez des amis, pour se poursuivre dans un bar, au cinéma ou en boîte de nuit.

Ce qui freine le plus ces sorties, c'est d'abord le problème des transports (43 %) devant le manque d'argent (41 %), la surcharge de travail pour les étudiants (31,8 %) et le peu de choix (25,1 %). L'insécurité est très loin derrière avec à peine 1 % des réponses.

La consommation d'alcool est un problème important chez ces jeunes – surtout les garçons – qui boivent en moyenne 5 verres par soirée principalement des alcools forts (51 %) et de la bière (30 %). Plus inquiétant encore : un sur deux n'est pas capable de citer le seuil d'alcoolémie et un tiers des conducteurs ne savent pas traduire ce seuil en nombre de verres. Dans le Territoire de Belfort, les jeunes de 18 à 24 ans représentent 22,4 % des tués, soit la première cause de mortalité. Les accidents avec alcool qui représentent 28 % des accidents mortels surviennent en majorité la nuit (62 %) et le week-end (40 %).

Leurs propositions pour améliorer l'accessibilité et l'hospitalité de la ville la nuit concernent principalement le développement de navettes et l'ouverture des bars au-delà de 1h00 en semaine et après 2h le samedi. 67 % d'entre eux seraient prêts à utiliser un système de covoiturage ou un transport à la demande et 81 % un bus collectif. La moitié des jeunes seraient prêts à mettre plus de 3 € pour utiliser ces modes de transport. Les

opérations de transport à la demande menées à l'issue de cette enquête ont confirmé l'intérêt et l'engagement des jeunes pour cette formule.

Des réponses spécifiques

Une augmentation de l'offre de services de mobilités

De Los Angeles à Poitiers, 42 % des villes enquêtées ont fait évoluer leur offre de transports nocturnes au cours des dix dernières années. La tendance est similaire dans les villes enquêtées sur les cinq continents.

Une diversification des stratégies

Les trois quarts des villes enquêtées ont pris des mesures spécifiques pour le transport de nuit. Le développement d'une offre de transport liée à des événements nocturnes est le plus souvent cité devant le décalage des horaires en soirée et le matin juste devant la mise en place de nouvelles lignes de transport, le transport à la demande ou l'accompagnement dans les bus.

D'autres mesures ont également été prises par les villes en faveur du transport de nuit : vidéosurveillance (Brest, France…) ; desserte des discothèques (Montpellier, France…) ; régulation du tarif des taxis (Hambourg, Allemagne…) et du temps d'attente (Reykjavik, Islande…) ; prolongation de la validité des abonnements mensuels et annuels aux lignes de bus nocturnes (Vienne, Autriche…) ; mise en place de taxis dans les secteurs de vie nocturne (Port Philip, Australie…) ; extension de la validité des titres de transports de journée (Vienne, Autriche…) ; création de lignes de transports spéciales nocturnes (Bus « *Amigo* » (Montpellier, Bristol, Berne, Lisbonne, Lausanne, Munich, Göteborg…) ; aménagements spéciaux des transports : bus son et lumière (Hambourg, Allemagne…) ; contrôle/surveillance, patrouilles de sécurité (Melbourne, Australie …).

Des motivations spécifiques pour les municipalités

Les objectifs affichés par les municipalités en termes de mobilités nocturnes sont dans l'ordre décroissant d'importance :

- *L'amélioration de la sécurité des habitants ;*
- *La diminution des risques d'accidents au volant ;*
- *Le développement de la vie nocturne ;*
- *La réduction du trafic de voitures ;*
- *Le renforcement de l'attractivité de leur cité ;*
- *La rentabilité du service global.*

En France, c'est le développement de la vie nocturne qui arrive en seconde position devant la diminution des risques d'accident.

D'autres objectifs sont parfois mis en avant par les représentants des villes :

- Développer les loisirs chez les jeunes (Crémone, Italie) ;
- Attirer de nouveaux habitants et des touristes (Berne, Suisse), (Berlin, Allemagne) et (Los Angeles, USA) ;
- Desservir les services d'accueil d'urgence (Angers, France) ;
- Adapter les horaires de transports aux horaires de travail (Cracovie, Pologne ; Barcelone, Espagne ; Los Angeles, USA) ;
- Promouvoir le droit à la mobilité (Metz, France) ;
- Assurer le stationnement (Besançon, France) ;
- Accessibilité des transports de nuit, particulièrement le week-end (Bristol, Royaume-Uni) ;
- Réduire les nuisances sonores (Kharkiv, Ukraine) ;
- Formaliser ou renforcer le cadre des politiques publiques pour les transports de nuit (Tirana, Albanie et Christchurch, Nouvelle Zélande).

Parfois, les transports s'intègrent ouvertement dans une stratégie globale de développement de l'économie de la nuit. À Zürich en Suisse par exemple, 100 000 personnes ont déjà bénéficié du réseau « *NachtNetz* » entre 1h à 4h du matin et l'économie locale en a largement profité avec profité avec un fort développement des établissements de nuit et de l'animation nocturne.

Toutes ces évolutions ont entraîné une adaptation progressive des services de mobilité.

« Si nous ne dormons pas c'est pour guetter l'aurore
Qui prouvera qu'enfin nous vivons au présent ».
Robert Desnos, « État de veille », 1942

Luxembourg, Grand Duché de Luxembourg, 2004

Partie III

Des services qui s'adaptent

Des services qui s'adaptent

Les pressions qui s'exercent sur la nuit urbaine entraînent un développement des services de mobilité. L'offre n'est pas uniforme mais varie d'une ville, d'un pays et d'un continent à l'autre.

Malgré ces évolutions la ville la nuit n'est pas encore aussi hospitalière que le jour et la mobilité du citoyen ou du consommateur en quête de services reste souvent limitée.

Pour faire évoluer les systèmes de transport et de mobilité nocturnes, les pouvoirs publics doivent prendre en compte un certain nombre de contraintes et mettre tous les atouts de leur côté à l'image de certaines expériences réussies.

Une offre différenciée de services

Une offre encore largement diurne

Une tendance générale. Malgré les évolutions constatées, l'offre de transports nocturnes reste cependant largement inférieure à celle de jour pour l'ensemble des modes (bus, train, tramway, trolley…) sauf le taxi pour lequel l'offre s'équilibre souvent. À l'image de New York où le métro fonctionne toujours en continu, quelques villes assurent aussi un service continu. En complément de l'offre de transport, 96 % des parkings sont ouverts la nuit dans les capitales européennes et plus de 80 % en France, notamment dans les centres-villes.

Une offre hiérarchisée

Des trous noirs dans les agglomérations françaises. À l'exception des villes comme Paris, Nantes, Rennes, Lyon et Montpellier qui ont développé des services spécifiques de bus la nuit en permanence ou pour des occasions particulières, un trou sans aucune offre de transport entre 1h

et 5h du matin c'est-à-dire au cœur de la nuit - persiste dans les grandes agglomérations françaises.

Figure - Réseau de nuit et de soirée dans les 20 plus grandes agglomérations françaises (données 2004-2005)

Ville	Modes	21-22 h	22-23 h	23-0 h	0-1 h	1-2 h	2-3 h	3-4 h	4-5 h	5-6 h	6-7 h
Bordeaux	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « bus du soir »									
	Offre globale										
Douai	Bus										
	Offre globale										
Grenoble	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Nocturnes »									
	Offre globale										
Lens	Bus										
	Offre globale										
Lille	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Clair de lune »									
	Offre globale										
Lyon	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée					Bus « Pleine lune »					
	Offre globale										

.../...

Ville	Modes	21-22 h	22-23 h	23-0 h	0-1 h	1-2 h	2-3 h	3-4 h	4-5 h	5-6 h	6-7 h
Marseille	Bus										
	Métro										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Fluobus »									
	Offre globale										
Metz	Bus										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée										
	Offre globale										
Montpellier	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Le Rabelais »				Bus « Amigo »					
	Offre globale										
Nancy	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Opération Festibus »									
	Offre globale										
Nantes	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Service de nuit »					Bus « Luciole »				
	Offre globale										
Nice	Bus										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Noctambus »									
	Offre globale										
Paris	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Bus de nuit »				Bus « Noctambus »					
	Offre globale										

.../..

Ville	Modes	21-22 h	22-23 h	23-0 h	0-1 h	1-2 h	2-3 h	3-4 h	4-5 h	5-6 h	6-7 h
Rennes	Bus										
	Métro										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée				Bus « Star de nuit »						
	Offre globale										
Rouen	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée		Bus « Bus de nuit »								
	Offre globale										
Saint-Étienne	Bus										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée										
	Offre globale										
Strasbourg	Bus										
	Tram										
	Offre globale										
Toulon	Bus										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Taxibus »									
	Offre globale										
Toulouse	Bus										
	Métro										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée		Bus « Tisséo »								
	Offre globale										
Tours	Bus										
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée	Bus « Bleu nuit »									
	Offre globale										
Valenciennes	Bus										
	Offre globale										

Sources : enquête PREDIT, 2005

Figure - Réseau de nuit et de soirée dans les préfectures régionales françaises (hors grandes agglomérations françaises) (données 2004-2005)

Villes	Modes	19-20h	20-21h	21-22h	22-23h	23-0h	0-1h	1-2h	2-3h	3-4h	4-5h	5-6h	6-7h
Ajaccio	Bus												
	Offre globale												
Amiens	Bus												
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée				Bus Ligne 1								
	Offre globale												
Besançon	Bus												
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée		Bus Ligne ABC										
	Offre globale												
Caen	Bus												
	Tram												
	Offre globale												
Châlons-en-Champagne	Bus												
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée		Bus Ligne Escandières										
	Offre globale												
Clermont-Ferrand	Bus												
	Offre globale												
Dijon	Bus												
	Offre globale												
Limoges	Bus												
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée		Bus Ligne 22										
	Offre globale												
Orléans	Bus												
	Tram												
	Offre globale												
Poitiers	Bus												
	Réseau spécifique de nuit ou de soirée			Bus Noctambus N2A								Noctambus N2A	
				Bus Noctambus N2B								Noctambus N2B	
	Offre globale												

Sources : enquête PREDIT, 2005

Vers une continuité temporelle dans les grandes capitales. À un échelon supérieur de la hiérarchie urbaine ou dans les villes capitales, l'offre est presque continue grâce au développement de services spécifiques, principalement par bus, voire grâce au fonctionnement 24h/24 de certains réseaux comme à Londres ou Athènes. Les capitales des nouveaux pays entrants connaissent une situation contrastée avec des réseaux continus (Varsovie, Budapest, Bratislava, ...) et des réseaux présentant des trous temporels importants (Vilnius, Tallin, Nicosie, ...).

Figure – Réseaux de nuit dans les 25 capitales de l'Union Européenne (données 2004-2005)

Villes	Modes	22-23h	23-0h	0-1h	1-2h	2-3h	3-4h	4-5h	5-6h	6-7h	7-8h
Amsterdam	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Nightbus »							
	Offre globale										
Athènes	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Offre globale										
Berlin	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Nachnetz »							
					Métro « Nachnetz » (VS)						
	Offre globale										
Bratislava	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit		Bus de nuit								
	Offre globale										
Budapest	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit		Bus de nuit								
	Offre globale										

.../...

Villes	Modes	22-23h	23-0h	0-1h	1-2h	2-3h	3-4h	4-5h	5-6h	6-7h	7-8
Bruxelles	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « ligne n°71 »							
	Offre globale										
Copenhague	Bus										
	Métro										
	Réseau spécifique de nuit				Bus de nuit						
				Métro de nuit (VS)							
	Offre globale										
Dublin	Bus										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Nitelink »							
	Offre globale										
Helsinki	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit					Bus « Nightline »					
	Offre globale										
La Valette	Bus										
	Réseau spécifique de nuit			Bus de nuit (été)							
	Offre globale										
Lisbonne	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit		Bus « Rede da madrugada »								
	Offre globale										
Ljubljana	Bus										
	Réseau spécifique de nuit						Bus de nuit				
	Offre globale										
Londres	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Nightbus »							
	Offre globale										

.../

Villes	Modes	22-23h	23-0h	0-1h	1-2h	2-3h	3-4h	4-5h	5-6h	6-7h	7-8h
Luxembourg	Bus										
	Réseau spécifique de nuit	Bus « City night bus »									
	Réseau spécifique de nuit entre Luxembourg et les communes périphériques			Bus « Late night bus »							
	Offre globale										
Madrid	Bus										
	Métro										
	Réseau spécifique de nuit		Bus « Linéas nocturnas »								
	Offre globale										
Nicosie	Bus										
	Offre globale										
Paris	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit				Bus « Noctambus » Bus de Nuit						
	Offre globale										
Prague	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus de nuit Tram de nuit							
	Offre globale										
Riga	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit				Bus « Trolley » Tram de nuit						
	Offre globale										
Rome	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Linee notturne »							
	Offre globale										

.../...

Villes	Modes	22-23h	23-0h	0-1h	1-2h	2-3h	3-4h	4-5h	5-6h	6-7h	7-8
Stockholm	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus de nuit							
	Offre globame										
Talinn	Bus										
	Tram										
	Offre globale										
Varsovie	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit	Bus « Linie nocne »									
	Offre globale										
Vienne	Bus										
	Métro										
	Tram										
	Réseau spécifique de nuit			Bus « Nightline »							
	Offre globale										
Vilnus	Bus										
	Offre globale										

Sources : enquête PREDIT, 2005

Des catégories distinctes de services

On peut distinguer trois catégories principales de services de mobilités de soirée ou nocturnes : la *prolongation du réseau de jour en soirée*, jusque vers minuit ou 1h00 ; *le développement 24h/24 d'un réseau*, de bus (comme à Londres), de métro (comme à New York) ou de tramway (comme à Cracovie) ; *la mise en place de réseaux spécifiques de soirée ou de nuit* auxquels on peut ajouter la création de systèmes spécifiques de transport à la demande.

Prolongation du réseau en soirée. Sur les 25 capitales européennes, 24 prolongent leur réseau jusqu'à minuit environ et à 1h maximum. Nicosie stoppe à 19h15. Ce service de soirée est parfois abusivement qualifié de « nocturne » alors que nous avons réservé ce qualificatif aux services présents de 1h00 à 5h00 environ.

Figure - Amplitude horaire des réseaux de jour prolongés dans les capitales de l'Union européenne

Capitales	Bus/Trolleybus	Métro	Tram
Amsterdam	5h40 – 0h30	5h40 – 0h30	5h40 – 0h30
Athènes	4h30 – 0h15	5h30 – 0h00 (5h30 – 2h00 pendant les JO)	24h/24
Berlin	4h30 – 1h00	Du dimanche au jeudi 4h00 – 1h00 ; du vendredi au dimanche – 24h/24	24h/24
Bratislava	Bus : 4h30 – 23h00 Trolley : 4h30 – 23h00	Mise en place d'un métro pour 2030	04h30 – 23h00
Bruxelles	5h00 – 1h00	5h00 – 1h00	5h30 – 0h30
Budapest	Bus : 4h30 – 23h00 Trolley : 4h00 – 23h30	4h00 – 23h00	5h30 – 23h30
Copenhague	5h – 0h30	5h – 0h30	/
Dublin	5h30 – 23h30	/	5h30 – 0h00
Helsinki	5h00 – 23h00	5h00 – 23h00	5h00 – 2h00
La Valette	5h30 – 22h30	/	/
Lisbonne	5h30 – 1h00	6h30 – 1h00	5h45 - 01h00
Ljubljana	5h00 – 0h30	/	/
Londres	24h/24	6h30 – 0h30	7h30 – 0h30
Luxembourg	5h00 – 0h00	/	/
Madrid	6h00 – 23h30	6h00 – 1h30	/
Nicosie	5h30 – 19h15	/	/
Paris	6h00 – 0h30	5h30 – 1h00	5h30 – 00h30
Prague	4h30 – 0h00	5h00 – 0h00	04h30 – 0h00
Riga	5h30 – 23h30	5h30 – 23h30	5h30 – 23h30
Rome	5h30 – 0h00	5h30 - 23h30 Le samedi : 00h30	5h00 - 0h00
Stockholm	6h00 – 0h00	6h00 – 1h00 Week-end : 6h00 – 4h00	6h00 - 0h00
Tallinn	6h00 – 0h00	/	6h00 – 0h00
Varsovie	5h00 – 23h00	5h00 – 0h40	5h00 – 23h00
Vienne	5h00 – 0h30	4h30 – 0h30	4h50 – 1h00
Vilnius	Bus : 4h30 – 22h30 Trolley : 4h15 – 23h45	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

Les plus grandes agglomérations françaises prolongent leur réseau de bus jusqu'à 22h en moyenne moins tardivement que les capitales européennes où le service s'arrête plutôt vers minuit.

Figure - Amplitude horaire des réseaux dans les 20 plus grandes agglomérations françaises

Villes	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Bordeaux	5h00 – 21h30	/	5h00 – 1h00
Douai	5h – 21h00	/	Projet de tram en 2008 avec circulation de 5h à 2h00
Grenoble	5h00 – 22h30	/	4h30 – 1h00
Lens	6h00 – 23h00	/	/
Lille	5h00 – 22h30	5h00 – 0h30	5h00 – 1h00
Lyon	4h00 – 1h00	4h30 – 0h30	4h30 – 0h45
Marseille	4h00 – 22h00	4h50 – 21h00	/
Metz	5h00 – 21h00	/	/
Montpellier	5h00 – 21h00	/	5h00 –0h00 minuit
Nancy	5h30 – 22h30	/	5h00 – 0h50 (à 1h30 le dimanche)
Nantes	5h00 – 21h00	/	4h00 – 0h30
Nice	5h00 – 21h30	/	En construction
Paris	6h00 – 0h30	5h30 – 1h00	5h30 – 0h30
Rennes	5h20 – 0h35	5h20 – 0h40	/
Rouen	5h00 – 23h00	5h30 – 23h00	5h30 – 22h30
Saint-Étienne	4h15 – 23h15	/	En travaux
Strasbourg	5h00 – 0h00	/	4h15 – 0h45
Toulon	5h30 – 21h30	/	/
Toulouse	5h00 – 21h30	5h00 – 0h30	/
Tours	5h45 – 21h00	/	/
Valenciennes	5h30 – 21h30	/	circulation jusqu'à 23h30 (en projet)

Sources : enquête PREDIT, 2005

Préfectures de région (hors grandes agglomérations citées ci-dessus)

Figure - Amplitude horaire des réseaux dans les Préfectures régionales (hors 20 plus grandes agglomérations)

Villes	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Ajaccio	6h45 – 20h30	/	/
Amiens	5h00 – 22h00	/	/
Besançon	6h00 – 23h00	/	/
Caen	5h30 – 21h00, la ligne 3 jusqu'à 23h00	/	5h15 – 0h30
Châlons-en-Champagne	6h00 – 20h00	/	/
Clermont-Ferrand	5h00 – 21h30, des bus spéciaux assurent des correspondances avec les trains jusqu'à 21h30	/	Réseau en réorganisation (projet 2006)
Dijon	6h00 – 1h00	/	/
Limoges	Bus et trolley de 6h – 21h sauf la ligne 21h00 de 5h00 à 0h00	/	/
Orléans	5h30 – 21h00	/	4h00 – 0h30
Poitiers	5h45 – 23h30	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

Réseaux fonctionnant 24h/24. Si Hong Kong et Las Vegas ont des réseaux de bus qui fonctionnent 24h/24 comme le métro de New York, seules quelques villes d'Europe ont des réseaux qui fonctionnent vraiement pour tout ou partie de la nuit en continu en dehors des événements particuliers. C'est le cas de Londres pour le bus, de Cracovie pour le tramway et de Berlin pour le tramway ou pour le métro les vendredi et samedi.

Tramway et bus de nuit à Cracovie (Pologne)

À Cracovie, le service de transports nocturnes par tramway remonte à 1948, sa naissance est liée au transport des ouvriers destinés au service de nuit. Le transport nocturne par bus commença en 1958. Le tramway et les bus transportaient les travailleurs vers le plus grand établissement de production polonais. Les trains de nuit datent des années 80, mais suite à des contestations pour les nuisances sonores, ils ont été remplacés par des bus. Plus récemment la vie nocturne de Cracovie s'est développée autour de deux pôles du centre-ville. Les parcours les plus fréquentés la nuit sont desservis uniquement par des bus et quelques tramways.

Bilan

Au fil des années, le service s'est adapté aux besoins et horaires des usagers festifs plus que des travailleurs et a favorisé la présence des touristes logeant en périphérie du centre.

Sources : enquête PREDIT, 2005

Métro circulant 24h/24 à New York

New York, la ville qui ne dort jamais offre une multitude de services ouverts 24h/24 et 7j/7. Les sollicitations pour la population sont permanentes. Née en 1904 le métro s'est adapté aux changements de rythmes et circule en non-stop. Au total, 23 lignes assurent un service 24h/24. La longueur des courses est telle (entre 10 et 30 miles) qu'il est d'ailleurs impossible de fermer le métro ; le dernier train part du terminus nord à 1h et arrive à la station sud à 2h30 et le premier train qui part de la station sud à 3h30 est prêt à repartir de la station nord à 5h.

Objectifs
- Offrir la possibilité aux new yorkais et aux visiteurs de passage de jouir des services de la ville ouverts 24h/24 et 7j/7 (commerces alimentaires et non-alimentaires, cafés, restaurants) ;
- Offrir un mode de transport sécurisé grâce à une collaboration étroite avec la police de New York qui effectue des contrôles réguliers et punit le port de boissons alcoolisées à bord ;
- Offrir un service à la pointe de la technologie : la NYCT est en train de mettre en place un nouveau centre de contrôle du trafic sur rail, qui pour la première fois offrira une supervision du service entièrement automatique.

Bilan
Il n'y a pas de rupture jour/nuit puisque le métro new yorkais fonctionne en continu. Chaque jour, 4,5 millions de passagers transitent d'une partie à l'autre de la ville grâce à ce moyen de transport. Selon le NYCT, la fréquentation n'a cessé d'augmenter depuis l'introduction de la carte d'abonnement transport « Metrocard » en 1997, soit +22 %. Le budget opérationnel du Département des lignes de métro (MTA) s'élève à 2,35 milliards de dollars avec 27 000 employés.

Métro circulant 24h/24 en Europe

La situation à Athènes est particulière car très liée à l'organisation des Jeux Olympiques en 2004. Les infrastructures de transports ont toutes été étendues et modernisées de manière à accueillir le public des JO. Certaines lignées du métro notamment ont été prolongées jusqu'à l'aéroport et les horaires ont été étendus à un service 24h/24.
À Berlin, le « U-Bahn » est accessible en continu depuis 2003 pour répondre à la demande des usagers sollicités par une offre de services nocturnes croissante.
À Londres, enfin, le « tube », plus vieux métro du monde (création en 1863), propose depuis 2003 un service en continu gratuit pour tous les usagers le soir du Nouvel An grâce aux partenariats de sponsoring conclus par la société gestionnaire et opératrice des transports londoniens, Transport for London (en 2004 partenariat avec le groupe Smirnoff Ice, producteur de boissons alcoolisées).

Réseaux spécifiques de soirée et de nuit. Sur 25 capitales européennes, 22 développent un véritable réseau spécifique de nuit qui fonctionne généralement entre 1h et 6h : « *Nightbus* » (Amsterdam), « *Nachnetz* » (Berlin), « *Nitelink* » (Dublin), « *Nightline* » (Helsinki), « *Special night service* » (La Valette), « *Rede da madrugada* » (Lisbonne), « *Nightbus* » (Londres), « *City Night Bus* » (Luxembourg), « *Líneas Nocturnas* » (Madrid) , « *Noctambus* » (Paris), « *Linee notturne* » (Rome), « *Linie nocne* » (Varsovie), « *Nightline* » (Vienne).

Il s'agit principalement de bus utilisés en majorité pour une population jeune pour des mobilités de loisirs en semaine mais surtout le week-end sur des parcours centre-ville – banlieue proche. Dans certaines villes d'Allemagne, d'Espagne ou de Suisse, des articulations existent avec les lignes de train pour desservir les grandes régions urbaines. Prague et Riga avec leur Tramway ou Berlin et Copenhague avec le métro proposent un autre mode de transport.

Figure - Amplitude horaire des réseaux de nuit dans les capitales de l'Union européenne

Capitales	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Amsterdam	« Nightbus » - 0h30 – 7h30	/	/
Athènes	/	/	/
Berlin	« Nachnetz » - 0h30 – 4h30	« Nachnetz » (uniquement les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche)	/
Bratislava	23h00 – 5h00	/	/
Bruxelles	Ligne N71 - 0h30 – 3h30	/	/
Budapest	23h30 – 4h00	/	/
Copenhague	1h00 – 5h00	0h30 – 5h00	/
Dublin	« Nitelink », - 0h30 – 4h30	/	/
Helsinki	« Nightline » - 2h00 – 5h30	/	/
La Valette	« Special night service » - 0h00 – 3h00	/	/
Lisbonne	« Rede da madrugada » - 23h45 – 5h30	/	/
Ljubljana	3h00 – 5h00	/	/
Londres	« Nightbus » - 0h15 – 3h45	/	/
Luxembourg	« City night bus » - 22h15 – 3h30 « Late night bus » reliant les communes périphériques à Luxembourg 0h00 – 4h00	/	/

Capitales	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Nicosie	/	/	/
Madrid	« Líneas Nocturnas » - 23h45 – 5h30		
Paris	« Noctambus » - 1h00 – 5h30 « Bus de nuit » - 23h00 – 6h00	/	/
Prague	0h30 – 4h30	/	Tram de nuit 0h30 – 4h30
Riga	Trolley - 1h00 – 5h30	/	1h00 – 5h35
Rome	« Linee notturne » - 0h00 – 5h30	/	/
Stockholm	0h00 – 6h00	/	/
Tallinn	/	/	/
Varsovie	« Linie nocne » - 23h00 – 4h30	/	/
Vienne	« Nightline » - 0h30 – 5h00	/	/
Vilnius	/	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

Les villes à forte tradition nocturne disposent de ces réseaux depuis une vingtaine d'années ou plus, même s'ils ont évolué depuis : Amsterdam (1969), Madrid (1974) ou Paris (1980) pour le réseau « *Noctambus* ». D'autres villes ont développé ces réseaux spécifiques à partir des années 90 : Vienne (1995), Luxembourg (1999), Bratislava (2000). Les réseaux anciens comme ceux d'Amsterdam, Cracovie ou Paris étaient basés au départ sur les horaires et les parcours de travailleurs de l'industrie ou des propres salariés de l'entreprise de transport. Ils ont évolué à partir du milieu des années 90 pour s'adapter à une demande plus festive et de loisirs.

Réseau spécifique de nuit dans les 20 plus grandes agglomérations françaises et les préfectures régionales. Parmi les 20 plus grandes agglomérations françaises et les préfectures régionales, 5 seulement ont développé un réseau spécifique de nuit, c'est-à-dire jusqu'au petit matin. D'autres mettent en place des services de nuit à certaines dates (Nouvel An, Fête de la musique…) ou lors de certains événements.

Figure - Amplitude horaire des réseaux de nuit dans les 20 plus grandes agglomérations françaises

Villes	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Bordeaux	/	/	/
Douai	/	/	Projet de tram en 2008 avec circulation 5h00 – 2h00
Grenoble	/	/	/
Lens	/	/	/
Lille	/	/	/
Lyon	« Pleine lune » 1h00 – 4h00	/	/
Marseille	/	/	/
Metz	/	/	/
Montpellier	« L'Amigo » 0h00 – 5h00	/	/
Nancy	« Festibus » opération ponctuelle du 27 mai 2005, 21h – 5h	/	/
Nantes	La « Luciole » 2h30 – 7h00	/	/
Nice	/	/	/
Paris	« Noctambus » 1h00 – 5h30 « Bus de nuit » 23h00 – 6h00	/	/
Rennes	« Star de nuit » 1h00 – 4h45	/	/
Rouen	/	/	/
Saint-Étienne	/	/	/
Strasbourg	/	/	/
Toulon	/	/	/
Toulouse	/	/	/
Tours	/	/	/
Valenciennes	/	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

En France, les créations de ces réseaux sont plus récentes, autour des années 90 avec une accélération après 2000 : Marseille (1991), Nice (1994), Rennes (2000), Lille (2002), Lyon (2005). À noter que le premier service de bus de nuit de Paris fut créé en 1921, bien avant la fédération de la RATP.

Réseaux spécifiques de soirée dans les 20 plus grandes agglomérations françaises et les préfectures régionales. Parmi les 20 plus grandes agglomérations françaises et préfectures régionales, 17 développent un réseau spécifique de soirée, c'est-à-dire entre 21 h et 1 h, parfois abusivement qualifiées de réseau de nuit, comme leur nom l'indique : « *Noctibus* » (Grenoble), « *Service de nuit* » (Nantes), « *Bleu nuit* » (Tours).

Figure - Amplitude horaire des réseaux de soirée dans les 20 plus grandes agglomérations françaises

Villes	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Bordeaux	« Bus du soir » 21 h 30 – 1 h 00	/	/
Douai	/		/
Grenoble	« Noctibus » 21 h 00 – 0 h 30	/	/
Lens	/	/	/
Lille	« Clair de Lune » 21 h 30 – 0 h 30		
Lyon			
Marseille	« Fluobus » 21 h 30 – 0 h 30		
Metz	« Service tardif » de 22 h 00 à 0 h 30	/	/
Montpellier	« Le Rabelais » de 21 h 00 – 1 h		
Nancy	/	/	/
Nantes	« Service de nuit » 21 h 30 – 0 h 30 en semaine, 21 h 30 – 2 h 30 le samedi	/	/
Nice	« Noctambus » 21 h 00 – 1 h 10	/	/
Paris	/	/	/
Rennes	/	/	
Rouen	« Bus de minuit » 23 h 00 – 1 h 00		
Saint Etienne	/	/	/
Strasbourg	/	/	/
Toulon	« Taxibus » 21 h 30 – 0 h 00	/	/
Toulouse	« Tisseo » 22 h 00 – 1 h 00		
Tours	« Bleu nuit » de 21 h 00 à 1 h 45	/	/
Valenciennes	/	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

Figure - Amplitude horaire des réseaux de soirée dans les préfectures régionales (hors 20 plus grandes agglomérations françaises)

Villes	Bus/trolleybus	Métro	Tram
Ajaccio	/	/	/
Amiens	Ligne 1 Etouvie à gare du Nord 22h – 1h00 (vendredi et samedi)	/	/
Besançon	3 lignes A B C 20h00 – 0h30	/	/
Caen	/	/	/
Châlons-en-Champagne	Ligne « Escarnotières », 20h00 – 00h00	/	/
Clermont-Ferrand	/	/	/
Dijon	/	/	/
Limoges	Ligne 22 20h45 – 23h30	/	/
Orléans	/	/	/
Poitiers	« Noctambus » N2A : deux départs tôt le matin 5h12, 6h09 / trois départs le soir 21h20, 22h20, 23h20 N2B : deux départs tôt le matin 5h40, 6h35 / trois départs le soir 21h00, 22h00, 23h00 et 00h00	/	/

Sources : enquête PREDIT, 2005

Systèmes de transport à la demande

Quelques villes développent également des systèmes de transport à la demande souples la nuit, parmi lesquelles Luxembourg, Lille, Rouen, Delémont ou Cotonou.

À Luxembourg Ville, par exemple, le « *Nightlifebus* » assure un service de nuit entre la commune de Niederanven et Luxembourg, du mercredi au samedi. Un minibus avec seulement 8 places circule les mercredi et jeudi. Les usagers doivent réserver par téléphone avant 20h00.

À Lille a été mis en place en décembre 2004 le service de transport à la demande « *Itinéo* ». Il remplace l'ancien système des bornes d'appel taxis implantées aux emplacements des stations de taxis. Anciennement le fonctionnement s'effectuait en temps réel. Le client réservait un véhicule « *Itinéo* » (monospace ou minibus) directement depuis la borne d'appel. La compagnie des transports lilloise, Transpole a décidé d'améliorer le système en évitant un temps d'attente au client en lui permettant de réserver à l'avance par téléphone depuis son domicile. « *Itinéo* » assure la liaison entre le métro et les communes périphériques. Aujourd'hui, les

bornes servent de repères visuels pour les points de desserte des véhicules « *Itinéo* ». La réservation s'effectue jusqu'à 18h et les courses s'échelonnent à heure fixe entre 20h et 00h30 toutes les heures et le dimanche de 9h à minuit pour certaines communes au départ des communes. À partir des stations de métro 4 Cantons et Saint-Philibert un départ est prévu toutes les heures de 20h30 à 0h30 et le dimanche de 9h30 à 0h30 vers certaines communes.

En outre, il existe également un bus à la demande entre Roubaix et ses communes périphériques. Le départ s'effectue de la gare routière de Roubaix à : 22h00, 22h45, 23h30, 0h15 et 0h30.

À Rouen, l'association « *Les dragons vous ramènent* » propose depuis 2003 un service de raccompagnement à domicile chaque vendredi et samedi soir de 21h00 à 5h00 du matin. Le service consiste à raccompagner à domicile par équipe de 2 ou 3 chauffeurs (bénévoles) les automobilistes qui en font la demande et dans leur propre voiture. La prise en charge s'effectue à partir des établissements adhérents : restaurants, bars, discothèques ou particuliers afin de les responsabiliser également face aux dangers de l'alcool. La personne raccompagnée est libre de verser un don à l'association. Un droit d'adhésion est requis pour bénéficier du service : 50 €/an pour les particuliers, 250 €/an pour les bars et restaurants et 500 €/an pour les discothèques.

À Delémont, en Suisse, la République et Canton du Jura a lancé en janvier 2003 le service de transport « *Hibou* » pour faire face à de nouvelles demandes et de nouveaux comportements. À côté des trajets domicile-travail et domicile-école, les loisirs prennent de l'importance et représentent plus de 50 % des motifs de déplacements. Ceux effectués en soirée et dans la nuit en font partie et la République et Canton du Jura a dû faire face à la demande. Les préoccupations de sécurité routière sont au centre de la démarche ainsi que la volonté de présenter une offre la plus complète possible de transports publics. Des services de bus nocturnes sont proposés tous les vendredi et samedi de 23h30 à 3h. La réservation s'effectue par téléphone et les services se développent rapidement.

À Milan, en Italie, la Société opératrice de transports publics, l'Azienda Trasporti Milanesi (ATM), a lancé en décembre 2000 le bus à la demande « *Radiobus* ». Le « *Radiobus* » circule entre 20h et 2h du matin et relie à la demande les pôles majeurs de vie nocturne au cœur de la ville (viale Monza, piazzale Loreto, corso Buenos Aires, piazzale Oberdan, viale Majno, piazza Cinque Giornate, viale Monte Nero, piazzale Medaglie d'Oro, viale Sabotino, viale Bligny, viale Col di Lana, corso San Gottardo, via Ascanio Sforza, Alzaia Naviglio Pavese) aux zones périphériques. Depuis le

3 juin 2003, le service a été étendu aux zones nord-est de la ville (Gallaratese, Roserio, Comasina, Affori, Niguarda, Bicocca). La réservation du bus s'effectue par téléphone, *Internet* ou SMS jusqu'à trois jours avant le service. Le tarif de la course est entre 1,5 et 3 €. L'objectif est de répondre à la demande de mobilités nocturnes des Milanais en offrant un confort et une sécurité dans les déplacements la nuit tout en mettant en valeur les transports publics. En 2004, ce sont 200 000 passagers qui ont été transportés par le « Radiobus ». Le taux de satisfaction des usagers est élevé, notamment celui des femmes qui apprécient ce service pour la sécurité qu'il offre sur les parcours nocturnes. Il est encore difficile de tirer un bilan complet du service car il n'est pas encore disponible sur tout le réseau. L'extension de la zone de desserte du « *Radiobus* » à toute la ville de Milan fait partie des projets à venir. Pendant le mois d'août, le service « *Radiobus* » circule à partir de 12h30 et non plus seulement 20h comme à l'accoutumée.

À Cotonou au Bénin, le système des taxi-motos « *Zémidjans* » (littéralement « *amène-moi vite* » ou « *prends-moi vite* », donc « *dépose-moi vite d'un point à un autre* ») est né de façon quasiment spontanée de l'absence de transports publics dans la ville. Les « *Zémidjans* » offrent un service de transport à la demande grâce aux équipements téléphoniques des chauffeurs. Ils sont au nombre de 40 000 dans Cotonou, soit quatre fois plus que le nombre de fonctionnaires de la ville. Les « *Zémidjans* » sont un système de déplacement bon marché et très rapide permettant de transporter jusqu'à trois personnes sur une même moto ; en outre, ils induisent toute une économie indirecte : trafic d'essence, restauration des chauffeurs, location de parkings aux directeurs des boîtes de nuit (...).

La naissance des « *Zémidjans* » correspond également aux difficultés économiques rencontrées par un grand nombre de Béninois dans les années 1970 quand certains, alors émigrés au Nigéria voisin, sont retournés au pays pour des motifs politiques ; afin de survivre, ils se sont lancés dans le commerce de courses à mobylettes. Aujourd'hui, les chauffeurs de « *Zémidjan* » qui travaillent la nuit sont souvent des gens qui travaillent aussi le jour et qui recherchent un complément de salaire.

L'apport particulier des privés. À côté des sociétés de transports et des pouvoirs publics, d'autres acteurs se mobilisent également pour développer une offre de mobilités en toute sécurité. Dans de nombreuses villes, des associations proposent des systèmes de covoiturage pour les soirées étudiantes.

À Londres et Paris notamment, des entreprises ont développé un système de transport original qui permet d'aller chercher les personnes qui le souhaitent sur leur lieu de loisirs avec un scooter pliable qu'ils rangent dans le coffre de la voiture avant de les ramener à domicile.

En Algérie, les taxis clandestins ont profité de la fin du couvre-feu pour développer leur activité.

Au Canada, les marches exploratoires de femmes ont permis d'améliorer la qualité et la sécurité des espaces publics et de favoriser la mobilité de l'ensemble des habitants. Les expériences déjà anciennes de transports de nuit aux États-Unis, en Europe de l'Est ou dans certains pays en voie de développement permettent d'envisager des transferts de savoir-faire vers les villes de la « vieille Europe ». À contre-courant de la prise en charge des mobilités nocturnes par les pouvoirs publics dans un cadre concerté de politiques volontaristes, les pays du sud voient se multiplier des services de transports privés tels les taxis-motos au Bénin ou les taxis clandestins à Batna en Algérie.

Taxis clandestins à Batna (Algérie)

L'Algérie est globalement confrontée à une surcapacité diurne de l'offre en termes de bus et de nombre d'opérateurs. Le soir en revanche, les moyens de transports sont presque inexistants. Des taxis clandestins se sont mis en place depuis les ajustements structurels imposés dès 1986 suite à la chute des prix du pétrole et à la vague de licenciements qui s'en est suivie. 251 taxis clandestins contre 340 taxis urbains licenciés ont été recensés à Batna, ville de 300 000 habitants située à l'est d'Alger, à 200 kilomètres de la côte.

Les conducteurs de taxis clandestins sont de jeunes chômeurs travaillant sur la base de stations improvisées, chaque station pouvant contenir jusqu'à 25 voitures parfois, au sus et au vu de tous, puisque cela s'installe un peu partout sur le tissu urbain (voir carte ci-dessous). Les tarifs pratiqués par les « clandos » sont les mêmes que ceux des taxis urbains licenciés. Les taxis clandestins ont développé un véritable marketing en se montrant beaucoup plus à l'écoute du client et en offrant la possibilité de discuter le prix de la course sur certaines liaisons. Le taux de satisfaction des utilisateurs de « taxis clandestins» est important tant en matière de prix qu'en matière de service rendu. 24 % de la population choisit également les taxis clandestins parce qu'ils offrent la possibilité de rentrer tard ou de partir très tôt le matin, soit de pallier l'absence de moyens de transports la nuit après minuit.

Le transport par taxi clandestin est tellement passé dans les mœurs que les habitants ne parlent plus de prendre le taxi clandestin mais un « clando ». Tout comme pour les taxi-motos à Cotonou au Bénin, les « clandos » sont devenus un moyen de sortir du chômage.

Les pouvoirs publics algériens dont le travail dans les années 90 s'est surtout axé sur la question sécuritaire (instauration du couvre-feu suite aux attentats, vie nocturne alors synonyme d'insécurité), ont laissé se développer ce service qui répond finalement à la forte demande de mobilités nocturnes de la population.

Sources : Farès Boubakour, Faculté des sciences économiques, Université El Hadj Lakhdar, Batna (Algérie)

Des différences temporelles

Vers une continuité de l'offre 24h/24. Parmi 31 grandes villes françaises, 32 % seulement offrent une continuité de réseau sur 24h sur la combinaison des différents modes (à l'échelle européenne par contre, la quasi-totalité des capitales offrent cette continuité).

Des différences hebdomadaires. Dans les capitales européennes, les réseaux de nuit circulent la semaine et le week-end. Quand ce n'est pas le cas, les systèmes spécifiques circulent le week-end, c'est-à-dire les vendredi et samedi soirs surtout. À Bruxelles par exemple, la ligne de nuit N71 ne circule que le vendredi soir. À Luxembourg, le « *City Night Bus* » circule uniquement le vendredi et le samedi. À Zurich le « *Nachtnetz* » ne fonctionne que les vendredi et samedi soirs et les veilles de jours fériés.

Des différences saisonnières. Les services de mobilités s'adaptent parfois aux saisons ou à la présence dans la ville de populations spécifiques comme les étudiants ou les touristes avec des basculements qui se font généralement en juin. À la Valette, le réseau de nuit ne fonctionne que trois mois durant l'été, pendant la période touristique. Au Luxembourg, le « *Late Night Bus* », bus nocturne interurbain reliant les communes périphériques à la ville de Luxembourg, circule essentiellement le week-end et lors d'événements par exemple lors de la Schueberfouer de *Limpershtberg* qui se déroule annuellement au mois d'août (cette année du 19 août au 7 septembre 2005.)

Les fêtes et manifestations sportives comme tests. Nouvel An, Fête de la musique, Braderie à Lille, Fête des vendanges à Neuchâtel, Streetparade à Zürich, Fête des lumières à Lyon, Notte Bianca à Rome, les événements qui noircissent désormais les calendriers nocturnes des grandes agglomérations sont souvent l'occasion de tester les transports nocturnes ou au moins une desserte plus tardive de la cité ou de certains de ses quartiers. À Nice, la ligne 95 dessert spécifiquement la salle de concerts Nikaïa les soirs de concerts, alors qu'à Londres le métro circule 24h/24 à Nouvel An.

Des différences spatiales

Le secteur privilégié pour les transports est surtout le centre-ville et la proche banlieue avec l'extension des réseaux de bus diurnes, le métro ou la mise en place de réseaux spécifiques. Seule une bonne articulation avec le train comme en Suisse notamment permet d'irriguer la grande banlieue de nuit.

Peu de différences de coût

Dans la plupart des villes, les tarifs des transports en commun sont les mêmes de jour comme de nuit. Quand ils sont plus élevés, le changement de tarif intervient le soir entre 23h et minuit (Cracovie en Pologne ; Karkiv en Ukraine ; Istanbul en Turquie) et le matin entre 5h et 6h (Berne, Zurich et Genève en Suisse ; Riga en Lettonie ; Bruxelles en Belgique), entre 20 et 21h et entre 6h et 7h (Sidi Youcef, Khroub, Annaba, Skeida et Constantine en Algérie).

Des mesures d'accompagnement

On peut identifier trois grands types de mesures d'accompagnement : les mesures tarifaires, les interdictions et la mise à disposition d'outils d'information.

Politiques tarifaires. Abonnement de transport en commun. Il n'existe que peu d'abonnements spécifiques nuit ; 15 % seulement des partenaires enquêtées disent en bénéficier. Parmi eux notamment, la Suisse (la Chaux-De-Fonds, Genève, Zurich et Neuchâtel), l'Allemagne (Berlin, Friburg, Kaiserlautern), l'Autriche (Vienne), le Danemark (Aalborg) et la France (Reims, Besançon).

Exemples de politiques tarifaires

Neuchâtel (Suisse) : Taxi « 6 courses pour le prix de 5 »

Reims (France) : abonnement « Noctambus ». Pour les amoureux de la nuit, l'abonnement mensuel « Noctambus », permet d'accéder à tous les bus à partir de 19 h et de profiter d'une place offerte par mois à un spectacle au choix au Centre culturel du CROUS, et la Maison de la Culture de Reims, la Comédie. Abonnement mis en place par les Transports Urbains de Reims (TUR) en association avec la Comédie. L'abonnement se présente en deux volets, l'un concernant les termes de l'abonnement, l'autre concernant le choix des spectacles.

Des parkings moins chers. Le stationnement est généralement moins cher la nuit, notamment au centre-ville. Les zones de stationnement deviennent gratuites à partir de 18h et jusqu'à ou 21h au plus tard (Montréal), borne financière de la nuit :

- 18h et 8h (Christchurch, Nouvelle Zélande ; Hambourg, Allemagne, Aalborg, Danemark) ;
- 18h et 9h (Cracovie, Pologne) ;
- 19h et 9h (Liège, Belgique ; Varsovie, Pologne ; Besançon, Angers, Marseille, Nancy, Rennes, Metz, France)

- 20h et 8h (Helsinki, Finlande ; Riga, Lettonie ; Tirana, Albanie) ;
- 20h et 9h (Berlin, Allemagne ; Vienne, Autriche) ;
- 21h et 6h (Montréal, Canada) ;
- 21h et 8h (Oran, Algérie) ;
- (…)

Soutien du privé. Dans plusieurs villes en Europe, la mise en place de services de mobilités nocturnes permanents ou à l'occasion d'événements n'est possible que grâce au soutien de partenaires privés : un producteur de boissons alcoolisées à Londres pour Nouvel An, une banque à Zürich.

Interdiction aux voitures. Le développement d'une offre de transports nocturnes s'accompagne parfois d'une interdiction de circulation de la voiture surtout au centre-ville dans l'hyper centre (Mons, Rennes…), les quartiers historiques (Bordeaux, Ravenne…) ou certains secteurs particuliers (San Lorenzo à Rome). Ces interdictions aux voitures concernent un tiers des villes interrogées en Europe et un quart dans les villes françaises.

Les bornes rétractables font un malheur pour interdire l'accès des quartiers la nuit, généralement après 20h ou 22h. Des systèmes de cartes magnétiques pour les résidents sont parfois utilisés comme à Gijon (Espagne). Caméras et forces de l'ordre permettent de contrôler d'éventuels contrevenants. En dernier lieu, la répression et les contraventions fleurissent. Outre la lutte contre les nuisances sonores et la limitation de l'usage de la voiture, ces interdictions qui touchent certains quartiers ont parfois d'autres raisons comme la lutte contre la prostitution (Vienne, Italie) ou la sécurité des autorités (quartier présidentiel de Lomé au Togo…).

Outils d'information associés. Plus de 80 % des villes interrogées disposent de systèmes d'information aux particuliers pour le trafic (*Internet*, radio, panneaux lumineux…) ou les parkings qui fonctionnent la nuit comme le jour.

Systèmes d'information trafic. *Internet* ; VMS (Variable Message Sign à Rome, Italie) ; « *Sytadin* » à Paris, France ; vidéo à New-York, États-Unis ; radio (Paris, France ; Helsinki, Finlande ; Opole, Pologne Athènes, Grèce ; Denver, États-Unis) ; TV (Jakarta, Yogygarta, Bristol, Lisbonne, Barcelone, Moscou) ; radio (Manchester, Athènes, Dublin, Jakarta, Barcelone, Prague, Bratislava, Moscou) ; informations en temps réel sur panneaux lumineux (Belgrade, Oviedo, Berlin, Brême, Belfast) ; Web (Limerick, Shanghai, Barcelone, Lyon, Paris, Hambourg, Genève), visualisation du trafic par webcam et info radio par hélicoptères (Denver)…

Systèmes d'information parking. Internet, bornes, panneaux ou écrans électroniques dans les rues (Genève / Suisse ; Brême / Allemagne ; Vienne /

Autriche ; Shanghai / Chine…) ; Systèmes de guidage (Berne / Suisse) ; Web (Barcelone, Lyon, Tallinn, Berlin, Hambourg, Londres, Limerick…)

Existence d'un plan du réseau de transport. Plus de 80 % des villes interrogées disent également disposer d'un plan du réseau de transport pour les usagers. La majorité de ces documents contiennent les réseaux de jour et de nuit.

Des expérimentations en cours et des projets

De nombreuses villes développent actuellement des réseaux de soirée ou de nuit ou ont des projets dans ce sens. En France, plusieurs villes ont récemment lancé des expérimentations comme Nantes, Nancy ou Lyon, ou envisagent de le faire bientôt comme Bastia ou Paris avec le « *Noctilien* » qui n'était qu'un projet au moment de l'enquête.

« Luciole » à Nantes

Nantes, a mis en place un service expérimental de transports spécifiques de nuit du 6 novembre 2004 au 23 janvier 2005, la « Luciole ». Il s'agit d'une navette de bus circulant de 2h30 à 7h00, dans la nuit de samedi au dimanche. En été, le réseau nantais fonctionne le samedi jusqu'à 2h30 offrant ainsi une offre en continu avec la « Luciole ».

Le circuit forme une large boucle dans la ville de Nantes, desservant la majorité des discothèques et zones d'habitation. Le conducteur est assisté d'un agent accompagnateur qui informe, veille au bon déroulement du parcours et tempère les noctambules-voyageurs. Tous les titres de transport de la Compagnie des Transports Nantaise (TAN) sont valables à bord de la « Luciole » sans supplément.

Après 3 mois d'expérimentation, les horaires ont été adaptés et le parcours simplifié à partir du 29 janvier 2005. L'amplitude horaire reste la même -2h30/07h00- et permet la jonction entre le service de nuit renforcé du samedi et celui de jour du dimanche ; le parcours est simplifié dans le secteur de Michelet et dessert directement (sans faire de boucle) les stations Morrhonnière, Fructidor, Léon Jost, Saint Jean-Baptiste de la Salle et Michelet. La « Luciole » continue de desservir les lieux incontournables de la vie nocturne nantaise, ainsi que les principaux quartiers d'habitation de la ville.

La « Luciole » est née d'un constat : la progression du nombre d'accidents corporels de la circulation à 867, dont 26 tués, 116 blessés graves et 921 blessés légers (chiffres Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise). En fin de semaine, la proportion des accidents, notamment graves ou mortels, augmente nettement. Entre le samedi minuit et le dimanche matin, il se produit ainsi un cinquième des accidents, notamment chez les jeunes adultes de 18 à 25 ans.

Un partenariat spécifique a été conclu avec les principales discothèquespour valoriser le service auprès des clients et des directeurs des discothèques, eux-mêmes responsables de leur clientèle et de leur sécurité.

« Festibus » à Nancy

La ville de Nancy et le Conseil Municipal des Jeunes ont lancé une opération expérimentale de transport nocturne le 27 mai 2005. L'opération baptisée « Festibus » a consisté à mettre en place des navettes de nuit pour assurer un circuit dans Nancy et son agglomération jusqu'à la discothèque « Le Circus » située à Vandœuvre.
Une pré-soirée a été organisée dans certains bars de la Ville très fréquentés par les jeunes afin de les sensibiliser aux risques de l'alcool au volant (distribution d'éthylotests et de documentation). Un stand prévention routière a également été mis en place à la discothèque. La navette à destination de la boîte de nuit « Le Circus » était mise à disposition pour la soirée au prix d'un « pass bus » classique de jour (1,20 euros). L'opération « Festibus » a été reconduite en novembre 2005.

« Pleine Lune » à Lyon

La Ville de Lyon a lancé pendant 4 mois, de mars à juin 2005 une ligne expérimentale de nuit baptisée « Pleine Lune » avec un bus circulant une fois par heure. La ligne pleine lune relie les Terreaux au Campus de la Doua via la Part Dieu. Quatre départs ont été prévus par soir depuis les Terreaux (arrêt de la ligne 1, rue Constantine), à 1h, 2h, 3h et 4h. Dix-huit arrêts ont été déterminés pour desservir les lieux de sorties nocturnes et les résidences étudiantes.
En moyenne 256 voyageurs ont été transportés en moyenne par soir, dont une centaine à 3h du matin (pic de fréquentation). 90 % des usagers sont des jeunes et 8 % des travailleurs de nuit.
Des agents d'intervention et de sécurité sont présents aussi bien dans les bus que dans les centres d'échanges. Depuis 2005, le réseau a encore été étendu à d'autres pôles de la vie étudiante.

Prolongation à Bastia

La ville de Bastia, qui ne dispose pas de réseau de nuit projette en 2006 de prolonger les horaires de son réseau de transport et de programmer un transport événementiel 24h/24.

« Noctilien » à Paris

Depuis l'automne 2005, la Société des Transports d'Île-de-France (STIF) a mis en place un réseau régional de bus nocturnes le « *Noctilien* ». La STIF en assurera le fonctionnement et le financement (16,6 M€ par an).
Les bus de ce nouveau réseau circulent toutes les nuits en Île-de-France, de 0h30 à 5h30, recouvrant ainsi la période de fermeture des réseaux ferrés.
Ce nouveau service s'appuie sur les lignes « *Noctambus* » et « *Bus de Nuit* », dont le nombre et la fréquence ont été augmentés (35 lignes au lieu de 23 et multiplication par 3 des services). Ce réseau s'articule autour de cinq pôles parisiens (gares de Lyon, de l'Est, Saint-Lazare et Montparnasse et la place du Châtelet) reliés entre eux par deux lignes en rocade circulant dans les deux sens avec une fréquence de 17 minutes en semaine et de 10 minutes le week-end. Elles seront en correspondance avec les 33 autres lignes « *Noctilien* » desservant toute l'Île-de-France, au départ de Paris ou la traversant. Ce service est accessible avec les différents forfaits (cartes Orange, Intégrale, Imagine'R ...).

Des limites aux mobilités nocturnes

L'exploration des villes la nuit permet de mettre en évidence un certain nombre de limites en termes d'offre urbaine, de services de mobilités, d'hospitalité et de convivialité dans l'espace public.

Offre urbaine disparate

Disparités spatiales. Les disparités centre et périphérie restent très fortes tant en matière de lumière que de services et de transports. L'offre urbaine demeure très concentrée en centre-ville ou dans des zones périphériques extérieures. Elle est de plus en plus limitée et spécialisée à mesure que l'on avance dans la nuit.

Services de mobilités limités

Disparités temporelles. Dans beaucoup de villes, les transports publics s'arrêtent encore vers minuit. Quand ils se poursuivent, leur fréquence chute rapidement.

Coût d'accès. La nuit est un espace-temps coûteux qui ne permet pas l'accès de tous.

Horaires de retour inadaptés. Dans de nombreuses villes, les transports en commun s'arrêtent trop tôt pour les travailleurs comme pour les fêtards. Le problème des mobilités nocturnes est toujours celui du retour après le travail, dans les services ou les discothèques.

Mauvaises connections entre l'interurbain et l'intraurbain. Aux horaires de soirée ou la nuit, les correspondances entre les réseaux intraurbains et interurbains sont souvent difficiles.

Absence de transversales. Les réseaux de transports nocturnes permettent rarement les déplacements transversaux de périphérie à périphérie.

Offre peu lisible. L'offre de services et de transports n'est pas suffisamment lisible et il n'y a pas vraiment de signalétique nocturne spécifique pour les bus, le réseau, les abribus comme pour les pôles nocturnes en général.

Hospitalité de l'espace public limitée

Inhospitalité. L'espace public n'est pas très hospitalier avec l'absence régulière de services de bien-être (toilettes, banc, fontaine....) et inégalités en termes d'éclairage.

Lieux de transit peu accueillant. Les lieux de transit et d'attente (gare, arrêt de bus...) ne sont pas toujours ouverts la nuit et restent souvent peu accueillants.

Conflits d'usage

Conflits d'usage de la ville. Les conflits se multiplient entre la ville qui travaille, qui s'amuse ou qui bouge et celle qui dort et se cristallisent notamment autour des nuisances sonores, des horaires de fermeture des établissements et des commerces.

Consommation d'alcool. L'abus de boissons alcoolisées dans l'espace public par les jeunes, phénomène largement répandu, est un problème central tant pour la santé, la sécurité que pour la tranquillité publique.

Face au nombre croissant de violences engendrées par la sur-fréquentation de certains lieux aux mêmes heures et la consommation excessive d'alcool dans l'espace public, dues aux restrictions des horaires légales, le gouvernement britannique a pris la décision d'étaler les horaires d'ouverture des débitants d'alcool tout au long de la nuit par le *Licensing Act*, promulgué en 2003 et entré en vigueur début 2005.

Exemple de la loi *Licensing Act* au Royaume Uni

L'alcool est devenu un véritable fléau en Royaume-Uni, représentant un coût de 1,7 milliard de livres (2,4 milliards d'euros) pour les services de santé, mais aussi 6,4 milliards de livres (9,02 milliards d'euro) en perte de productivité dans les entreprises ou encore 7,3 milliards de livres (9,9 milliards d'euros) pour les forces de l'ordre, en raison de la criminalité qu'elle provoque. Le gouvernement a promulgué en 2003 une nouvelle loi sur les débits d'alcool le *Licensing Act*. Entrée en application le 7 février 2005, cette loi est une contraction de six lois existantes concernant la vente et l'achat de boissons alcoolisées, l'offre de divertissements, l'offre de boissons pendant la nuit et les remplace par un système unique de licence d'établissement. Désormais les débitants d'alcool peuvent n'utiliser qu'une seule licence valable pour toutes leurs activités.
La loi prévoit également la possibilité de condamner à de fortes amendes les pubs présents dans les zones les plus agitées des villes s'ils refusent de prendre des mesures pour limiter les excès de leurs clients, dans un délai de huit semaines après avoir été avertis. Désormais pour avoir le droit de servir de l'alcool à leurs clients, pubs et clubs devraient payer une licence de 100 à 1 905 livres (141 à 2 686 euros), selon leur zone, puis verser une taxe annuelle dans une fourchette de 70 à 1 050 livres (99 à 1 480 euros). Ce texte, qui réforme complètement le système de licences des débits de boissons, supprime définitivement les limites actuellement fixées aux pubs (23h00) et aux clubs (02h00 du matin) pour servir de l'alcool. L'objectif de cette loi est très clairement d'étendre au maximum les mobilités nocturnes des Britanniques afin d'éviter des pics de fréquentation aux mêmes endroits à la fermeture des bars et clubs. Théoriquement, à partir du mois de novembre 2005, date d'entrée en vigueur effective de ces nouvelles licences, après une période d'ajustement de 9 mois, les bars pourront donc rester ouverts 24 heures sur 24.
Les objectifs de l'acte peuvent se résumer ainsi : la prévention des crimes et délits, la sécurité publique, la prévention contre les nuisances publiques, la protection des enfants contre des actes de violence.
Cette loi est très critiquée par les milieux de santé qui y voit la porte ouverte à la consommation non-stop d'autant plus que la loi ne s'accompagne pas de mesures incitatives à la diminution de la consommation d'alcool. Les soirées types *happy hours* où l'alcool est proposé à moitié prix pendant quelques heures ne sont pas réglementées.

Des contraintes à intégrer

Des freins au développement des services

Les freins au développement des transports nocturnes mis en avant par nos partenaires européens sont dans l'ordre décroissant :

- Faible rentabilité (57 %) ;
- Coût du service (47 %) ;
- Faible fréquentation (43 %) ;
- Insécurité du personnel (42 %) ;
- Insécurité des usagers (38 %) ;
- Dégradation du matériel, vandalisme (37 %) ;
- Pratiques illicites (13 %) ;

- Squat (6 %) ;
- (...)

Si on cumulait « *l'insécurité des voyageurs* » et « *l'insécurité du personnel* », la sécurité serait en première place comme frein essentiel au développement des transports nocturnes.

Certains partenaires ont signalé d'autres freins : manque de contrôles policiers à Ouagadougou (Burkina-Faso), faible pouvoir d'achat qui limite le nombre de sorties nocturnes à Tananarive (Madagascar), manque de fiabilité des transports publics à Jakarta (Indonésie), congestion due au faible équipement des transports en commun et à la multiplication des véhicules individuels à Yogykarta (Indonésie), fraudes (taxis non homologués, évasion tarifaire) à Turin (Italie) ou à Tallinn (Russie), desserte insuffisante et fréquence trop faible des services de transport à Dortmund ou à Brême (Allemagne), mauvaise rentabilité de certaines lignes de transports (bus) à Hambourg (Allemagne) et le manque de volonté politique dans beaucoup de conversations et de têtes à têtes.

Des contraintes

Les réponses à l'enquête ainsi que les rencontres avec nos partenaires sur le terrain ont permis de mettre en évidence une série de contraintes à intégrer quand on veut développer un réseau de nuit :

Concurrence possible avec les taxis. Les taxis sont souvent les seuls transports à fonctionner en continu dans les villes. La mise en place de solutions collectives se heurte souvent à la réticence des sociétés de taxis qui voient dans ces solutions une concurrence et des risques de perte de marché. C'est notamment pour ces raisons, mais aussi pour des questions de coût, que certaines villes font appel aux compagnies de taxi pour assurer une offre de transports collectifs (transport à la demande, ...), comme c'est par exemple le cas à Besançon où le service « *Evolis Gare* » organisé par la Compagnie de Transports de Besançon (CTB) est assuré par des taxis. À Berne en Suisse, la société Bern Mobil confrontée au refus de ses chauffeurs de circuler après minuit, a engagé un partenariat avec les sociétés de taxis qui fournissent chauffeurs et minibus pour assurer des lignes régulières sur le réseau.

Contraintes culturelles. Parmi les problèmes rencontrés pour la mise en place des systèmes de mobilités nocturnes, il ne faut pas sous estimer la tradition d'utilisation de la voiture jusque devant les établissements de nuit comme au Portugal notamment.

Rentabilité service public. Le travail de nuit plus onéreux, la plus faible densité de population limitant la fréquentation potentielle et l'enfermement des autorités organisatrices dans des logiques de rentabilité à court terme freinent le développement des services de mobilités nocturnes. Les autorités organisatrices préfèrent concentrer leurs offres sur le jour, potentiellement plus rentable.

Contraintes sociales liées à la législation. Malgré l'évolution des législations, le travail de nuit est toujours combattu par les organisations syndicales faisant peser la menace de conflits sociaux. C'est le cas à Berne en Suisse où le syndicat des chauffeurs refuse le travail au-delà de minuit.

Contraintes sécuritaires. À cette contrainte sociale s'ajoute une contrainte sécuritaire qui touche aussi les transports privés, comme à Melbourne qui a vu son offre de taxis la nuit se réduire car les chauffeurs craignaient pour leur propre sécurité.

Manque de courage des pouvoirs publics. L'absence de solutions publiques de transports nocturnes s'explique aussi par les réticences des autorités organisatrices des transports et des pouvoirs publics. Refroidis par les surcoûts ou par une première expérience qui n'aurait pas rencontré son public, les pouvoirs publics justifient leur frilosité par le goût présumé des usagers pour leur voiture. Dans d'autres cas, l'absence de systèmes de transports est le résultat d'un choix clairement assumé, comme à Détroit, où l'absence de transports publics organisés est le moyen d'éviter les brassages et les échanges entre les populations pauvres du centre-ville et les populations riches des périphéries, de nuit comme de jour.

Contraintes techniques. Si la nuit est réparatrice pour les organismes humains, elle est aussi le moment où s'effectuent les opérations de maintenance, en particulier dans les métros où les exploitants de transports profitent de l'absence de circulation pour réparer les rames, les motrices et les voies. C'est aussi une justification pour ne pas augmenter l'amplitude horaire de fonctionnement des réseaux : le temps de maintenance ne peut être réduit.

Contraintes financières pour l'usager. Le coût des transports nocturnes pour l'usager est un frein à leur développement.

Quelques conditions de réussite

La réussite d'un réseau de transport se juge notamment par la pérennité et la fréquentation de ce système. Nous pouvons dégager plusieurs

enseignements qui ont permis la réussite de certains systèmes de transports nocturnes :

Intégration dans une politique globale

Le développement des transports nocturnes doit s'intégrer dans une politique globale de développement de l'offre de services nocturnes pour réussir pleinement. C'est le cas à Zurich ou à Barcelone qui a lancé le programme *Bonanit* – « *Good Evening Barcelona* » – multipliant les services de mobilités nocturnes dans le cadre d'un programme global de développement des services nocturnes pour les jeunes et les travailleurs de nuit. La mise en place parallèle de politiques temporelles sur l'étalement des horaires et de contrats entre usagers de la ville permet aussi de réduire les nuisances et de promouvoir la vie nocturne en général. La charte de la vie nocturne à Lille, ou la législation bientôt en vigueur en Royaume-Uni sur les horaires des établissements de nuit, s'inscrit dans cette démarche.

Adaptation fine aux contraintes du territoire

Les solutions mises en œuvre doivent prendre en compte la taille des territoires sur lesquelles elles s'appliquent. Les villes de taille moyenne doivent adapter leurs moyens plus faibles généralement que les grandes villes. Il leur faut alors coller au plus près des besoins de la population. C'est le cas de la République et Canton du Jura (Suisse) qui a mis en place un système souple de transport de nuit, baptisé « *Hibou* », avec 30 000 km annuels pour desservir un territoire rural. Inversement, les grandes métropoles urbaines disposent généralement de moyens importants mais sont confrontées à des demandes diverses et hétéroclites sur des territoire étendus.

Connaissance fine et adaptation au marché

Une bonne connaissance du marché et de la clientèle est nécessaire. Il faut cibler les populations : jeunes, travailleurs, ... en adaptant l'offre aux horaires de fonctionnement des lieux de loisirs et des entreprises.

Du temps pour permettre à un système de s'installer

Les décisions ne doivent pas être précipitées après des expérimentations décevantes (faible fréquentation...) et face à la lente évolution des comportements. Trop souvent les pouvoirs politiques renoncent au maintien d'une solution de transports nocturnes quelques semaines après la

mise en place de cette solution alors que quelques mois de plus auraient sans doute permis au système de se mettre en place.

Une campagne de communication offensive

La mise en place de systèmes de transports nocturnes doit s'accompagner de campagnes de communication qui font bien connaître le produit comme en Australie, en Allemagne ou en Suisse. Personne ne prendra un bus dont il ne connaît pas l'existence. Citons pour l'exemple l'originalité et la qualité des outils de communication mise en place par les villes de Zurich, autour du service baptisé « *Fledermaus* » où des usagers transformés en chauve-souris sont accrochés à l'envers dans les transports en communs. Le partenariat et la communication croisés avec les entreprises ou établissements de nuit sont des atouts non négligeables

De l'animation dans les transports

Pour être attractif, le *design* et la conception des services de mobilités nocturnes doivent être adaptés à ce temps spécifique et aux activités nocturnes : bus spécifiques avec des aménagements et des couleurs qui ne sont pas ceux du jour, arrêt de bus marqués, ambiances visuelles et sonores particulières... Les exemples les plus significatifs sont les « *Party bus* » (Belgique, Allemagne, Royaume-Uni, Australie, ...) où le bus est le prélude et le prolongement directs des soirées festives avec des aménagements et une ambiance musicale dignes d'une discothèque.

Des partenariats forts entre les acteurs

La mise en place de partenariats entre les autorités organisatrices, les exploitants de transports et les lieux de vie nocturne ou des partenaires privés est un gage supplémentaire de réussite des transports nocturnes. À titre d'exemple, comme on peut citer Zurich qui s'est associé à la *Kantonale Bank* pour offrir des réductions tarifaires aux clients des transports en commun nocturnes.

La mise en avant de l'intérêt général

Les actions engagées doivent être valorisées par la mise en avant de l'intérêt général et les gains pour la société. La mise en place de transports collectifs permet de diminuer le nombre d'accidents de la route, le trafic et les nuisances associées et de développer la vie nocturne et la convivialité. Ces systèmes peuvent aussi s'accompagner d'actions de sensibilisation et de prévention, permettant de rassurer les clients et les personnels des entreprises de transports, comme par exemple à Newcastle.

Une stratégie intermodale

La mise en place de solutions intermodales permet de répondre à l'augmentation des distances parcourues pour accéder à l'offre nocturne. Train, bus, covoiturage, taxi, modes doux (...) : la coordination de ces modes permet d'optimiser les moyens à disposition, comme c'est le cas en Suisse avec le « *Moonliner* », système de transports de bus interurbains centrés sur Berne, en correspondance avec les offres de train et les services locaux de la République et Canton du Jura par exemple. Si l'intermodalité s'accompagne de l'intégration tarifaire et de l'ouverture de pôles de service, on peut alors parler de services de mobilités nocturnes.

Des services transférables

Parmi les nombreux services nocturnes recensés au cours de l'enquête, certains pourraient utilement être transférés dans d'autres villes et territoires.

Des services de mobilités nocturnes

En matière de services de mobilité, nous avons retenu une vingtaine d'expériences classées selon cinq grandes catégories : continuité et intégration de l'offre, stationnement, pôles ouverts, animation, communication, information, prévention, sécurité et convivialité.

Continuité et intégration de l'offre. Nous avons sélectionné quelques expériences qui vont dans le sens de l'amélioration du réseau et de l'offre pour la continuité et l'intégration :

- *une politique de l'offre en continu*, comme à New York ou Londres ou de relais comme à Paris.
- *une politique tarifaire*, avec la gratuité du transport de Los Angeles, des abonnements spécifiques à Reims ou les partenariats public-privé à Zurich ;
- *la souplesse des moyens mis en œuvre*, avec des systèmes à la demande s'adaptant aux différents besoins : ceux de grandes agglomérations, comme le « Radiobus » de Milan ; ceux des villes moyennes, avec le système « Evolis » Gare à Besançon ; ceux des territoires moins denses, avec le système « Hibou » dans la rurale République et Canton du Jura (Suisse) ;
- *l'optimisation des moyens et des temps de transports*, comme à Cracovie où les tramways nocturnes servaient autant à transporter les salariés qu'à livrer les magasins ou les liaisons interurbaines de nuit, y compris maritimes ;

- *l'initiative privée*, avec la subsistance de réseaux de transport d'entreprise pour les prises de postes en horaires atypiques comme sur le site de PSA Peugeot Citroën de Sochaux en France, les taxis d'Istanbul ou les « taxis-motos » de Cotonou au Bénin ;
- *l'intelligence des mobilités* et la mise en réseau des différents modes à différentes échelles, qui permet d'étendre les opportunités, comme à Zurich ;
- *la mise en place de* systèmes d'information.

Stationnement. Les capacités de stationnement à proximité de sa destination sont parmi les premiers facteurs du choix modal. Le stationnement joue un rôle important dans les mobilités et plusieurs territoires ont mis en place une politique spécifique pour les parkings la nuit, comme à Besançon où les usagers des parkings de nuit bénéficient d'un tarif spécial à un euro.

Pôles ouverts. En termes d'amélioration de l'offre, il ne faut pas oublier les efforts fournis notamment dans les gares allemandes pour en faire des pôles de services ouverts pour les voyageurs et les usagers de la ville.

Animation. Les bus de jour comme de nuit pâtissent souvent d'une image négative, quand ils ne sont pas simplement ignorés. Parmi les moyens développés pour « *rendre attractifs* » les transports en commun, nous avons sélectionné une initiative australienne où les bus de nuit de Perth sont spécialement aménagés pour rappeler l'ambiance des discothèques. Nous avons retenu la campagne de communication particulièrement imaginative « *Fledermaus* » *(Chauve-souris)* développée pour le réseau de nuit zurichois.

Communication et information. La nuit nécessite la mise en place d'outils de navigation qui permettent d'informer en permanence le voyageur sur le trajet, les services offerts comme dans le projet « *Territoire numérique* » développé avec l'UTC ou dans TRASCOM.

Prévention. Entre fatigue, alcool, vision nocturne diminuée ou insécurité, la nuit peut s'avérer dangereuse pour qui la pratique à pied, en voiture ou en transport en commun. De nombreuses initiatives visent la prévention des risques et la diminution de l'insécurité routière. Parmi ces initiatives, notre attention s'est portée sur

- la sobriété récompensée avec le « Plan Vigicarotte », de Niort (France) ;
- le raccompagnement des gens ivres, par les « Scooterman » londoniens ou avec l'opération « Daiko Unten » de Gifu (Japon) ;
- la lutte contre l'alcoolisme chez les jeunes avec le « Bracelet du lendemain », de Belfort (France) ;

- l'accompagnement et la sensibilisation face aux produits addictifs (alcool, tabac et drogues) avec l'« Ambulante Drogenhilfe » de Zurich (Suisse).

Sécurité et convivialité. Mais l'alcool et l'insécurité routière ne sauraient être les seuls dangers qui peuplent les nuits. Pour y remédier des actions visent à rendre les villes plus sûres et plus rassurantes :

- en les peuplant, comme à Newcastle qui a engagé des agents de sécurité dans les bus ;
- en régulant l'accès aux services, comme pour les taxis, « *Taxis Marshalls* » à Bath (Grande Bretagne) ;
- en travaillant sur des publics particuliers, comme en témoigne l'opération Femmes et transports « *entre deux arrêts* » à Montréal (Canada).

Politique globale de la nuit. Précédant ou accompagnant le développement des activités nocturnes, un service de mobilités nocturnes ne peut être séparé d'une politique globale de la ville. C'est cette nécessaire imbrication que nous avons voulu illustrer avec la mise en avant du projet global « *Good Evening Barcelona* » pour les jeunes et les travailleurs de nuit et que nous mettrons en avant dans les quelques expériences retenues sur les autres services nocturnes transférables.

Autres services nocturnes transférables

En matière de services nocturnes au sens large, nous avons retenu quelques expériences, projets ou éclairages regroupés en quelques catégories : information, animation et loisirs, insertion, médiation et conciliation, mise en lumière, sensibilisation et citoyenneté, services, adaptation des horaires.

Information. La pratique de la ville la nuit est rendue difficile en l'absence d'informations structurées permettant de repérer l'offre. Certaines expérimentations permettent de combler ce vide :

- Sites d'informations nocturnes, « Noctis » (Bruxelles/Belgique) ;
- Guide pratique des activités de nuit, « Ravenna fuori orario » (Ravenne/Italie) ;
- Flyers de la Maison du temps et de la mobilité de Belfort-Montbéliard « Osez la nuit ».

Animation et loisirs. L'appropriation de la nuit et sa redécouverte sont facilitées par le développement d'événements festifs et culturels, mais aussi d'initiatives originales dans la restauration ou le tourisme.

Nuits festives et culturelles

- « Nuit de la formation continue » (Hambourg/Allemagne) ;
- « Nuit de la solidarité » (Tübingen/Allemagne) ;

- « Nuit du Terroir » (Osthouse/France);
- « Nuit de la culture » (Reykjavik / Islande);
- « Nuit des Arts d'Helsinki » où tous les lieux culturels sont ouverts la nuit (Helsinki / Finlande);
- « Les Noctambulations » (Saintes et Cognac / France);
- « La nuit du sport » (Rennes / France). (...)

Loisirs basés sur la nuit
- Restaurant « dans le noir » (Paris/France)
- Parc animalier nocturne « Nocturnia » (Ardennes/France);
- Raves pour sourds « Deafraves » (Londres/Grande Bretagne) (...)

Lutte contre l'exclusion. Certaines initiatives permettent de lutter contre l'isolement et l'exclusion qui se font particulièrement sentir la nuit :
- « La Moquette », Paris/France;
- Accompagnement des Sans Domicile Fixe, « Gewebo ».

Médiation et conciliation. Champs de tension entre les usagers et les quartiers de la ville qui dort, qui travaille, qui s'amuse ou qui circule, la nuit urbaine nécessite la mise en place de dispositifs adaptés de médiation et de conciliation.

Médiation nocturne
- Médiation de nuit, « correspondants de nuit » (Rennes/France);
- Communication et médiation « Bar U », (Blackburn et Darwen/Grande Bretagne);
- Equipe ambulante de médiateurs nocturnes dans les quartiers « City Guardians », (Londres (quartier Westminster)/Grande Bretagne).

Conciliation
- « Charte de la vie nocturne » (Lille/France).

Mise en lumière. Dans nos métropoles aseptisées, on est peu à peu passé de l'éclairage sécuritaire à l'éclairage d'agrément. Écrans et vidéos inventent aujourd'hui une autre ville et un autre espace public, aux États-Unis et en Asie notamment. L'expérience de Turin qui a remplacé les traditionnelles illuminations de Noël par des éclairages contemporains imaginés par des artistes du monde entier est une piste à suivre.

Sensibilisation et citoyenneté. Livrée aux représentations et aux fantasmes, la nuit urbaine peut aussi être décryptée, analysée et ses potentiels mis en avant par des partenaires qui défendent l'idée d'une ville la nuit plus humaine, accessible et hospitalière. C'est l'idée qui sous-tend la démarche des maires de nuit « *Nachtwacht* » d'Amsterdam aux Pays-Bas.

Services. Les villes la nuit ce sont aussi des services aux usagers comme les gardes d'enfants notamment : Garde nocturne d'enfants, « *Stern im Ried* » à Bienne en Suisse.

Adaptation des horaires. Il est possible de jouer avec les horaires de certaines activités pour les adapter aux besoins des populations vers la nuit, comme en Espagne pour les jeunes, ou vers le jour, comme en France, notamment pour les cadres stressés.

- Boîte de nuit en horaires adaptés, « Seven2one » (Paris/France);
- Politique d'ouverture des structures socio-éducatives et culturelles pour les jeunes, « Abierto hasta el Amanecer » (Gijon/Espagne) et « la nuit est à toi » (Oviedo / Espagne).

Nous pouvons tirer les premiers enseignements de ces travaux à différentes échelles avant de dresser quelques pistes pour demain.

« La fin n'est pas ce qui facilite,
elle ne se trouve pas dans les travaux du jour :
on l'appréhende dans la nuit du labyrinthe »
Georges Bataille

Lyon, France

Partie IV

Les premiers enseignements

Les premiers enseignements

Des intuitions confirmées. L'analyse des résultats de l'enquête, des rencontres, interviews, recherches et colloques nous a permis de dresser un premier tableau des services de mobilité nocturne, de leurs caractéristiques et de leurs limites qui confirme nos intuitions de départ :

- Il n'y a pas une nuit mais des nuits urbaines plurielles dont les bornes et les rythmes varient en fonction de la latitude et des cultures ;
- Les mobilités nocturnes augmentent et changent de nature au rythme de mutations qui affectent les temps de nos vies et de nos villes ;
- Les services de mobilités se mettent d'abord en place dans les métropoles internationales mais la continuité des réseaux n'est pas encore la norme ;
- Les taxis assurent partout le service de mobilité nocturne minimum ;
- Prolongation des lignes en soirée, services spécifiques de nuit, voire transports à la demande se mettent en place à l'initiative des pouvoirs publics, notamment le week-end où lors de grands événements ;
- Ce sont surtout les bus qui sont utilisés pour des services de nuit à destination d'une clientèle jeune et festive plus que de travailleurs ;
- Faible rentabilité, coût, insécurité ou dégradations sont quelques uns des freins au développement des transports en commun la nuit, créneau sur lequel s'engouffrent pourtant associations et entrepreneurs privés.

Nous avons choisi d'aborder la ville comme un système mais en limitant notre étude à une décomposition systémique[13]. De ces travaux, nous retiendrons quelques éléments principaux qui valident certaines de nos hypothèses de travail sur la nuit urbaine, les mobilités nocturnes, les services de mobilité et sur le système urbain.

13 Le Gallous F., Bouchon-Meunier B. (coord.), 1992, *Systémique, théorie et applications*, Technique et documentation, Paris, 341 p.

Une première approche des mobilités nocturnes

Les enquêtes, recherches et explorations ont permis d'éclairer la nuit d'un jour nouveau. On peut résumer les principaux enseignements autour de quelques points.

Une pluralité de nuits

Il n'y a pas une nuit universelle mais des nuits en fonction de la latitude, du climat, des pays et des cultures. Les bornes de la nuit varient en fonction des interlocuteurs entre 20h00 et minuit pour le début et 4h00 et 8h00 pour la fin.

Une progression des activités

Colonisation de la nuit urbaine. Depuis le début des années 90 et quels que soient les pays ou les cultures, on assiste bien à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques. Mise en lumière, développement des commerces, guichets automatiques, services 24h/24...

Tensions. Les pressions se font de plus en plus fortes sur la nuit urbaine, marché prometteur qui concentre les tensions et les contradictions des métropoles, à la fois lieux de rassemblement et de ségrégation. Les conflits se multiplient entre la ville qui dort, qui s'amuse et qui travaille et se cristallisent notamment autour des nuisances sonores, des horaires de fermeture des établissements et des commerces et de la consommation d'alcool dans l'espace public.

Un fonctionnement spécifique du système de déplacements

Plusieurs types de résultats sont ressortis de l'enquête sur la circulation, le fonctionnement du système de déplacements et sur l'offre de mobilité.

Nous pouvons tirer cinq conclusions principales sur la circulation, le fonctionnement du système de déplacements et sur l'offre de mobilité :

- La tendance à une augmentation de la circulation en soirée ;
- La persistance d'un creux nocturne des flux de trafic entre 1h et 4h du matin pour l'ensemble des modes (flux de piétons, cyclistes, automobiles, poids lourds, transports en commun qui s'arrêtent, activité taxi ralentie, parkings déserts, diminution du trafic ferroviaire, diminution du trafic fluvial, absence de trafic aéroportuaire) ce que nous avons appelé « *la nuit* » dans notre exposé ;
- L'existence de rythmes nocturnes urbains circadiens, circahebdomadaires et circasaisonniers ;

- Une tendance au fonctionnement en continu du système urbain et du système de transport à mesure que l'on progresse dans la hiérarchie des agglomérations et des voies de communication : du bourg centre à la métropole internationale, du chemin d'intérêt local à l'autoroute internationale.
- Le développement de « bastions de temps en continu », pôles de services ouverts 24h/24 et 7j/7, aux abords des espaces de flux (gares, stations service…).

Des évolutions marquées des mobilités nocturnes

Les mobilités nocturnes changent. Toutes les informations collectées montrent que les mobilités nocturnes changent et qu'il y a bien une tendance à une augmentation de la circulation en soirée. Nous bougeons de plus en plus la nuit dans des villes où le couvre-feu n'a plus cours. Les motifs de ces mobilités changent et se diversifient. Certaines mobilités autrefois de jour sont désormais nocturnes. Les fortes mobilités liées à l'industrie en feu continu diminuent remplacées par d'autres plus éclatées dans les services et par le développement des loisirs nocturnes.

L'échelle et la forme évoluent. L'étalement et l'éclatement des villes en espaces fonctionnels ont transformé les formes et l'échelle de nos vies quotidiennes et de nos mobilités du quartier à de vastes régions urbaines. L'éclatement des temps sociaux et l'individualisation ont fait le reste. De jour comme de nuit, l'essentiel de la mobilité ne se fait plus à pied, ni en transports collectifs mais le plus souvent en véhicule individuel.

Des réponses éclatées en termes de services

On assiste bien à un développement progressif de l'offre nocturne de transports.

Prise de conscience des collectivités. Les pouvoirs publics semblent peu à peu prendre conscience des mutations qui affectent les temps de nos vies et de nos villes et des demandes nouvelles de la population pour des transports en soirée et la nuit. Si au départ les premières lignes nocturnes étaient calquées sur les tournées des travailleurs de l'industrie, voire sur les horaires des salariés des entreprises de transport, elles s'adaptent peu à peu aux rythmes des loisirs nocturnes sous la pression de certains lobbies ou la montée en puissance de la thématique lors des campagnes électorales. Les événements festifs nocturnes qui se multiplient sont l'occasion pour les villes de tester des solutions originales de continuité du réseau ou de services adaptés.

Un portage différencié. Si les réponses apportées en termes de services de mobilités nocturnes sont parfois le fait des pouvoirs publics dans le cadre d'une réflexion globale, elles relèvent encore très souvent de la seule mobilisation d'associations ou d'individus motivés et concernés, d'initiatives d'entrepreneurs privés (responsables d'établissements de nuit...) sur des niches spécifiques, ou de bricolages volontaristes plutôt que d'une stratégie globale et concertée.

Des solutions diverses. Nous avons vu que les solutions mises en place étaient de plusieurs types : poursuite du réseau en soirée ou la nuit, mise en place de réseaux spécifiques, développement de transports souples à la demande ou de solutions alternatives comme le covoiturage. La plupart des réseaux privilégient le bus et concernent principalement deux types de public : un public plutôt jeune de festifs, consommateurs de la ville et dans une moindre mesure, un public plus âgé de travailleurs notamment dans les services. Ce sont généralement les secteurs des centres villes et de la proche banlieue qui sont desservis. L'intermodalité est encore une exception et les solutions d'offre intégrée « train-bus », « centre-ville-région » restent rares tant en matière de services de mobilité que de tarifs.

Un système de mobilité amputé

Il est possible de tirer quelques enseignements sur les services de mobilités nocturnes dans les grandes métropoles.

Un système de mobilité imcomplet

Malgré les efforts des grandes métropoles avec la mise en place de certains services de mobilités la situation des villes moyennes est plus difficile (réseaux destinés au transport des usages festifs de la ville et réseaux centrés sur les fins de semaines et principalement le samedi). À partir d'une certaine heure, le système de mobilité est amputé laissant le seul choix du taxi, de la voiture particulière, du deux roues ou de la marche à pied. La mobilité des biens est généralement mieux assurée car on profite des réseaux moins encombrés la nuit pour déplacer des marchandises. L'énergie et l'information circulent en continu 24h/24 et 7j/7.

Une accessibilité réduite

Malgré ces évolutions, la ville la nuit reste un espace-temps sous contrainte où la liberté de circuler de l'individu est encore limitée par l'offre restreinte de moyens de transports et leur coût élevé. Dans la nuit urbaine, les distances s'allongent, le temps d'attente et le coût augmentent. À par-

tir d'une certaine heure, la nuit des transports s'installe. En termes d'accessibilité, la ville se ferme la nuit et se coupe de l'extérieur comme une île ou un chapelet d'îlots difficilement abordables. Au fur et à mesure de l'avancée de la nuit, les possibilités d'accès et de sortie se réduisent tout comme les possibilités de circulation interne. Pendant quelques heures, la ville se transforme en une forteresse seulement accessible à pied ou grâce à un véhicule privé : temps d'accès allongé, différence entre le régional et l'international et coût augmenté. La nuit l'accessibilité est réduite par la combinaison d'une accessibilité interurbaine réduite (transport par bus inexistant, transport ferroviaire réduit, aéroport fermé) et d'une accessibilité intra urbaine limitée (transport public arrêté, taxis moins nombreux et plus chers).

Temps d'accès allongé. Que ce soit en interurbain ou en intra urbain, plus on avance vers la nuit, moins il y a de transports et plus les temps d'attente sont allongés entre chaque correspondance compte tenu de l'effondrement de la fréquence des navettes.

Coût augmenté. Le coût d'accès à l'espace urbain la nuit est augmenté. Les transports publics ont disparu laissant le choix entre les taxis plus chers, la voiture individuelle ou la marche à pied. Dans tous les cas, le coût est augmenté qu'il soit mesuré en termes financiers ou en termes d'effort physique.

Un différentiel international-régional. Plus un transport est international plus la durée de non fonctionnement est courte. *A contrario*, plus un transport est régional, plus la durée de l'arrêt d'exploitation est longue. Cette règle s'arrête évidemment à l'échelle de l'intra urbain.

Afin de mieux appréhender la question du système de mobilité dans sa globalité, nous avons focalisé notre analyse sur l'exemple de la ville de Strasbourg (France).

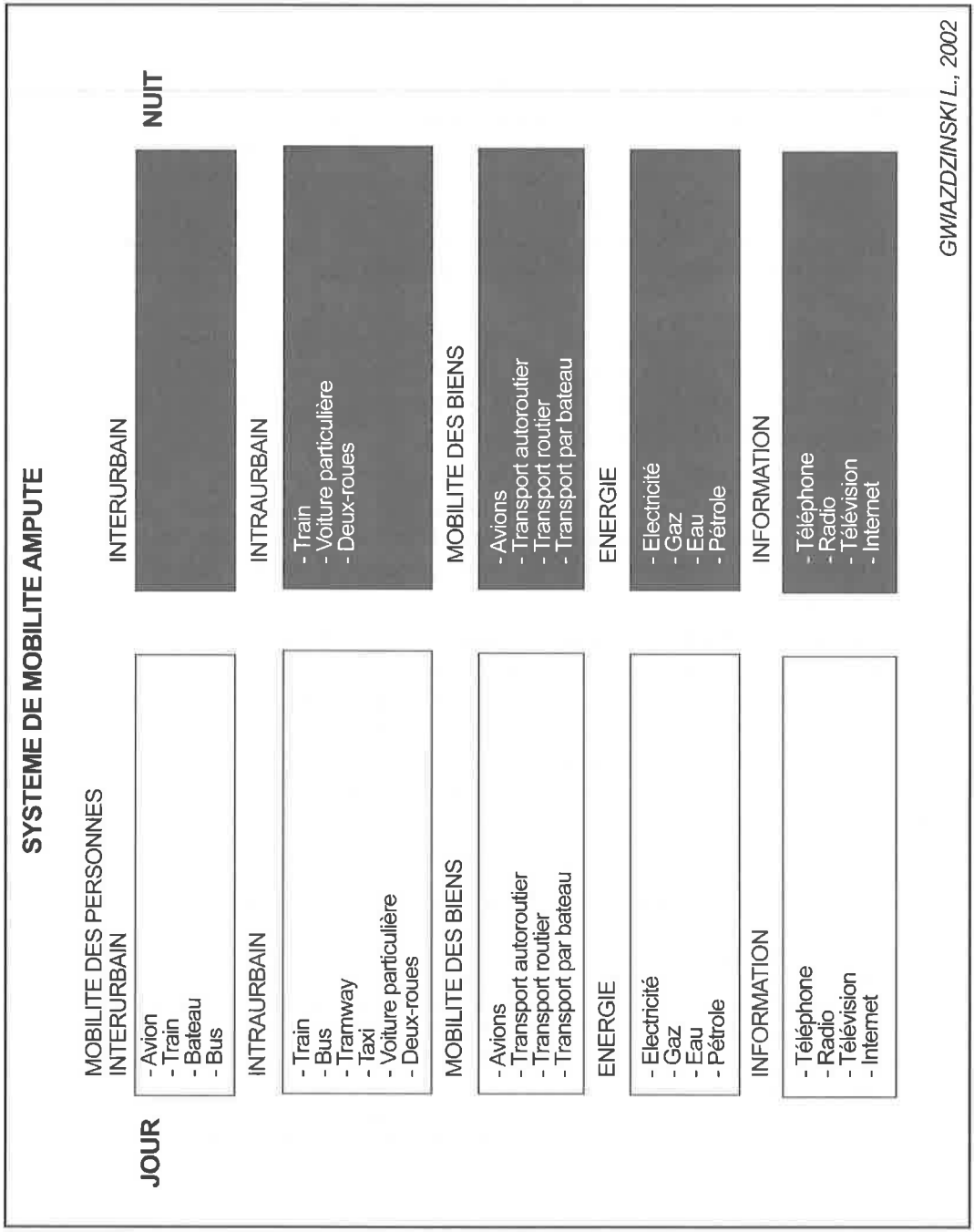
Exemple d'une ville moyenne : Strasbourg

Accessibilité limitée
L'exemple d'une métropole de ville moyenne à l'échelle européenne comme Strasbourg permet d'affiner ces conclusions générales. Le système de transport s'arrête. La ville se ferme comme si les portes d'accès spatio-temporelles se fermaient. Ces pont-levis d'un nouveau genre interdisent l'accès et la circulation dans la ville.

Accessibilité interurbaine réduite
La nuit, la ville semble fermer ses portes, comme à l'époque du couvre-feu. On peut difficilement y accéder et en sortir sauf à pied, en voiture individuelle ou en taxi, donc à un coût supérieur.

.../...

Figure - Système de mobilté amputé



Transport par bus inexistant
La desserte en bus la nuit est inexistante tant pour atteindre la capitale européenne que pour en sortir. Personne ne peut entrer à Strasbourg en bus entre 21h00 et 5h05 du matin soit un trou temporel de 8 heures et 5 minutes. Personne ne peut sortir de Strasbourg en bus entre 21h30 et 5h40 du matin soit un trou temporel de 8 heures et 10 minutes.

Transport ferroviaire réduit
La desserte de Strasbourg par chemin de fer est un peu plus facile que par bus tant pour l'arrivée que pour le départ.
Pour les arrivées, personne ne peut venir à Strasbourg en provenance de l'étranger entre 00h16 et 5h57 du matin, soit un trou temporel de 5 heures 51 minutes, c'est-à-dire la plus longue période sans train. Personne ne peut venir d'une autre ville française entre 00h49 et 4h47 soit 3 heures et 58 minutes. Personne ne peut venir du reste de la région entre 23h57 et 5h13 soit un trou temporel de 5 heures et 16 minutes.
Pour les départs, personne ne peut quitter Strasbourg pour l'étranger entre 00h12 et 5h20 du matin, soit 5 heures et 8 minutes. Personne ne peut se rendre dans une autre ville française entre 00h20 et 4h34 soit 4 heures et 14 minutes. Personne ne peut partir de Strasbourg pour le reste de la région entre 23h40 et 5h20 soit 5 heures et 40 minutes.

Aéroport fermé
L'accès à Strasbourg de nuit par voie aérienne est impossible. Si l'on vient de l'espace national, la ville de Strasbourg n'est plus accessible entre 22h35 et 7h45 le matin, soit un trou temporel de 9 heures et 15 minutes. Si l'on vient de l'étranger, la ville n'est plus accessible par avion de 22h10 à 8h45 du matin, soit un trou temporel de 10 heures et 30 minutes.
Si l'on veut quitter Strasbourg en avion pour une autre ville de France, c'est impossible entre 21h10 et 6h10 du matin, soit un trou temporel de 9h00. Si l'on veut quitter Strasbourg pour une ville étrangère, c'est impossible entre 20h50 et 6h30 soit un trou temporel de 9 heures et 40 minutes.
En définitive, il est totalement impossible de quitter Strasbourg en avion entre 20h50 et 6h30 soit pendant 9 heures et 40 minutes. Il est tout aussi impossible d'accéder à Strasbourg en avion entre 22h35 et 7h45 soit pendant 9 heures. Ce « trou temporel » est encore aggravé par la diminution de la fréquence des avions.
L'analyse des transports publics à l'intérieur de la ville met en évidence la discontinuité du service et le coût important des solutions alternatives comme le taxi.

Transports publics arrêtés
On constate un important trou temporel de 4 heures et 31 minutes sans tramway et de 5 heures et 5 minutes sans bus.

Figure - Circulation des transports en commun

	Première circulation	Dernière circulation
Tramway A	4h32	00h01
Bus	5h10	23h55

Sources : Compagnie des transports strasbourgeois

.../...

Taxis moins nombreux et plus chers

Si les deux compagnies strasbourgeoises « Taxi 13 » et « France Taxi » regroupent plus de 250 taxis, 50 seulement roulent la nuit.

Figure – Données sur les taxis strasbourgeois

Nombre de taxis de jour	Environ 200 taxis
Nombre de taxis de nuit	Environ 50 taxis
Nombre de stations fréquentées de jour	20 stations
Nombre de stations fréquentées de nuit	5 stations
Nombre de courses année	461 000
Nombre de courses été	40 000
Nombre de courses hiver	35 000

Sources : Sociétés de taxis strasbourgeoises

La nuit, le nombre de stations diminue fortement. Les stations de faubourg ferment à 20 heures alors que les stations ville restent ouvertes jusqu'à 22 heures. Ensuite, les taxis ne sont plus obligés d'y stationner.

Un système urbain incomplet

La ville la nuit n'est pas un système urbain complet.

L'absence de certaines fonctions

Si une partie des éléments qui font la ville sont présents, certaines fonctions ne sont pas assurées et d'autres sont déficientes. Certaines fonctions sont assurées de nuit comme de jour : l'alimentation en énergie, l'élimination des déchets, la production, la protection et la sécurité. Par contre, d'autres fonctions ne sont pas ou très mal assurées : l'offre de biens et de services est réduite, l'administration est en sommeil, la culture est limitée et les loisirs sont très spécialisés ; les communications sont limitées avec des transports de personnes non assurés et des transports de biens réduits.

Nous avions proposé comme approche opératoire du système ville celle imaginée par A. Bonnnafous et H. Puehl[14] avec un système de localisation, un système de déplacement et un système de pratiques et de relations sociales des habitants. En reprenant cette proposition, nous constatons que les trois sous-systèmes en relation les uns avec les autres sont « anémiés ». Si la matérialité urbaine reste la même, l'espace public et l'offre de service

14 Bonnafous A., Puehl H., 1983, *Physionomie de la ville*, Les éditions ouvrières, 165 p.

ont rétréci, le système de déplacement est réduit au transport privé, voire inexistant et le système de pratiques et de relations sociales est limité à certaines activités spécialisées.

Ce système urbain incomplet ou amputé oblige à dépasser la seule question des mobilités pour réfléchir sur les manques en termes de services et de fonctions. Toute politique de développement global de la ville, devrait mettre en place les moyens pour développer les fonctions absentes et mieux en répartir d'autres dans l'espace et dans le temps. Le système urbain incomplet renvoie tout naturellement à la notion de « Droit à la ville en continu. »

La figure de l'archipel nocturne

À partir d'une certaine heure, la nuit des transports s'installe donc et la figure de l'archipel s'impose pour représenter la ville.

Un archipel d'îlots dans la nuit. Au Moyen Âge, la ville se protégeait contre les périls qui la menaçaient, tout particulièrement la nuit en fermant les portes ou en levant le pont-levis. En interne, le couvre-feu était imposé, limitant l'activité et facilitant le contrôle. Aujourd'hui, les murs ont disparu mais un certain couvre-feu est maintenu. D'autres enceintes sont apparues et d'autres murs se sont dressés.

Des enceintes physiques à l'intérieur. Après 21 heures, nos maisons se ferment, s'isolent et se transforment en forteresses. Les grilles et les volets sont fermés, les portes verrouillées, les systèmes d'alarmes sont enclenchés. Les chiens veillent, les caméras surveillent.

Des quartiers isolés. Pendant quelques heures, pour celles et ceux qui souhaitent circuler à l'intérieur de la ville, seule la marche à pied reste possible avec le taxi très cher ou la voiture dans certains secteurs non piétonniers. Les quartiers animés, éclairés forment un archipel d'îlots difficilement accessibles.

Des enceintes spatio-temporelles extérieures. En termes d'accessibilité, la nuit, la ville se ferme et se coupe de l'extérieur. Au fur et à mesure de l'avancée de la nuit, les possibilités d'accès ou de sortie se réduisent comme les possibilités de circulation interne. Pendant quelques heures, la ville se transforme en une forteresse accessible seulement à pied ou grâce à un véhicule privé. La ville se trouve alors réduite à un archipel d'îlots où l'activité continue.

C'est la figure de l'archipel qui s'impose à nouveau tant pour les villes elles-mêmes que pour le réseau. L'archipel de lieux privés protégés et repliés sur eux-mêmes à l'intérieur de la ville, l'archipel de quartiers encore animés et l'archipel de villes repliées sur elles-mêmes à l'échelle du réseau urbain.

Une citoyenneté discontinue

Dans la ville nocturne, l'individu ne peut pas jouir pleinement de ses droits de citoyen.

Citoyenneté limitée

Il n'est pas citoyen à part entière. Sa dimension de consommateur, voire celle de producteur prend le pas sur sa capacité à participer à la vie d'une Cité qui a oublié le couvre-feu. Le « *Droit à la ville* » tel que défini dans la Charte urbaine européenne, adoptée le 18 mars 1992 par la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe (CPLRE), lors de la session plénière annuelle (Strasbourg, 17-19 mars 1993)[15] : « *Considérant que l'exercice de tous les droits cités ci-après doit être fondé sur une solidarité et une citoyenneté responsables, impliquant également l'acceptation des devoirs, les citoyens des villes européennes ont droit à la sécurité, à l'emploi, au logement, à la mobilité, à la santé, au sport et aux loisirs, à la culture, à l'intégration multiculturelle, à une architecture et à un environnement physique de qualité* » est loin d'être respecté dans l'espace et dans le temps.

Figure – Le Droit à la ville

Droits fondamentaux	Outils et moyens
La sécurité	*Une ville plus sûre et sans dangers* - protégée, dans la mesure du possible contre la criminalité, la délinquance et les agressions ;
Un environnement sain et non pollué	*Un environnement libéré de la pollution* de l'air, de l'eau, du sol et de la pollution acoustique, respectant la nature et les ressources naturelles ;
L'emploi	*Des perspectives d'emploi adéquates* ; la possibilité de prendre part au développement économique et à atteindre de ce fait une autonomie financière personnelle ;
Le logement	Le choix parmi un *stock suffisant de logements salubres*, à un prix accessible, assurant la tranquillité et le respect de la vie privée ;
La mobilité	L'*absence d'entraves à la liberté de se déplacer* et un équilibre harmonieux entre les différents usagers des rues - transports publics, voitures particulières, piétons et cyclistes ;

15 *La charte urbaine européenne*, 1993, Conférence Permanente des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe, Les Editions du Conseil de l'Europe, 125 p.

La santé	Un environnement et une gamme *d'équipements favorisant la santé* physique et psychologique ;
Le sport et les loisirs :	L'accès sans discrimination d'âge, de capacité ou de revenus, à une large *gamme d'installations sportives et de loisirs* ;
La culture	L'accès et la participation à un large choix d'occupations et d'*activités culturelles ou de création* ;
L'intégration multiculturelle	La *coexistence pacifique des communautés* d'origine culturelle ethnique et religieuse différente est assurée ;
Une architecture et un environnement physique de qualité	Un environnement physique agréable et stimulant, suscité par *une architecture contemporaine de grande qualité* ainsi que par la conservation et la réhabilitation judicieuse du patrimoine bâti ;
La coexistence harmonieuse des fonctions	Des moyens pour que l'habitat, le travail, les déplacements et la poursuite des activités sociales puissent se dérouler en interrelations aussi étroites que possible ;
La participation	Des *structures démocratiques pluralistes* et une gestion urbaine caractérisée par la coopération entre tous les partenaires concernés, le principe de subsidiarité, l'information, et le refus de tous excès de réglementation ;
Un développement économique	Une *prise de responsabilité réelle des pouvoirs locaux* d'aboutir à la création, directe ou indirecte de la croissance économique ;
Un développement durable	Un souci permanent des pouvoirs locaux d'aboutir à la *réconciliation du développement économique et de la protection de l'environnement* ;
Les biens et services	L'accès à un *large choix de biens et services de qualité* adéquate, proposés par les pouvoirs locaux, le secteur privé ou les deux conjointement ;
Les ressources et richesses naturelles	*Une gestion et une exploitation rationnelle, efficace et équitable,* par les pouvoirs locaux au bénéfice de tous les citoyens ;
L'épanouissement personnel	La création *d'un cadre urbain propice à l'épanouissement personnel,* ainsi qu'au développement social, culturel, moral et spirituel des individus ;
La collaboration entre municipalités	Dans laquelle *les citoyens sont impliqués*, autorisés et encouragés à participer directement aux relations internationales de leur ville ;
Mécanismes et structures financières	En permettant aux autorités locales *de trouver les ressources financières nécessaires* pour l'exercice des droits énoncés dans la présente Déclaration ;
L'égalité	Par l'engagement des pouvoirs locaux de garantir l'exercice des droits ci-dessus pour tous les citoyens, sans discrimination de sexe, d'âge, d'origine, de croyances, de situation sociale, économique ou politique, de handicap physique ou mental.

Sources : d'après le texte final de la Charte urbaine européenne, Conseil de l'Europe, 1993[16]

16 *La charte urbaine européenne*, 1993, *op. cit.*

Inégalité de droits entre jour et nuit

L'inégalité spatiale souvent mise en avant en termes d'enclavement - mesurée comme une distance d'accès à des équipements - est aussi une inégalité temporelle. Plus on avance dans la nuit, plus la citoyenneté est mise en défaut. Elle est discontinue dans le temps et dans l'espace. Souvent, les inégalités spatiales se doublent d'inégalités temporelles. Les quartiers les plus enclavés en journée sont sinistrés la nuit :

- Certains droits sont effectivement respectés dans l'espace et dans le temps comme le logement et la santé même si des problèmes persistent pour les plus démunis d'entre nous ;
- D'autres comme la sécurité ou le droit à un environnement sain et non pollué sont respectés dans le temps mais pas sur tout l'espace de la nuit et dans tous les quartiers ;
- Certains droits enfin, ne sont pas respectés dans l'espace comme dans le temps : la mobilité, l'emploi, le sport et les loisirs, la culture, l'intégration multiculturelle, une architecture et un environnement physique de qualité, la coexistence harmonieuse des fonctions, la participation à travers des structures démocratiques pluralistes, un développement économique, un développement durable, les biens et services, les ressources et richesses naturelles, l'épanouissement personnel, la collaboration entre municipalités, les mécanismes et structures financières et l'égalité enfin.

La conclusion est que l'on n'est pas citoyen à part entière dans la nuit urbaine puisque qu'il nous est impossible de jouir de certains droits fondamentaux comme le droit à la mobilité. Même nos statuts de producteurs et de consommateurs sont limités face à une offre urbaine de services et une offre d'emploi spécialisée et réduite. Tout projet politique créatif devrait tenter de renforcer la citoyenneté nocturne en répondant aux droits de chacun dans l'espace et dans le temps, de nuit comme de jour.

La nuit espace-temps sous contrainte

Dans la nuit urbaine, les distances s'allongent, les temps d'attente et les coûts augmentent. À partir d'une certaine heure, la nuit des transports s'installe isolant les individus, les groupes et les quartiers. Malgré les efforts de certaines collectivités, associations ou entreprises, la ville la nuit reste encore souvent un espace-temps sous contrainte où la liberté de circuler de l'individu est limitée compte tenu de la diminution de l'offre de transport en termes de lignes et de fréquence et du coût élevé.

Au-delà de la question des services de mobilité et des réponses techniques en termes d'ajustement, cette première exploration des nuits de

nos villes pose la question de l'émergence d'une ville en continu 24h/24 et 7j/7. Elle nous oblige à repenser les temps et les espaces du système urbain autour de quelques axes.

On peut rêver de nuits plus belles que nos jours dans les villes européennes et imaginer quelques pistes pour des villes plus accessibles et hospitalières de jour comme de nuit.

« Je fais parfois le rêve étrange et pénétrant d'une rue en étain blanchâtre et maternelle »
Raymond Queneau

Lyon, France, 2004

Partie V
Des pistes pour demain

Des pistes pour demain

De cette enquête internationale, des traversées nocturnes et de nos entretiens avec les responsables, spécialistes et experts européens rencontrés, nous avons retenu quelques pistes pour la nuit urbaine et les services de mobilité.

Au-delà de la question de la nuit et des transports nocturnes, ces première explorations ont également permis d'imaginer quelques orientations pour une ville plus accessible et hospitalière de jour comme de nuit. Dans un renversement paradoxal, la nuit peut éclairer la ville d'un jour nouveau.

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

Des propositions pour une politique de mobilité durable

Poursuivre l'exploration

Le contexte est favorable au développement de la réflexion sur les services de mobilité nocturnes : demande de sécurité, développement du travail de nuit et de la ville événementielle, abaissement du taux limite d'alcoolémie au volant, interdiction de la cigarette dans les lieux publics, décentralisation des décisions sur l'ouverture des établissements de nuit, développement de la ville événementielle (...). Ce développement actuel et à venir nécessite de poursuivre l'exploration pour imaginer des politiques de mobilité nocturnes soutenables.

Éclairer le jour

S'intéresser aux services de mobilité nocturnes ne signifie pas se cantonner à la ville la nuit et aux seuls réseaux de transports. Caricature du jour, champ de tension et d'invention central, la nuit urbaine permet de repenser la ville dans ses temps et ses espaces et d'élargir l'approche des systèmes de transport nocturne à d'autres questions et d'autres temps de la ville.

Changer d'approche

Il faut développer une nouvelle approche des mobilités nocturnes qui renvoie à nos intuitions de départ : penser la question des mobilités dans le cadre global du système urbain, réfléchir en termes de services plus que d'offre, de parcours plus que de mode, de qualité plus que de quantité, de souplesse et d'adaptation plus que de rigidité, de sensibilité plus que de technicité pour une ville plus humaine, accessible et hospitalière.

Assurer les continuités

Il faut réfléchir la ville 24h/24 et 7j/7, selon une logique de continuité : *Continuité géographique*, en ayant la possibilité d'aller d'un point à un autre ; *continuité informationnelle* : il faut assurer l'information de l'usager avant, pendant et après son parcours ; *continuité temporelle* en imaginant des solutions de transport 7j/7 et 24h/24 et *continuité politique* enfin qui permette de mener des projets à long terme et à la bonne échelle.

Faire tomber les frontières

Il faut faire tomber les frontières entre transports collectifs et transports individuels, recherche et expérimentation, usagers et sociétés de transport. Les solutions en termes de mobilité durable ne se trouvent pas du côté des infrastructures mais plutôt de l'optimisation de réseaux intermodaux grâce à une démarche de co-construction et une utilisation des Technologies de l'information et de la communication.

Choisir l'expérimentation

L'approche adoptée par de nombreuses villes qui consiste à tester un nouveau réseau ou une extension du réseau de jour lors de manifestations spéciales est une bonne démarche qui, après évaluation, permet de développer ou non un service nocturne.

Faire preuve de courage politique

Le choix de mise en place d'un système de transport nocturne est une prise de risque pour les responsables locaux compte-tenu du temps long d'installation du service.

Des pistes pour des villes accessibles et hospitalières

De l'avis des partenaires enquêtés, les services qui contribueraient à rendre les nuits de nos villes plus accessibles et hospitalières sont les transports

publics, des taxis moins chers, des commerces ouverts, davantage de sécurité…et des lieux d'aisance comme le propose notamment le responsable de la société de transports de New-York. Au-delà de ces quelques pistes, nous pouvons imaginer des propositions en termes d'offre urbaine, de bien-être et d'urbanité, d'animation de connaissance et d'observation, d'information et de signalétique, d'égalité, de médiation, de souplesse des horaires, d'éclairage, de citoyenneté, de culture et de développement durable. Ces propositions peuvent s'organiser autour de cinq thèmes principaux : continuité, gouvernance, confort et sécurité, innovation et courage politique.

Prendre en compte les particularités de la nuit urbaine

Il faut d'abord tenir compte des particularités de la nuit urbaine, espace vécu, éphémère et cyclique. On ne traverse pas la nuit comme on traverse le jour.

- La nuit est un espace-temps où les questions de sécurité sont essentielles ;
- C'est un environnement plus hostile que le jour (en termes d'éclairement, d'humidité, de température (…) qui rend tout arrêt difficile ;
- C'est un espace-temps marqué par les fantasmes et les représentations ;
- C'est un espace-temps où l'homme est un peu déstabilisé faute de lumière suffisante alors que 80 % de sa perception est liée à la vue ;
- C'est un espace-temps où la présence humaine est moins forte qu'en journée ;
- C'est un moment où l'individu se trouve dans des conditions physiologiques et psychologiques particulières de fatigue ou d'extrême excitation ;
- C'est un espace-temps que l'homme connaît moins que le jour (surtout s'il est une femme) et un environnement dont il ne connaît pas toujours les codes ;
- C'est un espace-temps marqué par la consommation de substances qui lèvent les inhibitions (alcool, drogues) et qui peuvent créer d'autres rapports entre individus et groupes.

Intégrer les besoins particuliers des individus

Chaque individu a donc besoin de sécurité, de confort, de lisibilité*, d'animation, d'information et de connivences pour pouvoir naviguer dans la ville la nuit en toute quiétude.

Changer d'optique

Souplesse et adaptation aux besoins. Éviter les solutions uniques et préférer ajuster en fonction des besoins. Privilégier l'offre souple à la demande pour compléter l'offre d'un réseau régulier ;

Approche multiscalaire. Travailler à différentes échelles du quartier à la région urbaine pour s'adapter aux nouvelles formes de mobilités et aux nouveaux besoins de services ;

Multimodalité et intermobilité. Développer une approche multimodale permettant d'assurer l'interconnexion entre les solutions propres à la banlieue et celles propres au centre-ville mais aussi entre les modes doux et les autres modes (train, bus…) ;

Intégration tarifaire. Assurer l'intégration tarifaire entre le jour et la nuit et entre les différents réseaux ;

Accès au réseau. Maintenir une certaine densité de points d'arrêt nocturnes et développer les solutions d'arrêts à la demande.

Points de convergence. Mettre en place des points de convergences 24h/24 (gares de train, stations ciblées…) avec des correspondances garanties ;

Oasis de services. Créer des oasis de services en temps continu 24h/24 près des lieux de transit (station, une gare) et créer de nouvelles centralités nocturnes ;

Imaginer une nouvelle gouvernance des mobilités

Connaissance des besoins. Assurer une meilleure connaissance des attentes pour organiser un service adapté ;

Intelligence des mobilités. Mettre en place des plate-forme nocturnes territoriales, intermodales et multiscalaire regroupant élus, autorité organisatrices de transports, taxis, universités, associations d'étudiants et de jeunes, syndicats, responsables d'entreprises, responsables d'établissements de nuit et de la sécurité routière pour l'observation, la sensibilisation et le suivi de l'offre et de la demande de mobilité nocturne, l'expérimentation et l'évaluation des solutions de mobilité adaptées.

Dialogue sociétal. Imaginer des innovations organisationnelles qui facilitent les échanges, le débat entre les autorités, les entreprises, les administrations et les usagers, la co-construction de solutions adaptées et les expérimentations ;

Conciliation. Développer de nouveaux modes de négociation, de conciliation et de régulation concertés entre auteurs comme avec les Chartes de nuit.

Planification. Lancer des plans de déplacement nocturnes (PDN) dans chaque département en liaison avec les services de l'Etat, les collectivités locales, la sécurité routière et les acteurs de la vie nocturne dans le cadre des Plans départementaux de Sécurité Routière (PDASR) à l'image des Plans de déplacement d'entreprises qui permettent d'améliorer le transport des salariés, leur sécurité et leur qualité de vie. Lancer des Plans de Déplacements d'événements (Nuits blanches, Nouvel An…) pour chaque événement nocturne.

Développer, la convivialité, le confort et la sécurité

Qualification de l'espace public. Développer la qualité, la sécurité et le confort des espaces publics la nuit pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun (places, cheminements, gares, stations, arrêts de bus…);

Traitement spécifique des lieux d'arrêt et de transit (gare, aéroports, arrêts de bus…) en termes de confort, d'ambiance sonore et lumineuse, d'information et de mobilier urbain;

Installation d'activités publiques ou privées et de bornes* d'information pour occuper et « meubler » les temps et lieux d'attente (gares, arrêts de bus).

Traitement spécifique des trajets piétons et cyclistes de rabattement sur les pôles de transit grâce à des parcours lumière et à la signalétique*.

Traitement spécifique de l'intérieur des véhicules pour les adapter à la nuit et à la clientèle en termes d'ambiances lumineuse, sonore et d'information.

Sécurité. Assurer la sécurité par la présence humaine, le dialogue et la médiation à l'exemple des correspondants de nuit.

Adapter l'offre de services

Adaptation des horaires aux nouveaux rythmes des activités nocturnes festives;

Préférence aux solutions souples de transport à la demande;

Développement en temps réel des dessertes transversales de périphérie à périphérie;

Lancement de services collectifs de « communautés de mobilité » mélangeant lignes régulières, transport à la demande et co-voiturage ;

Mise en place de fortes fréquences aux « heures de pointe » (exemple : 22h00/24h00/3h00/5h00) ;

Développement de réseaux souples de maraude.

Améliorer la lisibilité de l'offre

Signalétique adaptée. Développer une signalétique nocturne adaptée (plans, panneaux…) afin de pouvoir naviguer sans crainte dans la ville la nuit, environnement hostile où nous avons des difficultés à nous mouvoir.

Signalétique nocturne spécifique et adaptée pour le réseau, les bus et les arrêts, c'est-à-dire des codes graphiques (textes, logos, flèches, symboles), des éclairages adaptés et des éléments d'orientation qui permettent à chacun de se repérer et facilitent le mécanisme « d'imagibilité »*.

Signalisation* particulière pour les attracteurs et émetteurs (pôles de loisirs nocturnes ou pôles d'activités) c'est-à-dire des symboles ou des graphismes codés qui permettent d'expliquer de façon claire l'emplacement, la nature de ces lieux nocturnes et la manière de s'y rendre.

Identité visuelle. L'ensemble du réseau, véhicules et lieux de transit (gares, aéroports…) doit faire l'objet d'une approche globale en termes de lisibilité* et d'identité visuelle nocturne.

Réalité augmentée. Il faut profiter des nouvelles possibilités offertes par les technologies de l'information et de la communication et la géolocalisation en termes de « réalité augmentée » notamment pour la « navigation urbaine » de nuit comme de jour. Ces technologies redonnent du sens et de la densité au trajet en supprimant l'effet tunnel et en transformant les véhicules en scanners.

Développer un système d'information en continu

Information avant le trajet afin de pouvoir le visualiser, le préparer voire le réserver (carte…).

Information pendant le trajet afin de pouvoir garder la maîtrise permanente de son déplacement et de pouvoir changer d'itinéraire* (télévision dans les transports…).

Information après le trajet afin de pouvoir le mémoriser et être capable de le refaire.

Favoriser l'innovation technologique et sociétale

Explorer les solutions alternatives. Offrir des modes alternatifs à « *l'autosolisme* » comme le co-voiturage, l'auto-partage ou les tickets combinés entre les sociétés de transport et les taxis.

Variété de l'offre. Construire une offre multimodale variée permettant les choix et autorisant les changements d'orientation.

Expérimentation. Développer l'expérimentation et le partenariat avant d'intégrer définitivement un nouveau service à un réseau.

Redécouvrir la politique et le long terme

Aménagement du territoire arbitre. Refonder un aménagement du territoire qui permettra d'inscrire la question des services de mobilité sur le long terme en fonction de choix de développement clairs.

Courage politique. Réhabiliter le courage politique pour prendre les décisions à première vue impopulaires. Donner du temps aux services pour s'installer.

Laisser place à l'imagination et à la créativité

Sous réserve d'une réflexion ouverte et sans tabous, des pistes et projets concrets peuvent émerger de séances de créativité en groupes associant des partenaires de tous horizons autour de quelques axes centraux. Nous vous proposons quelques pistes partielles et partiales :

Transport et déplacements

- Transformer les pôles d'échanges et de transit en pôles d'animation;
- Repenser les correspondances;
- Assurer l'intermodalité;
- Développer les transports transversaux de périphérie à périphérie;
- Imaginer le transport à la demande de nuit;
- Renforcer la présence humaine par des médiateurs;
- Créer un numéro d'appel unique de taxis simple à retenir;
- Covoiturage organisé sur les lieux de vie;
- Repenser les arrêts de bus en termes de forme et de design;
- Repenser le design des bus de nuit extérieur et intérieur et l'animation;
- Penser l'articulation avec les horaires des spectacles et les horaires de travail;
- Imaginer des offres croisées tickets transport en commun et spectacles;
- Ticket Transports en commun sur la soirée;
- Développer l'offre de location de vélos (...)

Offre urbaine

- Développer des pôles d'animation nocturne en dehors des centres villes;
- Diversifier l'offre urbaine;
- Adapter finement l'offre à la fréquentation : éclairage, transport (...);
- Créer des pôles de services publics et privés ouverts la nuit près de lieux de flux. (...)

Bien-être et urbanité

- Ouvrir des toilettes publiques;
- Créer des espaces de rencontre non payants;
- Développer les distributeurs automatiques;
- Imaginer des lieux de repos pour s'assoupir dans la rue;
- Créer des lieux de calme sans bruits en discothèque. (...)

Animations

- Développer des circuits de lieux insolites dans la ville;
- Animer les réseaux d'acteurs nocturnes;
- Développer les randonnées nocturnes;
- Mettre en place des nocturnes dans les musées et les bibliothèques;
- Etendre les calendriers d'événements nocturnes. (...)

Connaissance et observation

- Créer des « Observatoires de la Nuit » qui croisent différentes données nocturnes;
- Imaginer une éducation à la nuit (classes de nuit...) (...)

Information

- Développer des sites Internet sur la nuit qui intègrent transport et offre nocturne;
- Créer un passeport de la vie nocturne avec un sigle de la vie nocturne (charte des comportements de nuit), offrant des avantages (« PASS » des Noctambules, ...);
- Lancer des guides de nuit. (...)

*Signalétique**

- Développer une signalisation* spécifique de nuit pour l'ensemble de l'offre de services et de mobilité (panneaux, arrêts, lumière...). (...)

Égalité

- Aider les commerces en périphérie à développer une offre complémentaire;
- Assurer une égalité de mise en lumière dans tous les quartiers. (...)

Souplesse des horaires

- Faire évoluer les temps de travail en fonction des saisons (8h en été, 9h en hiver) pour tenir compte des rythmes biologiques;
- Décaler les horaires d'ouverture des bars après 3 heures;
- Mettre en place un plan horaire dans chaque ville. (...)

Médiation et sécurité

- Développer des postes de médiateurs et accompagnateurs qui circulent dans la rue;
- Ouvrir les centres culturels et les gymnases de nuit pour prévenir la délinquance des jeunes. (...)

Éclairage

- Améliorer l'éclairage, en particulier pour les pôles d'échanges, les lieux d'attente et les espaces verts;
- Développer un plan de coordination horaire de l'éclairage des vitrines;
- Intensifier l'éclairage en période de faible densité. (...)

Politique et citoyenneté

- Développer des lieux de négociation nocturne;
- Élire un Maire de nuit;
- Ne plus recenser les habitants là où ils dorment mais là où ils vivent. (...)

Solidarité

- Ouvrir les églises et les gares la nuit;
- Créer des structures d'accueil et d'écoute ouvertes de nuit, en veillant à ne pas banaliser la nuit, à ne pas trop l'éclairer et la diurniser pour que les besoins d'une minorité ne transforment pas la vie du plus grand nombre en cauchemar. (...)

Culture

- Ouvrir les musées et bibliothèques la nuit;
- Lancer une « Université de la nuit ». (...)

Environnement et développement durable

- Lancer les « Nuits noires » ;
- Promouvoir la protection du ciel nocturne.

À un moment où tout le monde parle de repli sur soi et regrette l'absence d'échanges et de débats, nous avons pu régulièrement vérifier que le thème de la nuit était propice à l'effervescence des idées et des projets.

De nouveaux principes pour la ville et l'urbanisme

Au-delà de la question des services de mobilité et des réponses techniques en termes d'ajustement, cette première exploration des nuits de nos villes pose la question de l'émergence d'une ville en continu 24h/24 et 7j/7. Elle oblige également à dépasser la nuit urbaine et les systèmes de transport pour développer une nouvelle approche de la ville et de la société tant en termes de principes que d'outils.

Développer une écologie du temps urbain

La réflexion sur la ville et la société doit définitivement basculer d'une logique de gain de temps à une logique de qualité de temps et donc de qualité de vie.

Imposer un nouveau « Droit à la ville »

Compte tenu des évolutions imposées par le temps en continu de l'économie et des réseaux, il nous faut définir un nouveau « Droit à la ville »[17] qui ne se limite pas à la période diurne, un « Droit à la ville » pour tous, partout et à toute heure. La citoyenneté se comprend de jour comme de nuit avec ses droits et ses devoirs. Le « Droit à la ville » en continu est aussi un « Droit à l'espace public » ou plutôt le « Droit à un espace collectif urbain de qualité ». Ce « Droit à la ville » la nuit passe obligatoirement par le « Droit à la mobilité ».

Reconstruire un système urbain complet la nuit

Face à la colonisation progressive de la nuit par l'économie et aux risques de désynchronisations nous proposons de décaler certaines temporalités et horaires publics pour reconstruire un système urbain complet la nuit dans le respect de tous mais en prenant acte des mutations qui

17 Dans l'esprit de la notion mise en avant par H. Lefebvre et développée dans la Charte urbaine européenne, adoptée le 18 mars 1992 par la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe (CPLRE), lors de la session plénière annuelle (Strasbourg, 17-19 mars).

affectent nos vies, nos villes, nos territoires et nos organisations, démunis que nous sommes encore pour en limiter les impacts au niveau local ou imaginer de peser sur le système global. La plupart des services publics et privés seraient assurés à partir d'oasis de temps continu bien répartis dans la ville sur les lieux de transit (gares, stations…) mêlant les fonctions de la ville de garde (sécurité, santé…) et d'autres fonctions actuellement absentes ou réduites : commerces alimentaires et vestimentaires, culture, restauration, transports publics, administration, culte ou bien-être, voire certains aspects éducatifs ou politiques dans des lieux de flux vivants qui ne gênent pas la ville qui dort.

Développer un urbanisme de la nuit

Dans un espace-temps où les notions de sécurité et de liberté sont essentielles, pour que les nuits de nos villes soient aussi des moments d'échange et de convivialité, et que nos espaces publics redeviennent attractifs, un nouvel urbanisme - l'urbanisme de la nuit - doit pouvoir être développé qui s'appuierait sur quelques grands principes :

- *l'hospitalité des espaces publics, des moyens de transport et du mobilier urbain* face à la dureté des conditions de vie ;
- l'*information* face à un territoire mal appréhendé ;
- *la qualité* face à un environnement difficile ;
- *l'égalité* face aux trop grandes disparités entre centre et périphérie, individus ou groupes sociaux ;
- *la sensibilité* face à la stricte rationalité du jour ;
- *La variété* face aux risques de banalisation ;
- *L'inattendu par l'invention et l'événementiel* ;
- *l'alternance* ombre et lumière face aux risques d'homogénéisation ;
- *La sécurité* par l'accroissement du spectacle urbain et de la présence humaine plutôt que par les technologies sécuritaires ;
- *L'enchantement* de la nuit par l'invention.

Ces grands principes issus de nos réflexions sur la nuit pourraient dépasser ce cadre restreint pour irriguer une nouvelle approche spatio-temporelle de la ville et de l'aménagement qui reste à imposer.

Imposer un aménagement spatio-temporel des territoires

Au-delà de la nuit, nous devons aujourd'hui chercher à définir les méthodes et les outils d'un aménagement spatio-temporel équilibré, tant à l'intérieur des agglomérations qu'à l'échelle des réseaux de villes. La prise en compte du temps dans la planification urbaine est une nécessité. Nous avons une nouvelle fois constaté à travers le programme « *Nocturnes* » que

les conflits d'usage qui portaient traditionnellement sur l'affectation de l'espace, concernent désormais l'occupation du temps et la gestion des rythmes urbains. Il s'agira à la fois de protéger des périodes de temps et l'autonomie des temps, de concevoir les différents secteurs de la ville en fonction de leur profil temporel et d'orienter de façon stratégique les tendances en cours pour gérer plus intelligemment le fonctionnement urbain. Question de tempo.

Des propositions pour poursuivre l'exploration

Des échanges avec nos partenaires lors de l'enquête, des entretiens et des colloques internationaux, nous avons retenu l'envie de poursuivre le travail engagé selon quelques axes :

Choisir quelques orientations

Une évaluation approfondie de l'ensemble des expériences en cours qui permettrait d'en extraire des éléments réutilisables ailleurs ; une approche fine de la demande sociale pour laquelle nous avons encore peu d'éléments ; l'élargissement des partenariats à d'autres acteurs pour mieux appréhender les mobilités nocturnes, la demande, les expériences, les conflits, les possibilités, et pouvoir les diffuser ; l'organisation d'échanges scientifiques spécifiques sur la base des expérimentations repérées et la poursuite de l'effort de créativité, pour donner à la nuit sa pleine dimension culturelle et artistique.

Sérier les enjeux

La question des mobilités nocturnes et de la nuit au sens large soulève de nombreux enjeux qu'il faudra tenter de sérier afin de pouvoir apporter des éléments d'analyse spécifiques et des réponses adaptées à différentes échelles spatiales et temporelles : enjeux sociaux d'abord de déplacement pour le travail ou les soins ; enjeux de développement et d'attractivité économique et touristique pour les territoires ; enjeux d'image et de rayonnement culturel pour les villes ; enjeux de sécurité pour les usagers ; enjeux de qualité de vie et de développement durable en termes de limitation des nuisance et de choix de développement, enjeux de citoyenneté et de gouvernance pour la cité et ses usagers.

Privilégier trois questions

Malgré la richesse des échanges et la qualité des premières données accumulées, trois questions centrales méritent sans doute des investigations

plus approfondies : **les dimensions sociales des mobilités nocturnes** notamment l'inégalité d'accès à la nuit et la capacité des individus à se mouvoir dans la « *ville à la carte* » de façon autonome, condition d'intégration essentielle ; **l'économie des mobilités nocturnes**, les coûts et la prise en charge ; **la gouvernance des mobilités** et la co-construction de solutions adaptées avec l'ensemble des acteurs et usagers des services.

Imaginer les villes accessibles et hospitalières de nuit comme de jour est d'abord une question de choix politique et de persévérance. Entre bien-être et bien commun, c'est aussi une formidable occasion de mettre en pratique des idées qui sont encore communes des slogans : participation, dialogue social, qualité de vie, proximité, égalité...

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

Rome, Italie, 2004

Conclusion

Conclusion

Pour des villes accessibles et hospitalières de nuit comme de jour

Un beau défi

En termes de services de mobilité comme d'organisation urbaine, il n'est décidément pas aisé de tenter de faire le jour sur la nuit. Pourtant, la nuit, champ de tension central de notre société, est aussi un thème propice à l'imagination et à l'invention. Les mobilités nocturnes posent des problèmes spécifiques mais révèlent aussi en les exagérant, certains problèmes d'ordre plus général. Elles illustrent les enjeux du développement durable dans la mesure où les réponses doivent s'efforcer de concilier le développement économique, l'équité sociale et la qualité environnementale. Elles posent avec force la question de la gouvernance urbaine et du renouvellement des formes d'action des pouvoirs publics et de leurs relations avec la société civile. Elles soulignent la nécessité d'une grande créativité pour dégager de nouveaux types de solutions. Elles rendent nécessaires le progrès des connaissances scientifiques et le développement des échanges entre tous ceux qui s'interrogent et agissent sur les questions des mobilités, de la société et de la ville en général. C'était le sens du programme « *Nocturnes* » que de dresser un premier panorama des services de mobilité et d'esquisser quelques propositions pour demain.

Une première exploration

La méthode originale utilisée qui a croisé enquêtes quantitatives et qualitatives, recherches documentaires, entretiens et explorations nocturnes a permis de réaliser un premier panorama des services de mobilité dans les grandes villes de France, les capitales européennes et quelques métropoles des cinq continents. Elle a également permis de sensibiliser le plus large public possible, de construire un réseau de professionnels et d'experts (techniciens, chercheurs…) et de mettre en place les premières coopérations en termes de recherche, d'observation ou d'expérimentations. Le choix que nous avons fait de poser autrement la question des

mobilités nocturnes sans l'isoler, mais en l'intégrant dans une approche globale de la ville et de la nuit a permis un questionnement plus riche et plus sensible.

Des retombées

Au-delà des premiers éléments d'analyse, de la mise à l'agenda progressive de la question des mobilités nocturnes et du fonctionnement d'un réseau international de spécialistes, les retombées de cette approche sont déjà mesurables en termes d'expérimentations de systèmes de transport nocturnes, de programmes de recherche, de colloques, d'actions de sensibilisation comme à Rennes ou Lyon , de montage d'observatoires locaux comme à Bruxelles, mais aussi de formations universitaires en France et en Italie. Il faut aller plus loin et poursuivre ensemble l'exploration de nos villes et de nos nuits.

Des suites possibles

Des projets de valorisation, de recherche et d'expérimentation émergent partout en Europe portés par nos partenaires et d'autres acteurs qui pourraient poursuivre ensemble les explorations à travers la mise en place d'un Observatoire international de la nuit et des mobilités nocturnes. Une telle organisation permettrait de capitaliser et d'approfondir nos connaissances, de poursuivre plus largement la sensibilisation, d'envisager des expérimentations et des transferts et plus largement de proposer des pistes pour une ville plus humaine, accessible et hospitalière.

Deux priorités

Dans la nuit urbaine, caricature du jour où tout parait exacerbé dans l'excès, la passion ou le rejet, le développement des services de mobilité doit prendre en compte des dimensions sensibles moins considérées en journée et s'appuyer encore davantage sur des démarches d'intelligence collective des mobilités.

- **Approche sensible.** La quantité et la qualité des services de mobilité disponibles, la spécificité des réseaux, la lisibilité de l'offre nocturne, le design, le confort et la sécurité constituent des pistes d'exploration intéressantes pour les différents éléments du système de transport nocturnes : voies de déplacement, véhicules ou lieux de transit.
- **Démarches territoriales d'intelligence collectives.** Elles doivent prendre la forme de plate-forme territoriales, intermodales et multiscalaires regroupant élus autorités organisatrices de transports, sociétés de transport, taxis, universités, associations d'étudiants et de jeunes, syndicats, responsables d'entreprises, responsables d'établissements de nuit (bars, discothèques…), sécurité routière pour l'observation, la

sensibilisation et le suivi de l'offre et de la demande de mobilité nocturne, l'expérimentation et l'évaluation des solutions adaptées.

Un rêve

Loin des certitudes et des blocages de la société diurne, on peut rêver d'une ville plus humaine, accessible et hospitalière.

Une saine interrogation

Avant de contribuer au développement d'une offre continue de services de mobilité et à l'affirmation de la ville 24h/24, chacun devra se demander si le jeu en vaut vraiment la chandelle. L'intérêt de cette première approche des nuits d'Europe était aussi de poser ces questions dans l'espace public et d'éviter qu'en l'absence de débat, la décision ne repose sur les plus faibles, celles et ceux qui n'ont pas le choix. Dans quelle ville et société voulons-nous vivre demain ? A nous de le décider. Ici et maintenant. De nuit comme de jour.

La nuit a beaucoup de choses à dire au jour. Assurément.

Demain est une autre nuit.

NB : Au moment de mettre un point final à cet ouvrage, la décision prise par Paris et la RATP (avec qui nous avons travaillé) prouve – s'il en était besoin – que le mouvement se poursuit.

« Le mystérieux secret, le secret éternel de la nuit et du jour, de la vie et du temps »
Yeats

Shanghai, Chine

Postface

Ne voyons pas l'avenir en noir

Jean-Jacques Payan*

Luc Gwiazdzinski, géographe dont les racines professionnelles et familiales plongent dans nos marches de l'est, aborde pour la première fois dans cet ouvrage original, la question des mobilités nocturnes en Europe et dans le monde. Plaidant pour une ville plus humaine, plus accessible et plus hospitalière, il nous invite à réfléchir aux mobilités en termes de services plus que d'offres, d'itinéraires plus que de modes de transport, de qualité plus que de quantité, de souplesse et d'adaptabilité plus que de rigidité, de sensibilité plus que de technologies. C'est pourquoi j'invite tous ceux que le sujet intéresse - usagers, techniciens, chercheurs et décideurs- à le suivre sur le chemin qu'il défriche pour dépasser la nuit des données et imaginer de nouvelles pistes pour les systèmes de mobilités urbaines et périurbaines, nocturnes et diurnes.

Une approche sensible

À l'issue d'un lourd travail d'enquête dans des centaines de villes d'Europe et d'autres continents, après des dizaines de parcours nocturnes avec les autorités locales, il met en exergue quelques critères essentiels de réussite : la continuité du service, une gouvernance à l'écoute des besoins, le confort et la sécurité, l'innovation et la rapidité de décision. Paradoxalement, ce choix de la vie urbaine la nuit, dimension oubliée de la ville, éclaire d'un jour nouveau la question des mobilités « durables » ou «soutenables » pour utiliser le langage des congrès. Ces travaux lui donnent l'occasion d'ouvrir plus largement le débat sur l'avenir des systèmes de mobilité et d'esquisser quelques solutions pour demain. Même le prisme de la nuit peut révéler des pistes prometteuses pour le futur de notre planète.

Des remises en cause nécessaires

Il ne faut pas, désespérer de la situation ni se laisser trop conditionner par les coups de projecteurs désordonnés des médias, tantôt braqués

sur le réchauffement de la Terre, tantôt sur la pénurie annoncée de carburants. Bien sûr ces menaces concernent particulièrement l'automobile et les habitudes de vie prises en Occident depuis un siècle, habitudes que les peuples des grands pays en développement rapide (Chine, Inde, Brésil.....) rêvent d'adopter. Les changements inéluctables devront également prendre en compte l'accroissement vertigineux du nombre des personnes âgées, en Europe et au Japon, mais aussi, bientôt en Chine... En attendant que des énergies nouvelles, notamment renouvelables, prennent le relais des hydrocarbures, il nous faudra sans attendre modifier nos habitudes et rationaliser nos déplacements. Deux directions semblent prometteuses : d'abord la distension, sinon la rupture, du lien de propriété entre la majorité des conducteurs et leur automobile, ensuite l'utilisation de véhicules adaptés aux parcours.

Un nouveau lien entre l'automobile et l'usager

La première piste remet en cause l'automobile comme symbole de statut social ou comme second domicile ou comme fourre-tout ambulant et bien commode, pour lui conférer un rôle plus modeste d'auxiliaire de mobilité personnalisée. Elle peut emprunter plusieurs voies complémentaires : le **covoiturage**, que les télécommunications modernes et Internet peuvent considérablement faciliter, chacun se constituant un réseau personnel de correspondants avec lesquels il peut, en toute confiance, faire route en cas de disponibilité ; **les transports en commun** à la demande, avec itinéraires et horaires largement flexibles, y compris la nuit, ce qui permet de profiter d'un des avantages majeurs de l'automobile qui permet de transporter ses passagers de porte à porte ; l'**utilisation de véhicules, électriques ou non**, dans les zones urbaines denses, véhicules qu'on prendrait à une station, en payant par carte bancaire et qu'on garerait, une fois l'utilisation terminée, au point de départ ou dans une autre station. Une utilisation **optimale de ces véhicules en temps partagé** réclamerait sans doute la mise en place de **centrales de mobilité** dans les grandes agglomérations, à la fois pour orienter les utilisateurs qui en auraient besoin et pour déplacer les véhicules afin d'alimenter les zones où ils seraient très demandés, ce qui créera des emplois de tous niveaux et peu dé-localisables.... Il en résulterait très probablement une diminution sensible de la vente d'automobiles aux particuliers. Elle serait sans doute beaucoup moins forte au niveau des constructeurs car le parc utilisé beaucoup plus intensivement, serait renouvelé plus rapidement. Ces modes d'organisation auraient, en outre, des conséquences positives sur la sécurité et l'environnement. En ville, où l'espace est rare, donc précieux, le stationnement consommerait une part moins importante de la voirie.

Une utilisation adaptée dans l'espace et dans le temps

La seconde piste vise à **maximiser les avantages** de certains véhicules dans des zones particulières, par exemple les centres des villes ou les îles d'un diamètre maximal d'une centaine de kilomètres, où les véhicules électriques présentent l'avantage, y compris pour les activités de livraison, de ne produire ni bruit ni pollution. Sur ces îles, ils procureraient un moyen, peut-être moins marginal que cela peut sembler au premier abord, de stocker l'électricité produite par les éoliennes. Elle suppose aussi que des véhicules soient disponibles pour les longues distances, par exemple pour aller en vacances. On peut alors imaginer que les constructeurs, sortant de leurs métiers traditionnel, mettraient en place des formules **où ils « vendraient »** non plus des véhicules, mais des **années de mobilités** diversifiées en voiture. En fonction de ses besoins, chacun déterminerait, le nombre de jours où il lui faudrait disposer d'un petit véhicule urbain pour se rendre au travail ou au spectacle, le nombre de jours où il aurait besoin d'une bonne routière pour les vacances ou d'un 4X4 pour la campagne ou les sports d'hiver. On y pense dans le monde automobile, j'en veux pour preuve la nouvelle vocation mise en avant par Renault : « architecte de la mobilité ».

Ces évolutions esquissées impliquent des changements culturels profonds et leur concrétisation dépend largement de notre volonté collective de « rendre aux générations futures la planète habitable que nous leur avons empruntée » pour paraphraser Saint-Exupéry. Les aborder à partir des mobilités urbaines nocturnes est probablement un moyen de convaincre en douceur les futurs bénéficiaires d'une mobilité pensée pour être durable.

Pour une fois, la nuit nous permet de voir l'avenir sous un jour prometteur.

*Jean-Jacques Payan, Ancien président de l'université Joseph Fourier et du conseil d'administration de l'université de technologie de Belfort/Montbéliard, ancien directeur général du C.N.R.S et des Enseignements supérieurs et de la recherche au ministère de l'Education nationale, ancien directeur de la Recherche du groupe Renault, ancien président du Conseil d'administration de la Maison du temps et de la mobilité de Belfort.

Éléments de bibliographie

Éléments de bibliographie

Dans ces quelques pages, nous avons fait référence à quelques auteurs dont l'approche, le parcours et les idées ont su nous séduire. D'autres auraient sans doute pu trouver leur place dans cette petite bibliothèque partielle et partiale qu'il vous faudra compléter.

Ouvrages et articles

ARAGON L., 1926, *Le paysan de Paris*, Éditions du Seuil, 249 p.

AUGE M., 1992, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la sur modernité*, Éditions du Seuil, 150 p.

BACHELARD G., 1967, *La poétique de l'espace*, PUF, 214p.

BAILLY A., 1977, *La perception de l'espace urbain*, CRU, 264p.

BAILLY J. P., HEURGON E., *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Éditions de l'Aube, DATAR, 2003, 224 p.

BAILLY J. P., 1998, *Prospective, débat, décision publique*, rapport de la Commission spéciale du Plan, Conseil économique et social ; repris dans *Demain est déjà là : Prospective, débat, décision publique*, Éditions de l'Aube, 1999.

BERTRAND M., METTON A., 1982, *Espace vécu et civilisation*, Éditions du CNRS.

BIERCE A., 1989, *Le dictionnaire du diable*, Éditions Rivages, 310 p.

BOHRINGER R., 1988, *C'est beau une ville la nuit*, Éditions Denoël, Paris 157 p.

BONNABEAU E., THERAULAZ G., 1994, *Intelligence collective*, Éditions Hermès, 288 p.

BONNEFIS P., DJIDZEK-LYOTARD D., WALD LASOWSKI P., (dir.), (1997), « La nuit, rencontres du littoral » *in Revue des Sciences humaines* n° 248, octobre-décembre 1997, 274 p.

BONOMI A., 2000, *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri, 138 p.

BRETON P., GWIAZDZINSKI L., « Strasbourg, capitale de la technologie sécuritaire ? » *Le Monde*, 28 janvier 2000

BRUNET R., 1992, *Les mots de la géographie*, Reclus-La Documentation française, 470 p.

BUE J., ROUGERIE C., 1999, *L'organisation des horaires : un état des lieux en mars 1998, Premières informations, Premières synthèses*, Direction de l'animation et de la recherche, des études et des statistiques du ministère de l'emploi et de la solidarité

BUHAGIAR P., ESPINASSE C., 2003, *Plein feu sur Nuit Blanche*, Paris

BUREAU L., 1997, *Géographie de la nuit*, Éditions L'hexagone, Québec, 253 p.

CALVINO I., 1987, *Les villes invisibles*, Éditions du Seuil, 194 p.

CHEVALIER L., 1985, *Vingt ans après*, Éditions Hachette

CASATI R., 2000, *La Scoperta dell'Ombra*, Arnaldo Mondadori Editore S.p.A., 287 p.

CASTELLANI A. 2003, *Piacetta è la Notte*, Manifestolibri srl, 135 p.

CAUQUELIN A. 1977, *La ville la nuit*, Paris, PUF, 171 p.

CAUVIN C., REYMOND H., 1984, « Connaissances de Strasbourg : déplacements urbains et cognition spatiale » *in Recherches géographiques à Strasbourg* n° 25-26, pp. 109-128

CERTEAU (de) M., 1990, *L'invention du quotidien*, Folio, 349 p.

CHESNAUX J., 1996, *Habiter le temps*, Éditions Bayard, p. 67

CHOAY F., MERLIN P., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme*, PUF, 723 p.

Luc GWIAZDZINSKI, 2007

CHONE P., 1992, *L'atelier des nuits*, Presses universitaires de Nancy, 156 p.

CLANCY G., 2004, *Les cahiers de la nuit*, Éditions L'harmattan, 131 p.

COUSIN J., 1980, *L'espace vivant*, Éditions du moniteur, 236 p.

DARZENS R., 1994, *Les nuits à Paris*, Éditions Viviane Hamy, 163 p.

DAVIS M. 1997, *City of quartz*, Éditions La découverte, 391 p.

DE GAULLE ANTHONIOZ, 1998, *La traversée de la nuit*, Éditions du Seuil, 59 p.

DELESTRE P., 2002, *Le petit livre noir de vos nuits blanches*, Éditions de l'Est, Strasbourg, 139 p.

DOLLE J. P., 1990, *Fureurs de villes*, Éditions Grasset, 235 p.

DUPONT P., 1979, *Vous avez remarqué, les nuits sont de plus en plus courtes*, Éditions Hachette, Paris, 264 p.

ECO U., 1985, *La guerre du faux*, Éditions Grasset et Fasquelle, 377 p.

ESPINASSE C., BUHAGIAR P., 2004, *Les passagers de la nuit*, Editions l'harmattan, 167 p.

FERRAS R., 1990, *Ville, paraître, être à part*, Reclus, 143 p.

FLAUBERT G, *Dictionnaire des idées reçues*, Mille et une nuits, 95 p.

FREMONT A., 1976, *La région espace vécu*, PUF, 220 p.

FOUCAULT M., 1966, *Les mots et les choses*, Éditions Gallimard, 574 p.

GIRARDON R., 1980, *Quand la ville dort mal*, Éditions Stock, 261 p.

GWIAZDZINSKI L., RABIN G., 2007, *Si la route m'était contée*, Paris : Eyrolles, 291 p.

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

GWIAZDZINSKI L., ESPINASSE C., HEURGON E., 2005, *La nuit en questions*, Éditions de l'Aube, 313 p.

GWIAZDZINSKI L., 2005, « la città della notte » *in Rivista Urbanistica*, Politecnico ei Milano

GWIAZDZINSKI L., 2004, « Impressioni notturne : ritratto sensible di città europee » *in Revue Capitolium* n° 4, Roma, pp. 29-35.

GWIAZDZINSKI L., 2004, « Nuits urbaines », *in* Revue *Le Passant ordinaire* n° 49.

GWIAZDZINSKI L., 2004, « Vers une ville 24/7 », *in Le Monde*.

GWIAZDZINSKI L., 2004, « C'est beau Rome, la nuit », *in* Revue *Urbanisme*, pp. 29-32.

GWIAZDZINSKI L., 2003, *La ville 24h/24*, Éditions de l'Aube, 253 p.

GWIAZDZINSKI L., 2003, *Les géographes ont rendez-vous avec le temps*, CNRS-Alsace, Journal de la délégation Alsace du CNRS, juin 2003

GWIAZDZINSKI L., 2003, « Bienvenue à Noctambulleville », *in ICI Montréal*, pp.10-11.

GWIAZDZINSKI L., 2003, « Des villes et des nuits », *in* MASBOUNGI A. (dir.), *Penser la ville par la lumière*, Éditions de la Villette, pp. 107-112.

GWIAZDZINSKI L., 2002, *La nuit dimension oubliée de la ville. Entre insécurité et liberté*. Thèse de doctorat, sous la direction de C. CAUVIN, Université Louis Pasteur, Laboratoire Image et ville (UMR ULP/CNRS), 860 p. Annexes, 817p.

GWIAZDZINSKI L, 2002, « Sous l'empire du nycthémère : aménager la nuit urbaine » *in Le Monde*, 6 octobre 2002.

GWIAZDZINSKI L, 2002, « Les territoires de l'ombre », *Revue Territoires 2020* n° 5, 1er semestre 2002, Datar, pp. 21-27.

GWIAZDZINSKI L. 2002, « La nuit du chercheur », in *De l'Air,* n° 13, octobre-novembre 2002, pp. 46-48.

GWIAZDZINSKI L., 2002, « Les temps de la ville : nouveaux conflits, nouvelles frontières », *in* Reitel B., ZANDER P., PIERMAY J.-L., RENARD J.-P., *Villes et frontières*, 2002, Éditions Anthropos, 275 p.

GWIAZDZINSKI L., 2001, « Réinventer la ville » *in Libération*, 5 janvier 2001

GWIAZDZINSKI L., 2001, Le temps a rendez-vous avec l'espace. *Espace, temps, modes de vie in Actes des 22e rencontres des agences d'urbanisme*, les 12. 13, 14 décembre 2001, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, pp. 250-256.

GWIAZDZINSKI L., 2001, « Penser l'espace, panser le temps » *in Territoires* n° 420, pp. 5-8.

GWIAZDZINSKI L., 2001, « Éclairer la nuit urbaine, territoire d'enjeux », *in* Revue *Diagonal* n° 150, Ministère de l'équipement, juillet-août 2001.

GWIAZDZINSKI L., 2001, « La nuit, un nouveau territoire », *in* Revue *Parcours, passages, escales*, Connex, p. 24.

GWIAZDZINSKI L., 2001, « Utopie pour une ville ouverte 24h/24 », *in* Revue *Territoires* n° 420, septembre 2001, pp. 43-45.

GWIAZDZINSKI L., 2000, « La nuit, dernière frontière » *in Les Annales de la recherche urbaine* n° 87, septembre 2000, p. 81-88.

GWIAZDZINSKI L., 2000, « La nuit américaine » *in Revue d'études anglophones Sources*, Centre d'étude et de la recherche sur la culture européenne, Université d'Orléans, septembre 2000, pp. 134-148.

GWIAZDZINSKI L., 2000, « Strasbourg la nuit », *in* Revue *Saisons d'Alsace*, automne 2000, pp.110-124.

GWIAZDZINSKI L., 2000, « Entre ombre et lumière », Revue *Aménagement et nature* n° 133, juin 1999, p.105-108.

GWIAZDZINSKI L., 1998, « La ville la nuit, un milieu à conquérir », *in* REYMOND H., CAUVIN C., KLEINSCHMAGER R. (dir.), 1998, *L'espace géographique des villes, pour une synergie multistrates*, Editions Anthropos, 557 p.

GWIAZDZINSKI L., « Désordres à Strasbourg » *in L'Evénement du Jeudi*, février 1998.

GWIAZDZINSKI L., 1998, « Strasbourg : retour sur les violences de la nuit du réveillon » *in Revue des Sciences sociales*, 1998, n° 25, p. 44-55.

GWIAZDZINSKI L., DHUME F., 1997 « Violences urbaines et représentations » *in Hommes et Migrations* n° 1209, septembre-octobre 1997, p.101-107.

GWIAZDZINSKI L., « La ville, un enjeu pour la démocratie » *in La Tribune*, 15 janvier 1996.

GWIAZDZINSKI L., « Nocturnes urbaines », *in Saisons d'Alsace* n° 131, pp. 90-96.

HALL E.T., 1983, *The Dance of Life*, New-York, Doubleday.

HALL E. T., 1971, *La dimension cachée*, Éditions du Seuil, 254 p.

HANNERZ U., 1980, *Explorer la ville*, Éditions de Minuit, Paris, 418 p.

HARRISOB E., 1998, *Le noir et la nuit, une énigme du cosmos*, 314 p.

HERVE E., *Temps des villes*, rapport remis au ministre délégué à la ville et à la secrétaire d'État au Droit des femmes et de la Formation professionnelle, juin 2001.

JACQUIN P., ROYOT D., *Go West, histoire de l'Ouest américain d'hier et d'aujourd'hui*, Éditions Flammarion, 362 p.

KERSALE Y. (1998), *Lumière matière*, Gallery-Ma, 79 p.

KREITZMAN L. , 1999, *The 24 hour Society*, Profile Books, 176 p.

Le paysage lumière, 2003, Éditions du CERTU

La pratique des villes françaises en matière d'éclairage public, Éditions du CERTU, 47 p.

LALOUX J.L. 2003, *58 nuits*, Ministère de l'équipement et des transports, La renaissance du livre, Bruxelles.

LEFEBVRE H. 1970, *La révolution urbaine*, Éditions Gallimard, 248 p.

LEVINE R., 1997, *A Geography of Time*, Basic Books.

LEVY J., LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Éditions Belin, 1033 p.

LYNCH K., 1960, 1969, *The Image of the City*, Cambridge, M.I.T., trad. franç. « L'image de la cité », Éditions Dunod, 221 p.

MASPERO F., 1990, *Les passagers du Roissy Express*, Éditions du Seuil, 328 p.

MERLEAU-PONTY M., 1945, *Phénoménologie de la perception*, Gallimard.

MERMET G., 2002, *Francoscopie*, Éditions Larousse, 516 p.

MERLIN P., CHOAY F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*, PUF, 723 p.

MISON B., *Light Pollution*, Patrick Moore's practical astronomy series, 216 p.

MOLES A. et ROHMER E., 1972, *Psychologie de l'espace*, Éditions Casterman.

MORIN E. 1990, *Introduction à la pensée complexe*, ESF Editeur, 158 p.

NAHOUM-GRAPPE V. (dir.), (1997), « La nuit », *Société et représentations* n° 4, 413 p.

NARBONI R., 1995, *La lumière urbaine*, Éditions Le Moniteur, 263 p.

O'CONNOR J., 1998, « Donner de l'espace public à la nuit. Le cas des centres urbains en Grande-Bretagne », *in Les Annales de la recherche urbaine* n° 77, Plan Urbain, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, décembre 1997, pp. 40-46.

PEREC G., 1974, *Espèces d'espaces*, Éditions Galilée, 124 p.

PERRAUT-SOLIVERES A., 2001, *Infirmières, le savoir de la nuit*, PUF, 291 p.

RABIN G., GWIAZDZINSKI L., 2005, *Si la ville m'était contée*, Éditions Eyrolles, 247 p.

PUMAIN D, SANDERS L., SAINT-JULIEN T., 1989, *Villes et auto-organisation*, Economica, 188 p.

PUMAIN D. et SAINT JULIEN T., 1978, *Les dimensions du changement urbain*, CNRS, Paris, 202 p.

REYMOND H., 1981, « L'ouverture informatique en géographie urbaine : de l'analyse multivariée socio-économique à la simulation organique des systèmes urbains », *Informatique et Sciences humaines*, n° 50, pp. 9-20.

REINBERG A., 1998, *Le temps humain et les rythmes biologiques*, Monaco, Éditions du Rocher, 250 p.

POE E. A. « Euréka », in Contes, essais, poèmes, Editions Robert Laffont, 1620p.

RIFKIN J., 1995, *The end of work*, New-York, Putmans.

RIKKONEN M., 2001, *Northern lights*, Helsinki, Tammi, 95 p.

Saint Augustin, *Livre XI des Confessions*

SANSOT P., 1973, *Poétique de la ville*, éditions Klincksieck, Paris, 422 p.

SICARD M. (Dir.), (2004), *Lux, des lumières aux lumières*, Les cahiers de médiologie n° 10, deuxième semestre 2000, 319 p.

VERDON J. 1994, *La nuit au Moyen Âge*, éditions Perrin, 286 p.

VIARD J., 2000, *Court traité sur les vacances*, les voyages et l'hospitalité des lieux, Éditions de l'Aube, 169 p.

VIRILIO P., 1984, *L'espace critique*, Christian Bourgeois Éditeur, 186 p.

Sites Internet

www.u-night.org

www.nuitsurbaines.net

www.groupechronos.org

Annexes

Services de mobilité nocturnes

Continuité des transports

Métro circulant 24h/24 (New York / Etats-Unis)

Contexte
New York, qui ne dort jamais, offre une multitude de services ouverts 24h/24 et 7j/7 qui ne cessent de s'accroître. Les sollicitations pour la population sont donc constantes. Aussi le métro new yorkais, né en 1904 s'est-il adapté aux changements de rythmes et circule aujourd'hui non-stop.

Service
Au total ce sont 23 lignes qui assurent un service 24h/24. En outre la longueur des courses est telle (entre 10 et 30 miles) qu'il est impossible de fermer le métro; le dernier train part du terminus nord à 1h et arrive à la station sud à 2h30 et le premier train qui part de la station sud à 3h30 est prêt à repartir de la station nord à 5h.

Objectifs
- Offrir la possibilité aux new yorkais et aux visiteurs de passage de jouir des services de la ville ouverts 24h/24 et 7j/7 (commerces alimentaires et non-alimentaires, cafés, restaurants);
- Offrir un mode de transport sécurisé grâce à une collaboration étroite avec la police de New York qui effectue des contrôles réguliers et punit le port de boissons alcoolisées à bord. La société gestionnaire des transports New York City Transit (NYCT) a également élaboré un guide de bonne conduite accessible sur son site *Internet;*
- Offrir un service à la pointe de la technologie : la NYCT est en train de mettre sur pied un nouveau centre de contrôle du trafic sur rail, qui pour la première fois offrira une supervision du service entièrement automatique.

Bilan
Il n'y a pas de rupture jour/nuit puisque le métro new yorkais fonctionne en continu. Chaque jour ce sont 4,5 millions de passagers qui transitent d'une partie à l'autre de la ville grâce à ce moyen de transport. Selon le NYCT, la fréquentation n'a cessé d'augmenter depuis l'introduction de la carte d'abonnement transport « Metrocard » en 1997, soit +22 %. Le budget opérationnel du Département des lignes de métro (MTA) s'élève à 2,35 milliards de dollars et compte près de 27 000 employés.

« Bus de nuit » (Paris / France)

Contexte
Les habitants sont de plus en plus nombreux à vivre ou à travailler la nuit. Et les transports collectifs sont généralement absents du marché des déplacements nocturnes. De ce constat est né le « *Bus de Nuit* » en décembre 2000. Le concept « *Bus de Nuit* » a été pensé par rapport aux modes de déplacements des habitants ainsi qu'à la complémentarité avec les moyens de transport existants.

Service
L'offre « *Bus de Nuit* » repose sur un réseau structurant de 18 lignes routières de nuit élargi à l'agglomération francilienne, complétant la plage horaire SNCF entre le dernier train d'extrême soirée et le premier train d'extrême matinée et fonctionnant 7 jours sur 7, dans les deux sens. Ce projet permet d'offrir à la population d'Île de France une offre SNCF continue sur les principales gares de la zone agglomérée, 24h/24, grâce à des itinéraires routiers reconstituant au mieux la desserte ferroviaire existante de jour.
Ces bus entrent en service la nuit après la fermeture du métro et du RER. Ils circulent sur les grands axes de PARIS et de la banlieue.
Ils sont accessibles au tarif unique de 2,50 € ou sur présentation d'un titre valable sur les zones à traverser.

Objectifs
- Assurer les déplacements de moyennes et longues distances pour les communes situées en deuxième couronne ;
- Développer un service de transport de nuit ouvert à tous et visant à desservir, depuis Paris, les principaux centres urbains qui composent l'agglomération parisienne ;
- Favoriser les sorties nocturnes ;
- Adapter les transports publics à la demande et ne pas laisser à la seule voiture particulière le monopole de la nuit.

Bilan
Les femmes représentent 40 % de la clientèle du « Bus de nuit » et 55 % des clients ont entre 20 et 30 ans. Les problèmes éventuels de violences sont canalisés par la présence à bord d'un accompagnateur et d'un système de vidéosurveillance. En outre, les bus de nuit travaillent en étroite collaboration avec les forces de l'ordre de la capitale.

Politique tarifaire

Abonnements de nuit (Reims / France)

Contexte
Un abonnement mensuel « *Noctambus* » a été mis en place, donnant accès à tous les bus de la ville à partir de 19h et à une place gratuite par mois à un spectacle au choix au Centre Culturel du CROUS et à la Maison de la Culture de Reims, la Comédie.

Objectif
Développer la vie nocturne en favorisant l'utilisation des transports en commun.

Bilan
Le bilan mitigé pour la compagnie de transport : les usagers peuvent utiliser leur carte d'abonnement de jour le soir et la nuit. Ils ne font pas l'effort d'acheter une carte supplémentaire pour la nuit.

Gratuité du bus, campus universitaire (New York, Los Angeles, Minesota / Etats-Unis)

Cornell University Ithaca, New York Campus : les « *bus* » sont gratuits la nuit. Le bus fonctionne de 18h30 à 2h30, 7 nuits par semaine, toute l'année.
University of Minnesota Minneapolis Campus : La Navette est gratuite et navigue entre le campus et les résidences universitaires. Elle fonctionne entre 19h30 et 00h30 du lundi au vendredi et de 19h30 à 23h30, samedi et dimanche.
University of Kansas-Lawrence : « *Late Night CARECAB* », est un service de taxi gratuit, à destination des étudiants voulant sortir. Pour utiliser se service, chaque étudiant doit présenter sa carte d'étudiant.

Abonnements de nuit, (Zurich / Suisse)

Contexte
Pour bénéficier du réseau de nuit zurichois, chaque usager doit s'acquitter d'un supplément de 5 CHF en plus de son abonnement ou de son titre de transport de jour. Cependant grâce à un partenariat établi avec la banque privée « *Zurich Kantonale Bank* » *en* 2002, la compagnie de transports publics zurichoise, ZVV, donne la possibilité à chaque jeune de moins de 26 ans et client de la Banque d'être exempté du supplément de 5 CHF. Le contrat de partenariat entre la ZVV et la banque cantonale a été conclu pour une durée de 4 ans.

Objectifs
- Pour la ZVV : gagner des clients en facilitant l'accès au réseau de nuit aux jeunes usagers (les plus nombreux) grâce à l'exemption du supplément nuit du réseau, qui évite ainsi de perdre du temps dans les files d'attente devant les guichets automatiques ;
- Pour la banque : gagner des clients jeunes puis les fidéliser.

Bilan
40 % des usagers bénéficient du système d'exemption, ce qui révèle à la fois le succès de l'opération et le profil jeunes des noctambules zurichois.

Souplesse des moyens - Transport à la demande

Bus à la demande « Radiobus », (Milan / Italie)

Service

Le « *Radiobus* », bus à la demande est un système a mi-chemin entre le bus et le taxi. Lancé en décembre 2000 par la Société opératrice de transports publics de Milan, l'Azienda Trasporti Milanesi (ATM), le « *Radiobus* » circule entre 20h et 2h du matin et relie à la demande les pôles majeurs de vie nocturne au cœur de la ville et aux zones périphériques. La réservation du bus s'effectue par téléphone, *Internet* ou SMS jusqu'à trois jours avant le service. Le tarif de la course varie entre 1,5 € et 3 €.

Objectifs

- Répondre à la demande de mobilité nocturne des milanais en offrant un confort et une sécurité dans les déplacements la nuit;
- Mettre en valeur les transports publics.

Bilan

En 2004 ce sont 200 000 passagers qui ont été transportés par le « *Radiobus* ». Le taux de satisfaction des usagers est élevé, notamment celui des femmes qui apprécient ce service pour la sécurité qu'il offre sur les parcours nocturnes. Il est encore difficile de tirer un bilan complet du service car il n'est pas encore disponible sur tout le réseau. L'extension de la zone de desserte du « *Radiobus* » à toute la ville de Milan fait partie des projets à venir. Pendant le mois d'août, le service « *Radiobus* » circule à partir de 12h30 et non seulement à 20h comme à l'accoutumée.

Taxis à la demande « Evolis Gare » (Besançon/France)

Contexte
Le réseau de transport bisontin « *Ginko* » a mis en place le service « *Evolis Gare* », un système de taxis à la demande pour des trajets aller et retour vers la gare de Besançon pour des départs en TGV avant 7h et des retours après 19h.

Service
Le service baptisé « *Evolis gare* » est disponible 7j/7 sur réservation téléphonique de la veille du départ jusqu'à un mois en avance (sauf dimanche et jour férié). Il dessert les arrêts de bus « *Ginko* » et dépose les usagers dix minutes avant le départ du TGV. Le tarif de la course s'élève à 2,9 € par le trajet. Les abonnés « *Ginko* » bénéficient d'un tarif réduit de 1,9 €. Les courses sont assurées par un GIE de taxis de Besançon. Ces derniers bénéficient du logiciel d'optimisation d'itinéraire « *Resat2* » définissant le tracé logique de ramassage des usagers.

Objectifs
- Développer la continuité des services publics de la ville ;
- Étendre les mobilités des usagers tard le soir et tôt le matin ;
- Desservir un pôle générateur majeur de l'agglomération : la gare TGV de Besançon ;
- Répondre à un besoin en dehors des horaires de performance du réseau régulier : aller à Paris (départ avant 7h) et revenir dans la journée (après 19h30) ;
- Toucher une « clientèle TGV » *a priori* peu habituée aux transports publics « classiques » ;
- Pallier un stationnement en gare problématique (Transports en commun et voiture personnelle).

Bilan
Une augmentation très significative du nombre de voyages dès la première année de mise en service a pu être observée : +48 %, passant de 2 055 à 3 044.
80 % des voyages sont en semaine ; le jour fort est le mardi (11 voyages, 6 courses en moyenne). 57 % de la clientèle du service « *Evolis Gare* » sont des femmes. La majeure partie des clients fréquentant le service se situent dans la tranche des 26-60 ans (68 %). Les plus de 60 ans sont 17 %.

Les bus de nuit en milieu rural à la demande : « Hibou », (Delémont/Suisse)

Contexte

Le Canton du Jura a mis en place le 30 janvier 2003 de nouveaux services de bus nocturnes au départ de Delémont vers le district de l'Ajoie afin de permettre aux habitants, et notamment les jeunes de zones reculées de se déplacer vers les pôles générateurs d'activités nocturnes. Cette offre de transport s'inscrit dans le cadre du « *plan directeur cantonal* ». Elle fait partie des objectifs du programme gouvernemental de législature 2003-2006 constitue l'une des priorités de la politique de la jeunesse et fait partie du programme de prévention et de promotion de la santé.

Service

Le service fonctionne tous les vendredis et samedis soirs de 23h30 à 3h. La course doit être réservée à l'avance sur appel téléphonique. C'est la société de transports « *Carpostal* » qui assure l'opération du service. Le service « *Hibou* » est constitué de deux bus (desservant le Val Terbi et Pleigne), complété par le « *Noctambus Franc Montagnard* » et le « *PubliCar Hibou Ajoie* ».

Objectifs

- Répondre à la demande croissante des habitants du Canton du Jura pour des déplacements nocturnes ;
- Offrir une plus grande mobilité aux jeunes ;
- Répondre aux impératifs de sécurité routière et permettre aux jeunes de rentrer en toute sécurité (l'abaissement du taux d'alcoolémie au volant ainsi que le renforcement des contrôles sont une incitation à utiliser les transports publics) ;
- Augmenter l'utilisation générale de transports publics.

Bilan

Les résultats enregistrés depuis le lancement du service sont très encourageants. Plusieurs milliers de personnes sont transportées chaque année à travers le Jura. Le réseau a été étendu à l'été 2006.

Optimisation des moyens et des temps de transports

Tradition des transports 24h/24 liée à l'industrie « Tramway de nuit » (Cracovie/ Pologne)

Contexte
À Cracovie en 1872, l'omnibus traîné par des chevaux était le seul moyen de transport pour les personnes. Cet omnibus circule encore le long de l'Avenue Royale jusqu'à Wawelfestel, comme attraction pour les touristes. En 1882, l'omnibus à cheval fut remplacé par le train, et en 1901 par le train électrique.

Service
Le service de transport nocturne par tramway remonte à la Cracovie de 1948. Sa naissance est liée au transport des ouvriers du service de nuit. Le transport nocturne par bus a commencé en 1958. Le tramway et les bus transportaient les travailleurs vers le complexe de Nowa Huta, soit 35 000 personnes. Les trains de nuit datent de la moitié des années 80, mais suite aux contestations pour le bruit qu'ils produisaient, ils ont été remplacés par des bus. Plus récemment la vie nocturne de Cracovie s'est partagée entre deux pôles : la plupart des restaurants, des pubs et des cafés se trouvent dans le centre-ville. Les parcours les plus fréquentés la nuit sont desservis uniquement par des bus, avec quelques exceptions pour les tramways.

Objectifs
- Adaptation les parcours nocturnes aux besoins et horaires de travail des usagers.
- Favoriser la présence des Aouristes logeant en périphérie du centre

Bilan
Les concerts et les manifestations sportives sont l'occasion pour la Société des transports de Cracovie de tester l'efficacité de la collaboration entre le secteur public et le secteur privé. Escortés par la police, les bus de la MPK accompagnent par exemple les supporters de la gare jusqu'au stade. Après le match les plus survoltés sont raccompagnés à la gare. Sans ce service, la vie nocturne des citoyens serait fort limitée.

Ferry « La Méridionale » (Bastia / France)

Contexte
La volonté d'une traversée purement nocturne correspond à un positionnement stratégique de La Méridionale. La société a adopté ce positionnement depuis la fin des années 80, époque à laquelle les traversées se sont ouvertes au transport de passagers. L'idée est d'offrir la traversée de nuit comme partie intégrante du voyage. Quelques animations nocturnes sont proposées aux clients toujours dans une ambiance feutrée, répondant ainsi à la demande des passagers d'effectuer la traversée dans le calme et la convivialité.

Service
En Corse, la compagnie de transport la Méridionale (CMN), effectue chaque nuit des rotations entre Marseille et Ajaccio, Bastia, Propriano ou l'Île Rousse à bord de « cargos mixtes » (c'est-à-dire conçus pour transporter des passagers, des voitures de tourisme, des camping-car mais aussi des camions et remorques routières contenant des marchandises diverses). 8 à 20 traversées sont organisées par semaine entre la Corse et le continent, 4 traversées par semaine entre la Sardaigne et le Continent, 4 traversées par semaine entre la Corse et la Sardaigne. Les traversées sont exclusivement nocturnes avec des départs de Marseille à partir de 18h et des arrivées en Corse 12 heures plus tard. D'autres compagnies offrent des « traversées express » en 2/3heures.

Objectifs
- Répondre à un impératif de fret : profiter de la nuit pour transporter le matériel roulant – remorques et camions – utilisés en journée ;
- Positionnement marketing : inclure la traversée nocturne dans la totalité du voyage.

Bilan
En 2004, la Méridionale a transporté environ 205 000 passagers.

Transport de salariés et initiatives privées

Transport entreprise, « Bus PSA » (Sochaux/France)

Contexte
Construite en 1912 sur la plaine de Vouaivre, l'usine de PSA Peugeot Citroën se situe à cheval sur trois communes, Montbéliard, Sochaux et Exincourt, longeant l'autoroute A36, qui relie Belfort (à 20 Km) à Besançon (à 85 Km).

Service
PSA a mis en place son propre système de transport et assure le transport en aller et retour réparti sur quatre types d'horaires principaux : horaire de journée (de 7h00 à 15h27), horaire de nuit (de 5h21 à 21h14), horaire de tournée A et horaire de tournée B pour les horaires de doublage (de 21h21 à 5h21).
L'offre de transport en commun proposée par PSA pour son personnel, compte 52 bus desservant 267 communes (chiffres juillet 2003) et s'étend sur un rayon de 60 km autour du site et sur quatre départements (Doubs, Territoire de Belfort, Haute-Saône, Haut-Rhin).
- Quelques chiffres expriment l'importance de ce réseau de bus :
- Nombre de personnes transportées : 6 136 par jour ;
- Taux de remplissage : 75 % en moyenne ;
- Nombre de lignes : 167 en avril 2003 (267 villages desservis et 837 arrêts) ;
- Kilomètres parcourus par an : environ 3 millions ;
- Budget transport de 2004 estimé à 4 630 000 € environ.

Objectifs
- Assurer la ponctualité de la desserte ;
- Pallier l'inadaptation des horaires des transports publics ;
- Faciliter l'accès des employés au site.

Bilan
Le système de transport de PSA Peugeot Citroën couvre les principaux horaires. Son attractivité repose sur sa gratuité et son adaptabilité. Cependant les coûts engagés (4 630 000€) pour assurer un tel service sont importants.
Il est donc impératif que ce système de transport soit optimisé et rentabilisé en permanence en assurant et renforçant sa fréquentation. C'est l'une des préconisations que la Maison du temps et de la mobilité a formulé dans le cadre du plan de Déplacements d'Entreprise qu'elle a réalisé pour PSA Peugeot Citroën.

Taxis (Istanbul / Turquie)

Contexte
Istanbul jouit d'une vie nocturne très animée malgré un manque de politique globale et intégrée des transports en commun. Les transports sont laissés aux initiatives privées.

Service
Pour les trajets nocturnes domicile-travail ce sont des minibus privés, sorte de taxis collectifs, qui assurent les courses. Les taxis font office de transports collectifs après 20h30 palliant la très faible fréquence des bus. Ils vont directement chercher leurs clients aux arrêts de bus.

Objectifs
- Pallier le déficit de transports publics ;
- Répondre au besoin de mobilité des habitants vers les pôles d'attractivité nocturnes.

Bilan
Le système est ancré dans les mœurs de la population. Il y a une très grande fréquentation des taxis de jour comme de nuit.

Taxis-motos « Zemidjans » (Cotonou / Bénin)

Contexte
Le système des taxi-motos « *Zémidjans* » (littéralement «amène-moi vite» ou « prends-moi vite », donc « dépose-moi vite d'un point à un autre ») est né de façon quasiment spontanée de l'absence de transports publics à Cotonou. Il correspondait également aux difficultés économiques rencontrées par un grand nombre de Béninois dans les années 1970 quand certains, alors émigrés au Nigeria voisin, sont retournés au pays pour des motifs politiques; afin de survivre ils se sont lancés dans le commerce de courses à mobylettes. Aujourd'hui les chauffeurs de « *Zemidjans* » qui travaillent la nuit sont souvent des gens qui travaillent également le jour et qui recherchent un complément de salaire.

Objectif
- Pallier le déficit de transports collectifs nocturnes;
- Satisfaire la demande de déplacement de la population vers les pôles d'attractivité nocturnes. Les nuits de Cotonou sont très animées, la ville offre de nombreux services accessibles 24h/24 (cafés Internet notamment) et le quartier du « Jonqué » est connu dans toute l'Afrique de l'Ouest pour ses boîtes de nuit et ses prostituées;
- Offrir un complément de revenu aux chauffeurs.

Bilan
Les « *Zémidjans* » représentent une solution de transport efficace : ils sont au nombre de 40 000 à Cotonou, soit quatre fois plus que le nombre de fonctionnaires de la ville. Ils offrent de nombreux atouts : un système de déplacement bon marché et très rapide permettant de transporter jusqu'à trois personnes sur une même moto; un système de transport à la demande grâce aux équipements téléphoniques des chauffeurs.
Problème : le système des « *Zémidjans* » induit toute une économie indirecte : trafic d'essence, restauration des chauffeurs, location de parkings aux directeurs des boîtes de nuit.

Intelligence des mobilités

Intermodalité et intermobilité - Réseau bus et train à Zurich : « Nachtnetz » (Zurich / Suisse)

Contexte
En 1999, la ville de Zurich a décidé de favoriser l'ouverture de lieux nocturnes.

Service
En 2000 la société gestionnaire des transports pour le Canton de Bern, le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) a mis en place un réseau de nuit de 1h à 4h combinant train urbains et interurbains (S-Bahn) et bus pour desservir toutes les communes de plus de 10 000 habitants. Ce réseau a été mis en place d'après la répartition géographique des jeunes de 15 à 30 ans et la localisation des lieux de sorties nocturnes.

Objectifs
- Développer l'offre de transports publics la nuit;
- Rendre accessibles les pôles d'attractivité nocturnes.

Bilan
Le « *Nachtnetz* » rencontre un succès croissant depuis son lancement en 2000. Le réseau est entièrement financé par les recettes sur tickets vendus (correspondant à un supplément de 5CHF en plus de la carte d'abonnement de jour). En 2005, 50 % environ des Zurichois disposent d'un abonnement transport auprès de la ZVV. Un partenariat instauré avec la Banque Cantonale Zurichoise permet à tous les usagers de moins de 26 ans clients de la Banque d'être exonérés du supplément nuit de 5 CHF. Les restaurants et les bars sont passés de 50 en 1999 à 450 en 2001.
Le réseau inspire confiance aux femmes dont le taux de fréquentation est passé de 46 % à 55 % entre 2000 et 2003.
La ZVV est victime de son succès, à tel point qu'elle freine sur la communication. La capacité limite est déjà dépassée et les agents de contrôle éprouvent des difficultés à mener à bien leur travail en raison de la trop grande concentration d'usagers. Afin de remédier à ces problèmes, la ZVV est en train de développer les stratégies suivantes :
- Augmentation de la fréquence;
- Mise en place de services de renfort;
- Mise en place de nouvelles lignes (S-Bahn);
- Réflexion sur la mise en circulation des S-bahn les jeudis soirs;
- Elargissement du réseau en périphérie;
- Embauche de contrôleurs de nuit et de personnel de sécurité pour réguler les flux et éviter les bousculades.

Stationnement et parkings

Parkings de nuit (Besançon / France)

Contexte
Le secteur piétonnier de Besançon est l'un des premiers à avoir été mis en place en France (1973). L'ensemble des bisontines et bisontins sont très attachés au centre ville, qui reste un lieu culturel fort où toute l'identité de la ville se retrouve. Le centre ville offre de nombreuses activités nocturnes, particulièrement lors des soirées d'été et attire les nombreux étudiants de cette ville universitaire (25 000 étudiants). Les contrôles en journée permettent de réglementer l'accès à la ville. Cependant le soir les trottoirs sont envahis de voitures et les lieux d'activités nocturnes au centre ville deviennent rapidement inaccessibles.

Service
La Ville a décidé de valoriser les parkings situés à proximité du centre ville en les rendant accessibles de 19 heures le soir à 9 heures le matin pour un euro la nuit.

Objectifs
- Faciliter l'accès au centre ville ;
- Désengorger le centre-ville des voitures en stationnement et améliorer la mobilité des habitants.

Bilan
Ce service rencontre un succès pour l'ensemble de la population. Un partenariat est en cours avec les structures culturelles de la ville facilitant les démarches. Lorsque l'on va acheter son ticket d'opéra théâtre, on peut faire valider en même temps le ticket de parking et lors de l'achat d'un ticket de cinéma, le ticket de parking sera inclus, deux tiers du prix du parking sera pris en charge par le responsable du cinéma et un tiers par la ville. Le parking sera gratuit.

Pôles ouverts

La Deutsche Bahn (BD) (Allemagne)

Contexte

La Deutsche Bahn (DB), opérateur ferroviaire principal d'Allemagne, a opéré depuis plusieurs années un double processus : l'augmentation du nombre de stations, permettant une desserte ferroviaire de proximité et l'aménagement des gares pour en faire des pôles de services et de commerces. En plus des activités traditionnelles de vente de billets et de l'information aux voyageurs, la DB a développé l'ouverture des gares vers la ville et a rentabilisé de larges plages d'ouverture pour en faire un centre commercial et de services autour de cinq activités principales :

- kiosque relais, pour la vente de journaux, livres, tabac, confiseries, ... ;
- bar, vendant cafés, viennoiseries, boissons, ... ;
- supérette, pour l'alimentation générale et les courses du quotidien ;
- un guichet unique, à disposition des autorités locales et des services publics qui peuvent ainsi faciliter les démarches de leurs administrés ;
- des automates complètent le dispositif (automates alimentaires, automates pour services tels que la Poste, accès publics Internet ...).

En plus des services commerciaux, les gares accueillent aussi les sans-abris autour des « Bahnhofmission ».

Avec ces aménagements nouveaux, la gare change de nature. D'un espace de transit entre deux modes, la gare devient un pôle d'attraction qui n'est plus fréquenté par les seuls voyageurs ou leurs accompagnants. Restant généralement le dernier îlot ouvert dans l'archipel nocturne, on y vient pour acheter des cigarettes, la presse, retirer de l'argent et plus pour voyager. Cette stratégie de développement impose des contraintes et oblige les gares à concilier développement des activités économiques et aménagement comme noeud de communication.

Problèmes rencontrés

Cette conciliation est parfois difficile. La réalisation d'accès direct aux quais peut inciter les clients potentiels des boutiques à se rendre directement dans le train sans traverser la gare en empruntant le nouveau prolongement du passage souterrain, au risque de dégrader l'intermodalité et la qualité de l'attente aux bénéfices de la logique de commercialisation des surfaces et de maximisation des surfaces : plutôt que l'installation de bancs ou de salle d'attente, on autorise la boulangerie à installer des tables supplémentaires.

Bilan

La présence de services en gare constitue donc un double intérêt pour l'exploitant et pour la commune. Pour cette dernière l'existence d'une centralité commerciale au niveau de la station peut permettre d'atténuer l'effet de coupure engendré par la ligne ferroviaire.

Si une grande part de la clientèle est non utilisatrice, la rentabilité des services en gare peut être ainsi assurée sans que le nombre d'utilisateurs du train soit nécessairement élevé, ce qui favorise le développement des « petites gares ». Le succès de ces services dépend, à la fois de la position et du lien existant entre la gare et le tissu urbain et des concurrences existantes.

Animation dans les véhicules

Bus de nuit équipé d'un bar et d'animations sons et lumières : « Nightcruiser », (Hambourg / Allemagne)

Contexte et service
Entre minuit et 5h à l'arrêt du métro et du tramway, les 29 lignes de bus nocturnes et le « *Nightcruiser* » prennent le relais. Le « *Nihgtcruiser* » circule le week-end du vendredi au dimanche soir avec une fréquence de 30 minutes. Sa particularité : il est équipé d'un bar et d'une sono. Il relie tous les lieux de sorties nocturnes, notamment dans le quartier Saint Pauli et le long de la Reeperbahn, hauts lieux des nuits hambourgeoises.
Le « *Nightcruiser* » a été mis en place en 2000 pour relier le pôle d'échange principal de Hambourg avec les principaux lieux nocturnes tels que les bars et discothèques.
Les tarifs pratiqués dans le « Nihgtcruiser » sont les même que dans le métro et le bus et les tickets sont identiques à ceux vendus en journée par le Hamburger *Verkehrsverbund*, l'opérateur des transports hambourgeois.

Objectifs
- Renforcer l'utilisation et améliorer l'image des transports publics, surtout auprès des jeunes ;
- Diminuer le risque d'accidents notamment dus à l'abus d'alcool ;
- Faciliter les trajets entre les principaux lieux nocturnes en offrant une alternative à la voiture.

Bilan
Malgré un lancement complexe, notamment du à une collaboration difficile entre les deux entreprises partenaires, le « *Nihgtcruiser* » remporte un franc succès auprès des jeunes, grâce à la forte attractivité de l'équipement bar et sono.

Bus party, « Nightcruiser », (Perth / Australie)

Contexte et service
Le « *Nightcruiser* » est un réseau de bus offrant le transport aller/retour des participants et une entrée dans un lieu de divertissement (clubs, bars, concerts…) en Australie. L'entreprise a été fondée en 1996 par Roland Ott, qui, après avoir travaillé pendant 40 ans dans l'industrie du divertissement australien (expositions, spectacles…) a décidé de lancer un service de transport combinant divertissement et mobilité sûre. Les tarifs des courses varient selon les destinations et les divertissements proposés.

Objectif
Fournir un transport sûr offrant à bord divertissement et hospitalité pour les usagers ainsi qu'un large choix d'excursions.

Bilan
Ce système propose un grand nombre de soirée et fonctionne très bien.

Campagne de communication suisse « Fledermaus » (chauve-souris) (Zurich / Suisse)

Contexte
Le *Zürcher Verkehsrverbund (ZVV)* a lancé en 2000 un réseau de nuit innovant proposant bus et train de nuit aux noctambules zurichois. L'arrivée du produit sur le marché a été accompagnée d'une vaste campagne de communication avec pour symbole la chauve souris (Fledermaus).

Service
La campagne joue sur le principe de l'intermodalité avec le slogan « *ich bin auch ein* » (je suis aussi) en insistant sur le fait qu'avec un ticket de la ZVV, l'usager peut accéder à tous les modes de transports publics. Version diurne on peut voir le slogan « je suis aussi un bus » estampillé sur le flan d'un tramway et inversement. Version nocturne le slogan s'adapte au contexte et souhaite attirer l'attention des oiseaux de nuit en utilisant la chauve souris comme symbole : « *Leben wie die Fledermaus : reinflattern und abhängen* » (vivez comme les chauves-souris, montez et accrochez-vous). Des panneaux publicitaires « *ich bin auch ein Fledermaus* » sont accrochés dans les bus et trains de nuit. Le slogan combine ainsi la notion d'intermodalité et de vie nocturne.

Objectifs
- Cibler une clientèle de noctambules avec un humour décalé;
- Mettre en scène des usagers de tous âges. La dernière campagne 2005 cache même les visages des acteurs à la fois pour attirer l'œil sur le slogan et pour ne pas se favoriser un profil plus qu'un autre. Les jeunes restent cependant les plus grands utilisateurs du réseau de nuit;
- Insister sur le principe de l'intermodalité (train et bus de nuit);
- Rendre le produit attractif et reconnaissable au premier coup d'œil;
- Valoriser l'image des transports publics par une communication dynamique, amusante et percutante.

Bilan
Ce réseau de nuit a remporté un grand succès, notamment grâce à la campagne de communication qui a rendu le produit attractif. La campagne a elle-même produit un effet de mode, en proposant des produits dérivés accessibles via le site *Internet* du ZVV : chacun peut commander un T-shirt avec le slogan « *ich bin auch ein* » décliné comme bon lui semble. Aujourd'hui le ZVV freine un peu sur sa communication car la fréquentation du réseau de nuit ne cesse de croître et la capacité des bus et trains de nuits sont déjà amplement dépassés.

Communication et infomobilité

« Rue numérique » (Belfort / France)

Avoir accès à l'information sur sa ville, les commerces, les transports, les loisirs (...) chez soi sur son ordinateur, dans la rue sur son téléphone portable ou dans un bus équipé de téléviseur, c'est l'objectif du projet « Rue numérique ». Cette plate-forme d'infomobilité a été développée par l'Université de Technologie de Compiègne, le Conseil Général du Territoire de Belfort et la Maison du temps et de la mobilité.

« Traveller Assistance for Combined Mobility (TRASCOM) » (Belfort/France)

Contexte
Le programme européen TRASCOM s'inscrit dans le développement de l'information multimodale.

Objectifs
Ce projet de recherche (2002-2005) vise à développer les outils informatiques nécessaires à l'assistance aux voyageurs, en particulier :
- l'information intermodale, intégrant les bases de données des transports en commun, du transport à la demande, mais aussi du covoiturage;
- la possibilité de réservation de titres de transports et de paiement;
- la disponibilité de l'ensemble des services en temps réel et à partir d'un téléphone portable.
- la mise à disposition de services : renseignements sur les horaires et les trajets des bus, des trains, ...; bourse de covoiturage; gestion et réservation de place de parkings; réservation et optimisation de transport à la demande; localisation et positionnement à partir d'un téléphone portable (...)

Bilan et services
Développés par des sociétés d'Alsace et du Nord-Franche-Comté, en collaboration avec des entreprises comme Renault SA ou Ericsson, ces services ont été testés avec succès au cours de l'année 2004 :
- Mise en place d'un système de covoiturage au sein de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard;
- Calcul d'itinéraire sur l'ensemble de l'ensemble du Rhin Sud;
- Gestion du système de transport mis en place à l'occasion des soirées organisées dans le cadre des semaines d'intégration.

Prévention et lutte contre l'insécurité routière

Sensibilisation sécurité routière « Plan Vigicarotte » (Niort / France)

Contexte

Le « *Plan Vigicarotte* », lancé par le groupe MAAF assurance en mai 2000, consiste à offrir l'entrée de la discothèque et une boisson non alcoolisée à des jeunes conducteurs qui s'engagent ne pas boire au cours de la soirée et à reconduire leurs camarades à leur domicile. En arrivant dans la discothèque, le conducteur volontaire dépose son permis de conduire et s'engage à ne pas boire d'alcool. Au moment de partir, il est soumis à un alcooltest. Si celui-ci est négatif, il est récompensé par une carotte remplie de jetons-cadeaux, d'une valeur de 100 €. Si le test est positif, le responsable de la discothèque trouve une solution pour qu'il rentre chez lui en toute sécurité (taxi, ami sobre,...).
La sobriété récompensée, tel est le concept original de cette campagne.
En France, les chiffres de l'insécurité routière demeurent effrayants : 2.077 jeunes de 15 à 24 ans ont été tués dans des accidents de la route en 2001, 47.639 ont été blessés, dont 7 632 gravement ou handicapés à vie. Devenue priorité nationale, la sécurité routière est l'objet de toutes les attentions. C'est la raison pour laquelle le Groupe mutuel MAAF Assurances mène depuis de nombreuses années des actions concrètes de prévention auprès de jeunes conducteurs, dans le cadre de l'association MAAF Prévention et Sécurité.
La prévention contre l'alcoolisme des jeunes au volant passe par des opérations innovantes et surtout de terrain.

Objectifs

- Responsabiliser les jeunes conducteurs;
- Modifier leur comportement face à l'alcool.

Bilan

Lors de la première opération test en Charente Maritime : 3000 jeunes y ont participé et environ 9000 personnes ont été véhiculées «sobrement» à la sortie des discothèques. MAAF Assurances a décidé alors de pérenniser l'opération à grande échelle à partir de 2001. Le plan « *Vigicarotte* » a été depuis actionné chaque mois dans un nouveau département.
Lorsque les jeunes ont décidé de participer à « *Vigicarotte* » et de ne pas boire, plus de 9 personnes sur 10 ont respecté leur engagement. Confirmant la légitimité de l'opération, 74 % des personnes interrogées estiment que le Plan « *Vigicarotte* » a eu un impact sur leur comportement. Elles sont 46 % à souhaiter que l'opération soit renouvelée au moins une fois par mois.
En juin 2005, une opération a été menée à Pau.
Aucune action n'est menée en juillet / août (pause estivale). Les opérations reprennent en septembre à Biarritz (changement de lieux et d'établissement de nuit tous les mois).

Raccompagnement des gens ivres, « Daiko Unten » (Gifu Shi / Japon)

Contexte et service
La Ville de Gifu Shi s'est fixée comme objectif prioritaire la diminution du risque des accidents au volant et le développement de la vie nocturne. Deux compagnies de taxis privées « *Gifu Kotsu* » et « *Hinomaru taxi* » ont développé un système de raccompagnement à domicile des conducteurs en état d'ébriété, le « *Daiko unten* » (littéralement service de remplacement). Deux chauffeurs de taxis sont missionnés pour chaque raccompagnement de manière à pouvoir veiller sur le client ivre.

Objectif
Réduire le nombre d'accidents au volant dus à la consommation d'alcool

Bilan
Le bilan est positif, avec une forte fréquentation du service par la population.

« Bracelet du lendemain » – projet prévu à partir de la rentrée universitaire septembre 2005 (Belfort / France)

Contexte et service
Elaboration et distribution d'un bracelet alcoolo-horodateur lors des actions de prévention de sécurité routière dans les lieux de vie nocturne. Le bracelet du lendemain doit rappeler à la personne ayant ingéré une quantité d'alcool importante le moment à partir duquel son taux d'alcoolémie est redescendu en dessous des limites autorisées, reprenant le principe du disque horodateur utilisé pour le stationnement. La distribution de ces bracelets se ferait sur les lieux de soirée par les animateurs de l'ANPAA. Après une estimation de la quantité d'alcool ingérée par l'individu et du temps de résorption de l'alcool, à l'aide du logiciel Simulalc©, l'animateur proposera le « *bracelet du lendemain* » indiquant l'heure à partir de laquelle le jeune peut reprendre le volant.
Cette opération sera testée lors de deux soirées en septembre et en octobre 2005 et pourra être généralisée par la suite après évaluation.
Les deux soirées visées correspondent aux deux plus importantes soirées du programme d'intégration mis en place par la Fédération des associations étudiantes COM'ET : la Nuit Blanche, le 29 septembre 2005 et la Nuit de la Cabine III, le 13 octobre 2005. Depuis trois ans, COM'ET, la Maison du temps et de la mobilité et l'ANPAA se sont associées pour proposer la mise en place d'un système de transports évitant l'usage de la voiture individuelle et sensibilisant les jeunes aux risques routiers.

Objectifs
- Lutter contre les accidents et les risques liés à la consommation d'alcool lors de soirées festives, en particulier vis-à-vis d'un public jeune. Les risques liés à l'alcool résiduel et au temps d'absorption par le corps humain sont plus particulièrement visés ;
- Informer et sensibiliser aux dangers de l'alcool. Les messages lors des soirées et dans les discothèques ayant montré leurs limites, le bracelet du lendemain viendrait leur rappeler ;
- Lutter contre l'alcoolisme chez les jeunes.

Raccompagnement en scooter électrique « Scooterman » (Londres / Grande-Bretagne)

Contexte

« *Scooterman* » a été lancé en 1998 en Grande-Bretagne, pays où 14 500 accidents sont dus à la consommation d'alcool (14 000 blessés et 500 tués).

Service

Des chauffeurs se déplaçant en scooter pliable sont contactés par des conducteurs en état d'ébriété pour qu'ils les raccompagnent à leur domicile au volant de leur propre voiture. Le scooter est alors placé dans le coffre de la voiture du client à l'aide de sacs étanches. Une fois le service rendu les « *Scooterman* » déplient leur scooter pour effectuer une autre course.

Objectif

L'objectif est de développer un système de transport en soirée alliant sécurité routière et liberté.

Bilan

Le bilan est positif : la société est en pleine expansion, la clientèle est satisfaite.
Un projet est en cours pour trouver des partenaires (boîtes de nuit, discothèques...) payant la course pour leurs clients éméchés. Le service remporte un franc succès grâce à différents critères :

- La bonne adéquation entre l'offre et la demande : en termes strictement commerciaux la société fournit le service dont les clients ont besoin, un service qui coûte moins cher qu'un taxi et qui sauve des vies humaines ;
- La collaboration remarquable établie avec les producteurs de boissons alcoolisées britanniques, les restaurateurs et les tenanciers des établissements qui ont permis à « Scooterman » de faire de la publicité dans leur établissement. Ils y trouvent leur avantage : leurs clients peuvent boire quelques verres de plus car leur chauffeur personnel « Scooter Man » les raccompagnera avec leur voiture, en toute sécurité.

Tout récemment « *Scooterman* » a lancé une première opération en contrat de franchise à Manchester, troisième ville en Grande Bretagne. Grâce au bouche à oreille, le service a récolté de nouveaux clients. En cinq ans d'activité, « *Scooterman* » a créé un parc de 30 scooters qui a effectué 20 000 voyages et a gagné sa place dans le système de transports intégré de la capitale. « *Scooterman* » est entré dans les mœurs. D'autres projets ont déjà vu le jour en France.

« *Ambulante Drogenhilfe* » (Zurich / Suisse)

Contexte
Zurich a été une plaque tournante de la drogue dans les années 90. Après de nombreuses mesures répressives, la ville a décidé de mettre en place un service social dédié aux questions de la toxicomanie et des dépendances, l'« *Ambulante Drogenhilfe* » (soutien ambulant aux toxicomanes). Un bâtiment est mis à la disposition des toxicomanes leur assurant des conditions d'hygiène de base et proposant un service d'accompagnement avec des travailleurs sociaux. Les « *street workers* » interviennent dans la rue entre 14h et 22h et toute la nuit dans les milieux festifs. Enfin, une fois par mois, le service se déplace dans les boîtes de nuit avec un laboratoire chimique mobile d'analyse des substances.

Objectifs
- Écouter, informer et accompagner plutôt que de réprimer et moraliser;
- Sensibiliser et responsabiliser face aux dangers de la consommation de drogues et produits dépendants;
- Communiquer grâce au pack d'information sur toutes les dépendances (alcool, tabac et drogues).

Bilan
Le bilan est très positif pour les actions en boîtes de nuit. Zurich est un grand centre de divertissement nocturne où affluent des visiteurs extérieurs issus des pays frontaliers. La ville prévoit d'accorder plus de budget aux actions du service « *Ambulante Drogenhilfe* » ce qui permettra notamment d'intervenir plus régulièrement en boîtes de nuit avec le laboratoire ambulant (au moins deux fois par mois).

Sécurité et convivialité

Médiation, régulation de l'accès aux taxis, « Taxis Marshalls », (Bath / Grande Bretagne)

Contexte et service
Mise en place du programme en juin 2003 par le City Council en partenariat avec le Bath Doorsafe Partnership pour faire face aux plaintes des touristes (au nombre de 2,8 millions par an) et résidents concernant les nuisances sonores et les violences nocturnes.

Objectifs

- Réguler l'accès aux taxis ;
- Jouer un rôle de médiateur en cas de conflits aux heures de pointes les jeudis, vendredis et samedis soirs sur Orange « Groove », point de convergence des noctambules après la fermeture des pubs à 23h.

Bilan
Les résultats sont très positifs : diminution des violences sur Orange Groove et projet d'extension du programme à tout le centre ville.

Agents de sécurité dans les bus « Nightlink » (Newcastle / Australie)

Contexte et service
Pour répondre aux problèmes récurrents d'insécurité, la Ville de Newcastle a mis en place, le 17 décembre 2004, une politique de soutien à la sécurité dans les transports la nuit, notamment le développement de trois plans de prévention des délits, d'une stratégie de transport nocturne « *Nightlink* » et l'établissement du programme «*Nightcare* » dans le cadre du programme alcool / écoles.
Le « *Nightlink* » est un bus circulant à intervalles réguliers (15 min) entre 22h et 4h dans le centre de Newcastle. Il dessert les principaux lieux de la vie nocturne. Dans chaque bus est présent un agent de sécurité, pour la protection des usagers et du conducteur. Les points de ramassage sont eux aussi sécurisés grâce à la présence d'un agent de police et rendus accueillants par la présence de places assises, d'un éclairage franc, d'un distributeur d'eau et l'offre d'informations sur les taxis et services de train. Un service d'autobus à domicile prend les passagers au plus près de chez eux pour $ 5,00. Ce service couvre une zone plus vaste que le service de nuit du centre ville.

Objectifs

- Réduire le comportement « antisocial » dans le CBD ;
- Fournir un transport alternatif, accessible et commode pour les personnes ne souhaitant ou ne pouvant conduire ;
- Encourager une plus grande et plus sûre utilisation des transports en commun et des taxis pour les déplacements, dans le but d'améliorer la qualité de vie nocturne ;
- Réduire le nombre de conducteurs en état d'ébriété sur les routes et sensibiliser les personnes à ce problème.

Femmes et transports « Entre deux arrêts » (Montréal / Canada)

Contexte
Instauration en 1996 du système « *Entre deux arrêts* » par la Société de Transports de Montréal (STM) pour répondre au sentiment d'insécurité des femmes se déplaçant la nuit dans la ville. Ce système pilote permet aux Montréalaises de descendre le soir entre deux arrêts réguliers pour se rapprocher de leur destination.

Objectifs
Les objectifs de la Ville sont clairement axés sur l'amélioration de la sécurité des habitants. La question de la nuit et des femmes fait partie de cette politique.

Bilan
L'opération a remporté un grand succès, qui a ensuite connu une diffusion internationale. D'autres initiatives concernant la nuit et les femmes ont vu le jour à Montréal, telles « *les femmes sans peur à toute heure* », des marches exploratoires nocturnes de femmes organisées par la Ville et le Centre des Femmes en 2000.

Les transports dans un projet global sur la nuit

Jeunes et travailleurs de nuit « Bonanit » (Barcelone / Espagne)

Contexte

Issu d'un processus de réflexion concerté entre élus locaux, associations entreprises et jeunes barcelonais, un programme sur l'utilisation du temps et de la nuit est né. Il a abouti à la création du poste de « *Conseiller Nuit* » en 2003. Deux enquêtes ont été menées pour définir les priorités.

Une première enquête sur les pratiques des jeunes en soirée et la nuit a été menée en partenariat avec les associations étudiantes, notamment pour évaluer les déplacements nocturnes.

Une seconde enquête, économique a été menée auprès de 54 000 personnes sur l'utilisation des temps et le travail nocturne.

Services

- Développement de services et de transports nocturnes pour favoriser le développement de la vie nocturne ;
- Mesures spécifiques concernant les transports : agrandissement du métro, création de nouvelles lignes de bus de nuit urbaines et interurbaines, multiplication du nombre de trajets parcourus, expérimentation réussie des transports silencieux dans deux quartiers et projet d'extension de l'expérimentation à toute la ville.

Bilan

Une grande confiance des financeurs privés dans le projet qui ont contribué trois fois plus que le secteur public et un grand succès auprès du public, notamment les jeunes.

Autres services nocturnes

Information

Sites d'informations nocturnes « NOCTIS » pour la Belgique (Bruxelles / Belgique)

Contexte et service
Créé en 1994, « *Noctis* » est un site d'informations sur la vie nocturne bruxelloise. On peut y trouver des adresses de restaurants, de bars, de lieux qui bougent et de manifestations musicales, mais aussi de services et de magazines nocturnes. Le site a été créé par Nicolas *Deckmyn*, producteur et chroniqueur radio (BXL-101.4). Ce « *clubber* » des nuits Bruxelloises, fin connaisseur des musiques électroniques a mis sur pied dans le cadre de la nuit Blanche 2003 un circuit intégrant 5 fêtes ou clubs à l'événement, c'est-à-dire impliquant les professionnels de la nuit à la « *Nuit blanche* » officielle de Bruxelles.

Objectifs
- Recenser tout ce qui a trait à la vie nocturne de Bruxelles ;
- Encourager le développement de la vie nocturne à Bruxelles.

Bilan
Ce site est devenu en 10 ans d'existence, un des liens les plus visités sur la thématique de la nuit à Bruxelles, passant de 40 visites journalières à presque 2000 aujourd'hui.

Guide pratique des activités de nuit « Ravenna fuori orario » (Ravenne / Italie)

Contexte et service

La vie nocturne à Ravenne a fortement été marquée et influencée par l'économie du tourisme. Elle s'anime notamment pendant la haute saison en période estivale. Les services de divertissement (restaurants, cinémas et activités sportives) sont en très forte augmentation tant du point de vue de la qualité que de la quantité et de nouvelles initiatives se sont mises en place pour mettre en valeur la nuit : animation dans les rues et jardins publics, ouverture tardive des musées, éclairage des monuments, jardins et parcs en permanence, service de pharmacie à domicile. En août 2004, Monica Maioli, architecte urbaniste, consultant pour les Projets Temps et Horaires et Villes Sûres (Progetti Tempi e orari e Città sicure) de la Municipalité de Ravenne a décidé de la création et la publication sur *Internet* d'un guide horaires des services : « *Ravenna fuori orario* ». Y figurent les horaires des services publics, les services privés d'intérêt public (services postaux) ou encore les activités commerciales et de divertissement.

Objectifs

- Faire connaître aux habitants et touristes de Ravenne les services ouverts en horaires atypiques (le soir, la nuit, tôt le matin, entre midi et deux heures, le week-end) ;
- Encourager d'autres services de la ville à modifier leurs horaires de fonctionnement afin de satisfaire la demande des habitants et visiteurs de Ravenne ;
- Aider les habitants et visiteurs à se repérer dans l'offre de services et de mobilités nocturnes ;
- Participer au développement de la vie nocturne ;
- Continuer à attirer les touristes en mettant la vie nocturne en avant ;
- Créer une banque de données géoréférencée utilisable dans le cadre de l'aménagement temporel de la ville.

Bilan

L'édition papier du guide est prévue pour la fin 2005.

Depuis août 2004, ce sont au total 3127 visites du site qui ont été enregistrées. Après enquête de la Ville de Ravenne, les utilisateurs du guide ainsi que les prestataires des services mentionnés se disent très satisfaits des informations proposées dans le guide. Le bureau du temps de Ravenne est train de constituer une cartographie localisant les services recensés.

Flyers de sensibilisation de la Maison du Temps et de la mobilité de Belfort-Montbéliard « Osez la Nuit », (Belfort / France)

« Osez la nuit ! » : faire connaître l'offre nocturne

Contexte et service

L'offre nocturne est souvent méconnue des habitants d'une cité. Pour faire connaître cette offre, la Maison du temps et de la mobilité et le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort – autorité organisatrice des transports urbains sur l'ensemble du Territoire de Belfort – ont édité des *flyers* de sensibilisation, représentant les différents services, commerces, bars, restaurants, … ouverts à partir de 20 h00 sur Belfort.

Ils ont été distribués à plus de 10 000 exemplaires.

Objectifs

Ce document, facile à utiliser, peu encombrant, vient compléter les traditionnels guide touristiques et permet d'assurer la promotion du centre-ville et de ses établissements nocturnes.

Nuits festives et culturelles

« Nuit de la formation continue », (Hambourg / Allemagne)

Contexte et service
La longue nuit de la formation continue est organisée par l'Institut de Formation Continue de l'Université d'Economie et de Politique de Hambourg (Institut für Weiterbildung an der HWP). Ce dernier ouvre ses portes au grand public pendant une nuit à partir de 18h30.

Objectif
Intéresser le grand public à la question de la formation tout au long de la vie en proposant des exposés et workshops sur les différents modules d'enseignement organisés à l'Université.

« Nuit de la solidarité », (Tübingen / Allemagne)

Contexte et service
Cette manifestation a eu lieu pour la première fois le 10 juillet 2004 soit la veille de la Conférence internationale sur le SIDA en Thaïlande. Elle a été lancée à l'initiative de l'association « *Aktionbündnis gegen AIDS* ».

Objectifs
- Sensibiliser le grand public à la question du SIDA;
- Faire connaître le quotidien des porteurs du virus pour faire évoluer le regard du grand public;
- Récolter des dons pour aider les 40 millions de porteurs du virus à travers le monde.

Bilan
55 villes ont participé à la première édition de la manifestation en 2004. Plus de 70 églises et organisations non gouvernementales ainsi que 220 initiatives locales sont à l'origine des différentes activités de la nuit. Les activités sont très variées : concerts, marches à la lueur des bougies, messes, etc. les participants à cette première édition étaient estimés à près de 10 000.

« Nuit du Terroir » (Osthouse / France)

Contexte et service
La fête est organisée par le Cercle St Barthélemy, association à vocation essentiellement sportive avec comme section majoritaire le basket, mais comptant entre autre une section marche populaire et une section tennis loisir.
Au départ (il y a douze ans maintenant) l'association organisait la journée des Produits du Terroir qui se déroulait le dimanche de 10h à 18h dans les rues du village et avait comme cadre le château d'Osthouse. Cette manifestation attirait des milliers de visiteurs et une entrée payante de 2 € avait été instaurée à la fin afin de financer les différents groupes folkloriques et musicaux qui encadraient cette fête. En raison de la canicule de 2003 et devant le souhait des exposants de garantir la conservation de la chaîne du froid, il fut décidé de changer l'organisation de cette fête et de passer en nocturne à compter de 2004, avec entrée gratuite pour les visiteurs et recadrage de la manifestation sur le site à proximité de la salle polyvalente.

Objectifs
Pour l'association :
Entièrement axée sur le bénévolat de tous les membres de l'association, la manifestation a pour objet principal le financement des investissements réalisés par le Cercle Saint Barthélemy.

Pour les exposants :
Le principe fondamental de la fête des produits du terroir est de partager les richesses du patrimoine artistique et gastronomique auprès des autochtones et des touristes certes, mais avant tout de faire connaître tous ces artistes et artisans. C'est pourquoi les emplacements qui leur sont attribués sont gratuits.
La fête des produits du Terroir reste pour les exposants une grande vitrine promotionnelle

Bilan
L'organisation de la nuit du terroir mobilise une centaine de bénévoles durant près d'une semaine sur le site.
En 2004, cette fête a attiré environ 3 000 personnes (malgré un orage violent en début de soirée), record d'affluence en juillet 2005 avec plus de 5 000 visiteurs (18h-23h) et une soixantaine d'exposants.

« Nuit de la culture », (Reykjavik / Islande)

Contexte et service
La vie nocturne à Reykjavik est très animée en fin de semaine chaque vendredi et samedi soirs. Il se produit alors une sorte d'exultation collective qui offre un contraste saisissant avec les nuits calmes de la semaine. Les services de divertissements nocturnes pleine expansion proposent des horaires d'ouverture étendus. Chaque année au mois d'août depuis 1996 se déroule le Festival de la « *Nuit de la Culture* » de Reykjavík pendant lequel sont proposées des animations de rues extrêmement variées; les magasins, cafés et musées restent ouverts plus tard qu'à l'accoutumée; le festival se clôt par un feu d'artifice. Reykjavik s'est inspirée de la « *Nuit de la culture* » de Copenhague (Danemark) qui se déroule en octobre.

Objectifs
- Célébrer l'anniversaire de la capitale, le 16 août et brassage des cultures et toutes les formes d'art. L'idée est de présenter des artistes professionnels reconnus et des amateurs qui se lancent dans la carrière;
- Offrir la possibilité à tous les commerçants du centre ville (librairies, banques, compagnies d'assurance, coiffeurs, etc.) de participer au festival. Tous les magasins restent ouverts pour l'occasion et toutes les manifestations sont gratuites. Pour l'événement, les bus publics de la ville circulent gratuitement jusqu'à 1h du matin.

Bilan
La prochaine édition du festival se tiendra le 20 août 2005. Lors de l'édition 2004 la police a estimé la fréquentation à plus de 100.000 festivaliers, soit 1/3 de la population du pays. Un travail de prévention a été mené auprès des jeunes depuis l'édition 2003 suite aux incidents dus à la consommation d'alcool.

« Nuit des Arts », (Helsinki / Finlande)

Contexte et service
Le plus important festival annuel d'Helsinki se déroule fin août avec deux semaines entièrement consacrées à la musique, au théâtre, à la danse, aux arts visuels, au cinéma et autres événements variés. La plus importante manifestation est la « *Nuit des arts* », qui est organisée le dernier jeudi du mois d'août et où tous les lieux culturels sont ouverts la nuit.

Objectifs
- Promouvoir la ville : « la nuit des arts » est une vitrine pour Helsinki ;
- Offrir des performances artistiques ;
- Voir la ville la nuit sous un angle festif et artistique.

Bilan
Helsinki est une ville de festivals. Le nombre de spectateurs lors du Festival d'Helsinki dépasse 300.000 tous les ans. Beaucoup de spectacles sont gratuits. Au départ la nuit des arts consistait en l'ouverture des galeries d'art, des bibliothèques et librairies tard le soir. Depuis l'événement a pris de l'ampleur et propose chaque année une centaine de manifestations dans les rues.
La police est partie prenante et met en place des renforts pour éviter toutes nuisances. En 2004, le centre d'appel de la police a recensé 500 plaintes pour nuisances, soit un cinquième de plus qu'en journée de semaine classique. Le nombre de spectateurs en état d'ébriété a cependant beaucoup diminué depuis le milieu des années 1990.

Les « Noctambulations » (Saintes et Cognac / France)

Contexte et service
Initiées en 1996 dans le cadre du réseau de ville Cognac Océan, ces visites guidées artistiques et nocturnes de Rochefort, Saintes et Cognac sont animées par des guides conférenciers afin de découvrir le patrimoine culturel de ces villes. Pendant huit semaines, les « *Noctambulations* » sont programmées alternativement le mardi à Rochefort, le mercredi à Saintes et le jeudi à Cognac.

Objectifs
- Favoriser une découverte originale du patrimoine de chaque ville, tant auprès de la population locale que des touristes, grâce à des visites nocturnes valorisées par une mise en lumière spécifique ;
- Proposer de véritables soirées-spectacles à travers une mise en scène alliant les interventions des guides conférenciers, à diverses prestations artistiques (comédiens, musiciens,...) ;
- Inciter le public à découvrir les trois villes.

Bilan
À Saintes, le succès remporté par les « *Noctambulations* » a poussé l'Atelier du Patrimoine à travailler chaque année sur de nouveaux circuits, permettant de découvrir d'autres lieux, d'autres sites et d'autres ambiances.

« La nuit du sport » (Rennes / France)

Contexte et service
Suivant le modèle espagnol d'Oviedo dans les Asturies, où depuis quelques années déjà des communes de cette région proposent aux jeunes des loisirs à des horaires tardifs, la ville de Rennes a lancé en 2006, *« La nuit du sport »* en ouvrant ses installations sportives jusqu'à 2h du matin.

Objectifs
La ville affiche une volonté de proposer des activités de loisirs hors des créneaux horaires habituels. La démarche pose, de façon plus large, la réflexion sur la place des jeunes dans la ville.

Bilan
Badminton, squash, football, plongée bouteille et apnée, hockey subaquatique, patinage, kayak, escalade, hand, rollers,... Près d'une trentaine de sports ont pu être pratiqués, de 21 h à 2 h du matin, dans trois quartiers. 35 éducateurs sportifs étaient là pour aider et conseiller sur chacune des activités, dans un esprit de découverte et d'amusement.

Loisirs basés sur la nuit

Restaurant « dans le noir » (Paris / France)

Contexte et service
Le Professeur Andreas Heineke, chercheur sur la pédagogie de l'obscurité à Francfort en Allemagne et le créateur Michel Reilhac metteur en scène de « *Dark / Noir* », manifestation pluridisciplinaire sur le thème de l'obscurité ont développé à travers l'Europe depuis une dizaine d'années des expériences de dîners dans le noir mais aussi de bars, d'expositions et de performances artistiques dans l'obscurité totale. En 1999, l'association Paul Guinot qui travaille à la réinsertion des personnes aveugles ou mal-voyantes dans le monde du travail relaye cette expérience en France pour les personnes aveugles et malvoyantes et organise ponctuellement les dîners du « *Goût du noir* ».

Objectifs
- Redécouvrir la notion du goût et de l'odorat autour de la cuisine;
- Initier les voyants au monde des non-voyants.

Bilan
Un restaurant dans le noir « Blinde Kuh » a également ouvert en Suisse par une fondation pour les aveugles et un autre à Berlin. Toutes ces expériences rencontrent un grand succès de fréquentation de la part du public et des entreprises.

Parc animalier nocturne « Nocturnia », (Ardennes / France)

Contexte et service
« *Nocturnia* » est un centre expérimental de 600 m² consacré à la découverte de la faune et de la flore nocturne des Ardennes. Cet espace ouvrira en Septembre 2005.
L'exposition contient une douzaine d'espaces différents consacrés à différentes approches des mondes de la nuit et de l'obscurité. Le parcours est libre.

Objectifs
- Proposer un lieu pédagogique et ludique ;
- Développer la vie nocturne sous un angle nouveau ;
- Redécouvrir la faune et la flore locale dans un contexte nocturne.

L'esprit du projet selon le scénographe, M. Ravatin :
« Ce projet est le contraire d'un projet institutionnel. L'espace qui doit être créé se réfère à un grenier rempli de trésors, à une brocante merveilleuse, au décor baroque du film «le baron de Münchhausen», à Méliès, pour ses décors peints, son imaginaire, sa drôlerie.
C'est un lieu foisonnant de vie, de jeu, de farces. La technique peut être apparente, le graphisme traité en toute simplicité, les matériaux entièrement différents : des tissus, des résines, des choses molles, des choses dures, des choses douces, des choses piquantes. Les manips doivent avoir l'aspect bricolé, à la «Royal de Lux», tout en restant bien évidemment extrêmement solides, faciles à entretenir et exemptes de tout danger.
On doit pouvoir s'allonger, se vautrer, s'asseoir. On doit découvrir des choses cachées, s'amuser des formes, s'étonner des détails. »

Bilan
Le site ouvrira en Septembre 2005 au public. La visite du chantier a montré que l'exposition sera très intéressante pour les petits (nombreux effets ludiques) et les plus grands (explications scientifiques qui peuvent être très pointues).

Raves pour sourds : « Deafraves », (Londres / Grande Bretagne)

Contexte et service
« *Deafraves* », sont organisées pour sourds et malentendants par Troi Lee, lui-même DJ malentendant.

Objectif
Permettre aux sourds et malentendants de profiter de la vie nocturne malgré leur handicap.

Bilan
Les raves rassemblent jusqu'à 900 jeunes du monde entier.

Lutte contre l'exclusion

« La Moquette », (Paris / France)

Contexte et service
À l'initiative des compagnons de la nuit, une équipe d'éducateurs à l'écoute des « nuitards », est créé un lieu de rencontre de nuit appelé « la Moquette ». « La Moquette » est un endroit convivial et ouvert à tous, à tous les nuitards quel que soit leur statut social. En 1991, *La Moquette* est enfin posée, entre Luxembourg et Panthéon, dans la rue Gay-Lussac.

Objectifs
Au début, *La Moquette* était ouverte toute la nuit (du moins jusqu'au petit matin), à la disposition de ceux qui passaient et qui, ne faisaient pas que passer mais s'installaient, en nombre, avec les animaux… Cela devenait difficile à gérer et risquait de détourner le lieu de sa vocation. L'équipe a donc reconsidéré les choses, prit acte des aspirations et des propositions des uns et des autres et l'accueil se fait maintenant jusqu'à minuit et demi, heure à laquelle, après un café ou un thé partagés, chacun rentre chez soi, ou retourne à la rue. Car La Moquette n'est pas un foyer, ni un endroit où l'on « dépanne » pour la nuit. *La Moquette* a des horaires d'ouverture et de fermeture, tout comme les professionnels qui s'y trouvent ont des horaires de travail. Ils sont actuellement six salariés. Les soirées sont différentes chaque jour de la semaine. Les activités proposées sont diverses : atelier d'écriture, conférences-débats, rencontres, anniversaires et fêtes…, activités dont chacun est libre de se saisir ou pas. Mais, plus que ces activités, c'est la non catégorisation du public qui fait l'intérêt de l'endroit.

Bilan
Le pari n'est cependant pas encore totalement gagné. Même si, des gens de différents horizons — social, géographique, « philosophique » pourrait-on dire — se retrouvent dans la salle du sous-sol, il est parfois bien difficile de deviner si un tel est « SDF » ou « ADF » (avec domicile fixe); il n'en reste pas moins que si les travailleurs sociaux sont très nombreux dans les rangs des ADF, les « *citoyens lambda* » ont encore du mal à franchir le seuil.

Accompagnement des Sans Domicile Fixe, « GEWEBO » (Gesellschaft zur Betreuung Wohnungsloser), (Berlin / Allemagne)

Contexte et service
Au début des années 1990, le Land de Berlin a connu une forte augmentation du nombre de personnes vivant dans la rue. Les foyers sociaux de la ville ne suffisaient plus pour accueillir tous les sans domiciles fixes. En août 1993, des travailleurs sociaux ont créé une forme de société civique pour louer une maison destinée à l'accueil des SDF. En juillet 1994, la « *Gewedo* », est créée pour gérer ce nouveau centre social.

Objectifs
- Offrir un foyer aux SDF, notamment la nuit;
- Accompagner humainement les publics en détresse.

Bilan
Depuis sa création, la « *Gewedo* » s'est considérablement développée. Deux nouveaux foyers ont été ouverts en 1999 et 2001. Elle peut proposer un accueil non mixte, avec un foyer pour hommes (das Haus Grabbeallee) et pour femmes (Notübernachtung für Frauen).

Médiation nocturne

Médiation de nuit, réseau des « Correspondants de nuit » (Rennes / France)

Contexte et service

Problèmes de délinquance nocturne : 63 % des faits de voie publique sont commis la nuit et le centre ville de Rennes est confronté à des troubles de l'ordre public en lien direct avec la sur fréquentation de nombreux débits de boissons dans un périmètre limité. En avril 1996 l'association Optima a mis place le système des « *Correspondants de Nuit* » après une phase expérimentale démarrée en août 1994. Les correspondants de nuit interviennent auprès de 13.000 logements (habitations à loyer modéré et co-propriétés) à Rennes et à Nantes depuis décembre 1999. Ils sont aujourd'hui 20 correspondants à Rennes et 16 à Nantes offrant une présence et un accompagnement toutes les nuits de l'année de 21h à 4h dans les quartiers d'habitation.

Objectifs

- Gérer les conflits grâce à la médiation et au dialogue : il s'agit avant tout de prévenir plutôt que de réprimer ;
- Aider les habitants à mieux vivre dans leurs quartiers : les correspondants de nuit rassurent les habitants et sécurisent les quartiers d'habitations la nuit par leur présence ;
- Intégrer la population résidente, en tant qu'acteurs-citoyens, à l'action des correspondants de nuit en les associant directement au programme et à son financement.

Les actions sont centrées autour de la médiation, de l'écoute et du soutien, de la sécurisation, du secours et de l'amélioration du cadre de vie.

Bilan

En janvier 2000, Optima a créé un centre qui offre des modules de formation initiale et continue destinés aux correspondants de nuit et à leurs responsables de service, coordinateurs d'équipe ainsi qu'aux professionnels concernés par la médiation (« *agents d'ambiance* », médiateurs de bus, gardiens d'immeubles, animateurs associatifs…). Aujourd'hui le service des correspondants de nuit semble être devenu un outil incontournable dans la gestion urbaine de proximité.

Communication et médiation « Bar U » (Blackburn et Darwen / Grande-Bretagne)

Contexte et service

Blackburn et Darwen sont deux petites villes situées entre Manchester et Liverpool qui ne présentent pas forcément les caractéristiques de grandes villes telles que Londres ou Manchester, à savoir une forte concentration urbaine et un centre-ville très animé le soir. Pourtant ces deux villes doivent aussi faire face à des problèmes de violences dus à l'alcool.

Le programme « *Bar U* » a été lancé suite au constat d'une hausse significative des violences et des crimes liés à l'alcool dans le centre de Blackburn en 2000. Un groupe de travail composé de membres de la Ville, de la Police et de gérants de pubs s'est réuni autour de la question et a lancé le programme « *Bar U* » pour une durée de trois ans d'avril 2002 à avril 2005 pour mieux cibler l'action de la Municipalité pour la prévention de la violence. Le programme se décline en deux actions : des campagnes de communication d'une part, et la mise en place d'un réseau d'acteurs impliqués dans la vie nocturne (policiers, tenanciers et personnels de pubs, membres des autorités locales) et de formations destinées à gérer les conflits d'autre part.

Objectifs

- Assurer le développement d'une vie nocturne sûre ;
- Sensibiliser aux dangers de l'alcool à travers des actions de communication ;
- Agir en concertation avec un réseau d'acteurs de la nuit : police, tenanciers et employés d'établissements nocturnes, représentants de la municipalité.

Bilan

Le programme semble avoir bien fonctionné puisque la violence due au « *Binge Drinking* » a fortement diminué et le centre ville de Blackburn est rapidement devenu beaucoup plus sûr le soir. Grâce à ces résultats concluants, le programme a été étendu au centre de la ville voisine Darwen.

Équipe ambulante de médiateurs nocturnes dans les quartiers « City Guardians », (Londres - quartier Westminster / Grande Bretagne)

Contexte et service
La municipalité de Westminster est située en plein cœur de Londres. Elle a la tâche de gérer le quartier phare des sorties londoniennes : le West End et doit faire face aux problèmes de violence et d'insécurité dus à l'alcool. Toute la difficulté du travail de la mairie réside dans le fait que ce lieu très fréquenté aussi bien par les touristes que par les londoniens est une vitrine de Londres : tout dérapage violent est donc mal venu. Face à une situation de plus en plus préoccupante, la municipalité a mis en place des « *City Guardians* », agissant comme des médiateurs, le jour comme la nuit, dans trois hauts lieux de la vie nocturne londonienne : *Leicester Square, Chinatown et Covent Garden*. Les « C*ity guardians* » n'ont pas le pouvoir de verbaliser. Ils se constituent en équipes mobiles sur le terrain 24h/24. Ils portent tous le même uniforme de manière à être facilement identifiés : une veste jaune estampillé du logo de la ville. Un centre d'appel fonctionnant 24h/24 a également été mis en place pour permettre aux résidents d'alerter les « *City guardians* » le cas échéant.

Objectifs
- Lutter contre les comportements anti-sociaux et les commerces illégaux ;
- Rassurer par leur présence, patrouiller et encourager les londoniens et les visiteurs à fréquenter les espaces publics le soir et la nuit ;
- Éviter et réparer les dégradations sur la voie publique ;
- Lutter contre la consommation abusive d'alcool sur la voie publique : dans les zones délimitées « Street drinking » les city guardians peuvent intervenir et confisquer les boissons alcoolisées.

Bilan
Leicester a été le premier quartier à connaître la présence des City Guardians courant 2002. la forte baisse des actes violents et de la criminalité après une année de fonctionnement a poussé la municipalité à réfléchir à un élargissement de ce programme aux quartiers de Chinatown et Covent Garden.

Remarque
Le concept des médiateurs de nuit existe également en Espagne, à Gijon par exemple avec les « *Seranos* ». Ils assurent un travail de surveillance avec les personnes âgées. Ils sont équipés de téléphones portables en lien direct avec la police. Chaque « *Serano* » agit dans un quartier précis de la ville.

Conciliation

« Charte de la vie nocturne » (Lille / France)

Contexte et service
De part sa position géographique au centre du triangle Paris, Londres, Bruxelles, Lille a bénéficié des mobilités transfrontalières et du tourisme dans le développement de sa vie nocturne. En outre cette ville universitaire qui compte 100.000 étudiants est un marché très réceptif et demandeur d'activités nocturnes. Selon la « *charte de la vie nocturne* » signée par Martine Aubry, maire de Lille, Jean-Pierre Richer, préfet du Nord-Pas-de-Calais, et les représentants de bars et discothèques de la ville, les établissements pourront fermer plus tard (8h au lieu de 5h pour les boîtes de nuit, 3h au lieu de h pour les bars) s'ils s'engagent à prendre des mesures de prévention : lutte contre les nuisances sonores, l'alcoolisme, la toxicomanie et la discrimination. Une Commission de la Vie Nocturne où siègent tous les partenaires concernés par les autorisations d'ouvertures tardives (services municipaux et préfectoraux, polices municipale et nationale, représentants professionnels) s'est également mise en place et se réunit une fois par mois.

Objectifs
- Décliner les règles régissant les activités des exploitants des établissements de vie nocturne. La charte devant être signée par tous les établissements désirant bénéficier d'une extension d'ouverture tardive, les professionnels deviennent ainsi co-gestionnaires et co-responsables d'une partie du développement de la vie nocturne lilloise.
- Inciter les professionnels avec l'aide des pouvoirs publics, à mettre en œuvre des actions de lutte contre l'insécurité routière, la discrimination, la toxicomanie, l'alcoolisme et le tapage à l'extérieur des établissements.
- Concilier les intérêts souvent divergents des exploitants d'établissements nocturnes et des riverains.

Remarque
Dunkerque et Bourg en Bresse viennent de se doter elles aussi d'une charte de la vie nocturne. La ville de Dunkerque et ses partenaires (sous-préfecture, Office du Tourisme, Union des métiers de l'industrie hôtelière et CCID), autorisent les gérants de bars qui le souhaitent, à ouvrir jusqu'à 3h au lieu de 2h, et les discothèques à fermer à 7h au lieu de 5h, sous réserve d'arrêter le service 1h avant, et de veiller aux nuisances sonores : une disposition remarquable pour la prévention routière et le respect des riverains.

Mise en lumière

Innovation en matière d'éclairage urbain (New York / Etats-Unis)

Contexte et service

Dans des environnements tels que *Times Square* à New-York l'éclairage n'a plus rien à voir avec l'éclairage en tant que tel, mais avec l'idée de création d'un environnement, qui est presque un monde intérieur extériorisé à travers l'écran. L'éclairage et les panneaux forment un environnement multimédia qui transmet et véhicule de l'information et du divertissement. Un bâtiment ce n'est plus une façade avec des fenêtres, mais un écran. Les écrans recouvrent la majorité des bâtiments à l'heure actuelle.

Bilan

Au niveau des piétons, un nouveau paysage de signaux lumineux se développe au début du XXe siècle et transforme la perception que le piéton a de sa ville. Les écrans du *Times Square* éclairés 24h/24 et 7j/7, marquent ce milieu de divertissement informatique. Ils ont une des formes du processus de transformation des villes contemporaines. La ville et le monde se mirent sur ces écrans qui froment la ville et le monde comme dans une gigantesque mise en abyme.

Sensibilisation et citoyenneté

équipe des maires de nuit « Nachtwacht » (Amsterdam / Pays-Bas)

Contexte

Créée en février 2003, la fondation du « *Night Watch* » ou « *Nachtwacht* » (n.d.t. Surveillance de nuit) est un groupe de travail et de recherche sur la nuit. Il se compose de huit personnes qui, une fois sélectionnées, deviennent les « Maires » de la nuit d'Amsterdam. L'équipe des maires de nuit a été élue par un vote public et par un jury d'experts pour une période de 3 ans. Il existe le même genre de dispositif dans d'autres villes, où un individu, une mascotte, un poète veille sur la nuit. Le groupe est varié : une sociologue, un DJ, un propriétaire de night club, un directeur artistique, une personne responsable d'un bureau de réservations, DJ et d'autres individus encore. Ils ont créé une brochure intitulée *« Nachtnote »*, qui aborde tout ce qui est lié à la nuit d'Amsterdam et à ce que l'on peut faire pour améliorer les choses.

Objectifs

- Améliorer la nuit en créant un groupe de travail et de recherche ;
- Porter à la connaissance des gens les qualités de la vie culturelle, sociale et économique de la vie nocturne ;
- Informer et sensibiliser au monde de la nuit.

Bilan

En 2006, les élections ont renouvelé l'équipe des maires de nuit. Le « *Nachtwacht* » souhaite continuer dans sa démarche d'amélioration de la vie nocturne et de sensibilisation aux multiples activités nocturnes de la ville afin de montrer la nuit sous un autre angle que celui de la répression.

Services

Garde d'enfants nocturne : « Stern im Ried » (Bienne / SUISSE)

Contexte
Le « *Stern im Ried* » est un centre de garde d'enfants, unique dans le canton de Berne, offrant un service de garde 24h/24. Le home d'enfants « *Etoiles du Ried* » a ouvert ses portes officiellement en 1928. Il s'agit d'une association exécutant un mandat public de la Direction de la Santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne. Le centre accueille des enfants de la naissance jusqu'à l'âge de 6 ans. 32 places sont réparties entre quatre groupes d'âges mixtes.

Objectifs
« *Stern im Ried* » propose plusieurs types de garde : Baby-sitting ; Placements d'enfants en détresse (retirés de la garde parentale pour cause d'abus sexuels, de violences, etc.) ; Placement d'enfants dans l'attente d'une famille d'accueil.
Les gardes d'enfant s'effectuent uniquement dans les locaux de « *Stern im Ried* ». Il ne s'agit pas d'un service de *babysitters* qui se déplaceraient pour des gardes à domicile.
Stern im Ried s'est assigné trois objectifs :
- Sur mandat des parents et/ou autorités, offrir aux enfants un encadrement professionnel ;
- Accueillir à temps plein en urgence des enfants en détresse pour une période maximale de 6 mois et leur offrir la protection nécessaire ;
- En collaboration avec les personnes qui confient la garde des enfants, procéder à des clarifications dans le but de trouver une solution correspondante appropriée.

Bilan
Très discret au niveau de la communication, « *Stern im Ried* » n'en est pas moins connu dans le canton. Unique de par ses prestations en continu, il rend de grands services aux familles en détresse et aux parents actifs.
L'Étoile du Ried forme chaque année des élèves au métier d'éducateur de la petite enfance.

Remarque
À Copenhague, l'Agence « HH-Babysitting » propose quant à elle un service de garde d'enfants à domicile en horaires diurnes et nocturnes. Une ligne téléphonique est mise à disposition des parents de 9h du matin à 22h.

Adaptation des horaires

Boîte de nuit en horaires adaptés : « Seven2one »
Paris et dans d'autres villes françaises.

Contexte
Ce nouveau concept de soirées en discothèques de 19h à 1h du matin est venu d'Allemagne en juillet 2001. Les soirées *Seven2one* offrent également un service de restauration. A Paris elles se déroulent tous les jeudis soirs. Le moyen de paiement est le ticket restaurant.

Objectif
Proposer un service de divertissement adapté aux horaires des salariés qui ne souhaitent pas se coucher tard (Métro, boulot, disco).

Bilan
Succès de la formule qui se développe aujourd'hui dans des grandes villes françaises telles qu'Aix en Provence, Antibes, Bordeaux, Marseille, Paris ou encore Toulouse.

Politique socio-éducative

Politique d'ouverture des structures socio-éducatives et culturelles pour les jeunes « Abierto hasta el Amanecer » (Gijon/Espagne) et « La noche es tuya » (Oviedo / Espagne)

Contexte et service
L'association JOCA (*Juventud Obrera Critiana de Asturias*) impliquée auprès des jeunes en difficulté sociale dans le quartier Calzada à Gijon est à l'origine de la réflexion qui a mené la ville à ouvrir de nouveaux espaces aux jeunes la nuit. Une enquête réalisée en parallèle auprès de 680 jeunes a permis de révéler deux problèmes majeurs : les conditions de vie précaires liées à un fort taux de chômage et l'oisiveté. Deux initiatives virent alors le jour en 1996 sous l'impulsion d'un Conseiller à l'Emploi et à la Jeunesse de la Ville : l'inauguration du pavillon de *Moreda*, centre de loisirs ouvert le soir et destiné aux jeunes lors de la journée de la jeunesse organisée par « *la Joca et Abierto hasta el Amenecer* », projet d'ouverture des espaces publics de la nuit.

Objectifs
- Assurer des actions de prévention contre la consommation de drogue et d'alcool ;
- Proposer des loisirs de soirée et nocturnes adaptés aux goûts des jeunes ;
- Réutiliser et investir les espaces publics à des horaires inhabituels (notamment la nuit) ;
- Récupérer le quartier comme lieu de rencontre ;
- Favoriser l'accès à l'emploi en offrant la possibilité aux jeunes d'acquérir une expérience associative en s'impliquant dans les activités proposées.

Bilan
Le bilan est très positif malgré quelques difficultés financières. La première édition d' « *Abierto hasta el Amenecer* » s'est déroulée en avril 1997 dans les quartiers de la *Calzada* et *d'el Natahoyo* avec une portée sur toute la zone ouest de Gijon et a remporté un franc succès (10 000 participants). Depuis le projet n'a cessé de conquérir de nouveaux quartiers de la ville et de séduire de nouveaux participants (55.000 en 1999). En 2000 l'association diffuse le concept auprès d'autres villes espagnoles et aboutit en juin 2000 à la création de la « *Cooperativa Andaluza de Interés Social Abierto hasta el Amenecer* » chargée de développer des activités nocturnes semblables à celles de Gijon au niveau national. La politique d'ouverture des centres culturels et des gymnases en soirée à Oviedo, Gijon et Aviles (Asturies) et début de nuit ont permis de faire baisser la délinquance des jeunes de 25 % (c'est différent du « couvre-feu » pour adolescents mis en place dans 280 villes américaines ou 14 villes françaises).

Quelques définitions

Accessibilité. « Facilité, possibilité d'arriver à » (Dictionnaire Larousse, 1979)

Hospitalité. « Action de recevoir chez soi » (Dictionnaire Larousse, 1979)

Bornes. « Extrémités, fins de l'étendue, de la durée » (Dictionnaire(Littré).
Éléments qui permettent de déterminer les limites du système urbain et de les classer en différentes catégories : « les bornes naturelles variables » ; « les bornes* légales » liées aux règlements qui conditionnent l'activité des hommes ou l'occupation de l'espace public; « les bornes économiques » qui correspondent au coût variable d'utilisation des services urbains et les « bornes fonctionnelles » qui permettent de mesurer l'activité des hommes. » (Gwiazdzinski, 2002)

Déplacement. « Mouvement d'une personne d'une origine à une destination. » (Choay F., Merlin P., 1988)

Ergonomie. « Recherche d'une meilleure adaptation entre une fonction, un matériel et son utilisateur. » (Dictionnaire Larousse, 2002)

Imagibilité. « Pour un objet physique, qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. » (Lynch K., 1969)

Intelligence collective. « Hypothèse relative à la capacité d'un groupe d'agents cognitifs à atteindre dans l'action une performance d'un niveau supérieur. Elle sous-entend l'existence et la mise à profit : de processus cognitifs d'apprentissage, de représentation, de décision, mais aussi de processus sociaux comme le partage, l'échange, la négociation ou encore de processus relationnels (ou de socialisation). Comme la reconnaissance, la compétition ou l'implication. » (Bonnabeau, Theraulaz, 1994).

Itinéraire. « L'itinéraire est la manière dont on lie deux lieux spatialement, autrement dit, le tracé du chemin qui relie les deux points. » (Cauvin C., 1984)

Lisibilité. « Facilité avec laquelle on peut reconnaître les éléments du paysage et les organisations en un schéma d'ensemble. » (Lynch K., 1969)

Mobilité. « Propension d'une population à se déplacer. » (Choay F., Merlin P., 1988)

Nocturne. « 1. Qui a lieu pendant la nuit. Ex. Tapage nocturne. 2. Se dit d'une espèce, d'un animal qui est actif surtout ou exclusivement pendant la nuit. » (Dictionnaire Larousse, 2002)

Nuit. « Du latin Nox, désigne la période de temps au cours de laquelle le soleil disparaît sous l'horizon. » (Dictionnaire Zedler)

Nuit. « La nuit a longtemps été appréhendée comme une discontinuité, le temps des ténèbres et de l'obscurité, celui du sommeil. Par extension, la nuit symbolisée par le couvre feu, l'arrêt de toute activité et la fermeture des portes de la cité, fut longtemps considérée comme le temps du repos social et de la vie privée. » (Gwiazdzinski L., 1998)

Nuit urbaine. « Dans la plupart des métropoles, la nuit urbaine définie comme la période où les activités sont très réduites, se limite aujourd'hui à une tranche horaire de 1h30 à 4h30 du matin. Ainsi bornée, la nuit urbaine s'inscrit en creux avec des marges floues grignotées par les activités diurnes et un cœur où se développent quelques activités spécifiques. » (Gwiazdzinski L., 1998)

Service. « Au sens large, ensemble des activités économiquement productives qui ne comprennent pas la fabrication d'objets matériels. Au sens restreint, cet ensemble, à l'exclusion des activités d'échange. » (Levy J., Lussault M., 2003)

Services de mobilité. « Ensemble des services qui permettent à une population de se déplacer. » (Gwiazdzinski L., 2004)

Signalétique. « Ensemble des signes qui permettent de se repérer et de s'orienter pour se situer et se rendre d'un point à un autre : formes bâties ou naturelles, graphismes (textes, logos, flèches, symboles), éclairages, physionomie générale des lieux, éléments d'orientation, cheminements, points de vue, mouvements des gens... » (Dictionnaire Larousse, 2002)

Signalisation. « Ensemble des symboles et des graphismes codés et de leurs supports qui expliquent de façon simple l'emplacement, la nature des lieux recherchés et la manière de s'y rendre. » (Dictionnaire Larousse, 2002)

Système de transport. « Le système de transport qui peut-être considéré comme le système circulatoire d'une ville peut se décomposer selon les éléments suivants :

- Les voies de déplacement. Composantes structurales de l'agglomération, elles comportent les rues principales, les rues secondaires, les autoroutes, les terrains utilisés par les transports urbains et les chemins de fer ainsi que les canaux et cours d'eau. Ces voies forment ce que les spécialistes appellent le réseau de transport urbain »;
- Les véhicules. Les voies de communication sont utilisées par une grande variété de véhicules qui vont de la bicyclette au métro et au train de banlieue en passant par la voiture, l'autobus, le camion. Dans le jargon de la discipline, ces moyens de communication sont appelés « modes » ;
- Les lieux de transit. On oublie souvent que le rendement d'un système de transport dépend aussi d'installations adéquates aux points de transit des personnes : gares, stations, arrêts de bus... Il faut prévoir des terrains de stationnement aux points de départ et d'arrivée.

C'est en assurant une bonne intégration de ces trois éléments que l'on assurera un bon rendement du système dans son ensemble. » (Gwiazdzinski, 1990.)

Trajet. « Parcours d'un itinéraire donné selon un mode de déplacement particulier. » (Cauvin C., 1984)

Transport. « Dispositifs, modes et moyens permettant l'acheminement de personnes ou d'objets matériels d'un lieu vers un autre. Par extension, ensemble des moyens de la mobilité, l'une des trois modalités de gestion de la distance (avec la coprésence et la télécommunication). » (Levy J., Lussault M., 2003)

Ville. « Imbrication de trois sous-systèmes dotés chacun d'une logique de fonctionnement et de transformation mais qui s'articulent les uns avec les autres dans des relations complexes de causalité :

- système de localisation qui désigne l'utilisation du sol ;
- système de déplacement constitué à la fois des flux de biens et de personnes qui parcourent la ville et de ce qu'il est convenu d'appeler le système de transport qui en constitue le support ;
- systèmes de pratiques et de relations sociales des habitants qui désignent le déroulement des activités de citadin. » (Bonnafous A., Puehl H., 1983)

Ville. « Labyrinthe à quatre dimensions dans lequel se déplacent les individus. » (Moles A., Rohmer E., 1972)

« La ville aux feux de nuit semblait un archipel »
Guillaume Apollinaire

Lyon, France

Post-scriptum

Post-scriptum
Nocturnes flâneries

† Pierre Sansot

En 2005, Pierre Sansot avait accepté de préfacer notre précédent ouvrage « *Si la ville m'était contée* ». Il disparaissait quelque mois plus tard et nous perdions un ami et un arpenteur de génie. Quelques semaines auparavant, il nous avait offert un texte pour notre prochain ouvrage sur la marche ou sur la nuit. Merci à toi Pierre pour cet hommage inédit à la déambulation, à la ville et à la nuit.

Enfant, vous raccompagniez en parlant votre camarade de classe jusqu'à son domicile et au retour il en faisait de même interminablement, au risque d'oublier vos devoirs du lendemain.

Adolescent, avec un groupe de copains, vous allumiez sur la grève des feux de joie et vous conversiez jusqu'au coucher des étoiles. Quand vous militiez, vous débattiez fort tard dans une arrière salle d'un système injuste qui écrasait les plus faibles et vos exclamations se perdaient parfois dans la fumée d'une tabagie collective.

Devenu adulte, vous avez dû vous insérer dans la vie sociale, nouer des relations et alors vous avez cru apercevoir la vanité de tout parole si elle n'était pas performante et d'ordre technique. Vous n'aviez pas tellement le choix. Soit pénétrer dans les territoires de l'intime, évoquer des bobos sentimentaux (il ou elle l'a abandonné et a demandé le divorce) ou physiques (je ne sais pas si elle ou il réchappera de cette tumeur maligne à moins d'accorder une importance exagérée à un vulgaire rhume de cerveau). Soit prendre de la hauteur, disserter autour des évènements qui menacent notre planète, comme l'effet de serre ou la politique d'un président mégalomane, ce qui n'est pas inessentiel mais vous en étiez réduit à reproduire bêtement des articles que vos amis avaient déjà lus. Plus tard,

la situation risquerait de s'aggraver avec la venue d'enfants puis d'innombrables petits enfants (innombrables) dont vous célébreriez les mérites.

C'est pourquoi, je vous conseille de prendre langue avec des inconnus, si possible dans une grande ville qui mélange les accents, les tempéraments, si possible encore lors d'une déambulation nocturne au cours de laquelle nos barrages s'affaiblissent. Je n'ignore pas les risques d'une telle entreprise. Il vous faudra de l'habileté pour ne pas effrayer l'inconnu(e) qui risque de demeurer sur le qui vive si vous n'avez pas établi sur le mode taciturne des signes d'amitié, de complicité. Faute de quoi, il vous percevra comme un misérable dragueur à la recherche d'une proie consentante. Par ailleurs, à de telles heures indues, les personnes qui errent ont souvent des problèmes que vous aurez à partager. En outre, de telles personnes ont un discours monolithique vite lassant et bien éloigné de l'échappée belle verbale que vous espériez.

En revanche, si la chance vous sourit, si cette nuit là vous est bienveillante, tous deux (vous même et votre ami de rencontre) retrouverez une parole parlante qui vous était inhabituelle et vous vous étonnerez de ses ressources. Déconcertés d'avoir osé parler à l'inconnu et lui d'avoir accepté d'être tiré de sa rêverie, de sa déambulation. L'autre (mais aussi l'autre qui gît en vous) réapparaît comme un mystère difficile à déchiffrer et que sans doute il convient de ne pas déchiffrer rapidement. Ainsi présent, l'intime perd ce qu'il a parfois de fade, d'obscène et d'indécent. Il apparaît comme une tentative difficile pour donner un sens à sa vie, pour nous débattre dans entrelacs de nos peines et nos joies, de nos reniements et de nos fidélités. Les idées générales concernant la santé, l'éducation, la violence se ravivent par la force et l'authenticité de nos engagements.

Ne vous ai-je pas égaré, ne vous ai-je pas demandé le plus difficile : la ville, la nuit, pourquoi pas les précipices du néant ou le chemin escarpé qui mène jusqu'à l'absolu ! Plus simplement, je viens énoncer les conditions qui nous permettent de converser honorablement, loyalement. En effet, pour persévérer dans une conversation d'une certaine tenue, il nous faut savoir respirer – ce à quoi, une ville nous aide par son timbre, par ses cadences. Il est nécessaire de reprendre son souffle, d'interrompre ce qui risquerait de passer pour un débit de paroles et une ville (du moins certaines villes) nous ménage naturellement des pauses. Il convient de pressentir que cette conversation là n'est qu'un moment dans une conversation plus globale qui ne s'interrompra qu'au terme de notre existence, l'immensité de la nuit urbaine nous laissant entendre que la source de nos émois n'est pas près de se tarir. A l'aube, lorsque la nuit s'estompe et que la ville s'éveille, interloqués, nous nous tairons pour ne pas dissiper les

charmes de l'inépuisable. C'est ainsi que la conversation s'achèvera en beauté (car il existe une beauté du silence) et non point dans la gêne ou à la suite d'un vigoureux rappel à l'ordre.

Certaines villes me prédisposent davantage que d'autres à de telles déambulations nocturnes. La présence d'un fleuve me fut toujours d'un grand secours. Il se présenta aussitôt à moi comme un allié. Nous n'avons pas eu de peine à sympathiser : tous les deux amoureux d'une vie lente, attendant que les heures s'écoulent sans nous bousculer. Grâce à lui, je n'ai pas à rechercher un lit dans lequel je trouverai un mauvais sommeil. Le fleuve a fait son lit au cours des siècles. Il ne peut pas ne pas l'avoir aménagé de la meilleure manière qui soit. Il en a vu des belles et des pas belles, des suicides réussis et des suicides manqués, des histoires sinistres et des histoires d'amour.

Grâce à lui, je déambule puisqu'il m'assure une assise indubitable et qui me permet d'avancer sans jamais me perdre. En effet, je ne suis pas l'homme de la dérive laquelle suppose que l'on abandonne ses repères, que l'on succombe à un coup de folie mais aussi, quelle prétention, que le surnaturel nous visitera. Au cours de mes balades, il ne se produit rien d'étonnant. Le quotidien quand il échappe à notre lassitude, s'expose tel qu'il est et sa beauté tranquille me ravit.

Il faut que d' innombrables ponts l'enjambent. A Paris, le Pont de l'Alma, le Pont Neuf, le Pont d'Austerlitz, le Pont Georges V, le Pont Bir Hakeim et encore bien d'autres. Nous ne pouvons pas les traverser à la hâte sauf si un mauvais garçon nous poursuit ou si nous avons reçu l'appel d'un ami en détresse. Nous suspendons notre marche et notre conversation. Il devient urgent de considérer la ville en amont et en aval, sur notre droite et sur notre gauche et non de parler. Le vertige qui nous saisit est celui d'une liberté en prise avec de multiples possibles et non le désir de nous catapulter dans le néant. Nous avons la possibilité de passer d'une rive à une autre – ce qui n'a rien de banal. Certaines d'entre elles cherchent à se déconsidérer : j'exige qu'elles fassent preuve de plus d'équité et de bienveillance. Je me livre au gré de mon humeur à des escapades sans danger mais ô combien fructueuses, jusqu'au Châtelet, jusqu'au Luxembourg, jusqu'au Grand Palais, jusqu'à St Julien le Pauvre, jusqu'aux immeubles cossus d'Auteuil puis je rapatrie ma cargaison jusqu'au bord du fleuve : des clochards l'inspecteront et en retireront ce qui leur convient.

Mais je peux opérer tout autrement : partir de la Bastille ou de Montparnasse ou de la Porte d'Orléans jusqu'à lui car il me manque. J'en ai soif et si je n'étais pas d'une complexion délicate, je l'avalerais à pleines gorgées quitte à indisposer les bateaux mouche et quelques chalands. En fait,

quand j'ai pris trop d'élan, je ralentis ma démarche et je fais en sorte de ne pas plonger en lui car le règlement l'interdit et je risquerais de sombrer au milieu d'épaves qui n'ont rien d'honorable.

J'aurais aimé, et c'est mon seul reproche, qu'il se souvienne qu'il fut une rivière. Des adultes se rappellent leur enfance et conservent d'une certaine manière leur esprit d'alors. Rien de tel avec mon fleuve. Quand une chanson populaire d'Yves Montand en évoque l'existence, on dit que la Seine roucoule. Qu'ai-je à faire de roucoulements? Je préfèrerai des trilles espiègles. Je rêve pour lui d'un autre destin : par intermittence, il cascaderait, il disparaîtrait puis il réapparaîtrait, disons Place de la Sorbonne puisque la Quartier Latin fut autrefois une superbe prairie fleurie. Muni de bottes, je pêcherais des écrevisses, une de mes amies achèterait un poulet fermier au marché de Grenelle et nous préparerions ensemble un poulet aux écrevisses. Il est vrai que nous ne pourrions pas deviser l'un et l'autre. Le long d'une rivière, il y a mieux à faire : il nous faut clapoter dans l'eau vive, opérer des glissades, nous aplatir pour pénétrer dans une prairie ou pour grimper dans un arbre. Des paroles trop suivies perdraient de leur attrait et sembleraient inconvenantes au milieu des bosquets et en présence des animaux d'une vraie ferme!

J'ai dit que la présence d'un fleuve me paraissait indispensable à une conversation déambulatoire. La ville de Marseille échappe à cette proposition. Elle me semble si mouvementée que nous cheminons sans trêve d'un vallon à une crête sublime, d'une ethnie à une autre, d'un accent à un autre accent et voilà que ce mouvement pendulaire remplace avantageusement ce dispositif qui me conduisait d'une rive à une autre rive. Je rappelle quelques noms qui parleront aux amoureux de cette ville : le vallon des Aufles, la Cathédrale de la Major, le Vallon Soriol, la Basilique Saint-Victor, le Palais Longchamp, les Corniches, l'Estaque. Il y a plus : nous sommes guidés par des odeurs, celles du melon, de la pistache, du caroube, de la sardine vive, de la favouille, de l'oursin, de l'aubergine, de l'olive, de la fève, de la figue, de la sorbe, de la rascasse.

Et voilà que le mistral se lève et que subitement « tout rit, tout câline, tout chante, tout claque, tout craque, tout danse, tout blague » comme l'écrit superbement Saint-Pol-Roux. Le vent nous emporte dans sa folie et nous dispose à des paroles, à des actions que nous croyons sublimes. Nous nous accrochons à la rambarde des immeubles, nous faisons face à l'impertinent, nous courons à la recherche du chapeau d'une belle dont il s'est emparé. Lorsqu'une ville parle et nous parle à ce point, il serait inconvenant de lui dérober la parole – ce à quoi, d'ailleurs, elle ne se résignerait pas.

Saurai-je vous persuader? Vous évoquez avec un tel enthousiasme les rodéos auxquels votre neveu, un sacré frimeur, vous invite sur le périf. La règle tacite, c'est bien au contraire de ne jamais pénétrer dans la ville comme si elle était le lieu de l'ennui, d'une civilité morne, d'un passé ressassé. Vous la frôlez, vous la provoquez, pour la terroriser puis vous vous en éloignez après avoir joui de ses craintes. Le jeu vous lasse vite, vous avez autre chose à faire que d'effrayer des familles qui demain reprendront le chemin des écoles ou des bureaux. Vous ne voulez pas abîmer votre véhicule. Vous évitez de la blesser en vous payant une rambarde. Vous laissez derrière vous les portes d'Orléans, de Clignancourt, de la Chapelle. Vous remarquez à peine ces panneaux qui signalent l'existence de Notre Dame, de la Tour Eiffel, le Panthéon.

Votre dessein est plus noble. Vous entendez consommer de l'espace pur (que nul élément pittoresque n'humanise), une nuit pure vidée des bons sentiments et du remous des passants, un esprit pur puisqu'il ne pense à rien et qu'il laisse à un moteur le soin de répondre aux sollicitations.

Vous devriez vous lasser de répéter heure après heure le même circuit. Il vous donne le sentiment d'un éternel retour et la vitesse du véhicule annule les déterminations habituelles de l'espace et du temps. A la vérité, cette pureté, cette nudité extrême est beaucoup moins entière que vous ne le prétendez. Le long du péril giclent les couleurs des enseignes, des flambées de lumière, surgissent des immeubles blessés, des lettres qui ont belle allure parce qu'elles ont été délivrées des contraintes de la syntaxe (MAAF, RFA, LU). Les chiffres propulsés dans la nuit possèdent la rudesse des matricules d'un commando de choc ou d'une équipe de baseball : les battes ne sont pas loin! Dans d'immenses hangars reposent des véhicules de toutes marques, que l'enclos a de la peine à immobiliser : des américaines, des anglaises, des japonaises. C'est bien autre chose que le Salon de l'Auto de Genève. Pour éviter le cliché, quelques couleurs inattendues : du vert chartreuse, du jaune paille, du parme décolorent le circuit.

Vous m'avez parlé avec émotion de l'aube. J'imaginais dans votre esprit de la fatigue, de la confusion, une manière de gueule de bois et peut-être quelques dégueulis. Il n'en est rien. Votre parole côtoie l'extase : lorsque vous évoquez la débandade de ces immeubles incapables de faire bloc et de s'accouder les uns aux autres. Des carcasses, des blocs de ciment et d'habitants échoués sur une rive inhospitalière auxquels personne ne portera secours et qui écoutent dans le sarcasme les propos lénifiants des hommes politiques. Le périurbain agonise à l'instant où les villes et surtout les campagnes s'éveillent matinalement. Une telle agonie n'a certes pas la grandeur du Golgotha et de la mort du fils de l'homme. Vous par-

lez avec délectation des ruines de la modernité, d'une époque moribonde avant d'avoir parcouru le pan de la durée auquel elle avait droit. Je pense par contraste à l'émotion d'un Chateaubriand en présence des blessures infligées par l'histoire aux monuments de la Grèce. Il ne manque à ce charnier de signes que l'odeur fétide de la décomposition et je suis persuadé que vous le regrettez.

Pour ma part, j'ai remarqué tout près du périf un petit café qui reçoit la visite de familiers. Ils doivent prendre l'apéro à midi et le soir et le pousse-café après un repas arrosé. Ils commandent un blanc sec avant d'entamer la journée après avoir posé sur le comptoir un paquet de clopes. Le dimanche matin, ils élaborent leur tiercé, un tiercé nécessairement gagnant. Ce sont les rescapés d'un exode impitoyable à l'égard des gens de peu. Il me rappellent les gueules cassés de la grande guerre. Je suis extrêmement ému. Ces gens là, c'était nous autrefois. Cet établissement est de la même espèce que les cabanes de pêcheurs menacés auprès des étangs, que ces herbes tenaces qui bordent encore le périf et qui ne s'affolent pas pour autant (elles en ont vu tellement d'autres depuis Attila, le dévoreur d'herbes).

J'aimerais vous rapatrier auprès de nous. Vous n'avez pas à choisir entre votre goût de l'Art Moderne et votre perception immédiate, naïve en quelque sorte figurative des choses. Vous êtes un homme de la tendresse et non de la fureur, de l'amitié et non de la castagne. Vous n'êtes pas de ceux qui épaulent et exécutent tout ce qui leur parle : donnez plutôt sens à ce qui passe pour insignifiant à un regard rapide. Soyez à nouveau sensible aux mots, aux inflexions d'un fleuve, aux murmures d'un être aimé. Soyez à nouveau ce flâneur qui déposait sur son chemin des images, des souvenirs et qui lors d'une nouvelle ballade les retrouverait et les enrichirait d'autres signes de bienveillance du monde. Notre quatuor peut-il encore parvenir à ses fins ? N'a-t-il pas perdu de sa magie ?

Les villes existent encore. Elles ont de quoi nous ravir. Mais mises à plat, mises en représentation, leur présence sensible, immédiate, confuse, naïve ne risque-t-elle pas de s'atténuer, devenant un parc de loisirs multiforme pour que chacun y trouve son compte, Amélie Poulain jouant pour Montmartre le rôle de Mickey pour Disneyland et ainsi de suite pour tous les autres arrondissements, une ville, impeccable, décourageante de perfection, irréelle à la manière des top models ou d'une personne sortant d'un salon d'esthétique.

La nuit. Autrefois une ville, elle se recouvrait d'une poussière stellaire précieuse et ainsi, elle participait à la beauté des astres. D'autre part, et par un processus contraire, surgissaient de ses bas fonds, des égouts de la vie

sociale ou d'une ville fondatrice disparue, une flore et une faune étranges. Elle s'est en quelque sorte déténébrée comme l'on dit de certains animaux qu'ils ont été décervelés à des fins de recherche.

Le flâneur est toléré même s'il importune par sa curiosité, par la lenteur de sa démarche. On ne le reconduit pas encore aux frontières de la cité mais on lui préfère les grands randonneurs, les joggers, les amateurs de grand espace, les internautes, les consommateurs et producteurs de simulacre. Peut-on avoir véritablement le goût de vaquer dans une ville qui par l'artifice ressemble de plus en plus à une belle image ? Peut-on s'y égarer comme dans un territoire étrange ? Ne nous conduisons-nous pas comme des touristes dans notre propre ville ?

Le fleuve : les crues lui sont interdites. Il lui est déconseillé d'enfler, de se mettre en colère, de lécher les pieds du zouave de l'Alma. Il est de son essence de s'épancher en rives et non point d'être bordé par des voies rapides qui ressemblent à nos périfs. On a inventé un Paris-Plage, initiative qui ne manque pas d'intérêt pour les habitants en quête de distraction mais qui constitue un contre sens matériel, poétique à l'égard de la vérité de la ville et du fleuve. Imagine-t-on sans rire des poètes (et nous sommes tous les poètes de notre ville) allongés sur des rocking-chairs tandis que leurs amoureuses se laissent bronzer.

Tant que je me plairai à déambuler dans une ville (de moins en moins tard car je me fais vieux), et à lui parler et à parler d'elle avec des extravagants de mon espèce, mes craintes ne seront pas tout à fait fondées.

Table des matières

Préface - Poursuivre l'exploration nocturne
Jean-Claude Ziv 7

Avant-propos et remerciements 13

Introduction - Explorer les villes et les nuits d'Europe 19

Partie I - Le contexte mouvant des nuits urbaines 25
La nuit espace-temps en évolution 27
Une démarche d'exploration globale 36

Partie II - Une offre et une demande de services en évolution 39
Des approches contrastées de la nuit 41
Une évolution sensible de l'offre urbaine 44
Une nouvelle demande et de nouvelles pratiques de mobilité 50
Des réponses spécifiques 53

Partie III - Des services qui s'adaptent 55
Une offre différenciée de services 57
Des limites aux mobilités nocturnes 83
Des contraintes à intégrer 85
Quelques conditions de réussite 87
Des services transférables 90

Partie IV - Les premiers enseignements 95
Une première approche des mobilités nocturnes 98
Un système de mobilité amputé 100
Un système urbain incomplet 104
Une citoyenneté discontinue 106

PARTIE V - Des pistes pour demain 111

Des propositions pour une politique de mobilité durable 113

Des pistes pour des villes accessibles et hospitalières 114

De nouveaux principes pour la ville et l'urbanisme 122

Des propositions pour poursuivre l'exploration 124

CONCLUSION

Pour des villes accessibles et hospitalières de nuit comme de jour 127

POSTFACE - Ne voyons pas l'avenir en noir

Jean-Jacques Payan 133

ÉLÉMENTS DE BIBLIOGRAPHIE 139

ANNEXES 145

Services de mobilité nocturnes 147

Autres services nocturnes 171

Quelques définitions 192

POST-SCRIPTUM - Flâneries nocturnes

Pierre Sansot 195

Crédit photo

Luc Gwiazdzinski
luc.g@sherpaa.com

Tous les ayants-droit n'ayant pu être identifiés, leurs droits seront réservés.

Pour connaître les autres publications
du Pôle éditorial multimédia
de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM)

voir le catalogue et les nouveautés sur le site UTBM :

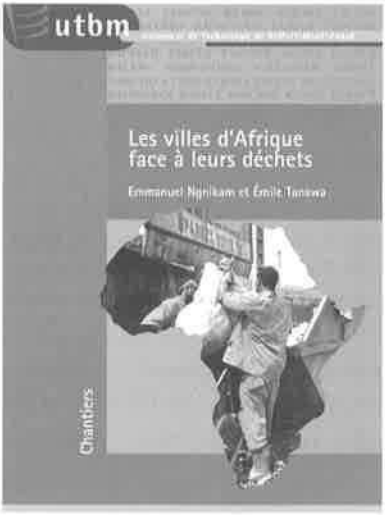
www.utbm.fr → onglet L'UTBM → Editions multimédias
ou :
http://pem.utbm.fr

Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM)
Site de Sevenans, rue du château.
90010 Belfort cedex
Tél : 03 84 58 32 73

Directeur de Publication :
Pascal Fournier (Président UTBM)

Coordinateur de la publication :
Yves-Claude Lequin - yves.lequin@utbm.fr

Maquettage texte et couverture :
Atelier Gaia, Elisabeth Fuhrer - fuhrer.elisabeth@wanadoo.fr



Les villes d'Afrique face à leurs déchets

Emmanuel Ngnikam et Émile Tanawa.

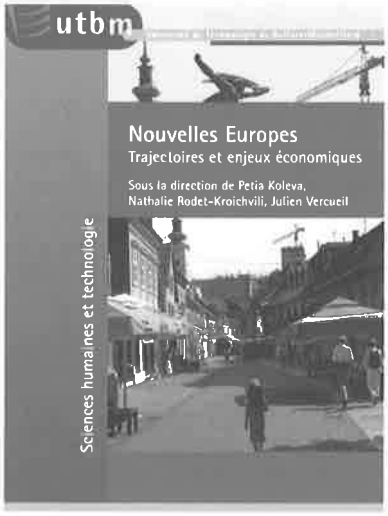
Préface de Paul Vermande
(Professeur émérite de l'INSA de Lyon)

Collection : Chantiers

Résumé : La gestion des déchets demeure un problème en Afrique. Comment assurer la propreté des villes et préserver leur environnement ? Cet ouvrage analyse la gestion et le traitement des déchets, les politiques et leur financement. Réalisé avec le soutien de l'Agence universitaire de la Francophonie.

Diffusion : Maison du livre de Franche-Comté - 25, chemin des Planches - 25025 Besançon cedex 4 - tél. 03 81 88 14 54

978-2-914279-32-1 / 288 pages / 16 x 22 cm / 2007 / 24 €



Nouvelles Europes. Trajectoires et enjeux économiques

Sous la direction de Petia Koleva,
Nathalie Rodet-Kroichvili et Julien Vercueil

Collection : Sciences humaines et technologie

Résumé : Analyse des transformations économiques de l'Europe centrale et orientale, de la variété des trajectoires abordant : propriété, monnaie, distribution alimentaire, marché du travail et retraites, responsabilité sociale des entreprises, investissements étrangers, la diversité des capitalismes.

Diffusion : Maison du livre de Franche-Comté - 25, chemin des Planches - 25025 Besançon cedex 4 - tél. 03 81 88 14 54

978-2-914279-28-4 / 328 pages / 16 x 22 cm / 2007 /19 €

La technologie entre à l'université. Compiègne, Sevenans, Belfort-Montbéliard...

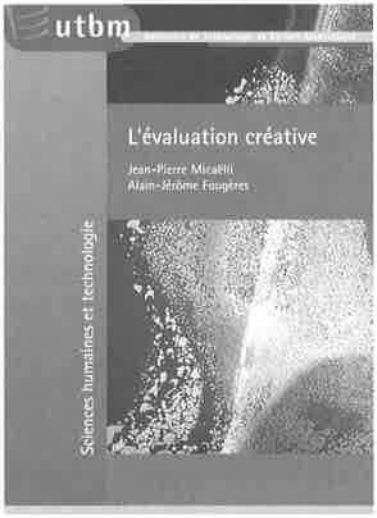
Pierre Lamard (professeur des universités, UTBM) et Yves-Claude Lequin (professeur agrégé, UTBM)

Collection : Sciences humaines et technologie

Résumé : L'ouvrage présente un millénaire d'histoire de la technologie... mais sa longue absence à l'université et dans les écoles d'ingénieurs en France. C'est ensuite l'histoire des trois universités de technologie et particulièrement de celle de Belfort-Montbéliard.

Diffusion : Maison du livre de Franche-Comté - 25, chemin des Planches - 25025 Besançon cedex 4 - tél. 03 81 88 14 54

2-914279-24-8 / 340 pages / 16 x 22 cm / 2006 / 19 €



L'évaluation créative

Sous la direction de Jean-Pierre Micaëlli
et Alain-Jérôme Fougères

Collection : Sciences humaines et technologie

Résumé :L'évaluation concerne de nombreuses institutions : contrôleur de gestion, auditeur, manager, ingénieur, enseignant... et aussi le moraliste ou le politique. A tort perçue comme banale, elle sera considérée ici comme une activité majeure, qui commence par la création d'outils évaluatifs spécifiques.

Diffusion : Maison du livre de Franche-Comté - 25, chemin des Planches - 25025 Besançon cedex 4 - tél. 03 81 88 14 54

978-2-914279-33-8 / 304 pages / 16 x 22 cm / 2007 / 20 €

Achevé d'imprimer
en mars 2007
à l'imprimerie Metthez

Nuits d'Europe

Pour des villes accessibles et hospitalières

uc Gwiazdzinski

Depuis le début des années 1990, on assiste à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques. Face à l'augmentation de la demande festive ou laborieuse, les lles européennes ont dû repenser leurs réseaux de transport. Malgré s freins liés à la plus faible rentabilité, aux coûts supérieurs et aux oblèmes de dégradations ou d'insécurité, pouvoirs publics, associations entreprises ont développé une nouvelle offre de services nocturnes. uvent expérimentés à l'occasion d'événements exceptionnels (Nuits anches...) ces services participent à la recomposition d'un nouvel pace de travail et de loisirs nocturne et à la définition d'une nouvelle banité. Leur développement intermodal et multiscalaire, l'animation s pôles de transit, l'information et le confort accru, peuvent ntribuer à l'émergence de villes plus accessibles et hospitalières. La uit a décidément beaucoup de choses à dire au jour.

réface de Jean-Claude Ziv

ostface de Jean-Jacques Payan

c Gwiazdzinski. Docteur en géographie et diplômé de l'IHEDAT, recteur de l'Agence Sherpaa, fondateur de la Maison du temps et la mobilité, enseignant-chercheur à l'Université de technologie Belfort-Montbéliard et à Politecnico de Milan, expert européen membre des laboratoires *Systèmes et transports* (UTBM) et *Image ville* (ULP CNRS, Strasbourg), il a dirigé de nombreux colloques et ogrammes de recherche sur les questions de développement urbain, temps sociaux et de mobilité. Ouvrages : *La ville 24 h/24*, 2004 ube), *La nuit, dernière frontière de la ville*, 2005, (Aube), *Si la ville 'était contée* (col), 2005 (Eyrolles), *La nuit en questions* (col), 2005 ube), *Si la route m'était contée* (col), 2007 (Eyrolles).

après un rapport
EDIT (2005)
*cturnes, Nouveaux
vices de mobilité en
rope et sur d'autres
ntinents*

PREDIT

Publié avec le soutien du ministère des Transports

utbm
pôle éditorial multimédia

SET
Laboratoire Systèmes et Transports

20 €

ISBN : 978-2-914-279-29-1