



HAL
open science

L'archipel des mobilités nocturnes

Luc Gwiazdzinski

► **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski. L'archipel des mobilités nocturnes. Marie-Flore Mattei; Denise Pumain. Données urbaines n°5, Anthropos, pp.87-96, 2007, Données urbaines 5, 978-2-7178-5409-1. halshs-00256676

HAL Id: halshs-00256676

<https://shs.hal.science/halshs-00256676>

Submitted on 23 Mar 2018

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

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

L'archipel des mobilités nocturnes,
Une première approche des temps et espaces de la mobilité dans la ville des 24 heures
Données urbaines, 2007, Anthropos, n°5

Gwiazdzinski (*)

La ville aux feux de nuit semblait un archipel
Guillaume Apollinaire

Résumé

Depuis le début des années 90 on assiste à une colonisation progressive de la nuit urbaine par les activités économiques. Afin de répondre à ces nouveaux besoins de mobilité, de nouveaux services se mettent progressivement en place dans les métropoles. Dimension oubliée de la ville, la nuit s'ouvre peu à peu à l'investigation géographique. Pour la première fois, une enquête internationale auprès de 600 villes de 106 pays des cinq continents et des démarches de traversées urbaines nocturnes parallèles ont permis de dresser un premier tableau contrasté des nuits urbaines, de dégager quelques grandes tendances d'évolution des mobilités, de l'offre de services et de nos villes la nuit. Au-delà de la question des services de mobilité, la nuit a beaucoup de choses à dire au jour. Cette première exploration des systèmes urbains la nuit interroge la figure émergente de la ville en continu 24h/24 et 7j/7 et nous invite à repenser les temps et les espaces du système urbain autour de la figure de l'archipel. Le géographe qui suggère de mettre la question de la nuit à l'agenda des scientifiques, des techniciens et des politiques, plaide pour des villes plus accessibles et hospitalières de nuit comme de jour. Il propose notamment d'intégrer la nuit dans une écologie du temps urbain, de reconstruire un système urbain complet 24h/24, de définir un droit à la ville qui ne se limite pas à la période diurne. Il imagine enfin les principes d'un urbanisme de la nuit qui puisse irriguer le jour.

Comme l'organisme humain, la ville a toujours eu une existence rythmée par l'alternance jour-nuit. Période d'obscurité symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité et la fermeture des portes de la cité, la nuit fut longtemps considérée comme le temps du repos social¹. Si on étudie depuis longtemps la ville le jour, chercheurs, techniciens et élus ont longtemps ignoré la nuit urbaine. Progressivement les activités humaines se déploient vers la nuit et recomposent un nouvel espace de travail et de loisirs qui exige une offre de mobilité quasi-permanente à laquelle nos organisations ne sont pas toujours préparées. Pour répondre à des besoins de mobilités nocturnes vers des pôles d'activités, des solutions de transport diverses et variées se mettent progressivement en place localement en Europe et dans le Monde. Le succès du réseau *Noctilien* en Ile de France et le développement annoncé du réseau de bus de nuit de Bruxelles début 2006 s'inscrivent dans ce processus. Nous ne disposons pourtant d'aucun état des lieux sur ces évolutions et expériences. La « nuit des données » est aussi celle des transports et des mobilités².

1. Explorer les systèmes urbains la nuit

Une recherche sur les services de mobilité nocturnes, menée de janvier 2004 à mai 2005 avec le soutien du PREDIT³ a permis de dresser un premier état des lieux de l'offre en France, en Europe et sur d'autres continents. L'étude avait pour objectifs « *d'analyser les mobilités autour des pôles d'activités, les bonnes pratiques et les services de mobilités expérimentés, les réussites et les échecs*⁴ ». Le travail d'exploration a été construit à partir de quatre convictions : *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 à travers le prisme de l'économie, du droit aux services urbains, de l'égalité sociale ou de l'esthétique ; *la nuit a beaucoup de choses à dire au jour*.

La question des mobilités nocturnes s'inscrit dans le cadre d'une approche de la ville comme un système⁵, imbrication de trois sous-systèmes 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 ; *système de pratiques* et de relations sociales des habitants qui désigne le déroulement des activités de citoyen⁶. La question des mobilités nocturnes a été insérée dans une réflexion plus large sur la nuit urbaine intégrant les services de mobilité (offre, évolution de la demande, fonctionnement, stationnement, tarification, communication, politique, problèmes...) et les autres services.

1 GWIAZDZINSKI L., 2003, *La ville 24h/24*, Editions de l'Aube, 252p.

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

3 GWIAZDZINSKI L., « *Nocturnes* », *Services de mobilités nocturnes en Europe et sur d'autres continents*, rapport final au PREDIT, programme de recherches pour le Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme, de la mer, Direction des transports terrestres, juillet 2005, 234p.

4 Décision du Ministère de l'équipement des transports, du Logement, du Tourisme et de la mer, Direction des Transports terrestres, Sous-direction de la Stratégie et des Politiques intermodales, 26 septembre 2003

5 « *Un système est 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* », in PUMAIN D., SANDERS L., SAINT-JULIEN Th., 1989, *Villes et auto-organisation*, Economica, 188 p.

6 BONNAFOUS A., PUEHL H., 1983, *Physionomie de la ville*, Les éditions ouvrières, 165 p.

Deux axes d'exploration privilégiés.

La démarche d'observation et d'analyse s'est articulée autour de deux axes principaux :

- Une **enquête internationale en 7 langues** a été réalisée auprès de plus de 900 interlocuteurs dans 106 pays des cinq continents : élus locaux, techniciens des collectivités en charge des transports, transporteurs locaux, universités et laboratoires de recherche, responsables d'associations liés à la mobilité. 229 questionnaires comportant notamment les 20 plus grandes agglomérations françaises, toutes les capitales de l'Union européenne, la plupart des capitales de l'Europe élargie et des métropoles d'autres continents ont été exploités.

- **Des explorations sous forme de traversées nocturnes** ont été organisées en parallèle dans une vingtaine de villes d'Europe d'Amsterdam à Tours. Les parcours rassemblent pendant une nuit des acteurs de la ville (élus, chercheurs, techniciens des transports et des collectivités, travailleurs sociaux, personnels médicaux, responsables associatifs, artistes, forces de l'ordre...), qui traversent leur agglomération d'une périphérie à l'autre à la rencontre des habitants et des usagers. Loin des contraintes du jour, l'immersion permet d'éprouver et d'épuiser la nuit. A l'issue des traversées les restitutions sont l'occasion de préciser le diagnostic sensible, de faire émerger des pistes de projets et d'imaginer des partenariats. Le travail d'enquête et de traversées nocturnes a été complété par un recensement complémentaire des bonnes pratiques, des visites d'expériences et une enquête spécifique sur la mobilité des jeunes en soirée. Des actions de sensibilisation ont été menées en parallèle et se poursuivent : site Internet⁷, colloques internationaux.

Ces travaux d'enquête, d'observation et d'immersion ont permis de dresser un premier tableau des nuits urbaines et des mobilités nocturnes.

2. Un tableau contrasté

2.1. Des approches contrastées de la nuit

Les représentations de la nuit sont contrastées. Elle est perçue à la fois comme un moment de liberté et d'insécurité. Pour les plus jeunes, la nuit est synonyme de fête, de sexe ou d'amusement là où les plus anciens parlent d'obscurité, de calme, de repos et de silence. Il n'y a pas une nuit mais des nuits en fonction de la latitude, du climat, des pays et des cultures. Chaque ville, voire chaque quartier, a sa structure temporelle, sa couleur propre même si, tant en matière de lumière que d'offre de loisirs, on assiste également à une certaine banalisation.

De plus selon l'interlocuteur les bornes en sont variables la nuit commence entre 20h00 et minuit et se termine entre 4h00 et 8h00. La nuit se décompose en trois grands temps : *la soirée*, de 20 h à 1 h 30, marge de la nuit qui s'avance ; *le cœur de la nuit* de 1 h 30 à 4 h 30, creux de l'activité urbaine *le petit matin* de 4 h 30 à 6 h, marge du jour qui arrive. Entre 6h et 20h, c'est l'empire de la ville de jour. 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 : Nouvel An, Fête de la Musique, Nuits blanches, voire lors des victoires des équipes sportives nationales ou locales ou lors des élections.

Toutes ces agglomérations sont caractérisées par une offre nocturne limitée, en effet, passées les premières heures de la nuit, les seuls services disponibles sont les distributeurs bancaires, les soins médicaux, les pharmacies, les services de sécurité ou les stations services. Dans

⁷ www.u-night.org

certaines villes, des services spécifiques ont également été développés la nuit : garde d'enfants à Turin (Italie) et Angers (France), activités sportives à Helsinki (Finlande) Toutefois les acteurs locaux sont désormais plus 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 », élus et responsables d'établissements commencent à travailler ensemble sur différents points : 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 », « stewards urbains » ou « Serenos » ; la solidarité avec le développement de lieux de nuit comme « La moquette » à Paris et le transport avec la création de services adaptés.

2.2. Une progression générale des mobilités nocturnes

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...

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. 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 influe sur les comportements des noctambules. Le dernier exemple est celui de la Grande-Bretagne avec le Licensing Act, entré en vigueur en 2005 : face au nombre croissant de violences engendrées par la surfréquentation de certains lieux aux mêmes heures, dues aux restrictions 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.

Partout en Europe, 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 Cremona (Italie) ou Bristol (Grande-Bretagne), une majorité de villes ont connu un développement des mobilités nocturnes au cours des dernières années.

L'offre de transport doit donc s'adapter à des pratiques de mobilité qui évoluent très vite : *décalage des horaires* de début de soirée, *absence de programmation* des soirées et demande de souplesse ; *développement de parcours* nocturnes d'un établissement à l'autre ; *changement d'échelle* des mobilités nocturnes sur des dizaines de kilomètres, *demande de sécurité* qui oblige à imaginer une chaîne intermodale de mobilité (taxis...), *demande de lisibilité* de l'offre de transport nocturne (plans lisibles, signalétique adaptée) ; synchronisation de l'offre de transport sur les rythmes et horaires des pôles de travail ou de divertissement et une adaptation permanente sont nécessaires.

2.3. Une nouvelle offre de services de mobilité

De Los Angeles à Poitiers, la majorité des villes enquêtées ont fait évoluer leur offre de transport nocturne au cours des dix dernières années : décalage des horaires, instauration de nouvelles lignes de transport nocturnes, mise en place d'une centrale d'appel et de réservation, vidéosurveillance, desserte des discothèques, régulation du tarif des taxis et du temps d'attente ; prolongation de la validité des abonnements mensuels et annuels aux lignes de bus nocturnes. Les objectifs affichés par les pouvoirs publics sont 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 ou le renforcement de l'attractivité de leur cité comme à Zürich où les transports s'intègrent dans une démarche globale de développement de la vie nocturne. Les associations et les entreprises se mobilisent également pour développer une offre de mobilité en toute sécurité : covoiturage pour les soirées étudiantes à Belfort-Montbéliard, accompagnement à domicile en scooter à Londres, marches exploratoires de femmes à Montréal pour favoriser la mobilité des habitants en toute sécurité. Les événements qui noircissent désormais 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 : *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.

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. Les grandes agglomérations françaises enquêtées ont désormais toutes un service de soirée. 17 villes ont un service spécifique de bus jusqu'à une heure environ. Six villes ont un service spécifique après minuit : Lyon, Paris, Rouen, Montpellier, Nantes et Rennes. Certaines ont développé un service spécifique de taxis collectifs nocturnes. Les capitales européennes ont toutes un réseau spécifique de transport nocturne au-delà de minuit et certaines comme Londres ou Athènes ont des transports 24h/24. Parallèlement au développement des services de mobilité, on interdit parfois la circulation de la voiture dans l'hypercentre (Mons, Rennes...), les quartiers historiques (Bordeaux, Ravennes...) ou certains secteurs particuliers (San Lorenzo à Rome).

Dans la plupart des villes, les tarifs des transports en commun sont les mêmes que le jour. Quand ils changent, c'est généralement entre 23h et minuit. Dans 80 % des villes, les parkings restent ouverts toute la nuit avec un tarif inférieur ou égal à celui du jour. Certaines zones de stationnement deviennent gratuites à partir de 18 h 00 et jusqu'à 21 h 00 au plus tard (Montréal).

Toutefois malgré les évolutions récentes, l'offre de transport reste largement inférieure à celle de jour pour l'ensemble des modes (bus, train, tramway, trolley...) sauf le taxi pour lequel l'offre s'équilibre parfois.

2.4. Des obstacles à la mobilité nocturne qui perdurent

Des barrières s'opposent encore à la mobilité des usagers de la ville : *disparités centre et périphérie* en matière de transports ; *desserte limitée dans le temps* avec des transports publics s'arrêtant avant minuit ; *coût d'accès* aux services comme le taxi ; *horaires de retour inadaptés* des transports en commun pour les travailleurs comme pour les fêtards ; *offre de transport peu lisible*, *l'inhospitalité* de l'espace public ; *lieux de transit* (gares...) souvent

fermés et peu accueillants ; *mauvaises connections entre les transports interurbains et intra urbains, des problèmes de correspondances aux heures tardives ; absence de réseaux transversaux de périphérie à périphérie ; conflits entre la ville qui dort et celle qui s’amuse* notamment à la sortie des établissements ou lors des migrations d’un lieu à l’autre ; *abus d’alcool* dans l’espace public qui entraîne des problèmes de santé, de sécurité et de tranquillité publique.

Pour les autorités locales, les freins au développement des transports nocturnes sont dans l’ordre décroissant, l’insécurité, la faible rentabilité, le coût du service et les dégradations. D’autres contraintes pèsent sur le développement des services publics de mobilité : la concurrence avec les taxis, le goût de la voiture, la législation sur le travail de nuit qui augmente son coût, la plus faible densité d’usagers potentiels, les contraintes sociales, l’opposition des syndicats au travail de nuit, la timidité des pouvoirs publics engagés dans des logiques financières, les réticences des autorités organisatrices des transports qui évoquent des contraintes techniques de maintenance des réseaux. Le coût des transports nocturnes pour l’usager et le coût d’accès élevé à la ville la nuit en général, sont d’autres freins au développement des services de mobilité nocturne et à l’animation de la ville la nuit.

2.5. Des conditions de réussite

La réussite des systèmes de transports nocturnes dépend de nombreux critères : l’intégration dans une politique globale de développement de la vie nocturne comme à Barcelone avec le programme *Bonanit* ; l’interdépendance des services et des transports nocturnes ; l’animation dans les transports, le design et la conception des services de mobilités nocturnes adaptés à ce moment spécifique comme les *Party bus* (Belgique, Allemagne, Grande-Bretagne, 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 ; l’adaptation fine aux contraintes du territoire comme dans le secteur rural de Delémont en Suisse avec un système de transport à la demande baptisé « Hibou » qui fonctionne bien ; l’intégration tarifaire jour-nuit et entre réseaux ; une connaissance fine et une bonne adaptation au marché, à ses cibles (jeunes, travailleurs,) et aux horaires des lieux de loisirs, des entreprises ; du temps pour permettre à un système de s’installer et de s’imposer ; une communication performante et originale à l’image de « *Fledermaus* » à Zürich ; la mise en avant de l’intérêt général et des gains du service pour la société (diminution des accidents de la route, réduction du trafic et des nuisances et développement de la vie nocturne) ; le développement d’actions de sensibilisation et de prévention comme à Newcastle (Australie), ou les partenariats forts entre les autorités organisatrices, les exploitants de transports et les lieux de vie nocturne ou des partenaires privés comme à Zurich où la Kantonale Bank a pu offrir des réductions tarifaires aux clients ; une stratégie intermodale qui permet de répondre à l’augmentation des distances parcourues pour accéder à l’offre nocturne comme en Suisse avec le « *Moonliner* », systèmes de transports par bus interurbains centrés sur Berne, en correspondance avec les offres de train et les services locaux.

La demande exprimée pour des villes plus accessibles et hospitalières passe par des transports publics, des taxis moins chers, mais également par davantage de commerces ouverts, une sécurité renforcée... et l’ouverture de lieux d’aisance.

Des services de mobilité transférables.

Parmi les nombreux services de mobilité nocturnes recensés, certains pourraient être transférés : les bus de nuit du réseau « *Nightcruiser* », équipés d’un bar et de sons et

lumières à Perth (Australie) ; le réseau de Transports de nuit inséré dans un projet global « *Good Evening Barcelona* » : pour les jeunes et les travailleurs de nuit ; le métro 24h/24 de New York (Etats-Unis), les abonnements de nuit de Reims (France) ; les parkings de nuit à 1 Euro de Besançon ; la gratuité du bus sur les campus des Universités de Los Angeles, le Bus à la demande « *Radiobus* » à Milan, la tradition des tramways qui circulaient de nuit et permettaient aussi de livrer les magasins à Cracovie (Pologne), le réseau intermodal bus et train « *Nachtnetz* » à Zürich (Suisse), la campagne de communication « *Nachtnetz* » (chauve-souris) à Zurich (Suisse) ; la stratégie des trains de nuit en Allemagne, les « *Zemidjans* » taxi-motos de Cotonou au Bénin, les politiques de fermeture nocturnes temporaire des villes, le « *Plan Vigicarotte* », de Niort (France) ; Le raccompagnement des gens ivres, « *Daiko Unten* » de Gifu (Japon), les agents de sécurité dans les bus à Newcastle (Grande-Bretagne) ; la régulation de l'accès aux taxis, « *Taxis Marshalls* » à Bath (Grande Bretagne), l'opération Femmes et transports « entre deux arrêts » à Montréal (Canada), les réseaux de transport de salariés qui perdurent comme sur le site PSA Peugeot-Citroën de Sochaux (France).

3. La figure globale de l'archipel nocturne

A partir de ces travaux, on peut tenter de définir une réflexion plus globale sur le fonctionnement d'un système de déplacements amputé, sur une offre de mobilité réduite et l'émergence d'un système urbain discontinu.

3.1. Un fonctionnement spécifique du système de déplacements

Les analyses sur 24 heures permettent de mettre en évidence différents phénomènes et de confirmer quelques intuitions sur le fonctionnement du système de déplacement :

- 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) ;
- La **tendance à une augmentation de la circulation en soirée** ;
- 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 progressif de « bastions de temps en continu »**, pôles de services ouverts 24h/24 et 7j/7, aux abords des espaces de flux (gares, stations service...).

3.2. Une offre de mobilité réduite

Dans la nuit urbaine, les distances s'allongent, le temps d'attente et le coût augmentent. 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. Le coût d'accès à l'espace urbain la nuit est augmenté qu'il soit mesuré en termes financiers ou en termes d'effort physique. Les transports publics ont disparu laissant le choix entre les taxis plus chers, la voiture individuelle ou la marche à pied.

A partir d'une certaine heure, le système de transport s'arrête ou ralentit et la nuit s'installe peu à peu. Le système de mobilité est amputé : l'accessibilité inter-urbaine est réduite (transport par bus inexistant, transport ferroviaire réduit, aéroport fermé), l'accessibilité intra-urbaine limitée (transports publics arrêtés, taxis moins nombreux et plus chers), les temps d'accès sont allongés et le coût d'accès à l'espace urbain augmenté.

On peut difficilement accéder ou sortir de la ville sauf à pied, en voiture individuelle ou en taxi, donc à un coût supérieur. La nuit, la ville semble fermer ses portes, comme au Moyen Âge. A cette époque, 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 remparts ont disparu d'autres barrières persistent limitant la mobilité. Ces pont-levis d'un nouveau genre interdisent ou limitent l'accès et la circulation.

3.2. L'émergence de l'archipel nocturne

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. Pendant quelques heures, la ville se transforme en une forteresse seulement accessible à pied ou grâce à un véhicule privé.

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

La ville la nuit est un espace-temps sous contrainte où la liberté de circuler de l'individu est limitée par l'absence de moyens de transports, leur faible nombre et leur coût élevé. L'absence de services publics en soirée et la nuit met en exergue une « citoyenneté discontinue ».

4. Des pistes pour demain

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 : partout en Europe le contexte est favorable au développement de la réflexion sur les services de mobilité nocturnes. A partir de cette enquête internationale, de nos traversées nocturnes et de nos entretiens avec les responsables, spécialistes et experts européens rencontrés, nous pouvons ébaucher quelques propositions pour les politiques de transport et les systèmes de mobilité nocturnes. Dans une société qui repense ses nycthémers, la nuit a décidément beaucoup de choses à dire au jour.

4.1. Des pistes générales pour les politiques de transport

Il faut réfléchir la ville et les systèmes de mobilité 24H/24 et 7j/7, selon une logique de continuité : *Continuité géographique*, en ayant la possibilité d'aller d'un point à un autre ;

continuité informationnelle : il faut assurer l'information de l'utilisateur avant, pendant et après son parcours ; *continuité temporelle* en imaginant des solutions de transport 7j/7 et 24h/24 et *continuité politique* enfin qui permette de mener des projets à long terme et à la bonne échelle. Il faut faire tomber les frontières entre transports collectifs et transports individuels, recherche et expérimentation, usagers et sociétés de transport. Les solutions en termes de mobilité durable ne se trouvent pas du côté des infrastructures mais plutôt de l'optimisation de réseaux intermodaux grâce à des démarches de co-construction et à une utilisation des Technologies de l'information et de la communication.

Le choix de nombreuses villes de 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.

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.

4.2. Des pistes spécifiques pour les systèmes de mobilité nocturnes

Ces pistes de travail pour une nouvelle approche des mobilités nocturnes renvoient 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. Ces propositions peuvent s'organiser autour de cinq thèmes principaux : continuité, gouvernance, confort et sécurité, innovation et décision (Cf. encadré 2).

Continuité

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), points de service et de centralités nocturnes ;

Souplesse et adaptation aux besoins. Eviter 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 point d'arrêts nocturnes et développer les solutions d'arrêts à la demande.

Gouvernance

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

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 comme avec les Chartes de nuit.

Confort et 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...);

Sécurité. Assurer la sécurité par la présence humaine, le dialogue et la médiation comme pour les Correspondants de nuit ;

Information. Développer un signalétique nocturne adaptée (plan, panneaux...) afin de pouvoir naviguer sans crainte dans la ville la nuit, environnement hostile où nous avons des difficultés d'orientation.

Innovation

Explorer les solutions alternatives. Offrir des modes alternatifs à « l'autosolisme » que 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 multi modale variées permettant les choix et autorisant les changements d'orientation ;

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

Décision

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

Courage politique. Réhabiliter le courage politique de prendre les décisions à première vue impopulaires ;

Donner du temps aux services pour s'installer.

4.3. Des pistes pour une ville plus accessible et plus hospitalière de nuit comme de jour

Dans la nuit urbaine, caricature du jour où tout paraît 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.

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 : les voies de déplacement, les véhicules et les lieux de transit.

Ces pistes passent par le développement d'une *intelligence collective des mobilités* sur les territoires métropolitains avec : des plates-formes 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 ; des Plans de déplacements nocturnes dans chaque département à l'image des Plan de déplacements d'entreprises qui permettent d'améliorer le transport des salariés et des usagers ainsi que leur sécurité et leur qualité de vie.

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.

Conclusion

C'est la nuit qu'il est beau de croire en la lumière
Edmond ROSTAND

Au-delà de la question des services de mobilité et des réponses techniques en termes d'ajustement, cette première exploration des nuits de nos villes oblige à repenser les temps et les espaces du système urbain. Ainsi la réflexion doit définitivement basculer d'une logique de gain de temps à une logique de qualité de temps et donc de qualité de vie en intégrant la nuit dans une écologie du temps urbain.

Il faut de plus définir un nouveau Droit à la ville⁸ qui ne se limite pas à la période diurne mais tienne compte des évolutions imposées par le temps en continu de l'économie et des réseaux : un Droit à la ville pour tous, partout et à toute heure. La citoyenneté se comprend de jour comme de nuit avec ses droits et ses devoirs. Le droit à la ville en continu est aussi un droit à l'espace public ou plutôt un espace collectif urbain de qualité.

Face à la colonisation progressive de la nuit par l'économie et aux risques de désynchronisations actuelles – ou à venir – il s'avère nécessaire de décaler certaines temporalités et certains horaires publics afin de reconstruire un système urbain complet la nuit dans le respect de tous mais en prenant acte des mutations qui affectent nos vies, nos villes, nos territoires et nos organisations, démunis que nous sommes encore pour en limiter les impacts à l'échelle locale 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 un espace-temps où les notions de sécurité et de liberté sont essentielles, pour que les nuits de nos villes soient aussi des moments d'échange et de convivialité, et que les espaces publics redeviennent attractifs, un nouvel urbanisme doit pouvoir être imaginé qui s'appuie sur quelques grands principes : *l'hospitalité des espaces publics, des moyens de transport et du mobilier urbain* face à la dureté de conditions de vie ; *l'information* face à un territoire mal appréhendé ; la qualité face à un environnement difficile ; *l'égalité* face aux trop grandes différences entre centre et périphérie ; *la sensibilité* face à la stricte rationalité du jour ; *la variété* face aux risques de banalisation ; *l'inattendu* par l'invention et l'événementiel ; l'alternance ombre et lumière face aux risques d'homogénéisation ; *la sécurité* par l'accroissement du spectacle urbain et de la présence humaine plutôt que par les technologies sécuritaires ; *l'enchantement* de la nuit par l'invention.

⁸ 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)

Avant de contribuer à l'émergence d'une ville 24h/24 et à la continuité des services de transports, il faudra toujours se poser une question essentielle : le jeu en vaut-il la chandelle ? Mais demain est une autre nuit.

(*) Luc Gwiazdzinski est géographe, enseignant-chercheur à l'université Joseph Fourier de Grenoble, Laboratoire Pacte territoire (UMR 5194 CNRS) et responsable du master « Innovation et territoire ». Ses travaux portent principalement sur les temporalités, les mobilités, la nuit urbaine, le chrono-urbanisme et l'innovation territoriale. Il a publié de nombreux ouvrages sur la ville, le temps et les mobilités et la ville contemporaine : *Urbi et orbi. Paris appartient à la ville et au monde*, 2010, l'Aube ; *La fin des maires*, 2008, FYP Editions ; *Si la route m'était contée*, 2007, Eyrolles ; *Nuits d'Europe*, 2007, UTBM Editions, *Si la route m'était contée*, Editions Eyrolles ; *Périphéries*, 2007, l'Harmattan ; *La nuit dernière frontière de la ville*, 2005, l'Aube ; *Si la ville m'était contée*, 2005, Eyrolles ; *La nuit en questions* (dir.), 2005, L'Aube ; *La ville 24h/24*, 2002, l'Aube (...)

Citer cet article :

GWIAZDZINSKI L. 2007, « L'archipel des mobilités nocturnes », *Données urbaines*, Anthropos, n°5 pp.