



PARIS LA NUIT

Étude exploratoire

Février 2004

MAIRIE DE PARIS 

Direction de la Voirie et des Déplacements
Bureau des temps



PARIS LA NUIT

Étude exploratoire

Cette étude a été réalisée à la demande de la RATP
et de la Ville de Paris (Bureau des Temps et Direction
de la Voirie et des Déplacements)

MAIRIE DE PARIS



Direction de la Voirie et des Déplacements
Bureau des temps



Sommaire

INTRODUCTION : DÉFINITION ET ENJEUX	5
--	----------

PROBLÉMATIQUES ET CONCEPTS	7
-----------------------------------	----------

Une nuit urbaine en mouvement	9
Facteur d'évolution	9
Limites (ou résistances ?) face à la demande croissante d'usage de la nuit urbaine	10
Les effets complexes des usages de la nuit urbaine	12
Les nuits parisiennes	14
Caractéristiques de la nuit parisienne	14
Les transports urbains de nuit : leviers ou freins des activités urbaines nocturnes ? Les évolutions depuis 1977	17
Les composantes de la nuit à Paris	22

LES PÔLES GÉNÉRATEURS D'ACTIVITÉ ET DE MOBILITÉ	25
--	-----------

La ville de garde	27
Les coulisses de la ville de jour	30
La ville festive	33
La ville-marché	37
La ville qui dort	39
La ville des marges	39
Les supports de la mobilité	42
Synthèse - Les quatre temps de la vie parisienne	43

LA MOBILITÉ OBSERVÉE	47
-----------------------------	-----------

L'offre actuelle de transport	49
Les enquêtes globales sur les transports	49
Les déplacements en métro à Paris	51
Le réseau Noctambus	58
Les déplacements en voiture, la nuit à Paris	63
L'accidentologie	69

CONCLUSION - RECOMMANDATION	73
------------------------------------	-----------

BIBLIOGRAPHIE	79
----------------------	-----------

ANNEXES	85
----------------	-----------

Liste des personnes ressources	87
Entretiens avec quelques personnalités de la nuit	88
Charte de la vie nocturne de Lille et Arrêté municipal de Strasbourg	103

Paris la nuit, définition et enjeux

Définitions

Si l'on part de la définition du dictionnaire (ici, le Petit Robert 2000), à savoir la définition astrologique de la nuit: « espace de temps qui s'écoule depuis le coucher jusqu'au lever du soleil », apparaît déjà la difficulté de délimiter cet intervalle fluctuant aux contours flous.

Cet écueil explique la multiplicité des définitions juridiques: ce n'est que depuis 2001 que les codes du travail et de la procédure pénale se sont accordés à considérer comme nuit l'intervalle 21 heures- 6 heures; et celui-ci varie de département à département selon les différentes réglementations préfectorales sur le bruit. La Préfecture de police de Paris par exemple réglemente les activités bruyantes avant 7 heures et après 22 heures en semaine, avant 8 heures et après 20 heures le samedi, toute la journée le dimanche et les jours fériés. Les définitions fonctionnelles, s'appuyant sur des indices d'activité (consommation EDF, mobilité), varient elles-même fortement. Les différentes définitions des chercheurs se divisent en général en deux catégories: celles qui englobent la soirée et celles qui l'écartent.

Au cours de cette étude, la définition de la nuit choisie a d'abord été assez large, à savoir l'intervalle 20h-8h. Puis, en fonction des activités considérées, elle a pu être restreinte.

Etat des connaissances

La nuit, en tant qu'objet d'étude, n'apparaît que très récemment, à l'exception de l'ouvrage fondateur d'Anne Cauquelin, *La ville, la nuit*, publié en 1977. Ce n'est en effet que vingt ans après cette étude pourtant très critique à l'égard des politiques urbaines nocturnes qu'apparaissent les premiers travaux géographiques qui intègrent la variable du temps et les premières réflexions sur les aménagements temporels; et ce, plus tardivement encore dans le cas de la France.

Quelles sont les raisons de cet « oubli » ? Il faut constater que le temps en général n'était, jusqu'à une date très récente, pas compris comme un objet mais comme un paramètre d'aménagement et de gestion urbaine, essentiellement spatial. La nuit elle-même apparaissait comme un intervalle de temps en négatif au sens photographique du terme, comme l'envers du décor. De plus, les populations noctambules n'avaient que peu de poids électoral, et il semblait plus utile à la société de les neutraliser que de les favoriser. Tout au plus avaient-elles un poids économique que la Night Time Economy a mis en évidence et cherché à exploiter.

La pensée urbaine de la nuit s'inscrit tout d'abord dans une géographie temporelle plus générale puis émerge en France avec les travaux de chercheurs tels que Luc Gwiazdzinski. Deux parutions en sont révélatrices: les N° 77 (« Emplois du temps ») et 87 (« Nuits et lumières ») des *Annales de la recherche urbaine*, publiés en 1997 et 2000.

Actualité du problème

Pourquoi s'y intéresser aujourd'hui ? Qu'est-ce qui fait la spécificité et pour ainsi dire l'essence de la nuit urbaine actuelle ? Il nous faut faire le constat d'une hausse de demande d'usage de la nuit, à Paris comme dans l'ensemble des grandes villes françaises et occidentales. La nuit se banalise, c'est-à-dire que les activités de nuit ne sont plus vues comme exceptionnelles, même si elles restent minoritaires.

Ainsi l'ouverture d'un Virgin, d'une FNAC ou d'un Monoprix jusqu'à minuit n'étonnent plus, de même que personne ne s'offusque de voir le lancement des soldes ou du dernier Harry Potter réalisé au beau milieu de la nuit. Les nocturnes de musées ou de grands magasins deviennent monnaie courante et quand, en 1999, le Palais de Tokyo fut le premier musée à rester ouvert jusqu'à minuit, l'initiative ne parut pas choquante ni particulièrement en avance sur son temps.

Par ailleurs, le travail de nuit touche une grande partie de la population (15,5 % des actifs travaillent habituellement ou occasionnellement de nuit¹) et tend à se banaliser: la loi autorisant le travail de nuit pour les femmes (datant de novembre 2000) entérine autant qu'elle favorise le développement du travail de nuit féminin. A Paris, 14 % des actifs sont touchés par le travail de nuit, soit environ 225 000 personnes.

Les loisirs de nuit se développent de même : près de quatre personnes sur dix, en majorité des hommes, sortent au moins une fois par semaine et 20 % ne le font jamais contre 67 % en 1973. On voit apparaître la notion de « tourisme nocturne »².

Enjeux

L'évolution des pratiques et des mentalités au regard de la nuit est aujourd'hui indéniable. La nuit est de plus en plus pratiquée et il semble acquis que ce moment devienne à terme un temps de vie « normal ».

Or, la nuit reste un moment particulier. La libre-circulation de nuit est la plus rapidement supprimée en cas de crise, via la mise en place de couvre-feux : ce fut le cas pendant la seconde guerre mondiale, c'est toujours le cas aujourd'hui dans le monde et dans certaines villes de France. Rappelons en effet que plusieurs villes telles qu'Orléans, Sens ou Castres interdisent la circulation des mineurs de moins de 13 ans de nuit et parfois également le rassemblement de plus de trois mineurs de moins de 16 ans. La nuit possède un caractère propre qu'il faut comprendre pour organiser la vie collective au plus juste.

Avant toute chose, il est nécessaire de connaître les transformations de fond de la société qui ont fait de la nuit un temps comme un autre. Puis, il importe de percevoir les enjeux propres à Paris par rapport à la nuit : son histoire et son image, mais aussi sa population, ses contraintes physiques, son organisation urbaine (en particulier en termes de transport) et économique (importance du tourisme). Enfin, les caractères, voire les paramètres de la vie parisienne nocturne doivent être appréhendés avec rigueur : quels sont ses pôles générateurs d'activités ? Quelle est la nature de ces activités ? Quelle est la mobilité observée ?

Cette étude de « Paris la nuit » se définit comme une étude exploratoire. A ce titre, elle se propose de dégager les enjeux du sujet, de repérer les sources disponibles et de les analyser, mais également de mettre en évidence les manques et de poser les jalons d'études complémentaires.

¹ Enquête emploi – annualisation au premier trimestre 2003 – INSEE.

² Ebrard, 1998. In : GWIAZDZINSKI, Luc (dir.).- La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu.- La Tour d'Aigues : Editions de l'aube, février 2003. DATAR.- 256p

PROBLÉMATIQUES ET CONCEPTS

FACTEURS D'ÉVOLUTION

Les évolutions qui touchent la nuit urbaine sont liées à celles qui traversent la société occidentale dans son ensemble depuis les années 1960. Trois évolutions peuvent être distinguées: le mouvement d'individualisation, la transformation de l'organisation du travail, l'avènement d'une société de consommation et de loisirs.

■ Le mouvement d'individualisation

Une première grande tendance réside dans le mouvement d'individualisation des modes de vie. L'émergence politique de l'individu se réalise en Occident à partir du ^{xviii} siècle: on reconnaît à l'individu une dignité, des droits, une certaine autonomie, c'est-à-dire une existence en tant que tel et non plus en tant que composant d'un corps social.

Dans les années 1960, le développement des libertés individuelles franchit un nouveau pas: l'individu veut s'émanciper des structures traditionnelles de la société, des contraintes de la famille, des syndicats et des partis traditionnels, de la hiérarchie, d'une morale jugée sclérosée, etc. Il en résulte la constitution d'un individu qui se pose comme sa propre fin et qui se donne comme objectif de se réaliser sans entrave. Les limites sociales autant que naturelles (la généralisation de la contraception en constitue une illustration) n'ont de cesse d'être repoussées. La nuit devient un des derniers carcans de la société traditionnelle dont il convient de s'affranchir.

De plus, ce mouvement d'individualisation des modes de vie accompagne certaines formes de désynchronisation des rythmes de vie quotidiens, accentuées par ailleurs par le développement de la flexibilité des rythmes de travail.

■ Les transformations de l'organisation du travail

En France, les modes d'organisation du travail ont, depuis 30 ans, profondément évolué. D'une part, les entreprises, y compris dans le domaine industriel, ont eu de plus en plus recours au travail qualifié dans les domaines de la recherche, de l'encadrement, de la gestion, du marketing, des ressources humaines, etc. La part des cadres dans la population active occupée est ainsi passée en France de 26 % en 1982 à 36 % en 1999. En parallèle, la part des ouvriers est passée de 33 % à 26 %. Les cadres, de niveau intermédiaire ou plus élevé, constituent aujourd'hui le groupe le plus important parmi les personnes qui travaillent.

D'autre part, les femmes sont de plus en plus nombreuses à travailler et sont de plus nombreuses à être cadres.

Cette double évolution dans l'organisation du travail a eu plusieurs incidences sur le rapport à la nuit.

En premier lieu, le recul de l'emploi ouvrier a probablement restreint le travail de nuit en limitant le nombre de personnes soumises au « 3 x 8 », rythme de travail qui reste néanmoins une réalité dans l'industrie.

Toutefois, le travail des cadres, s'il est minoritairement exercé la nuit, a tendance à déborder sur les heures de la soirée. La dernière actualisation de l'enquête emploi de l'INSEE montre qu'un quart des cadres travaille selon un contrat qui ne prévoit pas de durée hebdomadaire du travail mais un nombre de jours de travail par an. Ces cadres travaillent en moyenne 44 heures et demi par semaine. Lorsque le contrat de travail prévoit une durée hebdomadaire, les cadres font en moyenne 6 heures supplémentaires, les employés et ouvriers _ d'heure.

Ces chiffres laissent deviner un dérapage des horaires de travail vers le début de soirée. Les données de fréquentation de la RATP montrent, en ce sens, un décalage de la pointe de fréquentation du soir vers une heure plus tardive.

En second lieu, l'accès massif des femmes au marché du travail a eu pour conséquence de prolonger certaines activités et services en début de soirée : ouverture plus tardive des commerces de proximité, développement des systèmes de livraisons à domicile et de garde des enfants (dans le système privé car peu de crèches publiques ont accepté de modifier sensiblement leurs horaires). Le prolongement en soirée de ces services quotidiens a un effet d'entraînement : les personnes qui les fournissent (commerçants, livreurs, « nounous », etc.) doivent elles-mêmes décaler leurs propres rythmes quotidiens.

■ L'émergence des sociétés de loisirs et de consommation

L'apparition depuis les années 1960 en Occident d'une société de loisirs, liée à l'augmentation du temps libre, à l'augmentation du niveau de vie et à la diversification de l'offre de loisirs est intimement liée à l'émergence d'une société de consommation. Parce qu'elle représente, par opposition aux horaires traditionnels de travail, un moment de temps libre, la nuit constitue aussi un espace de temps pour la consommation et les loisirs. Elle représente encore un marché à conquérir, une frontière économique à repousser.

L'individu consommateur veut pouvoir tout acheter, partout et à tout moment. La publicité Leroy Merlin présentée en septembre 2003, dans laquelle un homme tient la pancarte « Il est minuit. J'ai un problème de plomberie. J'exige une réponse. » est exemplaire à ce titre.

LIMITES (OU RÉSISTANCES ?) FACE À LA DEMANDE CROISSANTE D'USAGE DE LA NUIT URBAINE

■ Limites naturelles

Le sommeil

La première utilisation de la nuit par l'homme, mammifère diurne, est vraisemblablement le sommeil. L'être humain doit dormir en moyenne sept heures par jour¹, plus lorsqu'il est enfant et de préférence de nuit : le nombre d'heures de sommeil n'est pas la seule condition au repos, le moment du nycthémère pendant lequel il est réalisé est tout aussi essentiel.

Nycthémère : espace de temps (24h) comprenant un jour et une nuit et correspondant à un cycle biologique. Circadien : (en parlant d'un rythme biologique) dont la période est voisine de 24 heures.

Les chronobiologistes ont en effet montré, depuis les années 1960, que la plupart des fonctions physiologiques de l'homme suivent, au cours d'un nycthémère, un schéma plus ou moins sinusoïdal, et que cette sensibilité au rythme circadien est liée à une hormone, la mélatonine. Produite exclusivement la nuit, elle renseigne l'organisme sur la durée quotidienne d'éclairement et sur ses variations annuelles.

La lumière

Or, l'absence de lumière a autant d'effet sur l'esprit que sur le corps : pour preuve, les dépressions saisonnières qui accompagnent les épisodes de fatigue parfois pathologiques observés en automne, lorsque l'intensité lumineuse s'affaiblit. L'obscurité provoque chez de nombreuses personnes une tension, voire un sentiment de crainte qui pourraient être un frein au développement des activités nocturnes.

Cependant ces affirmations semblent de plus en plus remises en cause : il n'est pas sûr que l'éclairage ou au contraire l'absence de lumière des espaces urbains aient une réelle influence sur le stress ressenti. En ce qui concerne par exemple le sentiment d'insécurité lié à ce stress, des travaux de l'université de Liège² arrivent à la conclusion que « personne

¹ GWIAZDZINSKI, Luc (dir.). - La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu. - La Tour d'Aigues : Editions de l'aube, février 2003. DATAR. - 256p.

² Dupagne A. & al., L'identification de l'impact d'un éclairage public sur l'amélioration de la convivialité et de la sécurité des espaces publics, rapport finale du LEMA Université de Liège, 1996. In : MOSSER S., DEVARS J.-P. Quel droit de cité pour l'éclairage urbain ? - Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.63-72.

parmi les enquêtés ne déclare être lui-même plus en sécurité grâce à l'éclairage ».

Le climat

Les villes du Sud ont la réputation d'être plus actives de nuit que celles du Nord. Néanmoins, l'exemple de villes comme Copenhague ou Londres invite à nuancer l'idée que le climat influence l'intensité de la vie active; il semble plus probable qu'il la transforme dans ses modalités.

Le vieillissement de la population

Enfin, le vieillissement de la société française, confirmé par le dernier recensement INSEE (en 1999, une personne sur cinq avait plus de 60 ans) semble constituer un frein au développement des activités nocturnes, puisque, comme l'a montré le sondage SOFRES sur « Les français et le temps dans la ville », les plus de 65 ans sortent en majorité peu voire pas. Cependant, on peut envisager le problème dans l'autre sens et considérer que si les personnes âgées sortent peu, c'est parce que l'offre de loisirs ne leur est pas adaptée. Le vieillissement ne serait plus alors une limite, ni même un frein, mais un moteur d'une intensification des usages de la nuit.

■ Limites culturelles

La culture française n'est pas une culture de la nuit, comme c'est le cas pour l'Espagne où toutes les activités (heures de bureaux, commerces, etc.) sont décalées vers le soir. Cependant, les données culturelles sont par définition en évolution: ainsi par exemple, l'heure de coucher des français s'est, selon une enquête de l'INSEE, décalée de deux heures (21 heures à 23 heures) en 50 ans.

■ Limites politiques

En France, les activités nocturnes ont d'abord été synonymes de nuisances (bruit, insécurité, et d'atteintes à la morale, donc contraires aux aspirations des populations électorales. C'est ainsi que, posant en 1977 la question « quelle est la politique urbaine nocturne de Paris ? », Anne Cauquelin répond par trois termes: « éclairer », « surveiller » et « transporter », ou plus exactement, raccompagner les citoyens chez eux. Bien plus qu'une politique de la ville, la politique nocturne française s'est, jusque très récemment, réduite à la gestion d'un ralentissement social et une veille.

Elle s'est traduite par une réglementation stricte du travail de nuit, du bruit, des raves et free parties, et parfois également par des couvre-feux pour mineurs de moins de 13 ans.

Aujourd'hui cependant, la multiplication des réflexions sur le temps des villes intégrant une approche de la nuit traduit un changement de perspective de la part des acteurs de la ville.

■ Limites financières

La continuité des activités de nuit représente un surcoût pour les entreprises, puisque le travail de nuit est encadré par la loi dans la plupart des pays industrialisés; mais également pour les consommateurs qui, soit endossent les hausses de charges des entreprises (on peut citer l'exemple classique de la hausse du prix des consommations entre 20 heures et 21 heures), soit rétribuent la position de monopole de commerces automatiques tels que Yatoopartoo à Paris ou Casino 24 à Lyon.

Cette continuité a également un coût pour l'ensemble de la société en termes d'énergie, mais on peut imaginer un développement des activités aux heures creuses de nuit (1h-4h du matin), pendant lesquelles l'énergie pourrait être meilleur marché. Aujourd'hui, les analyses prospectives d'EDF/GDF sont arrivées à un tel niveau de précision que sa production peut s'adapter presque complètement aux variations de la consommation. Il n'y a donc pas de gâchis d'énergie. Cependant le ralentissement des machines de production a un coût, trop faible pour légitimer une production d'énergie non vendue (EDF/GDF ne stocke jamais d'énergie), mais qui pourrait justifier une baisse des prix dans le cas d'une demande massive d'énergie aux heures creuses.

■ Limites techniques

La nuit, comme intervalle temporel par défaut, en contre-pied du jour, est le moment réservé à l'entretien et au nettoyage. La fermeture du métro par exemple résulte de l'interférence de raisons techniques (cf. le cas du métro de New York, qui, pour pouvoir fonctionner en continu, est équipé de trois voies au lieu de deux : une voie peut être entretenue tandis que les deux autres supportent le trafic) et d'une tradition de politique sociale à l'égard des employés. Ces limites techniques relèvent donc plus du choix que de l'incapacité technologique.

Les obstacles à l'expansion des activités nocturnes que nous avons pu dégager ici, apparaissent somme toute plus comme des résistances que comme des limites, plus ponctuels que pérennes, plus évolutifs que statiques. La ville la nuit n'est soumise à aucune prédétermination, mais sera ce que ses acteurs et usagers en feront, oscillant et pour ainsi dire jonglant entre deux électrodes : la cathode des risques et l'anode des atouts.

LES EFFETS COMPLEXES DES USAGES DE LA NUIT URBAINE

■ Les risques

Le premier danger de l'extension des activités nocturnes est la dégradation des conditions de vie pour ceux qui subissent le travail de nuit (« les esclaves du temps » L. Gwiazdzinski) au service de ceux qui ont les moyens de s'en dispenser et qui exigent l'ouverture d'une ville en continu (« les maîtres du temps » Ibid). Quelles sont précisément les contraintes du travail de nuit ? Dans quelle mesure est-ce un choix et dans quelle mesure est-il subi ?

Ces contraintes sont nombreuses, même si elles ne s'appliquent pas nécessairement à toutes les catégories de travailleurs de nuit ; on peut notamment citer :

- une désorganisation des rythmes biologiques, induisant une fatigue et une hyperréactivité ;
- un risque de désagrégation de la vie familiale et sociale, lié à la disparition des intervalles de temps de vie commune ou de loisirs ;
- une hausse générale des facteurs de stress ou d'insatisfaction, dont en premier lieu l'isolement, mais également le manque de valorisation de la hiérarchie, etc. ;
- dans les secteurs où la main d'œuvre est en marge des cadres légaux, une augmentation des risques de surexploitation ou de harcèlement moral ;
- un sentiment d'insécurité accru sur le trajet voire au travail (qui prévenir en cas d'accident ?).

La première contrepartie est financière : la loi prévoit une augmentation de salaire entre 21 heures et 6 heures, voire 7 heures selon la convention collective de l'entreprise (cf. art. L213-1 du code du travail). Lorsque le service de nuit est exceptionnel, comme c'est le cas à la RATP lors des Services Grandes Nuits, les hausses de salaires horaires sont souvent assorties de primes. Dans ces conditions, peut-on affirmer que le travail de nuit est véritablement l'objet d'un choix ? Peut-on parler de choix lorsque l'enjeu (se nourrir ainsi que sa famille) est vital ?

Néanmoins, l'ensemble des travailleurs de nuit ne sont pas en situation précaire, contraints d'accepter le premier emploi proposé, et il faut noter que l'idée de choix revient souvent dans la bouche des employés interrogés. Plusieurs avantages sont évoqués : l'autonomie et la tranquillité pour ceux qui travaillent en décalage avec les horaires classiques de leur entreprise, le peu de monde dans les transports en commun, et surtout une liberté et une abondance de temps libre pendant la journée. On peut se demander si dans le cas d'un essor des activités nocturnes, la proportion de noctambules parmi les travailleurs diminuerait (toutes les personnes ayant fait le choix d'un tel mode de vie étant déjà employées de nuit) ou au contraire augmenterait (le mode de vie nocturne se généraliserait en même temps que les possibilités d'usage de la nuit urbaine).

A partir des problèmes que pose le travail de nuit, qui, comme nous venons de le voir, restent en suspens, se dessine en perspective un scénario catastrophe des évolutions de la société vers une ville en continu. Celui-ci part de l'hypothèse que, en l'absence de toute intervention des pouvoirs publics, le territoire se calerait sur le temps du marché, à l'échelle internationale. Cette généralisation de la ville en continu serait source de ca-

tastrophes : problèmes de santé (en lien avec une désorganisation des rythmes biologiques), disparition des temps de rencontre et espaces collectifs (du fait d'une désynchronisation des rythmes sociaux), perte de repères et de cohésion globale de la société, multiplication des conflits entre individus (c'est-à-dire, si l'on reprend les concepts de Luc Gwiazdzinski, entre « la ville qui dort », « la ville qui travaille » et « la ville qui s'amuse »), groupes et territoires (accélération des processus d'urbanisation et de désertification, conflits entre des territoires en temps continu et d'autres en temps circadiens); difficulté à gérer une demande continue et aussi éclatée, et dégradation générale de la qualité de vie.

■ Atouts

A contrario, le développement des usages de la nuit peut être envisagé de façon positive.

Depuis le début des années 1990, la nuit est au cœur de la réflexion anglaise sur la ville, sous l'impulsion de chercheurs tels que Franco Bianchini (De Monfort University) ou Justin O'Connor (Manchester University). Ceux-ci partent de l'idée que le lien entre vie nocturne et urbanité est très fort (idée que l'on retrouve en France par exemple dans les écrits des sociologues M. Pinçon & M. Pinçon-Charlot³ : « Une ville qui vit la nuit est une vraie ville »). Cette urbanité autrefois contenue dans la présence fédératrice de l'industrie fait, depuis les années 1970-1980, défaut, tout au moins dans les anciennes villes de la Révolution industrielle telles que Manchester ou Leeds. Justin O'Connor parle même d'une « crise d'identité collective au début des années quatre-vingt » dans ces villes. La revitalisation de ces centres-villes doit passer aujourd'hui par une redynamisation de la vie culturelle et des loisirs en particulier de nuit.

Cette réflexion se fonde sur une approche essentiellement économique. Les objectifs d'un courant qui se qualifie de « Night-time Economy » sont sans équivoque : La nuit, « Cette invitation à la transgression, marginale dans la ville fordiste, est centrale pour le consumérisme contemporain [...] c'est un secteur économique dont tous les produits vous demandent maintenant de vous laisser aller (vers eux) » (J. O'Connor). Les solutions proposées semblent par suite limitées : laisser faire.

On peut aisément se laisser séduire par un idéal de vie nocturne permettant, par l'extension des horaires des commerces mais également des services publics, équipements municipaux et infrastructures de transport, de peupler une nuit non plus perçue en termes de nuisances mais comme un véritable enjeu de développement urbain. Mais il faut alors se demander si le jeu en vaut la chandelle. Quelles en seraient les conséquences sociales ? L'essence de la nuit elle-même ne serait-elle pas remise en cause par sa diurnisation ? La nuit possède une magie qui la caractérise, qui la rend essentielle pour les noctambules, et qui serait annihilée par la banalisation des activités de jour pendant cette période nocturne.

Conclusion : quelle politique temporelle ?

Ces deux discours caricaturaux engendrent à leur tour deux types de réactions :

- soit le classique « laisser faire », c'est-à-dire laisser le marché, la population, le territoire évoluer librement et déterminer leurs propres temporalités;
- soit réglementer à outrance pour éviter toute évolution dommageable et revenir à une situation antérieure supposée meilleure voire idéalisée.

Aucune, naturellement, n'est satisfaisante et il convient de dépasser cet obstacle en acceptant la complexité, c'est-à-dire en prenant conscience des potentialités du développement urbain nocturne tout en ayant soin de ne pas creuser les inégalités : rétablir la liberté comme clé du développement nocturne, mais toujours de concert avec l'égalité (temporelle des hommes et des territoires) et la fraternité, la citoyenneté. Apparaît également la nécessité d'une prise de conscience de ce qui fait l'âme de la nuit qui la préserverait des risques de diurnisation, d'affadissement.

Dans ces conditions seulement la nuit peut apparaître comme l'occasion de créer une nouvelle urbanité. Dans ces conditions également apparaît la possibilité de peupler la nuit tout en prévenant les conflits d'usages ultérieurs.

³ PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M. - Les nuits de Paris.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.15-24.

CARACTÉRISTIQUES DE LA NUIT PARISIENNE

■ Paris, « ville lumière »

Paris est la « ville lumière » et ce, depuis la fin du ^{xix}e siècle. Cependant, c'est l'ordonnance de 1715 autorisant le premier bal public qui marque l'éclosion de la vie nocturne parisienne telle que nous la connaissons aujourd'hui. Celle-ci s'intensifie et se déploie au cours du ^{xviii}e siècle sous la forme de cafés, guinguettes, cabarets, en particulier aux portes de Paris, et plus précisément aux abords des portes de l'octroi en-deçà desquelles les produits et notamment l'alcool n'étaient pas taxés et où venait « s'encanailler » une bonne partie des populations parisiennes. A la fin du ^{xviii}e siècle ce sont les théâtres qui fleurissent, enrichissant encore la nuit parisienne ; au ^{xix}e, les cafés-concerts et de « brasseries de filles ».

Le nom de « ville lumière » n'apparaît véritablement qu'à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1889. Il est en premier lieu le témoin de l'important bouillonnement intellectuel qui agitait l'Europe à l'époque et dans lequel la France a joué un rôle important. Le qualificatif de « lumière » se rapporte naturellement à la découverte de la Fée électricité. Inventée en 1879 par Edison, la lampe à incandescence est présentée à l'Expo de 1881 et installée pendant les décennies suivantes dans les rues de Paris par Alphand (héritier des grands travaux d'Hausmann qu'il poursuit). En 1889, elle éblouit déjà les trente-trois millions de visiteurs de l'Exposition du Centenaire, qui qualifient Paris de « ville lumière ». Mais cet épithète manifeste également l'importance de la vie culturelle. Paris est, avec Vienne, la capitale culturelle de l'Europe, et ce, depuis le ^{xviii}e siècle. Bernard Marchand explique ainsi l'utilisation de l'expression « Belle Epoque » pour désigner la fin du ^{xix}e siècle parisien : « L'adjectif est justifié par l'étonnant bouillonnement d'idées, de goûts, d'efforts qui agitaient la ville et annonçaient la naissance du ^{xx}e siècle » ⁴

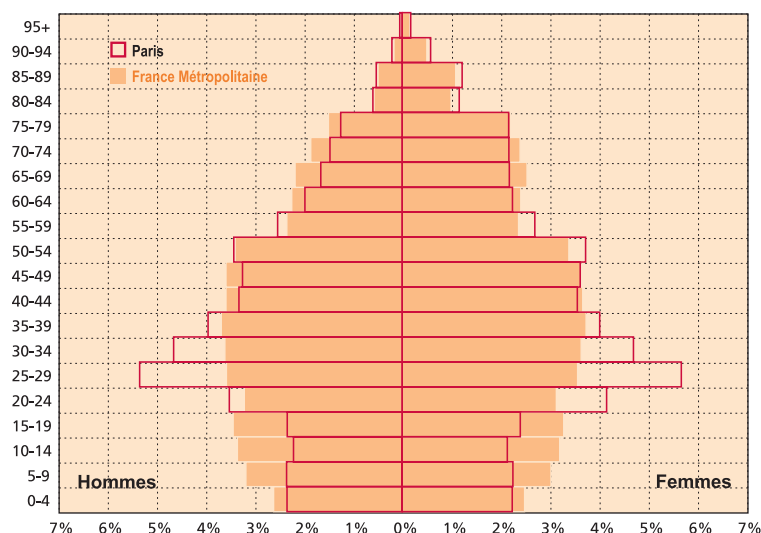
La Belle Epoque renvoyait d'ailleurs au reste du monde une image de Paris presque caricaturale, d'euphorie et de prospérité : « on imagine du luxe, des petites femmes chez Maxim's, la paix » (B. Marchand¹), qui persiste encore aujourd'hui, en témoigne le film de Baz Luhrmann, Moulin rouge, sorti en salles en 2001. Paris apparaît comme une ville très festive, et ses nuits sont mythiques au même titre que celles de Londres, New York ou Rio de Janeiro. Qu'en est-il en réalité ? Certes, l'offre culturelle parisienne est très importante. Avec ses 102 cinémas (396 salles), Paris est la ville la mieux équipée au monde. Elle accueille chaque année entre 25 et 28 millions de spectateurs. Elle possède également une offre très riche en termes de théâtres (128 salles), salles de concert (48), etc. Cependant, on peut noter une certaine déception chez bon nombre de touristes, la réalité des nuits parisiennes ne correspondant pas forcément à l'image qu'ils en avaient a priori.

Une des caractéristiques de Paris est l'importance de ses fonctions touristiques : Paris est, indéniablement un des plus grands centres touristiques mondiaux. L'Île-de-France accueille chaque année plus de 28 millions de visiteurs, français comme étrangers, soit 28 % du total de visiteurs de l'ensemble de la France, première destination touristique mondiale (selon les données du secrétariat d'Etat au tourisme). Cette population se répartit spatialement en de grandes masses, très polarisées : autour de la Tour Eiffel et du Trocadéro, autour du Sacré Cœur ou des Champs Elysées, dans les quartier de Notre Dame et de la Huchette, etc. L'importance du tourisme parisien est liée à la richesse de l'offre culturelle en même temps qu'elle la favorise.

■ Une surreprésentation des jeunes adultes et des populations aisées

En termes socio-démographiques, Paris est une ville en moyenne plus jeune et plus riche que le reste de la France.

⁴ MARCHAND, Bernard.- Paris, histoire d'une ville. XIX^e-XX^e siècle.- Paris : Seuil / Histoire, avril 1993, 448p.



Source: données INSEE 1999, traitement APUR 2002.

La pyramide des âges issue du recensement de 1999 met en évidence une prédominance des jeunes adultes (36 % de 20-39 ans à Paris pour 28,1 % à l'échelle nationale), et une faible présence des enfants et donc des familles (18,3 % contre 24,6 % en France). Une telle situation s'explique par le statut particulier de la capitale: Paris attire plus particulièrement les étudiants et jeunes actifs, qui, après avoir eu un premier enfant émigrent le plus souvent hors de Paris afin de disposer de plus d'espace à un moindre coût, quitte à s'éloigner de la vie parisienne.

En outre, le revenu moyen des foyers fiscaux imposables parisiens, de 32 090 € en 1998, est le plus élevé de France (la moyenne nationale hors agglomération parisienne est de 25 800 €an), même si les écarts varient du simple au double selon les arrondissements, les plus aisés étant ceux de l'ouest, en particulier les 16e, 6e, 7e et 8e, avec plus de 40 700 €an, alors que les contribuables des arrondissements du quart nord est (10e, 18e, 19e et 20e arrondissements) ont un revenu annuel moyen compris entre 18 600 € et 22 700€.

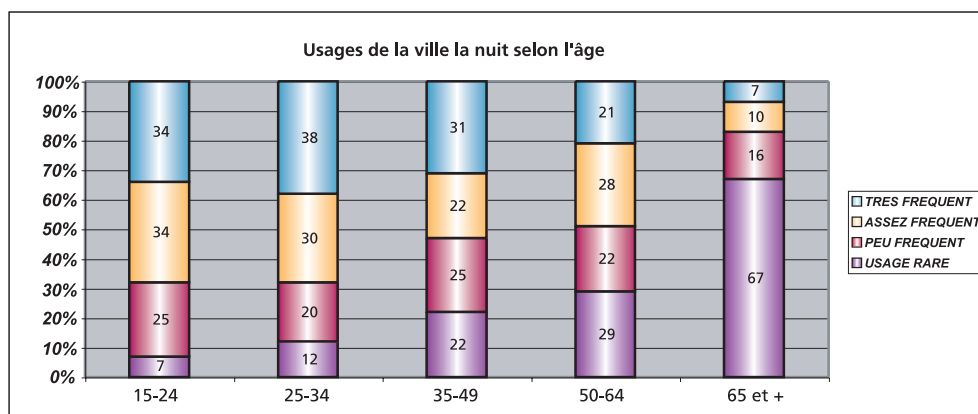
Si l'on se réfère à l'analyse des sortants nocturnes élaborée par la SOFRES, la population parisienne est donc potentiellement très utilisatrice de la nuit, puisque les catégories de jeunes adultes ayant un bon revenu et sans enfants sont surreprésentées.

Les Français et le temps dans la ville

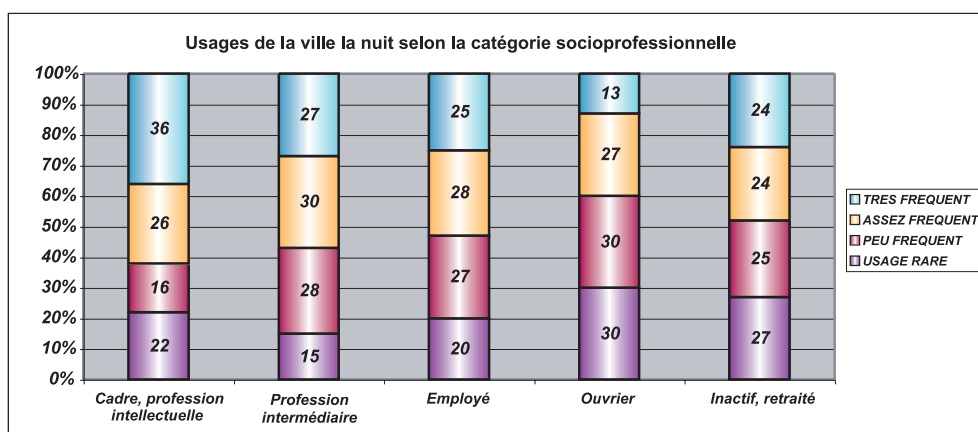
Cette enquête fut réalisée les 17 et 26 mai 2001 par la SOFRES pour le Ministère de la Ville auprès d'un échantillon de 1 145 personnes habitant dans des agglomérations de plus de 20 000 habitants extraits d'un échantillon national de 2 000 personnes, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus. Concernant la nuit, elle distingue les usages de la nuit dans et hors travail.

Les analyses des usages hors travail (« rendre visite à des amis ou de la famille », « aller au restaurant », « voir un film ou un spectacle », « faire du sport en plein air ou dans un club », « faire du shopping », « participer à des activités sociales », « visiter un musée, une exposition, un salon, un monument ») dégagent plusieurs caractéristiques des personnes ayant un usage important de la nuit :

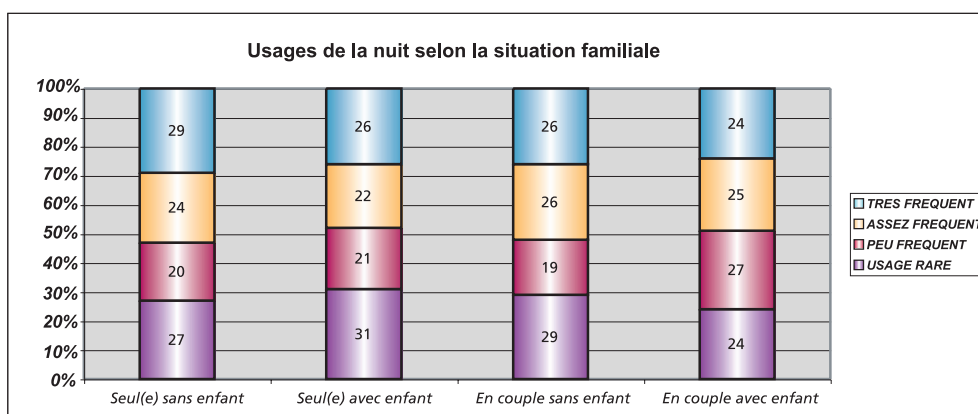
- Celles-ci sont majoritairement jeunes. Les personnes âgées de 15 à 34 ans sont celles qui ont un plus grand usage de la nuit. Les deux variables sont ensuite inversement proportionnelles : plus une personne vieillit, moins elle sort de nuit pour ses loisirs.



- L'usage de la nuit décroît régulièrement selon les CSP : les cadres et personnes exerçant une profession intellectuelles sortent plus de nuit que les personnes exerçant une profession intermédiaire, elles-mêmes sortant plus que les employés et enfin les ouvriers. Les inactifs et retraités se situent entre les employés et ouvriers.

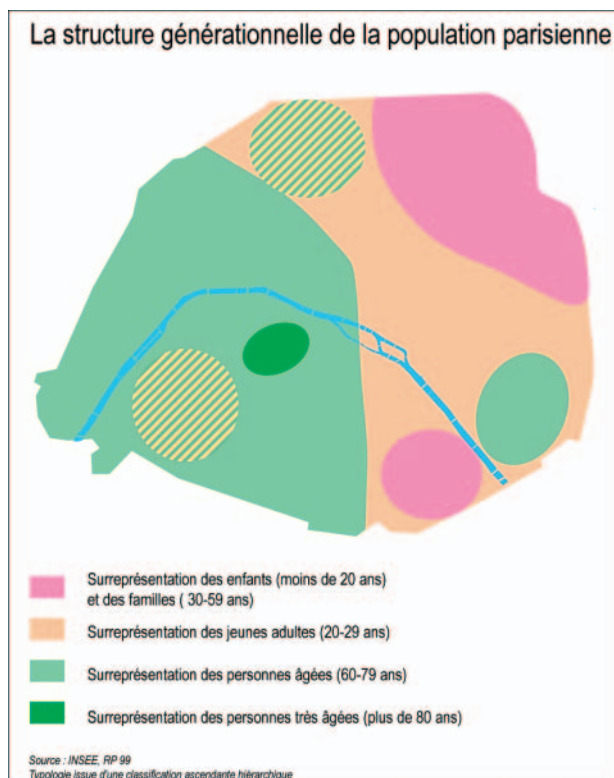


- Enfin, les personnes sortant le plus sont en majorité célibataires et sans enfants.



Les paramètres socio-démographiques de l'usage professionnel de la nuit sont beaucoup moins étudiés ; celui-ci n'est traité qu'à travers la question de la flexibilité du travail : ainsi seuls 44 % des personnes interrogées travaillent selon des horaires classiques (8/9 heures à 17/18 heures), tandis que 50 % commencent plus tôt et/ou finissent plus tard.

Cependant, il convient de nuancer les traits généraux dégagés précédemment, car si certains quartiers sont effectivement peuplés en majorité de jeunes adultes, la plupart sont mixtes ou possèdent d'autres dominantes.



Or, Paris est une ville où les densités de population sont très élevées : il y a en moyenne 248 hab. ha dans la capitale (y compris les surfaces d'équipements mais hors Bois), pour seulement 1 hab. ha en France. En comparaison, cette densité est plus importante que celles des centres urbains de Londres ou Tokyo, et à peine moins élevée que celle de Manhattan. Apparaît ici clairement la potentialité de conflits d'usages. Cette notion comprend essentiellement les tensions qui opposent la ville qui dort et, alternativement, la ville qui s'amuse ou la ville qui travaille. Les motifs de doléances sont divers, mais restent souvent liés, directement ou indirectement, aux problèmes de bruit. Les fêtards et les travailleurs cohabitent généralement sans difficulté ; cependant, on peut citer par exemple le problème aujourd'hui résolu par la DPE⁵ de camions-bennes bloquant la circulation aux moments de pointe dans les quartiers festifs.

Enfin, une dernière caractéristique de Paris est sa position dans son agglomération. Celle-ci est presque exclusivement organisée autour de son centre, la création à la fin des années 1960 des villes nouvelles n'ayant pas structurellement modifié l'organisation de l'espace de la métropole. Ce centre focalise les fonctions et l'offre de loisirs de l'ensemble de l'agglomération, et si des bars, restaurants, cinémas et salles de concert existent hors de Paris, les cabarets, clubs, ports de bateaux-mouches, théâtres, et a fortiori les opéras y sont quasiment inexistantes ; seule exception notable : les parcs d'attraction, situés en grande banlieue.

« Parce qu'elle signifie la relégation des classes populaires puis des classes moyennes dans des banlieues de plus en plus lointaines, la ségrégation sociale et spatiale qui sévit en Ile-de-France tend à transformer Paris en un immense parc de loisirs particulièrement prisé pour la vie nocturne. [...] Le dépeuplement de Paris, dont la population est passée de 2 849 000 à 2 125 000 habitants entre 1954 et 1999⁶ (724 000 résidents en moins : un habitant sur quatre est parti) contribue aussi à faire de la capitale un décor. La ville s'est muée en spectacle pour les anciens citoyens relégués à ses marges. » (M. Pinçon et M. Pinçon-Charlot).

LES TRANSPORTS URBAINS DE NUIT : LEVIERS OU FREINS DES ACTIVITÉS URBAINES NOCTURNES ? LES ÉVOLUTIONS DEPUIS 1977

En 1977, Anne Cauquelin considérait le transport comme l'un des trois grands aspects de la politique de la Ville de Paris la nuit, mais pour aussitôt montrer ses limites et le réduire à la fonction de « raccompagner les gens chez eux », plus que de les « transporter ». Qu'en est-il aujourd'hui ?

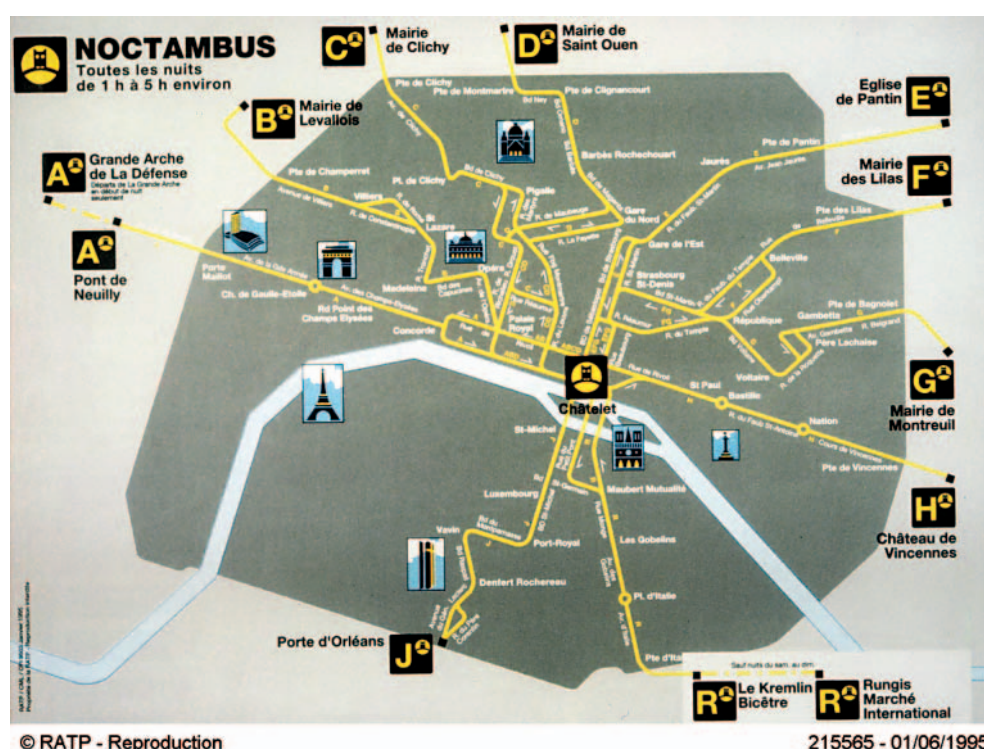
⁵ Direction de la Protection de l'Environnement de la Ville de Paris.

⁶ La population parisienne est stabilisée depuis le début des années quatre vingt dix.

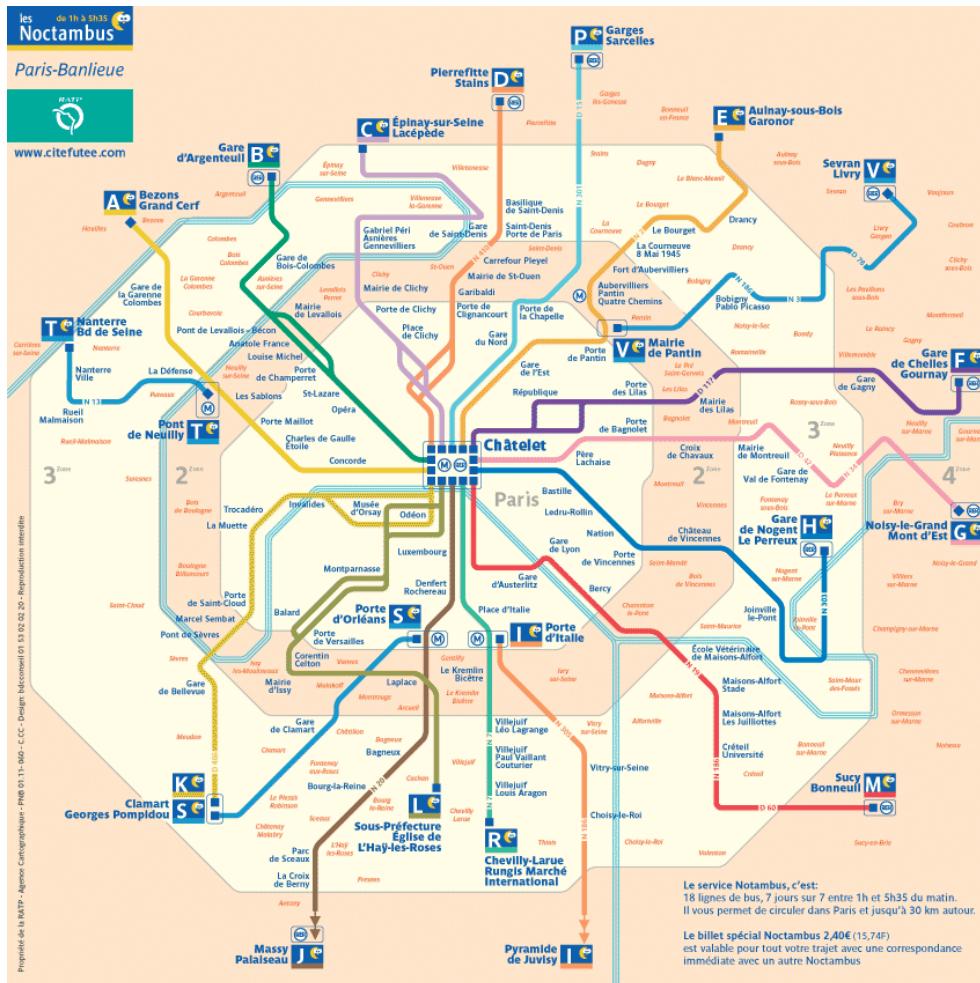
maine, toutes les demi-heures le week-end où effectivement la fréquentation double de volume (si chaque jour de la semaine supporte un trafic d'en moyenne 7 500 voyageurs aujourd'hui, la nuit du samedi en transportent 11 000 en moyenne, et celle du dimanche, 14 000). Néanmoins cette fréquence était déjà celle pratiquée en 1977 et le réseau Noctambus reste rigoureusement radial et parisien ou de proche couronne.

Les différentes études de Peggy Buhagiar et Catherine Espinasse⁷, ont montré que l'existence du Noctambus est appréciée par les noctambules, comme la preuve de « l'émergence d'une attention à l'égard de ceux qui vivent la nuit leurs activités professionnelles ou de loisirs » de la part de la RATP, jugée cependant « minimaliste », en particulier en termes de fréquence. Cela permet-il de penser que la situation n'a que peu évolué depuis le constat d'Anne Cauquelin et que la loi sur l'orientation des transports intérieurs est restée lettre morte ? Non, car les changements de perspective des décideurs sont en effet très récents et transparaissent à travers la restructuration du réseau Noctambus et la mise en place de navettes de nuit SNCF.

Réseau Noctambus en 1995 :



⁷ BUHAGIAR P., ESPINASSE C.- Extérieur, nuit. Auprès de jeunes sortants nocturnes, de 19 à 29 ans, pour raisons professionnelles ou de loisir, habitant la périphérie Sud de Paris.- Paris : SNCF, DRE d'Ile-de-France, RATP, mars 2002.- 178p.



Un projet de restructuration des Noctambus a été en effet présenté conjointement par la RATP et la SNCF au STIF au premier semestre 2003. Le projet est en cours d'examen. Il consiste en une reconfiguration du réseau, avec la création d'une ligne de rocade qui desservirait les gares. Les lignes radiales partiraient en majorité d'une des quatre grandes gares parisiennes (gares de Lyon, du Nord, Montparnasse et Saint-Lazare) tandis que quatre lignes conserveraient leur terminus à Châtelet. La desserte du centre de Paris serait renforcée par le passage de six lignes traversantes (de banlieue à banlieue via le Châtelet).

« La nuit, puisqu'elle opère par inversion, les dimensions essentielles en matière d'offre de transport à prendre en considération sont peut-être celles qui, le jour, sont encore considérées comme annexes : l'information, les qualités sensibles des espaces, la convivialité des relations, la médiation par des correspondants de nuit, les animations culturelles dans les stations qui sont des lieux de vie par excellence. » (Edith Heurgon).

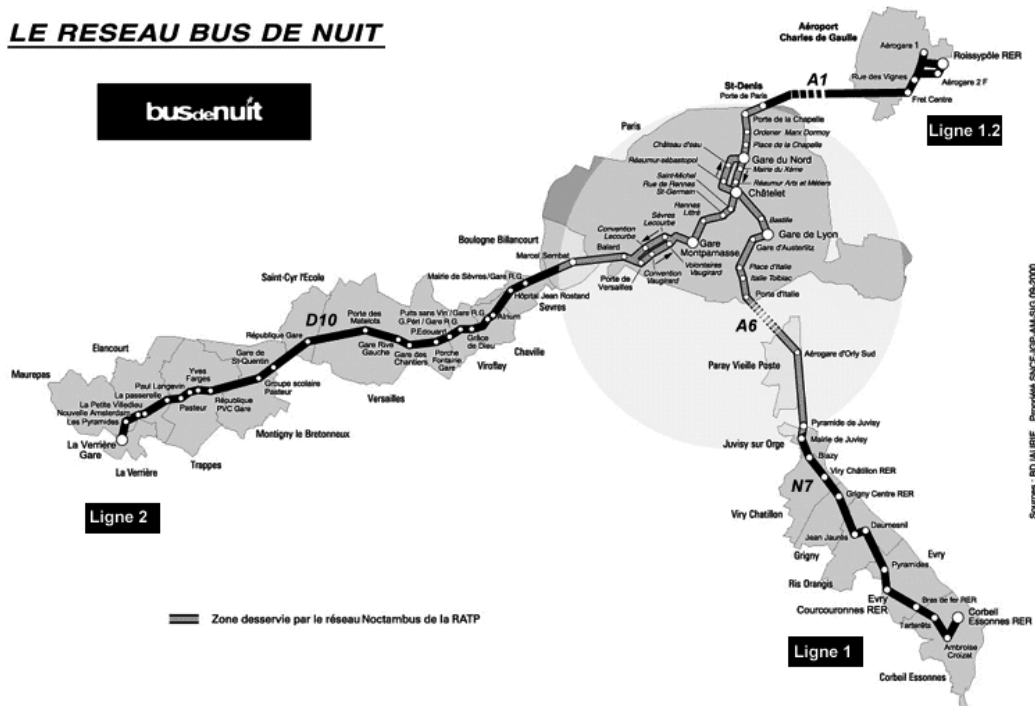
En ce qui concerne les effets sur la vie urbaine nocturne, la mise en place d'un tel réseau se traduirait par une augmentation totale de l'offre de 113 %, correspondant à la mise en place d'une rocade et de six lignes traversantes, ce qui rendrait possible les déplacements Paris-Paris (via la rocade) et faciliterait les échanges entre Paris et ses communes limitrophes (via les lignes classiques et traversantes). En outre, tout ce qui concerne l'accueil, le confort des voyageurs à commencer par les lieux de terminus ou d'attente mais également le matériel roulant, devrait être amélioré (par exemple par la création de « points d'accueil Noctambus » et le renforcement de la présence humaine dans le réseau). Le prix du billet, actuellement de 2,60 €, devrait être revu à la baisse.

Le projet de restructuration du réseau Noctambus est détaillé dans le chapitre sur la mobilité du présent document.

Dans la grande couronne de l'agglomération parisienne, en 1977 et jusque très récemment, aucune infrastructure de transport ne fonctionnait de nuit. D'où le grand progrès que constitue la création encore expérimentale de navettes de nuit par la SNCF, dans le cadre de son programme Transilien. Aujourd'hui, trois lignes sont mises en fonction :

- une ligne reliant le Châtelet à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, dont la fréquence est d'une demi-heure ;
- une ligne reliant le Châtelet toujours à La Verrière, dont la fréquence est d'une heure seulement ;
- une ligne reliant le Châtelet à Corbeil-Essonnes, dont la fréquence est également d'une heure.

LE RESEAU BUS DE NUIT



Et si leur existence est encore confidentielle, leur confort et leur convivialité sont unanimement reconnus par les « initiés ». La qualité des équipements a en effet été mise au premier plan dans ce projet : autocars confortables, rapides, équipés d'un système de localisation, d'annonces sonores et visuelles des arrêts, de radio-téléphone et vidéo-surveillance, etc.

Deux lignes supplémentaires devraient être mises en service d'ici décembre 2004.

Ces modifications, même si elles sont très récentes et encore assez peu développées, montrent un véritable changement d'état d'esprit des décideurs à l'égard de la nuit. L'offre de transport doit être améliorée, mais il s'agit désormais bien de transporter et non plus de raccompagner chez soi.

LES COMPOSANTES DE LA NUIT À PARIS

Qu'est-ce que la nuit à Paris ? Qu'est-ce que Paris, la nuit ? Le lien entre un territoire et sa temporalité est positivement identitaire ; comment peut-on le définir à Paris ? Quelle est l'identité de Paris la nuit ?

Mais peut-on véritablement parler au singulier, parler d'unité ? Un territoire, une temporalité... un seul mode de vie, d'appropriation de Paris la nuit ? Indiscutablement non, Paris la nuit est constituée d'une diversité de temporalités (révélées par différentes structurations, différents phasages de la nuit), pour une diversité de territoires (localisations, échelles, populations résidentes et plus généralement utilisatrices, etc.), que l'on peut découper comme suit.

■ La ville de garde

Dans une vision organiciste de la ville, cette notion caractérise l'état de veille des fonctions vitales de la ville pendant que le reste du corps se régénère.

Elle englobe deux grandes fonctions : la sécurité des biens et celle des personnes au sens large.

■ Les coulisses de la ville de jour

Le rôle de la ville de nuit comprend également toutes les tâches qui doivent être faites de nuit pour que la ville puisse fonctionner le jour ; l'envers du décor en quelque sorte. Celle-ci regroupe les missions d'approvisionnement, de préparation, de réparation et de nettoyage des espaces communs.

■ La ville festive

La fête est un des aspects fondamentaux de la nuit, car elle concentre tout ce qui fait l'essence de la nuit en contre-pied du jour : l'idée de liberté, d'affranchissement des contraintes et des classes sociales, la magie, le rêve, etc. La fête comprend à la fois la vie culturelle et la fonction de loisir de la ville.

■ La ville-marché

La ville-marché est une composante en développement de Paris la nuit, apparue en coïncidence avec le mouvement d'individualisation et d'élargissement de la société de consommation mis en évidence précédemment : le consommateur actuel veut pouvoir trouver de tout, à toute heure, en tout lieu.

Elle se traduit tant par l'extension des horaires des commerces vers le soir, voire la nuit que par la création de tout un réseau de distributeurs automatiques permettant de satisfaire ces nouveaux désirs 24/24.

■ La ville qui dort

Bien que relevant de la sphère privée, le sommeil est une dimension décisive de la ville la nuit dans la mesure où, parce qu'il requiert silence et obscurité, il agit en contre-poids des autres activités. La ville qui dort est de ce fait, très souvent présente dans les conflits qui opposent les différents usagers de la nuit.

■ La ville des marges

La nuit est le moment où les inégalités transparaissent le plus. La prostitution, la détresse deviennent visibles. Les vols et la vente de drogues sont plus fréquents qu'en pleine journée, car protégés par l'obscurité et la rareté des témoins.

■ Les supports de la mobilité

Les points d'appui des transports sont des lieux de concentration des usagers et d'attente. Ils génèrent des flux centripètes locaux en même temps qu'ils regroupent, pour un intervalle de temps donné, un certain nombre de personnes qui s'approprient ce territoire de transition au même titre que leurs autres lieux de vie.

LES PÔLES GENERATEURS D'ACTIVITE ET DE MOBILITE

La ville de garde

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données	Remarques	Données non-cartographiées
Sécurité			- Vigiles et diverses sociétés de surveillance - Soutien psychologique téléphonique - Médecins de garde et SOS médecins (mobiles) - Pharmacies de garde - Renseignements (12) - Services de dépannage
Casernes de pompiers	Banque de données Equipements		
Police = Commissariats d'arrondissements Antennes SARIJ Antennes ISVP Palais de justice	BD quipements + site www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr Entretien responsable ISVP		
Santé			
Hôpitaux et cliniques	BD équipements	On distinguera les établissements comportant un service d'urgences.	
SAMU et SAMU social	SAMU et SAMU social		
Pharmacies de nuit	Mairie de Paris + Sites Internet + Routard		
Permanence des réseaux urbains vitaux			
Permanences EDF / GDF	EDF / GDF		
Permanences voie publique dont PC Lutèce et Berlier	DVD		
Chaufferies de la Compagnie parisienne de chauffage urbain	CPCU		
Permanence dispatching eau	SAGEP		
Bureau de poste du Louvre	BD Equipements		
Pouvoirs politiques et grandes administrations			
Elysée et Matignon	APUR		
Intérieur, Défense et Affaires étrangères	APUR		
Hôtel de Ville de Paris	APUR		

La « Banque de données Equipements » est un inventaire d'équipements aussi bien publics que privés constitué progressivement au cours des années 2001, 2002 et 2003 par le Apur, en liaison avec les services municipaux et d'autres administrations parisiennes.

PRÉSENTATION DES FONCTIONS DE GARDE

Les données cartographiées ont été divisées en quatre grands thèmes: la sécurité, la santé, la permanence des réseaux urbains vitaux et la permanence des pouvoirs politiques et des grandes administrations.

■ La sécurité

Les compétences en matière de sécurité dépendent du préfet de police, du ministère de la Défense et du ministère de la Justice. La loi municipale du 14 avril 1871 interdit à la Ville de Paris de posséder sa propre police municipale.

La préfecture de police dispose de différentes antennes déconcentrées.

- Les antennes de police urbaine de proximité, à savoir :

- les commissariats centraux, ouverts en continu et présents dans chaque arrondissement;
- les services d'accueil, de recherche et d'investigation judiciaires (SARIJ) organisés selon le même mode;
- les unités de police de quartier (UPQ), ouvertes en journée et dont le nombre varie de 0 à 4 selon les arrondissements;
- les services d'accueil et de traitement judiciaire, ouverts en journée et situés dans les gares SNCF;
- les vigies, ouvertes en journée et en soirée, elles aussi situées dans les gares SNCF;

- L'antenne de police administrative, ouverte en journée et présente dans chaque arrondissement.

Seules les antennes ouvertes de nuit ont été représentées.

Le Palais de Justice est indiqué sur la carte en raison de son activité continue, en partie liée aux comparutions immédiates pour flagrant délit.

La Ville de Paris possède un service de surveillance des équipements municipaux, parcs et jardins: les inspecteurs sécurité de la Ville de Paris (ISVP). La nuit, ce service est divisé en deux brigades (au lieu de huit le jour), Nord et Sud, composées de 25 à 30 personnes en semaine et 8 à 10 personnes le week-end. L'Hôtel de Ville dispose de sa propre brigade et emploie entre 6 et 8 ISVP chaque nuit. Le contrat parisien de sécurité prévoit également, dans le cadre des contrats de sécurité d'arrondissement (CSA), le recrutement dans les quartiers les plus sensibles de correspondants de nuit. Une première cellule devrait être créée sous peu dans le 19e arrondissement, le Maire du 19e, les représentants du Préfet de Police, du Procureur de la République, du Recteur et du Maire de Paris, et le commissaire principal de police du 19e ayant signé un CSA le 27 novembre 2003.

Les services privés de sécurité ne sont pas cartographiés en raison des difficultés d'accès aux données: il est impossible de savoir si un immeuble est surveillé par des vigiles ou par le biais d'un système électronique. Leur importance ne doit cependant pas être négligée: il existerait entre 1 700 et 1 800 sociétés de gardiennage à Paris employant environ 50 000 personnes, principalement de nuit.

Les casernes de pompiers parisiennes sont au nombre de vingt, réparties également entre les arrondissements.

■ La santé

Le système hospitalier est composé à la fois d'hôpitaux publics et de cliniques privées. Bien qu'une partie seulement des hôpitaux publics soit équipée de véritables services d'urgences, tous les équipements hospitaliers sont représentés en raison du travail de nuit qu'ils engendrent (personnel soignant de garde et personnel d'entretien plus importants que dans des équipements classiques). Le personnel non médical de l'Assistance Publique - Hôpitaux de Paris (AP-HP) se compose en effet chaque nuit de 2 800 salariés en semaine et 2 000 le week-end.

Le SAMU dépend de l'hôpital Necker (véhicules et standard); le SAMU social est représenté de la même façon que le SAMU, en raison de leur fonctionnement analogue.

Les médecins de garde et médecins de nuit (tels que S.O.S. médecins) ne sont pas représentés car ils ne possèdent pas d'antennes. Ils sont mobiles, c'est-à-dire qu'ils attendent chez eux (médecins de garde) ou dans leur voiture (médecins de nuit) qu'un patient les contacte.

Les pharmacies de garde, variant d'une semaine à l'autre ne sont pas cartographiables, à la différence des pharmacies de nuit.

■ Permanence des réseaux urbains vitaux

Ce sont eux qui, techniquement, permettent à la ville de veiller de nuit. Les réseaux EDF/GDF haute comme basse tension sont gérés de nuit par deux antennes; il existe en plus un bureau central de dépannage de l'éclairage public et de la signalisation.

L'aspect technique et non plus énergétique des feux de signalisation est géré par le PC Lutèce, tandis que la circulation sur le boulevard périphérique est contrôlée par le PC Berlier; en outre, la Direction de la voirie et des déplacements dispose de ses propres antennes d'intervention d'urgence nocturne.

Les réseaux d'eau sont surveillés (acheminement, qualité de l'eau) à la fois par la SAGEP (Société anonyme de gestion des eaux de Paris) et par les deux sociétés délégataires de la Ville de Paris: la Compagnie des eaux de Paris pour la rive droite et la Parisienne des eaux (Eau et Force) pour la rive gauche. Pour des raisons de sécurité, les sociétés délégataires ne rendent pas publiques les adresses de leurs centres de permanence qui ne figurent donc pas sur la carte.

Outre ces permanences d'intérêt général, il existe dans la capitale un tissu de services de dépannage (automobile, serrurerie, plomberie, etc.), non cartographié car ne générant pas nécessairement d'activité: en règle générale, la personne responsable d'un service annoncé « 24 heures sur 24 » dort, ou du moins reste chez elle tant qu'elle n'a pas été contactée par un client. Elle n'assure pas véritablement de permanence.

La poste du Louvre, quoique ne pouvant être assimilée à un réseau vital, est mentionnée ici en raison de sa fonction beaucoup plus essentielle pour la ville qu'un simple service.

■ Pouvoirs politiques et grandes administrations

Sur la carte figurent également les grands centres nationaux de décision stratégique liés à la défense du territoire et à la sécurité intérieure, où une veille importante est organisée: l'Élysée et Matignon ainsi que les ministères de l'Intérieur, de la Défense et des Affaires étrangères. À ces centres nationaux a été ajouté, à l'échelle strictement parisienne, l'Hôtel de Ville central.

STRUCTURE TEMPORELLE

La ville de garde fonctionne par définition en continu, c'est pourquoi elle est représentée par une unique carte. Cependant, comme le montre Anne Véga⁸, si l'offre d'activité est invariante au cours de la nuit (à l'exception de certaines pharmacies de nuit qui ferment autour de minuit/2 heures), la demande connaît trois phases: plus importante en soirée elle diminue fortement au cœur de la nuit pour reprendre au matin.

■ Analyse spatiale

À première vue, la répartition des fonctions de garde apparaît homogène et déconcentrée. Le découpage de Paris en vingt arrondissements explique en partie cette distribution équilibrée, chaque arrondissement requérant son propre commissariat, sa propre caserne de pompiers, etc.

Une cartographie de ces fonctions en proche couronne montrerait peut-être un maillage moins dense, comme c'est le cas pour Strasbourg. Cette répartition en nappe (c'est-à-dire diffuse mais dense) serait donc la marque d'un centre urbain en pays développé.

Cependant, dans le détail, cette homogénéité connaît des failles. Plusieurs quartiers et en particulier ceux du tiers est de la capitale sont dotés en moindre quantité d'équipements de santé. Au regard de la carte des densités résidentielles (cf. carte « La ville qui dort »), une plus faible densité explique parfois la rareté des équipements, comme c'est le cas pour les tiers est et ouest du 7^e arrondissement, mais ne parvient pas à justifier le déséquilibre est-ouest.

⁸ VEGA, Anne.- Nuits blanches à l'hôpital.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000.

Les coulisses de la ville de jour

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données	Remarques	Données non-cartographiées
Approvisionnement et préparation			- Affichage (public et commercial) - Livraisons de pleine nuit (opticiens, cavistes « Nicolas ») - Cafetiers et débits de boisson - Livraison de matières pondéreuses et convois exceptionnels
Tôt le matin : - farine à boulangeries - presse - grands magasins et grandes surfaces	Banque de données Commerces		
Sites logistiques	APUR		
Centres de tri postal	La poste		
Marchés	Mairie de Paris – Direction du développement économique et de l'emploi	Liste exhaustive.	
Propreté et entretien			
Bureaux, grands magasins, etc.	ERE (Enquête régionale Emploi) 2000	Indice de présence de tertiaire.	
Voies très utilisées (périphérique, voies sur berges)	Direction de la Propreté et de l'Environnement		
Ramassage des ordures ménagères (par arrondissement collecté et par lieux d'appel des agents)	Direction de la Propreté et de l'Environnement		
Transports - sites de maintenance RATP, sites de maintenance SNCF, dépôts de bus - stations de métro - gares SNCF	RATP et SNCF APUR APUR		

3 créneaux horaires : de 20h à 22h30, de 22h30 à 5h, de 5h à 8h.

La « Banque de données Commerces » est un inventaire des commerces parisiens réalisé par le Apur en 2000 et 2003. L'« Enquête régionale emploi » (ERE) est un dénombrement des emplois d'Ile-de-France réalisé par l'INSEE en collaboration avec le Apur, l'IAURIF (Institut d'Aménagement d'Urbanisme de la Région Ile-de-France), la DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France), la Ville de Paris et le conseil régional d'Ile-de-France. La septième ERE, utilisée ici, porte sur les effectifs salariés au 31 décembre 2000.

■ Les marchés

Tous les marchés sont représentés quels que soient leurs jours d'ouverture. Seuls deux marchés fonctionnent uniquement l'après-midi et en soirée (quartier de Bercy et place Baudoyer).

Le choix d'une journée de la semaine, même la plus chargée, serait trop partial (cette journée, le samedi ne regroupant que 23 marchés sur 75, soit un peu moins d'un tiers). La représentation la plus exacte mais la moins synthétique serait de représenter un par un les jours de la semaine.

■ La localisation des activités de nettoyage de bureaux

Considérant que 80 % de l'activité tertiaire parisienne est réalisée en bureaux, les données de l'ERE 2000 concernant le secteur tertiaire (hors commerces et hôtels) ont été choisies comme indice de leur présence. Elles ont été divisées en trois classes en fonction du nombre de leurs employés. Ainsi, la première classe incluant les sociétés de 51 à 150 employés comprend un peu moins des deux tiers (60 %) du nombre total d'occurrences; la seconde, concernant les sociétés de 151 à 500 employés comprend un peu moins d'un tiers du total (30 %); la dernière représente enfin environ 10 % du total.

■ Le ramassage des ordures ménagères

Le ramassage des ordures ménagères a été représenté de deux façons complémentaires :

- les arrondissements sont figurés distinctement selon que leurs déchets sont collectés le matin ou le soir ;
- les lieux d'appel des agents de collecte des ordures ménagères ont été ajoutés car ils engendrent tôt le matin une mobilité centripète (la collecte débute à 6 h 30) et sont à mettre en lien avec la carte matinale de la mobilité. Dans les faits, ils accueillent également les équipes de collecte le soir ainsi que les équipes de nettoyage de la voirie. Ils seront donc représentés sur les cartes du matin et du soir (avant 22 h 30).

Le ramassage des ordures spécifiques, dont le verre, suit le même schéma mais n'est pas réalisé tous les jours.

PRÉSENTATION DES COULISSES DE LA VILLE DE JOUR

Les données cartographiées ont été divisées en deux grands thèmes : l'approvisionnement et l'entretien.

■ L'approvisionnement et la préparation

Les données concernant les heures de livraisons sont issues de l'étude Les rythmes urbains des marchandises du CNT¹⁰ (Conseil National des Transports) ainsi que d'une enquête réalisée auprès de commerçants de la rue Saint-Antoine et de ses alentours (4^e arrondissement).

Outre l'approvisionnement en matières pondéreuses, qui, de la même façon que les convois exceptionnels, emprunte un réseau de voies déterminé par la préfecture de police, les livraisons réalisées en pleine nuit sont très peu nombreuses. Elles concernent les commerçants disposant d'un sas : les livreurs peuvent ainsi déposer les marchandises en l'absence du gérant du magasin. Aujourd'hui ce principe est peu répandu ; il n'intéresse que certains opticiens et certains cavistes (dont les filiales de l'enseigne Nicolas qui se sont pour beaucoup organisées de manière à convertir leur sas de livraison nocturne en espace de vente diurne). Par ailleurs, le convoyage de fonds autrefois réalisé de nuit est interdit entre 22 heures et 5 heures depuis l'accord national du 21 mai 2000.

Le reste des livraisons se fait en journée. Les heures de pointe du trafic (c'est-à-dire pendant les intervalles 7 h 30-9 h 30 et 16 h 30-19 h 30) sont interdites au transport de marchandises sur les axes principaux. Les livraisons connaissent donc leur propre heure de pointe autour de 10 heures. Tôt le matin (entre 5 heures et 7 h 30), quatre types de magasins sont approvisionnés : les boulangeries, les kiosques et librairies (presse), les grandes surfaces et les débits de boisson.

En dehors de ces quatre activités, l'ensemble du commerce non-alimentaire est approvisionné après 9 heures et tout au long de la journée, tandis que les livraisons alimentaires et de fleurs se font en matinée (aléatoirement entre 7 heures et 13 heures), en fonction de la volonté du commerçant et de ses fournisseurs. Ainsi, parmi les commerçants du quartier de la rue Saint-Antoine rencontrés, un fleuriste recevait des palettes à 7 heures du matin avant de partir autour de 11 heures compléter ses fonds à Rungis ; un boucher était approvisionné par différents fournisseurs entre 6 h 30 et 10 h 30 ; un vendeur de fruits et légumes se rendait à Rungis autour de 5 heures du matin.

Les sites logistiques (Batignolles, Bercy et Nord-Est) débutent en majorité leur activité tôt le matin (la reprise s'effectue autour de 4 heures du matin). Aujourd'hui, bien qu'une faible partie des sites logistiques fonctionne grâce au transport ferroviaire (cela concerne essentiellement les secteurs du BTP, du fioul et des boissons), ceux-ci nécessitent une grande emprise au sol et ont donc repris les emplacements des anciens sites développés en parallèle avec le fer. Ils se situent ainsi en périphérie du territoire parisien, aux abords des faisceaux de voies ferrées. Les sites logistiques parisiens ne sont en grande partie utilisés que pour le transit des marchandises, tandis que les produits à destination de la capitale passent par des sites localisés dans le reste de l'agglomération parisienne. Deux exceptions notables cependant : les boissons, redistribuées depuis le site du Nord-Est par l'entreprise Tafanel aux

¹⁰ Disponible sur le site du conseil national des transports : http://www.cnt.fr/rapports/Les_rythmes_urbains_des_marchandises.htm

cafés et aux bars parisiens, et les livres, centralisés par la Messagerie parisienne du livre à Bercy.

L'approvisionnement et l'installation des marchés débutent dès 5 heures du matin environ pour une « ouverture » à 7 h 30 (marchés découverts) ou 8 heures (marchés couverts).

Le travail de nuit à La Poste parisienne se répartit sur douze sites, soit huit centres de tri du courrier (CTC) et quatre centres de distribution (CDIS). Au 1^{er} septembre 2003, La Poste employait 772 personnes de nuit, dont 95 % d'agents de tri, 4 % de chefs d'équipe et 1 % de cadres.

■ La propreté et l'entretien

Selon des données du GIFEN (Groupement d'Ile-de-France des entreprises de nettoyage), Le nettoyage des surfaces d'activité est, pour des raisons de coût (hausse des charges salariales de nuit), essentiellement (à 92 %) réalisé avant 21 heures et après 6 heures.

Toujours selon le GIFEN, dans cet intervalle, seules certaines très grandes surfaces de bureaux et certaines très grandes surfaces commerciales peuvent faire le choix d'être nettoyées de nuit. En l'absence de liste existante de ces sites, la représentation de cette information nécessiterait une investigation lourde, au cas par cas, qui a été écartée de cette étude exploratoire. Avant 21 heures et après 6 heures, les stations de métro, de RER et les gares sont également nettoyées. D'après les données du groupement, 5 000 personnes travailleraient ainsi dans Paris de nuit, parmi lesquelles seulement un tiers habiterait à Paris.

Le nettoyage des rues est en très grande partie réalisé de jour, à l'exception des voies sur berges et du périphérique, qui pour des raisons évidentes de circulation sont entretenues par tronçon en pleine nuit.

L'entretien du métro est assuré en moyenne par 403 personnes en semaine et 152 le week-end, réparties sur quatorze sites de maintenance. Le nettoyage des voies, stations et du matériel roulant est réalisé par plusieurs entreprises différentes, ce qui rend plus difficile l'accès aux données. La maintenance des bus et trains est également assurée en continu dans divers points de la capitale (sites de maintenance SNCF et dépôts de bus).

STRUCTURE TEMPORELLE

Parce qu'elles représentent en quelque sorte l'envers du décor urbain, les fonctions d'approvisionnement, de préparation, de réparation et de nettoyage semblent trouver naturellement leur place de nuit. À y regarder de plus près, le cœur de la nuit (de 22 h 30 à 5 h 00 environ) reste néanmoins pauvre en activités d'approvisionnement et d'entretien, qui sont en fait concentrées aux marges de la nuit (le matin et le soir) pour des raisons sociales, de bruit et de coût.

ANALYSE SPATIALE

Le choix des horaires de collecte des déchets d'un quartier dépend de multiples paramètres. On peut cependant noter un effort des responsables de la Direction de la Protection de l'Environnement de la Ville de Paris (DPE) pour éviter le soir les quartiers les plus animés (1^{er} et 4^e arrondissements, 5^e et 6^e arrondissements, 8^e arrondissement, secteur Est du quartier Montparnasse dont la rue de la Gaîté, etc. sont collectés le matin). En outre, des arrangements sont trouvés dans les autres quartiers animés pour que les déchets soient ramassés en fin d'après-midi plutôt qu'en soirée.

Le soir, les activités obéissent dans une certaine mesure à une logique de pôles, en particulier du fait du nettoyage des quartiers de bureaux (8^e, 9^e et 1^{er} arrondissements, ainsi que les abords des gares de Lyon et Montparnasse); le ramassage des ordures ménagères, par essence plus diffus, fait exception.

Entre 22 h 30 et 5 heures, seuls quelques sites sont encore en activité (sites de maintenance des transports en commun, gares SNCF, stations de métro, centres de tri postal). Leur distribution sur le territoire est homogène et très diffuse.

Le matin, l'activité est plus importante encore que le soir. Les commerces approvisionnés tôt le matin, quoique présents sur tout le territoire, ont tendance, à l'échelle du quartier, à se concentrer le long de certains axes. Cette répartition induisant nécessairement un encombrement de la chaussée explique que les livraisons soient interdites pendant les heures de pointe du trafic sur les axes les plus empruntés. Les marchés, et en particulier les marchés découverts, sont implantés sur les grands axes, principalement dans les arrondissements du sud, de l'est et du nord de Paris.

La ville festive

La fonction de loisir de la ville participe de l'essence de la nuit urbaine en tant qu'elle est synonyme de liberté, de magie, de rêve. Il semble que la nuit les barrières sociales tombent, que tout devienne possible.

Néanmoins, les pratiques de la nuit apparaissent très segmentées en fonction des âges, des milieux sociaux, des sexes, voire des orientations sexuelles. C'est ce que les sociologues M. Pinçon & M. Pinçon-Charlot¹¹ désignent par le terme de « tribu ». Les boîtes de nuit, au même titre que les bars et restaurants ne sont pas accessibles à tous, et il apparaît rapidement un système de « microségrégations » générant des frontières nocturnes, plus floues que les frontières diurnes, mais parfois tout aussi vigoureuses.

En particulier, selon les sociologues, « la nuit reste un moment où s'affirme l'émergence d'une sorte d'élite » qui définit et en quelque sorte crée ce qui constitue la tendance, l'avant-garde.

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données	Remarques	Données non-cartographiées
Bars et restaurants, boîtes de nuit			- Autres bars et restaurants (résidus) - Points de départ des Rando-roller / vélo - Musées faisant ponctuellement des nocturnes
Bars et restaurants (branchés, touristiques et chaînes)	- Routard, Zurban, Nouvel Observateur et sites Internet - BD Com	Liste non exhaustive.	
Boîtes de nuit	BD Com		
Péniches et bateaux-mouches	Port autonome de Paris		
Salles de spectacle et lieux culturels			
- Cinémas - Musées et monuments à fermeture tardive - Théâtres, cabarets, opéras et salles de concert - Cybercafés et clubs jeux vidéos - Hippodromes et stades	- BD Com - BD équipement		
Paris libertin			
- Musée de l'érotisme - Peep shows et sex shops - Clubs-échangistes et autres	- Routard + Zurban + Nouvel Obs - BD Com		

- 1 journée type en semaine (mardi) / 1 journée type en week-end (samedi)
- 3 créneaux horaires : 22h-24h / 00h-02h / 02h-aube

■ Bars et restaurants

La liste de bars et restaurants utilisée pour cette carte n'est pas exhaustive, puisque la base de données sur le commerce parisien de l'Apur (BD Com) n'indique pas les horaires d'ouverture des commerces et que bon nombre de bars et restaurants (de quartier notamment) n'ouvrent qu'en journée. Or il semble plus intéressant de partir de sources de données plus sûres en termes d'horaires, que de rechercher la quantité et l'exhaustivité.

¹¹ PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M.- Les nuits de Paris.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000.

Les sources utilisées sont donc à la fois les guides, touristiques ou non¹², sur papier ou en ligne¹³, et la BD Com, uniquement en ce qui concerne les grandes enseignes de la restauration et en faisant des hypothèses sur leurs horaires.

Les horaires des débits de boisson ne sont connus des autorités et en l'occurrence de la préfecture de police qu'en ce qui concerne les heures de fermeture ultérieures à deux heures du matin, puisqu'elles donnent lieu à une autorisation préfectorale. Les données transmises par la préfecture de police, par arrondissement, permettent de connaître le degré de précision de notre base de données: dans le créneau « 2 heures et plus », les bars et restaurants cartographiés représentent 10 % de l'ensemble des établissements dont l'ouverture est autorisée.

■ Autres loisirs nocturnes

Les autres bases de données sont exhaustives, à l'exception de celle des clubs-échangistes et autres clubs de ce type, recensés selon le même mode que les bars et restaurants en raison de l'absence de base de données préalablement constituée. Seuls les musées ouvrant quotidiennement de nuit et non de façon hebdomadaire comme la plupart des musées de la capitale sont représentés. Il s'agit du Centre national de la photographie fermant à 22 heures et du Palais de Tokyo fermant à minuit. Les trois stades retenus ont pour caractéristique d'être des lieux de spectacle plus que des lieux de pratique sportive ouverte à tous.

Les lieux de loisirs nocturnes drainent une clientèle nombreuse en même temps qu'ils requièrent un personnel important. Cependant, ne disposant que très ponctuellement de données concernant le nombre d'employés des établissements et leur fréquentation, ceux-ci ne sont pas représentés de façon proportionnelle à leur taille. On peut évaluer à 15 000 le nombre de personnes travaillant dans les lieux indiqués sur la carte de la ville festive entre 22 heures et 24 heures, et 1 500 de 2 heures à l'aube, si l'on considère qu'en moyenne dix personnes travaillent sur chaque site. Ce chiffre reste inférieur à la réalité étant donné que la carte ne représente pas l'ensemble des établissements, notamment en ce qui concerne les bars et les restaurants.

PRÉSENTATION DES LOISIRS NOCTURNES

■ Le cinéma

Avec 30 millions d'entrées annuelles (2002), et 75 000 sièges, le cinéma parisien engendre probablement les plus gros volumes réguliers de vie nocturne. En faisant l'hypothèse que la moitié des entrées est réalisée en soirée, le nombre d'entrées moyen quotidien après 20 heures approche les 35 à 40 000, et est certainement plus proche de 50 000 les vendredi et samedi soirs.

Le paysage des cinémas parisiens est très concentré. Dans les années 1950, chaque quartier possédait son cinéma. Aujourd'hui Paris est structuré en « quartiers de cinéma »: Champs-Élysées, Montparnasse, Grands Boulevards, les Halles, le Quartier latin, Italie-Gobelins et Clichy notamment. Les arrondissements périphériques en sont presque dépourvus, notamment les quartiers Daumesnil, Oberkampf-Belleville et le sud du 16^e arrondissement.

Trois types de cinémas coexistent avec des différences de taille très importantes. Les plus grands cinémas, les multiplexes, sont de véritables « cités » (UGC ciné cité Bercy ou les Halles, Pathé Wepler). Les cinémas d'art et d'essai sont à l'autre extrême, de petits établissements, mais qui se regroupent en pôles (80 % des cinémas d'art et d'essai, et de recherche se situent dans les 5^e et 6^e arrondissements). Entre les deux existent des salles moyennes, disséminées sur le reste du territoire parisien, souvent isolées: c'est le cas par exemple des MK2 Nation ou Beaugrenelle. De cette multiplicité de salles, anciennes ou contemporaines, découle une programmation d'une grande richesse et d'une grande diversité.

¹² ZURBAN.- Paris, la nuit. Le guide des bars et des boîtes à Paris.- Paris : Guide Zurban Paris 2003, 162p.

LE NOUVEL OBSERVATEUR.- Les 400 lieux branchés de Paris.- Paris, été 2003, 138p.

LE GUIDE DU ROUTARD.- Paris la nuit.- France, 2003, 456p.

¹³ www.parissi.com et www.parisbouge.com

■ Les stades et les hippodromes

Bien qu'il s'agisse d'événements ponctuels, la fréquentation des stades (parc des princes, Roland Garros...) ou hippodromes peut générer des flux considérables. Un soir de match au Parc des Princes peut ainsi amener près de 50 000 personnes aux abords du stade parisien.

■ Les salles de concert et les théâtres

Ici encore, les situations les plus diverses coexistent : parmi les salles de concert, si le POPB, le Zénith, le Palais des Sports ou le Palais des Congrès peuvent accueillir plusieurs milliers de personnes, une pléiade de petites salles telles que le Caveau de la Huchette ou la Maroquinerie n'ont qu'une capacité de quelques centaines de personnes.

L'offre de théâtres est également très diversifiée : en termes de taille, on distingue les théâtres les plus prestigieux tels que le théâtre du Rond-Point ou celui de la Colline, des théâtres de boulevards, de taille moyenne et des salles d'art et d'essai plus petites. En termes de programmation, outre les théâtres patrimoniaux, qui conservent et transmettent le patrimoine théâtral, on différencie essentiellement les théâtres à financements publics (nationaux, tels que le théâtre de l'Odéon, municipaux, tels que le théâtre Silvia Monfort, ou subventionnés par l'État ou la Ville, tels que le Lucernaire) et ceux ayant des sources de financement privées. En fonction de leurs ressources, les théâtres peuvent prendre plus ou moins de risques en termes de programmation et orientent différemment leurs choix.

L'implantation des salles de concert n'obéit pas à une logique spatiale remarquable, tandis que les quelque deux cents théâtres parisiens se localisent essentiellement dans les Grands Boulevards, dans le 9^e arrondissement, dans le Quartier Latin (5^e et 6^e arrondissements) et autour de Montparnasse, mais également – de manière plus diffuse et plus récente – dans les 11^e et 20^e arrondissements. Ici encore, les quartiers périphériques sont moins bien pourvus en théâtres et salles de concert que les quartiers centraux, en particulier au sud. Le 7^e et 16^e arrondissements en sont totalement dépourvus.

■ Les bars et restaurants

L'éventail de taille au sein de l'offre de bars et de restaurants est réel mais plus réduit que dans le cas des cinémas, salles de concert et théâtres.

La répartition de ces établissements est très polarisée : traditionnellement installés dans les quartiers de Saint-Germain des Prés, puis Montparnasse et les Champs-Élysées, ils se développent également depuis vingt ans autour des Halles et dans le Marais, et, depuis dix ans, à l'Est de Paris (autour de Bastille, puis le long des rues de faubourgs du 11^e arrondissement).

■ Le Paris libertin

Les sex shops et peep shows se concentrent dans trois pôles, à savoir la traditionnelle rue Saint-Denis, le boulevard de Clichy et la rue de la Gaîté.

Les club-échangistes et « sex-clubs » se localisent aux abords de ces axes et du Palais-Royal, mais également, de manière semble-t-il aléatoire, en dehors de tout centre d'animation. « Au cours des dix dernières années, à en croire les gazettes, la presse féminine comme les news magazines anglo-saxons, Paris serait devenu l'une des capitales mondiales du libertinage ! Et c'est assez vrai. Les boîtes échangistes, les « sex-clubs » gays et lesbiens, sans oublier les soirées fétichistes, ont proliféré, passant de la quasi-clandestinité à la couverture de VSD. »¹⁴

On peut noter une nette diffusion, ou tout au moins une plus grande popularité des « backrooms » des Halles ou du Marais, représentés, quand ils existent, en tant que bars et restaurants sur cette carte.

¹⁴ LE GUIDE DU ROUTARD.- Paris la nuit.- France, 2003, 456p.

■ Les clubs et boîtes de nuit

Ils se répartissent eux aussi selon deux modes : soit dans les quartiers animés, soit de façon aléatoire.

STRUCTURE TEMPORELLE

L'extension en soirée des loisirs diurnes tels que le sport ou les activités associatives est un phénomène massif que nous avons choisi de ne pas traiter en raison de son ampleur et de sa singularité. Ce créneau horaire, ses caractéristiques et ses évolutions nécessiteraient une étude à part entière. C'est pourquoi le créneau 20 heures/22 heures n'est pas cartographié.

Après 22 heures, la nuit se divise différemment selon que l'on considère la représentation que s'en font les sortants ou l'offre d'activité objective. En termes d'activité, la nuit connaît deux grandes ruptures : à minuit avec la fermeture de la plupart des salles de spectacle, d'une majorité de restaurants et peu après du métro ; et à 2 heures avec la fermeture des restaurants restants et de la majeure partie des bars.

Dans leur étude *Extérieur Nuit*, P. Buhagiar & C. Espinasse rapportent une représentation de la nuit très partagée parmi les sortants nocturnes pour loisirs. Quand la nuit est structurée, ce qui n'est pas systématiquement le cas, elle est perçue comme comportant trois séquences :

- de 21 heures/22 heures à minuit, la nuit débute ; cette première phase comprend le dîner et est souvent perçue comme une mise en route, presque un échauffement, avec le premier verre ou le fait de se restaurer ;
- de minuit à 3 heures du matin se situe le milieu de la nuit, en quelque sorte l'apothéose de la nuit, le moment de tous les amusements ;
- De 3 heures/4 heures du matin au petit jour, la nuit s'achève. Cette dernière phase est souvent décrite comme celle où la fatigue commence à se faire ressentir et où émerge la préoccupation de rentrer chez soi.

ANALYSE SPATIALE

■ Variations au cours de la semaine

La demande de loisirs et d'activités festives est beaucoup plus importante le samedi que le mardi comme le montre l'étude de la mobilité parisienne nocturne (cf. 3e partie de l'étude). Pourtant on constate une parfaite similitude dans la localisation de l'offre de loisir le samedi et le mardi, quels que soient les créneaux horaires considérés. Si les variations quantitatives sont réelles, la répartition géographique des activités festives est constante. Ne sera donc présentée, en sus des trois cartes du samedi, que celle concernant le créneau le plus dense du mardi (22 heures/24 heures).

■ Répartition générale

La répartition spatiale de l'offre de loisirs est très concentrée, et cette caractéristique s'accroît au cours de la nuit, à mesure que l'offre de quartier disparaît et que ne reste que celle destinée à un public plus large. Dans beaucoup de cas ces pôles d'animation concentrent tous les types d'activités, à l'exception cependant de Bastille et du 11e arrondissement où dominent les bars et restaurants.

Entre 22 heures et 24 heures, des grands pôles se dégagent, plus nombreux sur la rive droite que sur la rive gauche et plus proches du centre que de la périphérie. Les centres festifs de la rive gauche tendent à se rétracter, tandis que ceux de la rive droite repoussent sans cesse leur limites notamment vers l'est. Les pôles majeurs sont les Halles, le Marais, le Quartier Latin, Bastille et le Faubourg Saint-Antoine, Montparnasse et la rue de la Gaîté, les Champs-Élysées, le sud du 8e arrondissement et l'avenue de Wagram, le boulevard et la place Clichy. Apparaissent ensuite de façon linéaire les Grands Boulevards, les faubourgs du 11e arrondissement et le canal Saint-Martin, et, de façon ponctuelle, la cour Saint-Emilion, la place d'Italie et la Butte aux Cailles.

Après minuit disparaissent les quartiers les moins denses à l'exception des faubourgs du 11^e arrondissement. Il semble qu'une couche homogène de bars et de restaurants de quartier disparaisse, laissant apparaître une organisation plus centrale et plus linéaire, déjà déséquilibrée vers la rive droite. Un axe de concentration est-ouest « Champs-Élysées, rue de Rivoli, les Halles, le Marais et rue du faubourg Saint-Antoine » apparaît.

Après 2 heures, ce schéma se précise, les quartiers animés hors de l'axe est-ouest se limitant au boulevard de Clichy et aux quartiers Saint-Germain et Montparnasse.

Les données transmises par la préfecture confirment cette polarisation vers le centre. Il est probable que seuls le sud-est du 17^e arrondissement et le sud du 18^e arrondissement soient concernés par les établissements à fermeture tardive.

la ville-marché

La nuit représente un nouveau marché à conquérir. Sa valorisation s'est traduite par trois dynamiques :

- la création d'épicerie automatique de type Yatoopartoo ou Casino 24 (à Lyon principalement) ;
- l'extension des horaires de magasins traditionnellement diurnes vers le soir et la multiplication de nocturnes, comme c'est le cas dans les grands magasins des Grands Boulevards ou de la rue de Rivoli ;
- la spécialisation de certains commerces sur les horaires du soir : restauration à domicile, épicerie de « dépannage », etc.

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données	Remarques	Données non-cartographiées
Les commerces en continu ou à fermeture tardive			- Centraux téléphoniques
Stations services	Site www.parisbouge.com + sites enseignes	Liste non exhaustive.	
Alimentaire: Epicerie et drugstores Boulangeries Monoprix	BD Com Monoprix et Bureau des temps	Listes non exhaustives. Deux magasins fermant à minuit.	
Restauration à domicile	BD Com		
Loisirs: Location vidéos Librairies et kiosques Fleuristes Tabacs	BD Com Routard + Site www.parisbouge.com	Hypothèse : une majorité des magasins de location sont ouverts jusqu'à minuit. Listes non-exhaustives.	
Les automates			
Retrait d'argent: Banques Postes	BD Com BD équipement	Hypothèse : une majorité des banques et bureaux de poste disposent de distributeurs accessibles 24h / 24.	
Alimentaire: Yatoopartoo et autres grands distributeurs de nourriture	Sites Internet		
Loisirs: Location vidéos Préservatifs	BD Com Routard	Hypothèse : une majorité des magasins de location de vidéos disposent de distributeurs.	

2 créneaux horaires: 22h-00h / 00h- aube

Les stations services ont été indiquées à la fois en tant que débits de carburant et comme commerces de quartier, au même titre que les épiceries. Leur base de données n'est pas exhaustive puisqu'elle a été établie à partir de sites généraux sur la nuit et de données fournies par les grandes enseignes de la distribution de carburant. Le choix des stations représentées s'est porté sur les stations ouvertes 24 heures/24 heures, distinguées par les enseignes des stations ouvertes de façon partielle (ainsi le fichier omet les stations ou-

vertes en soirée mais n'est pas faussé par les stations ouvertes uniquement de jour), quitte à ce qu'elles ne comportent pas d'épicerie.

La base de données des épiceries ouvertes en soirée a été constituée à partir des données de la BD Com concernant l'alimentation générale, après un test auprès d'un échantillon d'épiceries : les trois quarts fermaient après 22 heures. Les épiceries ouvertes après minuit en revanche ont été sélectionnées à partir de données de guides sur papier ou en ligne ; leur liste n'est pas exhaustive. Les boulangeries, librairies, tabacs et fleuristes à fermeture tardive ou ouverts en continu ont été sélectionnés sur le même principe. Leur nombre est restreint, mais leur présence fondamentale puisque révélatrice de l'évolution actuelle des modes de consommation.

Les centraux téléphoniques, supports des services téléphoniques 24 heures/24 heures (banques, assurances, etc.) n'ont pas été cartographiés car leur présence dans Paris intra-muros est anecdotique. La capitale instrumentalise véritablement la banlieue, mais aussi les autres régions françaises et même l'étranger pour que divers services (bancaires, etc.) lui soient accessibles en continu.

STRUCTURE TEMPORELLE

Les activités commerciales nocturnes, lorsqu'elles ne sont pas continues, cessent en majorité soit autour de 22 heures, soit autour de minuit. Le créneau horaire 20 heures/22 heures n'a pas été représenté en raison du foisonnement des situations qui le caractérise. Après minuit, l'activité commerciale est plus réduite mais plus homogène ; elle s'apparente en quelque sorte à une veille.

ANALYSE SPATIALE

Les activités commerciales nocturnes ont globalement une répartition en nappe.

■ Les commerces à fermeture tardive

Les concentrations d'épiceries à fermeture tardive dans les quartiers nord de Paris sont discutables : elles sont très probablement le signe de la multiplication d'épiceries de produits exotiques dans ces quartiers dont les heures d'ouverture s'apparentent plus à celles des commerces classiques (autour de 19 heures/20 heures).

Si l'on fait abstraction de ces concentrations, la répartition générale de ces commerces est homogène à l'est de Paris et dans les quartiers extérieurs, tandis qu'apparaît un creux dans le centre-ouest de la capitale, aussi bien sur la rive droite que sur la rive gauche. Cette répartition correspond presque exactement à la carte des densités résidentielles. Il s'agit donc d'un commerce de proximité, qui ne dépend pas ou peu des pôles d'animation nocturne.

■ La ville des automates

Les banques et bureaux de poste, qui constituent la majorité des automates, ont une répartition plus homogène à l'échelle de la capitale avec cependant des pôles de concentration dans les quartiers d'affaire (c'est-à-dire dans le 8^e arrondissement et à l'ouest des 1^{er}, 2^e et 9^e arrondissements). À l'échelle des quartiers se dégage en revanche une localisation privilégiée des banques sur les grands axes et aux carrefours.

La répartition des appareils de location de vidéos est plus proche de celles des épiceries, c'est-à-dire plus intérieure aux quartiers : il s'agit donc véritablement d'un commerce de quartier.

Les distributeurs alimentaires se situent essentiellement dans les arrondissements extérieurs et dans les gares. Ils renforcent l'offre des épiceries beaucoup plus qu'ils ne comblent d'éventuels vides.

La ville qui dort

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données	Remarques
Population totale	Recensement INSEE	Double compte.
Hôtels et résidences hôtelières	BD Com	Double compte avec recensement INSEE.

La population cartographiée est la population totale et non pas la population sans doubles comptes: ainsi, la population vivant dans les collectivités de la commune (foyers de travailleurs, maisons de retraite, hospices, cités universitaires, internats, établissements pénitentiaires, centres communautaires religieux, etc.) est représentée au même titre que celle vivant dans un logement.

ANALYSE SPATIALE

La population résidentielle est très dense à Paris. Elle se localise selon une forme de croissant très incurvé: elle est en effet moins dense dans les 7^e et 8^e arrondissements et à l'ouest des 1^{er}, 2^e et 9^e arrondissements. La présence d'hôtels (de tourisme et meublés) vient nuancer ce constat. Ceux-ci se situent de façon plus dense dans le quart nord-ouest de la capitale, au nord des 5^e et 6^e arrondissements et aux abords des gares, mais également, de façon assez homogène dans le reste de la capitale.

Le sommeil ne représente cependant pas un contre-poids uniforme aux activités de nuit: les populations des hôtels de tourisme et a fortiori des hôtels meublés ne pèsent pas aussi lourd que les populations résidentes. Même au sein de ces dernières populations, les voix ne se font pas entendre de la même façon, selon leur poids électoral, la vigueur des associations locales, etc.

La ville des marges

MÉTHODOLOGIE

Activité	Source de données
Prostitution	Observatoire de l'égalité Femmes/Hommes et données du CNRS
Sans-domicile fixe	Observatoire du SAMU Social

PRÉSENTATION DES ITEMS

Les activités en marge de la société sont par définition mouvantes, peu connues. Les quelques informations connues sont difficiles à rendre publiques. Une bonne partie a dû être écartée de la carte pour ces raisons: vente de drogue, vols, freeparties et raves, etc.

La définition d'une ville des marges pose la question de l'insécurité, très souvent associée à la nuit. Dans quelle mesure peut-on attribuer la hausse des vols, des agressions mais également des accidents de voitures ou impliquant un piéton au manque de luminosité? Ne sont-ils pas plutôt en baisse puisque le nombre de personnes et de véhicules dans les

rues diminue considérablement de nuit ? Des chiffres de 1993 montrent à l'échelle nationale que la période nocturne semble bien plus calme que la période diurne : quatre fois moins de délits sont constatés¹⁵ en valeur absolue sur la voie publique. Il serait intéressant de pouvoir disposer des chiffres parisiens et de les comparer à différents moments de la journée en valeur relative (par rapport à la fréquentation).

La prostitution, parce qu'elle est par essence commerciale, est une activité visible, mais qui tend à se dissimuler à la fois spatialement (quitte les grands axes pour les rues adjacentes) et dans le temps (débute de plus en plus tard dans la nuit, en particulier après 2 heures du matin). Les associations organisant des circuits de bus sur les lieux de la prostitution¹⁶ ont de plus en plus de mal à entrer en contact avec les prostituées et ont une connaissance de moins en moins précise du phénomène. Les données cartographiées ici à la demande de l'observatoire Égalité Femmes/Hommes proviennent d'une étude réalisée par le CNRS sur « La prostitution parisienne » qui détaille et explique ce que notre carte synthétise. Seule la prostitution de rue, qui représente 80 % de la population totale, est suffisamment connue pour être cartographiée, mais il existe en outre des formes de prostitution « informelle » ou peu visible à la fois dans l'espace public, et dans un certain nombre d'établissements commerciaux (de tout standing et souvent dans les quartiers les plus prestigieux de la capitale – prostitution de luxe).

La cartographie de l'utilisation de l'espace par les sans-abri a été rendue possible grâce à l'utilisation de données du SAMU Social : de juin à décembre 1999, 17 359 fiches ont été remplies comptabilisant 8 865 rencontres sur 52 lieux répertoriés et retenus car étant les plus facilement occupés ou rejoints par les sans-abri. Ces données ont été rassemblées pour l'étude de l'Observatoire du SAMU Social concernant la notion de territoire pour les sans-domicile fixe, réalisée d'octobre 1999 à octobre 2000 sous la direction de Gisèle Dambuyant-Wargny.

ANALYSE SPATIALE

■ La prostitution aux marges du territoire

L'Observatoire de l'égalité Femmes/Hommes estimait dans une étude réalisée au cours du dernier trimestre 2002 que le nombre de personnes prostituées oscillait entre 15 000 et 180 000 par an sur le territoire français, dont près de la moitié (entre 5 000 et 7 000) à Paris, sur les trottoirs, dans les peep-shows, dans les salons, etc. Sur une nuit, la police estimait alors approximativement le nombre de personnes prostituées sur les trottoirs à 2 000, dont 90 % de femmes et 70 % de personnes étrangères.

Selon le rapport final pour la Ville de Paris de l'enquête « La prostitution à Paris » menée en 2002 et 2003 (sous la Direction de Marie-Elisabeth Handman et Janine Mossuz-Lavau, du LAS, Laboratoire d'Anthropologie Sociale, Collège de France), la prostitution de rue visible prend trois formes majeures qui se répartissent différemment dans l'espace.

La prostitution du centre

Dans Paris hors boulevards des Maréchaux et bois, la prostitution semble avoir reculé et s'être déplacée dans une certaine mesure vers les quartiers les plus défavorisés, à l'exception du 16^e arrondissement et de l'avenue Foch, où elle s'est maintenue à la faveur d'une certaine tradition. On trouve dans le centre de Paris à la fois une prostitution dite « traditionnelle » et une prostitution plus précaire, impliquant souvent des mineurs, aux abords de la gare du Nord et de la gare Saint-Lazare.

La prostitution des bois

Tandis que le bois de Boulogne regroupe presque exclusivement des prostitués masculins et transsexuels, le bois de Vincennes comprend essentiellement une prostitution féminine. La prostitution se concentre sur certains axes routiers, de fréquentation aléa-

¹⁵ « La ville, la nuit : un milieu à conquérir », Luc Gwiazdzinski in L'espace géographique des villes. Pour une synergie multistrates ». Paris : Anthropos, 1998.

¹⁶ Les principales sont : Aides, l'Amicale du nid, Aux captifs de la libération, Charonne, Médecins du monde, Les amis du bus des femmes et Pastt

toire, en particulier au bois de Vincennes, où les bois abritent plutôt des lieux de rencontre. Cependant, notre carte, très schématique, représente tous les axes routiers.

La prostitution des boulevards des Maréchaux

La majeure partie de la prostitution parisienne a lieu le long des boulevards des Maréchaux. Dans les boulevards nord, de la porte de la Villette à la porte d'Asnières, sa présence est presque continue. À l'est et à l'ouest, le phénomène est plus discontinu dans l'espace et dans le temps; il est en général plus dense aux portes. Fait révélateur du caractère intrinsèquement fluctuant de la prostitution, les portes Maillot et Dauphine, qui ont toujours connu de la prostitution, ont presque été désertées au cours de certains mois de l'année 2003, pour des raisons très diverses.

■ La territorialisation des personnes sans domicile-fixe

L'analyse de la répartition des prises en charge du SAMU social met en évidence le fait que les territoires les plus occupés de nuit sont ceux qui se situent aux alentours des gares et de certains hôpitaux (en particulier ceux proposant certaines consultations plus spécifiquement proposées aux individus en grandes difficultés), à savoir les 12e, 13e, et 14e arrondissements, tandis que les emplacements davantage occupés de jour se situent dans les 15e, 16e, et 17e arrondissements (c'est-à-dire dans les quartiers les plus riches, permettant de faire la quête avec le plus de succès). Seul le 10e arrondissement reste aussi occupé le jour que la nuit.

L'étude de la notion de territoire permet de mettre en évidence deux phénomènes.

- Les personnes sans-abri, bien qu'inscrites dans un processus d'errance, ont un territoire de vie, au même titre que les personnes ayant un domicile. Ce territoire n'est pas simplement occupé mais véritablement investi. Il n'est pas homogène mais divisé en différents espaces propres à chacune des occupations de la journée : des sites sont privilégiés pour le repos, qu'ils soient visibles (abris d'autobus, squares, jardins, banc, etc.) ou dissimulés (renforcements, halls d'immeubles, passages, etc.), d'autres sont plus propices aux activités, qu'elles soient d'ordre économique (exercer la manche devant les commerces, les églises, etc.) ou d'ordre plus « utilitaire » : bains douches, vestiaire, centres de distribution de repas, cabines téléphoniques, par exemple.
- Il existe la nuit de véritables territoires de rencontres amenant parfois à d'importants rassemblements collectifs, en particulier aux portes du boulevard périphérique. Six portes de Paris apparaissent être des lieux de rencontre, dont trois plus particulièrement : les portes de Châtillon et d'Orléans au sud et la porte de la Chapelle au nord. 1 853 prises en charge ont en effet été recensées à la porte d'Orléans, soit 21 % du nombre total des prises en charge.

Les supports de la mobilité

MÉTHODOLOGIE

Poste	Source de données
Réseau principal de voirie	APUR
Stations service	Sites internet + Routard
Parkings	DVD
Gares	SNCF
Stations de métro / RER	RATP
Bus de soirée / Noctambus	RATP
Stations de taxis	DVD

3 créneaux horaires: 20h-01h / 01h- 05h / 05h-07h

ANALYSE

Les trois créneaux pris en compte permettent d'avoir une vision large de la mobilité nocturne.

La carte représentant les supports de la mobilité entre 20 heures et une heure diffère assez peu de celle de la journée. La seule différence concerne en effet le réseau de bus puisqu'au réseau diurne s'est substitué un réseau de soirée qui ne reprend que quelques-unes des lignes diurnes, en totalité ou partiellement. La couverture en transport en commun demeure très bonne grâce au métro dont le réseau est très dense sur l'ensemble du territoire parisien.

Au moment de la fermeture du métro, la carte des supports de la mobilité prend une autre tournure. Mis à part les 18 lignes de Noctambus qui prennent le relais du métro, la tranche horaire correspondant au creux de la nuit révèle l'hégémonie de la voiture, qu'il s'agisse de taxis ou de voitures individuelles. À ce titre, des disparités apparaissent clairement quant à la localisation des stations de taxis qui sont fortement concentrées dans le centre et l'ouest de la capitale mais dont le maillage est beaucoup plus lâche dans l'est et le sud parisien. Cette tendance se retrouve également sur les parkings qui sont en grande partie localisés à proximité des pôles de bureaux et des gares, ainsi que dans le centre de Paris. Complémentaires de cette hégémonie de la voiture, les stations services ouvertes 24 heures/24 sont situées sur le territoire de la couronne parisienne, à proximité ou sur le boulevard périphérique, certaines d'entre elles assurent également le service dans les quartiers centraux ainsi qu'à proximité de certaines gares.

La réouverture du métro à 5h-5h30 marque le début de la journée avec le retour d'une offre de transport en commun sur l'ensemble du territoire parisien. Il s'agit toutefois du seul créneau horaire où les bus ne circulent pas, le Noctambus s'étant arrêté au moment de l'ouverture du métro et le réseau de bus de journée ne reprenant son service que vers 7h-7h30.

Synthèse - les quatre temps de la nuit parisienne

LA NUIT ACTIVE (22H-00H30)

■ Principales caractéristiques de la vie nocturne entre 22 heures et 00h30

Trois activités ressortent d'emblée :

- les pôles festifs nocturnes que l'on peut clairement identifier : les Halles, le Marais, le Quartier Latin, Bastille et le Faubourg Saint-Antoine, Montparnasse et la rue de la Gaîté, les Champs-Élysées, le sud du 8^e arrondissement et l'avenue de Wagram, le boulevard Clichy et les pentes sud de la Butte Montmartre ;
- l'offre de transport collectif et en particulier le métro (et les trains de banlieue ou grandes lignes) ; le réseau de bus est, depuis 20 h 30 environ, réduit aux bus de soirée ;
- enfin, les fonctions de « garde », (fonctions de sécurité et de secours de santé) parmi lesquelles les hôpitaux occupent une place prépondérante.

Au deuxième plan, c'est-à-dire en dehors des pôles principaux d'activité, la vie ne s'est cependant pas arrêtée. Avant minuit et demi, chaque quartier possède au minimum un bar ou un restaurant, un commerce, épicerie, location de vidéo ou encore un équipement de garde ouvert après 22 heures Certains quartiers tels que le 7^e ou le 16^e arrondissements paraissent plus vides que d'autres. Ils sembleraient au contraire très animés en comparaison de quartiers de banlieue ou de centres urbains plus petits.

En arrière plan apparaissent également les activités d'entretien et de réparation de la ville (maintenance RATP, SNCF).

■ Enjeux et problèmes

La cohabitation d'activités multiples et de natures diverses représente le principal enjeu de la vie urbaine nocturne antérieure à minuit. Les fortes concentrations induites en particulier par les activités festives génèrent plusieurs types de problèmes :

- en premier lieu le bruit qui oppose en grande majorité la ville qui dort et la ville active ;
- des problèmes d'encombrement de la voie publique (stationnement illégal ou en double-file, stationnement de cars de tourisme aux abords des hôtels et des lieux touristiques, etc.).

Il n'y a pas encore de raréfaction de l'offre de transport. Le réseau de métro est entièrement ouvert même si la fréquence des rames est ralentie (huit minutes en moyenne). Certains quartiers sont moins bien desservis en bus de soirée que d'autres. Le nord-est de Paris en particulier n'est relié au centre par aucune ligne radiale. Ces problèmes se posent cependant dans les créneaux compris entre 00 h 30 et 5 heures, correspondant à la fermeture du métro, avec une acuité sans commune mesure.

■ Typologie des quartiers

La géographie des activités nocturnes et l'inégale répartition de la population sur le territoire parisien permettent de définir différents types de quartiers :

- une zone centrale partant du nord des 5^e et 6^e arrondissements (voire éventuellement du quartier Montparnasse) et rejoignant le sud du 18^e arrondissement en englobant les quartiers des Halles, du Marais, de Bastille-Oberkampf, des Grands Boulevards et le 10^e arrondissement ; elle comprend à la fois une activité festive intense quoique inégalement concentrée et des densités résidentielles fortes ;
- elle se distingue ainsi d'un second ensemble très animé, mais ne comportant, du fait de ses très fortes concentrations de bureaux et de commerces de luxe, que des zones résidentielles peu denses, situé entre le rond-point des Champs-Élysées et la porte Maillot et comprenant le sud du 8^e arrondissement ;
- une couronne plus ou moins large entoure ces deux secteurs très animés ; les activités se raréfient à mesure que l'on s'écarte vers la périphérie ; ses densités résidentielles en revanche sont importantes ; il faut noter l'existence d'une zone méridionale où se concentrent les hôpitaux ;
- la Seine enfin constitue un secteur possédant sa propre identité. Les lieux festifs,

bruyants s'y concentrent de plus en plus, sous la forme de péniches immobilisées, profitant de cet espace par définition inconstructible comme d'un isolant sonore.

LE RALENTISSEMENT DE LA VIE NOCTURNE (0H30-2 HEURES)

■ Principales caractéristiques de la vie nocturne entre 00h30 et 2 heures

Pendant cette période, les activités en général et plus particulièrement festives se réduisent et surtout se resserrent autour des pôles mis en évidence précédemment. Il apparaît alors des quartiers sans vie nocturne, où seules les fonctions de « garde » et certaines fonctions d'entretien (sites de maintenance RATP et SNCF) persistent. Les stations de métro notamment ferment et sont nettoyées pendant ces horaires.

■ Enjeux et problèmes

Les nuisances potentiellement liées aux activités festives se rétractent dans l'espace mais deviennent plus gênantes pour le voisinage à mesure que l'heure avance.

La contrainte majeure qui apparaît après minuit et demi est liée à l'offre de mobilité. Les bus de soirée, le métro puis les RER et les trains de banlieue cessent progressivement de circuler.

Le réseau de Noctambus se met en place. La desserte de la proche « couronne » est assurée partiellement dans le prolongement des lignes parisiennes. Cependant le schéma en étoile et les fréquences réduites (toutes les heures en semaine, toutes les demi-heures le week-end) limitent les possibilités de circulation entre différents lieux de la capitale. L'offre en transports en commun est ainsi réduite pour les personnes qui sortent mais surtout pour les personnes qui travaillent de nuit (en semaine, 80 % des usagers sont des travailleurs, ce qui montre l'existence d'une demande).

Le réseau principal qui se dégage alors est le réseau routier ; la voiture prend le relais des transports en commun. Le taxi prend alors une place importante dans l'offre de transport.

■ Typologie des quartiers

La typologie des quartiers nocturnes mise en évidence précédemment reste valable. Mais la place respective des différents quartiers évolue : la couronne périphérique moins animée s'étend en direction du centre au détriment des grands pôles d'activité festive. La Seine conserve son caractère propre mais ses activités sont plus éparées.

L'ÉTAT DE VEILLE (2H-5H)

■ Principales caractéristiques de la vie nocturne entre 2 heures et 5 heures.

La ville entre 2 heures et 5 heures se plonge dans une sorte de veille où seules ressortent les fonctions de « garde » et d'entretien ; les hôpitaux se découpent nettement.

Les lieux festifs ne sont pourtant pas négligeables mais se concentrent le long d'un axe est-ouest et autour des pôles de Montparnasse et place de Clichy. Le loisir n'est plus une activité principale mais secondaire, concernant une population particulière de noctambules.

■ Enjeux et problèmes

Les problèmes de bruit continuent à se poser mais en moindre mesure du fait de la diminution du nombre de lieux ouverts et du changement de nature de ces lieux. Les boîtes de nuit, qui apparaissent en plus grande proportion, sont généralement mieux équi-

pées que les bars ou les restaurants en termes d'isolation sonore.

L'offre de transport est limitée aux réseaux de bus de nuit et de Noctambus, ainsi qu'aux taxis. Cela pose un problème de mobilité très fort en début de ce créneau mais qui diminue à mesure que le nombre d'usagers faiblit.

■ Typologie des quartiers

La répartition des activités est relativement homogène bien que certains quartiers soient moins bien pourvus en activité de « garde » (en particulier au nord-est de Paris) que d'autres.

Les lieux de loisir maintiennent une certaine concentration des activités le long d'un axe est-ouest « Champs-Élysées/rue de Rivoli/les Halles/le Marais/rue du faubourg Saint-Antoine » et aux abords de Montparnasse et de la place de Clichy.

LA PRÉPARATION DE LA JOURNÉE (5H-7H)

■ Principales caractéristiques de la vie nocturne entre 5 heures et 7 heures

À partir de 5 heures du matin, « Paris s'éveille ». La fonction des « coulisses de la ville de jour » (approvisionnement, entretien, préparation) domine, à travers :

- la livraison des premiers commerces;
- le nettoyage des grandes surfaces de bureaux, présentes sur tout le territoire parisien, avec cependant une concentration de l'activité de nettoyage dans la zone du quartier des affaires, c'est-à-dire dans les 1^{er}, 2^e, 8^e et 9^e arrondissements et autour des gares Montparnasse et de Lyon;
- la collecte des déchets qui se traduit par l'ouverture des lieux d'appel des agents de collecte;
- la mise en service des sites logistiques;

Autour de 5 h 30 le métro et les différents transports collectifs ferrés ouvrent tandis que le réseau de Noctambus s'arrête de fonctionner. Plus tard, à partir de 7 heures du matin, le réseau des bus de jour redémarre.

■ Enjeux et problèmes

La livraison des magasins, des sites logistiques et la collecte des déchets ne créent pas d'encombrement de la voie à des horaires aussi matinaux. Le bruit engendré peut en revanche être problématique, notamment aux abords des sites logistiques lorsque ceux-ci sont habités (au nord du site de Bercy ou autour du site des Batignolles par exemple). Des nuisances peuvent également surgir dans les rues commerciales lorsque les livraisons et la collecte se déroulent au même moment.

En raison de l'ouverture du métro, l'offre de mobilité est plus conséquente durant ce créneau (5 heures/7 heures). Cependant il faut noter une possible discordance entre la reprise de l'offre et la demande : les activités de nettoyage des bureaux en particulier peuvent contraindre les salariés à quitter leur domicile avant la mise en fonctionnement des bus de banlieue, voire des métros. La hausse de la fréquentation des Noctambus à partir de 4 h 30 semble accréditer cette hypothèse.

■ Typologie des quartiers

On peut distinguer trois grands types de quartiers :

- les grands pôles de bureaux, principalement concernés par l'activité de nettoyage se situent dans le quartier des affaires ainsi que dans les pôles de Montparnasse et de gare de Lyon (et prochainement dans le quartier Paris Rive Gauche);
- les quartiers des sites logistiques qui possèdent des problématiques propres : un trafic important le matin et les nuisances qui lui sont potentiellement associées;
- le reste de la capitale qui connaît une activité diffuse avec des concentrations ponctuelles autour de certaines rues commerçantes. L'activité est plus ou moins soutenue selon que la collecte s'effectue le soir (2^e, 3^e, 7^e, 10^e, 11^e, 12^e, 13^e, 15^e et 18^e arrondissements) ou le matin (1^{er}, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e, 9^e, 14^e, 16^e, 17^e, 19^e, 20^e arrondissements).

LA MOBILITE OBSERVÉE

L'analyse de la mobilité durant la nuit est essentielle pour tenter d'approcher les réalités nocturnes actuelles. La mobilité consiste en effet à la fois en un élément révélateur des pratiques nocturnes actuelles mais elle conditionne souvent le champ des possibles de par l'offre qui la caractérise pour toutes les catégories d'usagers.

Que l'on conçoive la nuit au sens large ou d'une manière plus restrictive, les déplacements nocturnes demeurent méconnus tant par leur nature que par leur typologie. Il est vrai qu'ils ne constituent qu'une faible part des déplacements au cours des 24 heures d'une journée et ne bénéficient par conséquent que d'un intérêt modéré au regard des problématiques de déplacement diurnes.

Alors, de quelle manière aborder la mobilité nocturne ? Tout d'abord, après avoir établi un état des lieux de l'offre de déplacement durant la nuit, et ce dans son acception large, c'est-à-dire de 20 heures à 7 heures du matin, nous tenterons au travers de l'enquête globale des transports d'approcher les principales caractéristiques de la mobilité nocturne. Dans un deuxième temps, une analyse plus fine sera l'occasion d'apporter une vision plus claire sur les déplacements en transports en commun, mais aussi, en voiture. Enfin, une analyse de l'accidentologie nocturne complétera cette approche.

L'offre actuelle de transport

Mis à part les déplacements en voiture abordés plus loin, l'offre de transport est assurée par les modes suivants :

- Des lignes de bus de jour qui prolongent leur service jusqu'à minuit quand la plupart des autres lignes arrêtent leur service vers 20 h 30. Il s'agit à Paris des lignes PC1, PC2, PC3, 21, 26, 27, 31, 52, 62, 63, 80, 91, 92, 95 et partiellement des lignes 38, 67, 72, 74, 85, et 96. À cette offre de bus s'ajoutent les services des Roissybus et Orlybus destinés à assurer une desserte routière des deux aéroports franciliens.
- L'ensemble du réseau de métro et de RER dont le fonctionnement s'étend de 5 h 30 à une heure du matin environ.
- Les lignes du réseau Noctabus dont le but est d'assurer un service minimum de transports en commun sur la plage horaire pendant laquelle les réseaux de métro et de RER ne fonctionnent pas.
- Les taxis

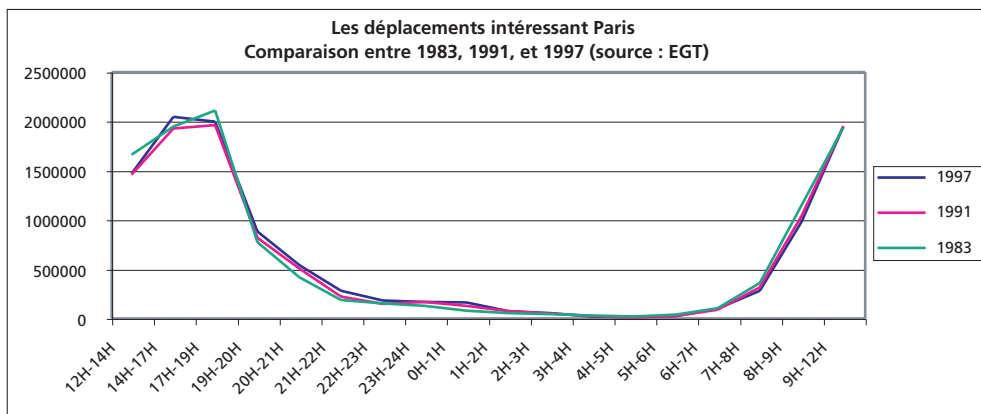
Les enquêtes globales sur les transports

L'enquête globale sur les transports (EGT) constitue une première approche de la structuration des déplacements nocturnes. La dernière enquête dont les résultats sont disponibles à ce jour a été réalisée en 1997. Le principe de cette enquête consiste à interroger un certain nombre de foyers. Tous les individus composant les foyers interrogés sont alors invités à décrire de manière détaillée tous les déplacements réalisés la veille de l'enquête. Ces déplacements correspondent toujours à un jour ouvrable.

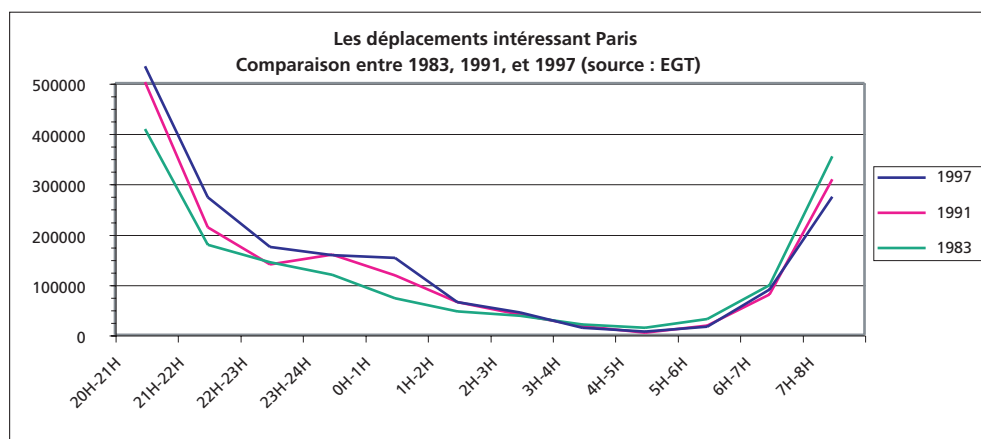
Pour cette première analyse, le choix a été fait de prendre en compte les trois dernières EGT disponibles à ce jour (1983, 1991, et 1997) afin de vérifier l'hypothèse selon laquelle les déplacements nocturnes ont pu varier au cours des vingt dernières années.

Le graphique ci-contre représente la somme des déplacements intéressants Paris, heure par heure pour les EGT de 1983, 1991, et de 1997, pour toute une journée. Dans un souci de présentation, les tranches horaires diurnes, comprises entre 9 heures et 19 heures ont été agrégées. Le premier enseignement de ce graphique montre le décalage entre l'importance des déplacements diurnes (entre 7 heures et 20 heures) et le faible nombre de

déplacement nocturne. Les premiers représentent entre 86 % et 90 % de la masse totale des déplacements d'une journée, les déplacements nocturnes (20 heures à 7 heures) n'en représentant que 10 à 14 %. En se limitant au créneau 22h-6h, la part des déplacements représente entre 4 et 6 % du total pour une durée de 8 heures, soit un tiers de la journée. Les différentes courbes montrent qu'au cours des 20 dernières années, les déplacements intéressant Paris présentent un profil sensiblement identique, avec toutefois quelques nuances. En effet, entre 1983 et 1997, un léger glissement dans le temps est perceptible : les déplacements ont davantage tendance à se produire un peu plus tard en 1997 qu'en 1991, et en 1991 qu'en 1983. Enfin, la pointe matinale est moins importante en 1997 qu'en 1991, et qu'en 1983.



En se restreignant aux tranches horaires comprises entre 20 heures et 8 heures du matin, l'analyse de ces courbes permet de mettre encore davantage en évidence les premières observations. Le décalage entre les trois années enquêtées apparaît en effet plus nettement. Pour une même tranche horaire, jusqu'à une heure du matin, les déplacements sont plus importants en 1997 qu'en 1991, eux même étant également plus nombreux qu'en 1983. Entre minuit et une heure du matin, le nombre de déplacement en 1997 est même plus de deux fois supérieur à ce qu'il était en 1983 (151 000 en 1997, 71 000 en 1983). La comparaison de ces courbes montre cependant qu'entre 2 heures et 7 heures du matin le profil des déplacements demeure équivalent, le véritable creux de la nuit se situant entre 3 heures et 5 heures du matin, période au cours de laquelle la part des déplacements représente moins de 0,3 % des déplacements quotidiens. Enfin, la période correspondant à la fin de la nuit et au début de la matinée met à nouveau en évidence le décalage entre les enquêtes, la mobilité étant plus importante en 1983 qu'en 1991 et 1997.



Une approche plus détaillée de cette enquête montre toutefois rapidement ses limites. Le seuil du nombre de déplacements à partir duquel les résultats peuvent être considérés comme fiables varient en fonction du nombre de ménages enquêtés. Si ce seuil est établi autour de 25 000 déplacements en 1983 et en 1991, il est de 50 000 en 1997, en raison d'un nombre plus faible de ménages enquêtés. La part des déplacements nocturnes est relativement faible et ne permet donc pas de pousser davantage cette analyse en les étudiant en fonction de leur origine, de leur destination, ou encore de leur mode.

Les déplacements en métro la nuit à Paris

L'étude des déplacements en transport en commun constitue une approche importante dans l'étude de la mobilité nocturne. Le choix modal à Paris est, il est vrai, largement favorable aux transports en commun, même s'il a tendance à baisser entre 22 heures et 7 heures du matin au profit de la voiture. La difficulté d'une telle approche demeure toutefois la collecte des données. Pour le métro et le RER, le système d'accès au réseau RATP et SNCF en vigueur permet de connaître le nombre de personnes passées à chaque point d'entrée, et ce pour chaque tranche horaire. Pour le réseau RER uniquement, il est possible de connaître le nombre d'usagers aux points de sortie du réseau. En revanche pour le bus, il n'existe pas de système fiable et automatique permettant d'enregistrer le nombre d'usagers sur les différentes lignes par tranches horaires.

MÉTHODOLOGIE

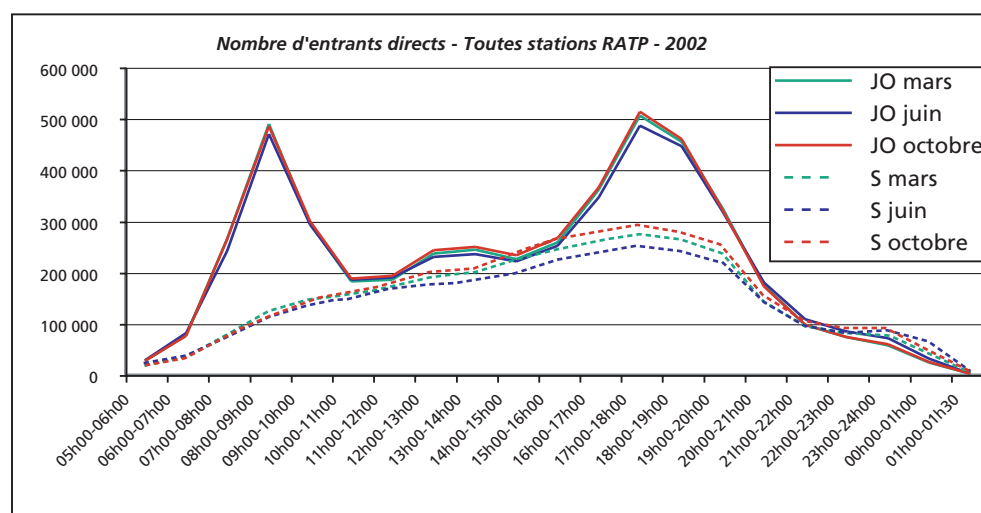
L'analyse des déplacements en métro la nuit à Paris a pu être effectuée en se basant sur les données des 'entrants directs dans le réseau RATP (stations de métro et de RER gérées par la RATP). Au-delà de la connaissance sur le fonctionnement du réseau de transport que nous apportent ces données, elles constituent un véritable indicateur de la présence humaine sur l'espace public aux abords des stations, et pourront ainsi être mises en rapport avec les pôles générateurs de trafic précédemment identifiés. Il est important de préciser que les usagers en correspondance au sein même du réseau RATP ne sont pas des 'entrants directs' Ils ne sont donc pas pris en compte dans cette étude à la différence des usagers des réseaux SNCF Grandes Lignes et transilien.

Afin de vérifier si la fréquentation du métro/RER évolue en fonction des saisons, les mois de mars, juin, et octobre 2002 ont été retenus comme base d'étude. Par ailleurs, pour chacun de ces mois, les jours ouvrables moyens et les samedis moyens ont été dissociés dans le but de mesurer la différence entre une nuit de semaine et une nuit de week-end. Ces données sont donc rassemblées pour chacune des stations de métro/RER par tranche horaire.

- La première partie de l'analyse portera sur les volumes globaux enregistrés aux entrées du réseau RATP.

- La deuxième partie s'appuiera sur une cartographie des 'entrants' sur l'ensemble des stations de métro et de RER RATP à Paris ainsi que sur les stations de métro situées en proche couronne. A chaque point d'accès au réseau est associé un cercle dont la taille varie en fonction du nombre d'usagers entrants. A ce cercle est également associée une couleur en fonction de l'importance relative du nombre d'entrants à l'heure concernée par rapport au nombre d'entrants en une heure moyenne.

STRUCTURE TEMPORELLE



Le graphique ci-contre représente le volume total d'entrants directs dans le réseau RATP, heure par heure pour les six journées types considérées (jour ouvrable et samedi des mois de mars, juin, et octobre 2002).

L'allure générale des courbes met en avant une nette différence entre un jour ouvrable moyen et un samedi. Le jour ouvrable moyen est caractérisé par deux pointes importantes entre 7 heures et 10 heures pour la première et 17 heures et 20 heures pour la seconde. La journée du samedi offre un profil beaucoup plus lissé avec un nombre global d'entrants inférieur. L'écart entre le volume d'entrants d'un samedi et celui d'un jour ouvrable est en effet de l'ordre de 30 à 40 %. En raison de l'importance du nombre d'entrants considérés, le facteur saisonnier n'influence que marginalement l'usage du métro. La fréquentation en juin reste toutefois moins forte que celle de mars et de juin sur l'ensemble de la journée, ce qui est encore davantage marqué un samedi qu'un jour ouvrable. La douceur du climat du mois de juin contribue certainement à expliquer cet écart en détournant les citoyens de l'usage du métro vers d'autres modes doux (vélo, marche à pieds).

L'observation plus précise des tranches horaires nocturnes met en évidence quelques caractéristiques de la vie nocturne. Tout d'abord, le nombre d'usagers du métro et du RER ne représentent la nuit qu'une faible part de l'ensemble des entrants de la journée entière: la soirée (de 21 heures à une heure), ne représente que 5 % à 6 % de l'ensemble de la journée pour un jour de semaine. Le samedi cette part augmente pour atteindre 9 % à 11 %. En effet, à partir de 22 heures, le nombre d'entrants directs devient plus important le samedi qu'un jour ouvrable, jusqu'à varier du simple au double entre minuit et une heure. Par ailleurs, c'est au mois de juin que la fréquentation devient alors la plus importante, à l'inverse de ce qui était observé en journée. Là encore, l'heure tardive du coucher du soleil associée à la douceur des soirées de juin constituent des éléments d'explication.

ANALYSE SPATIALE

En préalable, il est important de noter que les cartes qui ont constitué le support de cette analyse sont disponibles sur le CD-ROM joint à l'étude sous forme de diaporama heure par heure. La vision dynamique de ces cartes permet en effet de mieux appréhender la mobilité nocturne mais aussi de la resituer dans un contexte général en observant la vie d'un réseau tout au long d'une journée. Les cartes imprimées dans ce dossier représentent le nombre d'entrants entre 5 heures et 7 heures du matin ainsi qu'entre 21 heures et une heure du matin pour un jour ouvrable moyen et un samedi moyen de juin. Elles rappellent les grandes tendances observées plus en détail sur le diaporama heure par heure.

L'analyse spatiale s'articule d'une part sur la description de la cartographie heure par heure ou par regroupement de tranches horaires, et, d'autre part, sur la description du graphique horaire de quelques stations particulières.

■ Jour ouvrable

5h-6h

A 5 heures, Paris ne s'éveille pas, c'est la banlieue qui s'éveille. En effet, sur l'ensemble de la capitale, le nombre d'entrants reste globalement très faible. Quelques stations présentent toutefois des niveaux un peu moins faibles: quelques gares et surtout toute la périphérie nord-est de Paris en y incluant quelques-unes des stations des 18^e et 19^e arrondissements. Les gares (St Lazare, Nord et Lyon) révèlent déjà un début d'activité au travers des passagers venus d'horizons plus lointains, tout comme la périphérie nord et est. Cette tranche horaire illustre donc la nuit et ses caractéristiques sur une grande partie de Paris mais montre aussi qu'au nord et à l'est de Paris, ce n'est déjà plus tout à fait la nuit, mais bel et bien le début d'une journée.

6h-7h

Le mouvement timidement initié de 5 heures à 6 heures s'affirme clairement. Les stations des communes du nord et de l'est parisien affichent un nombre d'entrants importants.

Pour un certain nombre d'entre elles, il est déjà supérieur au nombre d'entrants moyens par heure. Toutes les gares voient aussi leur trafic augmenter de manière sensible, tout comme les stations des arrondissements périphériques de l'est parisien. A l'inverse, dans les arrondissements centraux et à l'ouest, le nombre d'entrées dans les stations de métro reste très faible.

7h-10h

Les cartes illustrent la montée en puissance du nombre d'entrants avec l'apogée de la pointe matinale entre 8 heures et 9 heures. Une opposition demeure toutefois très importante entre une zone comprenant les arrondissements centraux de la capitale et leur extension vers l'ouest et toute la périphérie. Peu d'entrants dans le centre alors que les stations périphériques enregistrent un nombre très important d'usagers. La présence plus importante de bureaux ou d'activités dans le centre et à l'ouest mais aussi la position évidemment centrale de cette zone contribue à expliquer cette opposition.

10h-15h

La pointe du matin passée, la cartographie révèle une situation plus homogène entre 10 heures et 12 heures. De 12 heures à 15 heures, une reprise du trafic apparaît dans Paris, vraisemblablement due aux déplacements effectués lors de la pause de la mi-journée.

15h-20h

A partir de 15 heures, le nombre d'entrants croît progressivement jusqu'à l'apogée de la pointe de fin de journée entre 17 heures et 19 heures. Néanmoins, on peut noter l'opposition entre des valeurs très importantes dans un quartier comme la Défense où la densité d'emploi est très forte et les faibles valeurs de quartiers périphériques de l'est parisien caractérisés par une densité résidentielle importante.

20h-21h

Cette carte montre que la tranche horaire 20h-21h constitue une articulation entre la journée et la soirée. En effet, on peut observer trois phénomènes : Tout d'abord, la fin de la journée est révélée par le nombre important d'entrants enregistrés à la Défense, mais aussi dans les quartiers centraux, de la Bastille aux Champs Élysées. C'est aussi le trafic relativement important enregistré Porte d'Auteuil en raison de la fin de la journée du tournoi Roland Garros (nous sommes en juin), mais aussi dans l'ensemble des gares parisiennes. Par ailleurs, le nombre important d'entrants à la gare RER de la Cité Universitaire ou encore au funiculaire de Montmartre, montre qu'on est déjà dans la soirée, les étudiants et les touristes commençant déjà à sortir. Enfin, une grande partie des stations surtout périphériques demeurent à l'écart de ces mouvements importants d'entrants et manifestent ainsi également le cheminement vers la nuit.

21h-22h

Bien que certaines stations enregistrent toujours des valeurs fortes (les gares, Bastille, le centre de Paris), la part relative de cette tranche horaire marque une forte baisse par rapport aux précédentes, à l'exception de la station de la Porte d'Auteuil (Roland Garros) et du funiculaire de Montmartre.

22h-24h

Certains pôles correspondants aux pôles d'animation nocturne identifiés commencent à se détacher sur cette carte de par leur importance absolue mais aussi relative : le centre de Paris, St Germain des Près, le quartier de la Bastille, les abords des Champs Élysées, les grands boulevards, les boulevards de Clichy et de Rochechouart, le secteur de la rue de la Gaîté, mais aussi le quartier de Bercy (Cour St-Emilion), ou encore le parc de la Villette (Porte de Pantin). Les autres stations affichent un nombre d'entrants de plus en plus faible.

24h-01h

Les pôles de vie nocturne apparaissent toujours mais leur intensité décline au fur et à mesure que la nuit s'avance.

■ Samedi

5h-6h

A 5 heures, ni la banlieue ni Paris ne semble s'éveiller un samedi. Le nombre d'entrants reste très bas. La nuit est toujours là.

6h-7h

Le phénomène d'opposition entre Paris, son centre et ses quartiers ouest, d'une part, et toute la périphérie d'autre part observé en semaine se répète à nouveau avec cependant une intensité moindre, le nombre d'entrants concernés étant beaucoup plus faible. A noter l'importance relative du pôle de la gare du Nord que nous ne pouvons qu'expliquer que par un afflux important de personnes provenant du réseau nord de la SNCF.

7h-10h

A la différence d'un jour ouvrable, il n'y pas d'heure de pointe le samedi, tout au plus une lente montée en puissance du nombre d'usagers au fil de la journée qui s'écoule. Ces usagers affluent d'abord dans les gares, puis, à partir de 9 heures, dans les stations des arrondissements périphériques où l'on commence à enregistrer un nombre important d'entrants.

10h-15h

L'ensemble des stations voit sa fréquentation augmenter progressivement, celle des stations périphériques étant alors bien supérieure à celle d'une heure moyenne. En revanche, jusqu'à 14 heures, les stations du centre de Paris restent en deçà du nombre d'entrants par heure moyenne. A partir de 14 heures, la fréquentation demeure forte sur l'ensemble du réseau RATP.

15h-20h

Entre 15 heures et 20 heures, les taux de fréquentation conservent des niveaux très élevés avec un maximum atteint entre 17 heures et 19 heures. S'ensuit une lente décroissance globale entre 19 heures et 20 heures. Les taux de fréquentation des stations situées dans les principales zones commerciales (rue de Rivoli, rue de Rennes, Grands magasins, connaissent leur apogée entre 19 heures et 20 heures, en relation avec la fermeture de la plupart des commerces.

20h-21h

Comme en semaine, la rupture est à nouveau forte entre cette heure et la précédente. Au-delà de cette perception globale, la carte présente deux types de situations : les stations où le nombre d'entrants baisse progressivement et celles où la fréquentation connaît un niveau élevé. Ces dernières englobent en plus des stations situées dans les zones génératrices d'activité en soirée celles situées aux portes de Paris sur les lignes de radiales (Porte Dorée, Porte de Charenton, Porte de Montreuil) : une partie de la population commence à se rendre dans des quartiers plus animés de la capitale.

21h-22h

Cette tranche horaire met en avant des secteurs à fort potentiel d'animation en soirée et la nuit (Bastille, Cour Saint-Emilion, Champs-Élysées-Clémenceau, Les Halles). La gare Cité-Universitaire affiche une fréquentation élevée démontrant une fois de plus un fort intérêt des étudiants de la Cité Universitaire Internationale pour les sorties nocturnes. Les autres quartiers de la vie nocturne parisienne (Grands Boulevards, Boulevard de Clichy-Rochechouart, commencent légèrement à apparaître mais il est vrai, qu'à cette heure là, ce sont davantage des quartiers vers lesquels les citoyens convergent.

22h-24h

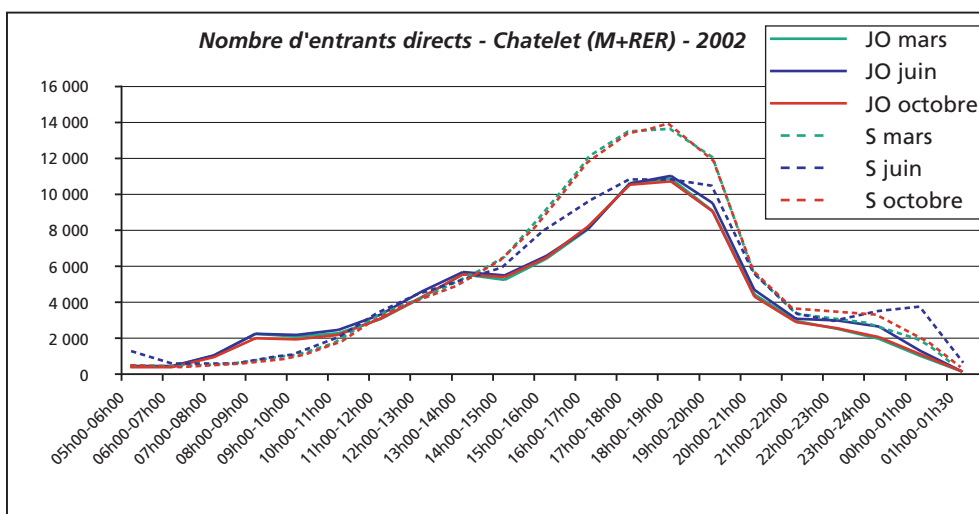
Le poids relatif de ces deux tranches horaires par rapport aux autres est important sur l'ensemble des secteurs d'animations nocturnes : boulevards de Clichy et de Rochechouart, secteur Trocadéro - Champs-Élysées, abords de la gare Montparnasse, St Germain des Près, quartier Bastille, quartier du Marais, la Villette (porte de Pantin). Si le début de cette période correspond à la tombée de la nuit, elle correspond également à la fin d'une première activité nocturne, qu'il s'agisse de la fin des spectacles (secteur des Grands Boulevards, Stade de France) ou de la sortie des restaurants.

24h-1h

En plus des quartiers déjà identifiés comme lieu d'activités nocturnes, de nouvelles zones apparaissent de manière importante : les abords de la rue Oberkampf dans le 11^e arrondissement, de la rue Mouffetard dans le 5^e, le secteur Denfert-Rochereau, mais aussi la station de Bir Hakeim aux abords de la Tour Eiffel. A cette heure tardive, les restaurants achèvent leur service, les bars ferment un peu plus tard à 2 heures. Il s'agit là d'une fréquentation spécifique au 'dernier métro

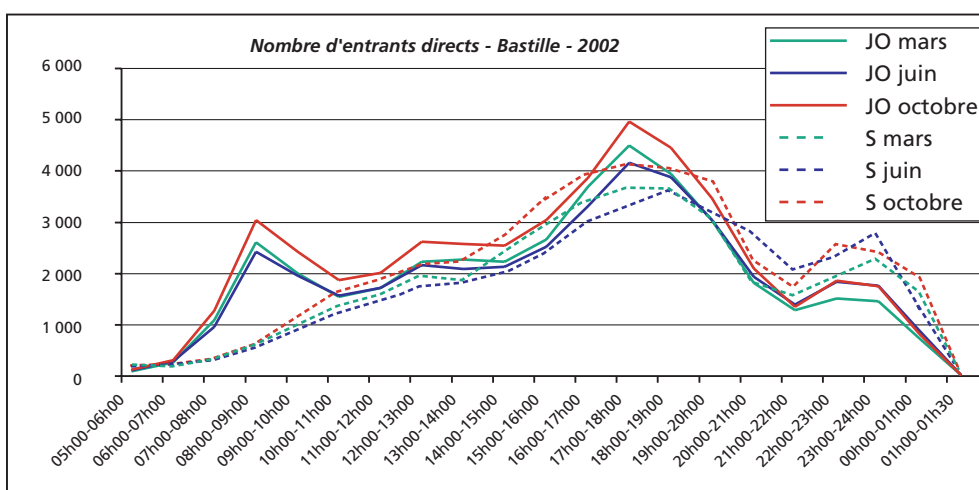
■ Quelques exemples caractéristiques:

Châtelet:



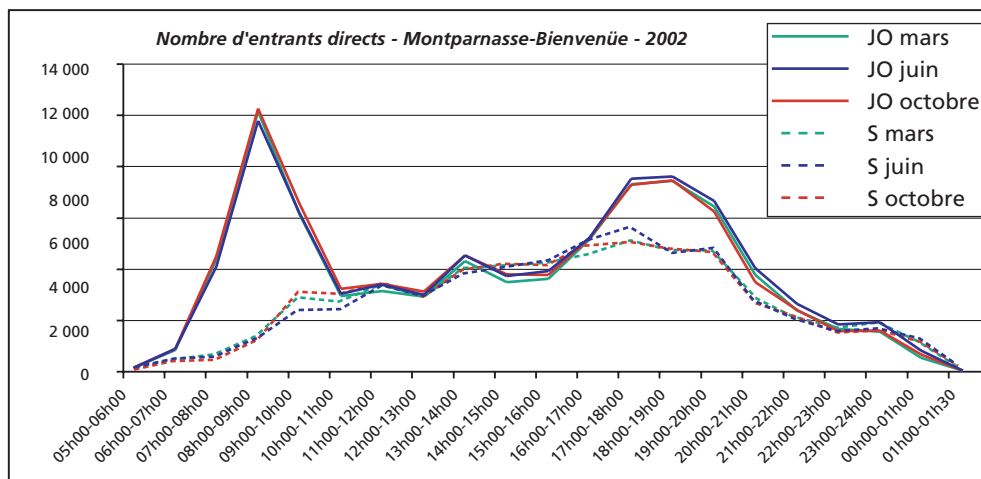
La station Châtelet est caractéristique du phénomène observé dans le centre de Paris où la courbe de fréquentation ne présente pas de pic matinal. En ce qui concerne la nuit, le nombre d'entrants directs à cette station demeure non négligeable. Le nombre d'entrants est en effet plus élevé entre 21 heures et minuit que le matin jusqu'à 12 heures, y compris pour un jour ouvrable. La fréquentation nocturne de cette station est toutefois supérieure le samedi par rapport à un jour ouvrable. Ceci est d'autant plus marqué au mois de juin où la tranche horaire 24h-1h atteint le même niveau que pour la tranche 12h-13h. Le nombre important de lignes de métro et de RER associée à la situation centrale de cette station peu éloignée de nombreux quartiers de sortie nocturnes (Marais, St-Germain des Près, Halles) en constituent des éléments d'explication.

Bastille:



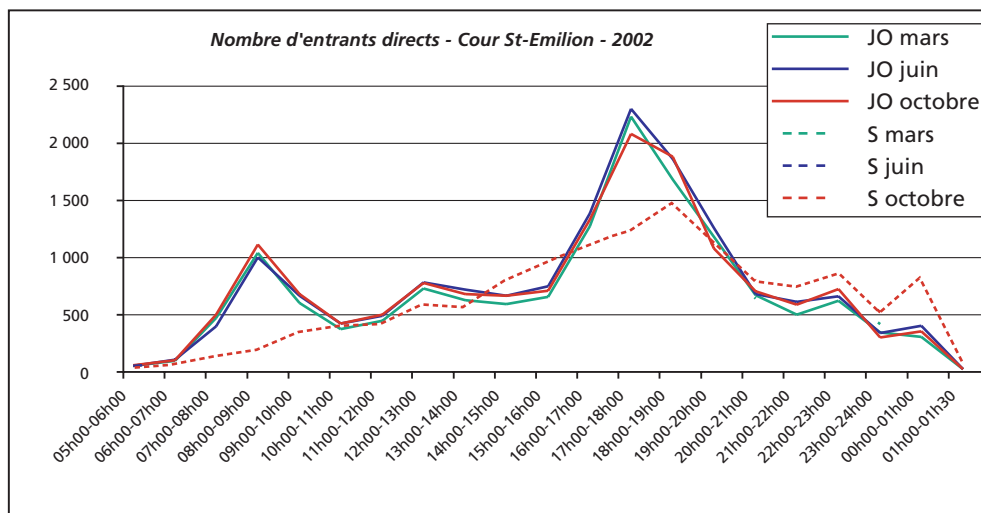
Là encore, la période nocturne connaît un nombre d'entrants importants aussi bien en semaine que le samedi même si celui-ci reste plus important, mais aussi en fonction des mois observés. Le volume d'entrants entre 22 heures et 24 heures est de la même ampleur qu'en pleine journée, entre 10 heures et 12 heures. Un creux relatif mérite toutefois d'être souligné entre 21 heures et 22 heures. Il s'agit là d'une heure charnière entre la fin de la journée et la nuit, décalée une heure plus tard par rapport à ce qui est observée plus généralement.

Montparnasse-Bienvenüe :



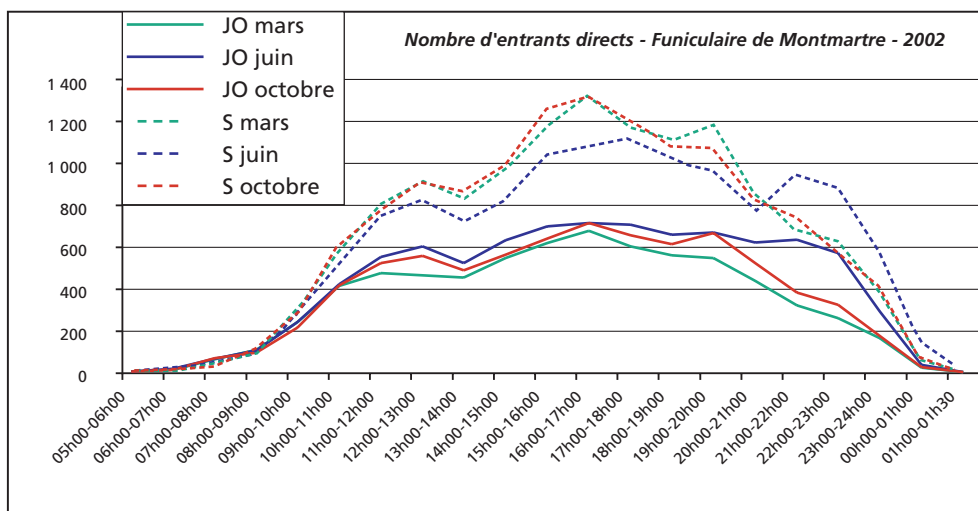
Paradoxalement située aux abords d'un quartier animé (rue de la Gaîté), le nombre d'entrants à Montparnasse ne présente pas lors des tranches nocturnes de niveaux élevés. Il faut bien entendu faire attention à la lecture de cette courbe car le volume considérable d'entrants spécifiques aux gares a tendance à 'noyer' les niveaux de trafic bien moins importants enregistrés la nuit. Plusieurs explications sont possibles : l'éparpillement sur une surface très importante des différentes lignes de métro en correspondance qui peuvent conduire un usager à préférer s'orienter vers des stations proches plus petites plutôt que de marcher longuement dans les couloirs du métro ; la présence aux abords directs du quartier animé de stations qui constituent une alternative plus agréable.

Cour Saint-Emilion :



Il est intéressant de noter que la présence du multiplex UGC-Cinécity à Bercy marque clairement la fréquentation de cette station. Celle-ci présente un profil en dents de scie lié au rythme des séances de cinéma.

Funiculaire de Montmartre :



Le profil de la fréquentation du funiculaire de Montmartre est caractéristique d'une activité de loisirs. Franciliens et touristes se dirigent vers le sommet de la butte essentiellement dans l'après-midi et en soirée. La fréquentation du samedi atteint le double de ce qu'elle est en semaine. Le facteur saisonnier est un critère important puisque c'est au mois de juin que les fréquentations sont les plus fortes en soirée.

Cette analyse a donc pu mettre en évidence quelques-unes des caractéristiques des déplacements en métro la nuit :

- Ils ne constituent qu'une faible part de l'ensemble des déplacements enregistrés au cours de l'ensemble de la journée mais leur poids est toutefois loin d'être marginal.
- Toutes les nuits ne sont pas équivalentes : la 'nuit' du samedi est beaucoup plus importante qu'en semaine ; celle de juin est plus marquée que celle de mars ou d'octobre.
- Les limites de la nuit fluctuent en fonction des zones concernées : elle se termine en effet beaucoup plus tôt dans les communes de banlieue est et nord qu'au centre ou à l'ouest de Paris,
- Enfin, les secteurs caractérisés par un nombre important d'entrants tout au long de la soirée et de la nuit correspondent bel et bien aux secteurs précédemment identifiés comme pôles d'activités nocturnes.

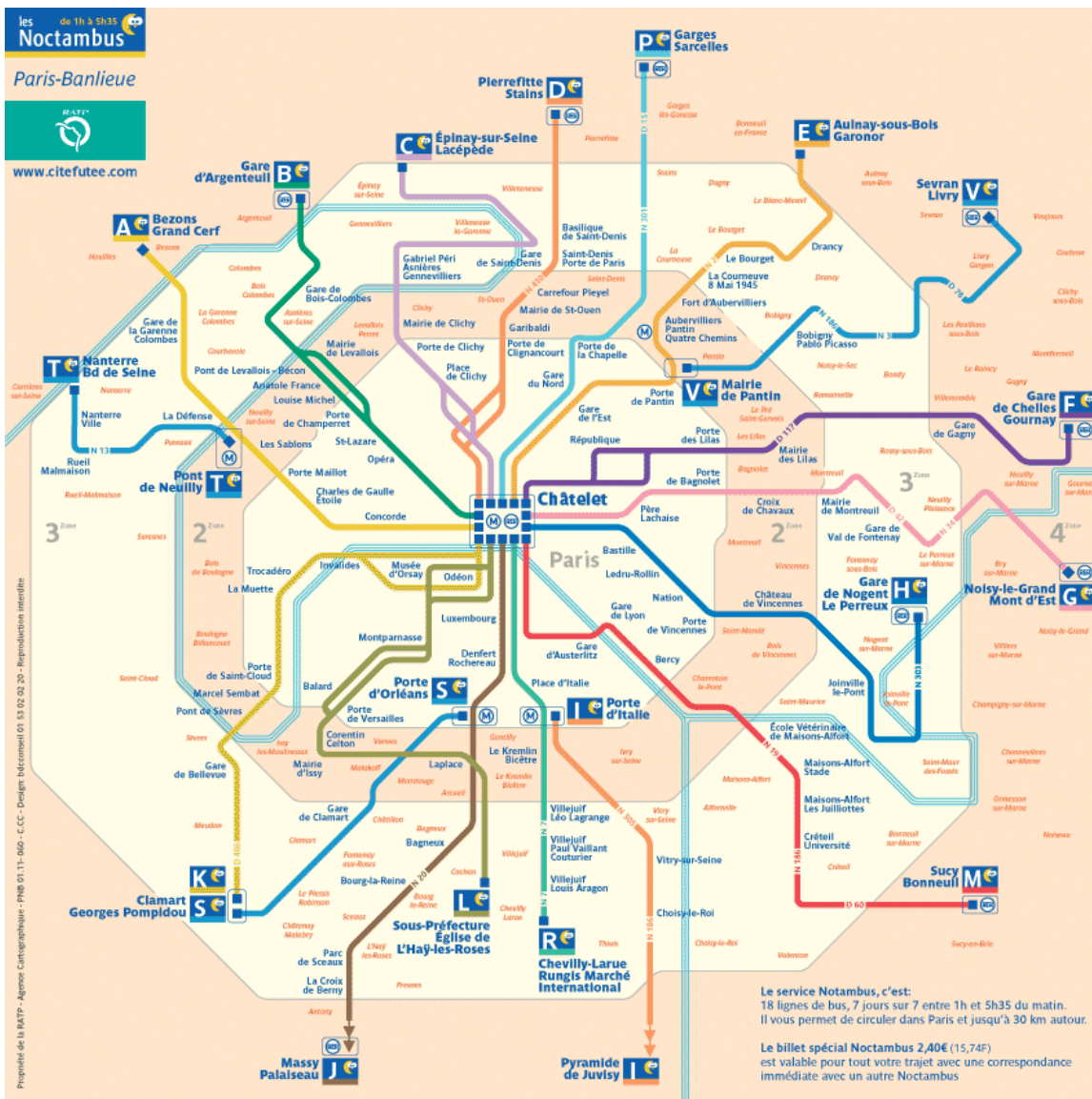
Sur ce dernier point, il est intéressant de rappeler que la carte correspondant à la tranche horaire du samedi de minuit à une heure met en évidence des pôles plus spécifiques comme les abords de la rue Oberkampf ou encore de la rue Mouffetard, où les horaires de fermeture des bars et ceux du métro ne coïncident pas. Il s'agit là d'une 'micro-pointe' à l'échelle des quelques stations concernées, celle du 'dernier métro

Le réseau Noctambus

L'OFFRE ACTUELLE

Le réseau de Noctambus actuel est essentiellement radial au départ du Châtelet. 14 Lignes partent ainsi du cœur de Paris et 4 autres des portes de la capitale. De part sa configuration, le réseau se dé-densifie rapidement plus on s'éloigne du centre. Les bus partent toutes les heures en semaine et toutes les demi-heures le week-end.

La fréquentation du réseau n'est pas négligeable, pourtant l'écart entre les entrants Métro lors de la dernière heure de fonctionnement et le nombre d'utilisateur des Noctambus est très important. Lors d'une nuit de samedi à dimanche, en quatre heures (de 01h00 à 05h00), à peine plus de 14000 personnes (moyenne annuelle) utilisent le Noctambus. Un samedi "soir" de mars ou d'octobre entre minuit et une heure, plus de 40000 voyageurs entrent dans le réseau du Métro RATP, chiffre qui dépasse 62000 en juin. Les chiffres sont révélateurs de la chute de l'utilisation des transports en commun une fois le dernier métro passé. Cette rupture d'utilisation importante interdit en outre de faire une analyse continue des flux de voyageurs en transport en commun sur l'ensemble de la nuit.



LA PRATIQUE DU RÉSEAU

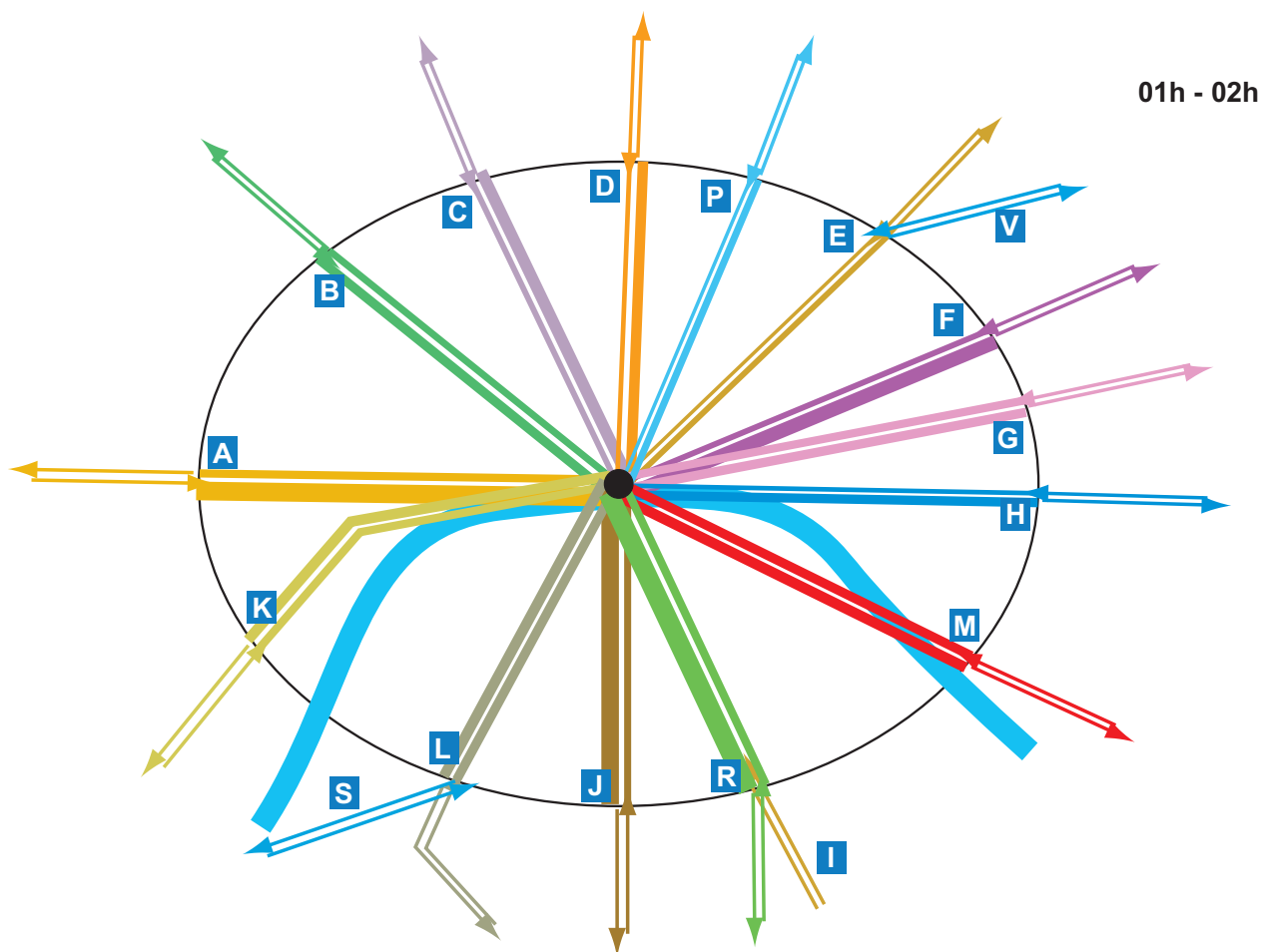
Des analyses de la fréquentation du réseau ont été effectuées par la RATP.

On peut retenir, s'agissant des catégories d'utilisateurs qui fréquentent les Noctambus que ;

- La population est essentiellement masculine (80 %) et jeune (75 % ont moins de 35 ans)
- Elle est constituée d'utilisateurs réguliers du Noctambus ; 77 % des usagers de semaine, 62 % le vendredi, et 50 % le samedi en ont un usage au moins hebdomadaire
- Les usagers sont des utilisateurs habituels des transports en commun (8 sur 10 utilisent les TC en journée)
- Il y a deux types d'utilisateurs. Les travailleurs, et les voyageurs en déplacements dits privés. Les premiers représentent 75 % des utilisateurs en semaine mais seulement 44 % et 22 % le vendredi soir et samedi soir.

L'usage du réseau est, quant à lui, pleinement influencé par sa structure. On constate ainsi que les trajets effectués par un même utilisateur sont toujours les mêmes (70 %), que 2/3 des déplacements se font entre Paris et la Banlieue. En outre, le schéma synthétique ci-dessous (l'épaisseur du trait est proportionnel au nombre d'entrant sur la portion concernée) montre que l'usage majoritaire du réseau s'effectue pour sortir de Paris (60 % des voyages se font dans le sens Paris Banlieue). Seules les lignes A et B ont un flux important de voyageur vers le Châtelet. Ces mouvements sont pour l'essentiel des mouvements de rabattement vers l'utilisation d'autres lignes en correspondance.

Enfin, le site du Châtelet a une place prépondérante dans le réseau actuel. 90 % des voyageurs l'acceptent comme point de départ étant donné sa position centrale. L'assurance d'une place dans le bus lors de l'affluence du samedi soir semble être aussi une raison à cette convergence.



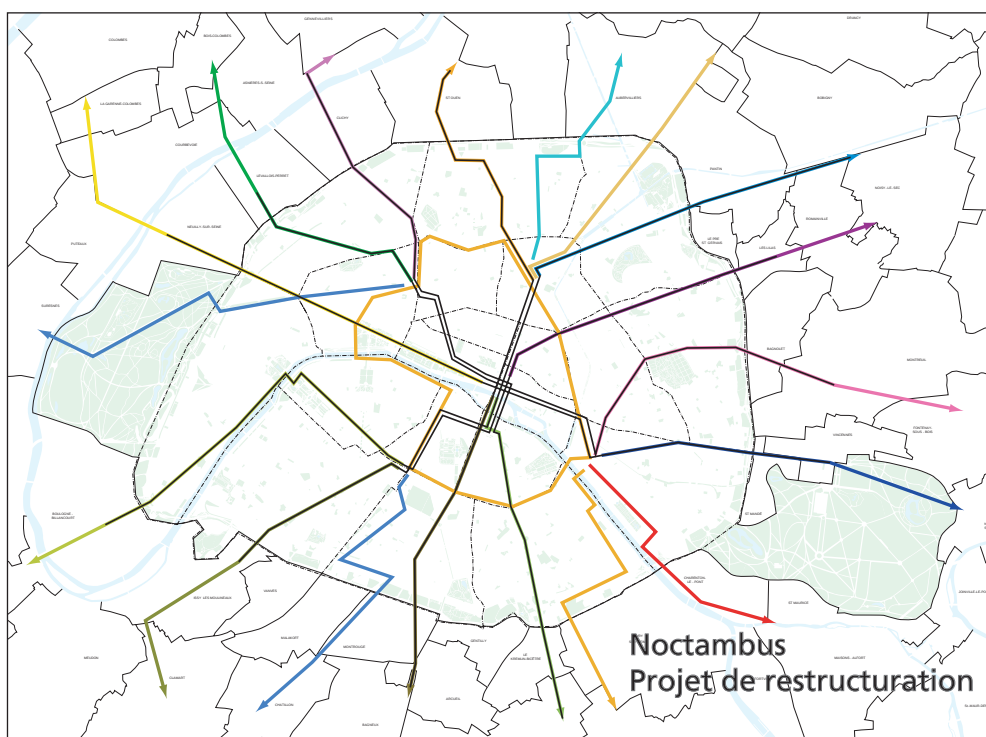
VERS UNE RESTRUCTURATION FORTE DU RÉSEAU

Un projet de restructuration du réseau Noctambus est actuellement à l'étude. Il consiste en une augmentation très sensible de l'offre actuelle (+113 %) sur un territoire correspondant à la zone métro élargie à quelques stations proches de RER (Bourg-la-Reine). La structure du réseau serait revue en conservant les lignes actuelles (mais en en déplaçant certains terminus), ainsi qu'en créant sept nouvelles lignes : une ligne de rocade des gares et six lignes traversantes. Les fréquences seraient quant à elles considérablement augmentées sur ces nouvelles lignes.

Les 18 lignes actuelles de Noctambus conserveraient une grande partie de leurs itinéraires actuels. Pour celles qui passent par l'une des grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, Nord/Est, Lyon et Montparnasse), le terminus serait déplacé à proximité d'une gare (10 lignes). Pour les 4 lignes qui ne passent par aucune gare, le terminus serait conservé à l'emplacement actuel, au Châtelet. Enfin, pour les 4 dernières lignes qui actuellement partent d'une porte parisienne, les terminus seraient également déplacés vers la gare parisienne la plus proche.

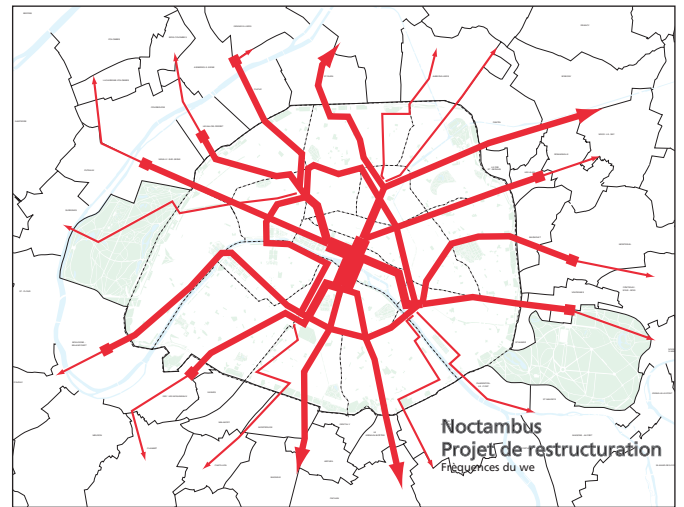
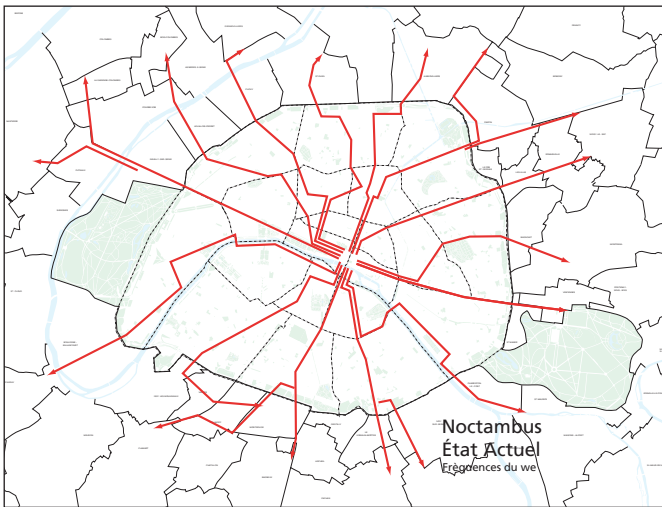
Ces déplacements de terminus s'accompagneraient de la création de sept nouvelles lignes. Une ligne de rocade des gares qui avec des fréquences élevées (toutes les 15 minutes en semaine et 10 minutes le week-end) relierait toutes les gares parisiennes et donc 14 des terminus des lignes actuelles. Seraient également créées six lignes traversantes, de banlieue à banlieue, reprenant chacune l'itinéraire banlieue-gare de deux lignes actuelles, et passant au centre de Paris d'une gare à l'autre par Châtelet. Les fréquences de ces nouvelles lignes seraient de 30 minutes en semaine, et de 15 minutes au minimum le week-end. La partie intra-rocade (entre les gares) où deux itinéraires de lignes traversantes sont jumelés connaîtrait donc une fréquence de passage de l'ordre de 7 à 8 minutes en week-end, ce qui est à rapprocher des fréquences du métro en heure creuse (8 minutes sur les lignes 1 et 6 entre 23 heures et une heure).

La restructuration du réseau conserve la desserte des lignes actuelles de Noctambus et permet de constituer un véritable réseau maillé, plus lisible grâce aux fréquences plus élevées, à Paris et en proche banlieue. Cette offre nouvelle serait aussi mieux adaptée aux pôles nocturnes parisiens qui se regroupent pour une grande part sur la rocade ou à proximité (Montparnasse, Bastille à proximité de la gare de Lyon, les Champs Elysées entre les gares Saint Lazare et Montparnasse,

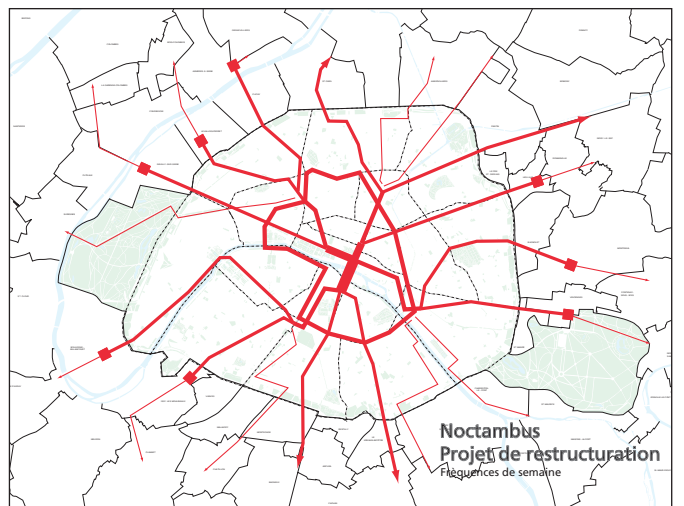
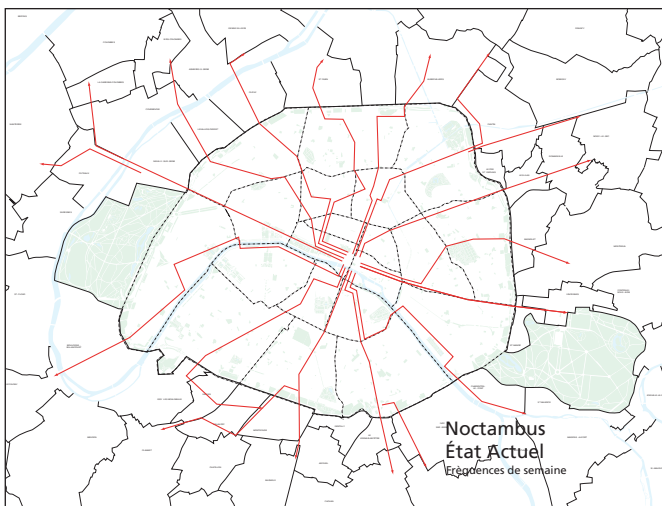


Le réseau de Noctambus actuel et le projet de restructuration Comparaison des fréquences

en semaine et en week-end entre le réseau de Noctambus actuel
et le projet de restructuration



L'épaisseur du trait est proportionnelle au nombre de passage de bus durant une heure



Il existe aussi une forte demande de la part des usagers pour le confort, la sécurité, l'information, ou le prix. Ces critères sont eux aussi très importants à prendre en compte afin d'assurer une continuité nocturne des transports en commun qui soit efficace et qui réponde à la demande des usagers. L'esprit d'un tel projet consisterait donc à révolutionner l'usage des transports en communs de nuit en offrant un réseau cohérent et efficace qui complète sans rupture flagrante le réseau "de jour"

Les déplacements en voiture, la nuit à Paris

En semaine à Paris, les transports en commun concernent, en journée de 07 h 00 et 22 h 00, deux fois plus de déplacements que la voiture, la tendance s'inverse aux heures nocturnes ; ce sont alors les déplacements en voiture qui sont alors deux fois plus nombreux que les déplacements en transports en commun (source EGT 97).

La voiture procure de nuit une souplesse d'utilisation indéniable ; réseau non saturé, contrôle moins sévère du stationnement. Ainsi, L'analyse des déplacements et des flux de véhicules est une approche instructive de l'activité nocturne.

MÉTHODOLOGIE

Plusieurs types de comptages effectués sur la voirie parisienne par la Direction de la Voirie et des Déplacements permettent de connaître les flux de véhicules circulants dans Paris.

Le premier type concerne la régulation. Environ mille capteurs fixes sont installés sur certains axes principaux et comptabilisent en temps réel le flux de véhicules qui circulent sur la voirie. Ces comptages permettent d'obtenir des résultats heure par heure pour tous les jours considérés. Les chiffres obtenus sont principalement utilisés par la Direction de la Voirie et des Déplacements comme un outils de la régulation de la circulation mais encore très peu à des fins statistiques.

Le deuxième type est appelé communément "comptage au tube". L'appareillage mobile (boîte de comptage et tube noir posé sur la chaussée) permet de comptabiliser sur certaines voies choisies le flux de véhicules circulant. Ces résultats ne permettent pas une étude statistique portant à la fois sur un grand nombre de capteurs et une longue période.

Enfin, le troisième procédé est le comptage effectué sur place par des personnes relevant le nombre de véhicules en circulation. Il permet de connaître plus finement le type de véhicule qui circule mais ne permet pas une étude à grande échelle.

Afin de réaliser une analyse des déplacements en véhicule la nuit, selon les heures, seul le premier type de données peut être utilisé.

- La première partie de l'analyse portera sur les volumes globaux comptés par les boucles de régulation, heure par heure et selon les jours de la semaine.
- La deuxième partie s'appuie sur une cartographie des déplacements en voitures. Environ 700 capteurs sont localisés sur l'ensemble de Paris (hors boulevard périphérique).

À chaque capteur est associé un cercle dont la taille varie selon le flux de véhicules comptés sur une période donnée.

Enfin une couleur est associée selon l'importance relative du flux à l'heure concerné par rapport au flux moyen de la journée.

La répartition des classes de couleurs, ainsi que la taille des cercles ont été calculées afin de présenter des informations lisibles sur les flux nocturnes. Les cartes diurnes sont aussi présentées à titre indicatif malgré leur moindre lisibilité.

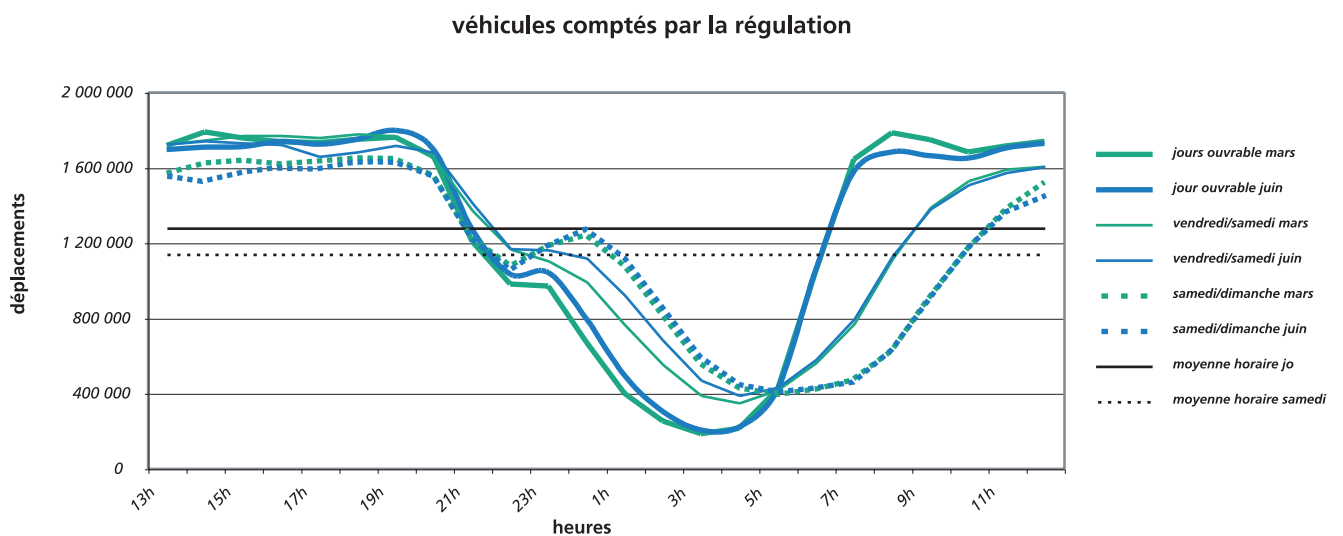
Quelques précautions doivent cependant être prises afin d'analyser les résultats obtenus : Il faut bien noter que le volume calculé ne permet pas de connaître le nombre de voitures en circulation dans Paris à un instant donné, mais le nombre de véhicules passés au droit des capteurs sur une période donnée. Les données obtenues sont donc uniquement relatives et peuvent seules être comparées entre elles. Il est par exemple impossible de comparer ces valeurs à celles des « entrants » RATP. Seules les formes de courbes sont comparables.

De plus, les capteurs (boucles de comptage) sont installés sur le réseau principal de voirie. Ce réseau est utilisé en priorité avant le réseau secondaire. C'est à dire qu'il est globalement le premier saturé. La saturation est ici relevée pour environ 1 800 000 véhicules comptés, de huit heures à vingt heures en semaine.

C'est pourquoi, il semble que l'analyse effectuée sous-estime les variations de volumes maximum et minimum étant donné que le réseau secondaire doit connaître des différences relatives nuit/jour plus importantes.

Enfin, il est primordial de comprendre que la concentration de points sur les cartes ne révèle qu'une concentration de capteurs et non une concentration de véhicules. Seule la compréhension dans son ensemble d'un axe circulé, voire d'un quartier, en relevant un alignement ou un ensemble de points, permet de fournir des conclusions.

STRUCTURE TEMPORELLE



Sources : Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

Le graphique ci contre représente le volume de véhicules compté par les boucles de comptage de la régulation, heure par heure pour six nuits caractéristiques ; une nuit "jour ouvrable" des mois de mars et juin, une nuit moyenne de vendredi à samedi et une moyenne de samedi à dimanche des mois de juin et mars de l'année 2002.

Quelques conclusions sont intéressantes à noter :

- Le "creux" de la nuit se situe entre deux et cinq heures du matin pour un jour ouvrable. Les volumes représentent pour un jour de semaine à peine plus de 10 % des volumes diurnes (rapport de 1 à 9 : 200 000 à 1 800 000 véhicules comptés).
- 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 est ainsi installé entre quatre et sept heures. Les différences diurnes/nocturnes sont nettement moins marquées ; le rapport étant de 1 à 4 (de 400 000 à 1 600 000 véhicules comptés). Par ailleurs, les volumes minimaux de la nuit de samedi à dimanche sont deux fois supérieurs à ceux d'une nuit de semaine.
- La nuit de samedi à dimanche connaît un pic de déplacements dont la pointe se situe de minuit à une heure avec plus de 1 200 000 véhicules comptés, qui semble correspondre à la fin de nombreuses sorties nocturnes et sans doute à la fermeture simultanée du métro.
- La nuit du vendredi au samedi s'intercale entre les deux nuits précédentes.

- Il n'existe pas, d'après ces courbes, de différence sensible entre les saisons. Seule est perceptible une légère augmentation en soirée des déplacements en juin.

En conclusion de cette analyse, on peut noter la fluctuation des "frontières" de la nuit selon les jours concernés; le volume de circulation se situe sous la moyenne horaire en semaine de 22 h 00 à 07 h 00, de 23 h 00 à 09 h 00 la nuit de vendredi à samedi et de 02 h 00 à 10 h 00 la nuit de samedi à dimanche.

Les caractéristiques (volume de déplacements, frontières de la nuit) d'une nuit de semaine sont donc bien différentes de celles de la nuit de samedi à dimanche; ces aspects sont essentiels pour la compréhension de ce que sont les nuits parisiennes.

ANALYSE SPATIALE

Comme pour l'analyse des entrants du réseau métro, les cartes heure par heure sont présentées sous forme de diaporama dans le CD-ROM joint. Les cartes imprimées dans ce dossier, qui rappellent les grandes tendances de l'évolution heure par heure, représentent le nombre de véhicules comptés entre 21 heures et une heure, ainsi qu'entre une heure et 5 heures et entre 5 heures et 7 heures. Les créneaux horaires ont été choisis afin de pouvoir être comparés avec les cartes d'entrants métro.

Il faut ajouter que n'ayant pas la répartition spatiale des données du dimanche (mais uniquement les volumes totaux), les cartes dites du samedi se réfèrent uniquement à la journée du samedi, c'est-à-dire, le matin d'une nuit de vendredi à samedi et le soir d'une nuit de samedi à dimanche. L'analyse reste cependant cohérente puisque à la vue du graphique précédent, le samedi matin est dans le principe, une ébauche de l'état de la circulation du dimanche matin.

Les cartes présentées ici contiennent donc des obstacles de lecture variés. A ce titre elles doivent être considérées comme des cartes d'études.

L'analyse spatiale s'articule d'une part sur la description de la cartographie heure par heure des volumes de véhicules comptés le samedi et un jour ouvrable, et d'autre part sur la description des graphiques horaires de trois capteurs sélectionnés.

■ le samedi

18h00/19h00

Cette carte illustre le réseau de comptage des véhicules par la régulation lorsqu'il est saturé ou à la limite. Elle permet d'établir un état de comparaison.

21h00/23h00

Le volume de circulation baisse progressivement d'une manière relativement homogène sur l'ensemble de Paris.

Les différences de volumes comptés entre les Jours ouvrables et les samedi sont imperceptibles sur ce créneau horaire.

23h00/02h00

Au samedi sur ce créneau horaire, correspond un pic secondaire du volume de voitures comptées par la régulation.

Il est plus marqué sur certains axes ou quartiers situés au nord de Paris; Grands boulevards, Champs Élysées/Rivoli, République, place de Clichy...

Une analyse au cas par cas de certains points de comptage (Avenue de Gambetta, Avenue du Général Leclerc, comparaison des rue Lecourbe et Vaugirard) semble par ailleurs indiquer que la hausse de voitures comptées sur les voies radiales est majoritairement sensible dans le sens "sortant".

Le pic secondaire est en effet lié aux sorties des divers spectacles et lieux de vie nocturnes et logiquement, ce pic est clairement identifiable sur les axes radiaux dans le sens sortant.

A partir de une heure, le trafic diminue sensiblement, en particulier dans les faubourgs du sud, et laisse entrevoir les prémices d'une dichotomie nord/sud.

En semaine, le pic secondaire n'existe pas sauf sur quelques voies en sortie de Paris ou aux abords de certains pôles d'activités nocturnes; Montparnasse, Opéra,. Le volume de véhicules comptés continue de décroître, en particulier sur la rive gauche ou le volume de véhicules comptés est très faible à partir de 01 h00.

02 h00/03 h00

La carte du samedi illustre le clivage très important entre le nord et le sud de Paris. Alors que les quartiers Strasbourg Saint-Denis, Bastille, Châtelet, Place de Clichy, Champs Elysées, ou Barbes Rochechouart connaissent des déplacements importants, la circulation au sud est très fortement réduite, excepté le quartier Saint-Michel. Les quartiers du Montparnasse ou la de place d'Italie par exemple ne sont plus identifiables à cette heure ci comme des lieux particuliers où se concentrent des déplacements.

En semaine, la bipartition est aussi fortement marquée. Car si la quantité de déplacements est faible au nord, celle du sud l'est nettement plus. Les déplacements au sud sont même quasiment inexistant, et indique que les quartiers sud de Paris sont déjà entrés dans la partie "creuse" de la nuit.

C'est certainement sur ce créneau horaire (on peut aussi ajouter l'heure précédente: 01 h00/02 h00) que les différences entre un jour de semaine et une nuit de samedi sont les plus marqués.

03 h00/06 h00

Le samedi, ce créneau horaire correspond sur l'ensemble de Paris au creux de la nuit. Pourtant, il existe une dichotomie très forte entre le nord et le sud. Le sud connaît en effet une chute très forte de la circulation alors que les volumes mesurés au nord n'atteignent pas un niveau si bas. Le nord de Paris, au contraire du sud, n'est en effet jamais complètement immobile la nuit de samedi.

Outre cette bipartition, certains axes et quartiers concentrent une part importante de la circulation de nuit. On peut principalement relever l'axe de la rue de Rivoli, les Champs Elysées, le boulevard de Sébastopol, le boulevard de Magenta et les boulevards Saint Denis et Saint Martin, et le cours de Vincennes, aux quels il faut ajouter les voies sur berges.

L'avenue de Clichy et la rue du faubourg saint Antoine ont relativement des volumes moins important mais l'importance relative de la nuit sur ces axes est fortement marquée le samedi entre trois et cinq heures.

En semaine, 03 h00 est aussi le début du creux de la nuit pour la partie nord de la ville. La rive gauche connaît déjà depuis 02 h00 des volumes très bas. A partir de 05 h00 les entrées de Paris que ce soit au nord ou au sud (sens entrant) ont un volume de circulation qui augmente, prémices des déplacements pour motif travail vers Paris.

06 h00/07 h00

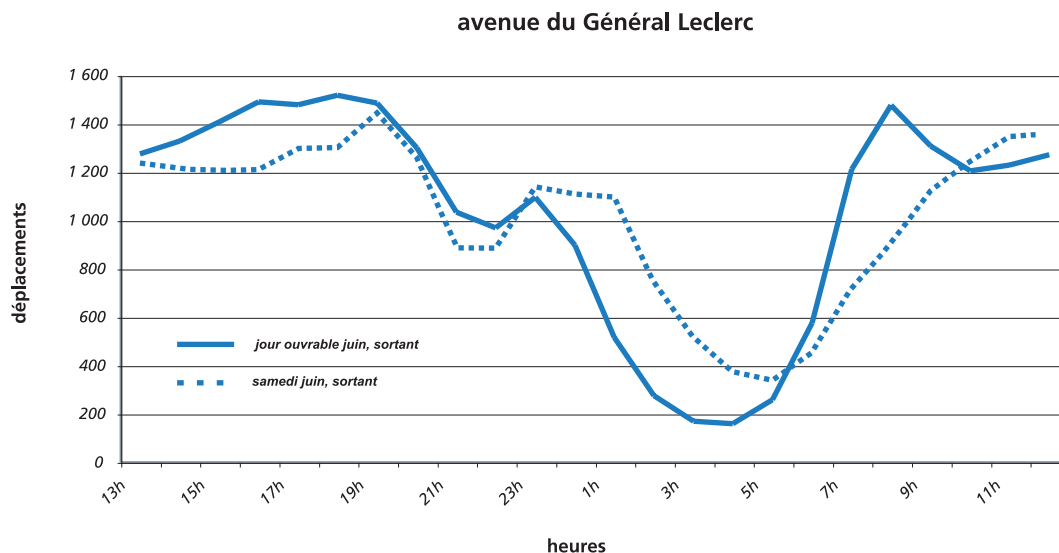
Le samedi, le volume de véhicules comptés augmente, en particulier aux entrées de Paris sur les axes principaux. On peut repérer L'avenue du Général Leclerc et l'avenue du Maine, l'avenue d'Italie, le Cours de Vincennes, le quai de Bercy, la rue de la Chapelle, l'avenue de Clichy et les Champs Elysées.

En semaine, on est à cette heure ci définitivement sorti de la nuit et les volumes de véhicules comptés deviennent importants en particuliers dans le sens entrant vers Paris.

L'avenue du Général Leclerc (sens sortant)

Cet axe est assez représentatif d'une nuit caractéristique. On retrouve la très forte différence de véhicules comptés entre les heures de pointe et le creux de la nuit pour un jour ouvrable, une différence moindre le samedi et un décalage de deux heures du creux de la nuit.

On note par contre une pointe de circulation en soirée, liée au sens "sortant" du capteur, quelque soit le jour de la semaine.



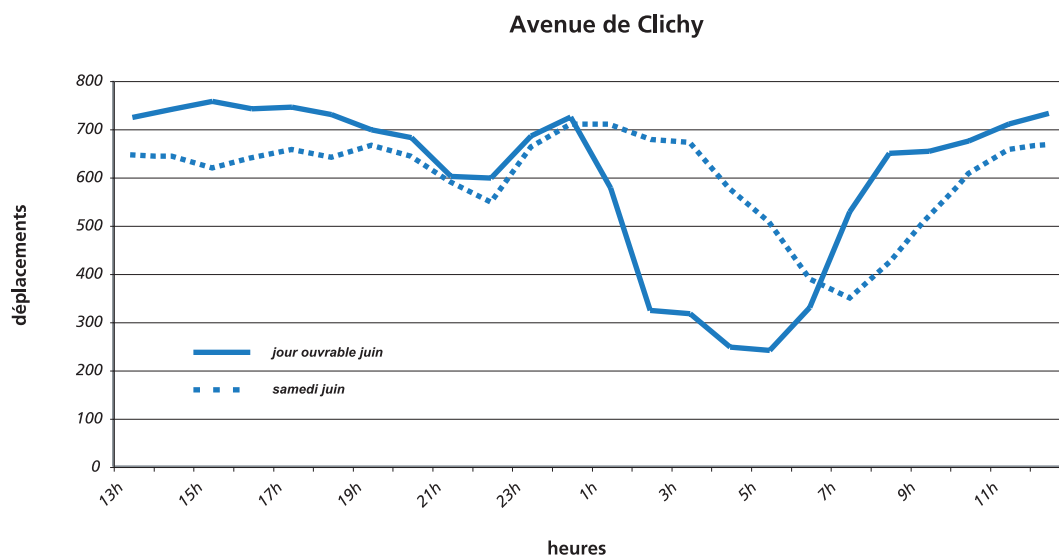
Sources : Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

L'avenue de Clichy

Cette Avenue est caractéristique d'un axe où la nuit occupe une place importante, en particulier le samedi.

Le pic de circulation de soirée atteint les niveaux des heures de pointe, et se prolonge vers quatre ou cinq heure le samedi matin. Il est aussi intéressant de noter que le minimum de circulation compté le samedi ne passe pas sous le seuil de la moitié du volume maximum compté.

La différence entre les nuits de semaine et le samedi relève d'une chute des déplacements plus précoce alors que le pic du soir est aussi important en semaine et que les différences de volumes minimums sont moins marquées que sur l'ensemble de Paris.



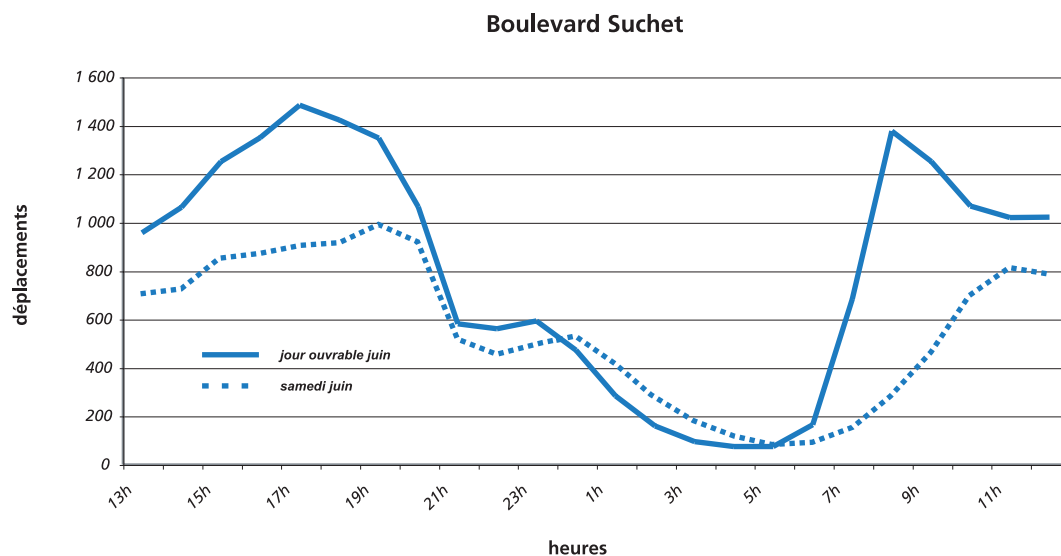
Sources : Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

Le boulevard Suchet

A l'opposé de l'avenue de Clichy, ce boulevard illustre la rupture qui peut exister entre la circulation de jour et le "calme" de nuit.

Le rapport entre la circulation comptée au creux de la nuit et celle relevée aux heures de pointes est inférieure à un quinzième, en semaine et environ un dixième le samedi. Ces chiffres sont très en deçà des moyennes parisiennes.

De plus la circulation relevée le samedi ne diffère guère de celle d'un jour de semaine, seuls le réveil est plus tardif et les heures de pointes inexistantes.



Sources: Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

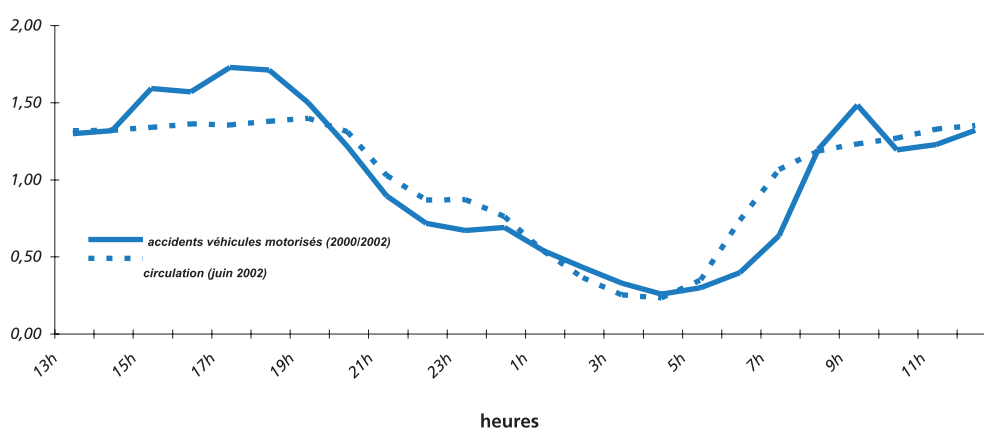
STRUCTURE TEMPORELLE

Le graphique ci dessous compare les courbes de la circulation comptée au mois de juin 2002 et la courbe des accidents des véhicules motorisés relevés lors des trois années 2000 à 2002. La base est calculée sur le volume horaire moyen.

Les deux courbes sont similaires, ce qui confirme leur corrélation. Un accroissement relatif du nombre d'accidents existe cependant aux heures de pointes. L'inverse se produit aux heures matinales entre 05h00 et 08h00.

Ces résultats ne permettent donc pas d'affirmer une influence de la nuit sur le nombre d'accidents.

Comparaison accidents/circulation



Sources : Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

ANALYSE SPATIALE

Les accidents piétons révèlent d'une part un dysfonctionnement ponctuel de l'espace public (traversées dangereuses...) et d'autre part une image de l'occupation de l'espace par les piétons. C'est ce deuxième constat qui nous intéresse ici.

Sur la période 20h00 à minuit, on constate que l'ensemble des axes importants est concerné par des accidents piétons.

20H-00H00 1270 carrés accidentogènes pour 1760 accidents piétons



Sources : Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

Sur la période de 00h00 à 07h00, La plupart des accidents se concentrent sur certains carrefours particuliers. On peut relever particulièrement: le Châtelet, la porte Saint Denis, République, la place Clichy, la Nation, les Champs Elysées et le boulevard Ornano. Tous ces points se situent sur la rive droite.

Si ces résultats sont en grande partie liés à l'espace public, l'absence de grands carrefours au sud de Paris confirme aussi la répartition Nord/Sud de l'activité nocturne sur l'espace public.

00H-07H00

626 carrés accidentogènes pour 913 accidents piétons



Sources: Direction de la Voirie et des Déplacements, Observatoire des déplacements

CONCLUSIONS – RECOMMANDATIONS

L'étude exploratoire de Paris la nuit met en évidence un usage continu de la ville entre 20 heures et 8 heures du matin. Cet usage relève de logiques différentes. Les services de « garde » assurent la permanence des fonctions vitales de la ville. Les activités de nettoyage, de réparation et d'approvisionnement permettent le déroulement optimal de la vie en journée. L'offre de loisirs répond aux millions de visiteurs attirés par les « lumières » de la ville. Cette activité en continu est rendue possible par une offre en transports publics, conséquente jusqu'à minuit, plus restreinte ensuite, et assurée alors par le système des « noctambus » de la RATP et des bus de nuit de la SNCF. La circulation automobile, quant à elle, ne s'interrompt guère au cours de la nuit, même si elle connaît un creux entre 4 heures et 6 heures du matin. La nuit est aussi une période critique pour les personnes sans-abri et un moment de déploiement des pratiques en marge de la société. La nuit est, enfin, le temps du sommeil et du repos pour les résidents.

Cet usage continu, et divers, de la nuit parisienne se développe selon des rythmes identifiables.

- Jusque 22 heures, l'activité citadine ralentit mais ne change pas de nature. La soirée est le prolongement et l'aboutissement de la vie de la journée.
- Le début de la nuit, après 22 heures, est le moment où la vie urbaine change de nature : les festivités prennent le pas sur les autres activités.
- Après 0h30, l'activité festive se réduit quelque peu (fermeture notamment de la plupart des restaurants, cinémas, théâtres) mais reste à un niveau soutenu (bars, salles de concert, boîtes de nuit). Cette période est marquée par la diminution forte de l'offre en transports publics : arrêt des bus de soirée vers minuit, fermeture du métro entre 0h30 et 1h15, mise en place du réseau Noctambus.
- Le cœur de la nuit (2 heures - 5 heures) apparaît plutôt comme un moment de veille où les indices d'activité atteignent un minima.
- L'aube, enfin, est le moment de préparation soutenue des activités de journée.

Géographiquement, les logiques sont moins évidentes. On peut distinguer plusieurs tendances :

- la répartition équilibrée des fonctions de garde sur le territoire parisien, avec toutefois un sous-équipement du nord-est ;
- une localisation des activités commerciales nocturnes (épiceries, locations vidéo) qui se calque sur celle des densités résidentielles ;
- l'opposition entre le centre et la périphérie, qui s'illustre nettement sur deux thèmes : alors que la ville festive se déploie au cœur de la capitale, les activités en marge de la société se localisent plutôt sur sa périphérie ;
- l'opposition entre la rive gauche et la rive droite : les activités festives sont principalement localisées rive droite ; celles qui se prolongent le plus tard dans la nuit dessinent un axe est-ouest de Bastille à l'Etoile ;
- l'existence de quartiers, à la fois densément peuplés et supports d'activités nocturnes, qu'elles soient de type festif ou liées à l'approvisionnement. Le centre et le centre-est de Paris entrent dans la première catégorie ; les abords des sites logistiques correspondent à la seconde catégorie.

Ces premières conclusions permettent d'identifier quatre axes possibles d'intervention pour les pouvoirs publics :

- adapter l'offre de services au décalage de la vie urbaine vers le soir ;
- développer le tourisme et l'économie de nuit ;
- accroître l'offre de transports publics au cœur de la nuit ;
- concilier les usages : impact et maîtrise des nuisances.

■ Adapter l'offre de services, notamment l'offre d'activités de loisirs, au décalage de la vie urbaine vers le soir.

En marge de la nuit, le début de soirée (20h-22h, voire 18h-22h) est le créneau le plus touché par les évolutions temporelles actuelles : prolongement des activités diurnes en soirée (tel l'ouverture plus tardive des commerces), recul de l'heure de départ du travail, pratique des loisirs sportifs, artistiques ou associatifs. La multiplicité et la diversité des activités en font un intervalle temporel très dense.

La demande d'une offre de service accrue est une hypothèse vraisemblable. C'est, par ailleurs, un créneau horaire pendant lequel des évolutions, en termes d'organisation du travail, sont le plus aisément envisageables : persistance d'une offre de transports en commun à disposition des salariés, réglementation du travail de nuit à partir de 21 heures, etc. La Ville de Paris, dans le cadre de la politique « bureau des temps », a engagé une réflexion sur ce créneau de soirée. L'ouverture au public plus tardive de certains équipe-

ments municipaux, notamment ceux offrant des activités de loisirs (bibliothèques, musées, centres sportifs), est à l'étude.

Dans le but de prolonger cette politique qui tend à accroître l'offre de services, notamment à vocation de loisirs, en soirée, une étude complémentaire sur le créneau 18h-22h serait donc utile : quels sont les services ouverts, sont-ils publics ou privés, qui les fréquente, quelle est la demande potentielle, etc.

Cette étude devrait recenser les services à vocation de loisirs, ouverts jusqu'à 22 heures, préciser leurs offres, décrire leur fréquentation et mesurer le degré de satisfaction des usagers. Un travail sur la demande potentielle est également à mener, à la fois quantitatif (en essayant de quantifier les usagers potentiels) et qualitatifs.

Ce travail pourrait être mené de manière expérimentale dans trois ou quatre quartiers parisiens.

■ Développer le tourisme et l'économie de la nuit.

Le tourisme nocturne représente un enjeu de développement économique pour certains quartiers, comme pour la ville dans son ensemble (une bonne image mondiale, en ce domaine, attire à la fois les touristes et les investisseurs). Cet aspect a été souligné par le Comité pour le développement économique de Paris (CODEV).

Plusieurs types d'actions peuvent d'ores et déjà être évoqués :

- favoriser les différentes initiatives en matière de loisirs nocturnes, à petites et grandes échelles, en promouvant une programmation de qualité accessible au plus grand nombre de personnes (du type de celle de « Nuit Blanche », des « rando-rollers », ou du cinéma en plein air de La Villette) ; ces animations pourraient se dérouler en plein air en été, et dans des espaces couverts, de surface importante, l'hiver ; à cet égard, les grands bâtiments, à l'architecture souvent remarquable, dont le réaménagement est en cours ou à l'étude, pourraient accueillir ce type de manifestations : Carreau du Temple, anciennes Pompes funèbres, Maison des Métallos, etc. ;
- rassembler l'information concernant les offres existantes et les différentes programmations et améliorer sa diffusion, aujourd'hui assurée de manière éparse, soit sur Internet, soit dans différents journaux ou revues, uniquement en français ;
- accroître, enfin, la lisibilité de l'offre existante de transports nocturnes ; éventuellement accroître l'offre elle-même (voir ci-après).

En termes de méthode, une comparaison avec de grandes capitales (Londres, Barcelone entre autres) semble judicieuse, afin de s'inspirer des meilleures initiatives menées à l'étranger.

Une enquête auprès des acteurs économiques et auprès des touristes et visiteurs, pour évaluer la demande potentielle, doit également être envisagée.

Développer le tourisme et l'économie de la nuit passe par une réflexion sur l'offre de mobilité et sur le contrôle des nuisances.

■ Accroître l'offre de transports en commun la nuit.

L'étude exploratoire de Paris la nuit a permis de révéler les éléments suivants.

- Un glissement des rythmes de vie dans le temps s'est opéré durant les 20 dernières années, les déplacements s'effectuant un peu plus tard en 1997 qu'en 1983.
- L'offre de transport en commun n'a, quant à elle, que peu évolué du point de vue des horaires : la plage horaire de fonctionnement du métro ne s'est pas étendue, et le réseau Noctambus demeure marginal (fréquences faibles, structure inadaptée, mauvaise desserte des pôles nocturnes).
- La voiture reste actuellement la réponse la plus adaptée aux déplacements nocturnes (fluidité du trafic, stationnement anarchique toléré) comme le montre les pics de trafic observés autour de 2 heures du matin en fin de semaine.

Afin de constituer une véritable alternative à la voiture, l'offre de transports en commun nocturnes doit donc être revue de manière à être plus importante et plus lisible qu'elle ne l'est actuellement.

A ce titre, le projet RATP de restructuration du réseau Noctambus constitue une première réponse à ce besoin pour les raisons suivantes.

- Le renforcement proposé de l'offre (113 % par rapport au réseau actuel) porte sur la zone couverte par le métro élargie à quelques stations proches du RER: il s'agit donc de la zone la plus dense de l'agglomération où le potentiel de clientèle est le plus important et où l'usage des transports en commun est le plus répandu.
- Ce renforcement de l'offre correspond à la création de nouvelles lignes (1 ligne de rocade desservant les gares parisiennes et 6 lignes radiales) formant un réseau maillé et desservant les principaux pôles générateurs d'activité nocturne identifiés.
- La fréquence de ces nouvelles lignes est nettement accrue, notamment en fin de semaine, conférant ainsi une lisibilité forte à ce nouveau réseau: la zone intrarocade est desservie le week-end avec une fréquence semblable à celle du métro en heure creuse;
- Ce nouveau réseau rendu plus lisible tout au long de la nuit (fréquences constantes entre une heure et 5h30) constitue une passerelle entre la fermeture et l'ouverture du métro et marque ainsi davantage une véritable continuité d'une offre de transport en commun de qualité.
- Un système d'information en temps réel du passage des bus (SIEL) pourrait également constituer une véritable plus à cette offre.

Toutefois, dans un deuxième temps, en fonction de la demande générée par cette nouvelle offre de transports en commun nocturnes, des ajustements pourront être apportés: nouvelles lignes de bus afin de compléter le réseau et/ou l'allongement de la plage de fonctionnement du métro selon des modalités à définir. Cette dernière proposition permettrait en effet d'avoir un réseau très lisible, mais cette extension du fonctionnement du métro ne pourrait toutefois constituer la seule réponse à la nécessaire augmentation de l'offre de transport nocturne.

En complément de l'accroissement de l'offre de transport en commun nocturne, le stationnement sur voirie constitue un axe de réflexion complémentaire afin de limiter le stationnement illicite mais aussi le trafic généré par la recherche d'une place de stationnement. Faut-il envisager un élargissement du stationnement payant durant la soirée sur les secteurs où la vie festive est particulièrement marquée ainsi que leurs abords?

La question des taxis est, par ailleurs, essentielle. Il s'agit de déterminer précisément quelles sont les causes du blocage actuel, notamment les vendredi et samedi soirs et comment celles-ci peuvent être résolues. Des réflexions sont en cours (notamment au CODEV) et pourraient être poursuivies.

■ Concilier les usages : impact et maîtrise des nuisances.

Le bruit et les autres nuisances associées aux quartiers animés ou aux abords des sites logistiques constituent une question importante pour les résidents.

Ces deux sources potentielles de nuisances doivent être traitées séparément.

Pour les sites logistiques, en raison de leur taille et de leurs contraintes horaires (livrer les commerces dès l'aube), la réponse est avant tout technique et financière :

- aménagement extérieur des sites, voire construction de bâtiments écrans (bureaux) permettant de limiter le bruit;
- isolation phonique des logements riverains; des aides financières de la part des pouvoirs publics pourraient être envisagées.

Pour les quartiers nocturnes festifs, les actions à mettre en œuvre pour résoudre les conflits d'usage pourraient être de plusieurs ordres :

- réponses techniques et financières: insonorisation des lieux; faut-il envisager des aides financières spécifiques par les pouvoirs publics à la fois pour les exploitants et pour les résidents?;
- réponses administratives: interdiction de certaines activités à certaines heures?
- et surtout, réponses politiques: quelle concertation mener entre les résidents, les usagers et les exploitants?

Sur ce thème également, il semble opportun de comparer Paris à d'autres métropoles. La Ville de Strasbourg a notamment mis en place un arrêté municipal réglementant les activités bruyantes; la Ville de Lille a quant à elle établi une charte de la vie nocturne (documents joints en annexe). Ces deux initiatives mettent en lumière deux types de réponse

possibles quant à la maîtrise des nuisances, d'une part une réglementation spécifique, et d'autre part un engagement multipartites (exploitants de la vie nocturne, Ville, et Etat) de respecter la réglementation déjà en vigueur. Il pourrait être opportun d'évaluer ces actions afin d'expérimenter des méthodes comparables de maîtrise des nuisances fondées sur la concertation sur certains quartiers parisiens marqués par l'activité festive.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- AQUATIAS, Sylvain.- *Le temps mort des jeunes des cités*.- In : Comme la ville n°6, septembre-octobre 2001, p.32.
- BAILLY J.-P., HEURGON E.- *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* - La Tour d'Aigues : Editions de l'aube, février 2003. DATAR.- 224p.
- BELLANGER, François.- *Escale(s). Temps et lieux de la consommation*. Aubenas d'Ardèche : Editions Transit-City / Les Carnets, mars 2001, 88p.
- BOULIN J.-Y., MÜCKENBERGER U.- *La ville à mille temps. Les politiques des temps de la ville en France et en Europe*.- La Tour d'Aigues : Editions de l'aube, 1er semestre 2002. DATAR.- 224p.
- BRETIN, Hélène.- *Le nettoyage, aux confins du jour et de la nuit*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.95-99.
- BUHAGIAR P., ESPINASSE C.- *Extérieur, nuit. Au près de jeunes sortants nocturnes, de 19 à 29 ans, pour raisons professionnelles ou de loisir, habitant la périphérie Sud de Paris*.- Paris : SNCF, DRE d'Ile-de-France, RATP, mars 2002.- 178p.
- BUHAGIAR P., ESPINASSE C.- *Pleins feux sur Nuit Blanche*.- Paris, 2003.- 109p.
- BUHAGIAR P., ESPINASSE C.- *La perception et le vécu par les clients de la RATP du service grande nuit lors du Réveillon 2002 / 2003*.- Paris, avril 2003.- 33p.
- BURGEL, Guy.- *La ville aujourd'hui*.- Paris : Hachette / Pluriel, 2e édition, décembre 2000, 224p.
- CAUQUELIN, Anne.- *La ville, la nuit*.- Paris : PUF, 1977, 171p.
- DAMBUYANT-WARGNY, Gisèle.- *La notion de territoire pour les sans-domicile fixe*.- Paris : Observatoire du SAMU social de Paris, 2000, 67p.
- DATAR, groupe de prospective N°6.- *Temps et territoires, prospective et expérimentation*.- Paris : DATAR, décembre 2001.- 62p.
- DELEUIL J.-M., TOUSSAINT J.-Y.- *De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.52-58.
- DE SINGLY, François (dir.).- *Etre soi parmi les autres. T.1 : Famille et individualisation*- Paris : L'Harmattan, 2001.
- dont : CASTEL, Robert.- *L'individu « problématique »*.- p.15-21.
- FALLON, Steve.- Paris.- Victoria (Australie) : Lonely Planet Publications, octobre 2002 (4e édition).- 321p.
- FIORI, Sandra.- *Réinvestir l'espace nocturne, les concepteurs lumière*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.73-80.
- GADBOIS C, PRUNIER S. (dir.) - *Pratiques et besoins de mobilité urbaine liés aux horaires décalés*.- Paris : Ecole pratique des hautes études / Laboratoire d'ergonomie physiologique et cognitive, 137p.
- GATHERIAS, Florent.- *Le policier la nuit*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.59-62.
- GONTHIER, Corinne.- *Avons-nous plus de temps libre ?*- In : Comme la ville n°6, septembre-octobre 2001, p.6-7.

GWIAZDZINSKI, Luc.- *La ville la nuit, un milieu à conquérir*.- In : L'espace géographique des villes. Pour une géographie multistrates. (ouvrage collectif réalisé par les membres de l'UPRES) Paris : Anthropos, 1998.

GWIAZDZINSKI, Luc.- *La nuit, dernière frontière*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.81-88.

GWIAZDZINSKI L., PUJOL E., KLEIN O.- *Une fonction essentielle d'observation et de représentation*.- In : Territoires n°420, septembre 2001, p.14-24.

GWIAZDZINSKI, Luc.- *Penser la ville, panser le temps*.- In : Territoires n°420, septembre 2001, p.5-8.

GWIAZDZINSKI, Luc.- *La nuit dimension oubliée de la ville : entre animation et insécurité. L'exemple de Strasbourg*.- Strasbourg : Université Louis Pasteur, faculté de géographie, UMR 7011 CNRS, laboratoire image et ville, décembre 2002.

GWIAZDZINSKI, Luc (dir.).- *La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu*.- La Tour d'Aigues : Editions de l'aube, février 2003. DATAR.- 256p.

dont : STIEGLER, Bernard.- *Les guerres du temps*.- p.69-86.

MILLET, Bernard.- *L'homme dans la ville en continu*.- p.87-94.

RABIN, Gilles.- *La ville accélère*.- p.103-110.

MARTINET, Marie-Pierre.- *Les politiques de développement temporelles, un outil de développement durable*.- p.p.153-158.

TERRIER, Elisa.- *De la prise en compte du temps familial*.- p.185-192.

HERVE, Edmond.- *Temps des villes*.- Rapport remis au ministre délégué à la Ville et à la secrétaire d'Etat au Droit des femmes et à la Formation professionnelle, juin 2001.

LE GUIDE DU ROUTARD.- *Paris la nuit*.- France, 2003, 456p.

LE NOUVEL OBSERVATEUR.- *Les 400 lieux branchés de Paris*.- Paris, été 2003, 138p.

MAISON DU TEMPS ET DE LA MOBILITE.- *Le temps des enfants, Forum du 27 septembre 2001*.- In : Carnets du temps n°1, octobre 2001, 20p.

MARCHAND, Bernard.- *Paris, histoire d'une ville. XIXe-XXe siècle*.- Paris : Seuil / Histoire, avril 1993, 448p.

MENARD, François.- *La nuit porte cochère, digression autour des correspondants de nuit*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.100-107.

MOSSER S., DEVARS J.-P.- *Quel droit de cité pour l'éclairage urbain ?*- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.63-72.

PICHON, Pascale.- *Vivre sans domicile fixe*.- In : Communications n°73, octobre 2002.

PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M.- *Les nuits de Paris*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.15-24.

RATP.- *Evaluation du service de bus nocturne, Noctambus*.- 1er semestre 2000.

RETO N., DARTIGUENAVE J.-Y.- *Les correspondants de nuit*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.89-94.

SOFRES.- *Le temps des villes*.- Sondage réalisé les 17 et 26 mai 2001 pour le ministère de la Ville, auprès d'un échantillon représentatif de 1145 personnes.

VEGA, Anne.- *Nuits blanches à l'hôpital*.- In : Les Annales de la recherche urbaine n°87, septembre 2000, p.25-28.

ZURBAN.- *Paris, la nuit. Le guide des bars et des boîtes à Paris*.- Paris : Guide Zurban Paris 2003, 162p.

SITES INTERNET

Groupe Chronos

www.groupechronos.org

Maison du Temps et de la Mobilité

www.maisondutemps.asso.fr

Site personnel de Luc Gwiazdzinski

www.nuitsurbaines.net

Guides en ligne des sorties nocturnes parisiennes

www.parissi.com

www.parisbouge.com

ANNEXES

LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES :

Catherine et Peggy	ESPINASSE BUHAGIAR	Psychosociologues, auteurs de plusieurs études sur le service des Noctambus, dont l'ouvrage Intérieur bus, Extérieur nuit.
Luc	GWIAZDZINSKI	Géographe, Directeur de la Maison du temps et de la mobilité de Belfort, enseignant-chercheur et membre du groupe de prospective Temps et territoires de la DATAR.
Marie-Elisabeth Et Emmanuel	HANDMAN REDOUTEY	Chercheurs au CNRS, responsable et chercheur d'une étude concernant la prostitution parisienne publiée au mois de novembre 2003.
Caroline Et Christophe	HELOIN GOSZTOLA	Responsable et chef de projet de l'Observatoire de l'égalité Femmes/Hommes.
Emmanuel	LAURENT	Consultant interne du CODEV
Alain	MICHEL	Responsable du pôle protection de la mairie de Paris (DPP).

2. LISTE DES ENTRETIENS :

1	David	BORDES	Responsable de la salle du Nouveau Casino
2	François	CHAUDIER	Secrétaire général du théâtre Le Lucernaire
3	Valérie	COTON	Chargée des affaires extérieures et de la communication du SAMU social de Paris
4	Jean-Jacques	FASQUEL	Directeur de Bercy Village
5	Philippe	FRAISSINET	Représentant du Groupement d'Ile de France des entreprises de nettoyage
6	Luce	NAMER	Présidente de l'association de défense des lieux de vie
7	Xavier	ROUGET-LUCHAIRE	Directeur de la piscine Pontoise
8	Daniel	WARFMAN	Directeur général de l'entreprise de gardiennage les Prestations Européennes de Sécurité
9	Raphaël	WIZENBERG	Responsable du site Internet Parissi.com
10	David	ZENOUDA	Propriétaire des cafés Step's et Next (2e arrondissement)

■ Nouveau Casino et Café Charbon

109, rue Oberkampf 75011 Paris
Entretien du 08/09/2003 David Bordes

Le Nouveau casino est une salle de concert et un club associé au Café Charbon, ayant une capacité d'accueil de 400 personnes.

Fréquentation

Une étude réalisée au printemps a dégagé plusieurs caractéristiques de la clientèle de cette salle : âgée en moyenne de 25/35 ans, elle est composée à 70% de célibataires et en majorité de personnes appartenant à des CSP élevées, habitant Paris intra-muros (seuls 20% à 25% habitent le quartier cependant). Ce sont en général des personnes actives et installées. Les hommes sont légèrement majoritaires mais la répartition homme/femme, de même que l'âge, varient en fonction de la programmation. Le public est très sensibilisé à la culture : il est par exemple grand consommateur de théâtre et de danse contemporaine.

Dans la soirée, les heures d'affluence concernent, soit les heures de début de concert, soit les heures de fermeture des cafés. Au cours de l'année, le Café Charbon est plus fréquenté au printemps, tandis que la salle de concert réalise son plus grand nombre d'entrées en septembre/octobre puis février/mars, aux moments de sortie des disques, profitant des politiques de communication des maisons de disques. La fréquentation du club ne suit pas de schéma particulier et peut être très variable d'une soirée à l'autre.

Employés

Le Nouveau Casino emploie au total 25 personnes, soit au maximum 15 par nuit. Celles-ci ont fait le choix de travailler de nuit et peuvent changer de créneau horaire en venant travailler au Café Charbon. Les problèmes de transport des employés ne sont pas décisifs d'autant que les activités du club finissent aux horaires du premier métro.

Problèmes rencontrés lors de la création

Le projet de salle de concert, stigmatisé comme discothèque, a eu du mal à se faire accepter au sein du quartier. Dans l'ensemble du 11^e arrondissement se multiplient des situations comparables (cf. conflits entre la Flèche d'Or et les riverains) où le nombre de salles de concert est d'ailleurs restreint. Aujourd'hui cependant le Nouveau Casino entretient de bonnes relations avec son quartier, ainsi qu'avec les autorités politiques et policières dont il dépend.

Le Nouveau Casino et le Café Charbon possèdent une autorisation préfectorale, qu'ils ont obtenue avec peine et après un long délai, difficile à tenir pour une entreprise privée. Ces difficultés, classiques, sont particulièrement vives dans les quartiers d'Oberkampf et de Bastille où la délivrance des autorisations a été bloquée pendant dix ans en raison du grand nombre de violences.

Les conflits qui opposent résidents et responsables de salles de concert sont nombreux ; en outre, il semble qu'il existe une vraie défiance des autorités à l'égard de la nuit. Le problème du bruit en particulier est central : les salles qui ouvrent doivent être insonorisées mais le prix de la mise aux normes est difficile à soutenir. Pourtant, la diffusion de musique live représente l'avenir de la musique, à mesure que la diffusion de musique enregistrée devient gratuite (via la radio ou l'Internet) et que les rapports entre le public et l'artiste sur scène sont de plus en plus appréciés en tant que tels.

Néanmoins, il semble que les autorités prennent de plus en plus en compte les évolutions sociales en termes de temporalités (comme le montre la création d'un Bureau des Temps). Celles-ci, fortement influencées par le développement des 35 heures, ont de nombreux impacts sur les sorties nocturnes : les activités sont décalées vers le soir, la fréquentation s'étale sur toute la semaine au lieu de se cantonner aux vendredi et samedi soirs, et si les parisiens partent plus en week-end, les provinciaux en retour n'hésitent plus à venir à

Paris, d'autant que les conditions de mobilité ne cessent de s'améliorer. Ainsi par exemple le Nouveau Casino possède t-il un public de plus en plus important venant de Bordeaux.

Paris la nuit

Les nuits parisiennes semblent beaucoup plus calmes que celles de Londres, Bruxelles ou Barcelone, voire New York. En comparaison, les rues sont vides à l'exception de celles de certains quartiers bien délimités. Les conditions de transport ne peuvent être incriminées puisqu'elles sont bien meilleures qu'à Londres par exemple. Les raisons de ce constat sont plutôt culturelles : les horaires décalés espagnols et plus généralement le rapport à la nuit et à la fête sont plus favorables dans les différentes métropoles citées qu'à Paris, où la nuit est presque systématiquement associée aux idées de violence et de nuisance.

Plusieurs évolutions pourraient améliorer cette situation proche du blocage :

- cesser de diaboliser la nuit et de ne la réserver qu'à une élite ;
- développer les autorisations de nuit pour étaler les sorties des bars et éviter les sorties en masse à 2h du matin, aussi désagréables pour les riverains que pour les clients ;
- développer les transports en particulier en résolvant les problèmes de taxis ; deux grandes enseignes louent 80% des licences bloquant ainsi toute évolution du secteur ;
- réglementer l'ensemble des sources de bruit (en particulier voitures et klaxons).

■ Le Lucernaire

53, rue Notre-Dame des Champs 75006 Paris
Entretien du 25/09/2003 **François Chaudier**, secrétaire général

Le Lucernaire est un lieu culturel créé en 1977, regroupant 2 salles de théâtre, 3 salles de cinéma d'art et d'essai, une galerie d'exposition de peinture et un bouquiniste, ainsi qu'un bar-restaurant. C'est le seul lieu parisien associant théâtre et cinéma. Il peut accueillir 240 (2x120) personnes au théâtre, 180 (3x60) personnes au cinéma et 100 personnes au restaurant.

Horaires et fréquentation

Le site (hors restaurant) est ouvert de 9h à 24h sans interruption. Le cinéma fonctionne environ de 14h à 24h (la dernière séance est programmée autour de 22h). Le théâtre propose trois séances : 18h30, 20h, 21h30 ; cette dernière se terminant entre 23h et 23h30. Le restaurant propose un dernier service autour de 23h30 / 00h mais reste ouvert au-delà en fonction de l'affluence. Le cinéma est ouvert tous les jours de la semaine tandis que le théâtre ferme le dimanche et le lundi.

L'arrêt des métros et RER conditionne l'organisation des activités . Les spectacles programmés pour la séance de 21h30 ne sont ainsi jamais très longs. Cette organisation s'explique en outre par le fait que minuit représente une barrière psychologique et qu'il n'y a pas véritablement de demande en dehors d'événements tels que Nuit Blanche.

La fréquentation du site est cyclique. Le cinéma accueille environ 60 000 spectateurs par an, en plus grand nombre l'hiver que l'été. La programmation n'étant pas focalisée sur l'exclusivité mais au contraire sur la continuation et la reprise de films, les mois les plus difficiles sont les mois de grande sortie, c'est-à-dire mai (suite au festival de Cannes) et septembre. La fréquentation du théâtre est très variable selon les spectacles ; l'été reste cependant une saison difficile. Au cours de la journée, l'afflux se concentre au cinéma sur la séance de 20h ; au théâtre, le public n'est pas le même d'une séance à l'autre, mais les spectacles les plus attrayants sont en général programmés à 20h.

La clientèle est la même que dans les autres théâtres et cinémas avec la particularité de regrouper ces deux types de populations. Elle varie selon les programmations mais comprend un certain nombre d'habitues. Le public est en moyenne assez jeune : les scolaires et étudiants constituent parfois jusqu'à 30 % du public. La différence de public entre le jour et la nuit se fait d'ailleurs essentiellement en termes d'âge : les séances antérieures

à 20h attirent un public plus âgé et moins actif. Plus les horaires sont tardifs, plus la clientèle est jeune : les personnes ont alors tendance à moins sortir en raison, soit d'un manque de volonté (faire l'effort de sortir), soit d'un sentiment d'insécurité que M. Chaudier estime tout de même peu prégnant. En règle générale, la fréquentation des cinémas et, qui plus est, des théâtres, est moins fonction de la disponibilité que de l'habitude.

Emplois et choix de vie

Hormis le bar et le restaurant en concession, le Lucernaire emploie 17 personnes, en majorité le soir, réparties entre l'accueil, le service technique du théâtre et la projection du cinéma. Beaucoup sont anciens dans la maison et n'ont pas d'enfants en bas âge. Les nouveaux employés ne choisissent pas ce type de métier par défaut mais sont déterminés à continuer à travailler dans le spectacle vivant. La division homme / femme est nette entre les tâches techniques assurées en majorité par des hommes et les fonctions d'accueil, liées au public assurées en majorité par des femmes.

L'offre culturelle parisienne

Le tissu des salles de théâtre ou de cinéma est très dense et très diversifié à Paris. Les salles d'art et essai en particulier sont très nombreuses. La quantité d'offre culturelle, très importante, n'augmente ni ne diminue. Pourtant, beaucoup de lieux sont fragiles et dépendants des subventions publiques.

Malgré la richesse de l'offre culturelle, Paris possède, en comparaison aux autres capitales internationales, la réputation de moins vivre la nuit, notamment du fait de la question des transports, mais également de ses habitudes culturelles ; dans le Sud de l'Europe par exemple, la soirée débute à 22h. La restauration est aussi plus réglementée, les conflits entre activité nocturne et résidents plus nombreux. L'espace extérieur n'est pas investi de nuit, excepté lors d'expériences ponctuelles ; en Espagne au contraire, la rue est véritablement occupée de nuit.

De fait, des événements comme Nuit blanche permettent de changer notre rapport à la nuit, même s'il n'est pas souhaitable que ce fonctionnement en continu de la ville devienne quotidien.

■ SAMU Social de Paris

35, av Courteline – 75012

Entretien du 26/08/2003 **Valérie Coton**, chargée des affaires extérieures et de la communication

Le SAMU procède de deux façons pour aller à la rencontre des SDF : soit en les repérant lors de « maraudes », soit après avoir reçu un appel du SDF lui-même ou d'une tierce personne. Les SDF ne peuvent se présenter dans un centre d'hébergement sans être passés par le 115.

Une fois auprès du SDF, l'équipe mobile d'aide (EMA, composée d'une assistante sociale, d'une infirmière et d'un chauffeur) lui demande s'il a besoin d'aide mais ne le force qu'en cas de danger mortel. L'hébergement est proposé en fonction des pathologies. Si le SDF accepte / demande à être hébergé il est conduit vers l'un des centres d'hébergement les plus proches, qu'il dépende du SAMU social ou non. S'il n'a pas besoin d'aide, l'équipe lui laisse de la nourriture, de l'eau, une couverture, etc.

Les centres d'hébergement sont de deux types :

- les centres d'hébergement d'urgence simples (CHU) ferment entre 12h et 18h ; les personnes hébergées peuvent y consulter un médecin ou une assistante sociale ; elles disposent d'un lit et d'un nécessaire de toilette ; on leur propose, en fonction de leurs heures d'arrivée, un dîner et un petit déjeuner ; des bénévoles assurent d'autres services (coiffeur, podologue, etc.).
- les centres d'hébergement d'urgence avec soins infirmiers (CHUSI) sont ouverts 24h/24h

aux personnes souffrant d'une pathologie nécessitant un repos à la chambre. Ils délivrent tous les repas. Ils proposent eux aussi des consultations médicales et d'assistance sociale. La durée moyenne d'un séjour en CHUSI est de quinze jours, ce qui permet de délivrer les soins et médicaments avec régularité. Les SDF n'ayant en effet plus la notion, il serait impossible car dangereux de leur laisser prendre un traitement périodique.

Les SDF souffrant de pathologies plus graves sont conduits à l'hôpital. Il existe en outre des « espaces solidarité insertion » ouverts de 13h à 18h, venant pallier la fermeture des CHU. Ils reçoivent des SDF hébergés ou non et proposent les mêmes prestations que les autres centres.

Le 115 est un numéro d'Etat géré par le SAMU social sous la tutelle de la DDASS. Celui-ci fut créé le 22 novembre 1993. Il coordonne toutes les places d'hébergement d'urgence. Parallèlement, il gère deux CHU et trois CHUSI, soit au total 330 lits. Il emploie 400 personnes, mais fonctionne aussi beaucoup grâce aux bénévoles (affectés dans les centres ou comme chauffeurs). Le personnel se présente à 20h30 pour une sorte de briefing puis part en maraude. Autour d'1h/1h30 les équipes se retrouvent pour une « pause déjeuner », et reprennent leur service jusqu'à 5h00. Il n'y a pas de maraude de jour, sauf en cas de Plan Grand Froid ; elle est alors assurée par la protection civile.

Pour le SDF, la nuit est le moment d'une reprise de la violence. S'endormir alors, c'est sans aucun doute se faire voler. Le métro, apportant protection et permettant de faire la quête, ferme. La nuit est le moment le plus froid, mais aussi le plus vide de la journée : lorsque, de honte, bon nombre d'entre eux se cache pendant la journée, la nuit certains sortent et il est plus facile de les rencontrer. Mais ce n'est pas une généralité et les actions sociales de jour et de nuit doivent toujours rester complémentaires.

■ Bercy village

28, rue François Truffaut – 75012 (Direction)
Entretien du 11/09/03 **Jean-Jacques Fasquel**, directeur

Horaires des commerces, horaires du centre commercial

Les boutiques sont ouvertes de 11h à 21h. Il était initialement prévu qu'elles ferment plus tard, mais aujourd'hui encore ce décalage des horaires d'ouverture vers le soir fait débat parmi les commerçants. Ces horaires ne sont néanmoins pas exceptionnels pour des boutiques appartenant à un centre commercial. Cependant cette initiative reste originale en centre-ville.

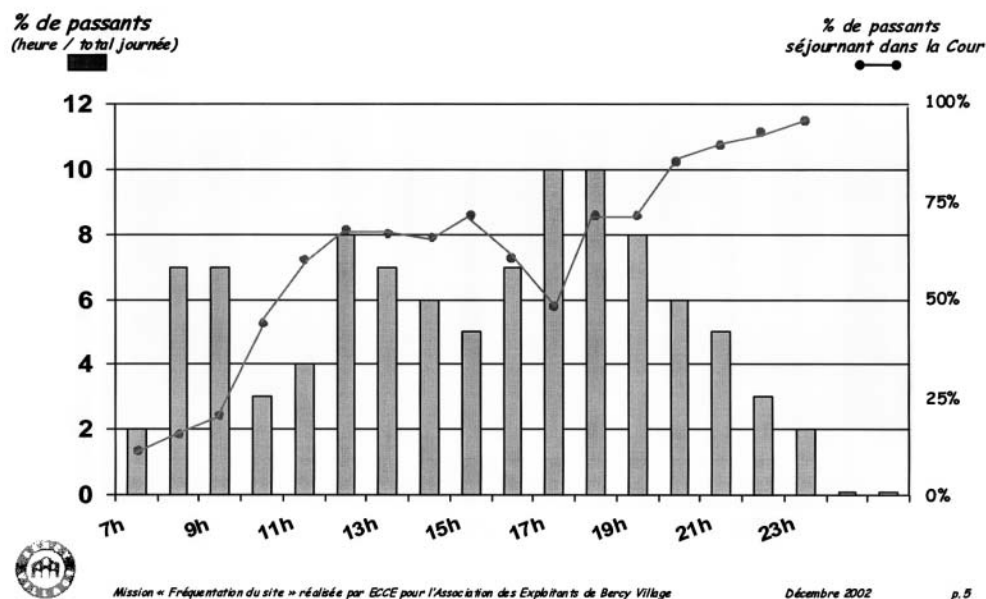
Les bars et restaurants peuvent fermer à 2h du matin (fermeture effective suivant les enseignes entre 23h et 2h), à l'exception de cinq enseignes possédant une autorisation de nuit permanente : le Club Med World, le Frog, le Chai 33 et le Vinéa café et Hippopotamus). La fermeture effective de ces enseignes se fait entre 1h et 6h. Le multiplex UGC Ciné Cité Bercy ne dépend pas de Bercy Village, bien que les deux organismes fonctionnent de paire. UGC ferme après sa dernière séance de 22h vers 1h du matin.

La cour Saint-émilion est une voie privée, dotée de grilles. Celles-ci sont néanmoins rarement fermées, d'autant qu'elle est soumise à des servitudes de passage aux heures de fonctionnement du métro. Elle ne ferme en définitive que les dimanche, lundi, mardi et mercredi soirs entre 2h et 5h.

Fréquentation du « village »

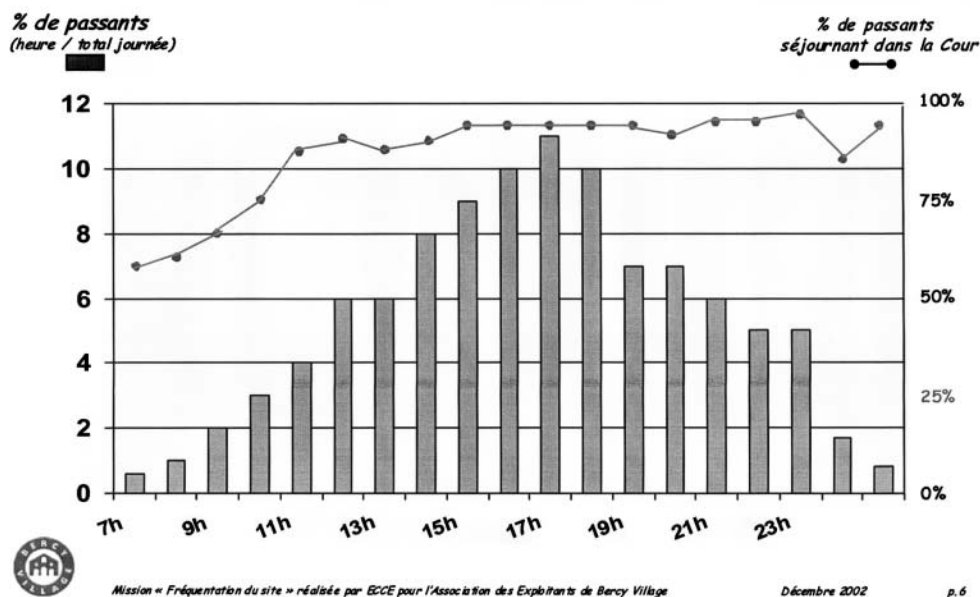
La dichotomie entre le jour et la nuit ou entre la semaine et le week-end n'est pas nette. Il y a du monde tout le temps aux heures d'ouverture des commerces avec des profils différents. En effet, si la clientèle du jour est assez aisée et d'une moyenne d'âge de 35 ans, celle du soir est plus jeune (25/30 ans) et de niveau de vie moyen.

Profil horaire de la fréquentation de Bercy Village : lundi à vendredi



Source : Bercy Village

Profil horaire de la fréquentation de Bercy Village : samedi



Source : Bercy Village

On peut cependant noter une surreprésentation de la fréquentation aux horaires de sortie des bureaux et de début de soirée. Le profil de la courbe de fréquentation du samedi est plus proche d'une courbe de Gauss (en cloche) qu'en semaine. La fréquentation atteint son apogée entre 15h et 19h le samedi, tandis qu'elle est plus irrégulière et plus étalée au cours de la journée en semaine.

Emplois de soirée

Le centre emploie au total 800 personnes. Les horaires de nuit ne posent pas de problèmes de transport aux employés étant donnée la proximité d'un arrêt de Noctambus. Le restaurant Hippopotamus a toutefois pour politique d'employer des personnes habitant à proximité du site.

Les employés de soirée sont plus jeunes que ceux du jour.

Politique nocturne

L'organisation du site, assez conscript et le type de commerces et d'activités proposé (boutiques haut de gamme, achats de loisirs, films en V.O., etc.) en font un lieu sûr, peu sujet aux troubles. La direction possède en outre une politique de sécurité solide : le site est surveillé par 13 caméras en plus de vigiles dont l'effectif est renforcé pendant les horaires les plus sujets aux turbulences (fréquentation maximale, multiplication des risques en particulier liés à la consommation potentielle d'alcool), à savoir 18h30-2h30 en semaine et 18h30-4h30 les vendredi et samedi soirs.

Les problèmes de bruit sont quasiment inexistants, d'une part parce que tous les commerces sont équipés de vitres adaptées, d'autre part parce que la rue elle-même résonne peu et que les riverains sont rares. Bercy village est de manière générale bien inséré dans son quartier. M. Fasquel participe depuis deux ans au conseil de quartier et à l'association des commerçants du quartier ; Bercy village propose en retour de nombreuses animations gratuites et ouvertes à tous, créant ainsi un vrai lien social et un pôle d'animation au sein du quartier.

Nuit parisienne

M. Fasquel considère que la nuit à Paris est relativement peu développée car elle se cantonne aux bars, restaurants et salles de spectacles, et se borne à certains quartiers bien délimités tels que Bastille ou les Champs-Élysées. Il serait bénéfique qu'elle se développe dans toutes les directions : la demande existe de commerces ouverts tard dans la soirée, ou d'animations plus diversifiées. Il serait également nécessaire de développer et d'améliorer les services de garde et particulièrement d'urgences.

Les contrats locaux de sécurité semblent prometteurs dans la mesure où ils font discuter les acteurs de la ville, et permettent de faire reculer l'incivilité et même l'insécurité sans l'intervention systématique des services municipaux ou étatiques : l'ouverture plus tardive des commerces par exemple est source de sécurité. M. Fasquel reste cependant sceptique quant à l'efficacité des fiches d'action mises en places dans le cadre de ces contrats auxquels il a néanmoins participé (au sein de son arrondissement).

Structure de la nuit

A Paris, trois phases ponctuent la nuit, qui se retrouvent dans l'organisation nocturne de Bercy Village. La nuit débute de façon assez floue autour de 22h. L'intervalle 20h-22h peut finalement être considéré comme la fin de la journée. 22h marque à la fois le début du silence et celui des excès, positifs comme négatifs. La nuit complète, peuplée d'irréductibles, ne débute que vers 2h / 3h pour s'achever, avec la nuit toute entière, autour de 5h / 6h.

(le 07.10.2003) A l'occasion de la Nuit Blanche 2003, Bercy Village a accueilli deux carillons, sa participation étant rendue possible par l'ouverture de la ligne 14 du métro. Cet événement s'est déroulé sans incident ni problème de voisinage.

■ GIFEN – Groupement d'Ile de France des entreprises de nettoyage

Entretien du 01/10/2003 **Philippe Fraissinet**

Le GIFEN fut créé en 1936. Il regroupe aujourd'hui 450 entreprises, soit environ 60% du secteur. Il représente la branche Ile-de-France de la Fédération des entreprises de propreté et services associés. L'Ile-de-France concentre 40% de l'ensemble du secteur en France.

L'emploi et le travail de nuit

Le secteur de la propreté emploie à Paris environ 60 000 personnes, la masse salariale représentant 80% des charges de ces sociétés. Les employés sont à 80% des femmes et à

20% des hommes (principalement dans les postes d'encadrement) ; ils travaillent pour 70% d'entre eux à temps partiel chez un employeur, mais sont souvent multi-employeurs. Les horaires de nuit ou du moins en marge des horaires de bureau sont une des données du métier accueillis comme tels.

Le travail de nuit ne touche en effet que 8% des employés travaillant à Paris, soit environ 5000 personnes. En 2001, après la ratification de la nouvelle loi sur les horaires de nuit (étendus vers le début de soirée et la matinée), 16% des employés travaillaient entre 21h et 6h. Puis, pour des questions de coûts à la demande de leurs clients, les entreprises ont réorganisé leurs horaires vers la journée. Sur les 5 000 personnes employées de nuit dans la capitale, 1500 seulement habitent dans Paris ; néanmoins seules les 1000 personnes commençant ou finissant de travailler entre 1h et 5h du matin sont gênées par la fermeture du métro. 35% des sociétés travaillant dans ce créneau de « pleine nuit » ont organisé un système de transport collectif.

La répartition spatiale

La clientèle des sociétés de nettoyage est en premier lieu constituée des bureaux (les grands pôles d'activités sont donc le 8e arrondissement, le quartier de la gare de Lyon et celui de la ZAC Rive Gauche) ; seuls les grands secteurs de bureaux sont concernés par les horaires de nuit. Viennent ensuite les magasins et grands magasins (ici encore, seuls les plus grands sont nettoyés de nuit), les habitations (parties communes – uniquement nettoyées de jour), les industries (de jour comme de nuit) et le métro et les gares (uniquement de nuit).

■ Association de défense des lieux de vie

Entretien du 17.09.2003 Luce Namer, présidente

Cet organisme fut créé dans l'intention de faire entendre la voix des lieux de nuit intégrant une activité culturelle, en réaction à l'attitude de la mairie et de la Préfecture de police qui tendent à ne les considérer que comme des débits de boissons et non comme des lieux de création et d'expression. Or, ce sont ces espaces hybrides, associant pour des questions de rentabilité l'activité de restauration ou de débit de boissons à leur scène artistique, qui font l'âme de la nuit parisienne, du Saint-Germain des Prés de l'Entre-deux-guerres aux SMAC [Salles de musiques actuelles, concept créé en 1996 en vue de distinguer les établissements associant débit de boissons et diffusion musicale et de les soutenir]. Les relations à des autorités ignorant les contraintes de la culture sont source de beaucoup de malentendus et de problèmes, que l'association s'est donné pour mission de résoudre.

Deux outils ont été créés dans ce but : un observatoire et une charte des espaces de culture.

Responsabilité des lieux et responsabilités des clients

Un problème fondamental réside dans le fait que les nuisances se produisant autour d'un bar ou d'un restaurant sont automatiquement attribuées à la clientèle de ce lieu et que celui-ci en est tenu responsable. Or, d'une part le lien entre les nuisances et la clientèle du lieu relève souvent du fantasme (Mme Namer cite l'exemple de canettes de bières dispersées autour d'un lieu n'en vendant pas, pourtant attribuées à sa clientèle), d'autre part il est étrange, et pour le moins discutable d'attribuer systématiquement la responsabilité des actes des personnes aux lieux de loisirs dont elles sortent.

Ces nuisances sont sanctionnées par la fermeture administrative. Initialement prévue pour protéger le public d'un éventuel danger, elle est perçue aujourd'hui comme une punition pour mauvaise conduite. Cette fermeture peut être requise pour une durée variant de trois jours à trois mois, durée pendant laquelle l'établissement sanctionné n'est pas en droit de placer son personnel en chômage technique mais doit le rétribuer. Ce type de mesure met donc fortement le lieu en danger, à la fois du fait de la cassure économique qu'il provoque, mais également parce qu'il défédélise sa clientèle. Il est d'autant plus mal perçu que ses conditions d'attribution ne semblent pas harmonisées.

La cohabitation entre les établissements diffusant de la musique et les résidents se passe mal pour plusieurs raisons. Ces lieux sont indiscutablement source de gêne, car même si l'on résout le problème du bruit par la solution coûteuse de l'insonorisation, ils génèrent un afflux de personnes qui ne peut pas être neutre. Mais les résidents, très nombreux dans une ville aussi dense que Paris, sont peut-être trop prompts à dénoncer une situation dont ils acceptaient les conditions en venant habiter en centre urbain.

Horaires des établissements, horaires des transports

Les lieux de diffusion culturelle sont, au même titre que tout commerce, en grande majorité obligés de fermer entre 2 et 4 heures du matin, intervalle pendant lequel il n'y a pas de métros et souvent pas de taxis non plus. Les bus de nuit ne passent pas forcément à proximité du lieu et surtout ne relient pas les différents lieux entre eux. « Ils sont conçus pour rentrer chez soi, pas pour desservir les lieux », ce que l'opération Nuit Blanche a pu mettre en évidence en 2002. La voiture, source supplémentaire de nuisances (pollution, bruit) reste quasiment indispensable de nuit.

L'obligation de fermeture à 2 heures du matin est une mesure datant de la seconde guerre mondiale, qui dans le contexte actuel d'une nuit festive commençant autour de minuit semble une aberration. Les dérogations, demandées par de nombreux établissements, sont accordées de façon parcimonieuse et, semble-t-il, arbitraire. Plusieurs d'entre eux contournent cette restriction en déclarant, paradoxalement sur les conseils de leur commissariat, organiser une soirée privée.

L'idéal serait cependant que la nuit commence et finisse plus tôt.

Une nuit corsetée

La nuit représente par essence le moment des excès, de l'extrême. A Paris, les loisirs nocturnes ne sont pas assez développés du fait du trop grand nombre d'interdictions. A Londres par exemple, les clients sont autorisés à consommer leurs boissons à l'extérieur de l'établissement, ce qui favorise la communication et la convivialité beaucoup plus sûrement que lorsqu'ils sont par groupes, installés à des tables.

■ Piscine Pontoise

198, rue de Pontoise-75005 Paris

Entretien du 16/09/2003 **Xavier Rouget-Luchaire**, directeur

La piscine Pontoise fut construite en 1932 par une société privée, sur un terrain appartenant à la Ville. Celle-ci, devenue propriétaire en 1977 au terme du bail à construction, en concède depuis lors la gestion à la même société : les Piscines de France. Cette gestion est partagée entre une mission de service public (accueil des scolaires, et du public selon des tarifs déterminés par la Ville) et une exploitation privée. Les activités associées depuis plus de vingt-cinq ans à la piscine pour des questions de rentabilité (cours de squash et salle de gym) sont en revanche presque exclusivement gérées par les piscines de France.

Des horaires atypiques

Les horaires de la piscine sont, à l'exception des horaires d'accueil des scolaires, déterminés par les Piscines de France et simplement soumis à l'accord de la Ville. La piscine est ouverte de 7h à 00h en semaine et de 10h (le samedi) ou 8h (le dimanche) à 19h le week-end. Ce choix est sous-tendu par l'idée que la piscine doit être le plus possible ouverte au public et non réservée, pendant les créneaux de soirée, aux entraînements des clubs. Ces horaires se sont mis en place progressivement depuis environ 20 ans. La fermeture moins tardive du week-end est liée à la fois à la difficulté de gestion du personnel et à l'absence d'une demande déterminante.

Si la clientèle de jour est une clientèle de quartier, habitant ou travaillant dans les 4e, 5e

et 6e arrondissements, le soir, la piscine reçoit des populations de tout Paris ; elle devient véritablement un « équipement parisien ». Ce public nocturne est plus jeune que celui du jour (entre 20 et 45/50 ans), mais de niveau de vie comparable. Que ce soit de jour ou de nuit, les enfants sont peu nombreux en raison de l'absence de petit bain.

La pratique de la piscine le soir ou la nuit est conçue sur le mode de la détente, de la sortie, voire de l'occasion de rencontres, plus que sur celui de l'entraînement sportif. L'ambiance est reposante : la lumière est tamisée, de la musique est diffusée, l'eau est chaude, etc. La fréquentation de ces créneaux est constante, sans heure de pointe ni heure creuse que ce soit au cours de la soirée, de la semaine ou de l'année.

Gestion du personnel en horaires nocturnes

Celui-ci est différent des horaires diurnes. Le seul métier requérant des connaissances spécifiques étant celui de maître nageur, le personnel de nuit est en majorité composé d'étudiants ou de personnes recherchant une activité d'appoint. Ces emplois sont donc choisis et appréciés pour l'ampleur du temps libre qu'ils dégagent en journée.

L'arrêt du métro et des bus (notamment hors de Paris) explique que la plupart des employés de nuit n'habitent pas en grande banlieue, et que la piscine ne ferme pas plus tard. En outre, il n'y a pas de réelle demande d'une ouverture plus tardive. La pratique d'un sport empêche la venue du sommeil pendant un certain laps de temps ; elle ne peut donc pas être pratiquée trop tardivement dans la nuit. Il serait économiquement envisageable de repousser la fermeture d'une heure (il y a toujours du monde à minuit) mais guère plus.

Les équipements sportifs ouverts tardivement au public

Ils sont peu nombreux. La piscine Pontoise est la seule piscine dans ce cas. M. Rouget-Luchaire estime que ce mode de fonctionnement doit être développé. Le sport est un moyen primordial d'apprendre le respect, le fair-play, en même temps qu'il occupe les jeunes désœuvrés et leur permet de se défouler. Les loisirs nocturnes et en particulier les boîtes de nuit n'ont pas un accès aussi facile à Paris que dans le reste de la France ou à l'étranger. D'où l'intérêt d'initiatives telles que les rando-rollers, faciles d'accès tout en étant organisées, et encadrées par la police. Il faut multiplier les offres et inviter à une réappropriation des espaces publics (permettre l'accès aux bords de Seine, aux pelouses, etc.). La vie la nuit doit être un mélange d'organisation et de spontanéité, de même qu'elle doit être tantôt gratuite, tantôt payante, quel que soit le prix. Il semble que lorsque les usagers font l'effort de payer, ils sont plus exigeants mais également plus respectueux. Le fait de payer fait prendre conscience qu'il y a des gens qui travaillent pour vous. Or la nuit, les règles doivent être encore plus claires que le jour. La liberté doit véritablement être encadrée.

La participation à l'opération Nuit blanche 2002

La piscine a participé à cet événement en accueillant des animations lumineuses et musicales auxquelles le public pouvait assister soit comme spectateur, soit comme nageur. L'initiative a rencontré un très grand succès : la piscine a accueilli entre 1 500 et 1 600 personnes au cours de la nuit, avec un pic de fréquentation autour de 3 heures du matin. Le public était composé d'habituels mais également de personnes de tous horizons : Paris intra muros, agglomération parisienne, province. La clientèle était très familiale (des enfants d'environ dix ans se trouvaient encore dans la piscine autour d'une heure du matin), l'ambiance très bon enfant. L'attente de deux heures à l'entrée n'a pas entamé la bonne humeur. L'équipe a suivi avec entrain, malgré les difficultés de gestion d'une foule aussi importante dans un lieu dangereux (lumière faible, risque de malaise, de noyade, etc.). Il n'y a cependant eu aucun problème, si ce n'est la présence d'une ou deux personnes ivres, rapidement évacuées.

■ Prestations Européennes de Sécurité (PES)

8, rue de la Cour des Noues – 75020

Entretien du 03/09/2003 Daniel Warfman, président

Prestations Européennes de Sécurité est une entreprise de gardiennage d'environ 400/500 salariés ; l'activité de gardiennage comprend à la fois la sécurité au sens strict du terme, et la surveillance au sens large. Son domaine d'intervention est essentiellement constitué de Paris et la région parisienne.

Ses clients sont, de même que pour l'ensemble des entreprises de gardiennage, à la fois privés et publics (pas de spécialisation des activités). Parmi les plus importants on peut citer la RATP, la mairie de Paris, l'opéra de Bastille ou encore le Conseil général de Seine Saint-Denis. Ses clients privés les plus conséquents sont pour la plupart de gros gestionnaires immobiliers.

En France, il existe environ 3 500 entreprises de gardiennage, dont plus de la moitié exerce à Paris et en Ile-de-France.

Des horaires en contre-temps

En toute logique, les sociétés de gardiennage sont à l'œuvre lorsque les autres ne travaillent pas, c'est-à-dire surtout la nuit, le week-end et les jours fériés. Il n'y a pas de période de pointe dans l'année (si ce n'est pour les événements : salons, foires, marchés de Noël, ...).

Les contrats de travail proposés sont cycliques c'est-à-dire en alternance de jour et de nuit. Ces horaires, de même que l'ensemble du métier de « gardien », non-qualifié (sauf dans le cas des agents de sécurité incendie) ne sont pas vraiment choisis. « On tombe dans le gardiennage, on ne rêve pas de devenir gardien » : il s'agit d'un métier par défaut, en l'absence d'une meilleure solution. La perception de ces horaires est variable d'une personne à l'autre. En règle générale, deux types de problèmes peuvent intervenir.

- Soit la personne effectue des cycles de 12h (dérogatoires au droit du travail classique qui n'autorise qu'un maximum de 10 h de travail quotidiennes), surtout dans le cas des contrats de surveillance 24 heures sur 24, et la difficulté vient de l'inadéquation avec les rythmes de la ville « circadienne » (services publics, mais également commerces, etc.).

- Soit, lorsque le contrat porte sur 15h (18h/9h, en contre-temps des horaires classiques), la personne effectue des cycles qui théoriquement durent entre 7 et 8 heures mais qui en pratique doivent s'adapter aux horaires des transports en commun (les employés habitent très rarement dans Paris intra-muros pour des raisons de coût). D'où les difficultés pour l'employeur (organisation), mais également pour l'employé (temps de transport allongé, risque de manquer le dernier bus en banlieue,...).

D'où la nécessité par exemple de favoriser la mise en place de synergies entre personnes travaillant dans un même lieu et habitant soit dans un même quartier, soit sur un même trajet. Cela peut passer en particulier par une meilleure collaboration dans le secteur de la sécurité.

Une répartition géographique polarisée

La majeure partie des clients privés des sociétés de gardiennage est constituée d'entreprises, essentiellement dans le but de faire surveiller leurs immeubles de bureaux. Les principales aires d'intervention de ces sociétés à Paris sont donc situées rive droite, dans le fameux Quartier Central des Affaires (le 8e arrondissement et ses abords).

Il existe une demande en termes de gardiennage résidentiel (gardiens, vigiles, etc.) mais qui aboutit moins facilement : si les bailleurs immobiliers ont les moyens de faire appel à ces sociétés, ce n'est pas le cas des copropriétés privées, d'autant qu'elles sont souvent composées de propriétaires non résidents détachés des problèmes locaux.

Plus généralement, il est difficile de répertorier cartographiquement les aires d'intervention des sociétés de gardiennage, qui, en l'absence de fédération ou d'instance centralisatrice, tiennent jalousement secrète toute information concernant leurs clients.

Légalement, et M. Warfman le regrette, seule la sécurité incendie est obligatoire, et ce,

dans les immeubles de grande hauteur ou recevant du public (cf. Art. R 123-11 du Code de la Construction et de l'Habitation. NDR.). Il existe bien une réglementation dite « Marie-Noëlle Lienneman », imposant un gardien pour cent logements, mais elle n'est pas appliquée. Les autres obligations de surveillance de sûreté concernent, depuis la loi Pasqua de 1995, essentiellement la vidéo-surveillance. Il n'est donc pas possible de dresser une carte des services privés de sécurité à partir d'une liste d'immeubles de grande hauteur ou recevant du public par exemple.

Sécurité publique et privée

Les agents de sécurité privés ont la particularité d'intervenir pour des problèmes d'intrusion, mais également d'incendie ou techniques (surveillance de la chaîne du froid dans une grande surface par exemple). Ils ont les moyens d'accès aux bâtiments privés en l'absence d'effractions.

Aujourd'hui, on estime le nombre de salariés du secteur de la sécurité en France à 100 000, auquel il faut ajouter les employés des services internes (par essence non comptabilisables) pour se faire une idée du nombre total d'agents de sécurité. Ceux-ci sont plus nombreux que les agents de police (140 000 au total), en particulier de nuit.

Les évolutions du secteur sont de deux ordres :

- une transformation des profils recherchés : plus qualifiés, pour un nombre restreint d'employés.
- un « développement par duplication » des emplois publics de type inspecteurs sécurité de la ville ou correspondants de nuit : de plus en plus par exemple, les missions requièrent des VTTistes pour la surveillance de voies privées ouvertes au public.

La fin de la vie nocturne parisienne

« La vie nocturne est finie depuis bien dix ans », et ce pour trois raisons majeures.

La première, la plus évidente, est d'ordre économique : les sorties nocturnes coûtent cher et les gens n'en n'ont plus les moyens.

Dans un deuxième temps, M. WARFMAN évoque la disparition de la vie de quartier. Les seuls liens de voisinage sont assurés par les « arabes du coin » qui sont ouverts tard le soir et livrent régulièrement leurs courses aux personnes âgées : ils reprennent ainsi les fonctions des concierges, remplacés par des digicodes ou employés pour des horaires de bureau. Il faut à la fois imaginer une façon de reconstruire ces liens par des interactions sur le long terme entre locataires (et moins artificielles que la fête des locataires) et recréer des emplois de type services à la personne même s'ils ne peuvent être que temporaires (leur manque d'intérêt et de qualification requise défend d'en faire de véritables solutions sur le long terme pour les employés).

Enfin, la déliquescence de la vie nocturne en France est imputable à la montée du sentiment d'insécurité (NB : on peut considérer l'insécurité comme une constante), liée à la raréfaction de la présence policière dans la rue. Les bornes d'appel « police-secours », indestructibles, étaient auparavant un de leurs symboles, aujourd'hui remplacés par les cabines téléphoniques, moins emblématiques, plus difficiles d'utilisation et de moins en moins nombreuses. « Il n'y a plus de possibilité de crier au secours ». M. WARFMAN préconise de substituer à la politique de coups de poing qui a montré son inefficacité, une occupation du terrain de jour comme de nuit par la recréation d'un rapport de force manifeste.

■ Cafés Step's et Next

13 et 17, rue Tiquetonne – 75001

Entretien du 05/09/2003 David Zenouda, propriétaire

David Zenouda possède et gère en association deux cafés situés dans le quartier Montorgueil. Le Step's créé il y a 7 ans se veut étudiant, bon enfant ; les tarifs sont peu élevés et la décoration, la plus simple possible. Le Next en revanche, créé en 2000 à l'emplacement du Baragouin, propose une décoration plus travaillée, des tarifs plus élevés, une programmation musicale comparable à celle de Radio Nova, et s'intègre finalement mieux dans son quartier. Il est d'ailleurs en bonne santé et doit s'agrandir d'ici 2004.

Les employés et le travail de nuit

Ces deux établissements emploient cinq personnes à temps complet et trois personnes uniquement le week-end (de 21h à 5h). Celles-ci envisagent leur travail de façon très positive d'autant que les salaires (auxquels il faut ajouter les pourboires qui représentent entre 300 et 800 € par mois) sont assez intéressants ; les barmen en particulier reconnaissent avoir une véritable vocation pour leur travail.

En semaine, beaucoup d'employés utilisent pour rejoindre leur domicile les taxis qui sont un mode de transport coûteux sur de longues distances et trop rare le week-end. Les autres font ce trajet à vélo ou à pieds ; les Noctambus ont une fréquence trop faible pour être véritablement fiables. Tous les employés sont donc contraints d'habiter à proximité de leur lieu de travail et il est sûr que beaucoup plus de personnes seraient prêtes à travailler de nuit si le métro fonctionnait en continu, ou, à défaut, si les Noctambus avaient une plus grande fréquence en semaine.

En ce qui concerne la fréquentation des nuits parisiennes, le ralentissement des transports dans l'intervalle de pleine nuit a généré une organisation en grands pôles d'animation : on cherche à tout faire (restaurant, cinéma, bar, club,...) dans un même quartier. Reste la question du trajet domicile / quartier animé.

Relations avec les habitants du quartier Montorgueil

Il semble que le bar joue un rôle social dans la ville, à la fois comme lieu de diffusion musicale et comme lien social : lieu de convivialité, lieu de fête des grands événements, et parfois lieu de soutien moral.

David Zenouda s'efforce de s'impliquer dans son quartier. Il est président de l'association des commerçants et participe au conseil de quartier.

Structure de la nuit et relation avec la préfecture

Le Step's comme le Next ouvrent de 18h à 2h du matin. Le commissariat leur délivre des autorisations ponctuelles d'ouverture tardive, sous réserve de ne pas gêner le voisinage. Cette forme d'autorisation précaire constitue une alternative à l'autorisation préfectorale, plus difficile à obtenir. Du fait de cet obstacle, il ne reste souvent en fait de débit de boisson que les boîtes de nuit, pratiquant des tarifs prohibitifs, sans pratiquer un travail de bar, c'est-à-dire sans proposer de convivialité au client. Il semble que la nuit tende à se diviser en deux mondes, les grosses usines (telles que les Bains, le VIP, etc.) où la clientèle vient pour se montrer se séparant nettement des bars et petits clubs où il s'agit plus de s'amuser.

Au cours de la soirée, la fréquentation n'est pas uniforme : si les deux bars sont assez remplis entre 18h et 21h, au moment de la sortie des bureaux et de l'apéritif, ils connaissent une heure plus creuse entre 21h et 23h. De minuit à 3h/4h, la fréquentation retrouve son importance initiale.

Les nouvelles formes de la nuit parisienne

Deux nouveaux modes de la nuit parisienne ont fait leur apparition il y a quelques années et sont en plein développement.

Le Table-dancing (strip-tease chic où les strip-teaseuses dansent et se dénudent à la demande des clients), est apparu avec l'ouverture du Pink Platinum en janvier 2003. M.Zenouda considère ce type de lieu comme des « usines à fric » qui restent dans l'imaginaire collectif au même titre que le Lido mais n'ont rien de festif et n'apportent en cela rien à la nuit.

En revanche les speed dating (une dizaine de femmes et d'hommes ont une dizaine de minutes pour se rencontrer et déterminer celui ou celle qu'ils souhaiteraient revoir), tels que les pratique par exemple le Love Connection Café, apparaissent comme un nouveau mode de communication, dans un milieu urbain souvent dénoncé pour son aspect anonyme et peu propice aux échanges. Dans le même ordre d'idée, le développement des afterworks permettant aux personnes ayant une activité diurne de faire la fête sans attendre le cœur de la nuit, représente une évolution positive de la nuit.

Plus généralement, M.Zenouda estime Paris comme « la plus belle ville nocturne au monde » du fait de sa diversité et de son originalité. En comparaison, les nuits de Lisbonne proposent moins de variété, celles de New York, moins de personnalité ; Londres apparaît essentiellement axée sur la musique. Les nuits parisiennes peuvent satisfaire tout le monde, mais ne sont pas suffisamment mises en valeur. Le manque d'informations est patent, les professions ne sont pas valorisées et le secteur dans son ensemble manque de soutien de la part des autorités publiques.

Il y a six ou sept ans, les investissements dans les différentes activités nocturnes ont connu une très forte hausse, liée à la reprise économique générale. Ils ont été engagés à la fois dans la création de nouveaux établissements et dans la reprise de vieilles brasseries. Depuis un an ou deux ans cependant, on observe un certain ralentissement de ce secteur pourtant porteur, générant des difficultés d'amortissement des investissements.

La diffusion de musique live

Celle-ci est indissociable de la nuit. De même que dans les années 1930 le quartier de Saint-Germain des Prés attirait le tout-Paris en premier lieu grâce à sa musique, les DJs actuels sont un gage de fréquentation pour les établissements les accueillant.

Cependant la diffusion musicale se fait de plus en plus problématique, en particulier du fait des coûts d'isolation et des difficultés d'obtention de la licence. M. Zenouda dénonce à ce titre la politique de restriction de la Préfecture de police en contradiction avec la volonté d'ouverture de la mairie de Paris.

■ Parissi.com

Entretien du 11/09/2003 **Raphaël Wizenberg**

Parissi.com est un site aujourd'hui professionnel mais qui fut créé dans une optique assez ludique, et qui revendique à ce titre la franchise et la subjectivité. Il fonctionne grâce au bénévolat. Certains magazines (Nova, Technikart, etc.) achètent aujourd'hui ses articles.

Une nuit sclérosée

La nuit est trop peu développée à Paris. Elle manque en particulier d'endroits vastes permettant d'accueillir un grand nombre de personnes lors de grands événements. Plus généralement, les pouvoirs publics font preuve d'une méfiance endémique vis-à-vis de la fête, des plaisirs nocturnes, et de leurs symboles tels que la musique électronique. Une plus grande synchronisation, voire collaboration entre acteurs de la nuit, médias et acteurs publics permettrait de toucher un plus large public.

Paris est, sur ce point, véritablement en retard sur les autres métropoles européennes, à l'exception de Londres. Beaucoup d'établissements de loisirs nocturnes ouvrent à Paris, dépourvus d'originalité et finalement de réflexion sur la nuit. Des lieux comme le récent Triptyque, qui font preuve d'innovation, possèdent un véritable projet culturel et se battent pour faire valoir leur idée de la fête, restent trop rares.

A la fin des années 1990 de nombreuses start-ups se sont lancées sur le secteur de la nuit qui paraissait alors très porteur. Beaucoup d'argent fut injecté et les fêtes de grande ampleur se sont multipliées dans des lieux inattendus. Depuis le crash de ces start-ups, la nuit est devenue très protocolaire et très aristocratique. Elle ne semble accessible qu'à une élite fortunée appartenant aux bons réseaux, c'est-à-dire à l'opposé de la notion de liberté dont elle devrait être synonyme.

Il semble nécessaire que la nuit, de plus en plus réglementée et hiérarchisée, retrouve une échelle humaine.

Etat des lieux de la nuit parisienne

Le site Parissi.com, même s'il traite de l'ensemble de la nuit parisienne, se focalise sur les activités de l'Est parisien. Il existe cependant à Paris une multiplicité de tribus, chacune se rattachant dans une certaine mesure à un territoire. La vieille polarité 8^e arrondissement / Est parisien persiste, opposant une première image de paillettes à une seconde, presque antithétique, de bohème et d'underground. La nuit se déplace et doit se développer en proche banlieue comme par exemple à Montreuil.

Les transports en commun sont assez performants, du moins pendant leurs horaires d'ouverture. Le manque de taxis en revanche est criant. Le problème des transports se pose principalement en banlieue.

ARRÊTÉ RÉGLEMENTANT À STRASBOURG LES ACTIVITÉS BRUYANTES

Le maire de la ville de Strasbourg

Vu - l'ordonnance n° 45-1968 du 1er septembre 1948 modifiée relative à l'étatisation de la police dans la région de Strasbourg, notamment son article 2-6°,

Vu - la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,

Vu - le décret n° 95-409 du 18 avril 1995 pris en application de l'article 21 de la loi du 31.12.1992 et relatif aux agents de l'Etat et des communes commissionnés et assermentés pour procéder à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions relatives à la lutte contre le bruit,

Vu - l'arrêté préfectoral du 23 janvier 1973 relatif à l'application de certaines mesures de police dans les débits de boissons,

Vu - l'arrêté préfectoral du 16 novembre 1984 modifié relatif à la réglementation de l'usage et de la vente des pièces d'artifice,

Vu - le code général des collectivités territoriales notamment ses articles L 2212-1 et suivants, L 2541-1 et suivants, L 2542-1 et suivants,

Vu - le code de la santé publique, notamment ses articles L2, L48, R 48-1 à R 48-5,

Vu - le code pénal, et notamment ses articles R 610-5 et R 623-2

Vu - le Code de la Route, notamment son article R 239.

Considérant qu'il convient de protéger la santé et la tranquillité publique,

Considérant que les bruits excessifs et abusifs portent atteinte à la santé, à l'environnement et à la qualité de la vie

Arrête:

■ ARTICLE PREMIER

Sont interdits de jour comme de nuit, sur le territoire de la commune de Strasbourg tous bruits causés sans nécessité ou dus à un défaut de précaution ou de surveillance, susceptibles de porter atteinte à la santé des habitants ou au repos et à la tranquillité du voisinage.

■ ARTICLE 2 - LIEUX PUBLICS ET ACCESSIBLES AU PUBLIC

2-1 Sur les voies publiques, les voies privées accessibles au public et dans les lieux publics, sont interdits les bruits gênants par leur intensité, leur durée ou leur caractère répétitif et notamment ceux produits par :

- les émissions sonores de toute nature, les émissions vocales et musicales, l'emploi d'appareils et de dispositifs de diffusion sonore;
- les deux-roues à moteur non munis d'un dispositif d'échappement silencieux, en bon état de fonctionnement ;
- les tirs de pétards et autres pièces d'artifice, les armes à feu et tous autres engins, objets et dispositifs bruyants.

Cette interdiction ne concerne pas les interventions d'utilité publique.

2-2 Les émissions sonores des postes de radios se trouvant dans les véhicules ne doivent pas être à l'origine de jour comme de nuit de gêne pour le voisinage.

2-3 Seuls peuvent être installés et utilisés les dispositifs d'alarme sonore audibles de la voie publique inscrits sur une liste établie par le Ministère de l'Intérieur.

2-4 Des dérogations aux interdictions d'émissions sonores de toute nature, à l'exception

de celles visées à l'article 2-3, d'émissions vocales et musicales, de tirs de pièces d'artifice et des dérogations d'emploi d'appareils et de dispositifs de diffusion sonore peuvent être accordées par le Maire lors de circonstances particulières telles que manifestations commerciales, fêtes, réjouissances publiques et privées.

Les demandes de dérogation doivent être réceptionnées par le Maire au moins 15 jours avant les manifestations.

Le Maire accorde ces dérogations à condition que les organisateurs justifient préalablement à la manifestation qu'ils sont en mesure de se conformer aux prescriptions qui leur sont imposées et qui portent selon le cas, sur des limites d'horaires, des niveaux sonores maxima, l'utilisation de dispositifs de limitation de bruit, l'obligation d'information préalable des riverains.

■ ARTICLE 3- CHANTIERS DE TRAVAUX PUBLICS OU PRIVES

3-1 Les travaux bruyants liés à des chantiers publics ou privés sont interdits les dimanches et jours fériés et de 20 heures à 7 heures les jours ouvrables.

3-2 Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par le Maire s'il s'avère nécessaire que les travaux considérés soient effectués en dehors des heures et jours autorisés à l'article précédent.

3-3 Lors du dépôt d'une demande de permis de construire ou de démolir et de déclaration de travaux, le demandeur doit préciser la nature et la durée des travaux les plus bruyants et s'engager à respecter les horaires prévus à l'article 3-1.

L'information du public concerné par ce chantier doit être réalisée à l'initiative du maître d'ouvrage, par un affichage visible sur les lieux indiquant la durée des travaux, ses horaires et les coordonnées du responsable.

3-4 Des dispositions particulières telles que limitations d'horaires ou capotages de matériels peuvent être imposées par le Maire dans les zones particulièrement sensibles, notamment à proximité d'hôpitaux, de cliniques, d'établissements d'enseignement et de recherche, de crèches, de maisons de convalescence et foyers de personnes âgées.

■ ARTICLE 4 - ACTIVITES PROFESSIONNELLES

4-1 Hormis le cas de chantiers de travaux publics ou privés visés par l'article 3, toute personne utilisant dans le cadre de ses activités professionnelles, à l'intérieur des locaux ou en plein air, sur la voie publique ou dans les propriétés privées, des outils ou appareils susceptibles d'occasionner une gêne pour le voisinage en raison de leur intensité sonore ou des vibrations transmises, doit interrompre ces travaux entre 20 heures et 7 heures et toute la journée des dimanches et jours fériés, sauf en cas d'intervention urgente.

4-2 Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par le Maire s'il s'avère nécessaire que les travaux considérés soient effectués en dehors des heures et jours autorisés à l'article précédent.

4-3 Si l'implantation ou l'exploitation d'un établissement public ou privé ne relevant pas de la législation sur les installations classées est susceptible de donner lieu à des nuisances sonores, le Maire exige d'une part, la réalisation, à la charge de l'exploitant, par un organisme compétent, d'une étude acoustique permettant de déterminer le niveau prévisible des émissions sonores pour le voisinage ainsi que les mesures propres à y remédier en cas de possibilité de gêne, et, d'autre part, l'engagement de mise en oeuvre de ces travaux. Le terme exploitant vise toute personne physique ou morale, qu'elle soit propriétaire ou non de l'établissement en question et ayant la responsabilité des activités ou installations nuisantes.

4-4 Tous moteurs de quelque nature qu'ils soient, ainsi que tous appareils, machines, dispositifs de ventilation, de climatisation, de réfrigération ou de production d'énergie, utilisés dans des établissements dont les activités ne sont pas assujetties à la législation spéciale sur les installations classées, ou dans des véhicules de toute nature y compris autobus et bateaux, doivent être installés, aménagés et utilisés de telle sorte que leur fonctionnement ne puisse en aucun cas troubler le repos ou la tranquillité du voisinage.

Cette obligation vise également les équipements mobiles tels que les groupes réfrigérants de camion et les cars de tourisme, quel que soit leur lieu de stationnement.

4-5 Sont interdites les livraisons de marchandises entre 22 h et 6 h, qui, par défaut de précautions, occasionnent une gêne sonore au voisinage

■ ARTICLE 5 - ACTIVITES DE LOISIRS ET SPORTIVES

5-1 Les propriétaires, directeurs, gérants ou exploitants d'établissements ouverts au public tels que cafés, bars, restaurants, cinémas, théâtres, discothèques, bals, salles des fêtes, salles de spectacles et salles de sport, doivent prendre toutes mesures utiles pour que les bruits et notamment la musique émanant de ces locaux et ceux qui sont liés à leur exploitation ne soient à aucun moment gênants pour les habitants du même immeuble, des immeubles mitoyens et du voisinage. Ces prescriptions s'appliquent également aux responsables des clubs privés et aux organisateurs de soirées privées. Les dispositions de l'article 4-3 sont applicables aux établissements visés au présent article.

5-2 Si les établissements visés à l'article 5-1 sont à l'origine de nuisances sonores pour le voisinage dûment constatées, le Maire exige de l'exploitant la réalisation d'une étude acoustique et la prise des mesures préconisées par cette dernière pour faire cesser ces nuisances.

5-3 L'exploitant doit rappeler à sa clientèle par tout moyen adéquat la nécessité de respecter la tranquillité du voisinage en sortie d'établissement et en terrasse.

5-4 A l'extérieur des établissements visés à l'article 5-1, les clients doivent se comporter de façon à ne pas troubler la tranquillité du voisinage.

5-5 L'installation et le rangement des terrasses doit se faire de manière à éviter les bruits de chaises et de tables en s'équipant le cas échéant de matériel adéquat.

5-6 Les établissements disposant d'une terrasse seront sanctionnés par un retrait de l'autorisation d'occuper le domaine public en cas d'atteinte manifeste à la tranquillité du voisinage constatée par les agents visés à l'article 8.
La même sanction est encourue en cas d'infractions aux heures d'installation et de rangement des terrasses.

5-7 L'utilisation de véhicules de sports mécaniques, notamment motos, karts, sur terrains privés ou ouverts au public, l'implantation ou l'exercice d'activités sportives et de loisirs bruyants, en plein air ou dans un lieu fermé, ne devront pas être cause de gêne pour la tranquillité du voisinage.

5-8 Les heures d'ouverture des débits de boissons fixées par arrêté préfectoral ou le cas échéant municipal doivent être strictement respectées.

■ ARTICLE 6 - PROPRIETES PRIVEES

6-1 Les occupants et les utilisateurs des locaux d'habitation ou de leurs dépendances doivent prendre, de jour comme de nuit, toutes dispositions pour éviter que le voisinage ne soit gêné par leur comportement, leurs activités, les bruits émanant notamment de téléviseurs, chaînes acoustiques, radios, instruments de musique, appareils ménagers, dispositifs de ventilation ou de climatisation, et par les travaux qu'ils effectuent.

6-2 Les travaux de bricolage ou de jardinage effectués par les particuliers à l'aide d'outils ou d'appareils susceptibles de causer une gêne pour le voisinage en raison de leur durée, de leur répétition ou de leur intensité, tels tondeuses à gazon, motoculteurs, tronçonneuses, perceuses, raboteuses, ne peuvent être effectués que

- du lundi au vendredi inclus de 8 heures à 12 heures et de 14 h à 19 h
- le samedi de 9 heures à 12 heures et de 15 h à 19 h
- le dimanche et les jours fériés de 9 h à 12 heures

6-3 Toute réparation ou mise au point répétée de moteurs quelle qu'en soit la puissance est interdite si elle est à l'origine de nuisances pour le voisinage.
Cette interdiction s'applique également sur les voies publiques, les voies privées accessibles au public et dans les lieux publics.

6-4 Les éléments et équipements des bâtiments tels que revêtement de murs, de sols, ou de plafonds, ascenseurs, chaufferies, fermetures automatiques, doivent être maintenus en bon état de manière à ce qu'aucune diminution des performances acoustiques n'apparaisse dans le temps. Le même objectif doit être appliqué à leur remplacement.
Toutes précautions doivent être prises pour limiter le bruit lors de l'installation de nouveaux équipements individuels ou collectifs dans les bâtiments.

■ ARTICLE 7 - LES ANIMAUX

7-1 Les propriétaires d'animaux et ceux qui en ont la garde sont tenus de prendre, de jour comme de nuit, les mesures propres à préserver la santé, le repos et la tranquillité des habitants des immeubles concernés et des voisins, notamment en ce qui concerne les conditions de détention de ces animaux et la localisation du lieu d'attache ou d'évolution extérieure aux habitations.

7-2 Les bruits émis par ces animaux ne devront être gênants ni par leur durée, leur répétition ou leur intensité.

■ ARTICLE 8 - CONSTATATION ET REPRESSION DES INFRACTIONS

Sont habilitées à procéder à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions du présent arrêté les personnes mentionnées à l'article L48 du code de la santé publique et à l'article 2 du décret n° 95-409 du 18 avril 1995.

Les infractions sont sanctionnées :

- par des contraventions de 3e classe lorsqu'elles relèvent des dispositions des articles R 48-1 à R 48-5 du Code de la Santé Publique, R 239 du Code de la Route et R 623-2 du Code Pénal,
- par des contraventions de 1ère classe lorsqu'elles relèvent de l'article R 610-5° du Code Pénal

■ ARTICLE 9 - EXECUTION

Le Secrétaire Général de la Ville de Strasbourg,
Le Directeur Départemental des Polices Urbaines,
Le Directeur du Service Communal d'Hygiène et de Santé,
Le Directeur de la Police Municipale,
Les personnels visés à l'article L 48 du Code de la Santé Publique.
sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Strasbourg, le 9 juillet 1998

Le maire:
Roland RIES

CHARTRE DE LA VIE NOCTURNE

DE LA VILLE DE LILLE

Lille est une ville jeune, accueillant une importante population étudiante. Ville centre d'une métropole de plus d'un million d'habitants, Lille a acquis une dimension touristique et une attractivité accrues, grâce notamment au dynamisme de ses acteurs économiques. La vie nocturne tient une place de plus en plus prépondérante dans la notoriété et l'animation lilloises. Pour tirer le meilleur parti de ce mouvement, les partenaires en présence souhaitent formaliser les règles de fonctionnement de cette vie nocturne, afin de prévenir toute dérive au regard de l'activité concernée. L'enjeu est d'importance puisqu'il s'agit de concilier les intérêts souvent divergents des exploitants et des riverains. La présente charte a ainsi vocation à décliner les règles régissant les activités des exploitants des établissements de vie nocturne. L'adhésion à cette charte peut conduire, sous réserve de l'obtention de l'autorisation préfectorale, à bénéficier, selon la nature de l'établissement, d'une dérogation aux horaires du régime général de fermeture fixés à minuit, une heure les nuits du vendredi au samedi et du dimanche au lundi, deux heures les nuits du samedi au dimanche et les veilles et jours de fêtes à caractère général. Elle a également pour objectif d'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.

Entre
La Ville de Lille représentée par Madame le Maire de Lille,
L'Etat, représenté par Monsieur le Préfet de la Région Nord – Pas-de-Calais, Préfet du Nord,
La Chambre Syndicale des Cafetiers, Hôteliers et Restaurateurs, Le Syndicat National des Entreprises Gaies respectivement représentés par leur Président, les Représentants des Discothèques, Bars de nuit du secteur Masséna - Solférino et du quartier du Vieux Lille,

Il est convenu ce qui suit :

1 – Règles de bonne conduite des exploitants

Article 1er

Les exploitants des débits de boissons et restaurants se conformeront aux lois et règlements en vigueur qui existent indépendamment de la présente charte, et qui régissent leur activité.
Les représentants des établissements de vie nocturne tiendront leurs membres informés de la réglementation en vigueur, des conditions à rassembler pour respecter celle-ci et de son évolution. Cette information sera également donnée aux personnes qui ont un projet d'implantation à Lille afin de leur permettre d'en évaluer la faisabilité.

Article 2

Les exploitants informeront leur clientèle des engagements pris dans la présente charte par tout moyen adapté. Cette information sera permanente, mais pourra également donner lieu à des campagnes en concertation avec la Ville de Lille.

Article 3 - Ordre public

Les exploitants prendront toutes dispositions de nature à préserver le bon ordre dans leur établissement et à ses abords. Notamment, ils emploieront le personnel nécessaire à cette fin et lui donneront l'instruction de travailler en étroite coordination avec les forces de l'ordre chaque fois que cela s'avérera nécessaire. Les exploitants s'engagent à interdire l'entrée de leur établissement à toute personne en état d'ivresse manifeste.

Article 4 - Lutte contre les nuisances sonores

Les exploitants s'engagent à respecter la tranquillité publique et à mettre en œuvre tous les moyens tendant à la préserver :
Lorsqu'ils diffusent à titre habituel de la musique amplifiée, ils s'engagent à respecter les dispositions prévues par le décret 98-1143 du 15 décembre 1998, dans l'arrêté pris le même jour pour son application, ainsi que toutes les autres dispositions actuelles ou ultérieures relatives à la lutte contre le bruit. Notamment, l'exploitant devra être titulaire du dossier d'étude d'impact de nuisances sonores établi par un organisme agréé et produire les justificatifs attestant de la mise en conformité de son établissement.
En cas de travaux ou de modifications susceptibles d'avoir pour conséquences des nuisances sonores, l'exploitant s'engage à fournir un nouveau Certificat d'Isolément Acoustique.

Les exploitants attireront tout particulièrement l'attention de leur clientèle sur le bruit qu'elle peut générer tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'établissement. Ils lui rappelleront que l'absence de civisme peut conduire à une intervention des forces de l'ordre, et à la fermeture de l'établissement et/ou des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs de troubles. Ils mettront en œuvre les moyens nécessaires, notamment en personnel présent à la sortie de l'établissement.

Article 5 - Respect de l'environnement et du domaine public

1/ respect de l'environnement

- Déchets :
les exploitants s'engagent à respecter le règlement de collecte des déchets, qui concerne notamment le conditionnement, les volumes et les horaires de dépôt autorisés. Ils s'engagent à souscrire un Contrat commerçant auprès d'un prestataire agréé, si cela est nécessaire.

- Affichage :
Les exploitants s'engagent à ne pas procéder ni faire procéder à l'apposition d'affiches fixées sur des supports interdits ou de tracts sur les pare-brise des véhicules.

- Stationnement :
Les exploitants inciteront leur clientèle à stationner leur véhicule de façon réglementaire. Cette sensibilisation pourra prendre la forme d'une communication par voie d'affiches ou tout autre support admis, ou du remboursement du ticket de stationnement dans le parc en ouvrage le plus proche.

2/ emprises sur le domaine public

- Les exploitants s'engagent à respecter les autorisations d'occupation du domaine public que la Ville de Lille leur aura délivrées le cas échéant : limites fixées pour l'implantation d'une terrasse, horaires et dates, propreté du périmètre, enseignes, respect des obligations liées à l'occupation et rappelées lors de la délivrance de l'autorisation.

Article 6 - Lutte contre l'alcoolisme et la toxicomanie

Les exploitants mettront en œuvre des actions de sensibilisation de leur clientèle aux risques liés à la consommation d'alcool et de drogue. Ces actions pourront prendre la forme de soirées thématiques du type "Capitaine de soirée", ou d'un avantage tarifaire en faveur des boissons sans alcool. Ils encourageront les conducteurs à tester leur alcoolémie et, en cas de test positif, à céder leurs clés de voiture à un proche dont le test est négatif.
Ils s'engagent à interdire tout trafic et toute consommation de stupéfiants au sein de leur établissement.
Ils veilleront à l'application des dispositions du Code des débits de boissons et du Code de la santé publique relatives à l'accès de leur établissement des mineurs de moins de 18 ans.

Article 7 - Non-discrimination

Les exploitants s'engagent à faire respecter les textes législatifs et réglementaires afin qu'aucune discrimination reposant sur l'appartenance réelle ou supposée à un groupe ethnique ou religieux ne soit faite à l'entrée de l'établissement, et à ce que les retus ne soient motivés que par la nécessité de contrôler le public, d'appliquer une politique commerciale affichée, d'éviter tout trouble à l'ordre public.
Ils s'engagent, en outre, à faire respecter ces dispositions par leur personnel.

Article 8 - Formation du personnel des établissements de nuit

Les exploitants veilleront à ce que leur personnel bénéficie de la formation nécessaire pour la mise en œuvre de leurs obligations en matière d'ordre public, de respect des réglementations évoquées aux articles 4 et 5, de non-discrimination et de lutte contre l'alcool et la toxicomanie.

2 – Engagements de la Ville

Article 9

Le Maire de Lille veillera à ce que l'ensemble des règlements relevant de ses pouvoirs de police soient respectés : nuisances sonores, horaires de fonctionnement des établissements, atteintes à l'environnement et l'hygiène, stationnement, etc.

Toute infraction relevée fera l'objet d'un procès-verbal établi par les services de police, adressé à Monsieur le Procureur de la République et à titre d'information à Monsieur le Préfet.

La Ville s'engage à fournir aux exploitants les informations leur permettant de se conformer à leurs obligations, par l'intermédiaire des différents services municipaux compétents.

La Ville associera les habitants au développement raisonné de la vie nocturne notamment en sollicitant l'avis des Présidents délégués des Conseils de Quartier. Leur avis sera particulièrement déterminant dans l'examen des demandes d'ouverture tardive.
Cette concertation pourra prendre d'autres formes selon le contexte.

3 – Engagements de l'Etat

Article 10

Le Préfet prend l'engagement de faire respecter cette charte dans toute son étendue.

Une surveillance régulière visant à assurer l'ordre, la sécurité et l'hygiène publics sera exercée par la Police Nationale, qui proposera une fermeture administrative en cas de troubles graves ou répétés.

Les services de l'Etat favoriseront autant que possible la sensibilisation des personnels des établissements de vie nocturne sur les dangers de l'alcool au volant et sur les sanctions encourues en cas de pratique discriminatoire et de vente abusive d'alcool.

4 – Suivi de l'application de la charte

Article 11

L'application de la présente charte fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation par la Commission du Domaine Public et de la Vie Nocturne. Cette Commission, composée des représentants de la Ville de Lille, l'Adjoint délégué à la Police Municipale, le Conseiller Délégué à l'Hygiène, l'Adjoint délégué aux Transports et Déplacements, le Conseiller Délégué au Commerce et les services municipaux, le Commissaire Central de Lille, la Présidente de la Chambre Syndicale des Cafetiers Hôteliers Restaurateurs, le Président des Cafetiers, le Président du Syndicat National des Entreprises Gaies, le représentant des Discothèques, le représentant des Bars de nuit du secteur Masséna - Solférino et le représentant des Bars de nuit du Vieux Lille, a pour rôle d'examiner les demandes de fermeture tardive présentées par les exploitants, de proposer ses conclusions au Maire afin qu'il puisse rendre un avis éclairé au Préfet.

En cas de non-respect grave ou répété de ses obligations par un exploitant, l'autorisation de fermeture tardive lui sera retirée par le Préfet en application de son pouvoir de police générale, éventuellement sur proposition des services de police ou du Maire après consultation des membres de la Commission du Domaine Public et de la Vie Nocturne de la Ville de Lille.

Elle ne sera accordée de nouveau que si l'exploitant se conforme aux lois et règlements et pour une période d'essai déterminée. Les obligations visées au présent alinéa sont celles relatives à la tranquillité et l'ordre publics, la lutte contre le bruit, les conditions et horaires de fonctionnement de l'établissement, le respect de l'environnement, du domaine public et la non-discrimination de la clientèle.

La surveillance visant à assurer l'ordre, la sécurité et l'hygiène publics et la répression seront évoquées lors des réunions hebdomadaires de coordination entre les forces de police nationale et municipale.

Le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais Préfet du Nord


Jean Pierre RICHER

Le Maire de Lille


Martine AUBRY

La Présidente de la Chambre
Syndicale des Cafetiers
Hôteliers Restaurateurs


Danièle DELEVAL

Le Président
des Cafetiers Lillois


Guy DAUCHY

Le Président du Syndicat National
des Entreprises Gaies


Jean François CHASSAGNE

Le Représentant des
Discothèques


Remy SABE

Le Représentant des Bars de
nuit du secteur
Masséna - Solférino


Bertrand PARISIS

Le Représentant des Bars de nuit
du quartier du Vieux Lille


Philippe DELTETE

