

L'autre facette de la ville...

NICOLAS CHAUSSON

Pendant longtemps, les nuits de nos villes ont été associées au calme, à l'obscurité, au repos et à l'arrêt des activités. Pourtant les temps changent et la nuit opère sa mue. Entraînée par le mouvement de la société contemporaine, la nuit urbaine se transforme et s'affirme progressivement comme un nouvel espace-temps au sein duquel s'expriment de nouvelles formes d'opportunités économiques et sociales. Nous connaissons peu la nuit. Pourtant, alors que la majorité de la population est en sommeil, c'est une autre facette de la ville qui se présente à nous.

Un territoire fragmenté et des activités spécialisées

S'intéresser à la nuit revient tout d'abord à appréhender un territoire différent du jour. En opérant sa transition du jour vers la nuit, la géographie de la ville se reconfigure pour donner l'image d'un territoire fragmenté. « Plus on avance dans la nuit, plus la ville rétrécit », indique L. Gwiazdzinski¹ qui compare alors la géographie de la ville à un archipel composé d'îlots en éveil.

Si les activités de la ville se concentrent dans l'espace, elles sont limitées et se spécialisent également dans le temps. Inutile de rechercher dans la nuit la diversité de l'offre urbaine que propose le jour : par exemple, les administrations ne répondent plus et la majorité des commerces et services sont fermés. Pourtant, au-delà des activités en veille dans les domaines de la santé ou de la sécurité, les activités de la nuit tendent à se spécialiser dans les domaines des loisirs et du divertissement au point de constituer un secteur économique à part entière de la ville. C'est notamment le cas dans les villes du monde anglo-saxon où le concept de *Night-time economy*² prend de l'ampleur depuis le milieu des années 1990. Ce dernier rassemble au sein d'un même système économique les activités liées au tourisme, à la restauration, aux débits de boissons ou encore à la

création culturelle et musicale. Cette lecture renouvelée de l'économie de la ville est porteuse. Certaines estimations annoncent que la *Night-time economy* aurait représenté 3 % du PIB³ britannique en 2008⁴. Par ailleurs, une étude new-yorkaise⁵ affirme que l'économie de la nuit, étendue aux secteurs du divertissement et du tourisme aurait représenté en 2002 un marché global de 9,7 milliards de dollars, dont 2,6 milliards directement portés par le monde de la nuit.

Au-delà des nuits ludiques et festives, l'augmentation de l'activité nocturne des villes entraîne une progression générale du travail de nuit. En France, les données de l'Insee⁶ indiquent que, en 2009, 15,2 % des salariés français travaillaient habituellement ou occasionnellement de nuit. Cela représente au total près de 3,5 millions de personnes. On est donc loin du temps mort qu'on pourrait s'imaginer.

Un espace social singulier

Bien que le travail s'y banalise, la nuit urbaine cultive toutefois sa spécificité en étant un espace social singulier. Tout d'abord, la population noctambule n'est pas représentative de la population urbaine puisque tous les individus n'ont pas la même appétence à vivre la nuit. Pour certains, c'est une temporalité effectivement associée aux sorties en ville, alors que pour d'autres c'est un moment de repli dans le cadre réconfortant du domicile. Si on s'intéresse aux noctambules, on s'aperçoit que leur sociodémographie tend à se structurer autour des jeunes et des hommes. En effet, plus on avance dans la nuit, plus la proportion de femmes diminue, tout comme celle des personnes d'âge intermédiaire et plus âgées. La singularité de la nuit réside ensuite dans sa capacité à être un espace-temps où s'exprime la recherche de

3 | Produit intérieur brut.

4 | M. Roberts, A. Eldridge, *Planning the Night-time City*, Routledge, 2009, 242 p.

5 | Audience research & analysis, 2004, *The \$9 billion economics impact of the nightlife industry on the New York City : a study of spending by bar/lounge and clubs/music Venues and their attendees*, Study prepared for the New York Nightlife Association, New York City, 23 p.

6 | Dares, « Le travail de nuit des salariés en 2009 », Dares analyse, n° 9, février 2011, 9 p.

1 | L. Gwiazdzinski, *La Nuit dimension oubliée de la ville : entre animation et insécurité. L'exemple de Strasbourg*, thèse de doctorat sous la direction de C. Cauvin-Reymond, Laboratoire Image et Ville, UMR-CNRS 7011, université Louis-Pasteur, Strasbourg, 2002, 155 p.

2 | Économie de la nuit.

liens sociaux consolidés et sécurisés. Certaines analyses sur les sociabilités dans les bars de nuit¹ indiquent par exemple que la sortie nocturne est une manière de s'échapper des normes de la vie quotidienne où la notion de choix est importante. Les noctambules choisissent leurs lieux de sortie et sélectionnent leur environnement social dans une recherche d'entre-soi. Dans l'anonymat des bars de nuit, les individus lâchent prise et ont ainsi l'impression d'être autorisés à se comporter comme ils le souhaitent. Dès lors, la sortie nocturne est un ailleurs qui s'apparente à un voyage dans un temps suspendu de toutes contraintes. Sortir la nuit dans un environnement social sélectionné s'apparente à une quête de soi où les rencontres sont synonymes d'enrichissement social.

Des ségrégations et des inégalités

Malgré cette description plutôt bienveillante, les individus ne sont pas tous égaux face aux aménités de la ville, la nuit. En effet, les phénomènes de ségrégations et d'inégalités qui s'observent dans la ville de jour se recomposent eux-aussi après le coucher du soleil. Lorsque les réseaux de transport public sont fermés, il devient par exemple difficile pour les habitants des périphéries d'accéder aux aménités de la nuit. Pour ces derniers, les distances s'allongent et les coûts des déplacements augmentent. De plus, une fois arrivés dans les lieux animés de la ville, encore faut-il être acceptés dans les établissements convoités. La sélection à l'entrée des établissements ou encore le prix des consommations constituent dès lors des « filtres » artificiels qui, certes, garantissent l'entre-soi recherché par certains, mais sont source d'exclusion pour d'autres. Enfin, les inégalités s'observent également chez les travailleurs de nuit qui vivent en décalé du rythme global de la société.

¹ | D. Desjeux, M. Jarvin, S. Taponier, *Regards anthropologiques sur les bars de nuit, espaces et sociabilité*, L'Harmattan, 1999, 203 p.

Des conflits dans la nuit

Enfin, la nuit est une temporalité où s'expriment de nouvelles formes de conflits ; principalement entre la ville qui dort, celle qui s'amuse et celle qui travaille. S'y révèlent par exemple des tensions liées à la coprésence d'activités *a priori* incompatibles : comment effectivement permettre à certains quartiers d'offrir une vie résidentielle de qualité – suggérant des nuits calmes et apaisées – tout en accueillant des aménités de soirées festives et ludiques ? La cohabitation spatiale et temporelle des différentes fonctions de la ville est ainsi un enjeu que soulève régulièrement l'analyse des nuits urbaines. Si le besoin de silence des uns se confronte à l'envie d'animation des autres, la progression de l'activité nocturne de nos villes comporte également des risques. Pollution lumineuse, perturbations des écosystèmes naturels, détérioration de la santé des travailleurs de nuit sont autant de conséquences du bouleversement profond que connaît notre société, et cela questionne nos modes de vie contemporains.

S'approprier cette face cachée de la ville

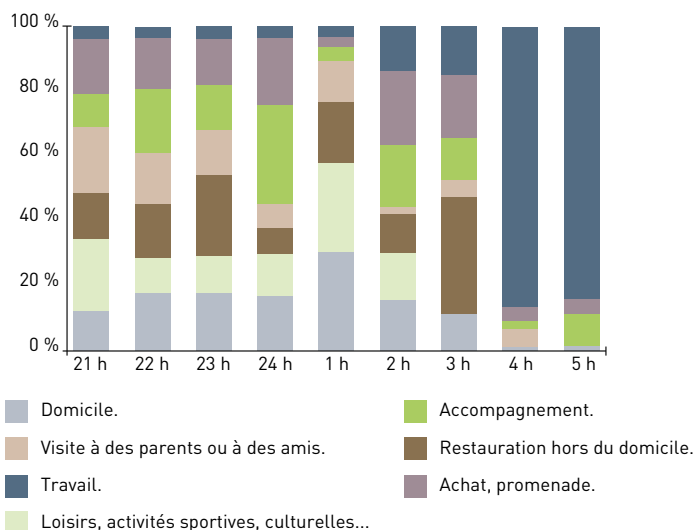
Face à ces transformations, la nuit interpelle le jour et mérite des investigations encore plus poussées. Heureusement, la connaissance sur la nuit progresse. Depuis le début des années 2000, la recherche s'organise et fait de la nuit un véritable objet de recherche scientifique. En témoigne la multiplication des ouvrages, publications, thèses et colloques qui mettent la nuit au programme. Plus timidement, la nuit se construit en tant que thème d'action publique. Nos acteurs politiques ont bien compris l'intérêt d'animer les nuits de leurs villes et tentent alors d'en faire un espace-temps accueillant, entre animation et apaisement de la ville. _



LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DE NUIT DANS BORDEAUX MÉTROPOLE



Évolution des motifs de déplacements heure par heure



Source : Enquête ménages déplacements 2009, traitement a'urba.

Bordeaux Métropole conduit périodiquement une enquête sur les déplacements de ses habitants, appelée Enquête Ménages Déplacements (EMD), selon une méthodologie commune aux grandes villes et agglomérations. La dernière a été réalisée en 2009. Elle permet de recueillir les pratiques de déplacements d'une population pour un jour « normal et moyen » de semaine. Les déplacements du week-end n'apparaissent pas et l'effet « sortie du jeudi soir », chère aux étudiants bordelais, est lissé avec les autres jours.

L'enquête met en évidence que la majorité des déplacements nocturnes dans Bordeaux Métropole est effectuée plutôt en soirée (69 % entre 21 h et minuit, 31 % entre minuit et 6 h). De 37 000¹ entre 21 et 22 h, le nombre de déplacements décroît progressivement jusqu'à 1 500 entre 3 et 4 heures. Les motifs de déplacement sont principalement liés aux loisirs et à la restauration avec un renversement net à 4 h du matin, heure à laquelle le motif travail devient largement prédominant.

Les effets de visibilité des populations dans l'espace public sont parfois trompeurs face aux statistiques. L'idée reçue voudrait qu'il n'y ait que des étudiants la nuit... Ce sont en fait les actifs, qu'ils travaillent à temps plein ou à temps partiel, qui se déplacent le plus la nuit (55,4 % des déplacements sont de leur fait) comme le jour (50,2 %). Les usagers de la nuit ne sont donc pas majoritairement des étudiants. Pourtant la part des déplacements de ces derniers triple entre 21 h et 6 h (17,6 % contre 6,1 % le jour), et cela s'explique en partie par la baisse des autres

catégories que sont les retraités, les scolaires ou les personnes au foyer. C'est entre 2 h et 3 h qu'ils sont, en proportion, le plus nombreux, représentant 43 % des déplacements de cette plage horaire. Les âges reflètent cette observation : parmi les déplacements de nuit, 49 % sont le fait des moins de 34 ans, et 29 % des moins de 24 ans, avec un « pic de jeunesse » entre 2 h et 3 h, période durant laquelle ces proportions passent respectivement à 66 % et 42 %.

En revanche, l'enquête confirme les représentations sociales selon lesquelles il y a davantage d'hommes que de femmes qui se déplacent la nuit : 56,2 % des déplacements sont faits par des hommes et 43,8 % par des femmes. Et si les femmes représentent 47 % des déplacements entre 21 h et 22 h, elles ne sont plus que 20 % entre 3 h et 4 h.

En termes de modes de déplacement, la marche est un peu moindre que durant la journée, mais reste toutefois importante la nuit : 17 % des déplacements, contre 22 % le jour. Elle représente 43 % des déplacements effectués entre 2 h et 3 h ; après 4 h, ce mode devient inexistant. Les distances moyennes des déplacements nocturnes sont plus importantes : 7,7 km la nuit contre 5,5 km le jour, vraisemblablement du fait de l'importance des trajets ayant pour motif le travail, ces déplacements étant généralement plus longs que les autres. Et si les déplacements en voiture, en vélo et en bus enregistrent des distances plus longues, l'effet est inversé pour les trajets en tramway, et sans effet pour les trajets pédestres. —

Stella Manning

1 | Alors que les heures de pointe génèrent environ 250 000 déplacements.