



HAL
open science

Le noctambulisme : articulation entre le régime utilitaire et le régime ludique de la marche urbaine nocturne

Florian Guérin

► **To cite this version:**

Florian Guérin. Le noctambulisme : articulation entre le régime utilitaire et le régime ludique de la marche urbaine nocturne. 2016. hal-01393587

HAL Id: hal-01393587

<https://hal.science/hal-01393587>

Submitted on 9 Nov 2016

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

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

UAM – Séminaire international
“Los espacios del caminar en la ciudad” – 11-12/04/2012
Guérin Florian – Université Paris-Est (Lab’Urba)

Introduction :

Aujourd’hui, je suis là pour vous parler de la marche nocturne dans le cadre de pratiques festives dans des espaces urbains denses. Je n’aborderai donc pas, ici, les marches nocturnes qui ont une visée politique, ni celles qui s’apparentent à des randonnées ou les marches sportives, ou encore les courses poursuites, mais, bien la marche dans un cadre festif. Mon propos ne portera pas non plus sur les espaces ruraux ou périurbains, ni sur les petites villes, mais, véritablement sur des cadres urbains denses – la Ville de Paris. Il s’agit, du coup, d’analyser la marche en tant que déplacement qui entre dans un système de mobilités nocturnes, mais aussi en tant qu’activité sociale au cœur du noctambulisme. Ainsi, deux régimes de marche cohabitent dans le noctambulisme : un régime utilitaire et un régime de déambulation, flânerie. Or, le système public de gestion des mobilités nocturnes semble axé sur le régime utilitaire. Il importe donc de comprendre les conditions d’activation d’un régime de marche par rapport à un autre, afin d’apporter des éléments critiques sur la gestion des mobilités nocturnes.

Comment gérer l’articulation ambiguë entre la pratique de la flânerie sensible et le déplacement à pied utilitaire, dans un cadre festif nocturne ?

I – La pratique du noctambulisme est cadrée dans des territoires et temporalités sociaux :

Les informateurs que j’ai pu interroger (enquête par questionnaire sociologique et entretiens semi-directifs) notent un cadrage temporel et territorial de leur pratique.

1. Le cadrage temporel :

De manière globale, la « saison chaude » et les périodes de vacances scolaires, les fins de semaine (du jeudi au samedi inclus) et la plage horaire s’étalant entre 21 heures et 02-3 heures, constituent la base générale de la configuration temporelle des nuits urbaines festives. Mais, cette base est malléable, diverses échelles temporelles s’imbriquent.

La saisonnalité est largement évoquée comme étant relative à une différenciation dans l’utilisation de la rue et, du coup, des lieux de la pratique. L’hiver, la rue sera un support des déplacements entre le domicile ou un établissement de convivialité et un autre établissement, par une démarche au rythme rapide. L’offre en termes d’événements semble plus rare, les soirées festives auront lieu majoritairement au domicile ou dans un bar. L’été, par contre, sera propice à une utilisation utile et ludique de l’espace urbain extérieur (parcs, places, rues). Ainsi, les soirées pourront débiter dans l’après-midi, pour pique-niquer sur les quais ou dans un parc. La « saison chaude » est propice aux déambulations et aux pauses pour « profiter » du milieu, « traîner ». L’offre en événements semble plus importante et diversifiée (cinéma et

concerts en plein air, etc.), ainsi que le nombre de places en terrasse plus important. Donc, il y a une alternance entre une période de repli en intérieur, de repos, et une période d'activité, d'extériorité, de rencontres. Néanmoins, et ce principalement pour les étudiants, cet argument est articulé aux vacances scolaires estivales de longue durée : disponibilité des autres sortants de la même classe d'âge + absence de responsabilités scolaires.

La différenciation du noctambulisme à l'échelle hebdomadaire porte sur l'écart entre la semaine et le week-end. La semaine, les soirées seront relatives à un moment de convivialité autour d'un verre, encadré par la période courant de la fin de la journée de cours ou de travail aux derniers métros => un but (un lieu) et une fréquence moindre pour les actifs, justifié par le fait de « pouvoir gérer » le lendemain suite à un temps suffisant de récupération. Pour les inactifs (dont les étudiants), la distinction est plus floue entre semaine et week-end. De son côté, le week-end, débutant le jeudi soir (voire le mercredi soir), sera propice à des soirées prolongées sur la durée, du fait de l'absence de contraintes professionnelles le lendemain ; les soirées se termineront davantage avec les premiers transports en commun.

La différenciation du noctambulisme en termes horaires permet de lire un plan des trajectoires festives :

- Début de soirée : *before* entre 17 et 20 heures durant la « saison chaude » ou 19-20 heures durant l'hiver, soit après la journée de travail ou de cours (pour profiter des tarifs exceptionnels durant les *happy hours* en bar, surtout pour les étudiants). Il s'agirait d'un moment d'activité urbaine diversifiée et mixte socialement, mêlant les activités culturelles, de restauration et ludiques. Une alternative du début de soirée : entre 21 et 23 heures, au domicile d'un membre du groupe de sortants
- Jusqu'à 00-02 heures : les lieux de sortie peuvent se succéder entre le domicile (ou l'espace public) et un bar, voire entre plusieurs bars
- Entre minuit et deux heures : un choix est opéré pour rentrer chez soi (du fait de l'arrêt des métros et du réseau express régional) ou continuer ; le fait de rentrer étant plutôt lié à l'hiver et aux jours de semaine, mais, la disponibilité financière et l'animation de la soirée peuvent entrer en compte dans le calcul coût/risque de continuer ou non (le risque étant d'être dans un « plan foireux », c'est-à-dire, d'effectuer une errance sans événement, ou de dépenser de l'argent pour une soirée qui n'en « vaut pas le coup »)
- Vers 02-03 heures : surtout lors de la « saison chaude » et le week-end, la soirée se poursuivra dans une discothèque ou un bar dansant jusqu'à 05-06 heures. Si, la soirée consiste en une errance urbaine sans événement -> retour au domicile
- Vers 06-07 heures : un choix est opéré pour rentrer chez soi (du fait de la reprise des TC), en fonction de l'animation de la soirée et des opportunités présentes. Les rares sortants continuant leur soirée effectueront *un after* (soit une soirée après la soirée « officielle » en discothèque) au domicile d'un membre du groupe, dans un bar spécialisé, voire un squat. Le jour peut rebuter certains sortants, faisant référence à un mode de ville diurne.

Donc, la configuration temporelle du noctambulisme est plus ou moins étirée (ou concentrée). Les conditions sociodémographiques des sortants jouent sur cette différenciation : les hommes, âgés de 18 à 28 ans et résidant en zone urbaine dense, plutôt étudiants, célibataires et sans enfants, seront ceux dont la pratique aura tendance à être plus diffuse temporellement ;

alors que les femmes, les plus jeunes et trentenaires, lycéens ou actifs, en couple, seront ceux dont la pratique aura tendance à être plus concentrée temporellement. Or, l'offre en termes de mobilité en est une forme de rationalisation.

2. Le cadrage territorial :

De manière globale, les types espaces relevant du domaine public (voirie piétonnisée, quais, places) et les espaces marchands - voués à la convivialité - recevant du public (bars, boîtes de nuit) seront les principaux lieux fréquentés. Géographiquement, cela correspond à l'hyper-centre et au nord-est parisien, ainsi qu'à quelques pôles d'activités festives spécialisés dans une offre festive. Mais, cette base est malléable, diverses échelles territoriales s'imbriquant.

L'un des critères les plus cités correspond au budget attribué à la soirée, soit le prix des consommations par type d'espace. La vie nocturne parisienne est considérée comme coûteuse. Le fait de se poser dans l'espace public permet alors de diminuer le budget de la soirée pour boire une quantité d'alcool plus importante que dans un bar. Ce coût des soirées peut amener des informateurs à exclure des quartiers - « gentrifiés » ou bourgeois, notamment pour les étudiants. Néanmoins, il s'agit également du rapport qualité/prix, en termes d'alcool, de musique, de contrôle social, etc. Du coup, ce seront des lieux peu chers ou des « bonnes adresses » où le prix se justifie qui seront recherchés. Les lieux situés au niveau des quartiers touristiques et proposant de l'alcool de mauvaise qualité à prix fort seront évités. Le principal critère du choix à fréquenter un établissement de convivialité repose sur le motif d'action (parler, danser, boire, etc.) et est fonction de la trajectoire festive. Le regard est porté sur l'ambiance du lieu (en termes de musique, décor, type de clientèle) ; il évoluera en fonction de l'avancée dans les âges biologique ou sociaux.

Les informateurs notent néanmoins un défaut, à Paris, de lieux extérieurs non-marchands où se poser, du type des places. Les quais de Seine et du Canal Saint-Martin sont vécus comme des lieux « autorisés » pour la vie nocturne festive (malgré l'interdiction de boire de l'alcool), des lieux pré-indiqués, soit de véritables normes territoriales. Il y aurait, pour les informateurs, trois types d'espaces urbains, étant des qualifications en situation d'un même espace qui peut supporter plusieurs catégories en fonction des temporalités. Cela peut amener à de véritables contrastes, où un lieu touristique de jour tel que Le Louvre peut être vide de touristes la nuit et investir pour des moments festifs ; un espace où les individus ont une démarche rapide et une attitude affairée de jour pourra devenir un espace où s'asseoir et avoir une démarche ralentie de nuit ; etc. :

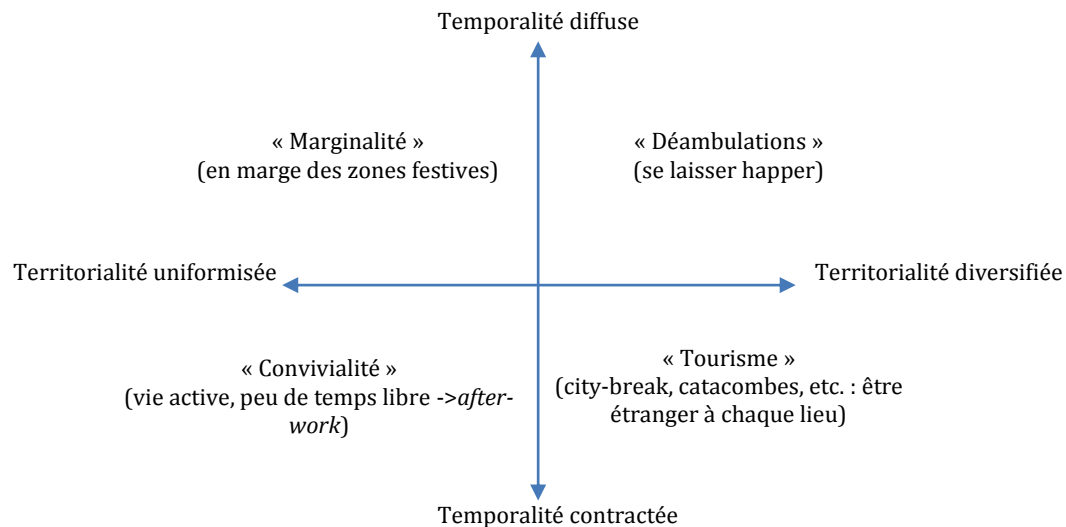
- Les espaces publics du déplacement consistent en des rues vécues comme supports de déplacements, peu fournies en commerces ouverts. La démarche pourra aller de la flânerie à un rythme soutenu (entre l'errance et le déplacement). Néanmoins, les repères urbains semblent chamboulés par la nuit, où ce qui est visible est « ce qu'illuminent les réverbères » : les couleurs sont modifiées, l'animation n'est plus la même et la mobilité est réduite de par les transports en commun moins fréquents. Les petites rues, tortueuses, semblent alors préférées aux grandes avenues, notamment pour les flâneurs qui souhaitent être surpris des ambiances urbaines. Pour autant, des formes de frustration peuvent ressortir, pour les plus aventureux, au niveau du nombre

de barrières et d'espaces fermés la nuit. Cependant, ce type de territoire peut être aussi le moment festif en soi, c'est-à-dire, un prolongement du *before* avant d'aller dans une boîte de nuit, une bouteille d'alcool à la main et une marche en groupe lente.

- Les espaces publics de la convivialité consistent en des places, marches monumentales, parcs ou quais/berges étant le point de rendez-vous de jeunes. Ils sont à proximité d'établissements de convivialité. Pour autant, la soirée peut avoir totalement lieu en cet espace urbain, les biens consommés étant achetés dans des supérettes à proximité. Ainsi, l'espace public extérieur est un lieu où se poser, s'asseoir, un espace qualifié de confortable, du fait de la possibilité d'y être en grand nombre, en cercle, de fumer (aussi des joints) en buvant de l'alcool, se déplacer facilement, etc. Le fait d'être dans un endroit isolé, à l'écart des automobilistes, permet une atmosphère de sérénité au niveau de l'ambiance sonore et, parallèlement, le fait d'être à l'écart des riverains permet de s'amuser sans causer de troubles en termes de bruit potentiellement gênant. Le cadre importe dans le choix de ces espaces : une architecture intéressante et des éléments naturels tels que l'eau ; ainsi qu'un isolement par rapport à la ville et aux autres, non désirés, tels que les touristes. Cependant, ces espaces ne sont pas voués à la danse, ce qui peut faire que les habitués des boîtes de nuit ont tendance à les éviter. Enfin, l'espace investi doit être accessible pour le groupe : à proximité du domicile pour les Parisiens souhaitant rentrer à pied chez eux, ou assez central pour ceux résidant en banlieue.
- Les espaces publics des festivités consistent en des espaces à proximité de bars, où l'alcoolisation peut se prolonger et le trottoir, devenir une terrasse pour les fumeurs. La musique provenant des établissements de convivialité est perceptible de la rue, mais, le cadre général est modifié par rapport à la journée où les rideaux de fer sont davantage baissés. Ainsi, l'espace extérieur est un lieu d'attente et de déambulations lentes. Ces espaces sont formellement ou non piétonnisés (le nombre de personnes utilisant le trottoir en tant que terrasse, et le débordant, empêche une fluidité du flux automobile). Cet effet masse des commerces et individus rend l'espace plutôt sécurisant. Mais, une différenciation urbanistique est effectuée entre des « petits » espaces de ce type (places ou interstices) vécus comme conviviaux ; et les « grands » espaces (telles que les longues rues parsemées de bars) emplis d'inconnus, où le petit capharnaüm est de plus en plus rejeté en vieillissant.

Donc, la configuration territoriale du noctambulisme est plus ou moins diversifiée (ou uniformisée). Les informateurs rationalisent cela par les expériences territorialisées passées sur la correspondance d'une offre festive territorialisée avec leurs propres attentes festives. Or, la problématique du sentiment d'être à sa place sociale, économique et festive, serait conditionnée par l'offre en termes de commerce et l'aménagement des espaces urbains. De la sorte, les propriétés relatives à l'ambiance (sonore et musicale, visuelle via l'éclairage, le décor, etc.), au confort (urbain et intérieur), à l'état d'esprit de la population présente (et absente) conditionneraient la trajectoire festive et le sentiment de légitimité dans l'investissement de certains territoires.

Du coup, 4 types de noctambulisme peuvent être repérés en prenant en compte la dimension territoriale et la dimension temporelle -> des registres d'activité et non des usagers (un usager pouvant passer de l'un à l'autre) :



II – Le déplacement à pied dans le système institutionnel des mobilités nocturnes :

La rythmique des polarisations festives semble produite – en partie – par les réseaux de mobilité. La mobilité (des biens, services, personnes, idées, modèles, etc.) est liée à la vitesse, soit le rapport entre une distance et une durée dans la formule physique de base. Ce sont les potentiels de mobilité qui permettraient d'introduire une dimension sociologique, en fonction du « milieu » dans lequel la mobilité s'effectue. Parler de configuration fluide reviendrait, du coup, à dire qu'il n'y a pas d'entraves à la mobilité, permettant la formation de rythmes socio-urbains intenses. Parler de flou, par contre, reviendrait à noter la dimension informelle de ces potentiels de mobilité, à analyser ce qui en est intégré et exclus.

Or, les formes de mobilité à Paris dépendent étroitement du système de mobilités mis en place par les autorités publiques. En effet, le parc automobile a diminué dans l'ensemble des arrondissements parisiens, entre 1999 et 2006, d'après l'Apur (2010) : plus de la moitié des ménages parisiens ne sont pas équipés (alors que 51% des Parisiens sont abonnés aux transports collectifs). Les taux d'équipement les plus élevés sont relatifs aux ménages retraités et aux ménages avec enfant, plutôt dans les arrondissements de l'ouest parisien, soit le profil inverse du profil sociologique des sortants (entre 17 et 35 ans (la majorité ayant entre 19 et 26 ans), étant étudiant ou occupé professionnellement dans le tertiaire (professions intermédiaires, cadres et employés), plutôt célibataire et sans enfant, dans une zone urbaine dense). De même, l'analyse de l'Enquête Globale Transports par l'Omni (2013) montre que les déplacements entre le domicile et les loisirs se font majoritairement en transports collectifs (35%) ou en marchant (46%), l'automobile n'étant utilisée que par 10% des Parisiens.

1. Le système institutionnel des mobilités nocturnes à Paris :

Le système de mobilités mis en place dans la Ville de Paris est complexe et foisonnant. Le Stif est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Concernant les métros (16 lignes couvrant la Ville de Paris et la petite couronne de proximité) et le réseau express régional (5 lignes couvrant la Ville de Paris, la petite couronne et une partie de la grande couronne ; renforcées par 8 lignes de transilien), les horaires de passage sont entre 05h30-06h et 00h40 voire, en bout de ligne, 01h15 + 1 heure les vendredis, samedis et veilles de jour férié (depuis 2007). Du coup, il y a un creux nocturne d'environ 03-04 heures. À cela, il faut ajouter la diminution par deux de la fréquence des passages de trains, dès la soirée, puis, un passage en moyenne toutes les 10 minutes entre minuit et 02 heures (temps doublé en petite couronne). Le week-end, les pics horaires relatifs aux heures de travail ne sont pas observés dans le nombre d'entrants aux stations de métro. Mais, les plateformes de mobilité sont les plus fréquentées entre 21 heures et 22 heures et entre 05 heures et 06 heures, puis, ce sont les polarités festives (qui ont une importance plus grande entre minuit et une heure), voire les portes de Paris (quartiers populaires de travailleurs, en semaine). La fréquentation est plus élevée le samedi qu'en semaine.

Face au creux nocturne des métros et RER, un réseau de bus de nuit (les Noctambus devenus Noctiliens en 2005) ont été mis en place - dès 1921 - pour relier les portes de Paris au centre. Aujourd'hui, le réseau compte 47 lignes circulant de 00h30 à 05h30 : un système polarisé autour du centre de Paris (Châtelet) et, fait nouveau dans le schéma directeur du plan Noctilien, de quelques pôles de mobilité + deux lignes circulaires font le tour de Paris dans les deux sens. La fréquence est de plus en plus importante au fil des années : un Noctilien sur six passe quatre fois ou plus par heure le week-end (Apur, 2010), contre deux Noctambus par heure auparavant, mais, seulement dans la Ville de Paris et des communes de la petite couronne de proximité. Dans la grande couronne, la fréquence peut être d'un bus par heure.

En Vélib' [réseau de vélos en libre-service depuis 2007 couvrant la Ville de Paris et la petite couronne de proximité (environ 17.000 vélos en circulation pour plus de 1.200 stations)], la durée moyenne d'un trajet est de 19 minutes la semaine et 23 minutes le week-end. Il est davantage utilisé en journée que la nuit (notamment pour des trajets domicile-travail), mais, les quartiers de polarités festives font l'objet d'un fort taux d'utilisation du Vélib' entre 22 heures et 04 heures, surtout le week-end (20% des trajets d'une journée en week-end se font la nuit)¹. D'ailleurs, le nombre de pistes cyclables a été sans cesse augmentée : de 8 km en 1995, 180 km en 2000, 444 km en 2009.

Par conséquent, le système de mobilités nocturnes institutionnelles a tendance à se diversifier en types de modes de transport et à proposer quantitativement des transports plus fréquents et nombreux dans chaque mode. Il reste néanmoins des efforts quantitatifs et qualitatifs à effectuer.

2. Les problématiques du système de mobilités nocturnes d'après les usagers :

Le système relatif au métro est la référence utilisée par les informateurs franciliens, afin d'explicitier le cadrage territorial et temporel de leurs sorties, bien davantage que les autres

¹ Schéma d'orientations pour le développement du vélo (Apur, mai 2010)

modes de transport ; surtout pour la fin des moments festifs qui est l'objet des discussions et tactiques mises en place.

Le territoire de sortie se trouve, pour les Parisiens, cadré par la possibilité de rentrer à pied, du fait des métros fermant plus tôt que les bars. Les débits de boissons et restaurants, par arrêté préfectoral, peuvent ouvrir jusqu'à deux heures du matin. Les « ouvertures de nuit » (jusqu'à 05 heures du matin) correspondent à des autorisations personnelles et incessibles pour les « établissements qui offrent à leur clientèle, à titre principal, l'audition de musique et le spectacle sur scène ». Les discothèques doivent fermer, au plus tard, à 07 heures du matin. Du coup, la proximité des territoires de sortie importe dans le choix des lieux fréquentés et accentue la polarisation festive autour des quartiers étudiants et juvéniles. La fermeture des métros contracte le territoire festif, du fait de ne pas pouvoir se déplacer aussi librement que la journée. Ainsi, par exemple, ceux effectuant des soirées électro dans les squats aux portes de Paris, savent qu'ils passeront là-bas l'ensemble de leur soirée. Ces horaires impliquent également une temporalisation cadrée des soirées, tel que le fait de prendre le métro vers minuit afin d'aller en boîte de nuit, un moment de choix et de reconfiguration du groupe, où ceux qui ne souhaitent pas passer l'ensemble de leur soirée en boîte de nuit vont rentrer.

Face au métro fermé, le Noctilien est posé comme une des alternatives possibles. Pour autant, ceux résidant en grande couronne ont un avis plutôt mitigé, du fait de l'éloignement, par rapport aux polarités festives, du seul arrêt de Noctilien dans Paris, et du peu de fréquence imposant des temps d'attente parfois longs, soit une inter-modalité mal gérée. De même, le temps de trajet est plus important que le temps classique en métro/RER, soit une fatigue. Or, les fêtards plus ou moins alcoolisés se mélangent avec des travailleurs venant de terminer leur service, l'attente se passant dans la rue, allongé par terre ou sur un muret pour les plus alcoolisés du fait de l'absence d'espaces de prévention ou de secours. Concernant les Noctiliens dans Paris, leur fréquence est très importante et usage différent. Ainsi, les comportements pourront s'y trouver davantage relâchés, du fait d'être entre individus dans un esprit festif. Pourtant, le maillage du territoire est centralisé et ne répond pas suffisamment aux besoins. Le Noctilien semble davantage pris en groupe, afin de gérer l'attente en faisant un débriefing de la soirée. Seul, ce sera plutôt la marche ou le vélo. Mais, l'attente longue semble gâcher le souvenir de la soirée. Les sortants peuvent se retrouver dans des lieux qui leur sont peu connus, à l'identification socioculturelle des habitants du lieu qui leur est étrangère et former un sentiment d'insécurité. Ces conditions font que des tactiques temporelles sont mises en place pour éviter de prendre le Noctilien, telles qu'attendre les premiers transports en commun en fréquentant un lieu peu coûteux. Une autre solution est l'utilisation de l'application RATP, or, elle est assez peu connue. En fait, se pose la question du défaut d'information : la cartographie des Noctiliens est peu lisible et pas interconnectée avec les lieux de sortie. De manière globale, il y a peu de dispositifs d'information sur les possibilités en matière de mobilité urbaine nocturne dans Paris. De même, il semble ne pas y avoir de panneaux/signalisation permettant de s'orienter dans un quartier spécifique. Se déplacer la nuit, du fait de la modification du système des transports en commun par rapport à la journée, nécessite un apprentissage qui se fait sur le long terme.

Les sortants de nuit, face à ces problématiques, utilisent des alternatives tels que les voitures de tourisme avec chauffeur, remplaçant la voiture individuelle du fait d'un taux

d'alcoolisation trop élevé. Le taxi reste un mode de transport considéré comme couteux et, sauf dans les polarités festives, il est difficile à en obtenir.

Le fait de faire du vélo la nuit est, par contre, vécu comme confortable grâce au nombre de voitures moins important ; cela permet de créer un sentiment de sécurité et confort sur la route. Par contre, l'usage du Vélib' est restreint du fait de devoir payer – pour ceux n'ayant pas la carte – une caution de 150 euros. De plus, la problématique de trouver un vélib' en fonctionnement se pose, du fait de la polarisation des zones festives engendrant des stations de vélib' vides ; à l'inverse, dans les zones résidentielles, il sera plus difficile de trouver une place pour poser son vélib'. Il y aurait donc un manque de roulement.

La marche est souvent articulée au fait de faire du vélo, sans doute par l'extrême flexibilité de ces modes de déplacement en termes de trajectoire. Cependant, l'utilisation de la marche à pied comme mode de déplacement implique une connaissance de la Ville de Paris. La plupart des informateurs n'en parlent pas spontanément, n'étant pas à leurs yeux un mode de déplacement à prendre, mais, correspondant au fait de se sauver par soi-même de la nuit sombre et froide. La marche aura alors un rythme plus rapide, le corps étant renfermé sur soi afin d'éviter le contact avec l'autre. Le fait de traverser des lieux où les commerces sont ouverts sera plutôt vécu comme sécurisant. Ce retour à pied est une des thématiques évoquées lorsque l'on demande les souvenirs des sortants. La majorité de ces souvenirs évoquent un retour au domicile long, après une soirée : plusieurs heures du fait d'une absence ou d'un problème de transports en commun ou publics ; des déambulations à pied, plutôt alcoolisées, empruntes de techniques telles qu'enlever ses talons et mettre des ballerines, etc. Ces souvenirs sont plutôt positifs si vécus en groupe et négatifs pour les retours individuels.

En fait, une double forme de ségrégation se note : une ségrégation socio-spatiale par rapport à ceux vivant à distance de l'hyper-centre (accentuée pour les résidents en grande couronne) et une ségrégation socio-temporelle par rapport à ceux vivant au cœur de la nuit. Pour autant, les Parisiens ayant pu se confronter à d'autres expériences urbaines, notent la diversité des possibilités de sorties à Paris permettant d'éviter de parcourir de longues distances, ainsi qu'un certain nombre de possibilités de transport pour rentrer chez soi, vécue comme une chance. Les interactions interpersonnelles seront différenciées la nuit : le fait de partager la « même galère » pour rentrer et d'être ensemble dans un état d'esprit festif amène à parler plus facilement à l'autre.

Paradoxalement au cadrage temporel décrit et rationalisé, les représentations des informateurs sur les nuits urbaines festives portent sur la dimension atemporelle, une sorte de temporalité suspendue où la montre n'a pas sa place. Les débuts dans la pratique (liés à l'adolescence ou au passage à la majorité) correspondraient à une période d'excès : des sorties très fréquentes à un rythme intense, sans horaires imposés et avec peu de limites globales, afin d'effectuer ses expériences de vie ; face à la période d'entrée dans la vie active qui se voudrait plus cadrée, pour des sortants se déclarant mûres. Cette vision des nuits urbaines festives est une opposition radicale à la représentation diurne en tant que contraintes, notamment horaires, et prévisibilité. Ainsi, ces jeunes sortants mettent en avant la nuit en tant que temps de « liberté », de fluidité, laissant place au fait de se laisser happer par un événement ; une volonté mise à mal par les horaires restrictifs des transports en commun. Ils revendiquent

majoritairement : une fermeture plus tardive des débits de boisson et une extension des horaires de métro.

3. Les propositions des autorités publiques :

Pour résoudre ces problématiques de mobilité nocturnes, entre autres, la Ville de Paris a mis en place les Etats généraux de la nuit en 2010, puis, le Conseil de la nuit parisienne en 2014. Ils se voulaient être participatifs, dans une logique *bottom-up*, et intersectoriels ; une démarche affichée qui n'est pas totalement réalisée en pratique.

Dans l'atelier « Mobilités nocturnes », les objectifs affichés sont : la valorisation de l'offre de transports la nuit, une amélioration de la liaison Paris-Région parisienne, la prise en compte des usages et des déplacements facilités. Seulement, concernant l'extension des horaires de métro à Paris, la balle se renvoie entre la Mairie, la RATP et le Stif, des négociations qui durent depuis plus de 15 ans=> étude du Stif en ce moment. Les élus chargés de la nuit sont favorables à une extension des transports, mais, ils notent :

- ➔ Des problèmes techniques pour ouvrir métro toute la nuit (pas de double tronçon à Paris et temps d'entretien plus long, or, possible de couper des tronçons comme à Berlin) donc lignes automatisées ? Oui, mais régie derrière : étude d'impacts, financière et de possibilités
- ➔ Problème salarial : or, conducteurs de Noctilien existent.

En fait, l'enjeu – pour les autorités urbaines – est de développer le tourisme nocturne et festif à Paris, donc, d'améliorer l'attractivité festive et culturelle de Paris, afin de se positionner dans la compétition économique entre grandes métropoles et en termes d'image publique. D'ailleurs, le récent rapport remis au Ministère des Affaires étrangères (2015), pour qui le tourisme nocturne est l'un des pôles d'excellence pour renouveler l'image touristique de la France, note comme propositions une meilleure information et un élargissement des horaires et de la fréquence des transports en commun de nuit, ainsi qu'une sécurisation des pôles de mobilité.

Pourtant, l'ensemble des acteurs des autorités publiques, élus et préfecture, ne souhaitent pas d'une ville fonctionnant 24 heures sur 24, notant qu'il n'y a pas de sens à cela. Plutôt que de « copier » le fonctionnement diurne, alors que les usagers de la ville nocturne sont moins nombreux qu'en journée, ils souhaitent conserver une spécificité nocturne.

Enfin, la grande problématique vient de l'absence totale de propositions sur la marche nocturne. Elle semble marginalisée par les autorités urbaines ; rappelons l'interdiction de l'errance en étant seul de nuit aux XVII et XVIIIème siècles à Paris, surtout sans avoir un porteur de falots (un éclaireur). Seul le plan piéton (en cours) semble pouvoir y remédier, mais, les projets jusqu'ici sont plutôt adaptés à un fonctionnement diurne que nocturne. Or, la Ville de Montréal a depuis quelques années renouvelé, par exemple, son plan d'éclairage nocturne afin d'éclairer des monuments de manière différenciée pour créer des repères temporels et spatiaux d'envergure, mais aussi, d'éclairer l'espace urbain en rendant plus confortables et sécurisant les cheminements piétons et expériences esthétiques, et non en suivant un éclairage fonctionnaliste.

Seule une intervenante, lors des EGN, livre un appel à la prise en compte de la marche (vite oublié) :

« Il serait intéressant de réfléchir à développer la marche comme un vrai réseau. Et concernant la marche de nuit, je formule le vœu que la marche de nuit, qui fait peur à un certain nombre de personnes, soit développée, rendue conviviale et amène [...] On imagine un système de sentiers urbains aménagés qui seraient repérables et éclairés, et ça c'est pas seulement le traitement du transport, c'est vraiment un travail sur la ville. »

III – Entre le régime utilitaire et le régime de déambulation de la marche urbaine nocturne :

La marche est au cœur des pratiques festives en zone urbaine dense ; on a pu voir en quoi elle permettait une alternative au système de transport urbains défaillant pour rentrer chez soi (sous le registre essentiel du déplacement). La proposition d'étendre les horaires des TC pourrait alors satisfaire les usagers. Mais, si l'on regarde la marche sous son registre ludique, qu'en est-il ? En fait, la nuit, le déplacement à pied n'est pas seul, il cohabite avec d'autres usages piétons dans l'espace urbain : des formes de promenades déambulatoires, des formes d'attentes, des déambulations festives, etc. ; ainsi qu'avec d'autres formes de mobilité. Le tableau suivant, issu d'une analyse fine d'une rue commerçante à Paris de nuit, permet de noter les interactions entre ces formes de mobilité, à proximité d'une polarité festive :

	Fin du temps diurne (19h-21h)	Début du temps nocturne et Intensification (21h-00h)	Rupture (00h-02h)	Creux nocturne (02h-05h)	Reprise du temps diurne (05h-07)
Marche urbaine la nuit	Retour au domicile ; nombreux marcheurs	Loisirs + RDV amicaux	Loisirs + Retour au domicile ; rues quasiment vides en semaine de 02h à 05h		Retour au domicile + aller au travail (en semaine)
Interactions entre mobilités	Flux importants, circulation « diurne »	Peu de flux automobile en semaine et intense le week-end ; station de Vélib' pleine dès 23h ; taxis mis en valeur, rapides		Moins de flux ; rentrent en Vélib' ; taxis cherchent le client	Premières camionnettes en semaine ; circulation diurne
Commerce	Commerce diversifié ; clients divers ; prêt-à-porter très présent	Prédominance de l'hôtellerie/restauration et des bars	Rue festive ; restaurants fermés ; clubs (+ commerce de drogue le week-end)		
Sans-abrisme	Peu visible, dispositifs simples	Mardi : distribution de la soupe populaire	Deux types : dormir & mendier	Dormir : dispositifs plus importants	Vers 7h30, moins nombreux
Propreté/saleté	Rues propres ; bacs à ordures ménagères nombreux et anarchiques	Rues un peu sales à côté des kébabes et établissements de loisirs	Corbeilles de rue débordant ; peu de bacs à ordures ménagères	Rues sales : segments 2 et 4	Saleté de la rue intense ; 07h : nettoyage
Conclusion	Rue intense et attractive, passante	Rue intense et attractive, début des festivités	Rue festive et moins attractive	Rue vide en semaine, festive et sale en week-end	Rue dormante, lieu de passage

1. Les problématiques de l'aménagement urbain pour la marche :

Ainsi, la principale raison de la présence d'usagers dans la rue, de nuit, correspondra à un investissement du temps libre, sous forme d'activité ludique hors de son domicile. Cependant, cette raison cohabite avec d'autres motifs d'usages de la rue : des individus rentrant à domicile ce qui peut créer des formes de ralentissements de la marche, de détours, etc.

De manière globale, nous pouvons noter que Paris est une ville où il est relativement aisé de marcher la nuit. En effet, les commerces fermant à 02 heures, par exemple, replient leurs terrasses et emprise sur la rue, laissant de larges espaces de déambulation. De même, la

piétonisation d'une partie du centre-ville permet le développement de pratiques festives et, quand elle n'est pas officielle, elle est effectuée par l'usage. Il s'agit d'une véritable reprise de l'espace urbain par les sortants. Mais, des obstacles à la marche à pied nocturne sont notés : le pavage des rues empêchant les roues de rollers ou skateboards et rendant ardu le passage des valises ; les croisements avec les automobiles par des passages piétons nombreux et feux de signalisation ; un mobilier urbain de barrières et potelets trop important. Les atouts facilitant la marche à pied sont : un grand espace piéton (plateau), vide et sans obstacle ; des trottoirs larges ; un éclairage dessinant des cheminements. Mais, l'aménagement des espaces urbains à Paris n'inviterait pas à profiter des nuits urbaines.

L'hyper-mobilité est accentuée par :

- Des équipements publics de mobilité repérables et homogènes, bien répartis sur le territoire
- Des stationnements automobiles et des zones de taxis à proximité des zones festives centrales ; des stationnements deux-roues informels permis
- La proximité de grands équipements et de zones festives centrales
- Des aménagements étant des obstacles à la marche à pied : pavage, croisements avec automobiles et mobilier urbain en profusion
- L'absence de zones piétonnisées et une forme urbaine en entonnoir
- Une fluidité et un flot de la circulation par la non-saturation globale et un aménagement cohérent, en faveur des automobilistes
- Une adéquation entre l'offre de mobilités urbaines et les attentes, en termes d'équipement.

La flânerie et marche à pied sont permises par :

- Un manque d'équipements publics de mobilité et une répartition inégale (stations de Noctiliens)
- Des zones « vides » et loin d'animations nocturnes, des rues étroites
- Des aménagements facilitant la marche à pied : plateau piéton sans obstacle, trottoirs larges, éclairage de cheminement
- Une inadéquation entre l'offre de mobilités urbaines et les attentes, en termes d'équipements : des stationnements deux-roues inadaptés, un approvisionnement du nombre de Vélib' en station problématique en zone festive, etc.
- Une adéquation entre l'offre de mobilités urbaines et les attentes via des zones de cohabitation pacifiée entre divers types de mobilités
- Une occupation plus faible de l'espace et la conception de zones de repos (placettes, parcs).

2. Déambuler en soirée :

La marche ludique, relative au passage d'un lieu à un autre établissement de convivialité, se fera de manière lente et collective. Elle est soumise aux diverses « prises » qu'offre le milieu dans lequel elle prend part. Alors que le déplacement pourrait être effectué de manière rapide de par la proximité des lieux, il devient une véritable activité en soi, de rencontre avec les autres individus présents dans la rue et dans un esprit festif, soit un ensemble de pauses, de discussions, etc. Mais, elle est l'occasion également de respirer entre deux lieux, une sorte de moment de préparation pour la suite de la soirée. Du coup, les sortants en profiteront pour la

combiner avec le fait de retirer de l'argent (pour payer l'entrée ou l'alcool), le besoin d'uriner (entre deux voitures pour les femmes et contre un mur ou une porte cochère pour les hommes), la nécessité de manger (via l'un des snacks ouvert tardivement), le fait de devoir s'alcooliser davantage pour pouvoir danser, se lâcher (en achetant de l'alcool dans les épiceries de nuit ouvertes, etc.), en fumant un joint, etc. Ainsi, le cœur de la soirée peut se passer dans la déambulation, souvent par défaut : le fait de ne pas trouver le lieu convenable (ambiance ne correspondant aux attentes, manque de place, aller de lieu en lieu pour rejoindre une soirée sympathique, etc.) pouvant mener à des tensions au sein du groupe. C'est l'expérience de la nuit (ou celle des autres, en se tenant au courant par texto) qui enjoint alors à une telle mobilité, pour créer le souvenir insolite permettant de narrer sa soirée. Ces souvenirs résultent en une « image » faite de rencontres et/ou activités marquant l'appropriation d'un lieu : « *Le quartier de Montmartre, c'est grand. (...). Place du Tertre également, où j'ai des amis qui se sont fait arrêter en train de tagger au-dessus d'un arrêt de bus. C'était très drôle. C'est l'image de la soirée, tu restes sur ta faim à chaque fois* ». Nous pouvons considérer – avec D. Boullier – qu'il s'agit d'une recherche de l'événement dans l'événement même de sortir. Par conséquent, en soi, il s'agit bien d'aller d'un point A à un point B en se servant de la rue, mais, le choix de la marche (par défaut de transports ou commodité du fait de la proximité et de l'esthétisme urbain) fait que ce registre est mêlé aux expériences urbaines.

Ainsi, que ce soit sous le registre du déplacement ou sous le registre ludique, la marche à pied n'est jamais exclusive à l'un ou l'autre ; elle mêle divers modes d'être à la rue. L'exemple d'autres modes de transport permet de le comprendre. Ainsi, le métro fait l'objet d'un investissement festif quatre fois par an depuis décembre 2007, lors des *subparties* organisées à Paris. Le collectif est visible sur la plateforme numérique Facebook, par laquelle il transmet les informations relatives au lieu de rendez-vous (une place ou un parc, entre 18 heures et 21 heures). Puis, la troupe d'une centaine de sortants investit joyeusement les rames du métro, faisant de cet espace urbain un territoire festif ; tout en tenant à respecter le règlement de la RATP. Il s'agit d'une véritable tactique allant à l'encontre d'un lieu festif fixe et marchand.

3. Quatre dimensions d'analyse de la marche urbaine nocturne :

Avec M. Mauss (1968), nous pouvons considérer la marche comme un ensemble de gestes corporels techniques acquis par l'apprentissage (via l'éducation ou l'imitation) relatif à son environnement social. Il définit les techniques comme « *les façons dont les hommes, société par société, d'une façon traditionnelle, savent se servir de leur corps* ». La nuit, globalement, la démarche se veut relative à une déambulation, sous la forme de piétinements facilitant les détours du corps et du regard pour se livrer aux diverses sollicitations. Quand le rythme est accéléré, au niveau d'un espace ne présentant pas ou peu d'accroches possibles, les marcheurs manquent de temps pour appréhender le milieu urbain et ses ambiances, il s'opère un resserrement du groupe autour d'un objectif commun de déplacement vers un certain point, ainsi que des regards vers l'autre et ses discussions. En fait, être en collectif encourage à homogénéiser le rythme, les digressions de rythme et de trajectoire étant davantage notables en cas d'absence d'échanges verbaux. Nous pouvons penser que l'échange verbal nécessite l'orientation du corps vers celui auquel on s'adresse, au moins de la tête, et une distance suffisamment proche pour être entendu et ne pas troubler les autres interactions possibles sur place. Néanmoins, au fil de la marche et de la fraîcheur du climat, le rythme ralentit et des

sous-groupes de marcheurs ont tendance à se créer suite aux accointances. En période froide, la marche se veut plus rapide et le corps plus renfermé sur soi afin de faire signe d'une nécessité de chaleur, de la récréation d'un cocon. Au-delà d'une certaine préparation pour certains à vivre cette expérience sous le mode « randonnée » (avec des chaussures adaptées, un bonnet, une doudoune, un sac à dos, etc.), c'est l'habitude de la marche et l'éducation à la patience qui jouent des rôles importants.

Mais, le fait de marcher exprime aussi un certain « être-au-monde », un rapport à l'autre et au soi, exprimé sous la forme d'un rôle social. Le rôle social du sortant se définit comme étant le rôle qu'il croit devoir jouer et le rôle qui lui est assigné. Ainsi, le rôle attendu, par les autres membres du groupe, est qu'il suive le rythme sans trop imposer de pauses aux autres (par l'alcoolisation empêchant une marche au rythme du groupe ou les prises urbaines), qu'il soit un interagissant intéressant (ne pas toujours utiliser son téléphone portable, être drôle, etc.) et permette de mener vers un événement. Cependant, cette attente peut rentrer en contradiction avec le rôle que les membres du groupe croient devoir jouer, en fonction d'une identification par un trait caractéristique. Donc, ce rôle social attendu renvoie à un ensemble de règles informelles. Cependant, elles sont appropriées pour déterminer qui est admis ou exclu du groupe, en fonction de ce que produit le détournement du degré de tolérance.

Également, la marche est « axiologique », elle renvoie à un certain nombre de normes marquées par la maîtrise du désir, l'éthique, le vouloir. Des gestes d'énerverment et de lassitude se laissent entrevoir, sans être forcément exprimés, en cas de longue déambulation fatigante, sans en voir le but. C'est un véritable travail sur soi, un contrôle de ses désirs immédiats qui est nécessaire mais douloureux, c'est-à-dire, se prouver la capacité d'un dépassement de soi et permettre la réalisation d'une entreprise collective. On peut observer un relâchement du « sang-froid » (défini par M. Mauss) menant à une forte emprise dans la rue, permise par la densité faible d'autres marcheurs, de commerces, automobiles, etc. Le contrôle du corps, au niveau de sa droiture et de la présentation d'une façade mettant à son avantage, a tendance à s'amoinrir au profit de l'apparition de mouvements désordonnés, d'un lâcher-prise relatif à l'émoi de par une déstructuration progressive de sa façade présentable (cheveux décoiffés, odeurs de transpiration, joues rouges, etc.), comme forme de résistance au désir de s'en échapper pour vivre une nuit festive ou confortable.

Enfin, l'acte de marcher est « logique », il amène à une capacité de signe, au langage. La marche collective amène à un discours de partage d'expérience, après-coup, de nécessité de verbaliser son vécu. Ceci peut expliquer l'efficacité de la mise en co-présence d'acteurs différenciés, sous un rôle social commun, en suivant la même technique et partageant les mêmes désirs, pour mener au dialogue avec l'autre, s'ouvrir à son univers de signification et tenter de le comprendre. De la sorte, le langage porte sur, dans et par la marche, sur la fatigue et la douleur, le rythme et la manière de l'effectuer, lors de la marche et des sollicitations urbaines, dans un partage de son regard sur ces sollicitations et grâce à la marche en tant qu'expérimentation partagée, créatrice d'une cohésion sociale.

Conclusion :

La nuit, la ville est habitée par les diverses formes de mobilités. Or, les mobilités nocturnes se trouvent différentes des mobilités diurnes, du fait d'un cadrage temporel et territorial du système institutionnel de mobilités, mais aussi, du fait du vécu d'un temps libre sous un mode festif. La démarche est ralentie, telle une suspension dans le temps, plus zigzagante et conviviale, mais, peu confortable. La marche est une véritable activité en soi, pouvant devenir le cœur de l'activité du noctambulisme à la recherche d'un événement. Mais, le retour au domicile, seul, où se posent des questions de sentiment de sécurité, est problématique. Faut-il

pour autant ouvrir le métro toute la nuit et proposer une ville fonctionnant sans repos 24h/24 ? En fait, la question est plutôt de comprendre ce que produit ce type de seuil, ce qu'il permet, tel que la découverte de soi, de la ville, par un enchantement urbain où le contrôle social est atténué. Il convient de conserver des interstices, des rituels, afin de conserver une forme d'être à soi et au monde qui puisse se réinventer sans cesse.