

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 692



Nicolas Fussler/IAU tdf

MOBILITÉ

Juillet 2015 • www.lau-idf.fr

LA RÉPONSE DES TRANSPORTS COLLECTIFS À LA MOBILITÉ NOCTURNE

13%

Proportion de Franciliens travaillant occasionnellement ou habituellement la nuit.

4%

Part de la demande journalière en déplacements, écoulee entre minuit et 5 h du matin sur les routes d'Île-de-France, en semaine.

2h 15

Horaire de fin de service du métro parisien le week-end, l'un des plus tardifs du monde.

10

Nombre de villes dans le monde ouvrant certaines lignes de métro toute la nuit le week-end.

LES ACTIVITÉS NOCTURNES SE DÉVELOPPENT DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS, DONT PARIS. ELLES AUGMENTENT LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS ET APPELLENT UNE RÉPONSE SPÉCIFIQUE DES TRANSPORTS URBAINS. COMMENT CE THÈME EST-IL ABORDÉ DANS LE MONDE ET QUEL EST LE POSITIONNEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE ?

Une relative banalisation de la soirée et de la nuit est observée dans les grandes métropoles. Même si les activités nocturnes demeurent minoritaires, elles font émerger des besoins plus importants de déplacements sur ces créneaux atypiques. Revêtue d'une connotation symbolique, la nuit cristallise les fantasmes de citoyens qui rêvent d'une « ville qui ne dort jamais » et où l'offre de transport est constante, à toute heure. Or l'analyse de ce thème met en évidence sa nature plurielle : multiplicité des populations concernées, fluctuations horaires, variations saisonnières, etc. Chaque agglomération a tenté d'apporter sa réponse spécifique, en conciliant les attentes liées au service public, avec d'importantes contraintes techniques et budgétaires.

FESTIVE ET PRODUCTIVE : LES DEUX FACETTES DE LA NUIT

La nuit recouvre des notions distinctes. Elle est à la fois « soirée » lorsque certains commerces et lieux culturels sont ouverts, « transition » lorsque l'activité ralentit, « sommeil » lorsque la ville veille, et « matin » lorsque les fonctions d'entretien et d'approvisionnement préparent la cité à sa vie diurne.

Des séquences et des polarités différentes

Le pouls nocturne ne bat pas à la même vitesse partout. Une fois minuit passé, les lieux culturels et commerciaux s'éteignent majoritairement. Au-delà de 2 h, les débits de boisson sont soumis à une fermeture légale, sauf autorisation préfectorale. En revanche, les transactions au marché de Rungis peuvent débiter dès 2 h du matin, l'aéroport d'Orly ouvre ses portes à 3 h 30 et les grandes gares ferroviaires parisiennes s'éveillent dès 4 h 30. Enfin, les pôles assurant les fonctions vitales de la cité (santé, sécurité, réseaux) restent actifs tout au long de la nuit.

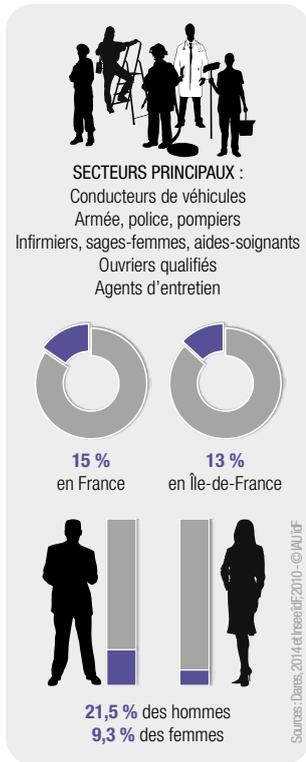
En somme, le mode festif de la ville est relativement contenu, principalement en première moitié de nuit et en cœur d'agglomération, sur des secteurs géographiques précis. Le travail de nuit est quant



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

Les travailleurs de nuit



TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE : QUI DÉCIDE ?

C'est le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui pilote l'ensemble des transports publics. Le STIF décide des liaisons à desservir, désigne les exploitants et encadre leurs activités, définit les modalités techniques d'exécution et est responsable de la politique tarifaire. Il est dirigé par un conseil de 29 administrateurs émanant notamment de la région Île-de-France (15 représentants), de la ville de Paris (5 représentants) et des 7 autres départements franciliens. Sa présidence est assurée par le président du conseil régional d'Île-de-France. Pour les collectivités locales membres du STIF, les dépenses obligatoires représentent environ 13% du financement des transports en commun d'Île-de-France. Elles se répartissent à 51% pour la région Île-de-France, à 30% pour la ville de Paris et à 19% pour les autres départements.

à lui plus homogène et se diffuse sur un large territoire, avec des relais temporels d'un pôle à l'autre.

Des enjeux spécifiques pour les travailleurs de nuit

La loi considère que le travail de nuit concerne toute activité entre 21 h et 6 h. Sa définition la plus restrictive inclut obligatoirement l'intervalle entre minuit et 5 h¹. C'est également le créneau retenu par une majorité d'études statistiques et le plus proche des horaires de fermeture des réseaux de transport urbain ferroviaire dans le monde.

L'Insee [Bué, Coutrot, Guignon, 2008] souligne que si la durée collective du travail a fortement diminué entre 1998 et 2002, suite aux lois sur la réduction du temps de travail, les horaires atypiques se sont développés. Ainsi, la proportion de salariés travaillant la nuit, restée stable durant les années 1980, a augmenté de façon modérée, mais continue depuis vingt ans : de 13% en 1991 à 15% en 2012 (dont 7% de manière habituelle) [Algava, 2014].

Ces horaires atypiques concernent principalement la fonction publique (travailleurs clés de l'armée, de la police, des pompiers, du milieu hospitalier, etc.), les transporteurs et les intérimaires.

En Île-de-France, l'Insee a recensé 13,1% d'actifs travaillant la nuit (entre minuit et 5 h), une situation moins fréquente que dans l'ensemble du territoire métropolitain [Boudjemaa, 2010].

Une enquête menée par le bureau des temps de la mairie de Paris a également souligné que 70% de ces actifs se déplaçaient en modes individuels, dont la voiture². Parmi les actions proposées pour mieux concilier vie professionnelle et familiale, 63% des sondés ont cité l'amélioration des transports collectifs nocturnes.

LA FRÉQUENTATION NOCTURNE DES RÉSEAUX FRANCILIENS

La voirie, en tant que support de mobilité individuelle, propose une infrastructure constante et disponible à toute heure. Sa fréquentation est peu contrainte pendant la nuit, ce qui la rend attractive. Elle fournit donc une indication de la demande potentielle pour les transports collectifs.

Une demande limitée en cœur de nuit

Sur le réseau routier principal d'Île-de-France, le trafic entre minuit et 5 h représente 4% du trafic moyen journalier en semaine. En cœur de nuit, le trafic écoulé chaque heure est donc inférieur à 1% de la demande journalière, alors que les heures de pointe du matin et du soir représentent une moyenne de 7%³.

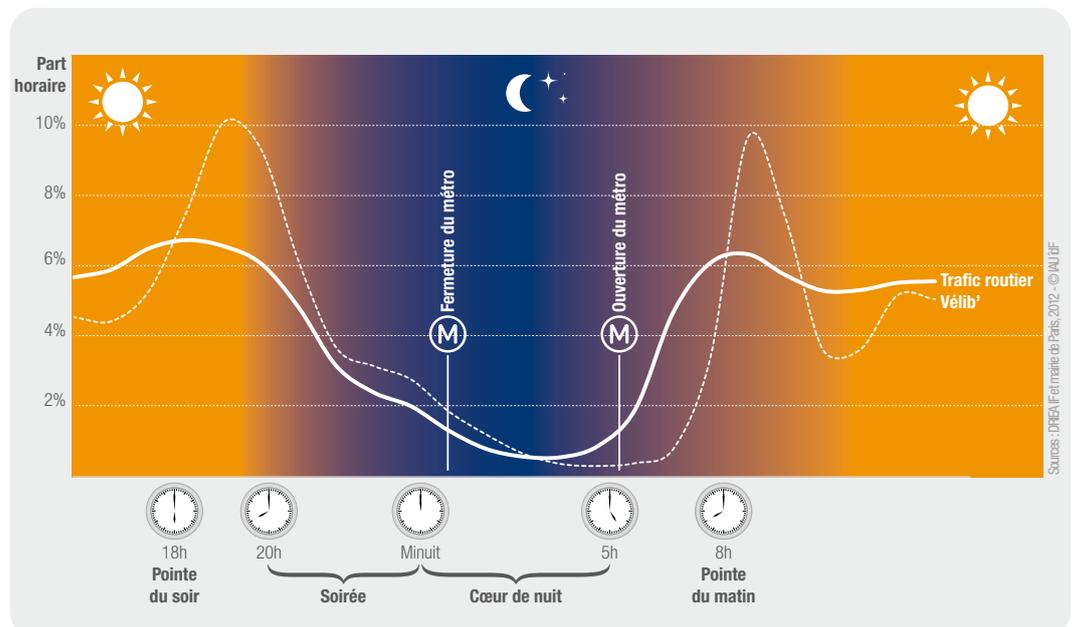
Parallèlement, les statistiques d'emprunt des vélos en libre-service Vélib' révèlent que l'usage du service entre minuit et 5 h représente 4% de la demande quotidienne en semaine, et 13% le week-end.

Concernant la demande en soirée (entre 20 h et minuit), les deux exemples démontrent qu'elle est soutenue et comprise entre 12% (réseau routier national) et 16% (Vélib' en semaine). La chute de la demande après minuit est donc un facteur majeur à prendre en compte lorsqu'on analyse les transports nocturnes.

La réponse francilienne : des métros tardifs relayés par des bus nocturnes

En Île-de-France, les réseaux ferrés assurent une desserte massifiée jusqu'à 1 h 15 environ. Le service est prolongé d'une heure, pour le métro parisien uniquement, les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Sa fréquence est soutenue jusqu'à la fin du service avec un métro toutes les 10 min en moyenne.

Répartition de la demande journalière en déplacements en Île-de-France : les exemples du trafic routier et du Vélib'



En deuxième partie de nuit, le réseau de bus Noctilien fonctionne quotidiennement, entre 0 h 30 et 5 h 30. Il a été initié en 2005 en restructurant l'offre antérieure Noctambus, apparue en 1997. En 2015, Noctilien représente 47 lignes de bus, dont les fréquences ont été régulièrement renforcées depuis la création du service.

Ce réseau a enregistré une fréquentation de 10,5 millions de voyageurs en 2014, en croissance forte par rapport à 2013, avec une répartition homogène des usagers tout au long de la nuit. La fréquentation est plus élevée de 67% le week-end par rapport à une nuit de semaine, tout en étant modérée (35 000 voyageurs en moyenne)⁴.

LES CAS DE FIGURE INTERNATIONAUX

Afin de mieux positionner le cas francilien, les offres nocturnes de 51 agglomérations équipées de métro dans le monde, dont 32 en Europe, ont été analysées. Elles permettent de dégager de grandes tendances internationales, et illustrent les arbitrages possibles entre les attentes des usagers et les contraintes des réseaux lourds de transport urbain.

Une offre nocturne focalisée sur les bus de nuit en semaine

L'offre nocturne en semaine prend principalement deux formes dans le monde : une absence d'offre clairement identifiée ou un réseau de bus nocturnes. Ainsi, pour un tiers des cas étudiés, il n'existe pas

d'offre de transport collectif les nuits de semaine. En revanche, 63% des agglomérations (dont Paris) proposent un réseau de bus nocturnes pendant les plages de fermeture de leur métro. L'ampleur de ce réseau est extrêmement variable (d'une seule ligne à Tokyo à un réseau de près de 90 lignes à Londres) et l'offre est parfois moindre en semaine par rapport au week-end (nombre de lignes réduit, horaires et fréquences limitées, etc.). Seules certaines lignes à Paris, Londres, Prague et Barcelone proposent des intervalles entre deux bus inférieurs à la demi-heure.

42% des villes prolongent les horaires du métro le week-end

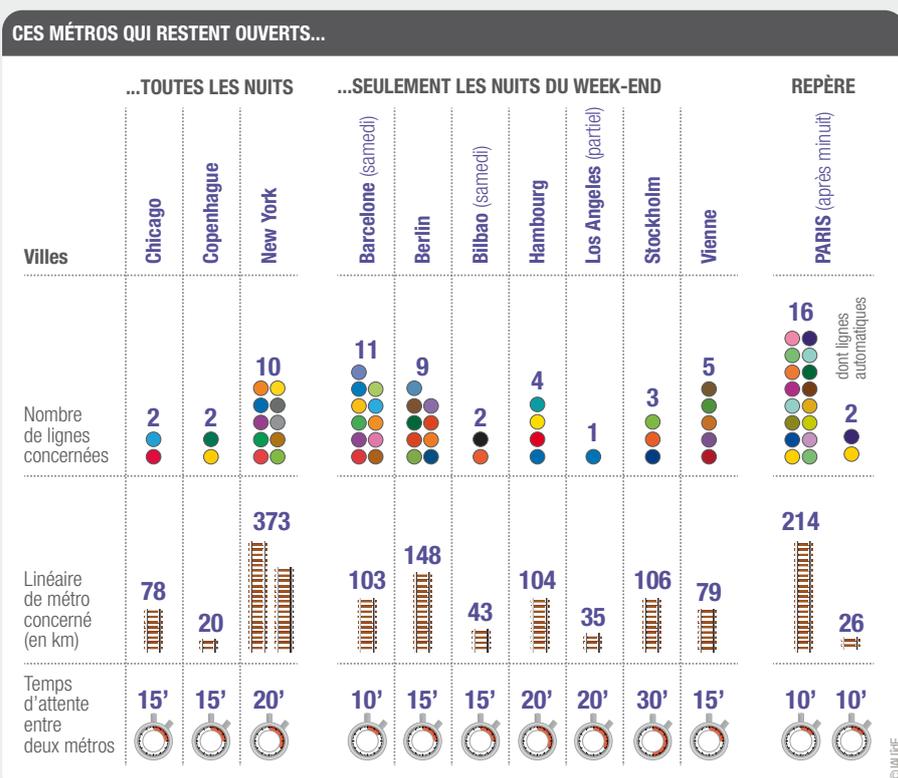
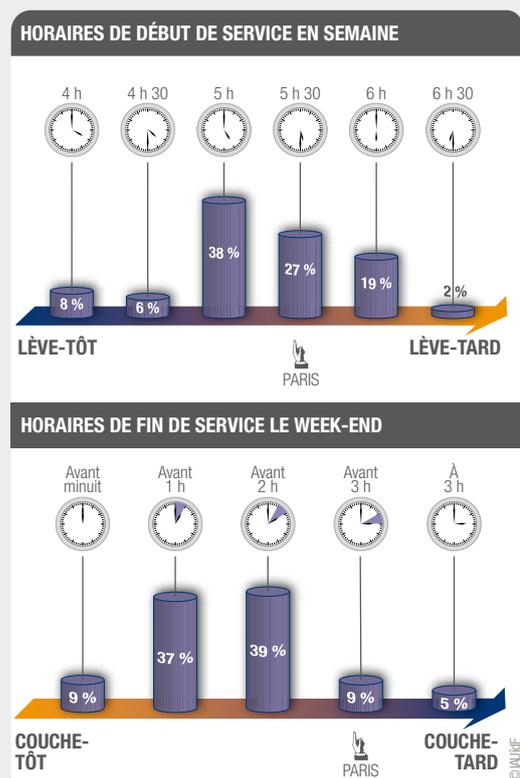
Concernant les nuits du week-end, la majorité des agglomérations (86%) propose *a minima* un réseau de bus nocturnes, auquel s'ajoute une prolongation des horaires du métro pour 22% des cas (dont Paris), ou une ouverture de certaines lignes toute la nuit (20%).

Lorsque les horaires du métro sont prolongés, la fin de service est reportée de 90 min en moyenne. Elle a alors lieu de 1 h 30 (São Paulo, Dubaï) à 3 h (Varsovie, Washington). Les fréquences moyennes proposées pendant cette prolongation sont comprises entre 15 min (Athènes, Boston) et 30 min (Munich).

Avec un intervalle entre deux trains inférieur à 10 min, le métro de Paris propose donc une offre relativement fréquente jusqu'à sa fermeture, qui est également l'une des plus tardives (2 h 15).

Lorsque certaines lignes de métro sont ouvertes toutes les nuits du week-end (sept cas en Europe,

Le métro parisien face à ses homologues mondiaux



trois aux États-Unis), elles proposent entre deux et quatre métros par heure, le cas le moins fréquent étant Stockholm avec une moyenne de 30 min entre deux métros. Certains métros profitent d'une demande plus faible le week-end pour retarder leur horaire d'ouverture. C'est notamment le cas à San Francisco où le métro n'ouvre pas avant 8 h le dimanche matin. Le phénomène concerne également Oslo, Bruxelles, Dubaï et Mexico.

Des offres nocturnes qui font débat

L'investissement des agglomérations mondiales sur le créneau des transports nocturnes est variable. Certaines ont choisi de créer ou de développer leur réseau de bus de nuit (Moscou, Budapest). D'autres l'ont restreint suite à des impératifs budgétaires (Bruxelles) ou l'ont abandonné (Boston). Par ailleurs, les modulations des horaires du métro le week-end sont des phénomènes relativement récents : prolongations en 2006 et 2007 à Paris, expérimentation en cours à Helsinki depuis 2013, ouverture du métro toute la nuit à Hambourg en 2004, à Vienne en 2010, etc. En septembre 2015, le projecteur sera porté sur Londres, qui proposera à son tour d'ouvrir certains tronçons du métro toutes les nuits du week-end, avec un intervalle de 15 min. La préparation de ce projet ne s'est néanmoins pas effectuée sans certaines tensions sociales [Gloaguen, Prédali, 2014].

À l'échelle extra-européenne, le sujet soulève également des interrogations culturelles, budgétaires et sociales. Aux États-Unis en particulier, le développement de l'offre nocturne est principalement abordé en termes d'impact sur l'économie, plutôt que sous l'angle du service public. C'est ce type de démarche qui a alimenté le plan d'amélioration des transports de nuit à San Francisco. C'est également un thème qui a animé les débats lors de la dernière campagne électorale de Boston, en 2013, ou au sein de l'autorité organisatrice des transports de Washington, en 2011.

LES ENSEIGNEMENTS POUR L'ÎLE-DE-FRANCE

Les transports collectifs nocturnes se basent principalement sur des réseaux de bus spécifiques en semaine et des horaires de métro aménagés le week-end. En ce sens, Paris est conforme aux tendances mondiales.

Les enjeux des déplacements nocturnes en Europe se focalisent sur les nuits du week-end et l'économie touristique des cœurs d'agglomérations. Cette demande est souvent portée par la ville centrale, dont le territoire correspond approximativement au périmètre du métro. Là encore, Paris ne fait pas exception : son poids régional influe sur l'organisation de l'ensemble des transports nocturnes et sa mairie examine régulièrement le thème de la nuit. Son périmètre limité ne peut cependant pas prendre en compte certains pôles d'emploi majeurs d'Île-de-France, situés en sphères métropolitaine et régionale.

À ces échelles élargies, les réflexions pourraient se focaliser sur l'équilibre régional de l'offre, sur l'adéquation de ses horaires avec les besoins des travailleurs de nuit et sur les nouvelles pratiques de mobilité, parfois investies par des acteurs privés. Elles devront prendre en compte les contraintes liées à la sécurité, aux moyens humains nécessaires, aux besoins d'information des voyageurs et à la maîtrise des nuisances dans une cité majoritairement endormie. Si d'éventuels aménagements de l'offre sont souhaitables, ils devront respecter le niveau de la demande en déplacements nocturnes et les besoins de maintenance des réseaux lourds.

En somme, la réponse des transports collectifs à la mobilité nocturne devra considérer que, même si elle se banalise, la nuit reste avant tout un créneau vital pour régénérer la ville et lui permettre d'assurer ses fonctions de jour. ■

Nicolas Boichon
ingénieur Transport

1. Code du travail, art. L3122-29.
2. « Enquête sur le travail de soir et de nuit en Île-de-France. Synthèse des résultats », réalisée auprès d'un échantillon de 1 403 salariés, Institut LH2, mairie de Paris, 2010.
3. Source : données Sirius de 189 stations du réseau national en Île-de-France, DRIEA IF, 2012. Traitement statistique : IAU îdF.
4. Sources : mairie de Paris, STIF, 2014.

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION

Valérie Mancret-Taylor

RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

MAQUETTE

François Pineau

INFOGRAPHIE

Nicolas Boichon

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Claire Galopin, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki,
sandrine.kocki@iau-idf.fr

IAU île-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071



RESSOURCES

- Algava Elisabeth, « Le travail de nuit en 2012. Essentiellement dans le tertiaire », *Dares Analyses*, n° 62, août 2014.
- Boudjemaa Florent, « Franciliens et Franciliennes : à chacun son rythme de travail », *Insee Île-de-France, Faits et chiffres*, n° 234, juin 2010.
- Bué Jennifer, Coutrot Thomas, Guignon Nicole, *L'évolution des conditions de travail. L'emploi, nouveaux enjeux*, Insee, 2008.
- Prédali Frédérique, Gloaguen Simon, *Veille sur les transports à Londres. Des J.O. 2012 à mi-2014*, IAU îdF, octobre 2014.

