

LES SYNTHÈSES DU LAB 2025



La mobilité festive du quotidien : un angle mort des politiques locales ?

Pratiques des 18-30 ans d'Est Ensemble et réponses institutionnelles

MASTER STRATEGIES
TERRITORIALES ET URBAINES

Juliette Billaud
Arthur Brulefert
Clara Fessant
Raphaël N'Guyen Tarrat



SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

LE PARTENAIRE

Créé en 2011, le Forum Vies Mobiles est un think tank de la SNCF spécialisé dans les questions de mobilité. Dans un contexte d'accélération des déplacements, il s'attache à comprendre comment les mobilités structurent nos modes de vie.

Sa mission est ainsi d'explorer les liens entre mobilités et rythmes de vie pour faire de la mobilité un levier d'émancipation, et d'accompagner la transition vers des modes de vie durables, en répondant aux aspirations des citoyens.

Pour ce faire, le Forum mène des recherches, finance des études universitaires, engage des débats et s'appuie sur des enquêtes de terrain. Il analyse les pratiques réelles de mobilité, en identifiant les enjeux et en formulant des propositions d'action à destination des décideurs publics. Il veille également à diffuser largement les connaissances produites à travers des publications ou des conférences.

Le Forum Vies Mobiles se distingue par son approche interdisciplinaire et son engagement en faveur d'un changement profond des politiques de mobilité, en France comme à l'international.

MÉTHODOLOGIE

Cette étude s'appuie sur une approche qualitative et inductive, visant à comprendre les enjeux sociaux et politiques des mobilités festives des 18-30 ans résidant à Est Ensemble. Elle repose sur quatre méthodes de recherche complémentaires :

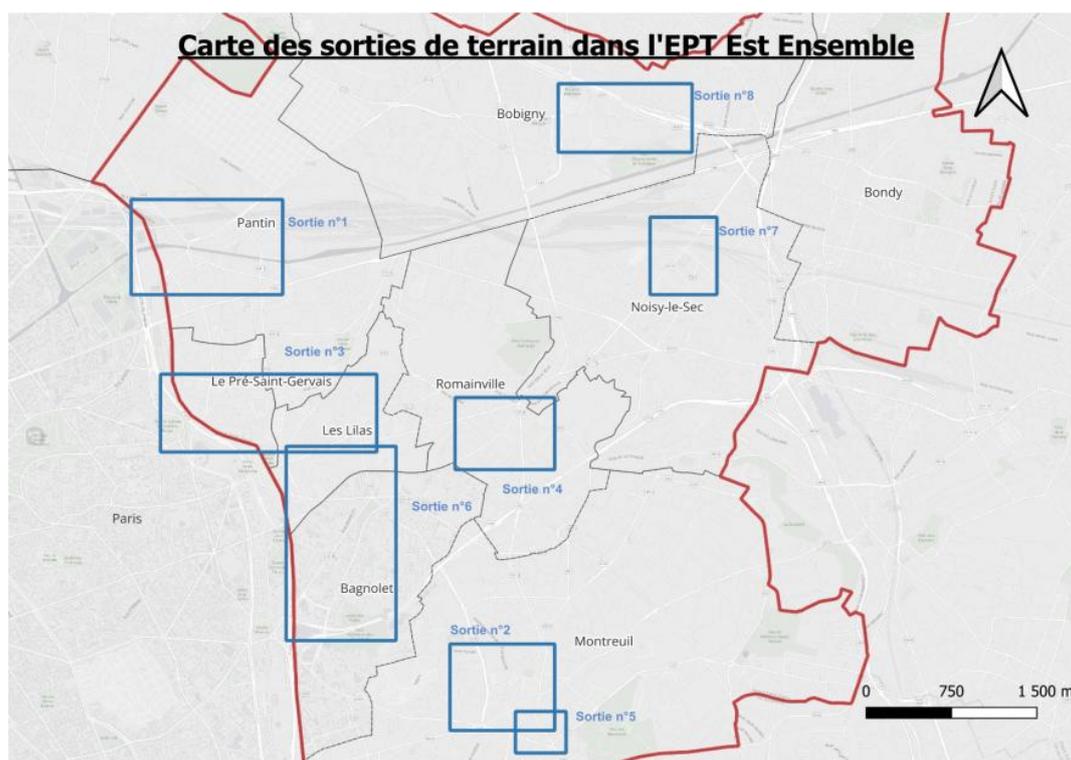
- Une **analyse documentaire approfondie**, qui mobilise un corpus théorique pluridisciplinaire (sociologie, géographie, urbanisme), incluant des travaux sur la fête, les mobilités nocturnes et les inégalités territoriales.
- Une **enquête de terrain**, qui constitue le cœur de la démarche. Elle combine 19 entretiens semi-directifs avec des jeunes usagers du territoire et 11 avec des acteurs publics ou professionnels des transports. Ces entretiens ont permis de cerner les pratiques festives, les contraintes de déplacements et les logiques institutionnelles.
- Des **observations directes**, réalisées entre avril et mai 2025 dans plusieurs communes d'Est Ensemble afin de saisir in situ les dynamiques festives, les ambiances, les formes de sociabilité et les usages des espaces publics nocturnes. Ces immersions ont aussi donné lieu à des échanges informels avec des usagers et des professionnels sur place.
- Une **analyse secondaire comparative**, menée avec le quartier de Hackney à Londres, permettant d'enrichir les résultats en apportant un regard croisé sur les politiques de mobilité nocturne.

LE TERRAIN ÉTUDIÉ

Situé en Seine-Saint-Denis, au nord-est de Paris, **Est Ensemble est un Etablissement Public Territorial (EPT)** qui regroupe neuf communes : Bagnole, Bobigny, Bondy, Le-Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-Le-Sec, Pantin et Romainville. En 2019, le territoire compte ainsi 435 582 habitants. On y remarque un certain dynamisme démographique qui s'accompagne d'une forte part de jeunes au sein de la population : près de 40% des habitants ont moins de 30 ans. La structure sociale d'Est Ensemble reflète aussi une forte mixité avec 40,5% des logements sociaux. Le territoire reste confronté à des fragilités économiques importantes, car en 2019, 27,5% des ménages vivent sous le seuil de pauvreté, et le taux de chômage s'élève à 17,6%, contre 12,9% pour l'ensemble du Grand Paris.

Le territoire d'Est Ensemble est également **caractérisé par une dichotomie spatiale** entre l'ouest et l'est de l'EPT. Les communes de l'ouest, comme Pantin, présentent une forte densité urbaine et sont marquées par un processus de gentrification amorcé dès les années 2000. Ces zones accueillent aujourd'hui un nombre croissant de cadres et de professions intermédiaires. À l'opposé, des communes situées plus à l'est comme Bobigny, moins denses et plus populaires, se distinguent par des revenus moyens plus faibles et des taux de chômage plus élevés.

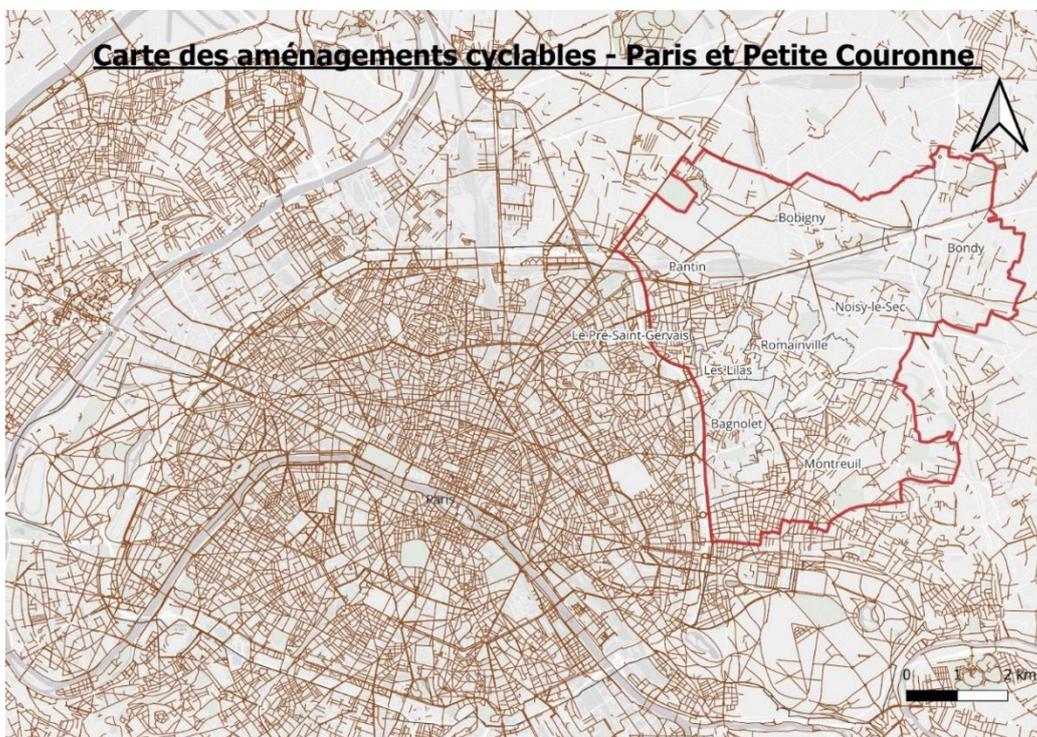
L'analyse du réseau de transports au sein de l'EPT Est Ensemble met en évidence une offre de transport **diversifiée, mais inégale**. En effet, le territoire est desservi par plusieurs modes de transport : métro (ligne 5, 7, 9, 11), tramways, RER, Transilien, bus et Noctilien, ainsi qu'un réseau de VLS (Vélib'). Toutefois, les zones proches de Paris bénéficient d'une meilleure desserte en stations de métro, ainsi qu'en stations de Vélib', ce qui facilite l'accès aux lieux festifs. En revanche, les communes situées à l'est de l'EPT connaissent une couverture plus faible, notamment en matière de transport en commun. Cette inégalité d'accès aux réseaux de transports publics se traduit par des difficultés pour les habitants de ces zones plus éloignées d'accéder aux lieux festifs du territoire, mais aussi d'y revenir en fin de soirée ou de nuit.



ENJEUX

Le Forum Citoyen du Forum Vies Mobiles a mis en lumière une aspiration forte, exprimée par les habitants d'Ile-de-France : pouvoir accéder à des lieux festifs en dehors du domicile, tout en bénéficiant de solutions de transport sécurisées pour rentrer tard le soir. Face à ces attentes, les pratiques de déplacement vers et depuis les lieux de fête suscitent des interrogations, car elles demeurent largement moins étudiées que les autres mobilités quotidiennes. Si la fête constitue un espace de sociabilité central dans la vie des jeunes urbains, les conditions de sa mise en œuvre – notamment les modes de déplacements pour s'y rendre et en revenir – apparaissent encore méconnues.

C'est dans ce contexte que le Forum Vies Mobiles a confié aux étudiants une étude consacrée aux mobilités festives. L'objectif initial était de **proposer des pistes de politiques publiques favorisant l'accès à la fête pour les jeunes** dans trois contextes urbains distincts : une grande métropole européenne, une ville moyenne française et une commune de la région parisienne. Cependant, la richesse des dynamiques locales et la volonté de produire une analyse fine sur un temps long ont conduit à un recentrage méthodologique : l'étude s'est ainsi concentrée sur un seul terrain, l'EPT d'Est Ensemble. Ce choix s'est justifié par la jeunesse de sa population, la diversité de ses contextes urbains et les fortes inégalités d'accès aux infrastructures festives et de transport. La dichotomie entre l'est et l'ouest en matière d'accès aux infrastructures de transport – comme les aménagements cyclables - pour aller et revenir de la fête est également apparu particulièrement intéressante pour appréhender la pluralité des dynamiques de mobilités festives.



Dès lors, l'étude nécessite un effort analytique visant à requalifier la mobilité festive comme une pratique sociale spécifique. En effet, les mobilités festives se distinguent par leur caractère nocturne, incertain et parfois marqué par la consommation d'alcool. Ces particularités peuvent générer des contraintes importantes pour les individus, qui doivent développer des tactiques

selon leurs ressources pour surmonter de nombreux obstacles tels que le manque d'infrastructures, le manque d'offres de transport ou la nécessité de parcourir de longues distances. Ainsi, aller faire la fête peut paraître moins contraignant que les trajets domicile-travail, mais demande malgré tout un effort considérable pour dépasser certaines difficultés.

Ces pratiques de mobilité s'avèrent ainsi fondamentalement différentes des autres formes de déplacements nocturnes. Elles ne relèvent ni des mobilités pendulaires, ni des mobilités professionnelles la nuit. Elles forment **un espace hybride : irrégulières, mais redondantes dans le temps et l'espace, à la fois individuelles et collectives, souvent multimodales et différenciées entre l'aller et le retour**. Dès lors, ces caractéristiques confèrent aux mobilités festives une singularité qui mérite d'être pleinement reconnue et théorisée comme un objet de recherche à part entière.



Fig. 1 et 2. Quai du métro Croix de Chavaux (Montreuil), direction Paris et clusters de bars à Pantin- Arthur Brulefert

Dans cette perspective, plusieurs questions ont guidé notre travail : **Quelles sont les pratiques de mobilités festives des jeunes de 18-30 ans d'Est Ensemble ? En quoi sont-elles influencées par les politiques de mobilité, notamment en matière d'offre publique ? Les mobilités festives sont-elles prises en compte par les politiques publiques ? Quelles seraient les pistes de réflexion afin de garantir aux 18-30 ans résidant au sein d'Est Ensemble une mobilité accessible, équitable et durable vers et depuis les lieux de fête ?**

Le travail de terrain a permis de tester un certain nombre d'hypothèses formulées en amont. Pour y répondre, il est central d'interroger les pratiques de jeunes usagers ainsi que les logiques institutionnelles. En croisant les points de vue d'habitants de 18 à 30 ans, de représentants publics et d'opérateurs de transport, l'étude permet de comprendre comment les mobilités festives sont vécues, mais aussi encadrées (ou négligées) par les politiques urbaines. La

comparaison d'Est Ensemble avec le territoire londonien propose également d'observer comment d'autres métropoles intègrent les usages nocturnes dans la fabrique de la ville. Ce rapport invite ainsi à questionner la viabilité d'un modèle nocturne de la fête qui, bien que vecteur de liberté, repose souvent sur des infrastructures énergivores et excluantes. En ce sens, il ouvre des pistes pour penser une fête plus équitable, mieux intégrée aux temporalités de la ville et plus respectueuse de ses ressources, contribuant ainsi à l'élaboration d'une urbanité plus juste et plus soutenable.

Ce travail de recherche s'inscrit pleinement dans les missions de l'École Urbaine de Sciences Po, en ce qu'il interroge les **conditions concrètes d'une ville accessible à toutes et tous, de jour comme de nuit**. Penser les mobilités festives, c'est s'intéresser aux rythmes multiples de la ville et à la manière dont les politiques publiques peuvent intégrer ces usages dans leurs stratégies de transition écologique, d'équité territoriale et d'inclusion sociale. Le choix d'Est Ensemble comme terrain d'étude répond à cette exigence critique, en révélant de fortes inégalités territoriales intra-urbaines. Ces disparités se traduisent notamment par l'exclusion de certaines populations des espaces festifs, en raison de freins structurels tels que le coût, l'insécurité ou l'absence de transports adaptés. Ces contraintes à la fête soulignent l'existence d'une fracture urbaine qui affecte les droits culturels et la participation à la vie sociale.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

La fête à Est Ensemble : une offre festive limitée, au contraste territorial marqué

Les sorties de terrain ont d'abord permis de révéler une forte inégalité spatiale de l'offre festive sur le territoire d'Est Ensemble. Seule la partie du nord-ouest du territoire (notamment l'ouest de Pantin) présente une concentration notable de lieux festifs. On y trouve plusieurs clusters de bars, des tiers-lieux comme la Cité Fertile ainsi que des boîtes de nuit liées à la culture électronique, telles que le Nexus. Bénéficiant d'une bonne accessibilité via les lignes 5, 7 et le RER E, cette zone en continuité directe avec le 19^{ème} arrondissement attire aussi bien les pantinois que les publics parisiens.

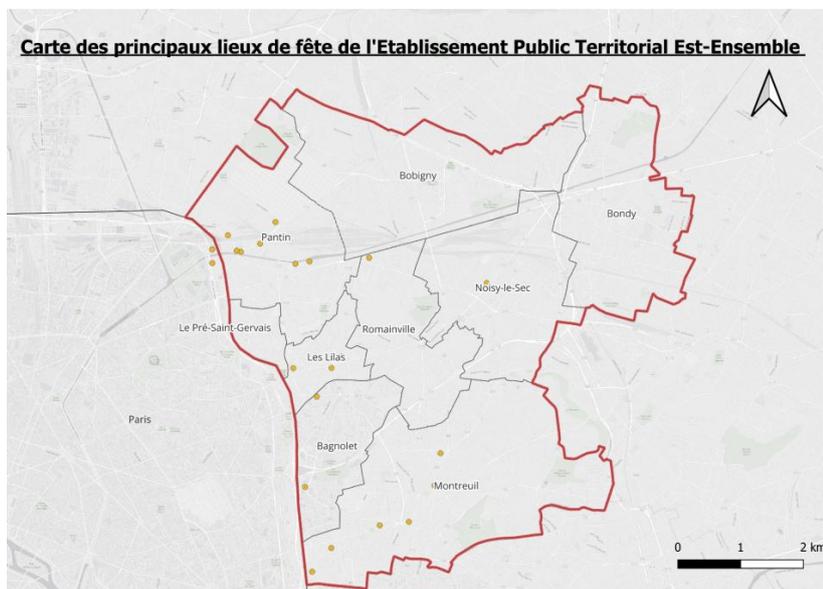


Fig. 3. Bar-tabac situé à Bagnole - Juliette Billaud

Cependant, en dehors de ce secteur, l'offre festive est nettement plus réduite et tend à se raréfier progressivement en avançant vers l'est. Si certaines villes comme Montreuil disposent de quelques rues animées avec des bars, la plupart des communes, notamment Bagnole ou Bobigny, ne comptent pas de lieux festifs fréquentés par les jeunes. Dans ces villes à dominante résidentielle, la sociabilité nocturne repose principalement sur des bars-tabac à la clientèle âgée et masculine. En conséquence, la majorité des jeunes interrogés déclarent se tourner vers Paris *intra-muros* pour leurs sorties festives.

Les pratiques festives des habitants d'Est Ensemble : entre accessibilités, tactiques et renoncements

Ce choix de se déplacer vers la capitale ne tient pas uniquement aux limites structurelles de l'offre festive d'Est Ensemble. Il reflète aussi une accessibilité nocturne restreinte : la configuration radiale du réseau de transport concentre les flux vers la capitale. Ce **double mécanisme** génère un décalage marqué entre le lieu de résidence et la localisation des espaces festifs, à l'origine de mobilités longues, contraintes et subies.

En amont de l'acte festif	Pendant l'acte festif	Après l'acte festif
<p>Planification et anticipation : Vérification des derniers transports en commun pour se rendre sur place à temps, obligation de prendre le dernier RER/métro, pouvant entraîner une longue attente avant le début de la soirée.</p> <p><i>“Quand je vais en boîte de nuit, le dernier RER il est à 22h24 précisément. Donc même si je ne fais rien avant, je suis obligée de prendre celui de 22h24.”</i> (Margaux, Villemomble)</p>	<p>Choix tactique de la localisation du lieu de fête : Se retrouver dans des endroits centraux pour minimiser les temps de trajet de tous les membres du groupe.</p> <p><i>“J'ai beaucoup de potes qui habitent autour de Paris. Et où du coup en général le plus simple c'est de se retrouver dans des endroits qui sont un peu centraux par exemple proches de Châtelet”</i> (Cérine, Les Lilas)</p>	<p>Adaptation et fragmentation du parcours mobilitaire : Utilisation de plusieurs moyens de transports différents (enchaînement métro + Vélib' + VTC).</p> <p><i>“J'arrive en bus jusqu'à Porte des Lilas, et je prends un Vélib' comme ça, c'est tout droit, ça va plus vite. Donc, un bus, puis Vélib' et après 5 min de marche.”</i> (Cérine, Les Lilas)</p>
<p>Chaînage : synchronisation précise des correspondances entre métro, RER ou autres modes pour enchaîner efficacement les trajets</p> <p><i>“Une fois j'ai une pote qui a fêté son anniversaire à place de Clichy. J'étais première arrivée et première repartie, parce que c'est hyper loin de Montreuil et qu'il fallait que je calcule toutes mes correspondances pour rien rater”</i> (Clara, Montreuil)</p>	<p>Flexibilité collective : Adaptation en fonction des participants, coordination des départs...</p> <p><i>“Y a une fois, j'étais avec une amie, qui ne voulait pas prendre le bus, donc on a pris un Uber pour rentrer ensemble donc au final on adapte en fonction de la situation”</i> (Marie, Pantin)</p>	<p>Tactiques de sécurisation : Rentrer accompagné, appeler ou faire semblant d'appeler quelqu'un en marchant, éviter les interactions non souhaitées, se cacher dans la rue...</p> <p><i>“J'avoue quand on rentre entre filles et qu'on voit une voiture passer à 4h du matin, on se cache derrière une autre voiture pour pas qu'elle nous voit”</i> (Léa, Villemomble)</p>
	<p>Maximisation du temps de fête : Attente du premier métro, prise du dernier disponible pour rester au maximum au lieu festif.</p> <p><i>“Il y a des fois où je me dis, franchement autant rester jusqu'à 5h, 6h du matin pour prendre le métro le matin”</i> (Demba, Noisy-le-Sec)</p>	<p>Mutualisation des moyens de transport : partage des courses VTC, utilisation collective des Vélib' pour réduire les coûts.</p> <p><i>“Et moi, par exemple, j'ai partagé un Uber avec un mec qui habitait à Bondy aussi et qui était dans la même galère que moi, tu vois.”</i> (Jade, Bondy)</p>
		<p>Relocalisation des lieux de retours au plus près des lieux festifs pour minimiser le temps de retour</p> <p><i>“Après si c'est vraiment trop loin de chez moi, j'anticipe et je demande à des copines qui habitent dans Paris ou pas loin si je peux dormir chez elles”</i> (Alma, Pantin)</p>

Fig. 5. Tableau récapitulatif des tactiques développées pour aller et revenir de la fête

Les mobilités festives, une thématique encore en marge des politiques de mobilité.

Ces tactiques soulignent ainsi que l'offre de mobilité nocturne demeure insuffisamment adaptée aux besoins spécifiques des pratiques festives. Les initiatives institutionnelles, comme l'opération « Nuits Festives » (test de l'ouverture en continu du métro la nuit en 2019) ou les élargissements ponctuels à l'occasion d'évènements calendaires spécifiques comme le Nouvel an, ne constituent pas une réponse systémique aux besoins différenciés des usagers de la fête. Ces dispositifs relèvent davantage de l'ordre d'initiatives ponctuelles à visée expérimentale que de l'intégration dans une stratégie cohérente et pérenne de mobilité festive nocturne.

À l'échelle d'Est Ensemble, l'offre nocturne est caractérisée par le développement du réseau Noctilien. Avec environ 400 passages de bus par nuit les week-ends, il se substitue au métro pour assurer une desserte minimale des 9 communes de l'EPT. Toutefois, des difficultés subsistent, notamment en ce qui concerne la répartition des noctiliens et l'articulation entre les derniers RER et ces bus de nuit. Des efforts sont actuellement déployés pour améliorer cette coordination et des pistes d'évolution sont à l'étude, telles que le développement de deux lignes de noctiliens en rocade suivant le tracé du tramway T1 entre l'Hôtel de Ville de Bobigny et la gare RER de Noisy-le-Sec.

Malgré ce renforcement du réseau nocturne, les entretiens menés avec les acteurs publics démontrent que mobilités festives restent largement invisibilisées dans les politiques de transports. Cette marginalisation s'explique par plusieurs facteurs structurels :

- Les **priorités budgétaires** : les mobilités festives ne font l'objet de lignes budgétaires dédiées. En raison de difficultés financières, les collectivités locales orientent leurs investissements dans les domaines considérés comme plus urgents. Dans l'EPT, 27% de la population est employée et 13% est ouvrière et une part importante occupe des postes de nuit près de la plateforme de Roissy. Les politiques de mobilité nocturne se concentrent ainsi en priorité sur les besoins de ces travailleurs en horaires décalés, au détriment des pratiques festives.
- Un **déficit manifeste de connaissance** : les usagers de la fête ne sont pas interrogés ou ciblés lors d'enquêtes spécifiques. En dehors des enquêtes origine-destination effectuées tous les 4 ans, aucune donnée spécifique n'est produite sur les pratiques festives. Cet angle mort méthodologique empêche la reconnaissance de la mobilité festive dans les documents de planification.
- Les **contraintes techniques** : les travaux de maintenance du métro francilien sont réalisés la nuit, ce qui empêche toute exploitation continue du réseau. De plus, le réseau ne dispose pas de voies d'interconnexions qui permettraient de maintenir une circulation partielle pendant les interventions. Cela rend donc difficile d'envisager un service 24h/24.
- La **fragmentation institutionnelle** : la gouvernance des mobilités est éclatée entre de nombreux acteurs (communes, EPT, Ile-de-France Mobilités etc.), ce qui complique la coordination. Chacun a ainsi une vision différente du territoire et des priorités : si Est Ensemble demande une meilleure desserte nocturne, Ile-de-France Mobilités estime satisfaisant le niveau d'équipement de l'EPT. Ce morcellement engendre également des divergences sur les solutions à privilégier pour aller et revenir de la fête. Alors que certains acteurs de l'EPT prônent le vélo comme réponse autonome individuelle, la RATP valorise une approche plus sécurisée et collective comme les Noctiliens.

L'ensemble de ces positions complique ainsi l'émergence d'une vision partagée et opérationnelle de la mobilité festive au sein du territoire d'Est Ensemble.

Les entretiens menés avec les acteurs publics révèlent donc que les mobilités festives restent largement invisibilisées dans les politiques de transport. Il existe ainsi un **écart structurel entre la demande sociale en matière de mobilité et la réponse institutionnelle apportée**. Les publics festifs, en particulier les jeunes, ne sont pas perçus comme légitime à bénéficier d'une offre dédiée face aux besoins en matière de déplacements domicile-travail. Alors même que la fête apparaît comme un espace-temps structurant de la sociabilité des usagers, les pratiques festives sont reléguées au rang d'usages secondaires, voire superflus. Cette **dissociation entre pratiques effectives et dispositifs institutionnels traduit une dissonance d'agenda**, tout en révélant des enjeux plus larges d'équité territoriale et sociale. Cette mise en perspective invite, de fait, à reconsidérer les mobilités festives, non pas comme un phénomène résiduel, mais comme un indicateur révélateur des inégalités d'accès à la ville nocturne. Elle souligne la nécessité de repenser les politiques publiques de mobilités en intégrant les usages réels et les rythmes sociaux différenciés. En ce sens, cette approche ouvre la voie à une réflexion renouvelée sur les critères de justice territoriale dans la fabrique des politiques publiques de mobilité.

Londres, l'exemple d'une ville 24/24 : un modèle souhaitable ?

Enfin, notre exploration approfondie du territoire d'Est Ensemble nous a conduits à élargir notre champ d'analyse par l'étude d'un terrain (secondaire) étranger, afin d'enrichir nos hypothèses et de mettre en perspective les dynamiques observées localement. Nous avons ainsi choisi **le quartier de Hackney, au nord-est de Londres, en raison de ses similarités sociologiques, économiques et urbaines avec le territoire étudié en France**. Hackney, comme Est Ensemble, se caractérise par une forte diversité sociale, une dynamique culturelle importante, ainsi qu'une urbanisation marquée par des contrastes internes. Ce terrain comparatif a permis de mettre en lumière certaines spécificités britanniques, notamment à travers le dispositif du *Night Tube*, un service de métro fonctionnant 24 heures sur 24 pendant les nuits de week-end. Cette infrastructure, rare en Europe, témoigne d'une prise en compte institutionnelle plus affirmée des mobilités nocturnes, bien que les mobilités festives ne soient pas au centre de la logique. L'usage généralisé des bus de nuit, ainsi que la quasi-absence d'aménagements cyclables sécurisés et continus, ont été analysés en parallèle du cas français.

Le travail mené à Hackney a également renforcé la pertinence de nos hypothèses initiales, en mettant à l'épreuve, dans un autre contexte socio-spatial, les tactiques développées par les jeunes pour accéder à des espaces festifs. Il a notamment permis d'observer comment l'articulation entre infrastructures, sécurité, coût et liberté de déplacement façonne les pratiques festives et conditionne l'accessibilité aux formes de sociabilité nocturne. Ce déplacement a ainsi enrichi notre compréhension des enjeux liés à la mobilité festive et offert des éléments de comparaison favorisant l'élaboration de recommandations plus complètes et éclairées.

Nos observations du modèle londonien nous ont conduit à questionner la portée d'un dispositif ouvert toute la nuit. La ville 24h/24h est-elle un objectif souhaitable ? Les politiques de la ville de Paris et de la région Ile-De-France devraient-elles s'orienter vers cet horizon ? Au-delà des enjeux du système de maintenance inadapté à cette ouverture continue, il s'agit ici d'interroger

la morale derrière cette continuité des activités et des mobilités. Les modes de vie urbains sont-ils destinés à être en perpétuel mouvement, sans temps de pause nocturne ?

Notons déjà que la nuit n'est pas synonyme de repos pour tous : environ 1 salarié sur 5 travaille de nuit, y compris de manière occasionnelle. De plus, il convient de définir l'objectif d'un tel dispositif. Ce dispositif peut permettre aux individus de se déplacer pour leurs loisirs, notamment pour leurs pratiques festives. Cependant, il peut également viser une maximisation de la productivité en assurant un travail continu. En ce sens, si l'on instaure une continuité nocturne dans la desserte des transports en commun, il faut être attentif à l'objectif politique sous-jacent.

Dans un troisième temps, on peut s'interroger sur la pertinence d'un modèle urbain fonctionnant 24h/24. La ville moderne doit-elle vraiment vivre en continu, sans pause ? Le concept de "**droit à la nuit**" soulève cette question. Il propose de limiter certaines activités, notamment commerciales, à des horaires définis. Ce droit vise aussi à dénoncer les dérives d'une activité urbaine permanente. Une ville sans repos génère en effet une pollution lumineuse et sonore nuisible pour les habitants. Cette réflexion remet en cause un enjeu central de l'urbanisme : la cohabitation des usages. Dès lors, comment permettre à ceux qui veulent faire la fête de s'amuser, sans nuire au sommeil des riverains ?

ENSEIGNEMENTS

Ce travail a permis de tirer plusieurs enseignements notables. Ces derniers peuvent directement être retranscrits sous forme de **recommandations de politiques publiques**, plus ou moins applicables au vu du contexte actuel des restrictions budgétaires. Ainsi, ces enseignements apparaissent comme une piste de réflexion globale sur la forme et la localisation de la fête en ville, mais surtout sur la manière dont l'offre de transport nocturne pourrait s'adapter pour mieux prendre en compte les mobilités nocturnes.

Renforcer et fiabiliser l'existant

- **La reconnaissance du thème de la fête et des mobilités festives comme enjeu public** : cela implique de dépasser les jugements moraux négatifs et d'envisager la fête comme une activité légitime, nécessitant des aménagements spécifiques. Les conseils de la Nuit de Paris devraient par exemple se saisir de cette question des mobilités, jusque-là délaissée.
- **Développer des outils afin de mieux appréhender les mobilités nocturnes** : encore méconnues et peu étudiées, il est essentiel de développer des outils (enquêtes, statistiques etc.) permettant de mesurer, quantifier, cartographier et étudier ces mobilités.
- **Fiabiliser les informations et la communication concernant le réseau de bus** : il est incontournable de fiabiliser les horaires de passage des noctiliens afin de réduire au maximum le temps d'attente des usagers la nuit.
- **Une présence humaine à bord des transports nocturnes** : alors que la RATP déploie des efforts pour assurer une présence humaine dans les hubs de noctiliens, il faudrait également l'assurer à bord de ces derniers.

Elargissement spatial et temporel des réseaux de transports nocturnes

- **Elargissement de la plage horaire du fonctionnement du métropolitain** : privilégié par les usagers de la fête pour son efficacité, le métro est également très contraignant en raison de son heure de fermeture. Ainsi, une ouverture du métro plus tardive répondrait davantage aux besoins des noctambules : lors des expérimentations d'ouverture tardive, les usagers utilisent l'offre disponible. On peut imaginer un service en continu du métropolitain, nécessitant de fait une adaptation par lignes, par stations, et par heures.
- **Un rééquilibrage et un agrandissement des zones desservies par le Noctilien** : une amélioration de la fréquence des bus, couplée à l'ouverture de nouvelles lignes, pourrait considérablement renforcer l'accessibilité nocturne de certaines zones. Un travail de rééquilibrage est également nécessaire : alors que le N42 est victime de son succès, trois lignes de noctiliens partagent un tronçon commun jusqu'à Pantin.
- **Une amélioration multiple du service Vélib** : afin d'éviter les pénuries nocturnes, le rééquilibrage entre les bornes effectué en prévision des mobilités matinales doit également prendre en compte les mobilités qui s'effectuent de nuit. Nous avons également imaginé une subvention métropolitaine différenciée afin d'aider les communes précaires à installer des bornes sur leurs territoires.

Penser les nouvelles logiques mobilitaires

- **Repenser la responsabilité des mobilités festives : mettre à contribution les lieux festifs** par la mise en place d'un outil fiscal ou d'un levier réglementaire obligeant les établissements à proposer des solutions de transports en lien avec les collectivités.
- **La mise en place de pistes piétonnes éclairées, balisées et surveillées le long des grands axes** : dans le cadre du plan piéton 2023-2030, il serait pertinent d'ajouter la création de "chemins nocturnes" passant à proximité des lieux de vie nocturnes pour permettre aux usagers de se déplacer en sécurité.
- **Une application numérique gérée par le service public** pour centraliser l'offre des courses automobiles nocturnes (VTC/Navettes/Covoiturage), et ainsi permettre une mise en relation entre les usagers souhaitant rentrer dans la même direction.

Repenser la forme, la localisation et la temporalité des actes festifs

- **Relocalisation des lieux festifs du quotidien au plus près des situations résidentielles** : cette dynamique permettrait de redynamiser certains quartiers, souvent perçus comme des banlieues dortoirs avec une unique fonction résidentielle.
- **Instaurer une pratique courante de faire la fête le jour** : plusieurs lieux proposent déjà des fêtes la journée comme la Cité Fertile.

POUR EN SAVOIR PLUS

Guérin, F. (2016). Le noctambulisme : articulation entre le régime utilitaire et le régime ludique de la marche urbaine nocturne. <https://hal.science/hal-01393587/document>

Gwiaździński, L. (2011). La ville par intermittence : des temps de la fête à un urbanisme des temps. *Revista Cidades*. <https://hal.science/halshs-01705899>

Gwiaździński, L., Maggioli, M., & Straw, W. (2020). Night studies : Regards croisés sur les nouveaux visages de la nuit. *L'innovation autrement*. <https://shs.hal.science/halshs-02572867>

Pradel, B. (2022). Temps, loisirs et mobilités. *Forum Vies Mobiles*. <https://forumviesmobiles.org/recherches/15528/temps-loisirs-et-mobilites>

Steiner, P. (2023). Chapitre 1. Sociologie de la fête. Faire la fête Sociologie de la joie. (p. 15-29). *Presses Universitaires de France*. <https://shs.cairn.info/faire-la-fete--9782130844389-page-15?lang=fr>.

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.