



“Les salariés de nuit doivent accéder aux mêmes transports que ceux de jour”

Tommy Vaudecrane, président de Technopol, organisateur de la Techno Parade.

1 Un soulagement pour les travailleurs nocturnes.

A Paris, 600 000 personnes travaillent entre 20 heures et 5 heures du matin, et 230 000 entre minuit et 5 heures du matin. Elles aimeraient pouvoir se déplacer sans forcément prendre leur véhicule ou les Noctilien, ces bus de nuit surchargés sur les grandes lignes. La population active de nuit doit pouvoir exercer son métier dans les mêmes conditions que celle du jour.

2 Cela réduirait les nuisances sonores.

Tous les Parisiens n'ont pas le même rythme de vie. Les jeunes, par exemple, sortent davantage le soir. Or, lorsque le métro est fermé la

nuit, ils rentrent dans des conditions de sécurité moindres et font davantage de bruit. A 2 h 30 par exemple, ils peuvent errer dans les rues à la recherche d'un taxi.

3 Développer l'attractivité de la capitale.

La nuit doit être mise en avant comme un facteur pour relancer le tourisme dans la capitale, notamment si elle accueille les JO en 2024. Il ne s'agit pas ici que de fête. Certains quartiers à Amsterdam (Pays-Bas), par exemple, fonctionnent 24 heures sur 24. La nuit, on peut donc aller à la bibliothèque, au musée. Par ailleurs, les lignes 1 et 14 sont automatiques. Leur ouverture ne pénalise donc pas le personnel.

pour

pour ou l'ouve du m toute l

Anne Hidalgo dit qu'elle « en rêve ». La maire (PS) de Paris imagine sa capitale, en 2024, lors des Jeux olympiques avec le métro ouvert 24 heures sur 24.

A l'image de New York, où les rames ne s'arrêtent jamais, ou de Londres, qui, depuis fin août, ne ferme plus les portes de son Night Tube le week-end, comme à Barcelone et Berlin. « Pour l'attractivité de Paris en tant que grande métropole européenne, il faut un vrai service de transport nocturne, et le Noctilien – le bus de nuit – n'est pas suffisant », pointe Eddie Aït. Ce conseiller régional d'Ile-de-France, à la tête du groupe Radical citoyen démocrate et écologiste, réclame l'ouverture, dans un premier temps, des lignes automatiques 1 et 14 les week-ends et veilles de jours fériés, la nuit. De quoi donner des idées aux petits frères du métro parisien à Lyon, Marseille, Lille,

400 30

chantiers (maintenance, sécurité, inspection, nettoyage) sont, en moyenne, actifs chaque nuit sur le réseau de la RATP.

C'est le budget, en millions d'euros, nécessaire en 2007 pour retarder d'une heure la fermeture du métro le week-end et veilles de jours fériés.

contre ? ouverture étro a nuit

contre

Toulouse ou Rennes ? Rien n'est moins sûr. D'ailleurs, le projet n'est pas du tout à l'ordre du jour, et c'est la région Ile-de-France, et non la RATP, la seule décisionnaire.

Un budget colossal

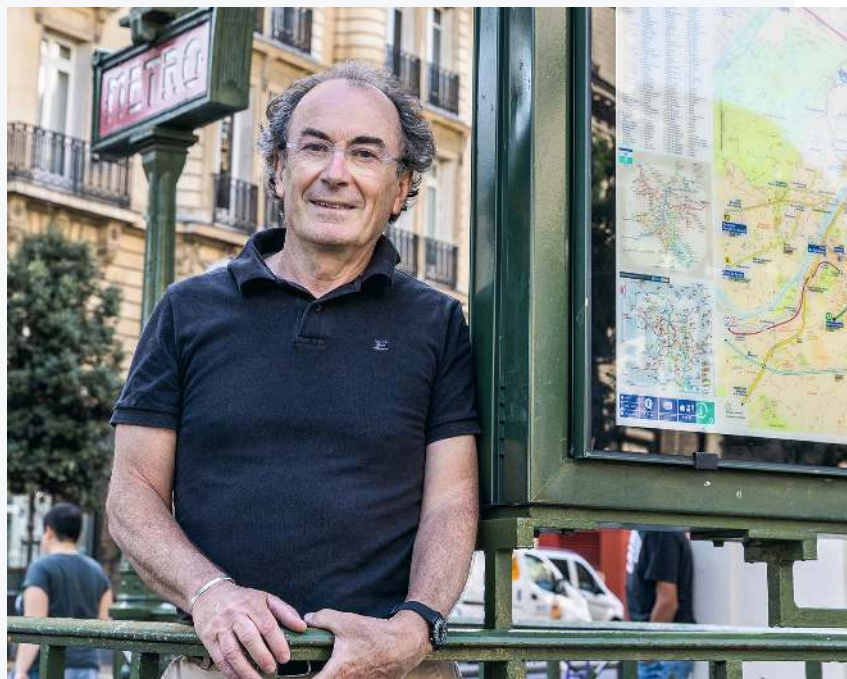
Une étude sur la question traîne toujours sur les bureaux du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Les obstacles se résument en deux chiffres : le déficit de 300 millions d'euros du Stif, et les 30 millions d'euros qu'a coûté, en 2007, la prolongation de soixante minutes de l'horaire de fermeture (porté à 2 h 15) du métro les vendredis, samedis et veilles de jours fériés. « Le métro la nuit n'est pas une priorité, ajoute Marc Pélessier, président de l'Association des usagers des transports Ile-de-France. Il faut d'abord améliorer l'existant, comme le bus de nuit, ou prolonger les horaires du RER. » — Flore Mabilieu

283 **230 000**

bus circulent de nuit, sur les 47 lignes du réseau Noctilien. 10,6 millions de voyages y ont été effectués en 2015.

personnes travaillent à Paris la nuit, entre minuit et 5 heures du matin, soit 13,7 % des emplois dans la capitale.

Sources : Stif, RATP, « Etude sur le travail de nuit à Paris »-novembre 2010-Aristat-Agence de recherche et d'ingénierie statistique.



“L'ouverture le week-end, c'est pour les fêtards et pour le lobby de l'alcool”

Gilles Pourbaix, porte-parole de Vivre Paris, association luttant contre les nuisances sonores.

1 Un important besoin de personnel. Ouvrir le métro la nuit, cela signifie mobiliser du personnel : des techniciens pour faire fonctionner le métro, mais aussi des agents pour la sécurité dans les rames et les stations. Car il y aura forcément des gens alcoolisés qui vont le prendre. Par ailleurs, c'est la nuit que les travaux ont lieu dans le métro. Comment va-t-on faire ? Est-ce que les Parisiens vont accepter que ces derniers soient aussi effectués de jour ?

2 Priorité au Noctilien, qui fonctionne déjà toutes les nuits. Ces bus passent dans de nombreux quartiers fréquentés de Paris et desservent même la banlieue. Il faudrait sans doute les

sécuriser davantage et mieux communiquer, pour redorer leur image. De plus, si l'ouverture du métro la nuit à Paris est un besoin économique pour tous les salariés qui travaillent en horaires décalés, alors il faut ouvrir toutes les nuits ! Une ouverture uniquement le week-end, c'est une ouverture pour les fêtards et pour le lobby de l'alcool.

3 Cela générerait plus de bruit dans les rues.

Si le métro est ouvert 24 heures sur 24 et sept jours sur 7, les établissements de nuit vont se développer au risque de voir se multiplier les groupes de gens complètement ivres, allant de bar en bar en criant et en gênant les habitants.