

Luc Gwiazdzinski

LA NUIT, DERNIÈRE FRONTIÈRE

C'est la nuit qu'il est beau de croire en la lumière.

Edmond Rostand

À l'ère des satellites, où tout paraît cartographié et analysé, la nuit urbaine n'a pas encore livré tous ses secrets. La ville, privée de la moitié de son existence, comme amputée, semble livrée aux seuls poètes et artistes. La nuit a inspiré des chantres aussi talentueux que Novalis ou Paul Morand et servi de cadre aux dérives de Richard Bohringer¹ (1998) mais rares sont les chercheurs qui aient trouvé le sujet digne d'intérêt. Mis à part l'ouvrage pionnier d'Anne Cauquelin² (1977), les travaux anglais sur l'économie de la nuit au début des années quatre-vingt-dix³ ou les recherches de Jean-Michel Deleuil⁴ (1993) sur les représentations, la littérature scientifique reste bien muette. Cet oubli vaut également pour les édiles et les techniciens de nos agglomérations. Dans de nombreuses villes, la période nocturne est absente des réflexions de prospective ou d'aménagement du territoire ou limitée aux aspects nuisances et éclairage public à l'exemple du Projet d'agglomération⁵ de Strasbourg : « *le développement de la vie nocturne est générateur de gêne pour les habitants* ». Seul l'aspect lumière est pris en compte à travers la Charte de l'éclairage public⁶. On peut donc bien se risquer à évoquer la nuit urbaine en tant que friche.

Une conquête progressive

La nuit urbaine a longtemps été appréhendée comme une discontinuité, le temps des ténèbres et de l'obscurité, celui du sommeil. Par extension, la nuit, symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité, la fermeture des portes de la cité fut longtemps considérée comme le temps du repos social. Elle est longtemps restée une inconnue, un « *finistère* » contre lequel sont venues buter les ambitions des hommes, un espace temps en friche qui suscite aujourd'hui quelques appétits. La lumière a pris possession de l'espace urbain, gommant en partie l'obscurité menaçante de nos nuits. Dans cette conquête de la nuit urbaine, la généralisation de l'éclairage public (huile, gaz, électricité) a joué un rôle fondamental rendant possible le développement des activités et des animations et entraînant l'ap-



La Poste.

1. Bohringer R. (1988), *C'est beau une ville, la nuit*, Paris, Denoël.
2. Cauquelin A. (1977), *La ville la nuit*, Paris, PUF, 171 p.
3. *Night-Time Economy*, notamment avec les travaux du sociologue et historien, Justin O'Connor.
4. Deleuil J.-M. (1993), *Lyon la nuit : espaces, pratiques et représentations*, thèse de doctorat en géographie, Université de Lyon 2 sous la direction d'André Vant. 450 p., 14 cartes, 4 tabl.
5. Projet d'agglomération (1990), Communauté Urbaine de Strasbourg, p. 79.
6. *L'ill lumière* (1994), Charte de l'éclairage urbain.

Les Annales de la Recherche Urbaine n° 87, 0180-930-IX-00/87/p. 81-88 © METL.



La nuit, secteur économique à part entière.

parition d'un *espace public*⁷ nocturne. Les entreprises industrielles fonctionnent en continu pour rentabiliser les équipements et, dans la plupart des secteurs, le travail de nuit se banalise. D'après la dernière enquête nationale disponible sur les conditions de travail⁸, la proportion de salariés travaillant la nuit a augmenté depuis 1991, alors qu'elle était restée stable entre 1984 et 1991. En 1998, près de trois millions de salariés travaillent au moins une nuit dans l'année, soit 20 % des hommes et 6 % des femmes. C'est le travail de nuit fréquent ou systématique qui se développe.

De plus en plus d'entreprises de services se mettent aux « 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 ». Il est aujourd'hui possible d'appeler sa banque à 3 heures du matin pour connaître l'état de son compte ou de commander un billet d'avion en pleine nuit. Cette accessibilité permanente est devenu un argument publicitaire banal. Dans certaines villes comme Helsinki en Finlande, il existe des crèches ouvertes la nuit. Un tel projet envisagé à Strasbourg pour répondre au problème des femmes qui travaillent de nuit n'a pas encore abouti.

Les transports publics fonctionnent de plus en plus tard. On connaît bien l'exemple de New York où le métro circule toute la nuit. De 1 heure à 5 heures du matin, le service est assuré avec un passage toutes les vingt minutes. Mrs. Amy Bauer, *Director Rapid Transit Schedule, au Metropolitan Transit Authority*, interrogée en 1999, m'a expliqué que si le service était assuré c'est parce qu'il était plus onéreux de fermer le système que de le laisser fonctionner toute la nuit. Les arguments sont inverses de ceux invoqués par la RATP en France. Dans le monde, la tendance générale est à une augmentation de la périodicité, de l'amplitude et de la fréquence des transports. Il existe un réseau spécial « noctambus » à Paris avec 18 bus de 1.30 à 5.30 du matin et des correspondances générales toutes les heures au Châtelet. Il draine annuellement plus de 2 millions de voyageurs (80 % le week-end). Londres ou Berlin ont également un réseau de nuit. C'est aussi le cas de nombreuses villes suisses ou allemandes de taille inférieure comme Genève ou Francfort. À Strasbourg, la plage des horaires de soirée a été un peu élargie et certaines nuits spéciales comme à la Saint Sylvestre, plusieurs lignes de transports fonctionnent déjà en continu.

De nombreuses activités décalent leurs horaires vers le soir. Dans les magasins, les nocturnes commerciales sont de plus en plus nombreuses. L'offre de loisirs nocturnes se développe. En quelques années, la nuit est devenue un secteur économique à part entière. Selon l'Association française des métiers de la nuit, 3 273 discothèques irriguent le pays de leur flot de musique et revendiquent un chiffre d'affaires de 5 milliards de francs. Les quelque 4 400 bars d'ambiance identifiés et en forte augmentation, pèsent à peu près autant. Si

l'on ajoute à cela les « discomobiles », karaoké, casinos et bowlings, le secteur représente un chiffre d'affaires de 10 à 12 milliards de francs.

Partout dans l'espace urbain, les distributeurs automatiques se multiplient (banques, stations services, caissettes, boissons, pain et bientôt repas), et autorisent une pratique continue sans surcoût. Partout, les « nuits spéciales » se multiplient et font recette : « *nuit du cinéma fantastique* », « *nuit électronique* », « *nuit des arts martiaux* », « *nuit des publivores* » [...]. Les soirées festives démarrent de plus en plus tard au désespoir des patrons de discothèques. Le couvre-feu médiatique est terminé : il y a longtemps déjà que radios et télévisions fonctionnent en continu et après le minitel, Internet permet de surfer toute la nuit. La nuit, qui fut longtemps un espace protégé doté de lois spécifiques se banalise. Autrefois interdites, les perquisitions de nuit en matière de terrorisme sont autorisées depuis le 31 mars 1997 et l'article 706-24-1⁹ du code de procédure pénale. Jusqu'en 1992, le travail de nuit des femmes était interdit en France. Depuis, la législation s'est assouplie, une évolution que le ministère du travail de l'époque avait désignée comme « un signe d'égalité entre les hommes et femmes ». Désormais, les femmes peuvent travailler de nuit, mais leur repos doit ensuite être équivalent à 11 heures consécutives au minimum. Plus anecdotique, le projet de loi autorisant la chasse de nuit dans certains départements français va dans le même sens.

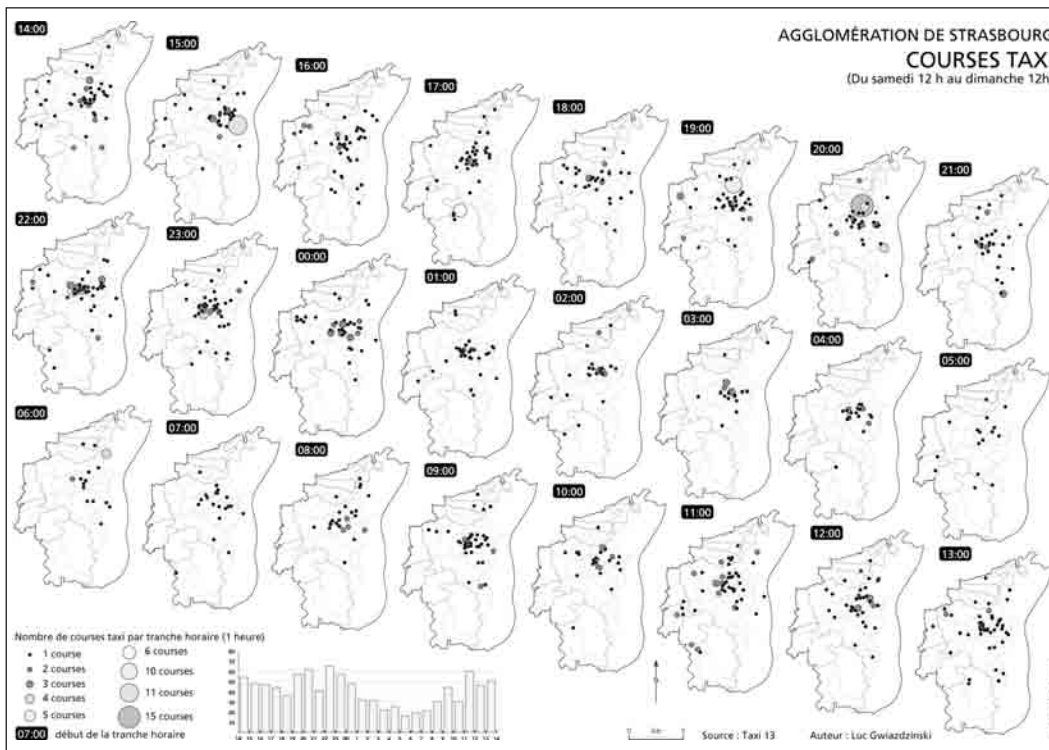
Conséquence ou cause de ces évolutions, même les rythmes biologiques semblent bouleversés. Depuis la guerre, le cycle de sommeil du citadin a subi un décalage d'environ deux heures. Aujourd'hui les Français s'endorment en moyenne à 23 heures au lieu de 21 heures il y a cinquante ans. Nous avons pu montrer dans le cas de Strasbourg¹⁰, que la nuit urbaine, définie comme la période où les activités sont très réduites, se limite aujourd'hui, à une tranche horaire de 1 h 30 à 4 h 30 du matin. Si les nuits de la capitale régionale ne pourront jamais être comparées à celles de New York, Paris ou Bruxelles, on ne peut plus vraiment dire que

7. Dans le sens d'« Espaces constitués par l'ensemble des lieux ouverts à tous [...] Ce sont à la fois des espaces formels, espaces en creux, définis par les bâtiments qui les bordent et des espaces de vie et de socialisation où se déroulent les activités propres à la vie collective d'une ville » in De Sablet M. (1988), *Des espaces urbains agréables à vivre*, Éditions du Moniteur, 285 p.

8. Bue J., Rougerie C. (1999), *L'organisation des horaires : un état des lieux en mars 1998, Premières informations, Premières synthèses*, Direction de l'animation et de la recherche, des études et des statistiques du ministère de l'emploi et de la solidarité, p. 2.

9. Loi n° 96-1235 du 30 décembre 1996 relative à la détention provisoire et aux perquisitions de nuit en matière de terrorisme, Journal officiel de la République française, 1er janvier 1997, p. 9-11.

10. Gwiazdzinski L., « La ville la nuit, un milieu à conquérir », in Raymond H., Cauvin C., Kleinsmager R. (dir.), 1998, *L'espace géographique des villes, pour une synergie multistrates*, Paris, Anthropos.



«*Strasbourg baille night*». La métropole vit aussi la nuit, surtout en fin de semaine. Une partie de la vie sociale reste en éveil : environ 20 000 personnes sont amenées à travailler à Strasbourg entre 0 et 5 heures du matin¹¹. Un quart des patrons et indépendants poursuivent leur activité. Les trois quarts des artisans boulangers, la moitié des conducteurs de taxis, le tiers des patrons de cafés, hôtels, restaurants, sont des habitués de la nuit. Certaines professions liées à la santé ou à la sécurité n'autorisent pas d'interruption nocturne : policiers, sapeurs-pompiers, médecins et infirmières. De nombreuses industries mobilisent leur personnel à l'exemple de General Motors où 180 personnes travaillent entre 22h25 et 6 heures du matin. De nombreux lieux de spectacles, théâtres, cinémas, commerces, bars ou restaurants, fonctionnent pendant les premières heures de la soirée. Plus tard, on trouve encore quelques *Döner Kebab*, une quarantaine de bars de nuit dont près de la moitié ouverts jusqu'à 3 ou 4 heures et sept discothèques. Si une demi-douzaine de restaurants permettent de se sustenter, les commerces de nuit se résument encore aux rayons des stations-service.

Une progression inégale dans l'espace

Le front progresse également dans l'espace de façon discontinue : des zones centrales réservées aux loisirs nocturnes se sont développées dans les cœurs anciens

des cités ; des zones périphériques concurrentes s'organisent progressivement à l'extérieur, sur les franges urbaines où multiplexes et discothèques se multiplient ; des points de distribution automatiques (tickets, boissons...) en continu s'installent partout alors que les *espaces-flux internationaux* (autoroutes, voies ferrées ou aéroports) traversent ou irriguent les métropoles avec leurs oasis de services permanents (stations-services, boutiques de gare ou d'aéroport...) pour nomades nocturnes. C'est un peu l'image de l'archipel qui s'impose lorsqu'on imagine la géographie de la nuit urbaine. Le front n'est ni régulier, ni continu, que ce soit à l'échelle de la ville ou du réseau urbain. Il présente des discontinuités, des avant-postes, des points d'appui, des bastions de temps continu (gares, aéroports, services d'urgence ou de sécurité...) mais aussi des poches de résistance où les habitants tiennent à leurs rythmes de vie classiques et des zones de repli où la résistance a gagné. Si l'on n'y veillait pas, cette situation pourrait entraîner l'apparition de nouvelles disparités entre quartiers et entre villes à l'offre nocturne contrastée ou générer l'apparition de nouveaux conflits.

Dans cet espace-temps, cohabitent différents types d'activités : celles qui sont spécifiquement peu à peu liées aux loisirs comme le théâtre, l'opéra ou le cinéma en soirée ou les discothèques, les bars, bars à hôtesse la nuit ; celles de jour qui gagnent la nuit comme le trans-

11. Enquête nationale emploi, INSEE, 1991.

port de marchandises, l'industrie ou la restauration. Ces activités dessinent généralement les contours d'un paysage de nuit. À Strasbourg, pour quelques heures, une nouvelle géographie de l'activité se met en place installant une partition de l'espace urbain : une *ville qui dort* (banlieues, zones résidentielles...); une *ville qui travaille en continu* (industrie, hôpitaux...); une *ville qui s'amuse* (centre-ville et périphérie); une *ville vide*, simple coquille pour les activités de la ville de jour (bureaux, centres commerciaux...). Des centralités nocturnes se dégagent, souvent différentes des centralités diurnes. À mesure que l'on avance dans la nuit, l'offre urbaine diminue, Strasbourg rétrécit et se blottit autour de son noyau historique. Les illuminations et l'animation se concentrent dans ces quartiers qui deviennent les principaux pôles attractifs. La liberté du noctambule en quête de compagnie paraît alors bien illusoire et tel un papillon de nuit, il se laissera attirer par les dernières lumières. Les lieux de vie diurnes (bureaux, centres commerciaux, zones d'activités) sont vides. D'autres espaces sont réinvestis par les Sans domiciles fixes qui refusent les lieux d'accueil institutionnalisés : églises et gares ne sont plus des refuges. Certains espaces sont réappropriés : le parc de la citadelle change de « clientèle ». Certaines avenues sont investies par les « dames ». Seuls quelques événements comme la « nuit bleue » de la Saint Sylvestre¹², la fête de la musique en juin, et les festivités du 14 juillet font un

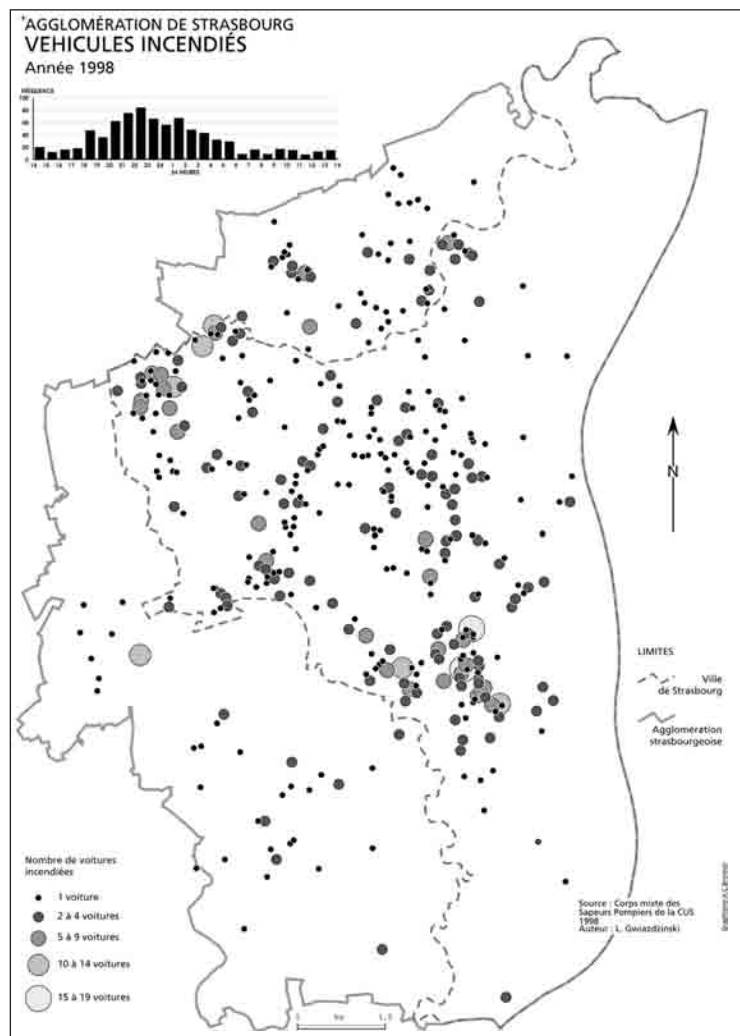


À Strasbourg.

peu éclater cette géographie nocturne étriquée. On ajoutera pour mémoire les grandes victoires du Racing, les succès de l'équipe nationale de football et certaines élections. C'est entre ces espaces aux fonctions différentes, aux utilisations contrastées qu'apparaissent des tensions¹³.

Conflits de nuit

Les tensions et conflits spatio-temporels se multiplient dans les nuits urbaines. Ils marquent les zones de contact et permettent à l'observateur de repérer la



« ligne de front », les avancées, les résistances ou les replis situés aussi bien dans l'espace que dans le temps. Nous avons choisi de présenter quatre types de conflits sur des espaces très différenciés de Strasbourg : les franges de l'agglomération, le centre-ville, les grands axes routiers et les banlieues.

Aux franges

Le premier de ces conflits est situé aux limites de l'agglomération. Hautement symbolique, il est relatif au projet d'implantation du transporteur DHL sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Le conflit a opposé les riverains de l'aéroport qui souhaitent

12. Gwiazdzinski L. (1998), « Strasbourg, retour sur les violences de la nuit du réveillon », *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est*, n° 25, Urbanité et citoyenneté p. 43-54

13. Au sens classique de confrontation, sans connotation positive ou négative mais comme révélateur d'une conquête spatiale et temporelle.

conserver un rythme naturel jour nuit en évitant les nuisances nocturnes, et le transporteur dont l'activité internationalisée nécessitait un fonctionnement en continu 24 heures/24. Cette affaire fortement médiatisée s'est soldée en 1997 par un retrait du projet. Elle est l'exemple type d'un conflit *entre la ville qui dort et la ville qui travaille*, un conflit entre un *temps local* (le temps de la ville circadienne) et un *temps international* (de l'économie), un conflit entre un *espace de flux* (l'aéroport) et un *espace de stock* (le quartier résidentiel).

Au centre

Le second type de conflit, également lié au bruit, concerne plutôt le centre-ville. Il s'agit de la confrontation entre les résidents de ces quartiers soucieux de leur tranquillité et les consommateurs bruyants des bars, des lieux de nuit et des terrasses qui se multiplient, symboles de l'émergence d'un espace public nocturne. Il oppose *la ville qui dort* à *la ville qui s'amuse*. À l'approche de la belle saison, la presse régionale se fait régulièrement l'écho de ces conflits : « *Animation nocturne ; halte au bruit* » ; « *Les nuits de la discorde* » ; « *Une ville si belle sans décibels* » ou « *Nuisances sonores : difficile de s'entendre* ». Ce type de conflit entraîne souvent des mutations : fuite des résidents ; déplacement des lieux de loisirs vers la périphérie à l'exemple des activités ludiques (discothèques, complexes cinématographiques...) qui se développent autour de Strasbourg. Les autorités tentent de limiter ces tensions grâce à de nouveaux règlements sur le bruit¹⁴, la mise en place de brigades spécialisées, en limitant les autorisations d'ouvertures tardives d'établissements ou en lançant des campagnes de communication invitant à respecter le sommeil d'autrui¹⁵.

Le long des axes

Le nombre de prostituées travaillant de nuit sur les trottoirs de la capitale strasbourgeoise a été multiplié par trois depuis 1996. Elles sont aujourd'hui 400, pour les deux tiers originaires d'Europe de l'Est. Les conflits se multiplient entre cette activité majoritairement nocturne concentrée sur quelques axes de circulation et les résidents. Certains résidents craignent pour l'image du quartier et se plaignent des nuisances provoquées dès la tombée de la nuit par les prostituées : ballet de leur clientèle motorisée, rodéos, dégradations des gloriettes des jardins ouvriers, excréments et préservatifs qui traînent, clients qui se déshabillent ou sortent des armes, proxénètes qui stationnent sous leurs fenêtres et accidents causés par d'intempestifs arrêts d'automobilistes. Ces résidents excédés ont manifesté au début de l'année 2000 : « *Prostitution j'en a marre* », « *Messieurs*

rentrez chez vous », « *Pensez à nos enfants* », pouvait-on lire sur leurs banderoles et aux balcons des immeubles concernés.

Dans les banlieues

Les violences urbaines constituent un autre de ces conflits nocturnes. Par ce terme, les spécialistes ont convenu de désigner « *des actions faiblement organisées de jeunes agissant collectivement contre des biens et des personnes, en général liées aux institutions, sur des territoires disqualifiés ou défavorisés* »¹⁶. Il s'agit notamment des incendies de véhicules qui touchent particulièrement les quartiers périphériques au moment où l'encadrement social naturel a disparu, c'est-à-dire à la nuit tombée entre 22 heures et 1 heure du matin. Amplifiés par la « *caisse de résonance médiatique* »¹⁷, ces brasiers spectaculaires contribuent à stigmatiser ces espaces périphériques et à ériger des frontières infranchissables entre les quartiers. Commis par de très jeunes gens, ces actes de délinquance sont devenus un rite, un mode d'appropriation de l'espace urbain nocturne, interdisant de fait sa pratique à d'autres groupes ou générations.

D'autres conflits non spatialisés

La conquête de la nuit urbaine entraîne la multiplication de conflits qui ne sont pas tous spatialisés. La lumière a tué la magie de nos nuits en nous empêchant d'apercevoir le ciel. Les lampadaires s'allument avant les étoiles. Ce spectacle splendide et gratuit n'est plus visible sous l'effet de la pollution lumineuse. Il y a bien longtemps que l'on ne peut plus faire de travaux scientifiques à partir de l'Observatoire de Strasbourg. On peut évoquer différents conflits comme la « *Grève de nuit des médecins* » pour protester contre la réduction de la plage horaire de majoration de nuit¹⁸ ou la grève au centre de tri de Strasbourg¹⁹ pour s'opposer à la réorganisation des horaires de nuit. Les pressions s'accroissent sur la nuit qui cristallise des enjeux économiques, politiques et sociaux fondamentaux. L'actualité du mois de mai 2000 en France en fournit

14. Un arrêté municipal n° 667, en date du 4 août 1998, interdit la circulation des deux roues après 22 h dans la commune de Barr (Bas-Rhin).

15. Campagne municipale « Le bruit ça nuit » à Strasbourg.

16. Body-Gendrot S. 1998, « L'insécurité, un enjeu majeur pour les villes », *Sciences Humaines* n° 89, décembre 1998, p. 29.

17. Dhume F., Gwiazdzinski L., « Violences urbaines et représentations », in *Hommes et Migrations* n° 1209, septembre-octobre 1997, p. 101-107.

18. « La grève de nuit des médecins », *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 5 octobre 1996.

19. « Préavis de grève au centre de tri de Strasbourg », *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 23 juin 1998.

quelques exemples. Pour des questions d'insécurité, la SNCF vient de décider²⁰ la suppression des arrêts en pleine nuit. Suite aux attaques répétées de convois à l'arme de guerre, les convoyeurs de fonds réclament une réévaluation de leurs salaires et la suppression du travail de nuit²¹. Les étudiants en médecine manifestent et demandent notamment une meilleure rémunération des gardes de nuit. Dans un autre domaine, le projet de loi sur la chasse qui légalise la chasse de nuit dans une vingtaine de départements français a divisé l'opinion.

L'utopie des territoires de l'ombre

On peut encore filer la métaphore de la frontière et tenter d'anticiper. En 1997, dans le cadre d'un appel à projets du Cercle pour l'aménagement du territoire, nous avons construit (Aghina B, Gwiazdzinski L., 1999) l'utopie des « territoires de l'ombre » avec la mise en place d'une vie nocturne parallèle à celle du jour avec ses institutions (mairies de nuit), ses usages de l'espace (bibliothèques, équipements sportifs de nuit), etc. Face à cette hypothèse de co-construction libre de temps individuels et de temporalités collectives, l'hypothèse d'une fuite en avant et de l'acceptation pure et simple du temps continu du marché accroissant les inégalités entre individus et territoires est possible. Celle du repli vers des temporalités archaïques est tout aussi crédible. Comme pour la conquête de l'Ouest, une fois passés les temps héroïques des pionniers, une fois l'espace-temps peuplé, reconnu et balisé par les activités, deux comportements extrêmes pourraient très bien émerger :

– Celui du « *tout protection* » avec la création de véritables *réserves de nuit*, endroits protégés où le citadin épuisé viendrait se ressourcer dans la *nuit d'avant*, une nuit mythifiée de calme, de repos et d'obscurité. Le parallèle avec les parcs naturels peut faire sourire mais la signature, en 1992, d'une Charte sur la protection du ciel nocturne à l'Unesco, faisant de la voûte céleste un patrimoine mondial, invite à la prudence.

– Celui du « *développement à outrance* » où les pouvoirs publics chercheraient à favoriser l'activité économique en mettant en place les infrastructures et les dessertes nécessaires, voire en créant des *zones franches de nuit* et des aides aux entreprises qui se développeraient la nuit. Là aussi, les expériences de desserte nocturne par les transports publics qui se développent actuellement dans de nombreuses villes vont dans ce sens.

Cette approche de la nuit urbaine questionne nos concepts géographiques d'espace, de pouvoir ou de territoire²³. La nuit urbaine ne correspond à aucun type d'espace vécu : ni les *territoires fluides* dans lesquels les habitants se déplacent en fonction des

conditions écologiques ; ni les *territoires enracinés* dans lesquels l'homme tisse des liens étroits avec un lieu qu'il s'est approprié et qu'il a limité ou encore les *ter-*



ritoires des espaces industriels marqués par la fonctionnalisation des espaces de production et leur répartition dans des lieux différents et interchangeable. Le seul élément de comparaison, à une autre échelle, celle des saisons, et sur un autre continent, est celui des modes d'appropriation caractéristiques de certaines sociétés nomades africaines.

De façon très provisoire, nous proposons donc d'évoquer la nuit urbaine en termes d'*espace vécu, éphémère et cyclique*. Les constats dressés à propos de Strasbourg ne peuvent évidemment pas être généralisés à l'ensemble de la société urbaine. Nous avons

20. Dépêche AFP, Paris, jeu 27 avril 2000.

21. *Dernières Nouvelles d'Alsace*, jeudi 11 mai 2000.

22. Réunion internationale d'astronomes sur « les impacts défavorables de l'environnement sur l'astronomie », 30 juin / 2 juillet 1992, UNESCO, Paris.

23. Défini non seulement comme un espace économique mais aussi comme un espace écologique, juridique et un espace vécu, vu et ressenti, in Frémont A, (1976), op. cité.

bien identifié les *mouvements de conquête* et de *discontinuité* qui caractérisent la frontière. Nous avons également pu localiser – dans l'espace et dans le temps – de *nouvelles zones de conflits* et *lignes de front* dans la ville. La comparaison a pu être poursuivie pour certaines caractéristiques économiques et sociales. En ce sens, la métaphore du *nouveau Western*²⁴ présente l'énorme avantage de s'accommoder de certaines contradictions en les rendant plus faciles

à appréhender. Elle a cependant ses limites et obligera le chercheur à dépasser les premiers constats et le cadre strict de la géographie pour ouvrir une réflexion plus large.

Luc Gwiazdzinski

24. D'après le titre d'une chanson de MC Solaar.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Aghina B., Gwiazdzinski L. (1999), « Les territoires de l'ombre », in *Utopies pour le territoire, Aménagement et nature* n° 133, juin 1999, p. 105-108.

Body-Gendrot S. (1998), « L'insécurité, un enjeu majeur pour les villes », *Sciences Humaines* n° 89, décembre 1998.

Bohringer R. (1988), *C'est beau une ville la nuit*, Paris, Éditions Denoël.

Bue J., Rougerie C. (1999), *L'organisation des horaires : un état des lieux en mars 1998, Premières informations, Premières synthèses*, Direction de l'animation et de la recherche, des études et des statistiques du ministère de l'emploi et de la solidarité, p. 2.

Brunet R. (1992), *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Reclus, la Documentation française.

Cauquelin A. (1977), *La ville la nuit*, Paris, PUF.

Chapman G. P. (1977), « Human and Environmental Systems », a Geographer's Appraisal, Academic Press, p. 5.

Deleuil J.-M. (1993), *Lyon la nuit : espaces, pratiques et représentations*, thèse de doctorat en géographie, Université de Lyon 2 sous la direction d'André Vant. 450 p., 14 cartes, 4 tabl.

Dhume F., Gwiazdzinski L., « Violences urbaines et représentations », in *Hommes et Migrations* n° 1209, septembre-octobre 1997, p. 101-107.

Frémont A (1976), *La région, espace vécu*, Paris, PUF.

Gwiazdzinski L. (1996), « Nocturnes urbains », *Revue Saisons d'Alsace*, n° 131, pp. 88-96.

Gwiazdzinski L. (1998), « La ville la nuit, un milieu à conquérir », in Reymond H., Cauvin C., Kleinschmager R. (dir.), *L'espace géographique des villes, pour une synergie multistrates*, Paris, Anthropos.

Gwiazdzinski L. (1998), « Strasbourg, retour sur les violences de la nuit du réveillon », *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est*, n° 25, Urbanité et citoyenneté p. 43-54.

Mac Donald David (1995), *European Mammals, Evolution and Behaviour*, Londres, HarperCollins.

Perec G. (1974), *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, p. 85.

Sablet M. (1988), *Des espaces urbains agréables à vivre*, Paris, Éditions du Moniteur.

Night-Time Economy, notamment avec les travaux du sociologue et historien, Justin O'Connor.

Documents et termes techniques

Projet d'agglomération (1990), Communauté urbaine de Strasbourg, p. 79.

L'ill lumière (1994), Charte de l'éclairage urbain.

Luc Gwiazdzinski, géographe, professeur associé à l'université Louis Pasteur de Strasbourg, chercheur au laboratoire *Image et ville*, membre du groupe de prospective « temps et territoire » à la DATAR. Chargé de mission à la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) pour la mise en place du dispositif des « correspondants de nuit » dans les quartiers de l'agglomération strasbourgeoise il participe à la formation des médiateurs. Conseiller technique auprès du Président du conseil général du Territoire de Belfort, il anime la démarche prospective « Carnets 2010 » engagée dans ce département.
<g.luc@wanadoo.fr>