



Politique publique déplacement

VILLE LA NUIT: Comment se déplacer facilement la nuit ?

Dans une agglomération dynamique où un déplacement sur dix a lieu la nuit, et où une diversité d'offres de déplacements publiques comme privées sont déployées, la question des mobilités nocturnes a rapidement été identifiée par le Conseil nantais de la nuit. La Ville de Nantes et Nantes Métropole se sont donc interrogés : les offres actuelles sont-elles adaptées pour se déplacer la nuit, et comment faciliter ces mobilités nocturnes à l'avenir ? Pour y répondre, un atelier a été mis en place entre mars et juin 2016, afin d'élaborer un avis citoyen et des préconisations.

Sommaire

Enjeux

- ▶ Entretien avec Benjamin Mauduit, Conseiller délégué à l'émergence et à la nuit à la Ville de Nantes, et Bertrand Affilé, Vice président de Nantes Métropole en charge des déplacements et transports publics

1

Méthode

- ▶ Une démarche participative associant citoyens et acteurs

3

Analyse

- ▶ Adapter les services aux nouveaux usages de la nuit

4

Préconisations

- ▶ Ce qui va changer

8

Enjeux

Benjamin Mauduit

Conseiller délégué à l'émergence et à la nuit à la Ville de Nantes

«Le temps de la nuit a été un peu délaissé dans la construction de nos villes et il est temps d'y remédier.»

Bertrand Affilé

Vice président de Nantes Métropole en charge des déplacements et transports publics

«Il s'agit de rendre la vie nocturne de nos administrés plus simple et apaisée.»

Pour encourager la construction d'une politique de la vie nocturne dynamique et apaisée, la Ville de Nantes a mis en place le Conseil Nantais de la Nuit. Associant l'ensemble /...

Enjeux

des parties prenantes de la nuit, il a démarré sa réflexion en 2015 à l'occasion du diagnostic participatif et prospectif sur les nuits nantaises et a inscrit à son programme de travail 2016, l'évaluation des mobilités nocturnes.

De quel constat est partie l'idée de cette évaluation participative avec le Conseil de la nuit ?

Benjamin Mauduit : En 2014, Johanna Rolland, Maire de Nantes, s'était engagée à la création d'un conseil de la nuit. Ce fut le point de départ d'une concertation avec les habitants afin de savoir ce qui nécessitait d'être optimisé la nuit. La question des déplacements s'est avérée prégnante avec des problématiques de sécurité, d'horaires, de maillage géographique, de communication... Il a alors été décidé de lancer un diagnostic spécifique à l'échelle de la métropole impliquant les différents types d'usagers touchés par cette problématique. Cette démarche d'évaluation permet de mettre les choses en perspective, de donner la parole aux habitants mais aussi et surtout de les impliquer dans le processus de création et de confronter les élus à une réalité qu'ils ne maîtrisent pas forcément. Le temps de la nuit a été un peu délaissé dans la construction de nos villes et il est temps d'y remédier.

Bertrand Affilé : Dans la mesure où Nantes est une grande ville et que les gens sortent et travaillent la

nuit, le sujet est forcément à prendre en compte. Les déplacements et les transports sont complètement liés à la vie nocturne et à ses spécificités. Nous nous devons donc d'être pragmatiques.

Quels enseignements avez-vous tiré de cette démarche ?

Benjamin Mauduit : Globalement, les habitants de la Métropole trouvent le réseau de transports en commun en soirée plutôt confortable, notamment depuis l'arrivée du Chronobus. Parmi les points positifs, on retrouve le « Bicloo » et les parkings sous-terrain. En revanche, les horaires nocturnes pas assez étendus des transports publics le vendredi, voire le jeudi, posent problème. Tandis que le manque de visibilité concernant l'offre de la ligne de nuit Luciole est souvent revenue dans les débats. Le sentiment d'insécurité est aussi un point sensible mais diffère selon l'âge, le sexe, le lieu... Ce qui est intéressant, c'est que les usagers concertés ont exprimé des demandes raisonnables et conscientes des enjeux budgétaires et surtout motivées par les usages notamment sur la fin de semaine.

Bertrand Affilé : Une telle démarche participative est enrichissante. Cela permet à chacun d'exprimer son expertise et de se confronter intelligemment aux autres parties. Grâce à l'organisation de tables rondes et de traversées nocturnes in situ, un certain nombre

de propositions a vu le jour. Ce diagnostic va servir de bonne base pour la suite. Sa grande force est de partir de besoins concrets constatés par les citoyens. Ce n'est pas la même chose qu'une batterie de statistiques.

De quelles façons ce diagnostic va-t-il se traduire ?

Benjamin Mauduit : Trois préconisations phares faites par les habitants seront mises en œuvre. Ainsi, dès la fin du premier semestre 2017, les trams rentrant au dépôt et roulant à vide seront utilisés comme « trams jokers ». Pour le service Luciole, notre engagement est de le retravailler en co-construction avec les usagers, puis de redessiner ses parcours. Enfin, le projet le plus lourd financièrement, voté lors du conseil métropolitain de mars 2017, concerne l'harmonisation des horaires du vendredi soir avec ceux du samedi sur l'ensemble du réseau. Ces changements ne sont pas forcément des choses qui se verront mais qui se vivront.

Bertrand Affilé : Notre ambition est de faire progresser coûte que coûte la Métropole au niveau des déplacements de nuit. Il s'agit de rendre la vie nocturne de nos administrés plus simple et apaisée. Même s'il est vrai que chaque adaptation doit faire face à des défis souvent complexes afin de contenter le plus grand nombre. D'autant que le temps des habitants, le temps politique et le temps technique ne sont pas les mêmes.

Analyse

ADAPTER LES SERVICES AUX NOUVEAUX USAGES DE LA NUIT

Le véhicule individuel reste le mode de déplacement privilégié la nuit. Avec une desserte nocturne en transports en commun « satisfaisante » mais encore perfectible, le service tient compte de la densité des territoires traversés, néanmoins il ne dessert pas l'ensemble des communes. Les offres alternatives sont peu mobilisées et l'information peut être améliorée.

Le véhicule individuel reste le mode de déplacement privilégié la nuit

67% des déplacements ayant lieu dans l'agglomération la nuit entre 19h30 et 6h (hors week-end) se font en voiture, contre 54% en journée¹. Le stationnement sur voirie et les parkings couverts de l'hyper-centre sont prisés et souvent complets dès 20h (en particulier les parkings NGE² Feydeau, Decré-Bouffay et Commerce). Les tarifs avantageux pratiqués en soirée et la nuit dans les parkings NGE (un tarif « plafond » de 3€ entre 19h et 8h) sont peu connus des usagers, et restent par ailleurs élevés pour certains travailleurs de nuit qui pourraient en avoir un usage récurrent.

« Le chronobus et le tramway, c'est top! »

Un usager

Une desserte nocturne en transports en commun « satisfaisante » mais encore perfectible

• **Un service de nuit qui a gagné en lisibilité et en régularité au cours des dernières années**
Le réseau de nuit déployé chaque soir à partir de 22h30 s'appuie sur 18 lignes régulières, qui assurent la continuité du service sur les lignes les plus structurantes, en maintenant un tiers du réseau assuré en journée. L'alignement progressif des tracés sur les itinéraires desservis le jour, notamment grâce au déploiement

¹ AURAN, « La mobilité, la nuit », « Les synthèses de l'Auran » Juin 2016 ; Déplacements entre 19h30 et 6h (nuit) et entre 6h et 19h30 (jour) hors week-end.

² NGE : Nantes gestion équipement

Méthode

LE PILOTAGE DE LA DÉMARCHE :

La démarche, inscrite au programme de travail 2016 du Conseil nantais de la nuit à la suite du diagnostic participatif des nuits nantaises (2015), s'est déroulée de mars à juin 2016, autour d'une instance d'évaluation ouverte et pluraliste.

Cet espace de travail et de débat regroupait des acteurs économiques des transports et de la nuit, des associations d'usagers et des citoyens issus du Conseil Nantais de la nuit, du Conseil métropolitain des Usagers de l'Espace Public, du Conseil nantais de l'Égalité Femmes-Hommes et du Conseil Nantes&co 16-25. Associés à toutes les étapes de la démarche, ils ont produit avec l'appui du cabinet d'études ASDO, un avis évaluatif et des préconisations. La démarche visait à identifier les besoins et les usages des déplacements nocturnes, évaluer l'efficacité et l'efficience des transports publics et étudier leur complémentarité avec les offres alternatives (privées, associatives...).

5 QUESTIONNEMENTS ÉVALUATIFS ONT ÉTÉ CO-PRODUITS PAR L'INSTANCE :

1. Quels atouts et quelles faiblesses pour la desserte en transports en commun la nuit ?
2. Quels atouts et quelles faiblesses pour les autres offres de mobilité la nuit ?
3. Quels atouts et quelles faiblesses en matière de communication, de lisibilité de l'offre et d'information en temps réel ?
4. Quels atouts et quelles faiblesses en matière de sécurité et de tranquillité publique ?
5. Quelles mobilités nocturnes des travailleurs de nuit ?

En savoir plus > www.nantes.fr/ateliers-mobilités-nocturnes

UNE MÉTHODOLOGIE EN 5 VOILETS :

VOILET
1

Enquête Déplacement Grand Territoire par l'AURAN*

- Exploitation de l'Enquête Déplacement Grand Territoire 2015 pour l'agglomération nantaise (EDGT)

VOILET
2

3 traversées nocturnes.

> 174 usagers rencontrés

- Tests en situation des différentes offres, observations, enquêtes flash etc.

VOILET
3

Cartographie collaborative.

> 160 téléchargements effectués

- Analyse des itinéraires nocturnes via une application de géolocalisation mobile Nanteslanuit, lors d'un week-end événement du 19 au 22 mai 2016

VOILET
4

Diagnostic de la situation actuelle.

> 24 personnes interviewées

- Réalisation d'entretiens individuels et collectifs : élus, directions thématiques, acteurs du déplacement, de la nuit et du monde étudiant, travailleurs de nuit.

- Analyse de la fréquentation et des usages des modes de déplacement

VOILET
5

Benchmarking participatif.

> 13 contributions collectées

*AURAN : Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

Analyse



des 7 lignes Chronobus, a permis de faire gagner cette offre en lisibilité et en visibilité.

Les faibles distances entre les arrêts (en particulier sur les lignes de tramway) et la généralisation récente de bus permettent d'assurer la nuit entre les stations de bus et sécurisée des zones traversées.

Ces caractéristiques contribuent sans doute à expliquer le bon niveau de satisfaction global des usagers à l'égard du service de nuit qui leur est proposé (les usagers interrogés à l'occasion des traversées nocturnes du vendredi et samedi lui attribuent une note moyenne de 7/10), notamment au regard de ce qu'ils peuvent observer dans d'autres agglomérations comparables.

- **Pourtant, acteurs et usagers soulignent que ce service reste :**

Déséquilibré dans sa géographie, la couverture de la métropole par le réseau de nuit reste encore très centrée sur le cœur de l'agglomération, avec des lignes qui convergent pour l'essentiel vers l'hyper-centre de Nantes et qui limitent les déplacements entre communes et entre quartiers.

Même si 93% de la population métropolitaine a en théorie accès à l'offre de nuit, la desserte des communes de la grande couronne reste limitée : 6 communes ne sont pas couvertes, et les 4 communes desservies uniquement par les 7 lignes de bus complémentaires restent plus difficilement accessibles.

«Le vendredi, il devrait y avoir des transports plus tard. Mais en moyenne, on comprend.»

Un usager

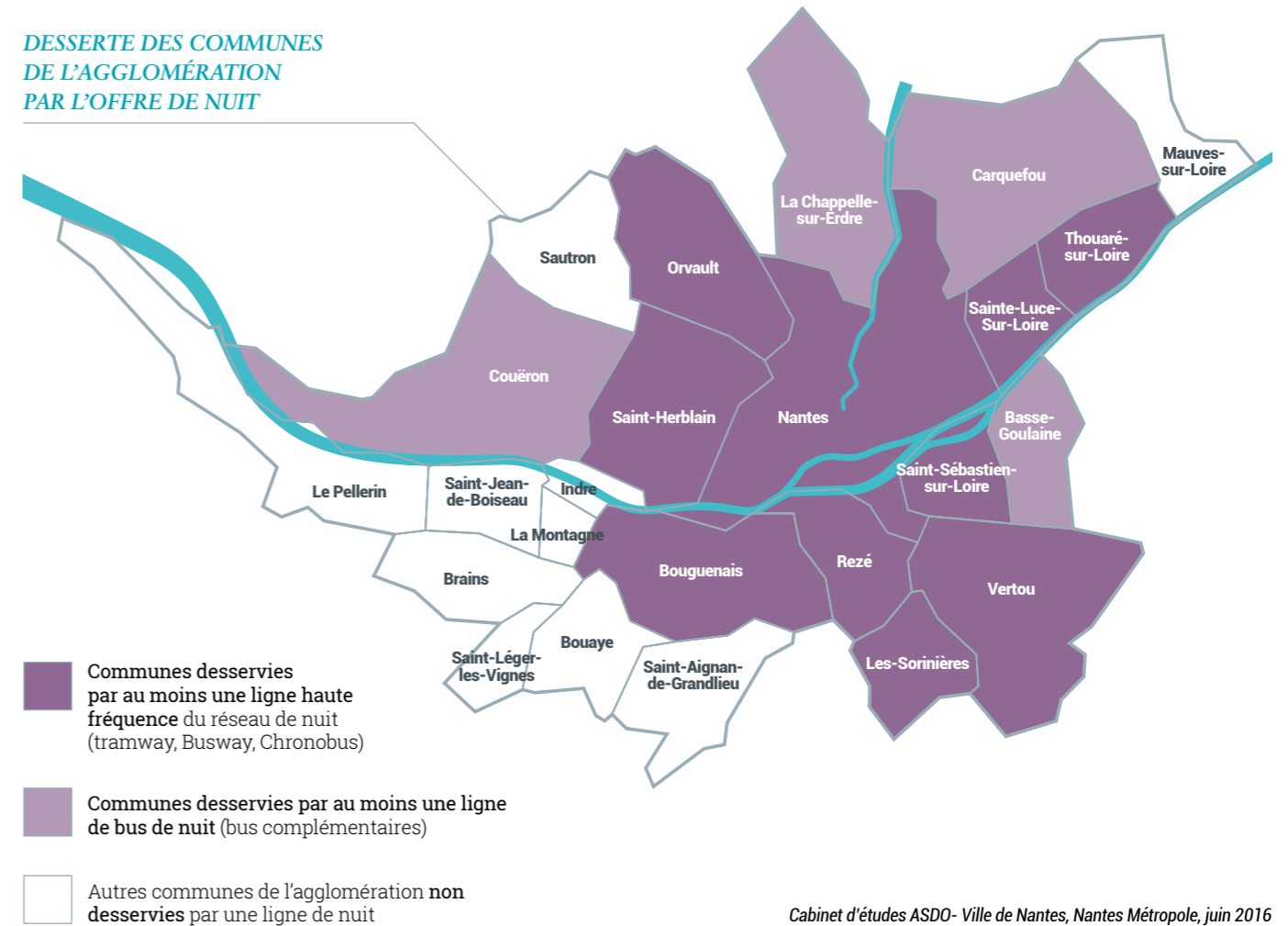
1 déplacement sur 10 a lieu la nuit

AURAN, juin 2016

Insuffisant en termes de fréquence, avec un passage progressivement ramené à 30 minutes au-delà de 22h30 tramway, busway, chronobus, et d'une heure environ sur les lignes de bus complémentaires. Si ce rythme permet a priori à tous les passagers de monter, il est décrit comme « inconfortable » pour des usagers qui ne peuvent pas toujours prévoir l'horaire précis de leurs déplacements et pour qui les temps de trajets s'allongent, notamment en cas de correspondance.

Inégal selon la nuit considérée; si le réseau fonctionne jusqu'à 2h30 la nuit du samedi, celle du vendredi ne fait pas l'objet d'un traitement particulier, et le service s'interrompt comme les autres nuits de la semaine, dès 0h30. La **Luciole**, mise en service plus tard dans la nuit pendant les périodes universitaires, fonctionne selon un itinéraire et des horaires différents pour les nuits du jeudi et du samedi (voir encadré ci-après). Elle ne fonctionne pas le vendredi soir. La reprise du service le dimanche matin intervient quant à elle plus tardivement, une situation jugée paradoxale alors même qu'il s'agit du jour où les retours au petit matin sont les plus nombreux. Ces horaires font ainsi apparaître certains décalages avec ceux des établissements de nuit et avec les habitudes festives des usagers qui les fréquentent (voir page 6), qui peuvent générer des phénomènes d'attentes vecteurs de nuisances et de mises en danger.

DESSERTE DES COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION PAR L'OFFRE DE NUIT



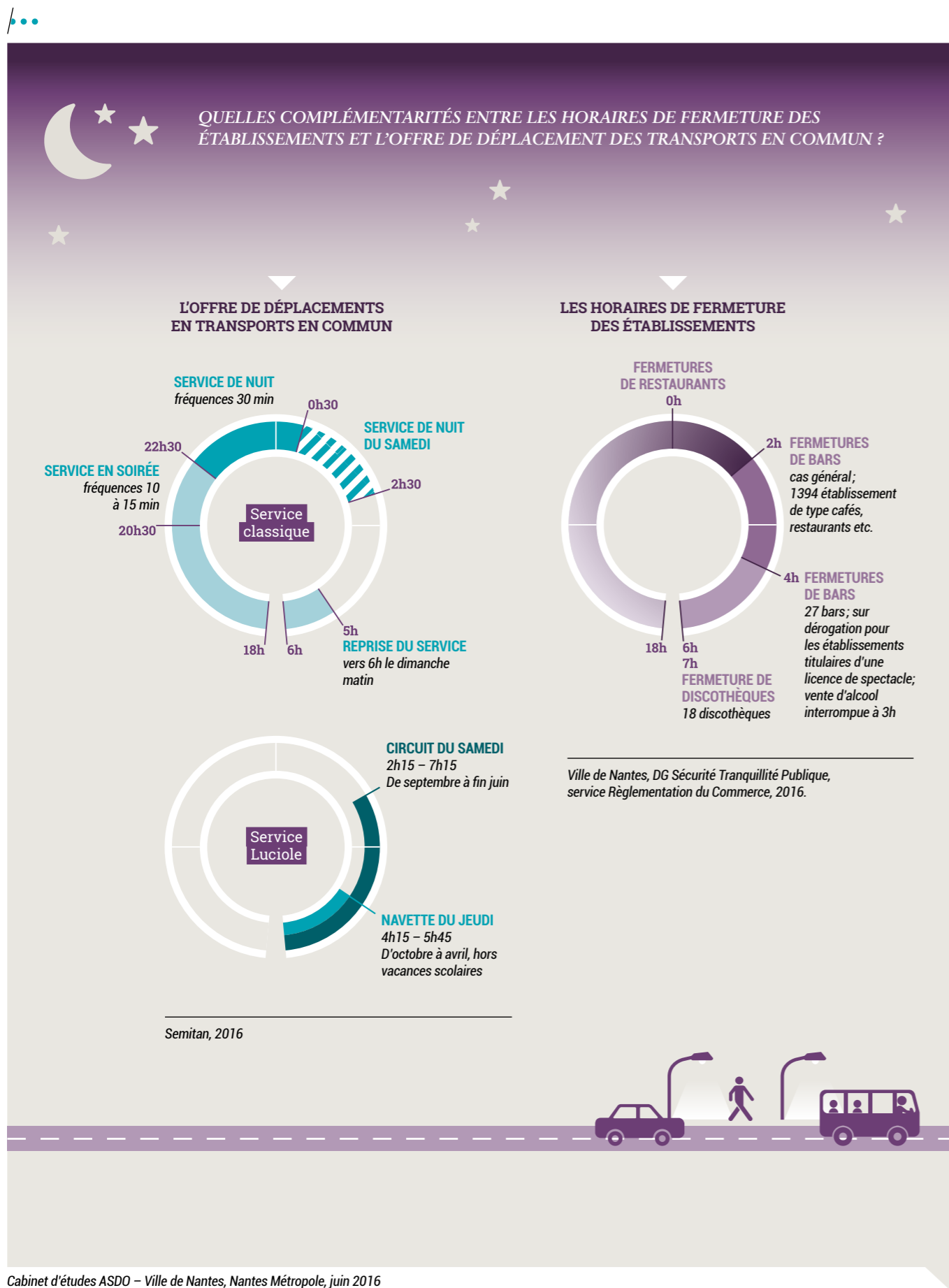
Cabinet d'études ASDO - Ville de Nantes, Nantes Métropole, juin 2016

LUCIOLE



Pour les noctambules, la Luciole permet de voyager dans la nuit de jeudi à vendredi et de samedi à dimanche et ce jusqu'à 6 heures du matin environ. Une offre adaptée selon les horaires de sortie des établissements de nuit, pertinente dans son principe mais interrogée dans sa forme actuelle. Ce bus de nuit propose deux circuits, le jeudi uniquement sur le tronçon Hangar à bananes/commerce et le samedi plus élargi et trouvant davantage son public.





Une diversité d'offres alternatives qui peuvent répondre à certains usages de la nuit

• Les offres véhiculées alternatives

Alors qu'il pourrait constituer un élément de réponse intéressant à ces difficultés, le co-voiturage reste peu structuré. Il se pratique surtout « de proche en proche » (sorties communes avec des connaissances, trajets domicile-travail avec des collègues), ou de manière « sauvage » (des personnes qui sortent des lieux festifs en même temps et qui se « rendent service »). La plateforme de co-voiturage proposée par Nantes Métropole reste à ce jour peu connue, et l'application « Nantes dans ma poche » n'intègre pas de service de covoiturage en temps réel.

D'autres offres véhiculées plus structurées sont néanmoins disponibles. Les offres de taxis et de VTC³ sont souvent perçues comme onéreuses et apparaissent pour beaucoup comme une solution de « dernier recours ». L'utilisation nocturne du service Marguerite (solution privée d'autopartage) reste limitée, notamment parce que seuls les trajets « en boucle » sont possibles (le véhicule doit être ramené à sa station de départ).

« On rentre à pied. Mais si on est trop fatigué, on prendra un taxi à place du Commerce »

Un usager

• Les modes doux complètent utilement les transports en commun, voire s'y substituent pour certains trajets courts

Seuls 3% des déplacements la nuit (19h30-6h hors week-end) se font à vélo⁴. Si l'usage du vélo personnel peut être confronté à une problématique de stationnement, le déploiement de l'offre de vélos libre service « Bicloo » et son fonctionnement en 24/24 depuis 2011 a permis d'encourager le recours au vélo. Le réseau de stations étant aujourd'hui essentiellement concentré dans l'hyper-centre de Nantes et le long de certaines pénétrantes, la couverture et le maillage de cette offre sont questionnés (en particulier au niveau du Hangar à bananes et de la rive Sud de la Loire). La régulation des stations (permettant de garantir des vélos et des points d'attache disponibles à tout moment dans chacune des stations) n'étant pas assurée la nuit, certains usagers sont parfois contraints de se reporter sur d'autres stations voisines.

³ VTC : véhicule de tourisme avec chauffeur

⁴ AURAN Juin 2016

« Il y a des gens bizarres et personne pour cadrer »

Un usager

Une lisibilité, une communication et une information en temps réel à renforcer

La communication autour des offres de mobilités nocturnes reste faible. Celles-ci sont dans l'ensemble peu mises en avant et s'appuient sur des outils largement perfectibles. De fait, certaines offres ou dispositions spécifiques aux créneaux de nuit restent particulièrement méconnues des usagers (la Luciole, la tarification de nuit dans les parkings NGE, Marguerite etc.). Les professionnels des établissements de nuit se disent régulièrement interrogés par leurs clients sur les possibilités de transport. Si certains affichent les dépliants du réseau de nuit de leur propre initiative, ils ne disposent aujourd'hui d'aucun outil leur permettant de mettre à disposition des clients une information complète sur l'ensemble des offres accessibles.

La création de plusieurs applications mobiles, dont les informations sont ajustées en temps réel, a permis d'améliorer l'information aux usagers et de mieux anticiper leurs déplacements. La création récente (mai 2015) de l'application « Nantes dans ma poche », permettant de centraliser et de personnaliser les informations reçues en fonction de ses préférences et de ses habitudes de déplacement, est perçue comme une avancée intéressante et importante, même si elle ne permet pas aujourd'hui de réaliser une recherche d'itinéraire en interrogeant tous les modes de déplacement possibles.

Préconisations

Ce qui va changer

L'ensemble des résultats ont été partagés le 16 juin 2016. Plusieurs enseignements ont été dégagés et 33 propositions pour améliorer les déplacements la nuit à Nantes ont été formulées. La Ville et la Métropole ont étudié la faisabilité de ces préconisations et souhaitent s'engager autour de 6 axes :

- 1 | **Assurer une meilleure cohérence entre l'offre de transport en commun, le rythme de la vie nocturne et les horaires de fermeture des établissements de nuit**
 - Prolongation le vendredi soir du fonctionnement de l'ensemble du réseau de nuit de 2 heures pour un alignement du réseau comme le samedi soir dès l'automne 2017 et ainsi couvrir la fermeture des établissements de nuit.
- 2 | **Renforcer la couverture géographique et la fréquence des transports en commun pour le service de nuit**
 - Ajout de trois courses sur la ligne 2 du tramway d'Orvault Grand-Val vers Pont Rousseau et sur la ligne 3 de Neustrie vers Marcel Paul, permettant ainsi un élargissement de l'amplitude horaire de 30 minutes et une fréquence de passage de 15 minutes.
 - Mise en place du chronobus C9 en septembre 2018 pour renforcer la desserte de la rive sud-Loire et notamment les communes de Saint-Sébastien-sur-Loire et de Basse-Goulaine.
 - Mise en place d'une prolongation de la ligne C3 en septembre 2018 pour desservir la zone d'activité Armor et Zénith.
- 3 | **Améliorer les conditions de sécurité**
 - Renforcement des effectifs d'agents de prévention sur le réseau de nuit.
- 4 | **Encourager les alternatives à l'automobile individuelle (covoiturage, autopartage, vélo, marche à pied)**
 - Prise en compte de l'éclairage dans l'élaboration
- 5 | **Améliorer la communication et la lisibilité des offres**
 - du plan piéton notamment sur la liaison Hangar à bananes / place du Commerce.
 - Regroupement autour d'un unique opérateur de tous les services de vélos d'ici 2018. Hausse prévisionnelle de l'offre de vélo à disposition d'ici 2020, notamment par la création de nouvelles places de stationnement (aux abords de la gare de Nantes par exemple). Proposition d'un nouveau service de location longue durée de vélos pour 2018.
 - Mise en place d'un partenariat Zénith/Nantes Métropole en 2016 pour dynamiser le covoiturage lors de spectacles et concerts.
- 5 | **Améliorer la communication et la lisibilité des offres**
 - Expérimentation à l'entrée des établissements de nuit de supports de communication sur les solutions de « retour » grâce à un atelier de travail avec l'ensemble des acteurs.
 - La collectivité demandera aux différents gestionnaires des parkings de développer dans le cadre de réponses aux appels d'offres des mesures et actions de communication pour valoriser les offres existantes tels que le tarif de 3 euros/nuit...
- 6 | **Repenser collectivement le devenir de la Luciole**
 - L'intérêt de la démarche collaborative, constaté dans la mise en place de cette évaluation, montre la nécessité d'un espace de débat et de coproduction avec l'ensemble des acteurs (usagers, exploitant, acteurs économiques de la nuit...) pour repenser le devenir de la Luciole pour 2018.

Pôle Dialogue citoyen, évaluation et prospective

Nantes Métropole
2 cours du Champs de Mars
44923 Nantes Cedex 9
www.nantes.fr > lescahiers

LES CAHIERS DE L'ÉVALUATION des politiques publiques ont pour objet de répondre aux engagements de transparence et de publicisation des résultats d'une démarche d'évaluation qui associe les citoyens et la société civile. Les cahiers participent ainsi de l'animation du débat public sur des questions qui croisent les politiques publiques locales et sujets de société que la Ville et la Métropole souhaitent partager avec les acteurs locaux et nationaux. Les cahiers s'inscrivent dans l'engagement à développer une pratique de l'évaluation qui s'appuie sur les principes de la Charte de la Société Française de l'Évaluation des politiques publiques.

Directeur de publication : Pascal Bolo
Co-directrices de la publication : Francine Fenet et Sandra Rataud
Rédaction : Simon Vandenbroucke (Cabinet ASDO Etudes), Camille Cozette (chargée de mission, Nantes Métropole), Mathieu Perrichet (journaliste)

Ont participé à ce numéro : Audrey Daniel, David Maubert, Michel Bourdinot, Sébastien Leray, Claudine Saumet-Roche
Coordination : Christine Alaimi
Mise en page : Duplijet
Impression : Hauts de Vilaine
Diffusion : 1000 exemplaires

Des traversées nocturnes avec les citoyens pour comprendre les besoins et usages...

Cette démarche s'est fortement inspirée des traversées nocturnes conceptualisées par Luc Gwiazdzinski¹, géographe et urbaniste, en organisant pour la première fois ce type de démarche.

- > **Qu'il pleuve ou que la lune brille, sur 3 nuits de 20h00 à 4h00 du matin**, munis d'un kit de terrain (carnets de bord, carte du réseau des transports, compteurs manuels...), 4 agents de la Ville et 5 citoyens ont pris part aux traversées nocturnes.
- > Les participants ont parcouru le Centre-Ville, le Hangar à Bananes ou Nantes Nord. À pied, en tramway (ligne 1) ou encore en busway (ligne 4), **tous les types de mobilités** ont été pris en compte.
- > Le but était de tester les différentes offres de transports existantes la nuit, **d'observer** les déplacements, de recueillir la parole des usagers et de percevoir les **ambiances nocturnes**.
- > Ces traversées nocturnes ont permis d'interroger **174 habitants** de l'agglomération nantaise .

Globalement, les usagers jugent le réseau de transport collectif **satisfaisant** et lui attribuent une **moyenne de 7/10**

Cabinet d'études ASDO-Ville de Nantes, Nantes Métropole, juin 2016

UNE DIVERSITÉ DE PROFILS ET D'ITINÉRAIRES

Les traversées nocturnes ont permis de mettre en évidence des parcours et des profils types. L'exposé de ces situations met en évidence des usages et des besoins différenciés selon le sexe, les territoires, le motif de déplacements et l'heure à laquelle a lieu le trajet.



Faustine a entre 15 et 29 ans. Étudiante et en emploi, elle se déplace régulièrement la nuit et principalement à pied.

Faustine habite le quartier République. Elle se déplace la nuit assez fréquemment, plutôt le vendredi soir et parfois le jeudi soir, seule ou accompagnée. En ce qui concerne les transports, elle préfère rentrer à pied et n'utilise pas le «Bicloo». Elle connaît l'arrêt à la demande mais ne l'a jamais utilisé. Pour Faustine, 2 euros le ticket de bus, cela reste élevé «sachant qu'à Paris, c'est 1,80 euros». Les véhicules privés tels que les taxis ou les «Uber» restent chers. L'offre mériterait d'être plus visible notamment pour le bus de nuit : «La Luciole, on est pas très informé. Je l'ai parfois prise par hasard».

Selon elle, les déplacements vers le hangar à bananes sont fréquents : «le week-end ici, ça bouge pas mal». Améliorer l'offre du vendredi soir est une priorité. «Le vendredi soir c'est essentiel qu'il y en ait plus. C'est vraiment problématique. Tout le monde s'en plaint». Elle souhaite également une ouverture du service plus tôt le dimanche.

¹ Gwiazdzinski L., Genève explore sa nuit, UFJ, Laboratoire Pacte, France, Ville de Genève, 2013, pages 62.



Jessica a entre 15 et 29 ans et rentre du travail en empruntant les transports en commun.

Jessica habite près de la station René Cassin. Elle se déplace régulièrement la nuit, seule pour rentrer du travail ou sortir. Généralement, elle se sent en sécurité.

Pour effectuer son déplacement domicile/travail, Jessica utilise les lignes du tramway 1 (près d'Atlantis) et 2 (au départ de commerce). Le week-end, elle se déplace principalement le vendredi et/ou le samedi. Pour ses sorties en boîtes de nuit, elle utilise Uber. Elle n'utilise pas le vélo et ne connaît pas l'arrêt à la demande.

Elle trouve que dans l'ensemble les horaires du réseau sont « cool » et que « ça le fait » même s'il faut anticiper ses trajets et « bien calculer ». Toutefois, elle souhaite moins d'attente entre les différentes correspondances. Par exemple, lorsqu'elle sort du travail à Atlantis vers 22h, elle doit patienter 30 minutes avant de prendre un transport. Pour réguler la consommation d'alcool dans les transports, elle souhaite la présence de médiateurs de nuit.

ZOOM

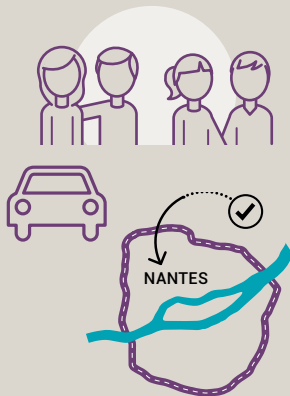
LES TRAVAILLEURS DE NUIT : DES BESOINS ET DES USAGES SPÉCIFIQUES À PRENDRE EN COMPTE

Les travailleurs de nuit ont jusqu'à aujourd'hui été peu pris en compte tant dans les offres disponibles que dans les réflexions menées, alors même que cette population est estimée à un peu moins de 40 000 actifs de l'aire urbaine travaillant dans l'agglomération entre 21h et 6h*. Leurs besoins en termes de mobilité restent méconnus, même si les travaux réalisés par l'AURAN* ont permis d'identifier que le travail de nuit concerne avant tout les catégories socioprofessionnelles les plus modestes, et que les déplacements réalisés la nuit pour le motif « travail » dessinent des zones d'attractivité différentes de celles observées en journée pour le même motif (avec notamment la prégnance de certaines zones extra-périphériques).

* AURAN, juin 2016

Près d'**1 actif sur 5**
travaille la nuit

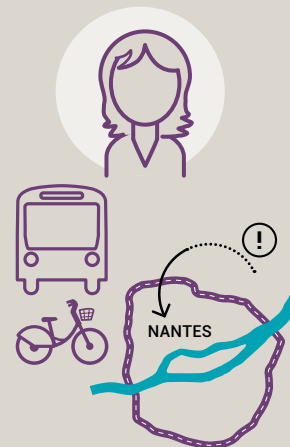
AURAN, juin 2016



Paul et Anne, Marcel et Denise, deux couples d'amis, sexagénaires, se déplacent de l'agglomération vers le centre-ville en voiture.

Ils habitent la commune d'Orvault et sortent souvent dans le quartier du Bouffay les week-ends. Ils se déplacent systématiquement la nuit en voiture et stationnent leur véhicule au parking Decré.

La visibilité de l'offre des transports la nuit est jugée moyenne. Ils ne connaissent pas le forfait de 3 euros la nuit proposé dans les parkings NGE. Ils disent ne pas se sentir en sécurité la nuit à Nantes et que la situation a énormément évolué depuis une dizaine d'années. Le prix n'est pas un élément déterminant pour choisir leurs moyens de transports nocturnes.

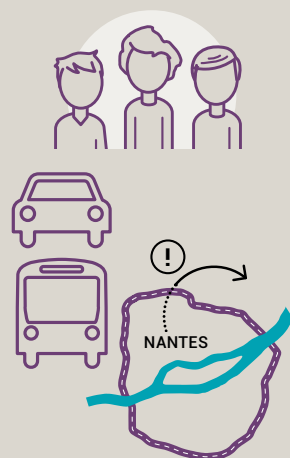


Isabelle a entre 45 et 59 ans et effectue un trajet d'une commune de l'agglomération vers le centre-ville de Nantes en transport en commun.

Isabelle revient de la Chapelle sur Erdre où elle a rendu visite à un ami, elle emprunte le chronobus 2 pour se rendre à Commerce. Ce type de trajet la nuit est exceptionnel.

La nuit, elle utilise le tramway et le chronobus qu'elle qualifie de «top». Elle a également l'habitude d'utiliser le «Bicloo». Selon elle, la visibilité de l'offre des transports nocturnes est «moyenne». Elle ne se sent pas en sécurité la nuit dans les transports surtout sur la ligne 1 du tramway et ne l'emprunte donc pas à minuit.

Isabelle souhaite que les lignes vers les communes de l'agglomération comme La Chapelle sur Erdre soient plus régulières et les amplitudes horaires plus larges. La communication doit également être améliorée.



Marius, Simon et Antoine sont étudiants. Ils quittent commerce pour rentrer à Orvault.

Deux à trois fois par mois, du vendredi soir au dimanche soir, cette bande de copains se rend dans le centre ville de Nantes.

Lors de ces sorties, ils prennent généralement le dernier chronobus de la ligne 3. Sinon, ils préfèrent rester sur place et prendre le premier transport le lendemain matin. Pour eux, le prix de stationnement des parkings est élevé et ils préfèrent donc laisser leur voiture dans des parkings ouverts et gratuits, comme celui de Gloriette. Ils utilisent l'application mobile de la SEMITAN, qu'ils jugent «bonne». Ils ont parfois assisté à des scènes de violence et se sentent plus ou moins en sécurité en fonction des stations.

Marius, Simon et Antoine souhaiteraient un passage plus régulier des transports. Toutefois, si le réseau fonctionnait toute la nuit, ils accepteraient de patienter plus longtemps aux arrêts. De plus, ils proposent de favoriser l'accessibilité de la voiture avec des parkings autour de Nantes. Enfin, prendre les «Bicloo» avec la carte lila améliorerait la complémentarité des offres de transports.

ZOOM

LES DÉPLACEMENTS NOCTURNES SELON LE SEXE : DES BESOINS ET DES USAGES DIFFÉRENCIÉS

La façon dont sont envisagés les déplacements la nuit et les usages des transports divergent selon le sexe. Selon l'étude «Nantes, la nuit» réalisée par l'AURAN en 2016, en moyenne, les femmes se déplacent quasiment autant la nuit que les hommes mais la part des femmes dans les déplacements décroît fortement à partir de 22h30. À 4 heures du matin, 79 % des déplacements réalisés le sont uniquement par des hommes. À 6 heures du matin, 62 % des déplacements des habitants de Nantes Métropole sont réalisés par des hommes. Les femmes veillent également à se déplacer la nuit accompagnées. Près de 4 femmes sur 10 affirment éviter de sortir seules la nuit. La marche à pied concerne plus les hommes que les femmes et cette pratique est deux fois plus importante pour les hommes que pour les femmes à partir de minuit. A l'inverse, les déplacements en transports collectifs jusque minuit sont plus le fait des femmes (53%). Selon l'Insee 2015, Enquête cadre de vie et sécurité, les femmes sont beaucoup plus souvent (6 fois plus) victimes de viols ou tentatives que les hommes. Dans 10% des cas l'agresseur est inconnu. Selon l'enquête ENVEFF*, les insultes sont les violences les plus fréquemment subies par les femmes sur les espaces publics. Plus de 3/4 des insultes proférées le sont par des hommes et plus de 62 % des insultes ont un caractère sexiste.

* ENVEFF : Enquête nationale sur les violences envers les femmes en France, 2000.

A 4h00 du matin
79 % des déplacements
le sont uniquement
par des **hommes**

AURAN, juin 2016