

La mobilité nocturne des étudiants dans l'agglomération tourangelle



POIMUL Jordan

Stage de découverte

DA3 2014

Tutrice : BREVET Nathalie

Titre : La mobilité nocturne des étudiants dans l'agglomération tourangelle

Tours – 37

Crédit photo de couverture :
Jordan POIMUL

POIMUL Jordan

Stage de découverte

DA3 2014

Tutrice : BREVET Nathalie

Avertissements :

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements :

Je tiens à remercier en premier lieu ma tutrice de projet, Nathalie BREVET, pour m'avoir guidé dans ce projet et pour tout le temps qu'elle m'a consacré.

Ensuite, je souhaiterais remercier Anne BERNARD, de la direction des Transports au SITCAT, et Olivier SCHAMPION du service Transports et mobilité de l'agence d'urbanisme de Tours (ATU), de m'avoir chaleureusement accueilli au sein de leur services, et de m'avoir fait part de leur visions des choses.

Je souhaiterais aussi remercier les professeurs de Polytech Tours, en particulier Benoît FEILDEL, Hervé BAPTISTE et Gaëtan PALKA pour leur aide sur différents sujets.

Je remercie également ALBER Alex, professeur d'enquêtes statistiques à la faculté des Tanneurs, pour m'avoir fait part de ses conseils sur le questionnaire réalisé.

Finalement, je tiens à remercier tous les enquêtés, étudiants, ainsi que les barmans et chauffeurs de taxis, qui ont eu la gentillesse de prendre sur leur temps pour répondre à mes questions.

Sommaire

Avertissements :	3
Remerciements :	4
Sommaire	5
Table des figures	7
Introduction.....	10
I - Présentation générale de la ville de Tours	12
1) Tours, ville attractive et dynamique.	12
Situation géographique	12
Population	14
Politiques urbaines	15
Mobilités et transports :	17
L'offre de transport de l'agglomération tourangelle.....	18
2) Tours, ville étudiante.....	28
La population étudiante à Tours.....	29
La mobilité quotidienne :	33
La ville vécue par les étudiants.....	34
II – Diagnostic : La nuit à travers le cas de la mobilité étudiante	36
1) Comprendre la nuit pour l'aménager	36
La nuit, « terre conquise » :	37
Limites, tensions et conflits :.....	39
2) Quelques exemples politiques nocturnes:.....	42

3) Diagnostic orienté	47
Une nuit à Tours... :	47
4) Comment se déplacent les étudiants la nuit et quels lieux fréquentent-ils principalement ?	55
Observations personnelles et entretiens :	56
Présentation du questionnaire :	60
Comparaison lieux de vie nocturne étudiants et horaires de bus :	74
5) Conclusion sur les pratiques de mobilité nocturne des étudiants :	75
III - Projet : Mise en place de politiques nocturnes pour l'amélioration des mobilités étudiantes	76
Introduction	76
1) Les actions sensibilisatrices et incitatives	78
2) Les projets liés aux modes de transports	84
3) Vers une charte de la vie nocturne à Tours ?	99
Conclusion :	102
Sources et bibliographie	104
Annexes	106
Annexe 1:	107
Annexe 2 :	108
Annexe 3 :	109

Table des figures

Figure 1 : La communauté d'agglomération Tour(s)Plus en Indre-et-Loire	12
Figure 2 : Localisation de Tours en Région Centre	12
Figure 3 : Routes et autoroutes sur le territoire tourangeau (Réalisée à partir de Géoportail)	13
Figure 4 : Population totale par tranches d'âges regroupées (Réalisation : Jordan POIMUL, source INSEE RP2010)	15
Figure 5 : PDU Tours (source : mobilite.agglo-tours.fr)	18
Figure 6 : Fête du vélo à Tours (source : tours.fr)	19
Figure 7 : Objectifs de répartition modale des déplacements (PDU Tours)	20
Figure 8 : Répartition des parts modales (2008 - Source : EMD) (Réalisation : Jordan POIMUL)	20
Figure 9 : Périmètre des Transports Urbains	23
Figure 10 : Les 5 lignes principales du réseau Bus+Tram 2013 (Réalisation : Jordan POIMUL)	24
Figure 11 : Principaux sites universitaires de l'UFR de Tours	29
Figure 12 : Principaux sites universitaires de Tours	30
Figure 13 : Proportion de logements par résidence universitaire	30
Figure 14 : Localisation de résidences étudiantes à Tours (source : lokaviz.fr)	32
Figure 15 : Géolocalisation des étudiants de l'université de Tours (Source : PLUM)	34
Figure 16 : La France vue de nuit (source : http://www.cartesfrance.fr)	37
Figure 17: Charte de vie nocturne de Périgueux (perigueux.fr)	43
Figure 18: Fête des Lumières à Lyon (Source : http://mag.agendaculturel.fr)	45
Figure 19 : Cathédrale Saint Gatien de nuit à Tours (Source : photoenligne3.free.fr)	47
Figure 20 : Place Plumereau (Crédit photo : Jordan POIMUL)	48
Figure 21 : Place Plumereau de nuit (source : webmaster.cfat.free.fr)	48
Figure 22 : Guinguette de Tours (source : tours.fr)	50
Figure 23 : Fête Foraine de Tours (Crédit photo : Jordan POIMUL)	50
Figure 24 : Le Temps Machine (source : tours.fr)	51
Figure 25 : Principaux lieux de vie nocturne (Réalisation : Jordan POIMUL)	53
Figure 26 : Desserte de la discothèques "Le Pym's" (Réalisation : Jordan POIMUL)	74
Figure 27: Image tirée d'un spot publicitaire (www.securite-routiere.gouv.fr)	79
Figure 28: Exemple de brochure (Source: comme-quoi.fr)	81
Figure 29 : exemple d'application (Réalisation : Jordan POIMUL)	86
Figure 30 : Plan schématique d'un réseau de nuit (Réalisation : Jordan POIMUL)	91
Figure 31 : Chèques-taxis de la ville de Nancy (source : http://blog.educpros.fr)	95
Figure 32 : Stations de taxis (Réalisation : Jordan POIMUL)	96
Figure 33 : Aménagement d'une station de taxi (Réalisation : Jordan POIMUL)	97

Figure 34 : Exemple de présentation d'une charte de vie nocturne à Tours (Réalisation : Jordan POIMUL)	99
Figure 35 : Plan schématique Bus + Tram (Source : filbleu.fr)	108
Figure 36 : Réseau de nuit Fil Bleu (2012-2013).....	107

Introduction

« Espace de projet et dernière frontière pour l'homme du XXI^e siècle : la nuit (urbaine) a beaucoup de choses à dire au jour ». (Luc GWIAZDZINSKI)

Parmi les nouvelles politiques d'aménagements, la prise en compte de la nuit est devenue une nouvelle terre d'étude, en termes de réglementations spécifiques notamment, mais aussi à travers des services spécifiques comme les transports. Dans beaucoup de métropoles françaises, la nuit est désormais sujette à des débats et fait l'objet de dispositifs particuliers (élaboration de chartes de nuit, mise en place de navettes nocturnes...).

Les modes de vie des étudiants sont caractérisés par des rythmes particuliers, parfois difficiles à cerner. Jeune et insouciante –parfois trop–, cette population est une source de dynamisme pour les villes françaises qui se veulent toujours plus attractives et à toutes les échelles. Mais surtout, la vie des étudiants est aujourd'hui indissociable de la vie « festive » (ou la « ville festive »), dont la nuit constitue un cadre important. La nuit est donc très souvent le théâtre des déplacements étudiants, et ceux-ci font parfois face à des difficultés durant ce temps de la ville où les réseaux de transports en commun ont stoppé toute activité.

Ce projet traitera donc de la prise en considération de la nuit dans les politiques d'aménagement à Tours, à travers le cas de la mobilité nocturne des étudiants. Nous verrons ainsi quels sont les leviers d'action pour mettre en place des politiques nocturnes ayant pour prise en compte les mobilités étudiantes à Tours.

Nous procéderons donc tout d'abord à présenter la ville de Tours dans son environnement général. Avant de nous attacher à étudier la population étudiante et les modes de transports de Tours, nous nous attacherons à présenter la ville qui les accueille dans ses grands traits, pour mieux définir ensuite leurs places respectives dans les politiques de la ville, et également leur relation à travers le territoire.

La deuxième partie du projet abordera la question de la nuit en générale, et nous nous attarderons sur quelques exemples français et étrangers concernant les politiques nocturnes. A la suite de cette étude plus approfondie de la nuit, nous réaliserons un diagnostic ciblé sur la vie nocturne à Tours, et plus particulièrement sur les pratiques générales de mobilités nocturnes des étudiants.

Enfin, dans une dernière partie, nous proposerons différents projets d'aménagements afin de répondre aux problèmes soulevés dans notre partie diagnostic.

I - Présentation générale de la ville de Tours

1) Tours, ville attractive et dynamique.

Situation géographique

La ville de Tours, chef-lieu du département d'Indre-et-Loire (37), est une métropole attractive de la région Centre mais aussi à l'échelle nationale.

Localisation de Tours en Région Centre

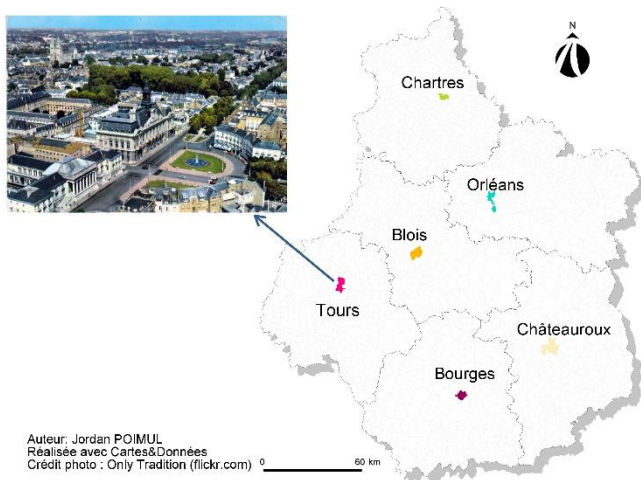


Figure 2 : Localisation de Tours en Région Centre

La communauté d'agglomération Tour(s)Plus dans le département d'Indre-et-Loire

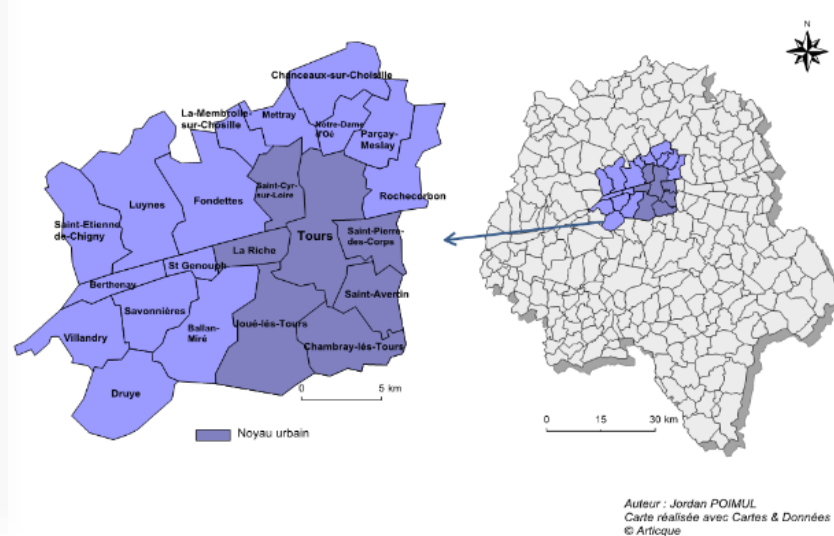


Figure 1 : La communauté d'agglomération Tour(s)Plus en Indre-et-Loire

Classée Ville d'Art et d'Histoire, son patrimoine culturel et historique est riche. Cette ville, partiellement enserrée par la Loire et le Cher, offre un cadre de vie florissant hérité de cette richesse naturelle. Ce patrimoine est fortement accompagné de politiques urbaines à toute échelle en faveur de sa préservation et de sa mise en valeur (l'environnement ligérien est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO).

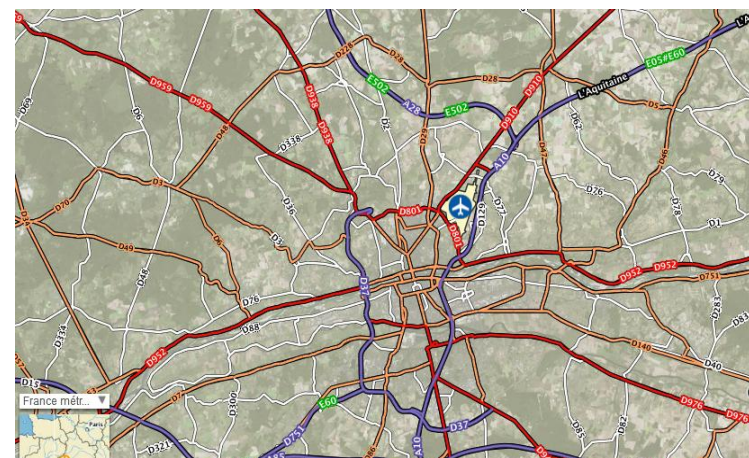
La population tourangelle est estimée à 134 633 habitants en 2011, ce qui classe la municipalité en 27^{ème} position parmi les communes les plus peuplées en 2011¹ (derrière Brest et Limoges), pour une densité moyenne de 3 900,1 km².

La communauté de communes, ou de manière plus correcte communauté d'agglomération Tour(s)Plus, compte depuis le 1er janvier 2014, 22 communes. Elle comptait 19 communes avant l'arrivée dans la structure intercommunale de Chanceaux-sur-Choisille, Parçay-Meslay et Rochecorbon, qui sont 3 communes de la Communauté de communes du Vouvillon).

A ne pas confondre avec l'agglomération ou « unité urbaine », où Tours est définie comme ville-centre (définition INSEE) et qui regroupe 35 communes (2010) définies de « banlieues », mais dont le périmètre est différent (centré plus à l'est) de celui de la communauté d'agglomération, rattachant Montlouis ou encore Vouvray et Veigné².

Dans le Scot³ de l'agglomération tourangelle, on distingue également le noyau urbain composé des communes de commune limitrophes à la ville de Tours, périmètre sur lequel nous nous baserons principalement plus tard pour le projet d'aménagement.

Enfin, concernant l'accessibilité, Tours bénéficie d'une bonne desserte autoroutière et aérienne. Elle est située à environ 1 heure de Paris en TGV. Tours est également traversée en son centre par l'autoroute A10 qui fait la jonction entre Paris et Bordeaux. Quant à l'A85, qui passe au sud de l'agglomération, elle relie Angers à Vierzon. Enfin, l'Aéroport international assure la liaison directe avec Marseille, mais aussi à des grandes Capitales étrangères telles que Londres et Porto (et en saison avec Dublin et Figari (bientôt Manchester, Southampton, Ajaccio))⁴



**Figure 3 : Routes et autoroutes sur le territoire tourangeau
(Réalisée à partir de Géoportail)**

¹ Classement INSEE 2011 selon la population municipale.

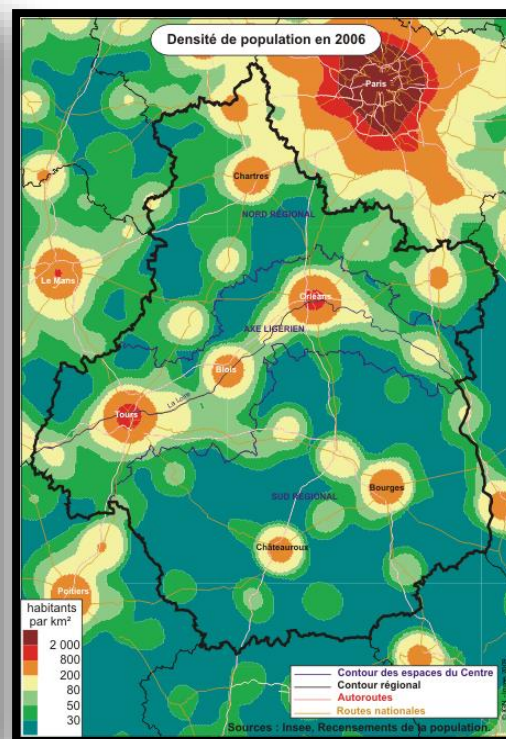
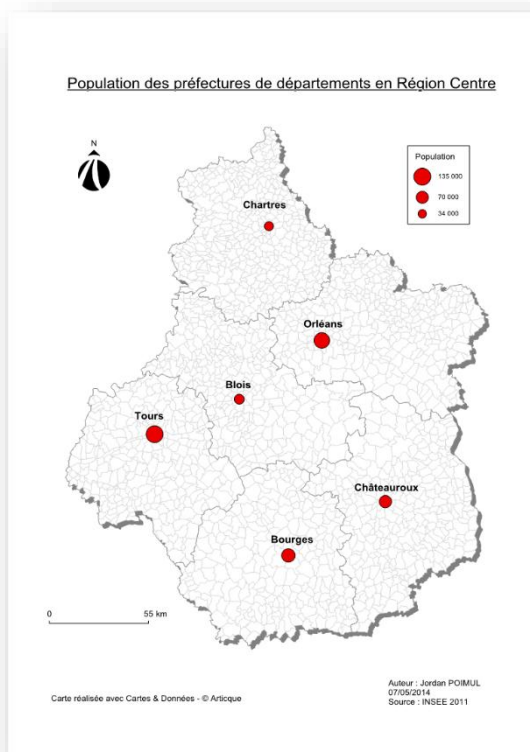
² <http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/zonages/zone.asp?zonage=UU2010&zone=37701>

³ Schéma de cohérence territoriale, disponible à l'adresse suivante :

⁴ <http://www.tours.fr/326-localiser-tours.htm>

Population

La population tourangelle atteint 134 633 habitants au 1er janvier 2011 (source INSEE). Elle demeure la commune la plus peuplée de région Centre, devant Orléans. Par ailleurs, la population est majoritairement concentrée autour de l'axe ligérien⁵ formé par Orléans, Blois et Tours.



Population tourangelle :

Si l'on s'intéresse maintenant plus en détail à la population tourangelle, nous pouvons distinguer, suivant les chiffres de l'INSEE, une majorité de population située entre 15 et 29 ans (30% de la population) suivant les grandes tranches d'âges. Comparée à des villes similaires (nombre de population, poids départemental et régional (métropole)), elle suit globalement les mêmes tendances démographiques qu'Orléans, Limoges, ou encore Le Mans.

⁵ Les villes se sont développées autour de la Loire depuis la période médiévale, car elle constituait un axe d'échanges et de commerce.

Selon les tranches d'âges regroupées, on observe une population majoritairement âgée de 25 à 39, mais également un fort taux de 18 à 24 ans (environ 25 000).

La population tourangelle présente une population jeune et active importante. Celle-ci génère des flux importants, qui se réalisent au sein d'un réseau bien desservi en transports collectifs sur une grande partie du territoire, et qui se caractérisent en outre par l'utilisation de différents modes de transports (dont la voiture encore majoritaire aujourd'hui).

Tours ne possède par ailleurs pas de caractéristiques particulières en termes de structure et d'évolution de la population par rapport à celles d'autres villes équivalentes (ex : Orléans, Le Mans). Mais son attractivité, à travers sa diversité d'offres de formation dans l'enseignement supérieur, lui permet d'accueillir un fort taux d'étudiants.

Les prévisions INSEE prévoient un vieillissement de la population nationale, et donc une augmentation de la part des seniors en Indre-et-Loire d'ici 2030, et une légère diminution du nombre de jeunes (moins de 20 ans). Ce vieillissement de la population sera à prendre en compte dans les politiques d'aménagement futurs, en termes de transports par exemple (services personnes âgées, dessertes des résidences seniors...) et d'habitats.

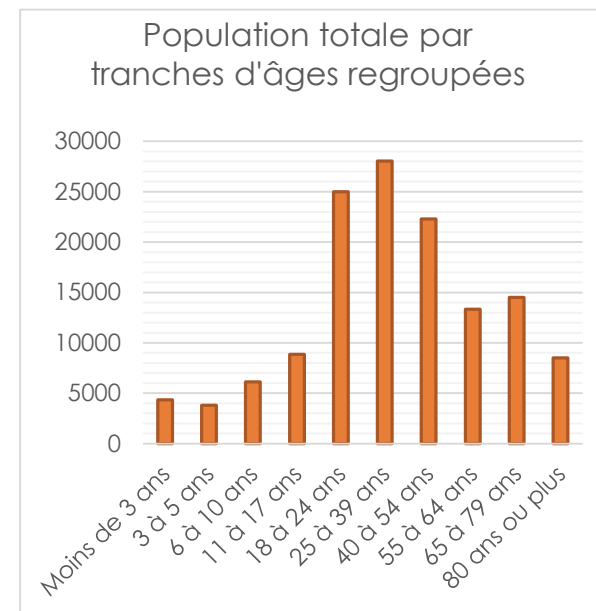


Figure 4 : Population totale par tranches d'âges regroupées (Réalisation : Jordan POIMUL, source INSEE RP2010)

Politiques urbaines

Jacques Babary est le nouveau Maire (UMP) de Tours suite aux élections municipales de mars 2014.

Il succède à Jean Germain (maire PS de 1995 à 2014), qui fut à l'image de grands projets comme l'inauguration du tramway.

Jean Germain était également président de la communauté d'agglomération Tour(s)Plus et président du SITCAT, Syndicat Intercommunal des transports en commun de l'agglomération tourangelle, aujourd'hui rattaché à l'agence d'urbanisme de Tour(s)Plus. L'ATU est aujourd'hui présidé par Philippe Briand.

La politique engagée ces dernières années par la ville à travers ses grands projets urbains vise à rendre la ville de Tours et son agglomération encore plus attractives, pour accueillir et attirer de nouveaux habitants et des nouvelles entreprises, mais surtout dans une optique de préservation de l'environnement (favorisation des transports en commun et déplacements doux, limitation de l'étalement urbain) et de conservation du patrimoine sauvegardé.

L'arrivée du tramway en 2013, qui a bouleversé quelque peu les habitudes de certains riverains, amène de nouveaux enjeux pour cette ville nouvellement transformée du Nord au Sud, dans son environnement proche mais également plus lointain (densification, valorisation des espaces, équilibre et complémentarité des modes de transports...)

Parmi les acteurs les plus importants en termes de politiques urbaines, nous pouvons citer l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours ou ATU (Atelier d'urbanisme de Tours), qui est une association loi 1901 créée en 1967 suite à la loi d'orientation foncière⁶. Elle a pour mission de devenir un lieu de réflexion et de coopération entre services de l'Etat et collectivités locales (par exemple conseiller les mairies en matière d'urbanisme). Elle réalise des « missions d'intérêt général [...] études urbaines, études préalables et accompagnement d'opérations d'aménagement, plan de déplacements, aménagement d'espaces publics, protection et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti, mission-conseil auprès des collectivités »⁷. Elle élabore ainsi les documents d'urbanisme (PLU, SCOT, PLH, PDU), et agit aujourd'hui, dans ce système décentralisé et déconcentré, à différentes échelles : « l'aire urbaine de Tours, le SCOT de l'agglomération tourangelle, Tour(s)plus, les communautés de communes, les communes et les quartiers, sur un bassin de population de l'ordre de 360.000 habitants »⁸.

⁶ Loi n°67-1253

⁷ Site web consulté le 10/05/2014 à 16h27 : <http://www.atu37.org/>

⁸ Site web consulté le 10/05/2014 à 16h27 : <http://www.atu37.org/>

Mobilités et transports :

Avant propos :

« La mobilité est devenue une composante essentielle de nos sociétés, facteur d'intégration et de cohésion sociale »⁹.

Selon Burgess, la mobilité implique le changement, une « *expérience nouvelle* ». Cependant, en géographie, on la définira plutôt comme « *l'ensemble des expressions du mouvement qui animent les rapports entre l'homme, la société et l'espace* ».¹⁰

Nous nous intéresserons dans ce projet à la mobilité « urbaine », en tant que capacité à se déplacer, et qui représente « les déplacements dont l'origine et la destination sont dans une même agglomération » (CERTU).

L'évolution des rythmes de vie quotidiens pose la question des nouvelles pratiques en termes de mobilité, et les transports doivent s'adapter pour répondre aux nouvelles demandes tout en garantissant à chacun la liberté de circuler. Cette évolution est due à des mouvements de société : individualisation, bouleversements démographiques (vieillesse de la population, allongement de la jeunesse), évolutions de la famille et du travail (travail de la femme, emplois de nuit).

En plus de se développer à différentes échelles du territoire, les déplacements de plus en plus diffus évoluent aussi suivant les motifs qui les génèrent. Les emplois du temps évoluent, les loisirs prennent de plus en plus de place dans les « temps sociaux » : les déplacements de loisirs augmentent tandis que ceux liés au travail diminuent. Pour beaucoup, la mobilité constitue un *mode de vie*, et pour d'autres elle peut être synonyme de *contrainte* (appréhension, stress...) si l'offre de transport n'est pas adaptée et qu'ils ne disposent pas de véhicules particuliers.

L'enjeu des transports à l'heure actuelle est de favoriser l'accessibilité à tous (« droit au transport »¹¹), mais il ne peut répondre à toutes les individualités dans cette société de plus en plus exigeante, et doit répondre au mieux à la plus forte demande (avec des moyens de plus en plus restreints).

⁹ « Les enjeux sociaux : droit aux transports pour tous », fiche 6.3 « transports urbains – l'Essentiel »

¹⁰ Définition la mobilité par Encyclopaedia Universalis

¹¹ Depuis la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, renforcée par la loi SRU de 2000.

L'offre de transport de l'agglomération tourangelle

Regard sur la politique de déplacements et le réseau de transport à travers l'analyse du PDU

A Tours, les modes de transport sont diversifiés. Du tramway aux bus, en passant par les taxis ou encore le vélo (avec Vélociti), sans oublier le système d'auto-partage « Autociti », chacun peut ainsi y trouver son bonheur.

Nous effectuerons dans cette partie une brève analyse du le Plan de Déplacements urbains (PDU), ce qui nous permettra par la même occasion d'énumérer les différents moyens de transports à disposition de la population et les politiques employées à leur égard.

Un nouveau PDU a récemment été élaboré, pour la période 2013-2023. Pour le résumer, le Plan de Déplacements urbains est un document d'orientation et de programmation établi à moyen terme (5ans/10ans). Il a pour rôle de définir la stratégie globale en matière de déplacements et décrit les principes et l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement (orientations des politiques des mobilités), dans le périmètre de transport urbain (PTU).

Que pouvons –nous alors retenir de ce document ?

Tout d'abord, la ville a mis l'accent sur la priorité aux transports collectifs, car de nombreuses actions ont été mises en œuvre pour les favoriser (notamment sur la période (2003-2009)¹²):

- Création de voies en site propre pour les bus (et taxis)
- Le lancement du projet du tramway (débuté en 2009 et abouti en septembre 2013)
- La restructuration du réseau de bus en 2009 et plus récemment en 2013
- L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la desserte des ZUS, et donc la prise en compte de tous.

En parallèle des transports collectifs, la favorisation de l'intermodalité et des modes de transports doux semble de mise. A la suite du lancement du système « Vélociti » en 2005, de nombreuses pistes (ou voies) cyclables ont été aménagées dans l'agglomération (227 km de réseau cyclable), le vélo étant un mode de déplacement rapide en ville sur de courtes distances (entre 0 et 5 kms). Des guides et des plans cyclables sont disponibles sur le site de Velociti¹³ et Tour(s)Plus.



Figure 5 : PDU Tours (source :mobilite.agglo-tours.fr)

¹² Se référer au PDU de 2003-2009

¹³ <http://velociti.fr>

Qu'est-ce que « Vélociti » ?

Il s'agit d'un système de location de vélo à longue durée pour une période de 3 à 12 mois. Il est particulièrement intéressant pour ceux qui ne souhaitent pas investir dans l'achat d'un vélo. De plus, ce système est sans contraintes horaires (l'utilisateur le garde à son domicile) et son tarif est relativement attractif. Le tarif est 3€ / mois (avec un minimum de 3 mois de location) pour les abonnés Fil Bleu (7€/mois pour les non-abonnés), contre dépôts de garantie.

Enfin, la marche à pied semble le moyen de déplacement le plus évident mais pas celui auquel nous pouvons penser à prime abord. Tours est une ville touristique et agréable. On peut s'y promener dans des espaces publics plus ou moins verdoyants. Une carte « Vivons piétons » a été éditée par Tour(s)Plus indiquant les temps de parcours à pied entre les différents équipements et lieux emblématiques de l'agglomération. En moyenne, les déplacements quotidiens des populations urbaines sont de moins de 3 kms. « Une grande partie des déplacements en voiture pourraient donc se faire à pied et en vélo ». Mais favoriser la possibilité de se déplacer à pied dans l'agglomération ne peut se faire en partie que par complémentarité avec les autres modes de déplacement et par le renforcement des cheminements piétons.

Synthèse :

Après avoir étudié les principaux modes de déplacements de l'agglomération, nous pouvons dire qu'à Tours, on donne une priorité aux déplacements doux et propres et en particulier aux transports en commun au sein de l'agglomération. Ce document a pour objectif de réduire les nuisances (sonores et environnementales), d'améliorer la sécurité des déplacements et de renforcer la cohésion sociale et urbaine. En outre, agir sur les modes de transports participe à améliorer les liaisons et transitions entre les quartiers, pour réduire les clivages et renforcer les échanges.

La réduction de l'automobile peut se faire par différents moyens, comme par exemple la réduction de places de stationnements gratuits en centre-ville, ou la mise en place de parking relais (P+R) pour favoriser les intermodalités.

La période de 2003 à 2009 a été une période clé dans l'évolution des mobilités. Il y a eu une prise de conscience citoyenne des enjeux environnementaux. Mais il y a surtout la conjoncture économique actuelle et la hausse du carburant qui incitent les gens à réduire leurs coûts de déplacement et par là-même leurs déplacements (quand ils n'y sont pas contraints). Sans oublier le dynamisme de l'agglomération engendrant de nouveaux besoins de mobilité (croissance de la population, étalement urbain, rythmes de vie,...)



Figure 6 : Fête du vélo à Tours (source : tours.fr)

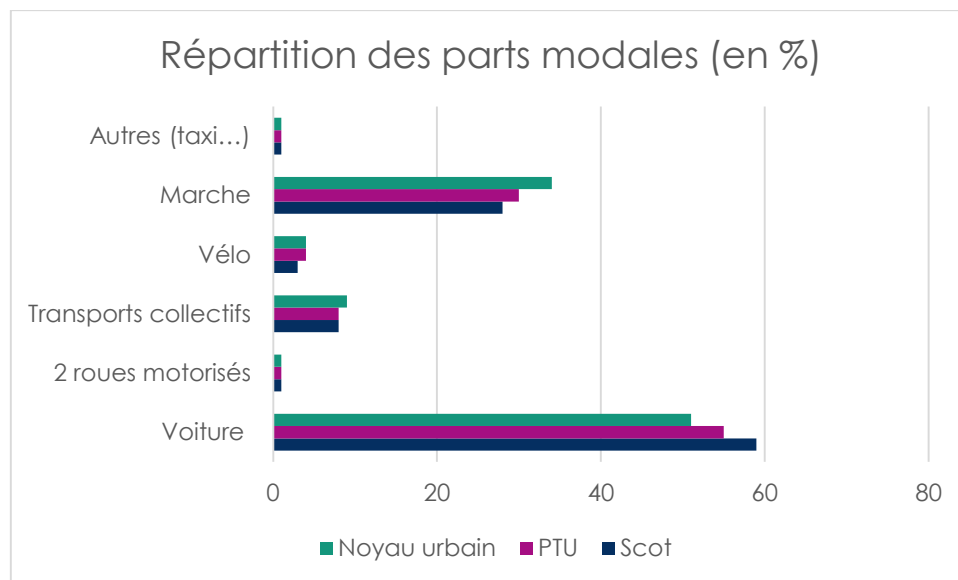


Figure 8 : Répartition des parts modales (2008 - Source : EMD) (Réalisation : Jordan POIMUL)

La voiture particulière reste le mode de transport le plus utilisé à toutes les échelles aujourd'hui, et c'est sur ce point que le nouveau PDU insiste de nouveau. L'objectif pour la période 2013-2023 est donc de réduire davantage la part de l'automobile (55% à 47% à l'échelle du PTU) et donc d'augmenter la part d'utilisation des transports en commun de 5%.

Le réseau cyclable fait l'objet ces derniers temps d'améliorations mais reste tout de même à développer davantage, principalement au niveau de la prise en compte des voies cyclables lors de l'aménagement des voiries.

Si l'objectif est d'apaiser les circulations et de rééquilibrer les parts modales, cette politique se doit d'être accompagnée d'une sensibilisation accrue et d'une meilleure promotion des modes de transports alternatifs, tels que le covoiturage, les véhicules propres, le vélo, les bus,...

L'amélioration des conditions de circulation ne peut donc se réaliser que par une prise de conscience de chacun, et la participation de tous, des entreprises et des universités (avec l'élaboration de leurs propres plans de mobilités) à cet effort de guerre contre la pollution automobile.

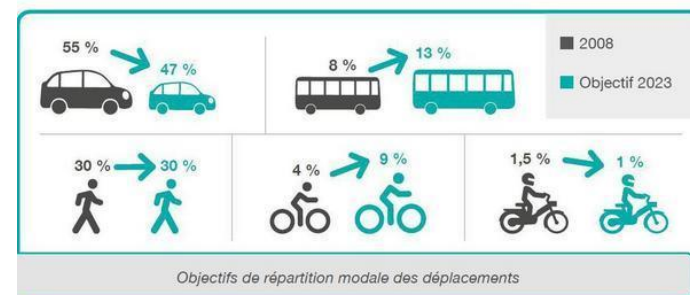


Figure 7 : Objectifs de répartition modale des déplacements (PDU Tours)

A l'heure où les agglomérations françaises sont en pleine reconfiguration, il est nécessaire d'aménager ou de réaménager les réseaux urbains en permanence. Les enjeux actuels sont de minimiser la place de l'automobile en milieu urbain, et de remettre en place des systèmes de transports collectifs performants et accessibles à tous.

Dans cette partie, nous nous attarderons plus spécifiquement sur le réseau de transport en commun de l'agglomération, dénommé Fil Bleu (enseigne commerciale du groupe Keolys, exploitant du réseau). Les politiques de transports sont œuvrées en amont par le SITCAT, Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Tourangelle, désormais fusionné à l'ATU.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le réseau a été complètement modifié avec l'arrivée du tramway en septembre 2013.

Le nouveau réseau bus-tram étant encore «frais », les acteurs de sa mise en place (Sitcat et Keolys notamment) se laissent du temps pour analyser les points de satisfactions, mais aussi les différentes failles à corriger dans un futur proche.

Le réseau de transport en commun de l'agglomération comprend aussi des réseaux annexes, fil vert (interurbain) et fil blanc (à destination des PMR) (Connex ligeria du Groupe Transdev).

Nous allons nous pencher tout d'abord sur la manière dont se composait le réseau de bus avant l'arrivée du tramway, puis nous nous intéresserons de plus près à ce nouveau réseau, pour en extraire les quelques changements opérés et en comprendre les enjeux.

Réseau Bus 2009-2010:

Ce réseau était en réalité un réseau d'avant-tramway. Il a été réorganisé en 2009 pour mieux répondre aux évolutions de la demande, mieux desservir les pôles générateurs de trafic et de nouveaux corridors de l'agglomération, et mettre en place de meilleures liaisons inter-quartiers ainsi que des nouvelles lignes de bus circulaires. Il comprenait alors une trentaine de lignes, et la place Jean Jaurès (place du Palais) était un pôle central, c'est-à-dire un arrêt presque commun à toutes les lignes.

Sur les lignes les plus empruntées (lignes 1, 2, 3, 5, 11), les bus fonctionnaient de 6 h du matin à 21 h 30.

Pour les noctambules, Fil Bleu avait mis en service des lignes de nuit, plus correctement des lignes de « soirée » (N1, N2, N3, N4), un réseau spécifique qui pour les dernières lignes desservait la place Jean Jaurès jusqu'à 01h30. Il y avait donc un réseau différent (terminus et numéro des lignes) à partir de 21 heures, avec ces 4 lignes qui circulaient tous les soirs de la semaine (6 lignes de nuit circulaient dans le réseau antérieur 2008-2009). Le plan de cet ancien réseau de soirée a été porté en Annexe 1.

Enfin, il serait long et périlleux, mais pas inintéressant de présenter toute l'évolution historique du réseau de transports à Tours depuis ses origines. De l'époque des calèches, en passant par celle des trolleybus et des premiers trams, ce réseau a subi de nombreux bouleversements. Il

a traversé de nombreux quartier, a vu évoluer sa ville et ses bâtiments, patrimoine aujourd'hui reflété par son nouveau tramway. Un historique du réseau de TC à Tours est disponible sur le site Fil bleu.¹⁴ Nous allons donc désormais présenter le réseau en marche.

¹⁴ <https://www.filbleu.fr/reseau-fil-bleu/decouvrir-le-reseau/historique>

Réseau Bus+Tram 2013 :

Les 22 communes de Tour(s)Plus sont desservies par le réseau de bus Fil bleu et le réseau de interurbain Fil vert. Au total 25 communes constituent le Périmètre de Transports Urbains.

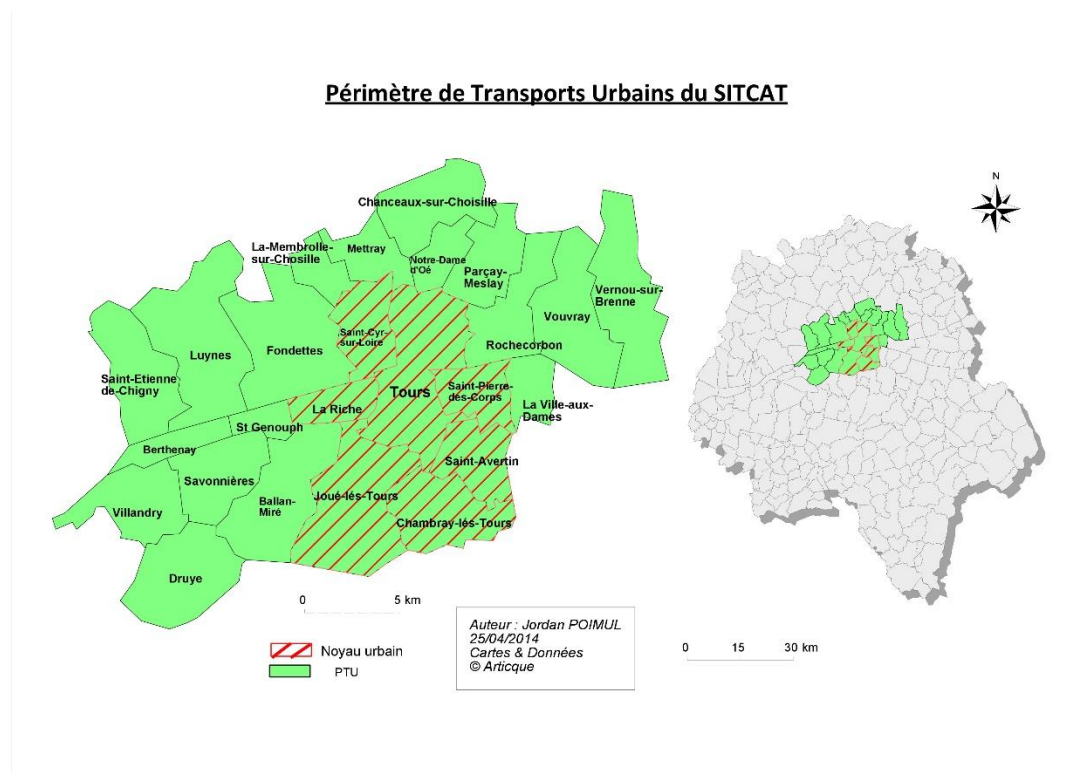


Figure 9 : Périmètre des Transports Urbains

Le réseau Fil Bleu est composé d'une ligne de Tramway, une ligne de bus à haut niveau de service et 3 lignes à fortes fréquences, avec des horaires quasi identiques de septembre à juin de 5h à 1h du matin. Le réseau est également complété de lignes de centre-ville, lignes urbaines, et des lignes périurbaines. Des transports à la demande desservent des zones stratégiques d'activités), des populations particulières (fil blanc) comme les personnes à mobilité réduite (PMR).

Voici une liste des principales lignes du réseau fil bleu¹⁵ :

- **2 lignes à haut niveau de service du nord au sud** : La ligne A du tram et la ligne 2 (Tempo) parcourent l'agglomération du Nord au Sud, d'environ 5h à 0h30 (en semaine) avec une fréquence élevée: un bus toutes les 7 à 10 minutes ou un tram tous les 6 à 10 minutes en heures de pointes.
- **3 lignes fortes d'est en ouest**: Les lignes 3, 4 et 5 sont connectées au tram, circulent globalement de 5h à 0h30 et toutes les 10 à 12 minutes entre 7h et 20h.
- **11 lignes urbaines**: Les lignes 10 à 18 circulent tous les jours avec, en semaine, un bus tous les 15 à 60 minutes de 6h à 21h30, et aussi des lignes de proximité (de centre-ville), C1 (Citadine) et C2 (P'tite Citadine).
- **11 lignes suburbaines** : elles desservent les communes plus éloignées (Luynes, Villandry), globalement de 6h à 19h en semaine, mais avec des amplitudes et des fréquences beaucoup plus restreintes.
- **18 lignes spéciales**: Les lignes régulières étant renforcées le matin et le soir, lignes 100 à 117 offrent quant à elle des liaisons directes aux principales heures d'entrée et de sortie des campus, des collèges / lycées, ainsi que des dessertes spécifiques: Nécropole d'Esves, Anais de Mettray, Adapei de Vernou, Château de Villandry...
- **Lignes évènementielles** : Bus de Match, Bus de Concert (Temps Machines)...
- Nouvelle tarification : ticket rechargeables (Prix : 1,40 € le trajet (1h15 de validité, correspondance tram-bus) avec un nouveau système de recharge.

Le plan du réseau a été porté en Annexe 2.

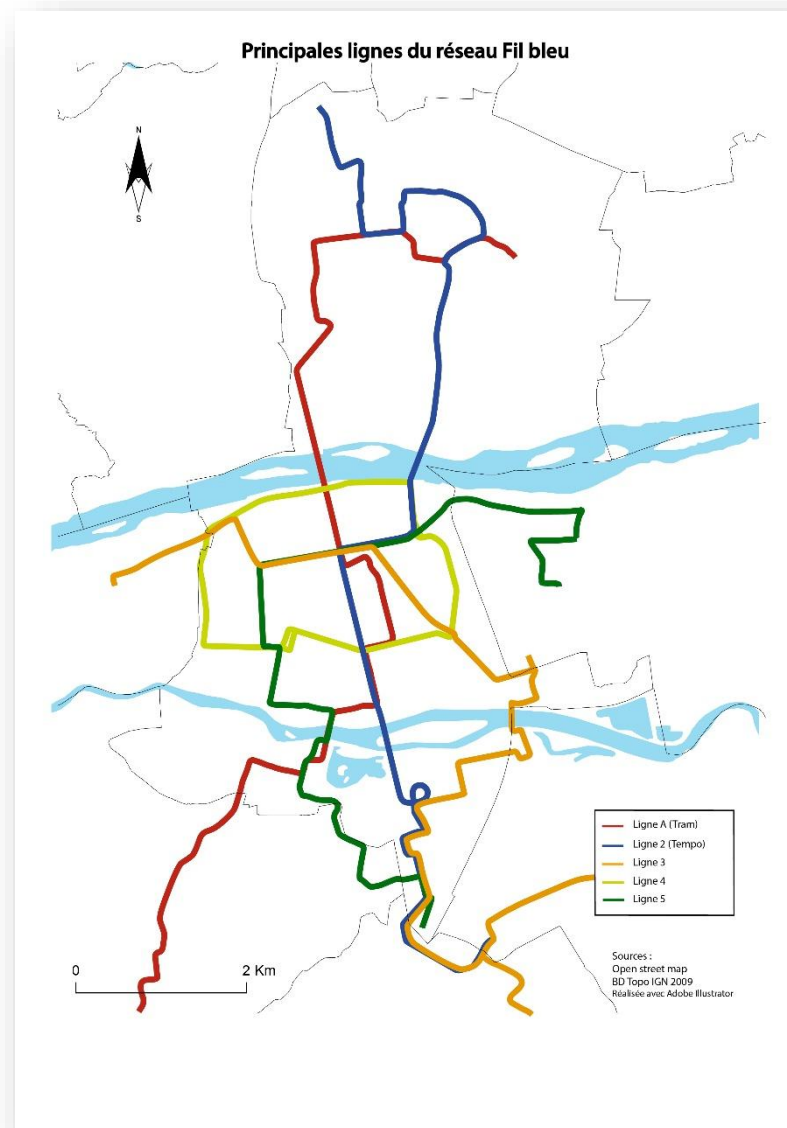


Figure 10 : Les 5 lignes principales du réseau Bus+Tram 2013
(Réalisation : Jordan POIMUL)

¹⁵ <https://www.filbleu.fr/>

Le tramway :

La ligne A du tramway traverse la ville de Tours du Nord au Sud, au départ de Vaucanson à Tours Nord, jusqu'à Joué-lès-Tours et le lycée Jean Monnet. Elle dessert les deux communes les plus peuplées de l'agglomération, et passe par des endroits stratégiques de la ville, comme la Rue Nationale, la Gare de Tours ou encore le quartier des Deux Lions. Elle suit dans sa globalité l'ancien trajet de la ligne 1, ligne la plus fréquentée de l'ancien réseau de bus.

Pour les bus comme pour le tramway, les amplitudes horaires sont légèrement différentes la semaine et le week-end, mais sont les mêmes toute l'année. Nous pouvons remarquer aussi que la semaine et le samedi, les amplitudes sont peu différentes. La plus grande amplitude est bien sûr en semaine, où la fréquentation est plus élevée. En ce qui concerne les fréquences théoriques de passage, on observe un passage tous les 6 à 8 minutes en horaires de journée (9h-16h et 19h-20h) et un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe (7h - 9h et 16h - 19h).

Voici les amplitudes horaires de la ligne A du tramway (selon le site de Fil bleu)¹⁶ :

Amplitudes horaires				
	Arrêts	Semaine	Samedi	Dimanche
Premiers départs	Vaucanson	04h41	04h41	5h39
	Lycée Jean Monnet	05h37	05h39	6h35
Derniers départs	Vaucanson	23h41	23h39	23h38
	Lycée Jean Monnet	00h30	00h28	00h27

Fréquences de passages

Horaires	Semaine	Samedi	Dimanche
Heures creuses	10/15 min	10/15min	20min
Heures de journée	7/8min	10min	15min
Heures de pointes	6min	7min	15min
Heures de nuit	30min	30min	30min

¹⁶<https://www.filbleu.fr/>, consulté le 04/03/2014 à 17h00

Ce réseau bus+tram effectue de nouvelles liaisons¹⁷, entre Grandmont et les Deux Lions ou Jean Luthier, ou encore entre les deux principaux hôpitaux (Bretonneau, Trousseau), afin de réduire les temps de trajets et de faciliter les liaisons entre les universités (tous les sites universitaires sont actuellement desservis par des lignes à haute fréquence (cf figure ...)).

En résumé, le réseau de bus de l'agglomération a été organisé de telle sorte à être le plus complémentaire possible avec le trajet du tramway et dans l'objectif de desservir un maximum de populations des communes de l'agglomération. Ce nouveau réseau a été, en outre, remodelé pour en faire un système plus simple et plus lisible, contrairement au précédent où certains pouvaient s'y perdre (réseau bleu de nuit, réseau spécifique dimanche et jours fériés avec variation de tracé...). Aujourd'hui, le réseau bus-tram est le même de septembre à juin, et c'est cette continuité et cette lisibilité qui ont été recherchées. Désormais, le réseau Fil Bleu dans son organisation est le même en journée, en soirée et le dimanche; de septembre à Juin et pendant les vacances scolaires, et toutes les lignes ont un trajet unique (seul la ligne 3 est divisées en A et B).

Synthèse générale sur les transports de l'agglomération Tour(s)Plus et du PTU:

A travers l'étude du PDU et des différents modes de transports proposés aujourd'hui au sein de la communauté d'agglomération, nous pouvons donc définir les principales orientations politiques de mobilités. Il y a une volonté de prise en compte de toutes les populations, en proposant des modes de transports pour tous (PMR, avantages personnes âgées, chômeurs, desserte des quartiers ZUS...). De plus, les lignes à haute fréquence desservent les pôles majeurs d'activité, comme la gare, le centre-ville, ou encore les grandes zones commerciales

L'objectif est de favoriser au mieux l'utilisation des transports collectifs et de participer à la réduction de la voiture individuelle dans l'espace urbain. Desservir un maximum de population, à fréquence élevée en proposant en parallèle du service à la demande, diversifier et promouvoir des moyens de transports alternatifs et pratiques (vélo, auto partage), telle sont les objectifs majeurs des acteurs publics et privées.

Par ailleurs, urbanisme et transports sont deux thématiques très liées, car la problématique de l'étalement urbain est toujours un problème à l'heure actuelle où l'on essaye de favoriser la densification et la prise en compte de la desserte en transports dans les aménagements urbains : l'arrivée du tramway semble de ce fait une opportunité pour repenser l'espace public dans sa globalité (de par le rééquilibrage de modes de transport qu'il induit (principalement vis-à-vis des automobilistes, mais aussi des piétons et des cyclistes) et de par la densification et la valorisation de son environnement¹⁸.

¹⁷ Des nouvelles stations de bus et des voiries ont été aménagées pour améliorer le trajet de la nouvelle ligne Tempo (ex : aménagement rue Bonamy, Parc Grandmont)

¹⁸ Zone « corridor du tramway » définie autour de 500 mètres de part et d'autre de la ligne du tramway.

2) Tours, ville étudiante

Avant propos :

En France, les effectifs d'étudiants n'ont cessé de croître ces cinquante dernières années. La politique du Plan U 2000 en 1990 avait pour objectif d'accompagner cette croissance de population étudiante. En effet, ce plan d'environ 40 Milliards de francs devait développer une « nouvelle géographie universitaire », et de rééquilibrer à l'échelle nationale l'implantation des universités (désengorgement de la capitale vers les villes moyennes et les métropoles d'équilibre). Il va donc y avoir un « enracinement des universités dans le milieu local », et ainsi une relation nouvelle entre territoire et universités.

Cette croissance d'effectif est due à différents facteurs : au-delà de la croissance démographique d'après-guerre en elle-même, les causes principales sont la poussée de la scolarisation, et l'allongement des études (Fischer, 2000). Par ailleurs, il y a une demande plus forte de qualification, et le diplôme est alors sacralisé puis considéré comme une meilleure protection contre le chômage. Nous pouvons voir cependant cette tendance s'atténuer à l'heure actuelle, avec une expérience professionnelle qui prime davantage sur le diplôme et le niveau d'études.

Par ailleurs, la population étudiante a évolué. En effet, il y a eu une modification de la composition sociale de cette population, une évolution de l'université qui comprend désormais plus de femmes, et des jeunes issus de milieux populaires. Mais il n'est pas possible aujourd'hui de dresser le portrait de l'« étudiant moyen »¹⁹ dans cette complexité du monde étudiant et de l'offre universitaire.

La vie étudiante est, pour beaucoup, synonyme de passage à la vie sociale d'adulte. Le départ du domicile parental constitue une réelle migration (première mobilité résidentielle). Le passage à une vie plus ou moins bien abordée suivant les jeunes, à travers la réalisation de nouvelles indépendances (économique, résidentielle) et qui définissent le « rôle social d'adulte »²⁰, (p8). Cette vie participe au processus d'individualisation et à son autonomie, et *« L'individu doit idéalement parvenir à se définir par lui-même, à ne plus dépendre avant tout de ses appartenances héritées »* (François de Singly)

Mais « indépendance » et « autonomie » restent dissociées, dans la mesure où certains étudiants restent dépendants des ressources (principalement économiques) des parents. En résumé, l'enjeu des études est de participer en quelque sorte à intégration sociale de l'individu (tout comme le premier emploi).

Tours ne peut pas être considérée comme une ville à forte tradition universitaire²¹. Un tournant majeur de l'histoire universitaire de la ville à partir de 1969 et la création de l'UFR de Tours. Jean Royer ne l'utilisera pas d'abord comme une priorité et un moteur de développement de la ville. Il faudra attendre les années 80, et le contexte de la décentralisation, pour voir évoluer le système universitaire (croissance des effectifs, mutation de fonctionnement et nouvelles loi (Savary). La construction d'une identité de l'Université de Tours se fera donc suivant cette nouvelle vision de la relation entre attractivité et développement local des territoires, où le pôle d'enseignement a son rôle à jouer.

¹⁹ Olivier Rey « 1987-1997 : la France redécouvre ses universités ».

²⁰ Rapport logement...p8

²¹ Lussault Michel, Thibault Serge (1994)

La population étudiante à Tours

A Tours, on dénombre près de 30 000 étudiants. La plus grande majorité des étudiants font partie de l'université François Rabelais, qui comprend 23 045 étudiants en 2012-2013²², devant l'Université d'Orléans (près de 16 000 étudiants). D'autres écoles non rattachées à l'UFR, telle l'école de commerce (ESCEM), les écoles d'arts (Ecole Supérieure des Beaux Arts, école Brassart), ou encore les formations professionnelles et diverses, dont certaines se font en lycée (BTS)²³, viennent compléter la liste florissante des formations étudiantes au sein de la ville de Tours.

L'Université François-Rabelais est organisée autour de 7 pôles géographiques, une caractéristique multipolaire qui est la « résultante d'un processus historique de développement (Bœuf et Thibault) : 6 font partie de l'agglomération de Tours (Fondettes, Jean Luthier, Tanneurs, Tonnellé, Portalis, Grandmont), et un dernier est situé à Blois.

Lieux d'études et lieux ressources.

Lieux d'études :

L'Université de Tours propose une offre de formation variée et complète qui se répartit au sein de ces 7 UFR (Unité de Formation et de Recherches) : UFR Arts et Sciences Humaines, UFR Droit, Economie et Sciences Sociales, UFR Lettres et Langues, UFR Sciences et Techniques, Centre d'Etudes Supérieures de la Renaissance (CESR), UFR Médecine, UFR Pharmacie ; 2 IUT (IUT de Tours, IUT de Blois), une Ecole Polytechnique Universitaire (EPU). Parmi les composantes qui comprennent le plus grand nombre d'étudiants, les principales sont la faculté de médecine (20,3%), la faculté de droit (19%) et la faculté des arts et sciences humaines (15,9%).



Figure 11 : Principaux sites universitaires de l'UFR de Tours

²² Contre 20 525 étudiants sur la période 2008-2009

²³ Vous trouverez ici une liste de BTS à Tours : <http://mon-bts.com/bts-tours-37081.html>

Lieux de résidence

« Le logement étudiant est communément défini comme un espace de résidence destiné à rapprocher le jeune de la ville de ses études et des lieux ressources de sa scolarité (bibliothèque, ...) ».

Ce logement, qui peut être un logement « pour étudiants » (chambre de cité universitaire, résidence), ou un logement indépendant privé, constitue pour beaucoup la première mobilité résidentielle individuelle.

Le marché du logement à Tours propose aux étudiants une offre diversifiée composée d'un parc de logements dédiés exclusivement aux étudiants (résidences universitaires du CROUS et résidences universitaires privées) et d'un parc de logement ouvert à tous les publics, mais où les étudiants sont aussi présents (parc de logements du secteur public, parc du logement du secteur privé). Il existe un parc de 10 résidences universitaires, qui met à disposition au total plus de 2 600 logements pour les étudiants

Les logements universitaires sont généralement situés à proximité des grands sites universitaires²⁴, et la plus grosse offre de logements se situe sur le site de Grandmont, avec une capacité de 1300 logements.

Pour les autres résidences, elles se situent proches des sites suivants :

- Portalis (UFR Droit, Economie et Sciences Sociales ; EPU, Tours sud) : résidence Technopôle (400 logements).
- Jean Luthier (IUT, Tours Nord) : résidence Saint Symphorien et ses 305 logements.
- L'UFR Médecine et ses deux résidences à proximité: la résidence Tonnellé (126 logements) ainsi que la résidence Hélène Boucher (89 logements).

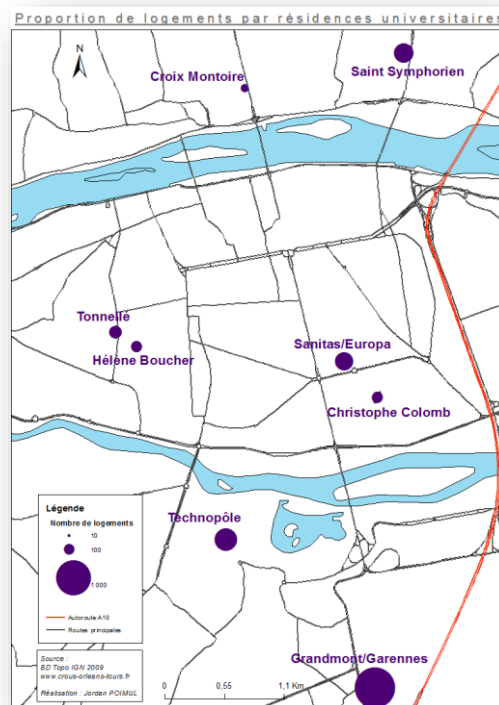


Figure 13 : Proportion de logements par résidence universitaire

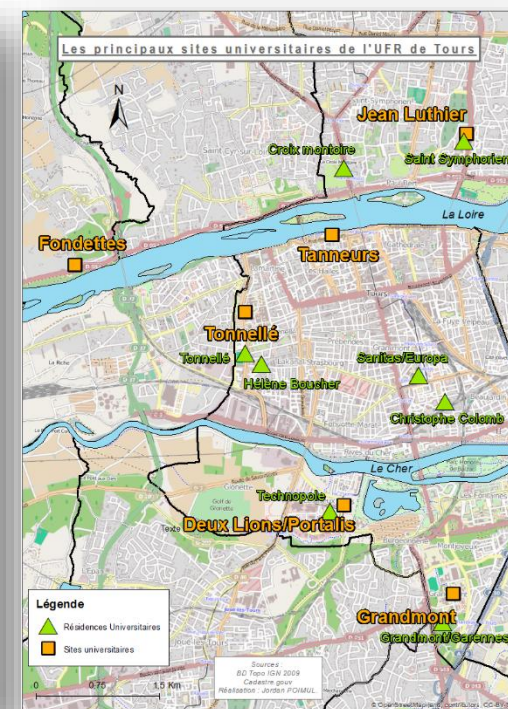


Figure 12 : Principaux sites universitaires de Tours

²⁴ Ces résidences ne sont pas destinées en particulier aux étudiants des sites universitaires proches (un étudiant qui réside à Grandmont peut étudier aux Tanneurs).

- Le site des Tanneurs, en centre-ville (UFR Arts et Sciences Humaines et UFR Lettres et Langues) ne bénéficie pas quant à lui de résidences universitaires aussi proches. Les résidences les plus proches se situent à Tours Nord, de au nord de la Loire : résidence Croix Montoire (48 logements)¹, résidences Sanitas (127 logements), Europa (168 logements), Christophe Colomb (78 logements).

On ne dispose que peu d'informations précises concernant les résidences étudiantes privées, et il est difficile de localiser précisément les étudiants, qui, en plus de résider dans des logements privés, ont une mobilité résidentielle très particulière.

En effet, les logements sont des locations de courte durée, ce qui est logique car ils doivent s'adapter à la vie étudiante : stages, poursuite d'études dans d'autres villes, départs à l'étranger...

De plus, la mobilité résidentielle, qui se fait généralement pendant les périodes de vacances scolaires (été), a plusieurs causes, comme la recherche de la proximité d'un lieu spécifique, ou la recherche d'un logement plus grand. Cela peut être aussi un autre arrangement (colocation, concubinage...). Elle peut donc se réaliser à l'intérieur même de la ville, et est aussi valable pour les résidences universitaires qui sont attribuées pour dix mois et donc la demande doit être renouvelée.

Lokaviz est une centrale en ligne du logement étudiant gérée par le CROUS. Il permet aux particuliers de déposer leurs annonces gratuitement. Ce site, disponible par tous les étudiants en France, propose plus de 220 000 logements en résidence Crous et chez les propriétaires. En outre, les logements par l'équipe gérante pour certifié une certaine qualité (performance énergétique, montants loyers/charges, localisation, respect des bonnes pratiques...). Plus d'informations sont disponibles sur le site suivant : <http://www.lokaviz.fr/>

Un grand nombre de ces résidences privées se situent dans le grand centre-ville de Tours, des abords du quartier Giraudeau au quartier de la gare de Tours. D'autres, sont principalement localisées dans des communes périphériques du noyau urbain, à Joué-les-Tours, La Riche, Saint Cyr...

Remarque :

A Tours, il y a peu de problèmes avec le logement des étudiants. L'offre et la demande s'équilibrent, et l'étudiant a bien souvent encore la possibilité de trouver un logement conforme à ses espérances, notamment dans le secteur privé²⁵.

Il y a même un nombre important de logements vacants dans les résidences universitaires. En cause le choix géographiques, la non compréhension des non boursiers (qui ne se savent pas éligibles en logement CROUS), ou encore la montée de l'individualisme. De plus, la hausse des prix est une autre raison, car les écarts avec le parc privé se réduisent.

Le statut « boursier » a donc une influence sur le type de logement occupé (notamment en première année), car beaucoup d'étudiants boursier se retrouvent en résidence universitaire, tandis que les non boursiers sont majoritairement en logements privé.

L'étude réalisée par Centre de Recherches sur les Liens sociaux pour l'élaboration du rapport d'un rapport logements à travers le cas des étudiants de Tours nous permettra aussi de contextualiser la question du choix du logement étudiant.

Le choix de la localisation :

La localisation est un facteur déterminant (mais pas le seul) dans le choix du logement, et qui prend en compte plusieurs paramètres qui diffèrent suivant les étudiants :

- La proximité (ou non) du centre-ville, lieu de la sociabilité étudiante
- La proximité du lieu d'étude

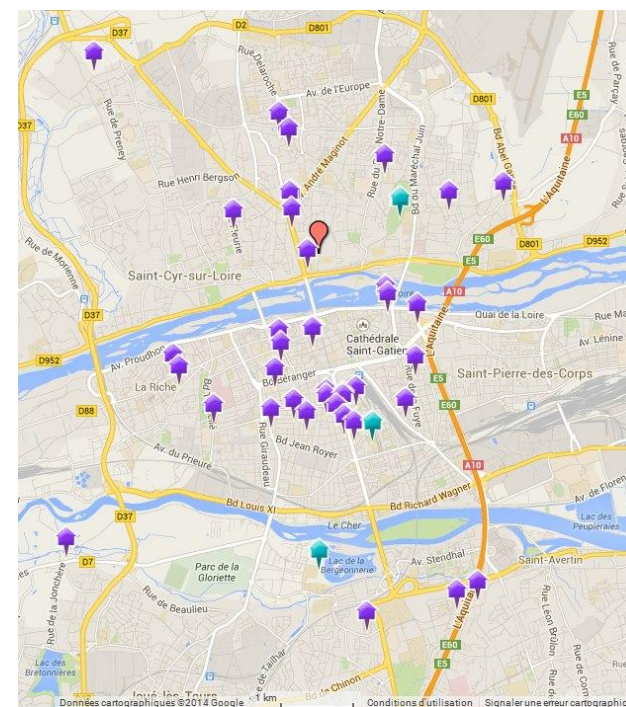


Figure 14 : Localisation de résidences étudiantes à Tours (source : lokaviz.fr)

²⁵ Rapport ...

Cependant, certains n'ont pas le choix (restrictions budgétaires, influence parentale, autres raisons)

La proximité du lieu désirée n'est pas forcément géographique, mais elle se détermine aussi en termes de faciliter d'accès. Il s'agit alors d'une proximité temporelle, où le rôle joué par la desserte en transports et les infrastructures est notable.

Par ailleurs, lorsque la priorité a été donnée à la proximité du lieu d'études, le regret d'être loin du centre-ville se fait ressentir. Le choix du lieu de résidence est déterminé par certains lieux prisés, des « lieux de sociabilités étudiantes », où l'animation du quartier (bars, discothèques, commerces) coïncide avec leurs loisirs, autour par exemple de la Place Plumereau (une place qui est très largement citée parmi les réponses du questionnaire). Cette situation n'est pas spécifique à la ville de Tours.

La mobilité quotidienne :

Un PPlan Universitaire de Mobilité (PLUM) a été réalisé en 2009 concernant les mobilités étudiantes au sein de l'Atelier Mobilité du Département Aménagement de Polytech Tous, et élaboré sur 3 ans. Ce document d'accompagnement d'orientation des pratiques de mobilité est un plan de déplacement spécifique appliqué aux déplacements générés par le fonctionnement de l'Université François Rabelais.

A la manière des plans de déplacements d'entreprises, son étude a permis de proposer des grandes orientations pour l'élaboration des réseaux de bus, afin de mieux cerner la demande et de proposer une offre en concordance, pour un meilleur rendement.

Il est également destiné aux universités (professeurs, étudiants et personnels) afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes de déplacement doux, pour optimiser les déplacements dans l'agglomération (réduire la place de la voiture) et l'accès aux sites.

Les élèves ingénieur de DA5, suite au travail préalable des magistères 3 de 2006 et 2007, ont donc réalisé un diagnostic de l'accessibilité, l'offre en transport et la mobilité sur chaque site (complété d'une étude des pratiques à l'aide d'une enquête). L'objectif était de « *mieux connaître les logiques résidentielles des étudiants afin de leur proposer des documents de communication incitant à l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture particulière* ».

Que pouvons-nous retenir de ce document ?

La caractéristique « multi-site » de l'UFR de Tours génère de nombreux déplacements pour les étudiants entre le lieu de leurs études et leur logement, mais aussi entre les sites universitaires. Cela suppose l'utilisation de différents modes de transports, et génèrent des problèmes de stationnement. D'où la nécessité de développer les transports en commun autour de ces pôles et de développer les réseaux cyclables et les liaisons piétonnes. Les cartes isochrones réalisées permettent de se rendre compte des distances temporelles autour des sites universitaires en utilisant des modes de transport doux (vélo, marche).

Selon cette étude, de plus, nous pouvons en tirer que les étudiants logent majoritairement entre les deux fleuves, dans le grand centre-ville. En effet, une géolocalisation des étudiants a été réalisée à l'aide des adresses des étudiants renseignées lors de leur inscription à l'université.

La place de l'automobile est encore trop élevée, et c'est à ce problème que le PLUM cherchait à répondre. Les étudiants ont ainsi élaboré des plaquettes pour sensibiliser les étudiants sur leur choix de logement et de modes de transports, qui serait distribuée le jour de l'inscription et durant l'année scolaire.

De plus, il suffit aujourd'hui d'observer les parkings publics et ceux réservés aux étudiants aux abords des universités et des grandes écoles comme Polytech Tours, pour voir que ces espaces de stationnement sont surchargés et que la part de véhicules particuliers chez les étudiants est importante.

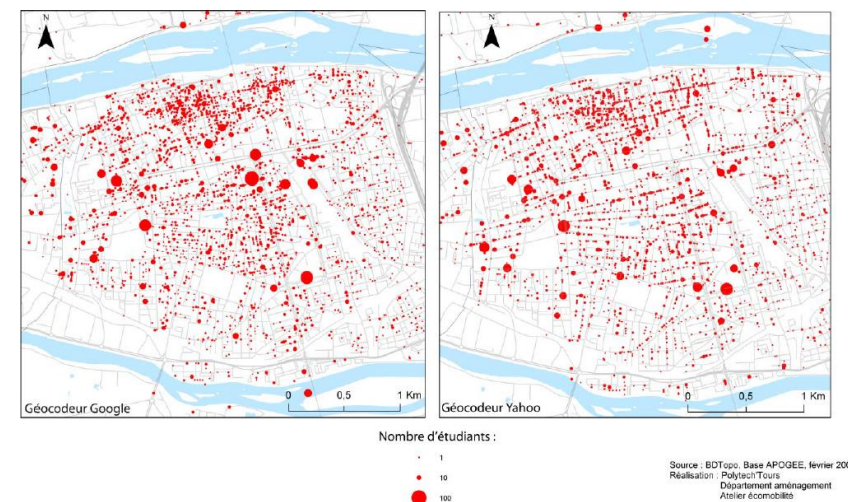


Figure 15 : Géolocalisation des étudiants de l'université de Tours (Source : PLUM)

La ville vécue par les étudiants

Tours bénéficie d'une image plutôt positive en matière de vie étudiante. Cette ville est décrite par les jeunes et étudiants comme agréable à vivre²⁶. Elle est d'ailleurs classée 18^{ème} (sur les 42 aires urbaines accueillant plus de 8000 étudiants) au palmarès des villes « où il fait bon étudier, d'après l'enquête du journal « l'Etudiant » qui prend en compte les critères suivant :

- Catégorie formation : critère études (nombre étudiants,...)
- Catégorie vie étudiante : offre culturelles (cinémas, chéquiers culture...), offre de sorties (bars, restaurants, discothèques), sport
- Catégorie cadre de vie : environnement (qualité de l'air,...), transport (fréquence, prix...) et logement (chambres CROUS, prix)
- Catégorie emploi : Part de titulaires d'un diplôme universitaire, évolution de l'emploi...

Ensuite, cette ville constitue pour certains le passage du milieu rural à celui de la « grande ville », à la vie citadine et urbaine au fort trafic routier et qui amène à des ressentis et des modes de vie différents de ceux du lieu d'origine (vie nocturne, sentiment d'insécurité, d'étouffement, perte de repère dans l'« immensité » de la ville...).

La ville est décrite par les étudiants de manière plutôt superficielle. Ils se repèrent à travers des lieux particuliers, qu'ils côtoient en priorité pour différentes raisons, dits « lieux ressources », et qui n'évoluent peu dans le temps chez beaucoup d'étudiants. Ce qui fait en partie l'intégration des étudiants à leur ville « universitaire », c'est leur capacité à pouvoir se repérer dans cette ville et à pouvoir identifier des lieux ressources et

²⁶ La dimension culturelle est peu présente dans les critères des étudiants.

nécessaires au bon déroulement des études (lieux cours, la BU, le restaurant universitaire), ceux liés à leur lieu de vie (leur logement) et ceux liés à leur sociabilité (logement des amis, ...). Cette manière de vivre la ville « amène les étudiants à construire des parcours géographiques très déterminés, empruntant les mêmes parcours, s'aventurant rarement sur des chemins de traverse », mais surtout elle pose la question du point d'ancrage des étudiants dans cette ville considérée pour eux de « passage » et dont il n'est pas nécessaire de s'y attacher.

Synthèse :

Tours, ville étudiante ? D'un point de vue statistique, Tours est bien définie selon l'INSEE comme une ville étudiante, dans la mesure où elle est parmi les aires urbaines concentrant les ¾ des étudiants.

Tours, ville attractive pour les étudiants ? Le rayonnement de la ville mais surtout la qualité de vie qu'elle offre à ses étudiants est un critère qui pèse lourdement dans les décisions des étudiants, lorsqu'ils doivent notamment quitter leur lieu d'origine pour rejoindre la ville où ils étudieront. Car bien plus que la réputation de l'université, c'est celle de la ville qui joue dans les choix des étudiants.

La qualité de vie des étudiants constitue une part de l'attractivité de la ville. Toutefois, nous sommes ici un contexte de déficit de mouvements migratoires liés à l'enseignement supérieur, dans une région qui note un déficit de jeunes et d'étudiants selon l'INSEE²⁷. En effet, la région Centre peine à garder ses étudiants, du fait de l'attractivité de la macrocéphalie parisienne. De plus, les cadres sont peu attirés par la région, avec un solde négatif de plus de 800 personnes en 2006 (INSEE), un déficit qui s'explique principalement par le départ d'anciens étudiants qui ont obtenu un poste de cadre hors de la région²⁸. Ces migrations ont cependant peu d'effet sur la structure socioprofessionnelle des actifs, mais elles influent d'abord sur la structure par âge de la population, en soutenant son vieillissement naturel.

Tours a tout intérêt à continuer de développer son université pour renforcer son dynamisme et augmenter son attractivité, mais surtout à constituer tout un réseau de services pour favoriser son fonctionnement et la qualité de vie de ses étudiants.

²⁷ Le déficit régional s'élève à 9000 étudiants. Perte plus importante chez les jeunes bacheliers.

²⁸ Le solde migratoire est pratiquement nul pour les cadres de plus de 30 ans.

II – Diagnostic : La nuit à travers le cas de la mobilité étudiante

Dans cette partie, nous nous intéresserons à la question de la nuit en général, pour en retenir les principaux débats qu'elle suscite encore aujourd'hui.

Puis, nous présenterons les politiques qui sont employées par certaines villes pour aménager la nuit et répondre à des besoins spécifiques, comme ceux des mobilités étudiantes.

1) Comprendre la nuit pour l'aménager

La nuit est de plus en plus prise en compte par les pouvoirs publics. Mais pour l'aménager, il faut d'abord la comprendre, l'analyser et la définir. Pendant trop longtemps on a pu ignorer le potentiel que représentait la nuit et surtout les enjeux qu'il y avait derrière en termes d'aménagements et de politiques urbaines.

Pour certains, la nuit est un moment de repos, pour d'autre c'est un espace de loisirs et de liberté. La nuit n'est en effet pas toujours un temps de repos. Ces dernières années, de nombreuses activités économiques et événements culturels ont envahi la nuit (ex : nuit blanches à Paris). Même le travail s'est développé la nuit, dans un contexte mondialisé où les flux monétaires ne se reposent jamais. Nous vivons donc dans un monde qui vit désormais en continu, et qui « s'affranchit des rythmes de la nature » (Luc Gwiazdzinski). Cependant, une ville qui vit 24 heures sur 24 fait face à certains obstacles, et constitue par ailleurs un espace de conflits.

Luc Gwiazdzinski, géographe²⁹ et enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme à l'Université de Grenoble, propose de s'intéresser davantage à cet espace encore méconnu et incompris, à travers les différents questionnements suivants :

« Comment nos territoires s'adaptent-ils face à cette évolution ? », « Comment les pouvoirs publics agissent-ils pour répondre aux défis nocturnes ? », « Comment imagine-t-on les villes en continu de demain ? », « Comment la géographie se recompose-t-elle dans l'espace-temps de la nuit ? ». Autant de questions qu'il abordera dans la plupart de ses ouvrages sur la vie nocturne.

Nous tenterons donc de définir et de comprendre cette « *terra incognita* » comme la qualifie l'auteur à travers cette vision approfondie qu'il aborde dans la plupart de ces écrits.

²⁹ Responsable du Master Innovation et Territoires et Président du Pôle des arts urbains.,

La nuit, « terre conquise » :

La ville n'est pas une « entité figée », elle évolue dans le temps mais aussi dans l'espace selon des rythmes quotidiens.

Alors que certains espaces vont s'animer, d'autres vont s'éteindre. Dans la société informationnelle d'aujourd'hui, les rythmes de vie s'accroissent, avec des nouveaux rythmes de travail (services 24h/24), des rythmes jour/nuit hérités de la société industrielle et qui s'opposent à la période médiévale. La société évolue aussi (travail de nuit des femmes autorisé depuis 1992) à travers cette fatalité de la ville en continu, et l'image de la nuit change. Cependant, les temporalités sont « hétéroclites », « disloquées » (chacun à ses propres rythmes de travail).

Mais surtout, les rythmes de vie des villes ont muté (allongement des études et donc de la jeunesse, une alternance recherchée entre les loisirs, le travail, l'apprentissage). De plus en plus de personnes sont favorables aux services publics et aux commerces ouverts pendant leur pause, le soir et le dimanche ; or ces questions font toujours débats aujourd'hui.

La nuit a fait l'objet d'une conquête du temps par l'activité économique, et constitue désormais un « secteur économique à part entière ». La question de la nuit festive en Europe s'est de plus en plus posée désormais au-delà des fonctions de santé, sécurité ou propreté de la « ville de garde » (François Ascher). La fonction de l'éclairage se développe aussi, à l'image des plans lumineux (Lyon) pour la valorisation des bâtiments historiques, et bien avant par des dispositifs lumineux censés remplir des fonctions de sécurité.

Ainsi, l'« économie de la nuit » se développe, et les hommes sortent de plus en plus, et plus tard le soir. Des nouvelles fêtes et événements s'imposent dans le calendrier (St Patrick, Nuits Blanches, nuit des musées, nuit des arts, fêtes des lumières...). 40% des français affirment faire la fête une à trois fois par mois (sondage Thalys-Ipsos, mai 2011). Près de quatre personnes sur dix (majoritairement des hommes) sortent au moins une fois par semaine le soir, une proportion qui augmente selon le niveau d'études mais qui décroît avec l'âge.

La raison principale est l'offre de loisirs la nuit qui s'est de plus en plus diversifiée (bars, discothèques, casinos, bowlings). On dénombre environ 2500 discothèques³⁰ en France générant à elles-seules près d'1 milliard d'euros de chiffre d'affaires. Si l'on y ajoute les bars d'ambiance, les casinos, les bowlings et les autres établissements agréés, on atteint un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros selon l'Association française des métiers de la nuit. Certaines villes ont même fait de la nuit nocturne une marque de fabrique (Ibiza, Las Vegas).



Figure 16 : La France vue de nuit (source : <http://www.cartesfrance.fr>)

³⁰<http://www.provemploi.fr/fiche-conseil/5-conseils-pour-ouvrir-une-discotheque/>

En parallèle, les services s'adaptent (services bancaires 24h/24, centres d'appels télécommunications, EDF, crèches de nuit à Helsinki et Mulhouse), de nouvelles réglementations policières apparaissent et les transports évoluent également (des réseaux spécifiques de nuit se développent) afin de faire face à de nouveaux besoins.

Nuit et Mobilités : Pour la plupart, les transports sont très largement structurés par les rythmes traditionnels. Centres culturels, administratifs, services, établissement scolaires,... tous sont calés sur les rythmes de ces établissements. Par ailleurs, la ville s'étale, se densifie. Selon Abraham Moles, la vision urbaine est même proche du « labyrinthe formé par les réseaux de voiries ».

Or, la mobilité évolue, se modifie dans les motifs et la nature des déplacements. Les déplacements de loisirs augmentent, et une partie de ces déplacements se fait désormais la nuit. Il y a donc une tendance générale à l'augmentation des réseaux de bus de nuit pour répondre à une nouvelle demande, celle des noctambules. (Paris mais aussi dans des grandes villes françaises telles que Toulouse, Bordeaux, Grenoble...)

Mais comment définir alors la nuit, ou plutôt comment définir désormais la « nuit urbaine » ?

Se limite-t-elle à sa simple définition naturelle ? La première définition du dictionnaire Larousse est la suivante : « Durée³¹ comprise entre le coucher et le lever du Soleil et pendant laquelle ce dernier n'est pas visible ; obscurité plus ou moins grande qui accompagne cette durée ».

Cette définition de la nuit ne semble plus adaptée pour définir dorénavant la « nuit urbaine », favorisée par le développement de l'éclairage et son occupation par les activités nocturnes.

Luc Gwiazdzinski va d'abord définir, dans un environnement urbain qu'il qualifie d'« artificialisé », la notion de « non-jour » où des activités spécifiques à cette période vont se créer (bien que certaines continuent de s'exercer). Cette période est de 8 heures environ (9 heures en hiver, 7 heures en été) pour la « vraie nuit inactive ».

Il va donc se baser sur des indicateurs et de l'observation : la consommation en chute (électricité, eau, internet, télévision...) tout comme les services ; les circulations réduites (peu de piétons entre 1 heure et 7 heures, une population de plus en plus jeune et majoritairement masculine en avançant dans la nuit, circulation automobile qui diminue très largement, relais des taxis) ; la baisse des nuisances sonores et atmosphériques générés par le trafic.

Mais la frontière jour/nuit reste floue, elle constitue des « *moment privilégiés de mélange d'activité et de populations, des « entredeux » aux limites imprécises* ».

Aux alentours de 19 - 20 heures, les commerces ferment leur porte. Dans l'espace-temps qui s'en suit va cohabiter plusieurs activités spécifiques de loisirs, tels les salles de spectacles, les cinémas, les théâtres et opéras, puis les bars et les discothèques. Entre 01 heure et 2 heures,

³¹ Cette durée varie selon les saisons

c'est la fermeture de la majorité des restaurants et des bars, et c'est donc à partir de ce moment-là que l'on va rentrer dans le « cœur de la nuit » : la nuit de certains bars et discothèques, des noctambules et insomniaques, des adeptes des dernières séances cinéma et malheureusement aussi des sans domiciles-fixes qui cherchent en vain des recoins pour dormir.

Par ailleurs, cette période de la nuit (entre 1h30 et 4h30), est aussi celle des taxis et des « travailleurs du 3x8 en usine », des veilleurs et des services de garde (police, médecins, infirmières, pompiers...).

Le géographe définit donc trois temps de la nuit, différentes en termes d'occupation de l'espace public :

	20h à 1h30	1h30 à 4h30	4h30 à 6h
Dénomination	<i>La soirée, marge de la nuit</i>	<i>Cœur de la nuit</i>	<i>Le petit matin, marge du jour</i>
Description	Temps des sorties culturelles, des loisirs entre amis, des promenades	Temps des fêtards, des travailleurs de nuits, des services en continu, des activités spécifiques	Ceux qui rentrent de discothèques ou du travail croisent ceux qui embauchent plus tôt

Il y a donc des difficultés à définir la nuit urbaine, car les limites sont parfois floues, mais différents moments de la nuit sont tout de même caractéristiques dans les grandes villes urbaines d'aujourd'hui.

Limites, tensions et conflits :

Nous allons voir toutefois qu'il y a des limites à la vie nocturne et à la ville en continu (la « ville 24 heures sur 24 »).

Limites naturelles et physiologiques :

Vivre la nuit s'oppose au repos obligatoire et naturel qui s'impose au corps humain. Cette limite physiologique impose aux hommes le sommeil, qui est une nécessité pour une qualité de vie saine³². Les rythmes biologiques ont changé, et le temps de sommeil a diminué. Ceux des travailleurs de nuits sont perturbés, avec des conséquences sur la santé à long terme d'après les scientifiques.

Contre cette fatigue, les fêtards tentent de s'en affranchir par la prise de substances néfastes à leur organismes (médicaments, drogues). L'élargissement de l'offre de nuit pousse alors à la consommation, dans toutes ses formes.

D'autres limites naturelles, comme le froid en particulier l'hiver, est bien souvent un frein aux sorties nocturnes. Le vieillissement de la population limite également les sorties à ces heures tardives : les personnes âgées sont des personnes qui sortent très peu voire pas du tout pour

³² Nous devrions dormir 7 heures par jour en moyenne.

la majorité. Les prévisions démographiques (prévoyant, en 2050, le double de l'effectif des plus de 60 ans par rapport en 2000, soit une hausse de 9 à 12 millions des plus de 60ans sur une période de 50ans) n'est donc pas sur ce point compatible avec la vie nocturne.

Limites culturelles :

Les limites peuvent être aussi culturelles. La France n'a pas la même tradition de la nuit que l'Espagne, où les activités sont décalées plus tard le soir et où la nuit a une place plus importante. La nuit peut aussi être abordée à travers la religion : Le Dimanche est le jour du Seigneur et du repos dans la religion catholique.

Limites politiques :

Par ailleurs, la nuit est considérée comme l'espace où l'on peut braver l'interdit, un nouvel espace de liberté où l'on peut s'affranchir des lois du jour. Cependant, un comportement autorisé de jour ne l'est pas forcément la nuit.

Les questions de nuisances générées par les activités nocturnes sont récurrentes la nuit, et c'est ce que tente de réduire les municipalités aujourd'hui. Tapage nocturne, trafic routiers... le bruit est la source principale des troubles de sommeil des individus. Il est important pour les plus grandes communes urbaines de limiter cette nuisance afin de ne pas voir ses habitants fuir la ville pour les périphéries ou la campagne.

Pour ces raisons, les établissements publics tels que les bars ou les discothèques sont soumis à des règles particulières concernant la diffusion de musique ou encore la distribution d'alcool (interdiction des open bars, contrôle de l'identité). Ce qui explique aussi que beaucoup de discothèques soient implantées dans des zones périphériques de la ville (parfois au-delà même du péri-urbain).

Ils font, par ailleurs, l'objet d'horaires stricts. Les horaires d'ouverture et de fermeture des débits de boissons et autres établissements : « cafés, restaurants, brasseries, bars, cabarets, discothèques, dancings, bals, pianos-bars, bowlings et autres débits de boissons à consommer sur place » sont fixées par le préfet. L'heure d'ouverture est généralement fixée aux alentours de 5 heures du matin, et l'heure de fermeture à 2 heures³³, sauf dérogation dans certains cas.

La sécurité est également renforcée. Concernant le bruit émis par les populations cette fois-ci, les répressions pour nuisances sonores sont valables de jour comme de nuit et les interventions policières sont très fréquentes lors des soirées un peu trop bruyante et arrosée, particulièrement chez les jeunes résidant en appartement.

Des règlements s'imposent également aux activités privées générant du trafic nocturne et de l'emploi³⁴ (circulation contrôlée, rythmes soumis au Code du travail). D'autres activités sont aussi très réglementées, comme la chasse, la pêche qui sont interdites la nuit.

³³ Excepté à l'occasion d'événements particuliers tels que la Fête nationale (14 juillet), Noël ou le Nouvel An.

³⁴ Travail de nuit : entre 21h et 6h

Limites financières : Les coûts du travail sont supérieurs la nuit que le jour (honoraires majorés pour les médecins, tarifs plus élevés pour les taxis), et constituent parfois un frein au développement des activités nocturnes. Bien que certains tarifs soient réduits dans cette période dite « creuse » (eau, électricité, gaz), le coût de la consommation et des services s'en suit (boissons qui coutent plus chères, produit plus chers dans les épiceries de nuit), sans oublier les coûts de l'éclairage pour la ville, nécessaire à leur développement.

Limites sécuritaires :

L'Etat a conservé sa fonction régaliennne de sécurité, et détient les monopoles de la force publique concernant les répressions et la sécurité quotidienne des citoyens. Le sentiment d'insécurité est plus intense la nuit, cette peur du noir qui n'est cependant pas objectif. Les agressions ne sont pas plus nombreuses la nuit que le jour. A titre d'exemple, le nombre de cambriolages la nuit ne représente que 20% du total des cambriolages³⁵.

Limite à la mobilité nocturne : La manière de vivre la ville la nuit est différente suivant les hommes et les femmes. En effet, la peur de sortir le soir se fait ressentir plus fortement chez les femmes, qui se disent plus fragiles et évitent de se déplacer seules ou en petit groupe de femmes. Ce sentiment d'insécurité et cette peur de l'agression jouent alors sur leurs pratiques de mobilités nocturnes.

Tensions sociales et conflits entre population :

La différence de rythmes de vie entre les individus génère des conflits entre la « ville qui s'amuse », la « ville qui travaille » et la « ville qui dort ». Phénomène fréquent en centre-ville, les résidents se plaignent des consommateurs bruyants des terrasses des bars, et des jeunes qui errent dans les rues en état d'ébriété. Les résidents fuient alors ces centre-ville.

L'activité nocturne dévalorise certains quartiers (nuisances sonores Place Plumereau). Il en est de même concernant les craintes générées par des activités exclusivement nocturnes comme la prostitution, le « deal », ou encore les violences urbaines dans des quartiers stigmatisés et dits « sensibles ». Par ailleurs, dans ces derniers quartiers, la relation avec les forces de l'ordre est souvent conflictuelles dû au manque de communication et de souplesse de leur part.

De plus, la nuit fait également l'objet de tensions sociales : après les tensions qui se réalisent sur les individus eux-mêmes (rythmes bouleversés, consommation d'excitants comme le café ou les cigarettes), les travailleurs de nuit (médecins, conducteurs de trains) réclament des rémunérations plus élevées et une meilleure compréhension de leur travail plus pénible, et qui se réalise parfois dans un contexte d'insécurité (gardes de nuits, SNCF...)

Conclusion :

³⁵<http://www.planetoscope.com/Criminalite/1174-nombre-de-cambriolages-en-france.html>

Nous sommes donc, dans la société moderne formée d'individualismes, face à un « *éclatement des temps* », dont seules les activités évènementielles maintiennent une certaine « *illusion du lien social* ». Il faut surtout faire face à des temps et des rythmes de vie individuels. Des contradictions naissent entre le consommateur qui souhaite profiter d'une ville en continu (24h/24 et 7j/7) et le salarié qui aimerait quant à lui éviter de travailler en horaires décalés ainsi que le dimanche.

A travers cette nouvelle culture urbaine que s'est forgée la société, la nuit favorise toutefois une nouvelle sociabilité, car les gens sont amenés à sortir davantage la nuit qu'auparavant.

Nouvel enjeu des collectivités, cette *terra incognita* difficile à cerner fait de plus en plus l'objet d'une politique spécifique par les autorités locales pour développer la vie nocturne tout en limitant les conflits entre la « ville en continu de l'économie », la « ville circadienne du social », les « lieux des flux » et les « lieux des stocks » (Luc Gwiazdzinski).

Malheureusement, la prise en compte de la nuit n'est pas une priorité pour certaines villes et souvent, peu de données permettent d'étudier la vie nocturne (offre, fréquentation, demande...). Il est pourtant indispensable que la nuit soit considérée comme un espace particulier auquel s'appliquent des politiques propres, et non une ville aux décisions politiques basées sur les rythmes de vie individuels et locaux, au risque de « voir des décisions isolées aboutir à de nouveaux déséquilibres et à de nouvelles inégalités »³⁶.

2) Quelques exemples politiques nocturnes:

Dans cette partie, nous verrons un simple échantillon de politiques qui ont été entreprises dans certaines villes de France et d'Europe pour s'approprier la nuit, et favoriser la vie nocturne. Certains de ses projets touchent en particulier à la mobilité nocturne.

La politique nocturne :

Chartes de vie nocturne :

Nombre de grandes villes françaises (Paris, Lyon, Strasbourg, Le Havre, Caen, Reims...) ont élaboré un outil d'échanges et de coopérations politiques entre la ville et les différents acteurs de la nuit. Ce document, signé par les établissements engagés pour une nuit plus

³⁶ <http://estran-carnetsdetonnement.blogspot.fr/2011/03/vers-une-ville-en-247.html>

conviviale, fait généralement partie d'un ensemble de politiques (réunion d'associations de commerçants, sujet abordé lors des conseils municipaux) destinées à la prévention des nuisances générées par les activités festives, pour prévenir les comportements excessifs lors des soirées.



Figure 17: Charte de vie nocturne de Périgueux (perigueux.fr)

Certaines villes comme Paris, Toulouse ou Nantes, ont même élu des « Maires de la Nuit », témoin de la prise de conscience de la réalité actuelle. « Je veux être le porte-parole des nuitards, pas seulement celui des fêtards » a affirmé Christophe Vidal (maire de la nuit à Toulouse) en citant « les riverains, les exclus, les SDF, les célibataires... »³⁷

Un Plan Local d'Urbanisme & Bruit :

³⁷ <http://www.leparisien.fr/municipales-2014/en-regions/municipales-a-toulouse-christophe-vidal-l-autre-maire-14-01-2014-3492717.php>

L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise a élaboré un PLU autour de la question du bruit, pour répondre aux objectifs de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux transports et aux activités. Cette étude prend entre autres en considération les lieux de vie nocturne, définis comme sources de bruit, afin de réaliser son état des lieux du bruit et œuvrer de politiques adaptées dans son PADD.

Nuit, culture et lumière :

Tous les ans, à la mi-mai³⁸, la nuit des musée propose des programmes conviviaux et se réinventent complètement pour accueillir gratuitement les visiteurs durant la nuit afin de leur faire découvrir autrement les expositions et les lieux d'une autre manière. Du centre Pompidou à Paris au Guggenheim de Bilbao, en passant par LaM (musée d'art contemporain et d'art brut de Villeneuve-d'Ascq), 3300 musées ont joué le jeu en Europe, dont près de 1 300 en France³⁹. En effet, la culture s'invite aussi la nuit.

Fête des lumières de Lyon :

La fête des lumières à Lyon est une manifestation qui s'étale sur 3 jours, dont le but principal est d'illuminer les principaux bâtiments et les quartiers, les jardins, les places... en créant des jeux de lumières (effets d'optiques), et qui constitue un vrai art urbain et contemporain. Ce spectacle attire des centaines de milliers de spectateurs chaque année.

³⁸ La dernière (10^{ème}) édition de la Nuit européenne des musées s'est déroulée le 17 mai 2014

³⁹ http://www.lemonde.fr/culture/article/2014/05/17/les-musees-ces-oiseaux-de-nuit_4416216_3246.html



Figure 18: Fête des Lumières à Lyon (Source : <http://mag.agendaculturel.fr>)

La nuit des mobilités : le cas des étudiants

Exemples de co-voiturages :

- Depuis 10 ans, l'association Voiture & Co propose un service de covoiturage de nuit, sur les événements festifs et étudiants où est présente l'association. Parallèlement, elle réalise des actions de sensibilisation auprès des jeunes sur les dangers de l'alcool lors des soirées. En plus de réaliser des opérations de jour, elle est présente lors des galas et les soirées étudiantes pour encourager les participants à se désigné Sam. « Nous les incitons à donner leurs clés de voiture à leur arrivée »⁴⁰.

L'objectif est donc de donner changer en positif l'image de la personne qui ne bois pas et d'inciter à la consommation de boissons non-alcoolisées.

- Covoiturage de boîtes : 5 étudiantes à IIUT gestion des entreprises et des administrations (GEA) de Brest ont imaginé un système de covoiturage dédié exclusivement aux trajets de soirée. Le but est de mettre en relation les conducteurs qui ne boivent avec ceux qui boivent, à travers un site internet spécialement créé, et la mise à disposition d'une application pour téléphones mobiles. Le projet, en cours d'élaboration, fait déjà succès auprès des étudiants, et des professionnels⁴¹.

Les chèques Taxis :

Reims a mis en place en 2012 des chèques-taxis pour les étudiants de 18 à 25 ans. Le but : inciter les jeunes à ne pas rentrer à pied ou en voiture la nuit. Ces tickets sont en vente auprès d'un des discothèque de la ville qui est à l'initiative du projet. Aujourd'hui encouragée par les pouvoirs publics, et forte de son succès, l'opération a été renouvelé avec un total de 8000 exemplaires (contre 3000 en 2012)⁴².

⁴⁰ http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/voitures-deux-roues-motorises/covoiturage-la-bonne-idee/rub_381_stand_48622_port_1199

⁴¹ <http://www.lecourrier-leprogres.fr/2014/03/10/cinq-etudiantes-imaginent-le-covoiturage-de-nuit/>

⁴² <http://blog.educpros.fr/romain-pierronnet/2013/12/20/un-cheque-taxi-pour-les-etudiants-nanceiens/>

3) Diagnostic orienté

Une nuit à Tours... :

La question de la nuit est très peu présente dans les documents d'urbanismes à Tours, mise à part la politique de l'éclairage. En effet, la plupart des rues principales à Tours sont éclairées pour favoriser la sécurité des déplacements. Nous pouvons également voir une politique de valorisation du patrimoine, car les bâtiments historiques principaux font l'objet d'une illumination la nuit.

En ce qui concerne la prise en compte des nuisances sonores, la ville de Tours a réalisé une évaluation concernant l'exposition aux bruits⁴³ (de jour comme de nuit) des populations, mais le rapport de synthèse et la carte de bruit réalisée se réfèrent aux nuisances engendrées par le trafic routier, ferroviaire ou aérien.

Tours n'a pas les caractéristiques des villes globales (Sassens) où les consommateurs peuvent trouver une partie de ce qu'ils cherchent, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit ; ni celles des villes festives comme Ibiza où la ville est presque plus « déserte » le jour que la nuit. Mais il y a bien une vie nocturne à Tours, et c'est une ville qui vit aussi bien le jour que la nuit : la nuit des travailleurs en horaires décalés (hôpitaux, industrie, services, femmes de ménages...) et la nuit des « fêtards » entrent alors en conflit avec la ville « qui dort ».

Après avoir présenté les différents lieux actifs la nuit à Tours, nous nous intéresserons particulièrement aux lieux de vie nocturne en rapport avec les pratiques de mobilité nocturnes des étudiants à Tours. In fine, nous présenterons, à travers des exemples précis et l'analyse d'un questionnaire, une comparaison avec l'offre de transport associée, pour mieux définir quels sont les problèmes qui se posent et pouvoir y apporter des solutions.



Figure 19 : Cathédrale Saint Gatien de nuit à Tours (Source : photoenligne3.free.fr)

Les lieux de vie nocturnes :

Voici, ci-après, une liste non exhaustive des lieux et des espaces qui génèrent de la mobilité et de l'activité nocturne.

Le centre-ville, premier pôle de nuit à Tours:

⁴³ <http://www.bruit.agglo-tours.fr/>

La Place Plumereau est une place qui concentre un très grand nombre de bars et de cafés. Il s'agit du lieu de rendez-vous par excellence pour les étudiants qui s'y retrouvent majoritairement les jeudis et mercredis soir pour y boire un verre. Quelques discothèques sont également présentes sur les lieux.

C'est le lieu qui accueille la plus forte densité de Bars et discothèques, et présente également la plus grande fréquentation de personnes en période nocturne. Un site Internet y est même dédié : <http://www.placeplumereau.com/>

De fait, c'est un quartier qui présente une activité sociale et économique importante la nuit.

Située dans le secteur sauvegardé du vieux Tours, son attractivité réside en son environnement agréable et atypique, avec son patrimoine mêlant époque médiévale et renaissance, constitué de maisons à briques rouge et pans de bois. La place Plumereau a même été élue « meilleure Place de France pour prendre l'apéro »⁴⁴



Bars et cafés:

⁴⁴Selon le classement du guides de voyage Lonely Planet

Ils constituent pour la plupart des jeunes fêtards un lieu clé dans leurs soirées.

La plus grande concentration de bars se situe en centre-ville, place Jean Jaurès, et dans le vieux Tours, aux alentours de places « réputées » telles que la Place Plumereau ou la place du grand marché (connue sous le nom de place du « monstre »), ainsi qu'au niveau de la rue Colbert. Pour la majorité, ils sont ouverts de jour comme de nuit, et la fermeture se situe souvent vers 01h ou 2h du matin. Très peu de bars bénéficient d'une horaire de fermeture plus tardive (L'Académie de la Bière ouvert de 20h à 5 heures du matin, situé rue Lavoisier près du quartier Colbert).

Discothèques:

Dans la législation, les discothèques peuvent bénéficier d'une dérogation jusqu'à 6 heures du matin en respectant une pause de 4 heures minimum séparant l'heure de fermeture et l'heure d'ouverture.

Parsemés dans l'agglomération, ces lieux prennent le relais des activités de jour, puisqu'ils sont exclusivement ouverts la nuit, généralement entre 23h30 et 6h00 du matin.

Les discothèques de Tours sont pour la plupart localisées dans l'hyper centre-ville de Tours, autour de la Place Plumereau. Mais certaines sont plus excentrées du centre de Tours (ex : *Mademoizelle-H* à Rochecorbon, Le 3D à Cinq Mars la Pile, Le Tropicana à Joué-lès-Tours). Ces dernières mettent d'ailleurs des navettes à disposition de leur client pour s'y rendre.

Lieux événementiels :

La guinguette de Tours, ouverte de mai à septembre au pied du pont Wilson, est un lieu de convivialité pour se retrouver en famille ou entre amis, et profiter du bar, du restaurant, des animations ou de la piste de danse à toute heure de la journée et jusqu'à 01 heure du matin. Les bords de Loire, dont le cadre est agréable, sont déjà fréquentés le reste le reste de l'année mais se retrouvent encore plus attractifs lors de l'ouverture de la guinguette.



Figure 22 : Guinguette de Tours (source : tours.fr)

La fête foraine, et la foire de tours, ouvrent leur portes généralement fin avril jusqu'à mi-mai au parc des expositions de Tours. Elles ne sont présentes que très peu de temps dans l'année, mais génèrent une activité nocturne appréciée des tourangeaux et des touristes. La fréquentation de la fête foraine est d'ailleurs plus importante le soir qu'en journée, tandis que les bars et restaurants de la foire de Tours⁴⁵ accueillent une clientèle venue boire un verre et manger entre amis dans son village gastronomique ouvert jusqu'à minuit (1h du matin le samedi et la veille des jours fériés). Il est important d'ajouter qu'un des avantages de cet emplacement est l'étendue des parkings pour s'y garer et l'absence d'habitations dans les environs qui seraient une limite à l'implantation de cet espace bruyant.



Figure 23 : Fête Foraine de Tours (Crédit photo : Jordan POIMUL)

⁴⁵ Elle a accueilli en 2014 près de 700 exposants et a attiré 250 000 visiteurs.

Salles de spectacles et de concerts :

Les salles de spectacles et de concerts les plus réputées de l'agglomération sont Le Temps Machine et l'Espace Malraux à Joué les Tours, la pléiade à la Riche, ainsi que le Vinci et le Petit Fauchoux en centre-ville de Tours. Nous pouvons citer également le Grand Opéra de Tours, situé lui aussi dans l'hyper-centre. Quels que soient les jours de la semaine, les spectacles débutent généralement vers 20h30 et se terminent aux alentours de 22h30 (23h30 pour les plus longs). Ces lieux sont donc en activité au début de la nuit.

Espaces de loisirs :

Le Mega CGR des Deux Lions (12 salles) et celui du centre-ville(8 salles) sont les deux cinémas les plus grands et les plus fréquentés de l'agglomération. Les dernières séances débutent généralement vers 22h30.

Le cinéma culturel les Studios est un cinéma associatif depuis son ouverture en 1963. Cet important complexe indépendant, non subventionné, présente au sein de ses sept salles modernes, des films d'auteurs (connus ou moins connus), et des films « art et essai », à destination de tous les publics et pour tous les goûts (comédies, documentaires, films engagés, drames...). Il rencontre aujourd'hui un réel succès, avec plus de 370 000 entrées par an et 25 000 abonnés⁴⁶. Les dernières séances commencent, bien souvent, plus tôt que celles des cinémas méga cgr.

Les autres espaces de loisirs tels que les bowlings ou encore les Laser Game se sont grandement développés ces dernières décennies. A Tours, nous pouvons par exemple citer le Bowl Center et le Laser Game des Deux Lions, ou encore le Laser Maxx situé à Tours Nord. Un dernier, plus excentré, a très récemment ouvert ses ports à l'extrémité Nord de l'agglomération, sur la zone d'activité de Notre Dame d'Oé (Skybowl).

Les services et autres emplois de la nuit:

Les autres espaces de la nuit sont constitués par les grandes entreprises industrielles (ex : SKF) et les services 24h/24h (banques, technologie de communication,...), sans oublier les autres travailleurs de la nuit comme les femmes de ménage, et la « ville de garde » (médecins, infirmières, hôpitaux, police, gendarmerie, pompier,...) ainsi que le personnel d'astreinte dans des services comme l'eau potable ou l'assainissement.

Bretonneau et Trousseau sont les deux grands hôpitaux de la ville, avec des services qui travaillent 24heures sur 24 pour assurer les services d'urgence, l'accueil et la surveillance des malades.

La Gare est également un pôle de la nuit. Le dernier train de voyageurs arrive en provenance de Paris Auterlitz à 1h08 gare de Tours. De plus, certains postes restent actifs (trains de marchandises circulant pendant toute la période nocturne).

⁴⁶<http://www.studiocine.com/>



Figure 24 : Le Temps Machine (source : tours.fr)

Pour ce qui est des restaurants et des restaurants rapides, ceux-ci ont les mêmes contraintes que les autres établissements ouverts au public (bar, bowling...), ils doivent fermer au maximum à 02h. Par exemple, Mc Donalds ou Domino's pizzas ferment leurs portes à 23h et les employés terminent une demi-heure après.

Conclusion :

Tous ces établissements génèrent donc de l'économie et de l'emploi la nuit, et participent à la vie nocturne de la ville de Tours.

Cependant, les horaires d'activité varient selon ces lieux. Certains sont ouverts une grande partie de la journée et une partie de la soirée. D'autres ne sont ouverts uniquement en soirée, ou uniquement la nuit.

Voici donc un tableau comparatif des horaires d'activité des lieux de vie nocturnes :

	<u>Espaces actifs aussi en journée : Entre 6h et 20h</u>	<u>En soirée (20h-1h30)</u>	<u>Nuit (1h30-6h)</u>
Espaces de loisirs	Certains bars et cafés Cinémas Bowling Laser Game Fête foraine Guinguette	Bars et cafés Cinémas Bowling Laser Game Fête foraine Guinguette Salles de concert (fermeture vers 23h)	Certains bars (fermeture à 2h Place Plumereau, 5h pour les bars dansants), Discothèques (fermeture à 6h) Bowling et laser game (fermeture à 2-3h)
Autres lieux et emplois de nuit		Gare Services 24h/24 Restaurants et fast-food Ville de garde Grandes industries (3x8, travail de nuit à partir de 21h)	Gare (frêt) Services 24h/24 Ville de garde Grandes industries (3x8)

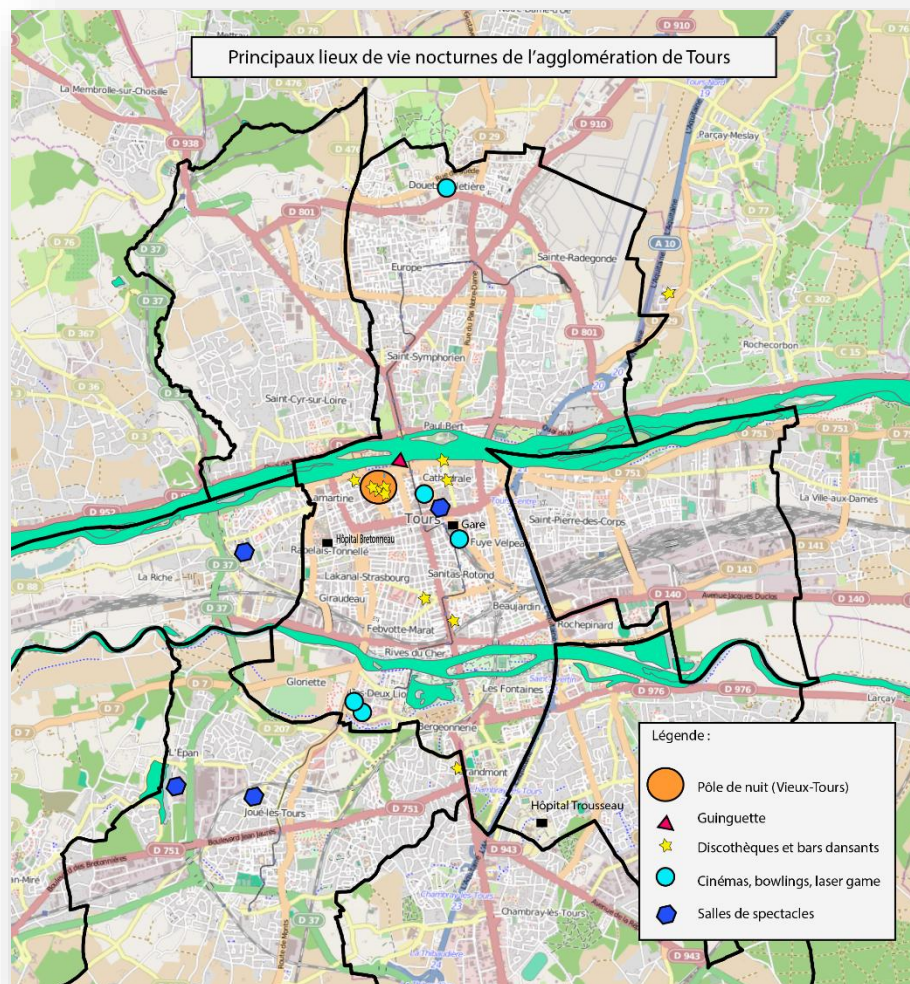


Figure 25 : Principaux lieux de vie nocturne (Réalisation : Jordan POIMUL)

Offre de transports nocturnes :

L'offre de transports nocturne est beaucoup plus limitée que l'offre de jour, en termes de fréquence mais aussi en termes de diversité des modes de transports. Par ailleurs, cette offre diffère suivant les différents temps de la nuit.

Les horaires du réseau de transport ne sont donc pas en concordance avec certains lieux de vie nocturnes (Cinémas, Bowling, Bars, Discothèques). Le tramway circule en effet de 4H41 (premiers départs) à 1h17 du matin (derniers terminus), et certains lieux d'activité ne font donc plus l'objet de desserte à partir d'une certaine heure de la nuit.

Nous étudierons plus précisément ces problèmes de non-complémentarité entre ces lieux et l'offre de transports publics, après avoir tout d'abord déterminé les lieux de vie nocturne fréquentés principalement par les étudiants.

Offre de transports de nuit à Tours :

Entre 20h et 01h30 :	Entre 01h30 et 4h30 :
Bus + Tram	/
Taxis	Taxis
Navettes privées (voitures avec chauffeurs, navettes discothèques,...)	Navettes privées (discothèques, autres entreprises privées...)
Vélo	Vélo
Marche à pied	Marche à pied
Voiture	Voiture

4) Comment se déplacent les étudiants la nuit et quels lieux fréquentent-ils principalement ?

Du bowling aux discothèques, en passant par les bars ou le cinéma, tous les noctambules y trouvent leur bonheur, que ce soit pour passer une simple soirée ou pour célébrer un événement particulier (soirées étudiantes, réussites d'examen, anniversaire,...).

Selon Luc Gwiazdzinski, les moments de la vie collective (rencontre, jeux, divertissements) sont concentrés les vendredis, samedis et dimanches, notamment pour les jeunes. « *Dès le coucher du soleil, ils se retrouvent dans les bars des quartiers et dans les rues* ».

Néanmoins, on ne connaît peu de choses sur les mobilités nocturnes des étudiants. Les soirées festives des jeunes varient et sont complexes à étudier. Elles démarrent de plus en plus tard, et sont de plus en plus longues (discothèques). Elles s'étalent et ont des limites de plus en plus floues (« before », « after »...). Les lieux fréquentés varient généralement au cours des soirées (les soirées débutent généralement chez des amis ou dans des bars, et finissent parfois en discothèques).

Les propos d'un étudiant de 3^{ème} année à Polytech en témoignent la difficulté « *Lorsqu'on sort avec des amis, on ne sait pas à quelle heure on va rentrer, ni comment. On veut juste profiter, et on voit une fois sur place, le moment venu* ».

C'est donc dans une démarche qui lie observations et données statistiques que j'ai donc choisi d'étudier les mobilités des étudiants en période nocturne. Après m'être basé sur des observations personnelles et empiriques, j'ai entrepris une démarche d'approche auprès de certains étudiants et certains acteurs de la vie nocturne, car ceux-ci donneront un avis subjectif qui fera ressortir leur manière de vivre la situation. Ce qui m'a permis, par la suite, de dégager une série d'hypothèses concernant leurs pratiques nocturnes et les difficultés qu'ils pouvaient rencontrer pour se déplacer.

Devant cette difficulté à étudier les pratiques de mobilité des étudiants, j'ai donc choisi d'élaborer un questionnaire en anticipant sur les pratiques (d'après certaines hypothèses), afin de mieux cerner les pratiques étudiantes.

Observations personnelles et entretiens :

Observations personnelles :

Ce sont tout d'abord sur des observations personnelles et sur l'identification de certains problèmes qu'est né ce sujet. Cette observation a permis également de formuler des hypothèses concernant les pratiques nocturnes et la mobilité :

Les étudiants se déplacent majoritairement pour profiter de la « nuit festive », c'est-à-dire des soirées étudiantes ou quand une occasion se présente pour faire la fête (qui cette dernière rime pour beaucoup avec « alcool » et « drogue »). Ils passent généralement leur début de soirée chez eux ou chez des amis, puis se retrouvent dans des bars (où certains ont déjà commencé leur soirée), pour finir enfin leur soirée dans les discothèques et les bars dansants.

Les lieux fréquentés (bars et discothèques) se situent principalement en centre-ville, autour de la Place Plumereau, certains jours de la semaine en particulier (jeudis, vendredis, samedis soirs). Ils s'y rendent soit à pied pour les étudiants logeant proche du centre-ville, soit utilisent les transports collectifs ou le vélo pour ceux résidant dans des quartiers excentrés. Certains font du covoiturage et prévoient un « Sam »⁴⁷ pour leur soirée.

Les retours de soirée se font soit par les transports en commun (généralement le dernier tram ou le dernier bus, aux alentours de 00h30). Ceux qui veulent profiter restent et peuvent rentrer comme ils sont venus (en voiture, en vélo, à pied). Cependant, ceux qui sont venus en bus ou en tram devront alors rentrer à pied ou en taxi, ou attendre le premier tram de la journée.

Les problèmes majeurs identifiés résident en le fait que beaucoup prennent la voiture après avoir bu (phénomène que j'ai pu constater parmi mes amis). Certaines personnes prennent même le vélo dans un état d'ébriété avancé, ce qui est tout aussi dangereux. D'autres encore préfèrent rentrer avec le dernier tram et d'écourter la soirée, tandis que certains choisissent de rester plus longtemps et de rentrer à pied, en marchant parfois plus d'une heure, car le taxi est trop « cher » pour eux.

J'ai donc pu constater que pour certains, l'absence de transports en commun influait sur la manière dont ils se déplaçaient, mais que certains n'écourtaient pas leur soirée pour autant.

Conclusion : toutes ces observations me permettent d'émettre certaines hypothèses concernant les pratiques de mobilités nocturnes des étudiants à Tous :

- Les étudiants se déplacent la nuit principalement en fin de semaine
- Le motif est celui des loisirs (cinémas, bars, discothèques), bien que certains se déplacent pour travailler.

⁴⁷ Personne qui a prévu de ne pas boire

- De plus en plus de jeunes sont amenés à faire du co-voiturage pour se rendre en centre-ville ou dans les discothèques de l'agglomération qui sont parfois très excentrées.
- Certains étudiants prennent la voiture, et transportent aussi des amis, même s'ils savent à l'avance qu'ils vont boire.
- Les horaires des transports en commun influent sur la manière dont les étudiants se déplacent la nuit.
- Le taxi semble peu utilisé par les étudiants, pour des raisons financières à première vue.

Entretien avec un barman d'un bar situé Place Plumereau :

L'entretien m'a permis d'avoir une autre vision de l'ambiance nocturne, celui d'un travailleur de la nuit qui voit défiler sous un autre angle la vie nocturne et qui côtoie les étudiants et consommateurs de la « nuit festive ».

Je vais donc analyser ici cet entretien.

Les pics de fréquentations sont surtout en fin de semaine. Cependant, dans ce bar, il n'y a pas vraiment une population type. Ce sont surtout des habitués (à 80%). Bien sûr, il y a une part importante d'étudiants mais il y a aussi des salariés, de 25-30 ans (voire 40 ans) qui viennent pour boire autant que les jeunes parfois.

Les bars au sein de la place Plumereau même étant plus chers, les étudiants s'orientent alors vers des bars dans les ruelles près de la Place (Campus, Belle Epoque, Berthom), à des endroits où ils ont par ailleurs des avantages et la fameuse « happy hour ».⁴⁸

Concernant les horaires de fréquentation, certains commencent à consommer très tôt (14h), d'autres viennent prendre un apéro vers 18heures puis repartent chez eux à 22 heures. Enfin, après 22 heures, arrivent alors ceux qui arrivent et qui restent jusqu'à la fermeture (1h30 : arrêt de la vente des consommations, et 2 heures : fermeture à la clientèle et départ du personnel) et finissent leur soirée en discothèques, ou errent sur la place et dans les rues jusqu'à 3-4h.

Comment font-ils alors pour rentrer après 1h où il n'y a plus de bus ?

La voiture est la première chose évoquée par le barman. Les étudiants viennent en voiture, et repartent en voiture, parfois même après avoir bu. « Et c'est là le problème ».

Selon lui, la mise en place de bus de nuit jusqu'à 4h30-5h serait une solution. Mais avant tout les mentalités doivent changer. Les étudiants un peu trop alcoolisés sont source à problèmes, car ils ne maîtrisent plus leurs gestes. Ils vont jusqu'à « braver les interdits », agissant de comportements violents et illicites. Il y a un manque de respect total (et pas seulement chez les étudiants), car ils ne savent plus se contrôler dès

⁴⁸ Tarifs plus avantageux, en fin d'après-midi et parfois en début de soirée jusqu'à une certaine heure (17h-20h par exemple)

qu'ils boivent. C'est une des raisons pourquoi la ville de Tours, et les acteurs des transports en commun sont restés jusqu'ici frileux face à la mise en place de navettes nocturnes, ou à un allongement des amplitudes horaires.

Cependant, de plus en plus de personnes ne boivent pas. Selon lui, ces « Sams » doivent être encouragés. Il lui arrive même d'offrir gratuitement des boissons (non alcoolisées) à ces conducteurs pour leur geste positif et de solidarité. Ce geste doit être encouragé d'abord entre les étudiants eux-mêmes : « Les étudiants devraient se cotiser pour payer le verre de celui qui conduit ».

Insécurité et présence de la Police :

La police est souvent présente, et a un rôle majoritaire de prévention et d'assistance d'après lui. Si certains manquent de souplesse, ils font preuve généralement de compréhension. Cependant, ils ne semblent pas assez présents le week-end, et les effectifs doivent être renforcés aux alentours de 1h30-2h d'après lui, à la fermeture des bars. Les jeunes vont errer complètement ivres dans les rues et sur la place, et souvent cela dégénère. *« Il n'y a jamais de vrai problème avant une heure du matin, quand les bars ferment et que tous ceux qui ont bu sont devant les établissements. C'est à cette heure que la police devrait être là pour dissuader certains de faire des histoires » (propos tirés d'une interview réalisée par la NR)⁴⁹.*

Quelle politique à propos de la nuit dans le vieux-tours ?

Nous ne savons pas encore quelle sera la politique de la ville à ce sujet avec l'arrivée du nouveau Maire. Jusqu'à présent, le barman qualifie la nuit de « sujet tabou » pour les autorités publiques. Il y a un manque de communication entre les commerçants eux-mêmes, mais aussi avec les autorités.

Mais la ville devrait encourager l'animation de ce quartier, qui est le cœur de la vie nocturne. Une plainte par ailleurs partagée parmi tous les commerçants de la place Plumereau et du vieux-tours, qui se disent « abandonnés »⁵⁰ et qui regrettent une diabolisation du quartier.

Finalement, le barman insiste sur le fait que les autorités politiques, qui ne s'y intéressent pas (ou de manière négative), devraient se pencher sur cette activité nocturne qui génère un chiffre d'affaires important, et doit aussi prendre en compte la population étudiante qui dépense une partie de son argent lors de ces virés nocturnes.

⁴⁹<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2014/02/05/La-complainte-des-commerçants-du-quartier-Plumereau-1784643>

⁵⁰Ibid

Entretien avec deux chauffeurs de taxis :

Afin d'approfondir mon diagnostic en termes de mobilités nocturnes des étudiants, je me suis rendu un vendredi soir (vers 22h30) à la gare de Tours auprès des taxis de la compagnie des Taxis Radio de la ville de Tours afin de recueillir leurs observations.

A la différence des conducteurs de bus, ce sont des travailleurs indépendants. Cependant, ils travaillent en collaboration avec un standard de nuit (contrairement à certains taxis qui travaillent en solitaire, avec une permanence à leur domicile). De plus, les horaires de travail sont globalement les mêmes au cours de l'année (les taxis qui travaillent la nuit le font généralement toute la semaine).

Ce ne sont pas eux qui décident des tarifs des trajets. En effet, la préfecture va fixer deux tarifs, calculés au kilomètre parcouru, différents le jour et la nuit : 1€82 par km de jour et 2€74 de nuit, à Tours. Ils déclarent, par ailleurs, devoir faire face à de nombreuses charges de la part de l'Etat.

Stationnés en gare, ils patientent avant l'arrivée des clients qui arrivent par le train vers 22 heures. Certains appels peuvent les amener à entreprendre des courses dans d'autres quartiers.

Concernant la population étudiante, les deux chauffeurs soutiennent en avoir régulièrement, principalement en sorties et entrées de boîtes de nuit, les jeudis, vendredis et samedi soir. Ces jeunes appellent généralement depuis des discothèques excentrées, jusqu'au centre-ville, lorsque les navettes privées de ses établissements sont pleines ou qu'elles ont terminé leur services. Mais ils en transportent également en semaine, pour diverses autres raisons.

Enfin, en leur demandant s'ils ont déjà eu affaire à des personnes alcoolisées et quels étaient les problèmes rencontrés, leur réponse est qu'ils n'y échappent pas, puisque la grande majorité des individus transportés après minuit sont en état d'ébriété. Ils en savent les risques (vomissements, insultes,...), mais c'est aussi un choix. De plus, ils ne se sentent pas plus en insécurité la nuit, mais font preuve de vigilance.

Présentation du questionnaire :

Dans cette partie, je vais présenter le questionnaire que j'ai réalisé en ligne avec l'outil Google drive. L'objectif principal de ce questionnaire était de connaître les grandes tendances des pratiques de mobilité nocturne des étudiants à Tours, et donc de connaître par exemple leurs motifs de déplacements et la fréquence, les lieux de sortie, les moyens de transports utilisés... Par la suite, il s'agira alors de proposer, à partir de données désormais plus quantitatives, des solutions adaptées afin de répondre aux problèmes identifiés.

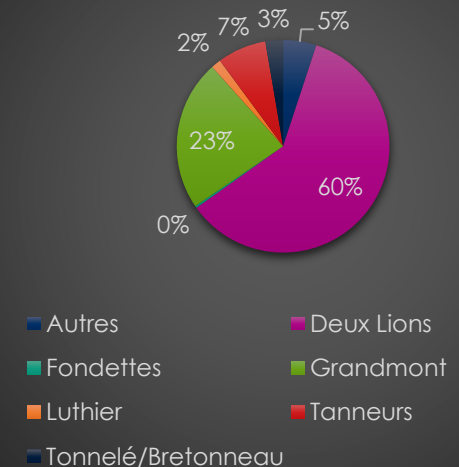
Ce questionnaire (cf annexe 3) a donc été réalisé à destination d'un public particulier : la population étudiante à Tours. Après avoir été testé auprès de quelques étudiants, il a été mis en ligne le 08 avril 2014. Les dernières réponses du questionnaire ont été comptabilisées le 27 avril 2014.

Le partage de l'enquête étant limité (listes de l'université bloquées), le sondage a été diffusé principalement sur les listes auxquelles j'ai pu avoir accès, c'est-à-dire les listes de Polytech (et Parcours intégré PeiP). J'ai également élargi le champ de partage en passant par les réseaux sociaux, et de mains en mains parmi mes connaissances.

Cela explique qu'une forte proportion d'étudiants interrogés provienne du quartier des Deux Lions et de Grandmont (60 % des étudiants interrogés, ce qui représente un nombre de 202 étudiants, étudiant aux Deux Lions).

Nous ferons donc dans cette partie un récapitulatif des données, qui seront parallèlement analysées étape par étape, et à des analyses complémentaires. Enfin, nous procéderons à un résumé.

Répartition des étudiants par sites géographiques



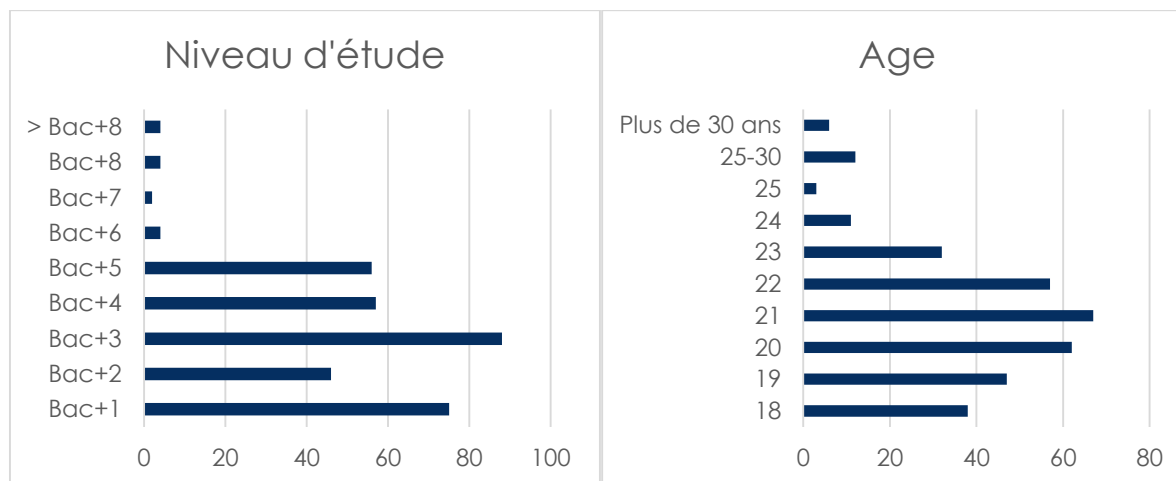
Récapitulatif des réponses :

Le nombre réponses exploitables est de 340⁵¹. 5 répondants ont répondu qu'ils n'étaient pas étudiants, mais ces réponses concernent toutes des doctorants qui seront ainsi pris en compte dans cette étude. De plus, un seul répondant n'a pas indiqué s'il était étudiant ou non étudiant, et il sera considéré comme tel du fait qu'il loge en résidence universitaire.

1) Informations générales :

Dans la première partie du questionnaire, j'ai demandé aux étudiants de renseigner des informations générales comme l'âge, le sexe, ou le niveau d'études.

La part de réponses pour chaque sexe (47% de femmes et 53 % d'hommes) et presque équivalente, ce qui nous permettra par ailleurs d'approfondir l'analyse par rapport au sexe de l'individu.



La majorité des réponses concerne des étudiants entre 19 et 22 ans, ce qui représente 56% des enquêtés, avec, en outre, un nombre plus important d'étudiants âgés de 21 ans (20%).

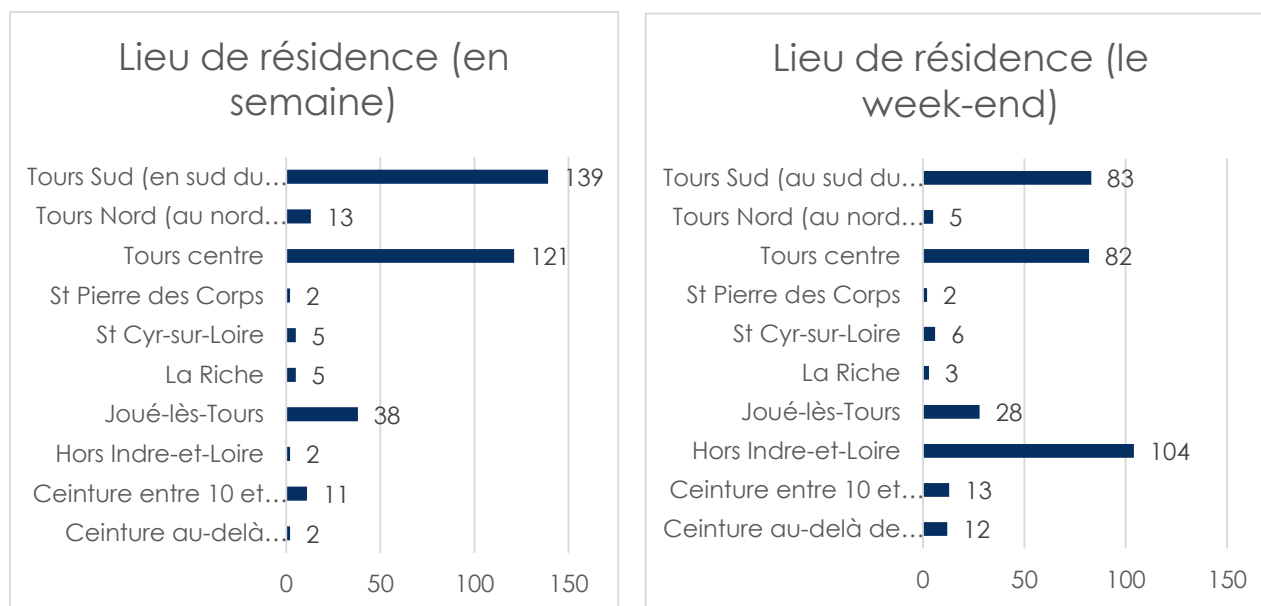
Tous les niveaux d'études ont été pris en compte, de la première année de licence (ou niveau équivalent), « bac + 1 » aux doctorants (niveau supérieur à « bac+5 »).

⁵¹ Nombre total de répondants.

Lieux de résidences et types de logements :

Dans cette partie, nous nous intéresserons aux lieux de résidence, facteur important dans la manière dont les étudiants vont se déplacer. Ces derniers peuvent être différents la semaine du week-end, et cela devra être pris en compte dans des projets d'aménagements comme les navettes.

Lieux de résidence :



La majorité des étudiants enquêtés résident donc à Tours Sud (41%) et Tours Centre (36%) durant la semaine de cours. Ce résultat était assez prévisible, car la majorité des étudiants interrogés étudient sur le site des Deux Lions ou à Grandmont. En effet, si l'on s'intéresse uniquement aux étudiants qui étudient à ces deux sites universitaires localisés au sud de Tours, 45% a choisi la proximité du lieu d'étude.

D'autres informations recueillies valident les observations faites en première partie sur la population étudiante : 62 % des étudiants logent en appartement privés, et plus d'un tiers des étudiants rentre au domicile familial le week-end (tendance qui décroît selon le niveau d'études). Ces derniers ne sont donc plus comptabilisés en ce qui concerne la mobilité nocturne le week-end à Tours.

Remarque : Ici, la question posée ne permet pas d'obtenir un lieu de résidence assez précis, mais de définir un quartier plus global. Il serait intéressant d'obtenir l'adresse exacte de chaque étudiant afin d'effectuer une géolocalisation plus précise des étudiants, et ainsi identifier des pôles particuliers. Car des résidences situées à Grandmont ne seront pas desservies (en transports) de la même manière que des résidences aux Deux Lions.

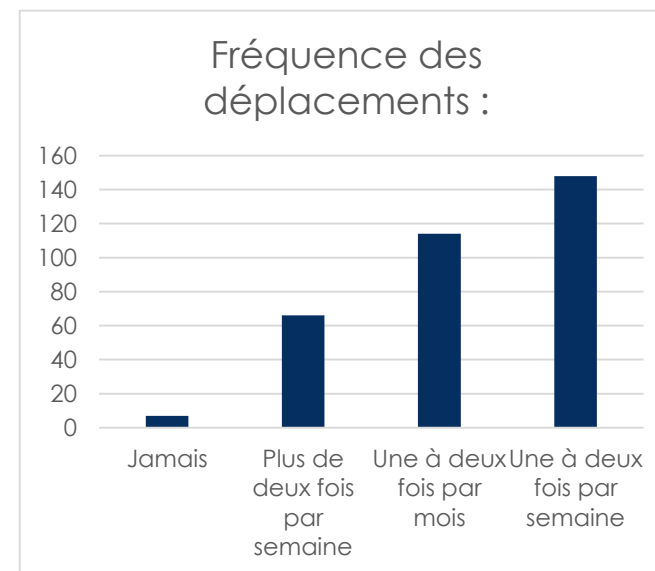
2) Les déplacements de nuit :

Dans la deuxième partie de l'enquête, les questions étaient focalisées sur les déplacements nocturnes entre 21h et 05h du matin afin de prendre en compte les différents temps de la nuit.

La majorité des étudiants sortent une à deux fois par semaine. Et si l'on étudie la relation entre la fréquence des déplacements et le niveau d'études, on peut constater que la fréquence des déplacements augmente avec le niveau d'études :

- *Plus de deux fois par semaine* : « bac+3 » à 36%, suivi par les « bac+4 » et « bac+5 » à 20% et 17%).
- *Une à deux fois par semaine* : « Bac + 3 » (27%) et « Bac+1 » (26%)
- *Une à deux fois par mois* : « Bac+1 » (24%) et « Bac + 3 » (20%)

Globalement ce sont les 3èmes années qui sortent le plus.



Jours de sorties :

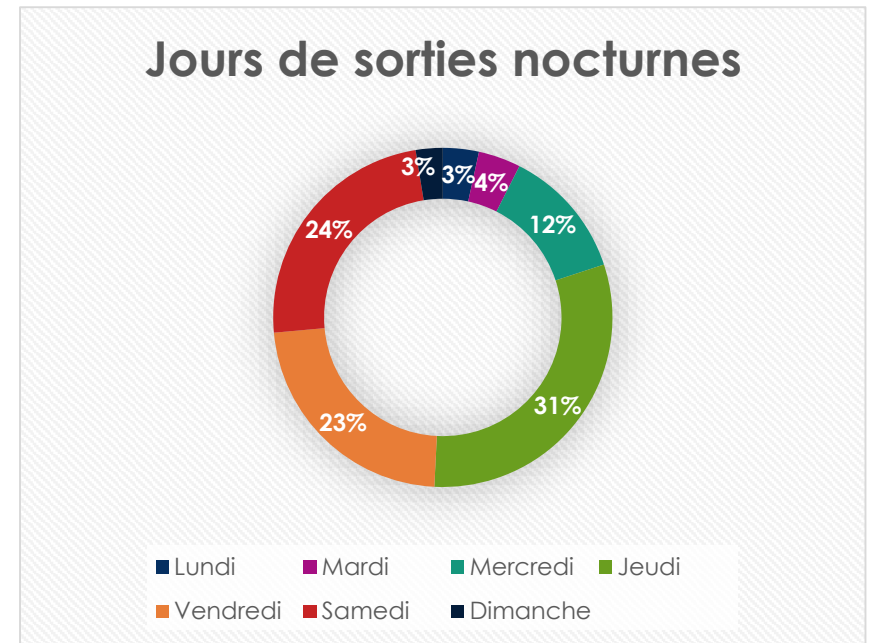
La question posée concerne le jour de sorties nocturnes.

Ici, il a été demandé 3 réponses à cocher, car les jours des sorties peuvent changer, notamment à cause des emplois du temps, des événements spécifiques et des lieux fréquentés. Il a donc été demandé les jours *principaux* des sorties.

Les hypothèses formulées et les observations personnelles sont ici validées : les étudiants sortent majoritairement en fin de semaine. Les jeudis, vendredis, et samedis soirs couvrent 78% des sorties nocturnes. En effet, les jeudis soirs se déroulent généralement les soirées étudiantes à Tours, et c'est un jour qu'ils affectent pour leurs sorties entre amis, au dépend même de leurs études. En effet, la plupart des étudiants qui sortent le jeudi soir ont cours le lendemain matin, mais ils ne tiennent pas toujours compte de cela et le taux d'absentéisme le vendredi matin est important, toutes filières confondues. Les vendredis et samedis soirs les étudiants ont quant à eux l'occasion de sortir et de profiter au maximum, jusqu'au bout de la nuit.

Motifs :

Le motif des déplacements nocturnes entre 21h et 6h du matin est majoritairement celui des « loisirs » (87%). Seuls 13% des interrogés se déplacent pour le travail.



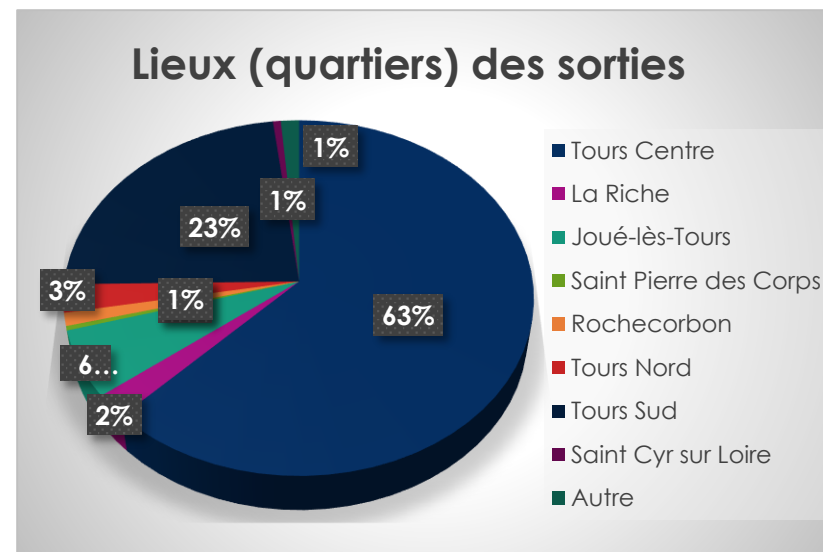
Les résultats concernant le travail ne permettra pas une analyse approfondie des déplacements nocturnes ici⁵², c'est pourquoi nous nous attacherons principalement aux lieux de loisirs. En effet, si nous avions eu davantage de répondants, nous aurions pu essayer de voir s'il y avait un quartier type où les étudiants travaillaient et la mobilité qui en découlait.

Lieu de soirée :

Il a été demandé aux étudiants de cocher les lieux de soirée qu'ils fréquentaient le plus, puis dans quelle(s) partie(s) de l'agglomération ils se situaient. La réponse la plus comptabilisée concerne les soirées qui se déroulent chez des amis. 44% pourcent passent donc une partie de leur soirée chez eux ou chez des amis.

Les autres lieux les plus fréquentés majoritairement pour les soirées sont les bars et les discothèques. De plus, ces établissements fréquentés se concentrent majoritairement à Tours Centre.

Remarque : Nous pouvons voir une forte proportion de soirées qui se déroule à « Tours Sud » et « Joué-lès-Tours », ce qui s'explique par la nature de l'échantillon. En effet, les étudiants interrogés logent majoritairement dans cette partie de l'agglomération.

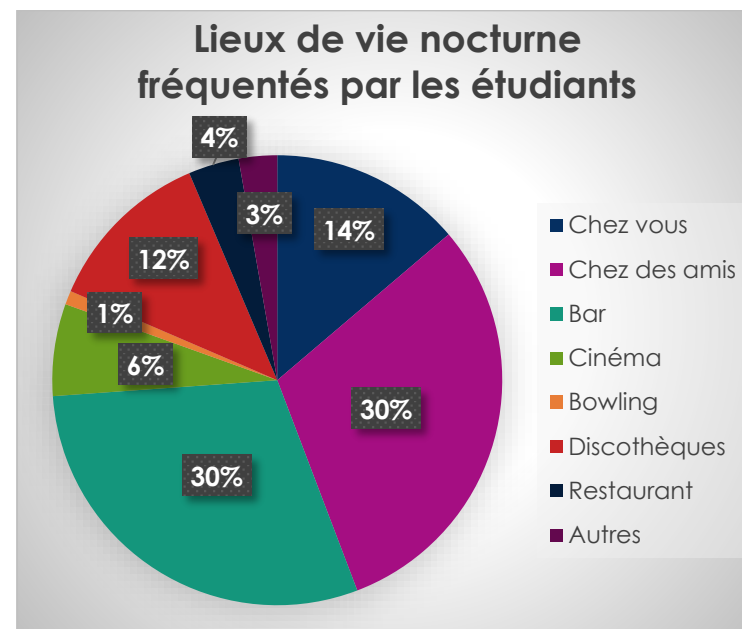


⁵² Les réponses n'étaient pas à choix multiples, ce qui a posé quelques problèmes. Les étudiants ont donc répondu en majorité « variables »

Près de la moitié des étudiants fréquentent des établissements de boissons ou de loisirs (discothèques, cinémas) pour leurs virées nocturnes.

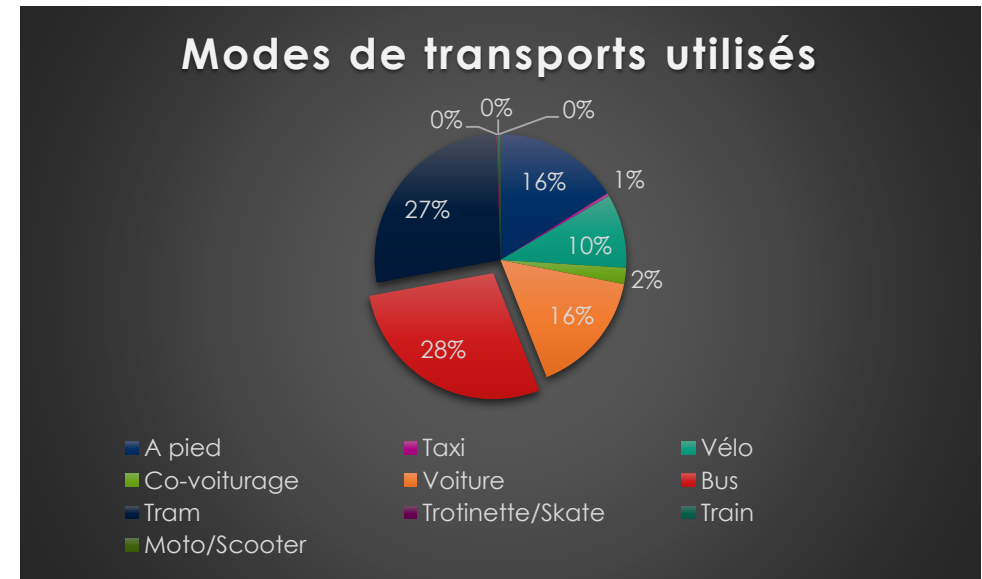
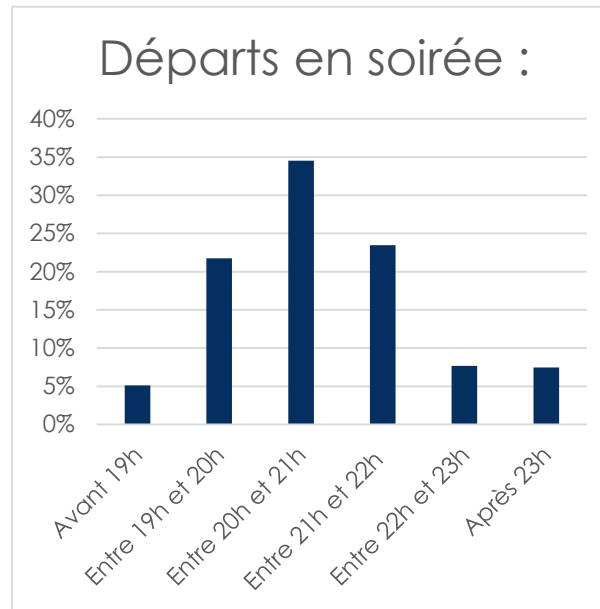
Remarque : Il faut cependant noter l'oubli de certaines données, comme celui des salles de spectacle et des salles de sports (ou autres lieux où les étudiants exercent leur sport).

En résumé, la nette majorité des étudiants (63%) passent en général leur soirée en centre-ville de Tours, ce qui correspondrait bien à des pôles majeurs très fréquentés la nuit tels que la Place Plumereau ou encore le quartier Colbert. Ces lieux typiques de la vie nocturne rassemblent en effet les bars et les discothèques, lieux les plus appréciés des étudiants tourangeaux pour leur soirées conviviales ou festives. Cependant, beaucoup d'étudiants (44%) passent leur soirée chez des amis (ou avec des amis qu'ils invitent chez eux), et ces lieux peuvent soit constituer le lieu de la soirée complète, soit être le lieu de commencement de la soirée qui se terminera ensuite dans un des lieux de vie nocturne. C'est donc ici que réside la difficulté à définir des « profils types » de soirées.



Il s'agira alors, par la suite, d'étudier les pratiques de mobilité des étudiants entre ce pôle majeur et leur lieu de résidence.

Heures de départs en soirée et type de transport :

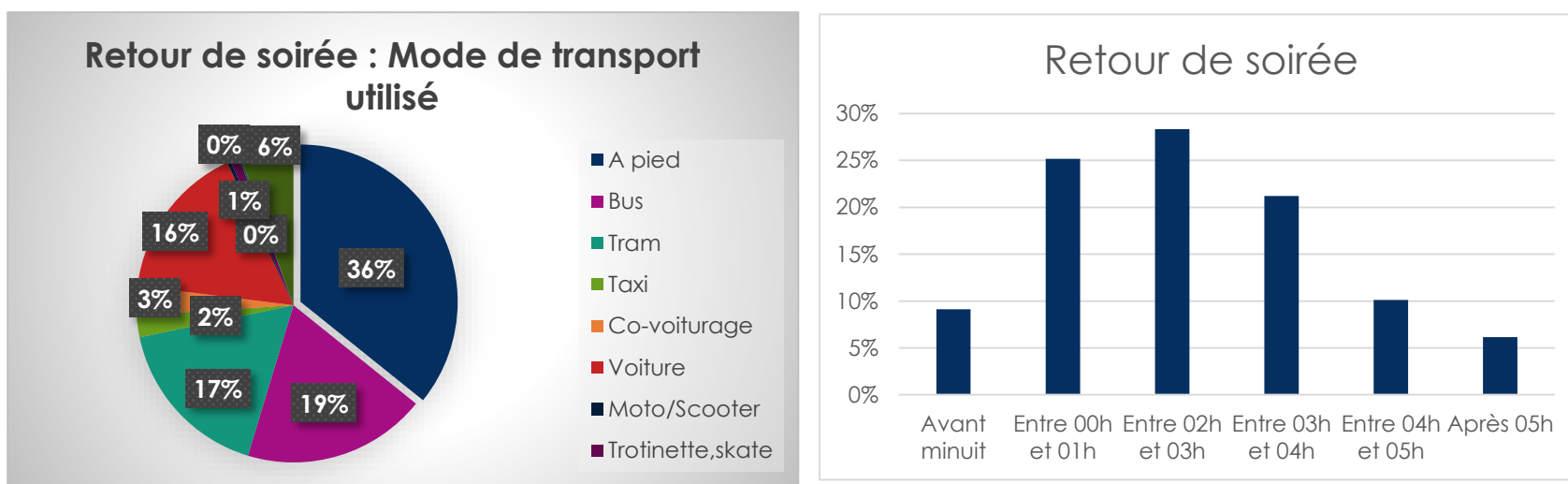


Près de 80% des étudiants partent entre 20h et 21h de leur domicile. Ils utilisent à plus de 55% les transports en commun (bus, tramway). Nous nous demanderons alors comment l'heure du dernier bus ou tram influencera sur l'heure ou la manière à laquelle ils rentreront. Par ailleurs, la part de la voiture reste importante, avec plus de 18% des réponses⁵³.

⁵³ Sur 334 réponses au total.

Retour de soirée :

28 % des étudiants rentrent de soirée entre 02h et 03h du matin, mais près de 65 % rentrent après 02h du matin. Enfin, si l'on regroupe les tranches horaires, 60% des étudiants rentrent entre 02h et 05h. Or durant cette période de la nuit, les transports en commun ne sont plus en services.



Concernant le mode de transport utilisé, 36 % des étudiants rentrent de soirée à pied. Désormais, seulement 36 % utilisent le réseau bus+tram pour rentrer. La part de la voiture reste sensiblement la même (16%).

Conclusion :

La part d'utilisation des différents modes de transport a subi des bouleversements entre le temps du départ en soirée et celui du retour. La part des étudiants qui rentre à pied, qui a augmenté de 20%, a en effet plus que doublé. Parallèlement, la part d'utilisation des transports en commun a chuté, passant de 55% à 36%. Enfin, les autres modes de transports utilisés (vélo, voiture) ne subissent que très peu de changements dans leur taux d'utilisation.

Les différences observées s'expliquent en partie par le fait qu'un grand nombre d'étudiants rentrent à des horaires (ex : 2h-3h) où les transports en commun ne circulent plus, et donc beaucoup d'étudiants choisissent alors de rentrer à pied. Pourtant, d'autres types de transports

s'offrent à eux pour leurs déplacements durant cette tranche horaire, comme le taxi. Mais nous verrons pourquoi ce mode de transport est très peu utilisé.

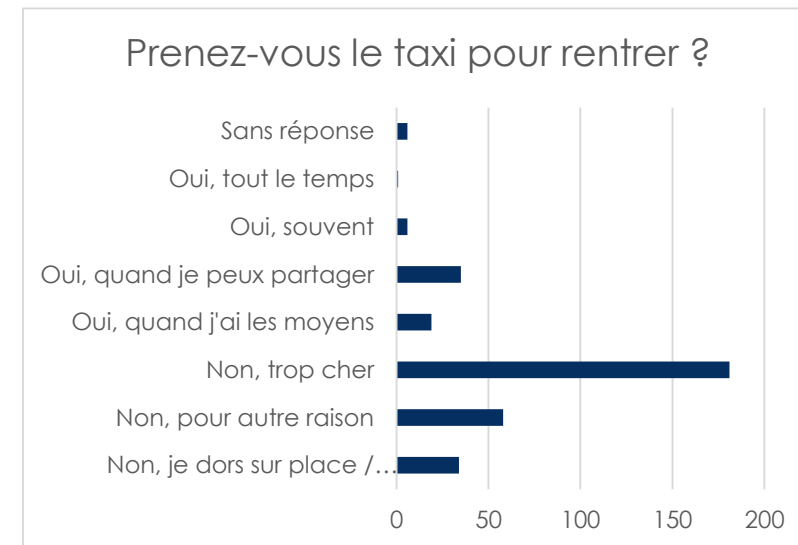
Remarque : il aurait été intéressant de demander aux étudiants la distance (en minutes) qui les séparait entre le lieu fréquenté et le domicile, en retour de soirée. Nous pouvons cependant émettre l'hypothèse que ce temps est plus long en fin de soirée, car beaucoup d'étudiants rentrent à pied, alors qu'ils prenaient les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de sortie.

Questions complémentaires

La dernière partie du questionnaire aborde des questions plus personnelles et sur des thèmes plus sensibles, basés sur le ressenti de l'individu face à la situation (sentiment d'insécurité, alcool au volant), à travers les pratiques de mobilité. Nous pourrions donc déterminer les principales raisons à l'utilisation, ou la non-utilisation de moyens de transports (taxi, voiture...). Nous verrons ainsi quels sont les problèmes qui se posent.

Taxi :

Prenez-vous le taxi ? : A travers les réponses des individus, nous pouvons déduire des réponses que le taxi est très peu utilisé, le frein principal étant le prix jugé trop excessif. La variable « prix » est également visible lorsque les enquêtés répondent « Oui, quand je peux partager » et « Oui, quand j'ai les moyens ». Cependant, la question du partage n'est pas toujours évidente, dans la mesure où il n'est pas toujours facile pour eux de trouver des personnes qui résident dans le même quartier.



L'alcool au volant :

La mobilité a également été abordée à travers la consommation de l'alcool, qui fait généralement partie de leurs soirées. 24 % des étudiants ⁵⁴affirment avoir déjà conduit après avoir bu, et 31% des étudiants ⁵⁵déclarent s'être déjà fait conduire par une personne qui avait bu. C'est autant de personnes de trop qui représentent un danger sur les routes de la ville.

Ce problème majeur est donc bien réel et présent parmi les étudiants, malgré les campagnes de sensibilisation dans les médias et par certains organismes. Cependant, il y a tout de même une prise de conscience des dangers de l'alcool au volant, car 86% des étudiants qui rentrent en covoiturage ont auparavant désigné un Sam.

⁵⁴ Pour 321 réponses.

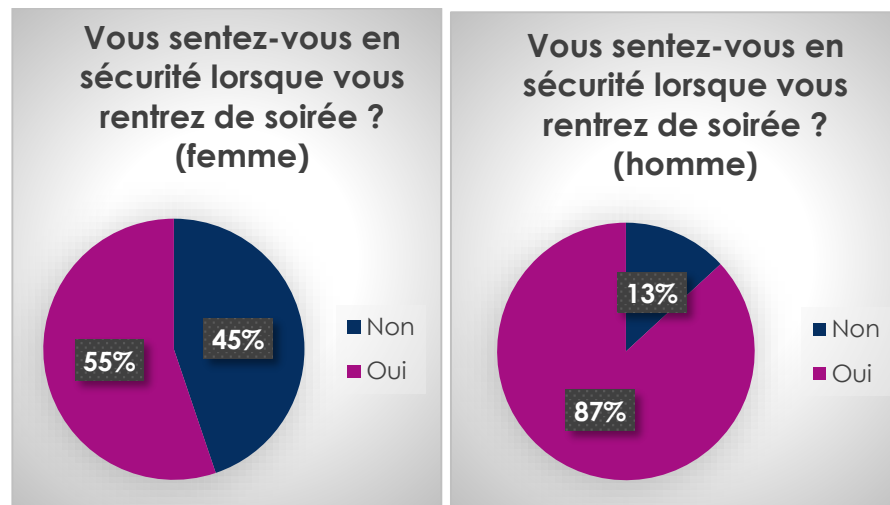
⁵⁵ Pour 320 réponses.

Le sentiment d'insécurité :

Dans ce questionnaire, les étudiants pouvaient donner leur avis sur leur ressenti (sentiment d'insécurité) lors de leurs déplacements nocturnes, en particulier en retour de soirées. Cette insécurité est bien sûr subjective (ressentie), et ne reflète pas forcément l'insécurité réelle.

Cette question révèle une représentation de la nuit plutôt « insécuritaire ». Cela est visible dans beaucoup de commentaires personnels. Ce sentiment peut aussi être renforcé par des mauvaises expériences personnelles. Une étudiante a déclaré « Je passe devant la gare seule et j'ai parfois eu des ennuis »

Différents sujets reviennent fréquemment, chez les hommes comme chez les femmes. Le sentiment d'insécurité est plus présent lorsqu'il n'y a peu de monde, que l'éclairage est faible ou absent. La question de la police également : l'absence (visuelle) de policiers aux alentours renforce le sentiment d'insécurité. Il y a pour beaucoup une peur de l'agression (« des mauvaises rencontres »), « trop de gens alcoolisés qui errent dans les rues », et une insécurité au niveau de l'automobile, où la voiture est associée aux « chauffards » en période nocturne.



Les femmes se sentent généralement moins en sécurité que les hommes, sentiment qui se ressent même sur des courtes distances. « Etant une fille je me fais klaxonner quand je rentre à pied de l'arrêt de bus ». Cela dépend bien sûr du moyen de transport utilisé et de la manière de rentrer. En effet, une enquêtée a raconté : « Je me sens plutôt en sécurité puisque je suis accompagnée ».

En effet, la manière de se déplacer diffère selon les hommes et les femmes. Les hommes rentrent globalement plus tard que les femmes, mais les modes de déplacements utilisés ne diffèrent pas sensiblement entre les deux groupes de sexe différent.

Enfin, les dernières questions ont abordé de manière plus ciblée les transports collectifs nocturnes.

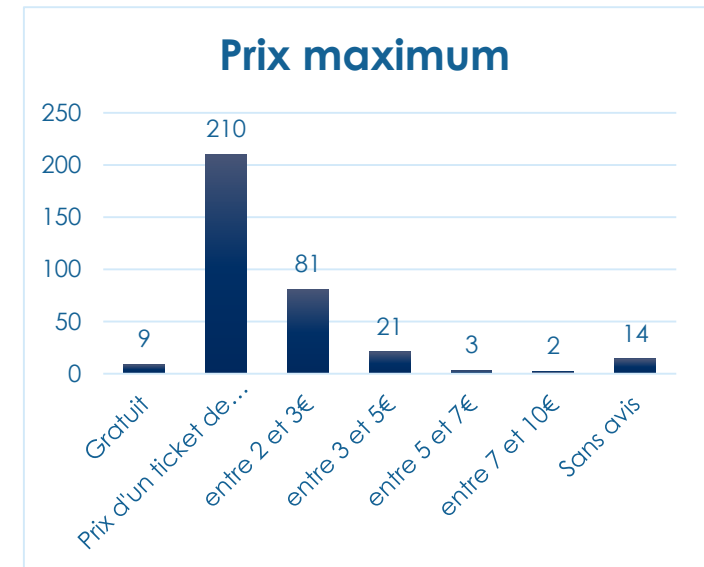
Il a été suggérée la mise en place de navettes de nuit entre 01h et 05h du matin, et donc s'ils seraient intéressés et s'ils étaient prêts à les utiliser. Ces deux questions « déclaratives » ne permettent pas de définir quoi que soit en termes de fréquentation potentielle, mais permettent de cerner un besoin qui se fait ressentir et une quasi-unanimité favorable à la mise en place de navettes de nuits. En effet, 95 % des répondants ont pensé que c'était « une solution à envisager », et 91% seraient prêts à les utiliser.

Variable prix :

Le prix est une variable importante dans la mise en place d'un éventuel réseau de transport comme celui-ci, car il faut que les prix soient attractifs par rapport aux moyens de transports utilisés, mais ils doivent être également suffisants pour compenser les coûts du service.

La question leur demandant le tarif maximal qu'ils seraient prêts à payer permet de se rendre compte que, même si certains étudiants seraient prêts à payer un peu plus cher pour rentrer chez eux par les transports en commun, la majorité souhaiterait que les tarifs soient identiques à ceux de la journée.

Enfin, les étudiants seraient par ailleurs intéressés par des systèmes alternatifs, tels que des co-voiturages ou un système de vélo en libre-service.



Problèmes rencontrés :

J'ai pu rencontrer quelques difficultés dans l'élaboration et la diffusion du questionnaire. La difficulté principale a été de prendre en compte toutes les réponses possibles.

En effet, des oublis notables sont à prendre en considération dans l'interprétation des données : Le lieu de résidence « Chambray-lès-Tours » a été omis, et l'absence de la tranche horaire (1h-2h) est à relever concernant les tranches horaires pour les retours de soirée. Les salles (ou terrains) de sports et les salles de concerts ont également fait l'objet d'un oubli.

La diffusion a également été rendue compliquée avec le blocage des listes de diffusion, expliquant la forte proportion d'étudiants enquêtés majoritairement des Deux Lions)

Quels sont les points de satisfaction ?

Ce questionnaire a réussi à toucher un nombre important d'étudiants, avec près de 340 réponses, ce qui représente un peu plus d'un dixième de la population étudiante à Tours. Il permet donc d'avoir une vue globalement représentative sur les pratiques nocturnes des étudiants.

Les problèmes identifiés correspondent bien à ceux émis dans les hypothèses de départ qui ont servies de point de départ dans l'élaboration du questionnaire.

Les questions ouvertes permettent aussi aux étudiants de s'exprimer sur la question, et des besoins se font ressentir ou des thèmes reviennent souvent, comme le sentiment d'insécurité, l'obligation pour eux de rentrer à pied.

Ce questionnaire ne pourra en aucun cas servir d'outil précis à la mise en place de transports de nuit (navettes par exemple), à partir du moment où l'analyse ne pourra pas permettre de dégager des données sur les flux entre les « origines » et les « destinations ». Et cela pour plusieurs raisons, principalement dans la forme de l'enquête en elle-même :

- Il n'est pas possible de croiser certaines données (ex : type de sorties et jours de la semaine), car les réponses étant à choix multiples, il est difficile d'établir une relation entre elles.
- Toutes les propositions n'ont pas été prises en compte (exemple du sport, oubli d'une tranche horaire...)
- Une vision large des localisations des lieux de résidences (quartiers peu précis)
- Des pratiques difficiles à cerner (lieu qui change au cours de la soirée) et des différences de déplacements nocturnes pour un même étudiant au cours de la soirée.

Nous verrons, dans la partie projet, comment le questionnaire pourrait être amélioré afin de déterminer au mieux la demande.

Comparaison lieux de vie nocturne étudiants et horaires de bus :

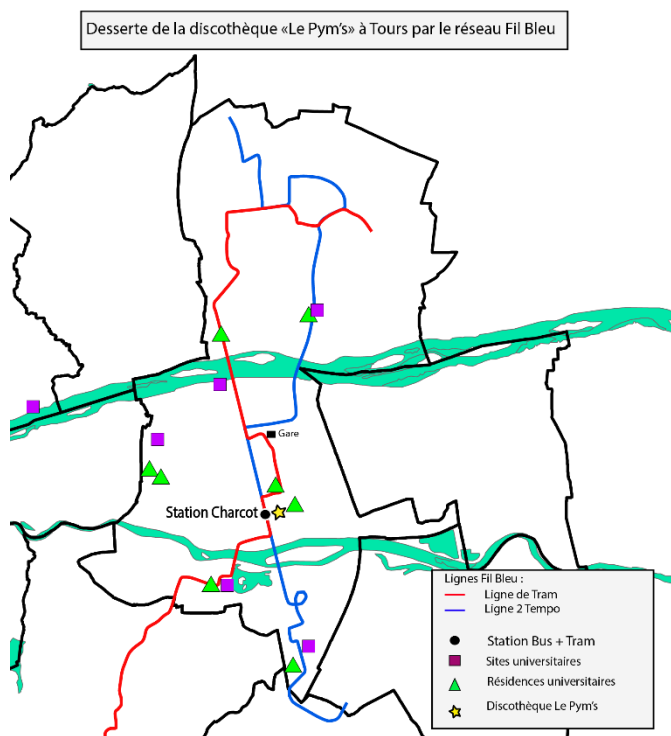


Figure 26 : Desserte de la discothèque "Le Pym's"
 (Réalisation : Jordan POIMUL)

Charcot à 00h12, et il faudra attendre 5h34 avant de pouvoir prendre le prochain bus. Il s'écoule donc presque 4 heures entre les deux horaires de passages, et un étudiant résidant à Grammont ne pourra pas rentrer par les transports en commun pendant cette période.

Dans cette dernière partie du diagnostic, nous comparerons, à travers 3 exemples précis, l'offre de loisirs (lieux fréquentés des étudiants), et l'offre de transports nocturne.

Exemple 1 :

Si l'on prend l'exemple d'un bar qui ferme ses portes à 2h situé place Plumereau, le dernier tramway qui circule à destination de Joué-lès Tours passe à l'arrêt Anatole France à 23h55. En direction de Vaucanson (Tours Nord), la dernière rame dessert l'arrêt à 0h59. Passés ces horaires (quasiment identiques en semaine et le samedi soir), des étudiants qui résident en cité universitaire aux deux lions ou à Jean Luthier devront trouver d'autres solutions pour rentrer chez eux.

Exemple 2 : Les dernières séances de cinémas du Méga CGR des Deux Lions se terminent à 00h15 en semaine, et certaines séances peuvent se terminer jusqu'à 2-3 heures du matin le samedi soir. La dernière ligne de tramway qui dessert la station de l'Heure tranquille passe à 00h42 en direction de Tours Nord et 00h15 en direction de Joué-lès-Tours. Le même souci se pose donc pour des étudiants (ou non étudiants) qui résideraient à Tours Centre, Tours Nord ou Joué-lès-Tours.

Les problèmes peuvent être identifiés aussi avec les autres lieux de loisirs du quartier des Deux Lions (Bowling et laser games) qui ferment leurs portes aux alentours de 2-3h particulièrement en fin de semaine.

Exemple 3 : Intéressons-nous enfin à un établissement ouvert exclusivement la nuit (discothèque Le Pym's avenue Grammont), ouvert en moyenne de 23h30 à 5h. La dernière ligne de bus Tempo en direction de Tours Sud (Hôpital Trousseau) dessert la station

5) Conclusion sur les pratiques de mobilité nocturne des étudiants :

Afin de mieux nous rendre compte des problèmes concernant les pratiques de mobilité étudiantes la nuit, nous avons pu les étudier à travers des observations, puis nous nous sommes appuyés de données quantitatives, qui nous ont permis de confirmer certaines hypothèses (lieux de sortie, mode de transport). Certaines réponses aux questionnaires qui concernaient des thèmes particuliers (insécurité, alcool, navettes de nuits...) et des réponses ouvertes de certains étudiants ont permis de confirmer les problèmes qui se posaient aux étudiants aujourd'hui au cœur de la période nocturne.

Nous pouvons ainsi valider certaines hypothèses. Une grande partie des étudiants se déplacent la nuit, notamment pour des raisons de divertissement. Ces déplacements dépendent des jours de la semaine. Attention cependant, d'autres facteurs qui n'ont pas été pris en compte, sont à évoquer, comme la période de l'année (saison, vacances scolaires).

Ces déplacements se réalisent donc essentiellement en fin de semaine, dans le centre-ville de Tours. Les étudiants commencent généralement leur soirée chez eux et se rendent en centre-ville par la suite en utilisant les transports en commun. Cependant, la plupart rentrent après 2h du matin, heure à laquelle le réseau n'est plus en service. Ils vont alors se tourner vers la marche plutôt que d'autres systèmes comme le covoiturage, ou les taxis jugés trop chers.

A travers les entretiens, le questionnaire et la comparaison entre les lieux de vie nocturnes et les transports, nous avons pu identifier certains problèmes majeurs, comme la question de l'alcool au volant ou des autres comportements, ainsi que des variables à propos des transports affectant majoritairement la manière de se déplacer (prix, horaires, desserte). Par ailleurs, comme la majorité des étudiants l'affirme, les horaires des transports collectifs influencent leurs pratiques de mobilité, dans la mesure où ils choisiront de soit rentrer plus tôt pour s'assurer de rentrer en toute sécurité, soient être obligés de changer de modes de déplacement (car cela ne justifie pas selon eux une raison d'écourter leur soirée)

III - Projet : Mise en place de politiques nocturnes pour l'amélioration des mobilités étudiantes

Introduction

A travers notre diagnostic ciblé sur les lieux de vie nocturnes, les transports en commun la nuit et les besoins de mobilité des étudiants, nous avons pu identifier les problèmes suivants :

- Les horaires des lieux d'activités nocturnes (fermeture) et les transports publics ne sont pas toujours en concordance (à partir d'une certaine heure).
- Des transports utilisés par les étudiants sont parfois peu adaptés, et cela génère des nuisances voire du danger la nuit lorsqu'ils rentrent de soirée : le problème de l'utilisation de la voiture individuelle, l'alcool au volant, le problème des retours à pied et des nuisances sonores au cours de ces trajets de retour, l'insécurité...

Le but de cette étude est donc de proposer différentes solutions, en mettant à disposition des étudiants une boîte à outils destinée à améliorer les déplacements à Tours la nuit. Pour cela, il s'agira donc de répondre en partie aux objectifs suivants :

- Favoriser des déplacements plus sécurisés la nuit (sécurité routière et sécurité physique).
- Sensibiliser les jeunes sur les réglementations spécifiques la nuit
- Réduire les nuisances sonores engendrées par les jeunes qui rentrent à pied la nuit mais aussi sur les lieux de vie nocturne.
- Inciter les jeunes à ne pas prendre leur voiture, ou à conduire de manière responsable pour limiter les accidents de la route.
- Faire prendre conscience des dangers de la consommation excessive d'alcool ou de drogues illicites.

Nous devons donc satisfaire les besoins de mobilité des noctambules, qui sont majoritairement des étudiants, dans l'agglomération de Tours la nuit, entre 01h et 04h30 du matin, et proposer des solutions plus appropriés.

La nuit à Tours présente des enjeux stratégiques en termes de politiques d'aménagement, particulièrement entre 01h et 04h30 du fait de l'absence des transports en commun et où des besoins se font ressentir.

Comment agir ?

Les réflexions entreprises précédemment sur la vie nocturne font prendre conscience des modes de vie étudiants, qui sont rythmés par des sorties nocturnes, et il est donc nécessaire de mettre en place des dispositifs adaptés aux étudiants pou.

Pour répondre à ces différents problèmes, nous présenterons les solutions potentielles qui peuvent répondre aux objectifs énoncés en début de partie. Plusieurs phénomènes et problématiques sont imbriqués concernant les pratiques de mobilité étudiante la nuit, et c'est pourquoi les projets seront listés en trois parties, selon la méthode d'intervention utilisée, et en présentant à quoi répondrait chacun des projets.

Ces projets viseront en effet à agir de trois manières :

- Par des actions « sensibilisatrices » et incitatives :
Agir sur les comportements, opérer à une échelle transcendante, au-delà du déplacement en lui-même : sensibiliser les étudiants sur les dangers de l'alcool et des drogues et sur les règles à respecter la nuit pour garantir l'ordre public.
- Par les systèmes de transports en eux-mêmes : mettre en place des systèmes de transports ou favoriser leur utilisation par des prix attractifs, en utilisant tous les outils nécessaires (outils informatiques par exemple) et en répondant à la majorité des besoins.
- Par une réflexion sur la coopération entre les acteurs de la vie nocturne, pour une politique plus efficace (vers une charte de vie nocturne à Tours ?)

1) Les actions sensibilisatrices et incitatives

Nuit, alcool et voiture ne font pas bon ménage.

La réduction de la voiture individuelle est l'objectif dominant du Plan de déplacements urbains (PDU) de la ville de Tours. Mais qu'en est-il de la politique nocturne à ce sujet ?

Chez les étudiants, ce mode de transport est utilisé pour se déplacer dans des cas particuliers la nuit : se rendre chez des amis en soirée (ou pour travailler ses devoirs), se rendre à son travail, aller faire du sport, aller au restaurant,... L'utilisation de la voiture est impulsée par plusieurs raisons comme par l'absence de transports en commun à partir d'une certaine heure, ou le fait de résider dans des quartiers excentrés peu desservis en transport. Ils choisissent donc cette solution de faciliter (en termes de rapidité de déplacements). Avoir tendance à prendre la voiture peut également provenir d'un phénomène comparable au « habitus » (Pierre Bourdieu), c'est-à-dire un comportement spontané hérité des habitudes familiales (le fait d'avoir été élevé dans une famille utilisant principalement la voiture comme mode de déplacement, même pour les trajets les plus courts). Le véhicule particulier est très présent chez les étudiants (54% des étudiants interrogés dans l'enquête disposent d'une voiture).

La voiture la nuit est synonyme de problèmes en termes de sécurité routière, car les taux d'accidents sont particulièrement importants la nuit. En effet, les vitesses sont moins respectées, la visibilité est largement réduite et les perceptions ne sont plus les mêmes qu'en journée, malgré des zones parfois bien éclairées. Par ailleurs, il n'y a pas que la question de la vitesse et la visibilité qui se pose, il y a aussi le problème de l'alcool.

L'accidentalité est particulièrement élevée chez les jeunes lorsqu'ils rentrent de soirée la nuit. Le cas des milieux urbains est moins tragique que pour les milieux ruraux, mais le problème est bien présent, un des objectifs principaux de ce projet est d'inciter les jeunes à ne pas utiliser la voiture la nuit, ou de favoriser l'utilisation du co-voiturage pour réduire sa place dans le milieu urbain la nuit.

L'utilisation de la voiture particulière la nuit engendre donc une triple problématique : nuisances (sonores et environnementales), sécurité et alcool. Bien que ces deux derniers soient très liés.

La question de l'alcool au volant est incontournable dans un projet comme celui-ci qui traite de mobilité des étudiants la nuit. Le nombre d'étudiants ayant pris la voiture après avoir bu ou s'être fait ramener par une personne qui avait bu est beaucoup trop important à Tours (cf enquête), et c'est l'une des raisons majeures qui justifient l'étude de cette problématique.

Qu'en est-il de la politique nationale à ce sujet ?

Des opérations de sensibilisation sur la sécurité routière, pour les soirées étudiantes, sont déjà adoptées dans les centres universitaires un peu partout en France (ex : FAGE des associations de prévention auprès des jeunes, associations d'étudiants...).

Concernant une politique plus générale, nous pouvons voir régulièrement sur nos écrans de télévision ou d'ordinateur des campagnes publicitaires choquantes réalisées par le gouvernement, afin de sensibiliser au mieux (avec des scénarios chocs) tous les types de publics aux problèmes touchant du domaine de la sécurité routière. Cependant, ces campagnes publicitaires, bien que présentes, ne laissent pas toujours de trace car il reste encore un nombre trop important de conducteurs estimant que « ça arrive qu'aux autres ».



Figure 27: Image tirée d'un spot publicitaire (www.securite-routiere.gouv.fr)

La thématique de l'alcool au volant est récurrente, avec notamment cette récente campagne (voir figure ci-dessus) dont les quelques mots du slogan évoque déjà beaucoup « Alcool au volant - Quand on tient à quelqu'un, on le retient ». Sous cet intitulé, il est donc important de sensibiliser les conducteurs mais surtout les personnes ayant passées la soirée avec des individus alcoolisés.

Pourtant, même s'il y a une prise de conscience plus forte des dangers de l'alcool au volant, les résultats restent en demi-teinte. Malgré tout, la mortalité continue encore à croître sur les routes chaque année. En effet, d'après les études de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 256 personnes ont perdu la vie sur les routes françaises en mars 2014, contre près de 200 en mars 2013. Cela représente une hausse de la mortalité routière d'environ 28%.

Ces résultats sont à rapporter aux accidents de jour et de nuit, et pour différents motifs. La question de l'alcool est présente plus fortement la nuit, chez tous les types de population. « En 2007, 29,31% des accidents graves ou mortels ont été causés par une prise d'alcool »⁵⁶.

Les étudiants ne sont pas les derniers à prendre le volant l'alcool et c'est donc pourquoi il faut engager une politique plus efficace auprès des étudiants.

Quelle politique adopter à Tours pour les étudiants ?

⁵⁶ http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/voitures-deux-roues-motorises/covoiturage-la-bonne-idee/rub_381_stand_48622_port_1199

A Tours, cette politique de sensibilisation, qui a toujours été encouragée, semble peu efficace, notamment au niveau des universités.

En interrogeant certains étudiants de l'université François Rabelais, la sensibilisation à ce sujet semble être insuffisante, voire totalement absente pour certains, notamment si l'on ne se rend pas auprès de stand, ou si l'on ne côtoie pas ou peu les associations étudiantes.

Moi-même, étudiant depuis maintenant presque 3 ans à Tours, je me sens peu sensibilisé sur la question. Il faut donc encourager les associations d'étudiants et de préventions à se rendre davantage auprès des étudiants qu'elles ont choisis de représenter ou de sensibiliser.

La question de la voiture et de l'alcool devra donc faire l'objet d'une politique renforcée, plus présente et convaincante à Tours.

Voici des solutions qui peuvent être adoptées par les universités et grandes écoles à Tours pour participer, en amont, à l'amélioration de la sécurité des déplacements la nuit :

- Imposer une **conférence** alcool et sécurité routière obligatoire en début d'année **auprès des universités et autres écoles** de l'enseignement supérieur de la ville de Tours et de son agglomération.

Elle sera destinée à présenter les **dangers de l'alcool** en général, qui fait partie intégrante des soirées étudiantes d'aujourd'hui (où les ivresses alcooliques et la consommation du cannabis sont plus fréquents (BECK François).

Elle présentera les moyens de transports à leur disposition pour se déplacer la nuit en meilleure sécurité ; ou des habitudes à adopter: l'idée est ainsi de leur faire prendre conscience que la meilleure soirée que les jeunes tourangeaux passeront, c'est aussi celle où ils pourront se déplacer en toute sécurité et où tous les étudiants rentreront en vie à leur domicile. Il est donc important de les inciter à limiter au maximum la voiture et à ne pas monter dans une voiture où le conducteur est ivre.

Il faudra ainsi qu'ils soient mis au courant, lors de cette même conférence, des risques encourus juridiquement pour nuisances sonores, état d'ébriété sur la voie publique et accentuation de la violence. Par exemple, d'après le décret du 31 août 2006, « les bruits ou tapages injurieux ou nocturnes troublant la tranquillité d'autrui » entre 22h et 7h peuvent encourir jusqu'à 450€ d'amende. Sans oublier les effets sur leurs études, et le cas de l'absentéisme en cours, car ils devront faire un choix entre les études et la fête, ou concilier les deux de manière intelligente et responsable.

La recherche d'équilibre entre pratiques étudiantes festives et dangers de l'alcool semble compliquée. La prévention est un terrain très largement étudié dans la plupart des grandes villes françaises au cœur des universités, des associations et mutuelles étudiantes, et parmi les professionnels. Le guide édité en 2003 par l'Union Nationale des Mutuelles Etudiantes Régionales dont la SMEBA témoigne de cette nécessité de prévention auprès des étudiants et présente de manière très pertinente les démarches administratives à adopter par les organisateurs de soirée, et les outils de prévention à mettre en œuvre.

- Distribuer des brochures et des livrets étudiants : des brochures seraient distribuées lors de l'inscription à la rentrée universitaire des étudiants, ainsi que par les associations étudiantes.



Figure 28: Exemple de brochure (Source: comme-quoi.fr)

A la manière de ce qui se fait dans certaines villes comme Reims, des Ambassadeurs de la vie nocturne, qui seront en partie des étudiants volontaires (mais aussi d'autres personnes non étudiantes), se rendraient sur les lieux de vie nocturnes, ici principalement la Place Plumereau et les discothèques, pour rencontrer les jeunes et les sensibiliser sur les dangers (alcool, drogues, IST, discrimination...). Ils pourraient alors distribuer les brochures, ainsi que des éthylotests et des préservatifs. Par ailleurs, ils bénéficieraient de formations auprès des organismes de prévention, les mutuelles étudiantes, les polices municipale et nationale.

Cette méthode influencerait donc sur les pratiques étudiantes la nuit, et agirait sur les mentalités. On ne peut pas changer les modes de vie et interdire les jeunes de s'exercer à leur pratiques nocturnes, mais il est possible de changer les comportements et de responsabiliser les individus sur des thèmes encore problématiques aujourd'hui.

En complément à la politique de sensibilisation des étudiants :

- Favoriser la distribution des éthylotests, par les organismes de prévention, lors de la conférence de rentrée ou auprès des associations étudiantes, qui ces dernières devront parallèlement encourager les personnes à se désigner comme Sam au cours de l'organisation des soirées.
- Des intervenants et professionnels de la prévention des risques viendraient à la rencontre les associations d'étudiants et les organisateurs de soirées (ex : « bureaux des étudiants » dans certaines grandes écoles) afin de leur donner des conseils sur les méthodes à adopter, sur la politique de sensibilisation et sur les responsabilités engagées.
- Etablir des partenaires avec les discothèques ou les bars afin que toute personne se désignant comme « Sam » ait des réductions pour les boissons non alcoolisées, une boisson offerte ou une réduction pour l'entrée. Ces personnes seront reconnaissables par un bracelet d'une couleur spécifique et pourront être amenés à devoir faire un test d'alcoolémie à la sortie.



Figure 29 : Spot publicitaire (Source : ckisam.fr)

Conclusions et limites :

Ce projet d'actions sensibilisatrices est un point de départ à ne pas exclure pour entreprendre des politiques nocturnes, bien avant celle des déplacements en eux-mêmes. Ces actions ont pour but de mettre l'étudiant face aux problèmes et à ses responsabilités. Ainsi, il est nécessaire d'inciter ces jeunes à utiliser des modes de transports alternatifs, plus économiques et plus sûrs, mais aussi de les mettre à la place des autres personnes qui subissent leurs comportements parfois excessifs. Les étudiants qui sortent doivent donc assumer, et si des politiques sont entreprises pour améliorer leur sécurité et leurs déplacements la nuit, ils devront faire preuve de respect et d'implication.

Cependant certaines limites persistent, comme la question de l'image et de la motivation du « Sam ». Une étudiante nous a ainsi raconté qu'une soirée où elle faisait « Sam », elle s'est retrouvée critiquée par d'autres étudiants qui lui ont dit « Il faut être cool, deux ou trois verres ça n'a jamais tué personne. ». Par ailleurs, celui qui ne boit pas ne profite pas toujours lorsqu'il se retrouve entouré d'individus ivres, et il doit, en plus de cela, payer des boissons sans alcool pas toujours bon marché dans les bars. Pour ces raisons, il n'est pas toujours facile de se proposer comme conducteur de la soirée.

Autres actions incitatives :

- Rendre le stationnement payant la nuit :

Cette solution envisagée est plutôt ambitieuse, mais il serait intéressant de la mettre en place dans les rues proches du centre-ville. Cette politique renforcerait l'incitation à se déplacer autrement que par la voiture, et il s'agirait aussi de libérer des espaces aux riverains. En effet, ces derniers pourraient bénéficier d'un badge leur permettant de stationner gratuitement la nuit. Mais ce projet risque de se confronter à l'avis des restaurateurs et commerçants qui utilisent aussi ces places de parking pendant leur temps de travail et qui risqueraient de voir leurs clients pour des zones commerciales où il est possible d'y trouver des restaurants.

- Renforcer les contrôles de police :

Contrôles routiers : La peur du « gendarme » serait une solution efficace pour réduire l'utilisation de la voiture la nuit. Les étudiants sont conscients des risques encourus en cas d'alcoolémie au volant. En effet, tout taux d'alcool supérieur à 0,5g est condamnable, au minimum, d'un retrait de 6 points sur le permis et d'une amende de 135€. Or, il est important d'ajouter que parmi les étudiants, beaucoup sont jeunes conducteurs (moins de 3 ans de permis, 6 ou 9 points sur le permis) et donc un retrait de points pourrait valoir à une suppression de permis.

Donc, pour limiter la prise du volant sous l'effet de l'alcool, il pourrait être intéressant de renforcer les contrôles de police, particulièrement dans certaines zones : les routes principales amenant aux discothèques, en centre-ville (place Jean Jaurès, les rues parallèles aux quais de la Loire, à la sortie de la place Plumereau) et dans les environs des quartiers les plus universitaires (aux approches des deux lions, de Grandmont, de Jean Luthier). En effet, sachant que les contrôles sont désormais plus fréquents les fins de semaine, cela inciterait fortement les jeunes à revoir leur modes de déplacement la nuit, ou leur manière d'agir.

Contrôles pour l'ordre public : La présence de la Police est déjà notable, principalement les jeudis et vendredis soirs. Cependant, à la suite des entretiens réalisés, elle doit être renforcée en particulier le week-end et après la fermeture des bars à 2 heures du matin, dans certaines zones de la ville telles que la place Plumereau, la rue Colbert, la gare ou la place Jean Jaurès. En effet, la présence de celle-ci éviterait les débordements du fait de certains jeunes ivres errants dans les rues de la ville. Par ailleurs, cela limiterait le sentiment d'insécurité que beaucoup d'étudiants nous ont mis en avant lors de notre enquête quantitative. Enfin, son rôle devra être « prévention » plutôt que « répression », en adoptant des comportements calmes et compréhensifs.

2) Les projets liés aux modes de transports

Les projets suivants, bien qu'ayant aussi un rôle incitatif, traiteront d'aménagements plus physiques et sur les transports en eux-mêmes. Il s'agira de proposer des moyens de déplacements alternatifs à ceux proposés actuellement.

Le co-voiturage, la grande tendance de la société informationnelle du 21^e siècle :

Qu'est-ce que le covoiturage ?

Ces dernières années, le co-voiturage s'est largement démocratisé. C'est aujourd'hui une nouvelle tendance mais surtout une alternative pour réduire les coûts de déplacements dans un contexte de crise économique et d'augmentation des prix du carburant. Ainsi, pour des raisons financières, de plus en plus d'étudiants font appel au co-voiturage pour rentrer au domicile de leurs parents le week-end.

Par définition, le covoiturage (« carpooling » en anglais) est l'« utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport »⁵⁷.

Ce marché parallèle au transport ferroviaire s'est donc beaucoup développé, et de nombreux sites de covoiturage ont fleuri. La SNCF, qui a pris conscience de cette concurrence, a même décidé d'investir dans l'acquisition d'un site de covoiturage existant, et se justifie par le souhait d'« être présente sur ce marché pour compléter son offre de transport et répondre aux nouvelles attentes des clients vers des modes de transport alternatifs »⁵⁸.

Le principe de ses sites de covoiturage est simple : elle met en relations les conducteurs et les passagers, tous particuliers, en leur demandant simplement leur lieu de départ et le lieu où ils souhaitent se rendre. Le conducteur, qui ne doit pas réaliser de bénéfice sur ses trajets⁵⁹, pourra donc partager les frais de son trajet avec les passagers qu'il transporte (et même parfois le rembourser complètement).

Le covoiturage permet donc de réaliser des économies, mais aussi de favoriser les échanges et les rencontres, et de développer du lien social, tout en étant plus respectueux de l'environnement (augmenter le taux de remplissage des voitures, réduire le nombre de véhicules sur les routes, réduire les émissions de gaz à effet de serre...). Enfin, nous pouvons faire une distinction entre le covoiturage qui se fait entre amis ou membres d'une même famille (personnes en contact régulier), et le covoiturage où les passagers et le conducteur ne se connaissaient pas avant de se contacter pour covoiturer.

⁵⁷Définition Larousse.

⁵⁸http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/09/09/la-sncf-rachete-une-entreprise-de-covoiturage_3473651_3234.html, Site web consulté en ligne le 12/05/2014 à 13h42.

⁵⁹Ce qui serait une concurrence déloyale face aux entreprises professionnelles de transports publics ou privés.

Covoiturons-en-touraine : le site de covoiturage de l'agglo

Quotidiennement, près de 500 000 déplacements automobiles sont effectués dans l'agglomération. C'est pourquoi l'agglomération de Tours et le Conseil général d'Indre-et-Loire ont élaboré une plateforme en ligne dédié au covoiturage à l'intérieur de l'agglomération, avec la création en parallèle d'une application pour smartphone, pour réduire l'utilisation de la voiture dans la part des déplacements.

Projet de covoiturage: vers un covoiturage de nuit?

Réduire l'utilisation de la voiture ne veut pas dire sa suppression totale. L'objectif est de réduire notamment la part des voitures sous-utilisées. Favoriser le covoiturage permettrait donc de minimiser sa place dans l'espace urbain nocturne et de diminuer les nuisances environnementales et sonores associées.

De plus, cette méthode de plus en plus utilisée permet aux jeunes de réaliser des économies sur leurs déplacements.

Projet :

Il s'agirait de proposer la création d'un site internet de co-voiturage mais qui serait spécifique à la question des déplacements de nuit. Il favoriserait une meilleure communication entre ceux qui conduisent et les personnes qui ont prévu de boire. Un compte serait donc créé afin de renseigner différentes informations telles que l'âge, le sexe, la profession. Les départs et les retours seraient définis par les utilisateurs entre eux qui prendraient contacts, à l'avance ou lors de la soirée, par conversation privée sur l'application ou par téléphone. Le paiement se fera alors sur place permettant le refus de prendre un passager violent ou insultant comme le refus de monter avec un conducteur ivre.

Ce site internet serait accompagné de la réalisation d'un outil informatique pour téléphone mobile. C'est donc à travers cette application que nous en présenterons son principe de fonctionnement.

De nos jours, la population étudiante est une population de plus en plus connectée (portable, tablettes, ordinateurs, accès internet à domicile et sur les smartphone...). Cet accès à la nouvelle technologie et aux nombreux « réseaux sociaux » est une aubaine pour améliorer les déplacements nocturnes. En effet, il est fréquent de voir fleurir des pages internet («Groupes » sur les réseaux sociaux) lorsqu'il est prévu des soirées



Figure 30 : Logo du site de covoiturage de l'agglo (covoiturons-en-touraine.com)

étudiantes importantes nommé e« interfac »s. Certains en profitent pour essayer de prendre contact avec des personnes qui s'y rendent et de faire du covoiturage.

- Création d'une **application** pour smartphone :

La création d'une application permettrait d'adapter le site de covoiturage en ligne aux téléphones portables, et ainsi mettre en relation simultanée tous les étudiants qui cherchent à se déplacer en covoiturage.

Voici les différents menus de l'application :

Se déplacer :

La première question qui serait posée à l'utilisateur serait le rôle qu'il souhaite entreprendre : « **Conducteur** » ou « **Passager** ». S'en suit alors un petit dispositif d'inscription afin d'y entrer les informations nécessaires : nom, sexe, âge, coordonnées, type de voiture (pour le cas du conducteur)...

Un conducteur rentre ensuite le **lieu de départ** ainsi que le **lieu d'arrivée** (l'application se baserait aussi sur la géolocalisation directe de l'individu) plus ou moins approximatif. Il ne sera pas forcément nécessaire d'y entrer le nom de la rue exacte mais le nom d'un bar, d'une discothèque, d'un quartier ou autre pourra également suffire.

Il va également rentrer la date l'heure à laquelle il compte partir du lieu où il se trouve. Il pourra alors rentrer le jour puis une **heure exacte** ou une **tranche horaire**.

Après la validation des informations, l'utilisateur sera :

- Informé du temps et du coût du trajet, et un itinéraire lui sera proposé.
- Mis en relation avec des personnes qui recherchent un trajet similaire ou proche. Il lui sera indiqué les coordonnées des individus pour prendre contact avec eux et organiser leur voyage. En cas de réservation après contact, un système
- Mis en attente et informé par notification dès que de nouveaux passagers (ou conducteurs) correspondent à son trajet.
- Informé des modes de déplacements alternatifs qui s'offre à lui : stations de bus ou tramway les plus proches, passage du prochain bus, numéro de téléphone des taxis ainsi que la station la plus proche.



Informations pratiques :

L'application mettrait à disposition, des étudiants ou non étudiants, des informations pratiques comme le plan des lignes de bus ainsi que les horaires, le numéro de la compagnie des taxis, des numéros d'urgences (Police, Samu,...), ainsi qu'une brochure de sensibilisation sous format électronique.

Par ailleurs, cette application pourra permettre de proposer de réserver ou de rechercher un co-voiturage à tout moment. C'est-à-dire, une personne souhaitant sortir le lendemain pourra, en avance, réserver un trajet s'il en trouve un qui lui convient. Pour autant, au cours de la soirée, une autre personne ne sachant pas comment rentrer, souhaitant rentrer plus tard que prévu (dernier bus passé) ou se rendant compte qu'il a trop bu pour prendre sa voiture, pourra alors chercher un trajet pour l'heure qui suit.

Il est également important d'ajouter un système d'avis (notation) sur les profils des conducteurs comme des passagers. Ainsi, un passager ayant affaire avec un conducteur ivre pourra le signaler afin d'informer les futurs passagers. Les conducteurs pourront également faire des commentaires sur les passagers si ceux-ci n'ont pas eu un comportement adéquate (vomissements, insultes, violences). Tout élément positif pourra également être noté. Le site aura alors le droit d'exclure tout utilisateur ne respectant pas les règles (refus de paiements, mauvais comportements...)

Conclusion :

Ce dispositif permettra de favoriser le covoiturage mieux sécuriser les déplacements, et pourra même s'avérer utile sur des distances un peu plus élevée, au-delà du noyau urbain voire de l'agglomération, pour que ceux qui résident dans des communes un peu plus lointaines puissent venir aussi profiter de la vie nocturne du centre-ville de Tours.

Là où le site créé pourra constituer un outil pratique dans les mobilités, plus que dans la communication facilitée entre les utilisateurs, c'est dans la sélection des lieux désirés, qui permettra de proposer des lieux spécifiques comme la Place Plumereau ou des noms de restaurants, cinémas, bowling, bars ou discothèques, plutôt que des adresses exactes pas toujours connues des utilisateurs. Ce projet pourra donc se faire en coopération avec les établissements de la vie nocturne, qui pourraient participer au financement du projet, moyennant un sponsor

Par ailleurs, un lien (marque grise) renvoyant au site de covoiturage ainsi créé pourrait être disponible sur les sites internet des boîtes de nuit et établissements concernés, ainsi que sur le site de l'université et de la ville, pour faciliter la communication et favoriser le co-voiturage en soirée.

Limites

Certains problèmes se posent dans certains cas, comme les soirées entre étudiants où personne ne dispose de voiture, ou si celle-ci ne contient pas d'assez de places pour transporter tout le monde. Cela incite donc les jeunes à surcharger les voitures, ou à sillonner dans les rues à pied jusqu'au centre-ville.

D'autres problèmes se posent pour les passagers : « Suis-je prêt à monter dans la voiture d'une personne que je ne connais pas ? », mais aussi le problème inverse se pose avec les conducteurs : « Suis-je prêt à transporter des gens alcoolisés ». Les risques de tomber sur des personnes malhonnêtes est en effet possible, mais tous ces risques sont aussi valables de jour.

L'utilisation des modes des transports collectifs : tram, bus,

Nous avons pu voir dans la précédente partie que certaines villes mettaient en place des systèmes de bus la nuit. Leur objectif étant de répondre aux besoins des étudiants, et s'adapter à leurs nouveaux rythmes de vie étudiants, pour rendre leurs déplacements plus sûrs.

Peut-on mettre en place un réseau de bus de nuit à Tours ?

La question des bus de nuit n'est pas nouvelle à Tours. Dans le précédent réseau fil Bleu, 4 lignes, surnommées « bleus de nuit » circulaient tous les soirs entre 21 et 2h. Ce réseau était donc plus exactement un réseau de soirée.

Il desservait les principaux pôles de Tours (gare, centre-ville historique, cité universitaires, Nord de la ville...) et était un réseau spécifique, différent de la journée, ce qui fut peut-être une des raisons de son éviction. En effet, le numéro des lignes, ainsi que les trajets étaient différents de ceux du jour, et ce problème de lisibilité l'a peut-être voué à l'échec.

Le coût de fonctionnement était donc devenu important, et les lignes pas assez fréquentées, bien que la plupart des jeudis soirs, les dernières lignes au départ de Jean Jaurès étaient bondées.

Un nouveau réseau de bus de nuit à Tours n'est pourtant pas à écarter, au vue de la demande bien réelle des étudiants et autres noctambules qui se fait ressentir encore aujourd'hui. Beaucoup plaident pour un retour des bus de nuit, c'est-à-dire un simple allongement des amplitudes horaires. D'autres sont intéressés par la mise en place de navettes, toutes les heures ou toutes les demi-heures entre 00h et 05h du matin. Des pétitions ont par ailleurs quelques temps tournaient sur le web et les réseaux sociaux.

Le nouveau réseau de nuit devra essayer de reprendre au maximum les lignes de jour, et/ou avoir une meilleure lisibilité.

Pour être un maximum rentables et utiles, les transports collectifs de nuit devront être accessibles de bout en bout de la chaîne des déplacements. Ils desserviraient un maximum d'étudiants, au plus proche des lieux où ils se rendent afin de limiter les temps de déplacement entre les stations d'arrêts et le lieu de résidence ou de soirée. Au-delà de la variable temps, la distance des déplacements est à prendre en compte et devra être réduite par rapport au jour,

De plus, toutes les lignes devront, au mieux, être interconnectées, pour une meilleure continuité spatiale. Le nœud, point de correspondance entre les lignes, seraient localisés au niveau des arrêts proches du centre-ville, comme la gare.

Ensuite, il faut bien connaître les besoins de mobilité des populations qui se déplacent la nuit et les lieux précis où ils logent pour desservir les quartiers à plus forte demande, afin de maximiser les rendements.

1 ère solution :

Le réseau actuel ferait l'objet d'un allongement des amplitudes horaires des principales lignes en fin de soirée, dernier départ de la gare à 3h du matin, pour desservir les lieux actifs tels que la place Plumereau et des quartiers plus excentrés présentant aussi de l'activité en période nocturne (comme le quartier des Deux Lions). Il serait alors en concordance avec les horaires de vie nocturne des bars et des lieux de loisirs comme le cinéma et le bowling.

2ème solution : création d'un réseau spécifique

Une deuxième possibilité pourrait être étudiée. Un réseau spécifique de nuit prendrait le relais du réseau de jour actuel et desservirait les lieux spécifiques du « cœur » de la nuit (à partir de 1h30-2h) :

- Fréquence : toutes les demi-heures (ou toutes les heures) entre 00h et 05h du matin
- Les mercredis, jeudis, vendredis et samedis soir : soirs d'affluence
- Médiateurs dans chaque navette.

Les principales lignes à haute fréquence desservent actuellement la majorité des lieux de vie nocturne (ex : les salles de concerts sont déjà desservies jusqu'à leur fermeture), et le réseau pourrait donc s'organiser autour de ces lignes qui desservent déjà les pôles nocturnes

Mais une réorganisation sera nécessaire, avec l'ajout de nouvelles lignes qui desserviraient uniquement les lieux de la nuit « intense » (discothèques, bars dansants...) dans le périmètre du noyau urbain.

Ce projet répondrait donc au mieux à la demande. Par ailleurs, pour pouvoir estimer la demande de fréquentation, les autorités de transports pourraient s'appuyer sur le questionnaire réalisé, et y apporter des informations complémentaires :

- Il pourrait y avoir une nouvelle étude sur la géolocalisation des étudiants au sein de l'université.
- Les établissements participeraient à l'élaboration du nouveau réseau, en faisant un point sur les données de fréquentation (clientèle) de leurs établissements
- Les études devront demandées aux étudiants, à travers une enquête, des lieux plus précis (Deux Lions, Grandmont, Quartier Giraudeau Rabelais...) que ceux du questionnaire élaboré, et la question des vacances scolaires devra être examinée.

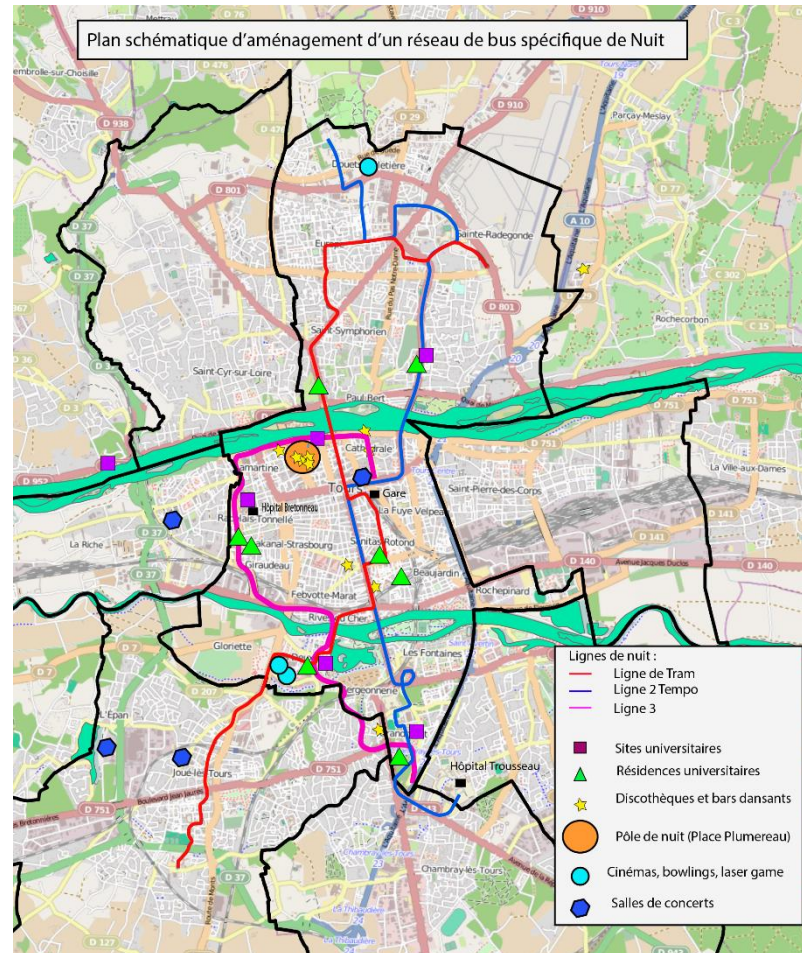


Figure 32 : Plan schématique d'un réseau de nuit (Réalisation : Jordan POIMUL)

Le réseau serait donc composé de la ligne de tramway et de la ligne 2 Tempo. Ces deux lignes seraient complétées de ligne de bus desservant uniquement les discothèques et bars dansants (ex : ligne « N »).

Conclusion et limites :

Ce réseau pourrait participer à la réduction de l'utilisation de la voiture, de l'alcool au volant, et inciter les jeunes à prendre les transports collectifs plutôt que rentrer à pied.

Il y a de nombreuses limites à la mise en place d'un réseau de bus de nuit pour plusieurs raisons :

Cela représente un certain coût de fonctionnement et d'exploitation. Il faut certes prendre en compte la consommation de carburant, mais le coût le plus élevé est celui de la masse salariale.

Par ailleurs, à la rémunération des conducteurs (à un tarif de nuit plus élevé qu'en journée), s'ajouterait celle d'éventuels accompagnateurs jouant le rôle de médiateur pour assurer le bon déroulement des trajets nocturnes. En effet, ces questions d'ordre social sont une des premières conditions à prendre en compte. Il se fait de plus en plus rare de trouver des conducteurs qui accepteraient de conduire la nuit. Car durant cette période de liberté, la population difficile à gérer, généralement alcoolisée et aux comportements imprévisibles, est source de crainte pour ces employés, et la peur de l'agression s'amplifie. Cependant, ce refus de conduire la nuit doit être à nuancer car certains des conducteurs peuvent regretter l'ancien fonctionnement des lignes « bleus de nuit » pour des raisons financières. En effet, ceux-ci effectuent moins d'heures de nuit et cela se fait ressentir sur la paie à la fin du mois.

Quel financement possible ?

A Tours, les employeurs qui emploient plus de 9 salariés (secteur public ou privé) participent à la contribution « **versement transport** » (recouvrée par les Urssaf) qui est alors redistribuée à l'autorité organisatrice des transports, ici le SITCAT (rattachée à l'ATU) pour financer les projets de transports en commun. Le taux a été porté à 2% dans le périmètre de transports urbains (PTU) de l'agglomération tourangelles par une délibération du 27 septembre 2012, et a pris effet le 1^{er} janvier 2013.

Il devient ainsi de plus en plus difficile de financer les transports urbains à Tours, mais aussi au niveau national. Les enjeux actuels sont de réduire les dépenses, de maximiser les rendements et de faire toujours mieux, mais avec de moins en moins.

Par ailleurs, la mise en place de l'éco-taxi, qui doit apporter un appui supplémentaire au financement des transports, est toujours en débat.

Il faut donc trouver la meilleure organisation possible pour le réseau de transport, et déterminer les lieux à fortes demandes, faire en sorte que les différents modes de transports soient les plus en complémentarité entre eux, pour offrir à la population un réseau attractif.

Mettre en place un réseau de bus de nuit pourrait-il se faire au détriment du réseau de jour ? Certains bus de jour circulent presque à vide en journée ; est-ce suffisant sur certaines lignes d'adopter des fréquences aussi élevées (toutes les 7 min) ? Le rapport d'activité de l'année en cours permettra donc de cerner les points sur lesquels le réseau reste à améliorer, et pourquoi pas y voir des opportunités pour un réseau de nuit. Cependant, cela reste difficile de grignoter sur le réseau de jour qui constitue une priorité, à l'heure où l'on fait tout pour offrir un maximum de services pour les citoyens qui souhaitent se déplacer dans la ville sans les contraintes de la voiture.

Des solutions peuvent aussi être trouvées en aval : jouer sur la tarification du service (prix du ticket), qui serait alors différente de la journée. Mais là encore, peu de marges, car l'attractivité des bus de nuits serait encouragée par des prix attractifs.

Des subventions pourraient alors être auprès de partenaire qui participerait au projet, en s'assurant une desserte de leur établissement en échange, et par des systèmes de sponsoring

Autres limites :

Ensuite, la question des nuisances sonore peut être aussi un obstacle majeur, car les transports de nuits génèrent du bruit, en particulier le tramway (klaxon, crissements en courbes).

Enfin, lors de son éventuelle mise en place, la population ne pourra pas être la seule prise en compte dans les dessertes des quartiers. En effet, les hôpitaux et certaines entreprises emploient du personnel de nuit, et une coopération pourrait être menée avec ces employeurs pour déterminer des besoins en termes de déplacement (Plans de Déplacements Entreprises).

Finalement, si son objectif est de faciliter les mobilités quotidiennes et de favoriser l'accès à tous aux transports en commun, est-ce vraiment le rôle du réseau de bus de répondre aux problèmes de l'alcool et de la sécurité observés dans les déplacements étudiants ? Le problème fait donc naître des questions politiques qui devront s'accorder, et décider d'encourager ou non la vie nocturne en résolvant les problèmes de mobilité par ce type de transport.



**Figure 33 : Ligne de Tramway rue nationale
(Crédit photo : Jordan POIMUL)**

Les Taxi

Favoriser l'utilisation du taxi :

Comme nous l'avons vu à travers les analyses de l'entretien avec deux chauffeurs de taxi et à travers l'enquête en ligne, ce type de transport est fréquenté par un petit nombre d'étudiants qui souhaitent se rendre en soirée ou qui désirent rentrer en toute sécurité directement à leur domicile, principalement les fins de semaine. Cependant, ce mode de transport semble constituer une solution de recours pour beaucoup, et ce n'est pas le mode de transport qu'ils privilégient. « *Ils nous appellent quand ils ont loupé la navette pour la discothèque, et à 4 ou 5, ça ne leur revient pas trop cher* » a déclaré le premier chauffeur rencontré.

La variable prix constitue donc une certaine limite, dans la mesure où la plupart des enquêtés juge ce mode de transport « trop cher ». De plus, même si celui-ci devient plus abordable à plusieurs, il est souvent difficile de trouver des personnes avec qui partager, dans la mesure où les jeunes n'habitent pas tous dans le même quartier au sein d'un même groupe d'amis.

Il faudrait ainsi favoriser la prise des taxis par les étudiants en jouant sur le prix. Mais comment ?

Les réductions ne sont pas possibles selon eux, car les marges de manœuvre sur les prix, notamment sur les courtes distances, semblent très réduites : « *Nous avons trop de charges imposées par l'Etat, et on ne va pas pouvoir faire des réductions sur des distances courtes [de l'ordre d'une dizaine de kilomètres]* ». Néanmoins, des réductions et des avantages existent pour les plus grandes distances (ex : tarifs aux familles à peu de revenus, aux personnes âgées...)

Quelles possibilités s'offrent alors ?

Solution 1 :

La solution serait de mettre en place des systèmes de chèque-taxis et d'avantages, à la manière de ce qu'il se fait dans certaines villes. A Nancy, ils sont vendus 2€ et ils ont une valeur de 4,50€ auprès des taxis nancéiens (la différence est prise en charge par les partenaires : MGEL, association des taxis, Grand Nancy). Reims a également mis en place ces chèques dans le cadre de sa charte de vie nocturne. Forte de son succès avec 3000 chèques écoulés, le nombre devrait passer à 8000.

Un des taxis rencontré a été interrogé sur la question, et ne serait pas contre ce système de réduction, uniquement si les courses leurs confèrent le même revenu. Mais il ne pourrait qu'encourager selon lui l'utilisation des taxis par les étudiants.

Les discothèques partenaires pourraient aussi modifier le prix de leurs entrées et donner des avantages aux étudiants pour prendre le taxi. Exemple : 10€ (au lieu 8€) l'entrée permettrait de bénéficier de 5€ de chèques-taxis. De plus, ces coupons de réduction seraient disponibles auprès des taxis et dans des points de vente particuliers tels que la gare, les bars, les discothèques et autres lieux de vie nocturne tels que les cinémas ou les salles de concert.

La solution serait donc trouvée grâce à une coopération avec la ville, des organismes partenaires associatifs ou professionnels (mutuelles étudiantes, associations de bars ou de discothèques), ou d'autres sponsors qui participeraient au subventionnement des taxis et à la réduction des tarifs. Cette solution envisageable n'est donc possible qu'avec la mise en place d'une coopération entre la ville, les associations étudiantes et les différents acteurs de la nuit entre eux.

Par ailleurs, la mise en place d'un système de chèques taxis pourrait être une solution complémentaire voire de substitution aux navettes nocturnes.

En effet, ce dispositif permettrait de faciliter les déplacements étudiants à des coûts plus réduits.



Figure 34 : Chèques-taxis de la ville de Nancy (source : <http://blog.educpros.fr>)

Solution 2 :

En complément de la mise en place de réductions pour les étudiants, il faudrait aménager des parkings/stations réservés, proche du centre-ville. Les stations de taxis couvrent majoritairement les pôles principaux (gare, Cinéma Deux Lions) et les principaux quartiers du Noyau

Urbain (Grandmont, La Riche, Tours Nord, Saint Pierre des Corps...). Cependant, la station de taxi la plus proche du centre-ville est celle située à la gare, à environ.

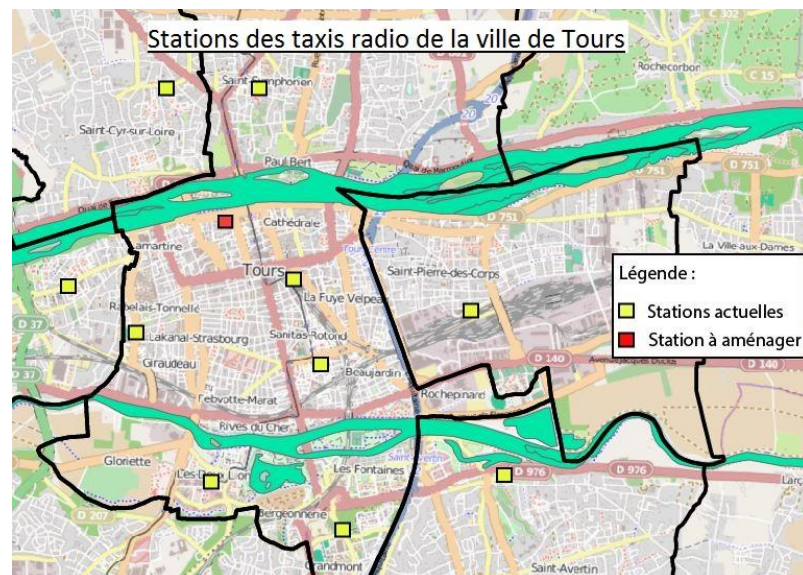


Figure 35 : Stations de taxis (Réalisation : Jordan POIMUL)

L'aménagement d'une zone limitrophe du vieux-tours (ex : place Anatole France), à la sortie de la place Plumereau, encouragerait les étudiants à rentrer en taxi plutôt qu'à pied, si en plus ils bénéficient de tarifs préférentiels comme évoqués précédemment. La réduction des places de parking en centre-ville, dans une optique de réduction de la voiture individuelle, peut être une opportunité pour aménager des espaces réservés aux taxis.

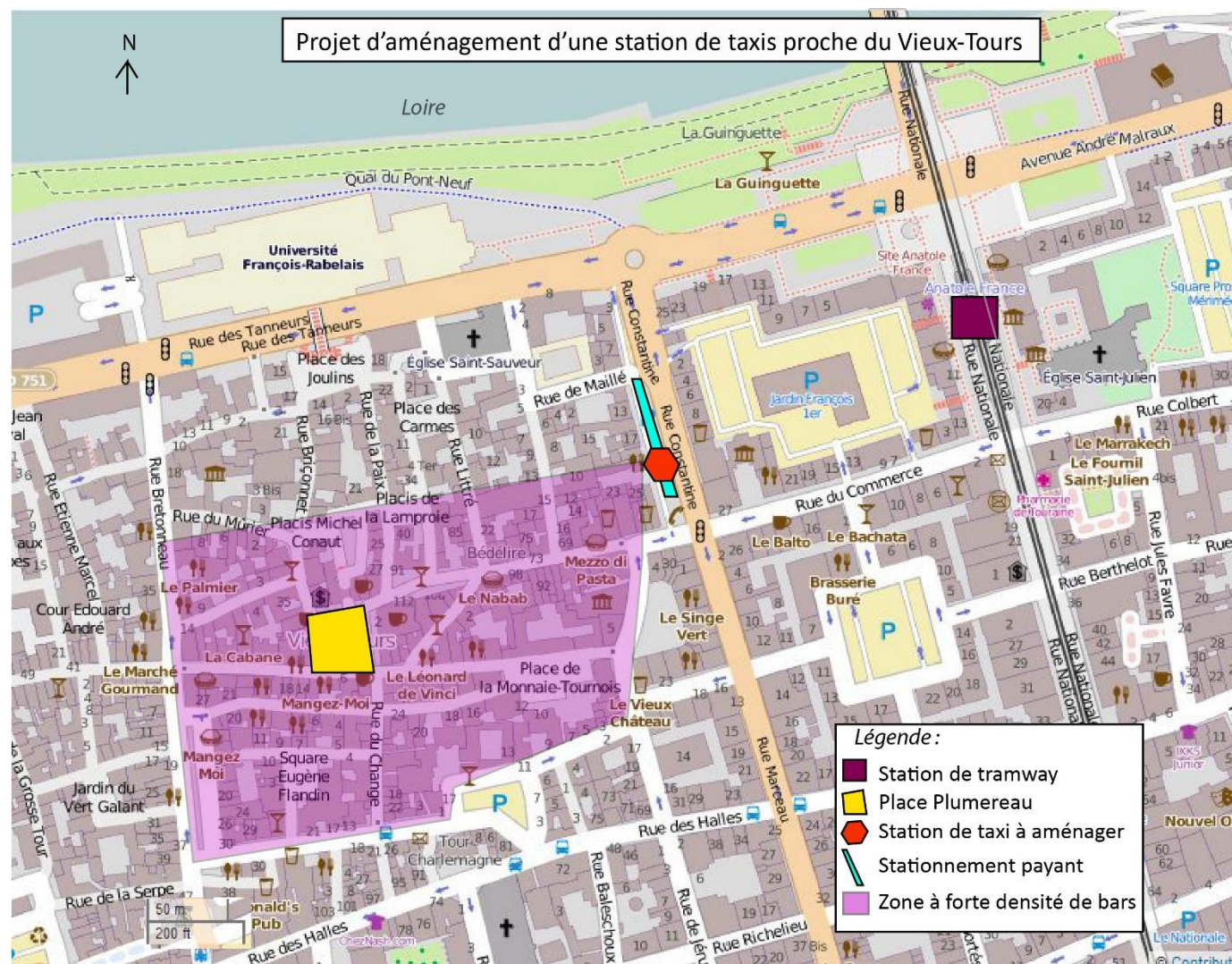


Figure 36 : Aménagement d'une station de taxi (Réalisation : Jordan POIMUL)

Des places de parking seraient ainsi réservées aux taxis, en substitution de 3 ou 4 places de stationnement. Cette zone (rue Constantine), qui est située à mi-chemin entre le vieux Tours et un des axes majeurs de la ville de Tours (Rue Nationale), constitue un lieu de passage important très emprunté par les noctambules.

Enfin, la présence de taxis, stationnés devant les sorties de discothèques, inciterait également les étudiants à utiliser le taxi pour rentrer à leur domicile.

Limites :

Il y a bien souvent des problèmes avec bon nombre personnes alcoolisées. En effet, selon un des taxis rencontrés, c'est « 90% de gens alcoolisés après minuit ». Il n'y a rarement de gros problèmes, mais les taxis peuvent se permettre de refuser de transporter certaines personnes en état d'excès.

Le problème des conditions de travail et de l'insécurité se pose, bien que selon l'interrogé, « ceux [chauffeurs de taxis] qui ont peur ne viennent pas ». C'est-à-dire que le travail de nuit est un choix, mais que les chauffeurs en savent les risques (insultes, vomissements...). Il n'y a pas de sentiment d'insécurité, mais il affirme tout de même « faire plus attention ». L'obstacle principal vient surtout du comportement des individus à l'heure actuelle et des mentalités, et ce problème n'est pas spécifique à Tours.

3) Vers une charte de la vie nocturne à Tours ?

Pour pouvoir mener à bien tous ces projets, il est nécessaire d'avoir une coopération entre les différents acteurs de la vie nocturne. Dans le cas contraire, les politiques entreprises pourraient être vouées à l'échec.

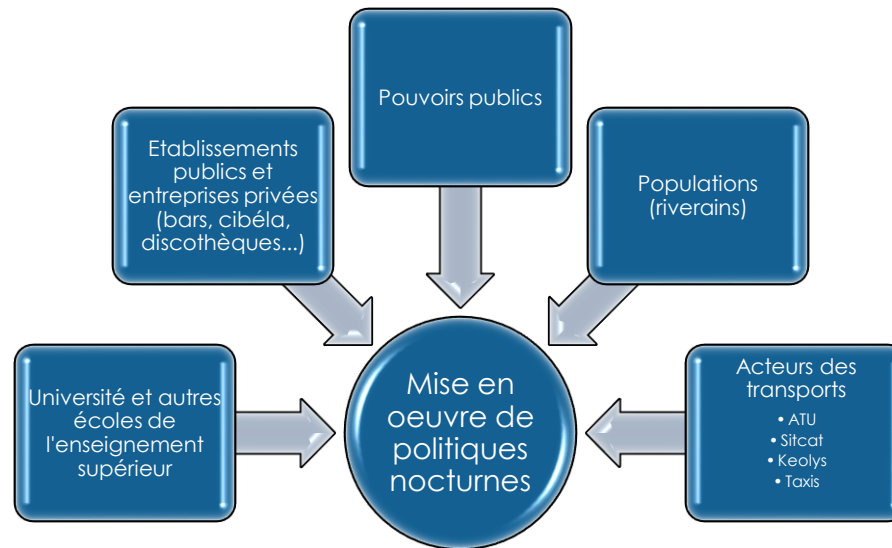
Il faudra en particulier voir la nuit comme une espace-temps à part entière, œuvrer pour des politiques très spécifiques à la nuit, et non l'introduire dans des politiques générales.

A quoi servirait la charte de la vie nocturne à Tours ?

Cette charte serait un moyen de favoriser la **coopération entre les acteurs de la vie nocturne** (discothèques, bars, taxis, autorité organisatrice des transports, élus, résidents, étudiants, Police) pour permettre à chacun de s'exprimer, et trouver des solutions ensemble face aux situations conflictuelles que peut générer la nuit. Tours étant une ville étudiante et qui vit la nuit, il semblerait nécessaire de se pencher plus fortement sur la question, et de réunir ces différents acteurs, pour une meilleure cohabitation de la «ville qui dort», la «ville qui s'amuse» et la «ville qui travaille».



Figure 37 : Exemple de présentation d'une charte de vie nocturne à Tours (Réalisation : Jordan POIMUL)



Il s'agirait de faire coopérer les pouvoirs publics et tout organisme intéressé pour résoudre les problèmes de sécurité routière, de discrimination, d'alcool et de tapage nocturne.

Des associations qui réuniraient les acteurs de la nuit permettraient de constituer un poids plus grand dans les décisions politiques entreprises au cours d'éventuelles réunions pour des politiques nocturnes, ou lors des conseils municipaux.

C'est donc à travers cette coopération que sera possible la mise en place de projets tels que le co-voiturage, des navettes nocturnes, ou encore de subventions pour les taxis.

Conclusion :

De nos jours, « nuit » et « mobilité » ne semblent plus incompatibles. La période nocturne, devenu temps des libertés et des interdits, doit être prise en compte comme un espace à part entière. Dans cette société aux rythmes de vie complètement fragmentés, l'adaptation des modes de transport devient difficile devant l'évolution de la demande.

Les villes ont du mal à s'adapter au nouveau temps continu des services et des activités, et les individus peinent à trouver des compromis. L'aménagement de la nuit semble compliquée, mais surtout semblent oubliée par certains aménageurs de la ville.

Cette problématique est bien visible à travers notre étude sur les pratiques de mobilités des étudiants la nuit à Tours, dans une ville où le manque de communication entre les autorités publiques semble faire barrage au développement de l'activité nocturne à une amélioration dans la manière de gérer les conflits entre les populations de la nuit.

L'analyse des pratiques de mobilité des étudiants à travers le diagnostic nous a permis d'émettre des propositions d'aménagements qui participeraient à l'amélioration des mobilités des étudiants la nuit. Cependant, ces projets font face à deux grandes limites :

Le **coût des aménagements** : la masse salariale est le premier frein à la mise en place de la plupart de ces projets. Les coûts ne pourraient pas être supportés seuls pas les organismes concernés directement. C'est pourquoi il nécessite d'y avoir une réel coopération entre les différents acteurs de la nuit qui sont, d'ailleurs, bien souvent dépendants les uns des autres pour le bon déroulement de leurs activités.

Les **comportements** : si des projets comme ceux évoqués dans cette étude peinent à émerger, c'est qu'une image négative de la nuit « festive » persiste, dont la cause est, au-delà des nuisances sonores, celle des comportements engendrés par une consommation nouvelle et excessive de l'alcool et la drogue. Il y a un certain manque de respect envers l'autre, dans une société où l'on veut tout, plus rapidement, et à moindre frais.

Des efforts devront donc être faits dans chaque camp, si les étudiants espèrent se faire entendre et que l'on s'intéresse à leurs besoins.

Finalement, ils persistent des zones d'ombres dans cette nuit de plus en plus « artificialisée ». D'autres politiques restent cependant à explorer. La pollution lumineuse par exemple, reste toujours un sujet à débat, à l'heure où l'on cherche à réduire au maximum la facture énergétique et préserver l'environnement.

Sources et bibliographie

Sources :

- <http://www.toutes-les-villes.com/villes-etudiantes.html>
- <http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/Education/n/Contenus/Articles/2013/09/02/Les-doubles-vies-des-etudiants-de-Tours-1596793>
- www.tours-agglo.fr/
- www.cg37.fr/
- www.atvn37.com/
- www.vinci-autoroutes.com/
- www.atu37.org
- www.scot-agglotours.fr/
- <http://passion-transportencommun.e-monsite.com/>
- <http://developpementdurable.revues.org/1605>
- <http://www.franceculture.fr/emission-culturesmonde-jusqu-au-bout-de-la-nuit-14-pour-une-geographie-de-la-nuit-2013-05-27>

Bibliographie :

- BECK François, « Les usages de produits psychoactifs des étudiants », *Psychotropes*, 2005/3, vol11

- BELLANGER Olivia, CHAUMETTE Robin, « Tours la nuit : la prise en compte de la nuit dans les politiques d'aménagement urbain : Le cas du tramway », PFE, 2012-2013.
- BURGESS Ernest W, « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche. », in Grafmeyer Y, Joseph I.. *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, (1928).
- CAUQUELIN Anne, "La ville la nuit", Presses universitaires de France, 1997
- CERLIS, « Logements étudiants : mobilité résidentielle programmée, installation provisoire et confort relatif. Le cas des étudiants de l'Université de Tours », 2010.
- CERTU, « La mobilité urbaine en débat ».
- DATAR, « Territoires 2020 ».
- FIJALKOW Yankel, « Sociologie de la ville », Editions La Découverte, 2002
- GWIAZDZINSKI Luc, "La Nuit, dernière frontière de la ville", Editions de l'aube, 2005
- GWIAZDZINSKI Luc, « La ville 24heures sur 24 », Editions de l'Aube,
- HERNANDEZ Frédérique, REIGNER Helene, LUCASJulie, RUSHER Clara, « La prise en charge locale de la sécurité routière, en quête d'acteurs et d'outils », Rapport de convention INREST/DRAST, Nov 2005
- MASSE Benjamin, « Rites scolaires et rites festifs : les « manieres de boire » dans les grandes écoles », *Sociétés contemporaines*, 2002/3 no 47, p. 101-129. DOI : 10.3917/soco.047.0101
- OVE, Tableau de bord, ensemble de l'université, 2012-2013
- « Les enjeux sociaux : droit aux transports pour tous », fiche 6.3 « transports urbains – l'Essentiel »
- « Plan Universitaires des Mobilités : géolocalisation des étudiants et incitation à l'écomobilité», Atelier DA5, fevrier 2009

Annexes

Annexe 1:



Figure 38 : Réseau de nuit Fil Bleu (2012-2013)

Annexe 2 :

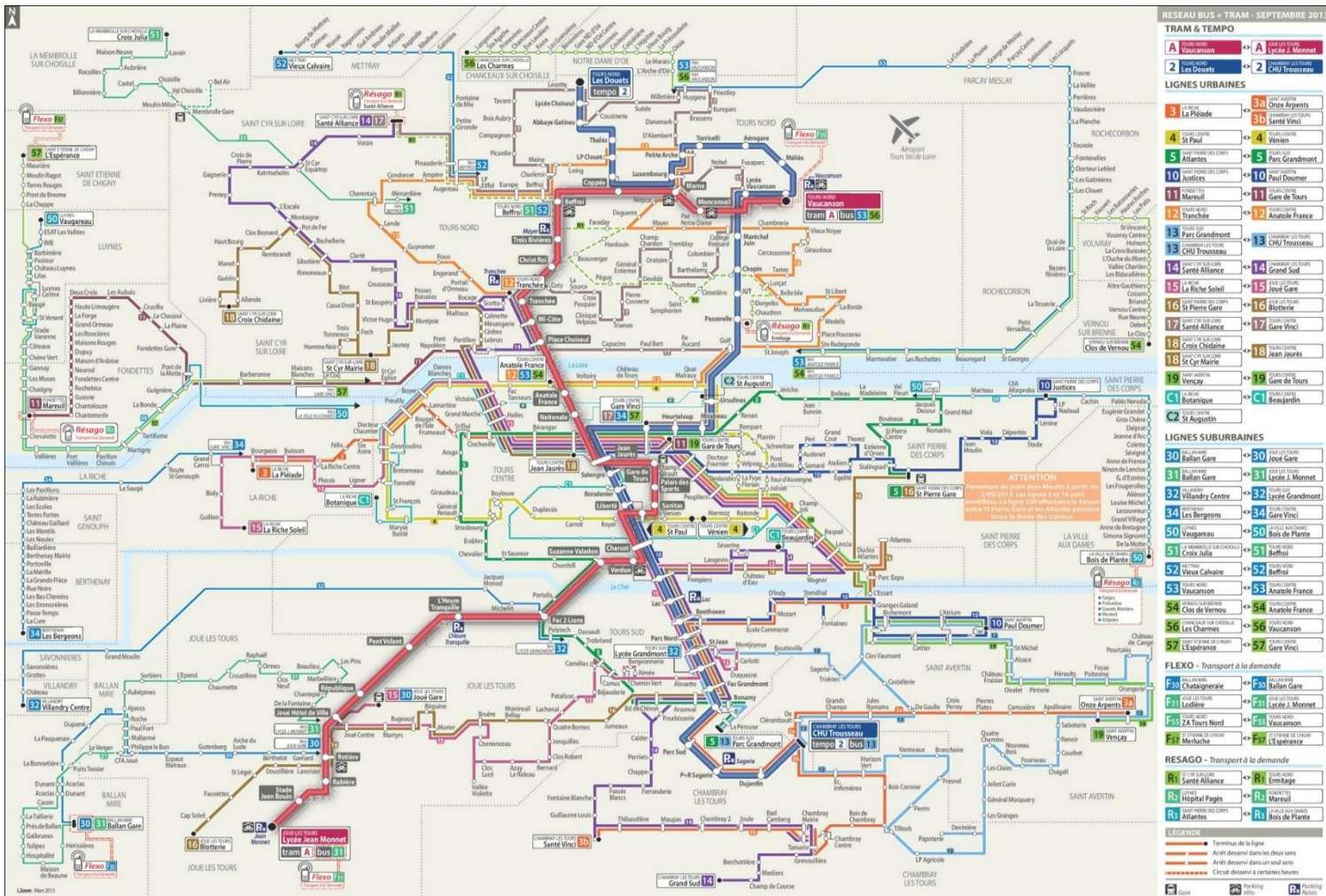


Figure 39 : Plan schématique Bus + Tram (Source : filbleu.fr)

Annexe 3 :

La mobilité et les transports de nuit à Tours

Il ne vous prendra que quelques minutes pour remplir ce questionnaire. Etudiant en 3ème année de la spécialité Génie de l'Aménagement à Polytech Tours, ce questionnaire que j'ai réalisé est destiné à nourrir une réflexion sur la mobilité nocturne des étudiants dans l'agglomération tourangelle. Il s'agira alors d'étudier par la suite la mise en place de politiques de transports la nuit à Tours. Vos résultats demeureront strictement anonymes et seront exclusivement réservés à l'élaboration de mon enquête au sein de l'école Polytech Tours. Je vous remercie de répondre le plus sincèrement possible aux différentes questions.

Etes-vous étudiant ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Vous êtes?

Une seule réponse possible.

- ☐ Homme
- ☐ Femme

Quel âge avez-vous ?

Une seule réponse possible.

- ☐ 18
- ☐ 19
- ☐ 20
- ☐ 21
- ☐ 22
- ☐ 23
- ☐ 24
- ☐ 25
- ☐ 25-30
- ☐ + de 30 ans

Quel niveau d'étude ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Bac+1
- ☐ Bac+2
- ☐ Bac+3
- ☐ Bac+4
- ☐ Bac+5
- ☐ Bac+6
- ☐ Bac+7
- ☐ Bac+8
- ☐ > Bac+8

Où étudiez-vous ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Grandmont
- ☐ Deux Lions
- ☐ Tanneurs
- ☐ Luthier
- ☐ Tonnelé/Bretonneau
- ☐ Fondettes
- ☐ Autres

Où résidez-vous pendant votre semaine de cours ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Tours centre
- ☐ Tours Sud (en dessous du Cher)
- ☐ Joué-lès-Tours
- ☐ Rochecorbon
- ☐ Tours Nord (au dessus de la Loire)
- ☐ La Riche
- ☐ St Pierre des Corps
- ☐ St Cyr-sur-Loire
- ☐ Ceinture entre 10 et 20 kms de Tours (St Genouph, Ballan, Parçay, Montlouis,...)
- ☐ Ceinture au-delà de 20 kms (Amboise, Chinon, Château-Renault...)
- ☐ Hors Indre-et-Loire

Où résidez-vous le week-end ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Tours centre
- ☐ Tours Sud (en dessous du Cher)
- ☐ Joué-lès-Tours
- ☐ Rochecorbon
- ☐ Tours Nord (au dessus de la Loire)
- ☐ La Riche
- ☐ St Pierre des Corps
- ☐ St Cyr-sur-Loire
- ☐ Ceinture entre 10 et 20 kms de Tours (St Genouph, Ballan, Parçay, Montlouis,...)
- ☐ Ceinture au-delà de 20 kms (Amboise, Chinon, Château-Renault...)
- ☐ Hors Indre-et-Loire

Dans quel type de logement (la semaine) ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Logement universitaire
- ☐ Appartement indépendant
- ☐ Logement familial (chez vos parents)

Dans quel type de logement (le week-end) ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Logement universitaire
- ☐ Appartement indépendant
- ☐ Logement familial (chez vos parents)

Disposez-vous d'une voiture ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Déplacements nocturnes à Tours (horaires et fréquences)

Vous arrive-t-il de vous déplacer entre 21h et 05h du matin dans l'agglomération de Tours ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Jamais
- ☐ Une à deux fois par mois
- ☐ Une à deux fois par semaine
- ☐ Plus de deux fois par semaine

Quel(s) jour(s) de la semaine principalement ?

(3 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ Lundi
- ☐ Mardi
- ☐ Mercredi
- ☐ Jeudi
- ☐ Vendredi
- ☐ Samedi
- ☐ Dimanche

Pour quel motif ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Travail Passez à la question 14.
- ☐ Loisirs (soirées) Passez à la question 18.
- ☐ Travail et loisirs

Travail

Où travaillez-vous ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Tours centre
- ☐ Tours Sud (en dessous du Cher)
- ☐ Joué-lès-Tours
- ☐ Rochecorbon
- ☐ Tours Nord (au dessus de la Loire)
- ☐ La Riche
- ☐ St Pierre des Corps
- ☐ St Cyr-sur-Loire

- Ceinture entre 10 et 20 kms de Tours (St Genouph, Ballan, Parçay, Montlouis,...)
- Ceinture au-delà de 20 kms (Amboise, Chinon, Château-Renault...)
- Hors Indre-et-Loire

Quels sont vos horaires approximatifs ?

Une seule réponse possible.

- Matin 8h-12h
- Midi 12h-14h
- Après-midi 14h-18h
- Soir 18h-23h
- Nuit 00h-7h
- Variables

Quel type de transport utilisez-vous pour vous y rendre ?

(2 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- Voiture
- Bus
- Tramway
- Vélo
- Marche à pied
- Co-voiturage
- Moto
- Scooter
- Taxi
- Train

Quel type de transport utilisez-vous pour rentrer chez vous ?

(2 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- Voiture
- Bus
- Tramway
- Vélo
- Marche à pied
- Co-voiturage

- Moto
- Scooter
- Taxi
- Train

Soirées à Tours

Dans quel(s) lieu(x) passez-vous généralement vos soirées à Tours ?

(3 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- Chez vous
- Chez des amis
- Bar
- Discothèque
- Cinéma
- Bowling
- Salle de Concert
- Restaurant
- Autres

Dans quelle(s) partie(s) de l'agglomération ?

Plusieurs réponses possibles.

- Tours centre
- Tours Sud (en dessous du Cher)
- Joué-lès-Tours
- Rochecorbon
- Tours Nord (au dessus de la Loire)
- La Riche
- St Pierre des Corps
- St Cyr-sur-Loire
- Autre

A quelle heure partez-vous de votre domicile lorsque vous sortez le soir ?

Plusieurs réponses possibles.

- Avant 19h
- Entre 19h et 20h

- Entre 20h et 21h
- Entre 21h et 22h
- Entre 22h et 23h
- Après 23h

Quel type de transport utilisez-vous principalement pour vous y rendre ?

(2 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- Voiture
- Bus
- Tramway
- Vélo
- A pied
- Co-voiturage
- Moto / Scooter
- Trottinette/Skate...
- Taxi
- Train

En moyenne combien de temps (environ) mettez-vous entre votre lieu de résidence et le lieu où vous vous rendez?

Une seule réponse possible.

- Moins de 15 minutes
- 15 à 30 minutes
- 30 à 45 minutes
- Plus de 45 minutes

Retour de soirée

A quelle heure approximativement rentrez-vous de soirée ?

Plusieurs réponses possibles.

- Avant 00h
- Entre 00h et 01h
- Entre 02h et 03h
- Entre 03h et 04h
- Entre 04h et 05h
- Après 05h

Les horaires des transports en commun (bus, tramway) influencent-ils l'heure à laquelle vous rentrez ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Quel type de transport utilisez-vous principalement pour rentrer ?

(2 réponses maximum)

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ Voiture
- ☐ Bus
- ☐ Tramway
- ☐ Vélo
- ☐ A pied
- ☐ Co-voiturage
- ☐ Moto/Scooter
- ☐ Trotinette/Skate
- ☐ Taxi
- ☐ Train

En fin de soirée, rentrez-vous à votre domicile ou dormez-vous chez des amis ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Je rentre chez moi
- ☐ Je dors chez des amis qui habitent pas très loin

Vous est-il déjà arrivé de prendre le taxi pour rentrer?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui, tout le temps
- ☐ Oui, souvent
- ☐ Oui, quand j'ai les moyens
- ☐ Oui, quand je peux partager
- ☐ Non, trop cher
- ☐ Non, je dors sur place / chez des amis qui logent pas loin
- ☐ Non, pour autre raison

Vous arrive-t-il de faire du co-voiturage pour rentrer ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Jamais Passez à la question 29.
- ☐ Parfois Passez à la question 29.
- ☐ Souvent Passez à la question 29.
- ☐ A chaque soirée Passez à la question 29.

Retour en voiture

Si vous rentrez en co-voiturage, avez-vous un Sam (personne qui ne boit pas) qui vous ramène ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

En rentrant de soirée, vous êtes-vous déjà fait conduire par quelqu'un qui avait bu ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Est-ce qu'il vous est déjà arrivé de prendre la voiture après avoir bu ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Questions complémentaires

Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous rentrez chez vous entre 00h et 05h du matin ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Si non, pourquoi ?

Pensez-vous qu'il faudrait mettre des transports (du type transports en commun) entre 00h et 05h, certains jours de la semaine ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Que penseriez-vous de la mise en place de navettes entre les différents lieux de vie nocturne (ex : centre ville, discothèques...) et les quartiers principaux de Tours ?

Une seule réponse possible.

- ☐ C'est une solution à envisager
- ☐ C'est inutile
- ☐

Pourquoi?

Seriez-vous prêt(e) à les utiliser ?

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

Jusqu'à quel tarif seriez-vous intéressé(e) pour les utiliser ?

(par exemple, si vous seriez prêt(e) à payer jusqu'à 3€ pour les utiliser, cocher la case entre 2 et 3 €)

Une seule réponse possible.

- ☐ Gratuit
- ☐ Prix d'un ticket de bus (environ 1,50 €)
- ☐ entre 2 et 3€
- ☐ entre 3 et 5€
- ☐ entre 5 et 7€
- ☐ entre 7 et 10€
- ☐ plus de 10€

Auriez-vous une autre proposition de mise en place de transports entre 00h et 05h du matin ?

Pensez-vous à d'autres solutions possibles (ex : vélos, co-voiturage, campagne de sensibilisation...) pour vos déplacements nocturnes et ceux des autres noctambules ?

Merci d'avoir pris de votre temps pour répondre à ce questionnaire.

Auriez-vous d'autres remarques par rapport à ce questionnaire ?

Titre : La mobilité nocturne des étudiants dans l'agglomération tourangelle

Résumé :

La nuit est un territoire à enjeux pour les aires urbaines d'aujourd'hui, car elle suscite encore bien des mystères et des débats. La nuit fait désormais partie de nos journées, mais elle fait surtout partie intégrante des rythmes de vie étudiants. Ce temps de la fête et des virées nocturnes est synonyme de déplacements nocturnes dans l'agglomération de Tours, notamment entre le domicile et les lieux d'ambiance nocturne situés principalement dans le centre historique. Cependant, ces déplacements font face à quelques difficultés, avec des comportements parfois inadaptés et nuisibles, et des problèmes se posent dès lors que les transports en commun se font absents. C'est pourquoi ce projet se propose d'apporter des solutions aux problèmes générés par les pratiques de mobilités étudiantes (alcool au volant, nuisances sonores,...) en développant un ensemble d'actions, une sorte de boîte à outils (outils de sensibilisation, dispositifs de transports...) qui permettrait de faciliter des déplacements nocturnes plus sûrs.

Mots clés : mobilité ; nocturne ; nuit ; étudiants ; Tours ; 37 ; Indre-et-Loire ; Centre ; déplacements ; transports ; fête ; bar ; discothèque ; cinéma ; bus ; navette ; taxis ; covoiturage ; sensibilisation ; alcool ; drogues ; politiques