

LA MOBILITÉ, LA NUIT

L'émergence des nouvelles technologies, l'individualisation des pratiques sociales ou encore le développement des formes atypiques d'emploi, constituent des mutations sociétales d'envergure, ayant durablement inscrit les modes de vie dans une logique de désynchronisation des temps sociaux et de plus grande flexibilité. La vie nocturne s'est considérablement banalisée et, bien que la nuit reste un moment privilégié de repos et de repli sur la sphère privée, elle s'est peu à peu imposée comme un temps de consommation récréative aux retombées économiques substantielles.

Au cœur de cette nuit devenue protéiforme, des usages différenciés s'articulent quotidiennement entre ville-sommeil, ville-loisir, ville-travail ou ville-garde¹. La nuit fait aujourd'hui partie intégrante des pulsations de la métropole nantaise (services 24h/24h, continuité des activités économiques, offre culturelle) et constitue un enjeu fort pour les politiques publiques en matière de développement urbain et d'égalité d'accès à la ville. Elle ne doit pas être considérée comme un temps mort social mais bien comme un espace vécu, dans lequel se déplacent les habitants, d'heure en heure, d'un lieu à l'autre. Comprendre la mobilité métropolitaine nocturne induit d'en saisir les principales caractéristiques au regard notamment, d'une approche genrée des déplacements, des dynamiques structurant le travail ainsi que des polarités récréatives.



Chiffres clés

Près de **224 000** déplacements nocturnes sont réalisés par les habitants de Nantes Métropole chaque jour.

Sur une journée de 24 heures, **1 déplacement sur 10** des Métropolitains a lieu la nuit.

Le **vendredi** concentre la plus forte part des déplacements nocturnes hebdomadaires (hors week-end).

Les « **20-24 ans** » sont les Métropolitains les **plus mobiles la nuit**.

27 % des Métropolitains mobiles la nuit sont des cadres*.

86 % des actifs métropolitains mobiles la nuit travaillent à temps complet*.

96 % des déplacements nocturnes à destination de Nantes Métropole concernent des habitants de Nantes Métropole.

53 % des Métropolitains mobiles la nuit sont des hommes.

Environ **40 000 actifs** de l'aire urbaine de Nantes travaillent sur le territoire de Nantes Métropole la nuit.

¹ Cf. les travaux de Luc Gwiazdzinski sur la nuit : « ville qui dort », « ville qui s'amuse », « ville de garde » et « ville qui travaille ».

* Hors apprentis, stagiaires, personnes en formation

MÉTHODOLOGIE DE L'EDGT

L'étude « **La mobilité, la nuit** » propose d'analyser les mobilités nocturnes sur la métropole nantaise à partir des résultats de l'Enquête Déplacements Grand Territoire.

29 500 habitants âgés de 5 ans et plus, de Loire-Atlantique et de quelques communes du Morbihan et du Maine-et-Loire, ont été interrogés sur leurs pratiques de déplacements entre le 30 septembre 2014 et le 15 mars 2015.

Définitions

Un déplacement concerne le mouvement d'une personne entre un lieu d'origine et un lieu de destination. Il se caractérise par un motif précis (travail, achat, école). A chaque changement de motif, un nouveau déplacement est généré. Ce déplacement est aussi caractérisé par un mode, une origine et une destination (distance) et une heure de départ et d'arrivée (temps).

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

- L'EDGT prenant en compte uniquement les déplacements des habitants réalisés du lundi au vendredi (hors week-end et vacances scolaires), la mobilité nocturne (liée aux loisirs, culture) pourrait faire l'objet de méthodologies d'analyses complémentaires.
- Les déplacements des habitants de Nantes Métropole en Loire-Atlantique servent de base à l'analyse des parties 1 et 2.
- La définition de la nuit, retenue pour cette publication, n'est pas celle de l'INSEE (qui fixe son début à 22h00), mais est directement liée aux conditions de l'enquête ainsi qu'aux pratiques réelles de déplacements des habitants :
 - La période de réalisation de l'enquête fixe l'heure du coucher du soleil à 19h47 le 30 septembre 2014, à 19h11 le 15 mars 2015. Les mobilités nocturnes sont analysées entre 19h30 et 05h59 (soirée et nuit).
 - Concernant le travail de nuit, le Code du Travail indique qu'il concerne « tout travail entre 21h00 et 06h00 ». Mais on considère que le déplacement pour se rendre au travail a pu précéder de plusieurs heures le début de l'heure légale pour travailler de nuit. Un employé de la restauration peut ainsi débiter son service vers 16h00 pour l'achever vers minuit. Une recherche sur la base de données a donc été effectuée afin de pouvoir évaluer le plus précisément possible le nombre de déplacements et d'habitants concernés. Cette partie sur le travail nocturne (3) porte sur l'ensemble des habitants de l'aire urbaine se rendant sur le territoire de Nantes Métropole pour le motif « travail ». Elle analyse le nombre de déplacements dont le motif est le « travail » et la destination « Nantes Métropole », et les activités se produisant sur Nantes Métropole. Les plages horaires pour décrire ces deux types de données distinguent : les déplacements nocturnes qui commencent entre 19h30 et 05h59 ; les activités qui se terminent dans la nuit (après 19h30) ou qui ont débuté dans la nuit (avant 06h00).

CARTOGRAPHIE DES DÉPLACEMENTS NOCTURNES DES HABITANTS DE NANTES MÉTROPOLE

224 000 déplacements des habitants de Nantes Métropole ont lieu entre 19h30 et 05h59, ce qui correspond à 10 % de l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent au cours d'une journée de 24 heures². Depuis 2002, cette proportion est relativement stable.

Les quelques 224 000 déplacements réalisés par les habitants de Nantes Métropole concernent 142 000 personnes, soit 23% de la population métropolitaine.

L'EDGT prenant en compte uniquement les déplacements effectués du lundi au vendredi, et non le week-end, la part la plus importante des déplacements des Métropolitains a lieu le vendredi (28 %) et le mardi (22 %). Les déplacements du jeudi et du mercredi engendrent quant à eux respectivement 16 % et 20 % des déplacements nocturnes de la semaine hors week-end (14 % seulement pour le lundi).

Les mobilités nocturnes, comme toute pratique sociale, consacrent d'importantes différences au sein de la population métropolitaine. Ainsi, 57 % des Métropolitains mobiles la nuit possèdent un emploi et près de 86 % d'entre eux travaillent même à temps plein*.

Les cadres représentent **27 %** de l'ensemble des Métropolitains se déplaçant la nuit*. Les étudiants, 24 %. A l'inverse, la part des ouvriers parmi les Métropolitains mobiles la nuit n'est que de 10 %, bien que leur catégorie socioprofessionnelle soit la plus exposée au travail nocturne. Leur mobilité nocturne liée aux temps libres est donc faible.

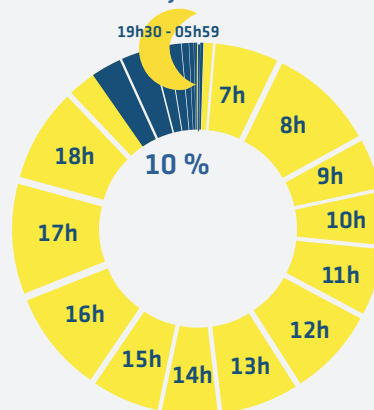
Les « **20-24 ans** » sont les plus représentés parmi les personnes mobiles la nuit (15 %) alors que les « 65 ans et plus » sont les plus représentés parmi les personnes mobiles en journée (14 %). Plus généralement, toutes les classes d'âge comprises entre 15 et 39 ans concentrent au moins 10 % de la population métropolitaine mobile la nuit.

La voiture reste le moyen de transport privilégié la nuit. La part modale des déplacements en voiture des habitants de Nantes Métropole augmente sensiblement par rapport à la journée (54 % à 67 %). Une offre plus faible en transports collectifs (le réseau TAN fonctionne de 05h00 à 00h30 du dimanche au jeudi et de 05h00 à 02h30 le vendredi et le samedi), des déplacements plus longs, et/ou un possible sentiment d'insécurité sont susceptibles d'éclairer ces phénomènes.

² Sur l'ensemble du périmètre de l'EDGT

* Hors apprentis, stagiaires, personnes en formation

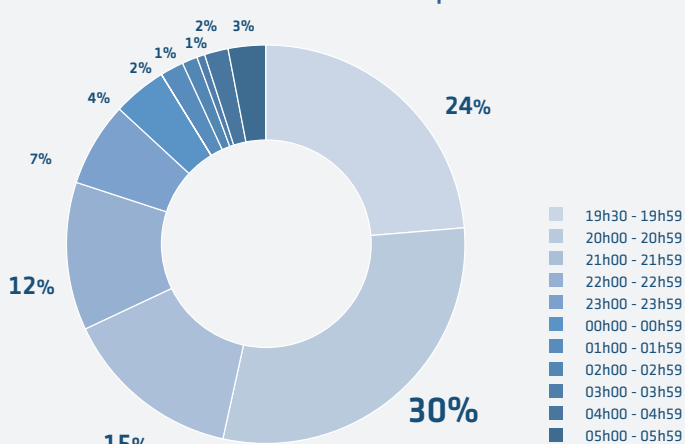
Part cumulée des déplacements des habitants de Nantes Métropole par heure sur une journée de 24 heures



Près de la moitié des déplacements effectués par les habitants de Nantes Métropole au cours d'une journée de 24 heures a lieu entre 04h00 du matin et 13h30.

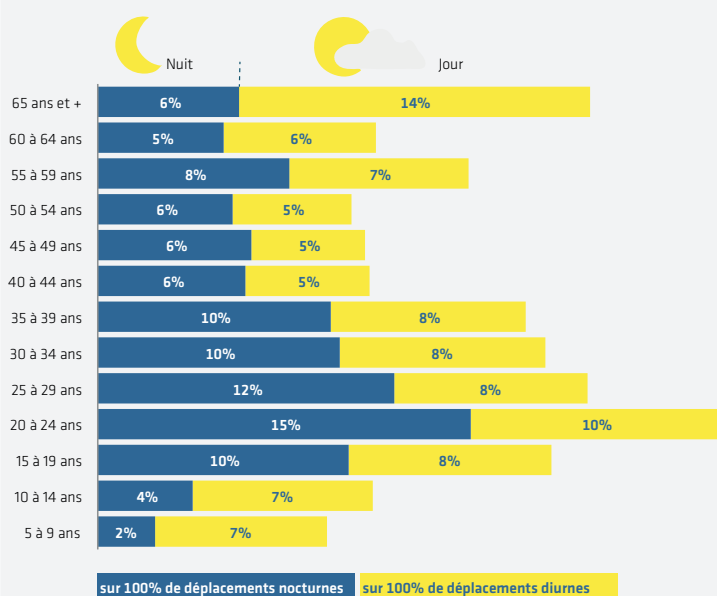
Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

Part des déplacements par heure sur l'ensemble des déplacements nocturnes des habitants de Nantes Métropole



Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

Répartition par âge de la population métropolitaine mobile : comparaison jour/nuit



Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

Parmi les usagers de la voiture, la part des « passagers » augmente toutefois sensiblement entre le jour et la nuit (de 22 % à 29 % de l'ensemble des usagers voiture « conducteurs et passagers »), les mobilités nocturnes semblant propices aux formes de covoiturage.

Part modale des déplacements diurnes et nocturnes des habitants de Nantes Métropole

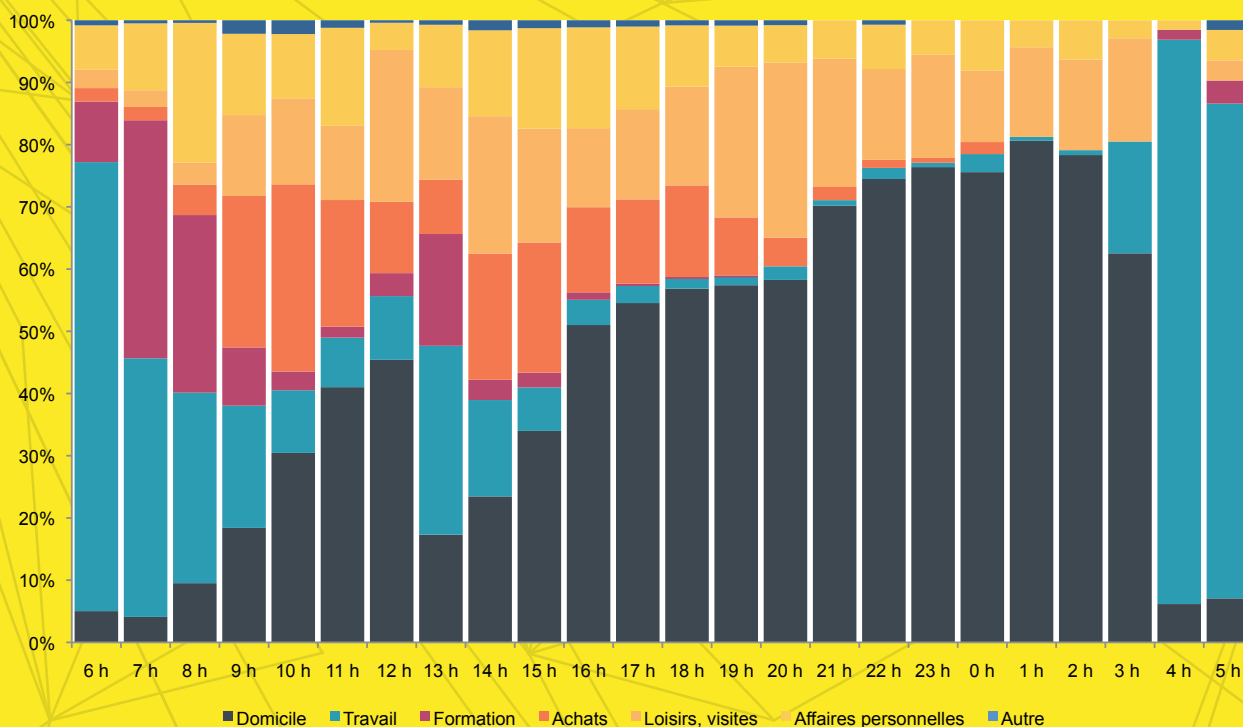


Si le nombre de déplacements pour le motif « loisirs, visites » est plus élevé en journée que sur la période nocturne, l'évolution des motifs de déplacements varie quant à elle fortement en fonction des heures de la journée. La soirée, puis la nuit, restent des temps marqués par le retour au domicile et par l'occupation de temps libres (loisirs*, visites) ou d'achats. La part horaire des déplacements pour **le motif « loisirs, visites »** la plus élevée au cours d'une journée de 24 heures, concerne **le créneau 19h00-20h00** (et dans une moindre mesure 21h00).

Le motif « loisirs, visites » reste très élevé jusqu'à 03h00 du matin, indiquant que ce type d'activité se prolonge jusqu'à des heures tardives de la nuit. Concomitamment, la part des déplacements motivés par le travail diminue fortement entre 18h00 et 02h00 du matin. Entre 04h00 et 06h00 du matin, se rendre à son travail motive à nouveau une grande partie des déplacements nocturnes, en raison notamment d'un volume moins important de déplacements (tous motifs confondus).

* La catégorie « Loisirs » de l'EDGT comprend : visite d'un magasin, d'un centre commercial ou d'un marché de plein vent sans effectuer d'achat / Participer à des loisirs, des activités sportives, culturelles ou associatives / Faire une promenade, du «lèche-vitrines», prendre une leçon de conduite / Se restaurer hors du domicile / Visiter des parents ou amis / Réaliser une tournée de magasins (sans faire d'achat)

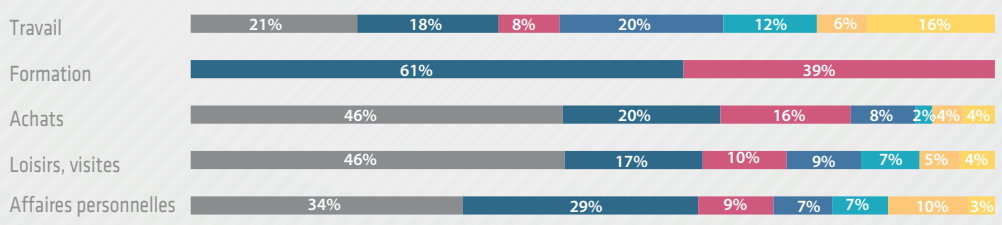
Part des déplacements des Métropolitains par motif et par heure sur 24 heures



Mobilité des habitants de Nantes Métropole pendant la nuit



Part des déplacements nocturnes des Métropolitains par motif et par secteur de destination



Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

Les déplacements nocturnes des habitants vers l'extérieur de Nantes Métropole sont rares : ils représentent 1,6 % de l'ensemble de ces déplacements. Seuls 4 % des déplacements réalisés vers Nantes Métropole ont pour origine l'extérieur de ce territoire.

Quant aux déplacements nocturnes exclusivement internes à la Métropole, ils ont pour principale origine le centre-ville (35 %) et l'intra-périphérique Nord Loire (23 %). Près de la moitié des déplacements nocturnes réalisés pour le motif « achats » et « loisirs, visites » sont réalisés à destination du centre-ville. Les autres secteurs³ génèrent entre 5 et 12 % de l'ensemble des déplacements nocturnes.

Pour l'ensemble des secteurs, les déplacements nocturnes les plus nombreux sont internes à ces secteurs. Ainsi, 49 831 déplacements nocturnes se déroulent exclusivement dans le centre-ville (soit 68 % des déplacements émis par le centre-ville vers Nantes Métropole). Ces déplacements pèsent quasiment autant que l'ensemble des déplacements cumulés au sein des autres secteurs, hors « intra-périphérique Nord Loire » (près de 50 000, portés par le poids démographique de la population dans ce secteur). L'extra-périphérique Nord Loire Est génère 22 342 déplacements nocturnes dont 33 % ont pour destination le reste du territoire de Nantes Métropole.

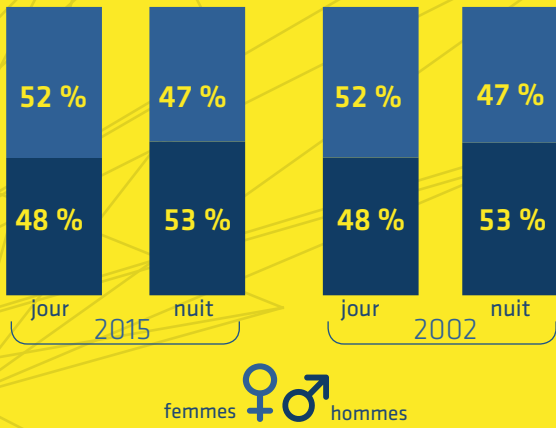
Origine du déplacement (Nantes Métropole)

Origine du déplacement (Nantes Métropole)	Déplacements internes au secteur	Déplacements dans un autre secteur de Nantes Métropole	Total des déplacements réalisés vers Nantes Métropole
Centre ville	49 831	23 558	73 389
Intra périphérique - Nord Loire	25 063	23 293	48 356
Intra périphérique - Sud Loire	14 334	10 613	24 947
Extra périphérique - Nord Loire - Est	14 874	7 468	22 342
Extra périphérique - Nord Loire - Ouest	7 383	11 975	19 358
Extra périphérique - Sud Loire - Est	7 177	5 157	12 334
Extra périphérique - Sud Loire - Ouest	6 834	3 281	10 115

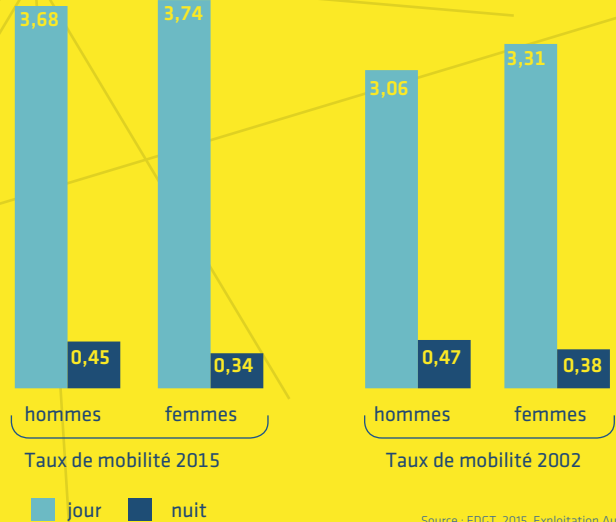
3 Il s'agit des zones suivantes : « Intra-périphérique Sud Loire », « Extra-périphérique Sud Loire Est » et « Extra-périphérique Sud Loire Ouest »

ZOOM SUR UNE APPROCHE GENRÉE DE LA MOBILITÉ NOCTURNE

Répartition genrée des Métropolitains mobiles le jour - mobiles la nuit (comparaison 2002 & 2015)

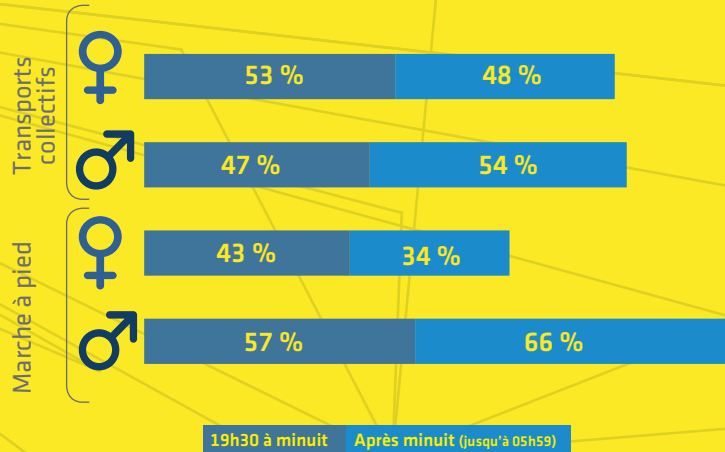


Taux de mobilité des Métropolitains (comparaison 2002 & 2015)



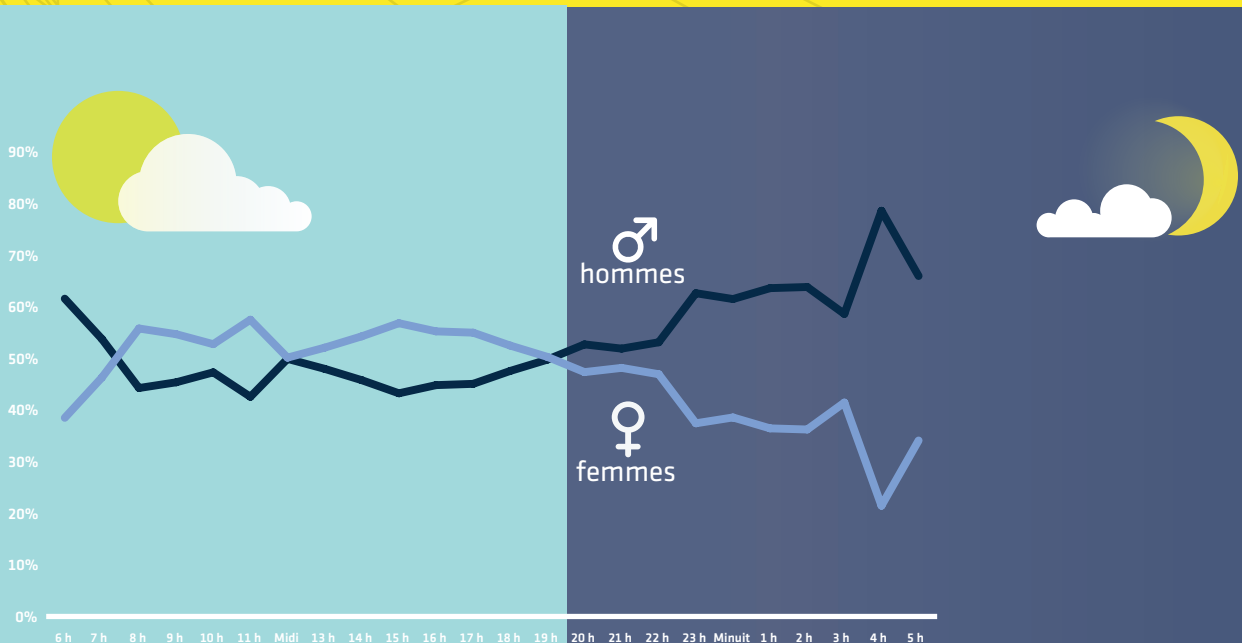
Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

Part genrée des déplacements des habitants de Nantes Métropole réalisés la nuit selon le mode utilisé*



Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016
* Attention : exploitation qualitative, effectifs faibles

Part genrée des déplacements des habitants de Nantes Métropole heure par heure sur 24 heures



Source : EDGT, 2015, Exploitation Auran 2016

53 % des Métropolitains se déplaçant la nuit sont des hommes, une part restant stable depuis les années 2000. 52 % des personnes se déplaçant le jour sont des femmes. Sur les 224 000 déplacements nocturnes, plus de 121 000 sont réalisés par des hommes. Le taux de mobilité des femmes la nuit est inférieur à celui des hommes (0,34 contre 0,45)*.

62 % des déplacements des habitants de Nantes Métropole réalisés à 6 heures du matin reviennent à des hommes. 52 % des déplacements des habitants de Nantes Métropole réalisés à 18 h reviennent à des femmes. La part des déplacements des Métropolitaines est égale ou supérieure à la part des déplacements des métropolitains entre 8 heures et 19 heures. Ensuite, la courbe s'inverse : la part des déplacements réalisés par les hommes vient peser davantage dans l'ensemble des déplacements. L'écart se creuse ensuite fortement entre 23 heures et 3 heures du matin. Mais c'est à 4 heures du matin que l'écart est le plus important :

79 % des déplacements réalisés le sont alors uniquement par des hommes.

Ces résultats semblent confirmer le fait que les femmes érigent des « murs invisibles⁴ » dans la ville, ce qui impacte leur manière de se déplacer la nuit. Malgré les évolutions sociétales et les nouvelles stratégies d'adaptation mises en œuvre par les plus jeunes générations de femmes (notamment les citadines les plus consommatrices de loisirs et culture), subsiste une peur des espaces publics extérieurs et de la nuit. Près de 4 femmes sur 10 affirment ainsi éviter de sortir seules la nuit. Un tiers de celles qui le font disent avoir peur⁵ et une femme sur cinq aurait déjà vécu une situation alarmante dans un espace public⁶.

La pratique de la marche nocturne est deux fois plus importante pour les hommes que pour les femmes à partir de minuit*. A l'inverse, les déplacements en transports collectifs sont davantage le fait des femmes jusqu'à minuit (53 %)*. Les femmes représentent d'ailleurs environ 2/3 des usagers des transports collectifs en France, ce qui en fait un mode de déplacement à fort enjeu d'accès à l'égalité de mobilité.

Comme les transports collectifs, la marche à pied constitue un mode de déplacements à observer, dans la mesure où l'un comme l'autre, constituent des lieux potentiels de « harcèlement public ». L'action publique se structure actuellement afin de mieux lutter contre ce phénomène qui regroupe l'ensemble des désagréments récurrents dans les lieux publics (interpellations, sifflements, insultes, etc).

Si les études montrent que, au niveau national, « 100 % des femmes ont subi au moins une fois dans leur vie du harcèlement sexiste ou une agression sexuelle⁷ », Nantes a mis en place depuis le 1^{er} novembre 2015 une expérimentation visant à lutter contre le harcèlement dans les transports en commun avec la mise en œuvre d'un système d'arrêt à la demande sur les lignes de bus de nuit, afin de pouvoir descendre « entre deux arrêts ».

Ce dispositif a pour but d'éviter les trajets à pieds trop longs entre 22h30 à 00h30 et s'intègre au plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun. En effet, les insultes sont les violences les plus fréquentes subies par les femmes dans l'espace public. Plus de 62 % des insultes ont un caractère sexiste. Plus des 3/4 des insultes sont proférées par des hommes⁸.

4 G. DI MEO (2011) *Les murs invisibles : femmes, genre et géographie sociale*, Armand Colin

5 S. CONDON ET AL. (2005) *Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines*, Revue Française de Sociologie, Volume 46

6 M. LIEBER (2008) *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Presses de la fondation nationale des Sciences Politiques

* Pour rappel la part de la population masculine de la métropole nantaise est de 48 % en 2012 (femmes, 52 %), source INSEE.

7 Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (Avril 2015) *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*

8 Observatoire national des violences faites aux femmes, nov 2015

* Attention : exploitation qualitative, effectifs faibles

« Le taux moyen de violences (particulièrement agressions verbales, différentes formes d'atteinte sexuelle) exercées dans l'espace public augmente avec la taille de l'agglomération et l'urbanisation »⁸.

PHOTOGRAPHIE DU TRAVAIL NOCTURNE SUR LA MÉTROPOLE NANTAISE

Le développement du travail de nuit est une réalité nationale depuis la fin du XX^{ème} siècle : entre 1990 et 2005, la part des salariés travaillant la nuit de manière habituelle a quasiment doublé. Cela représente 1 million de salariés concernés en plus, un phénomène marqué par une forte féminisation⁹.

Le travail de nuit recouvre pourtant des situations hétérogènes qui dépendent de la fréquence et du nombre d'heures travaillées. Le Code du Travail fixe la période du travail de nuit « entre 21 heures et 6 heures » si le travailleur de nuit accomplit au moins deux fois par semaine et selon son horaire habituel, au moins trois heures de travail sur cette tranche horaire.

La pluralité des situations de travail nocturne (durée, fréquence, etc.) rend complexe le décompte des déplacements et habitants concernés, au regard des seules données de l'EDGT.

Toutefois, à partir du nombre d'habitants de l'aire urbaine ayant une activité de travail sur Nantes Métropole¹⁰, il est possible d'estimer la part des actifs concernés par le travail nocturne sur le territoire de Nantes Métropole à 17 %. Un chiffre qui corrobore les données nationales (15,4 % des salariés travaillent de nuit, selon encadré) et une situation qui concernerait ainsi **un peu moins de 40 000 personnes***.

⁹ DARES (2014) Le travail de nuit en 2012, Publications Analyses de la DARES

¹⁰ Voir précisions méthodologiques page 02.

* Le chiffre précis est de 39 704 personnes.

CARACTÉRISTIQUES DU TRAVAIL DE NUIT EN FRANCE

15,4 %
des salariés travaillent la nuit, habituellement ou occasionnellement.
(21,5 % des hommes et 9,3 % des femmes)

30 %
des salariés dans la fonction publique

42 %
des salariés dans les entreprises privées de services

MÉTIERS LES PLUS CONCERNÉS :

conducteurs de véhicules
policiers et militaires
infirmières
aides-soignantes
ouvriers qualifiés des industries de process

CATÉGORIES SOCIALES LES PLUS CONCERNÉS :

intérimaires
hommes trentenaires
femmes de moins de 30 ans



« Les salariés qui travaillent la nuit ont une rémunération plus élevée mais des conditions de travail nettement plus difficiles que les autres salariés : ils sont soumis à des facteurs de pénibilité physique plus nombreux, une pression temporelle plus forte, des tensions avec leurs collègues ou le public plus fréquentes ».

Source : Le travail de nuit en 2012, Publications Analyses de la DARES, Août 2014



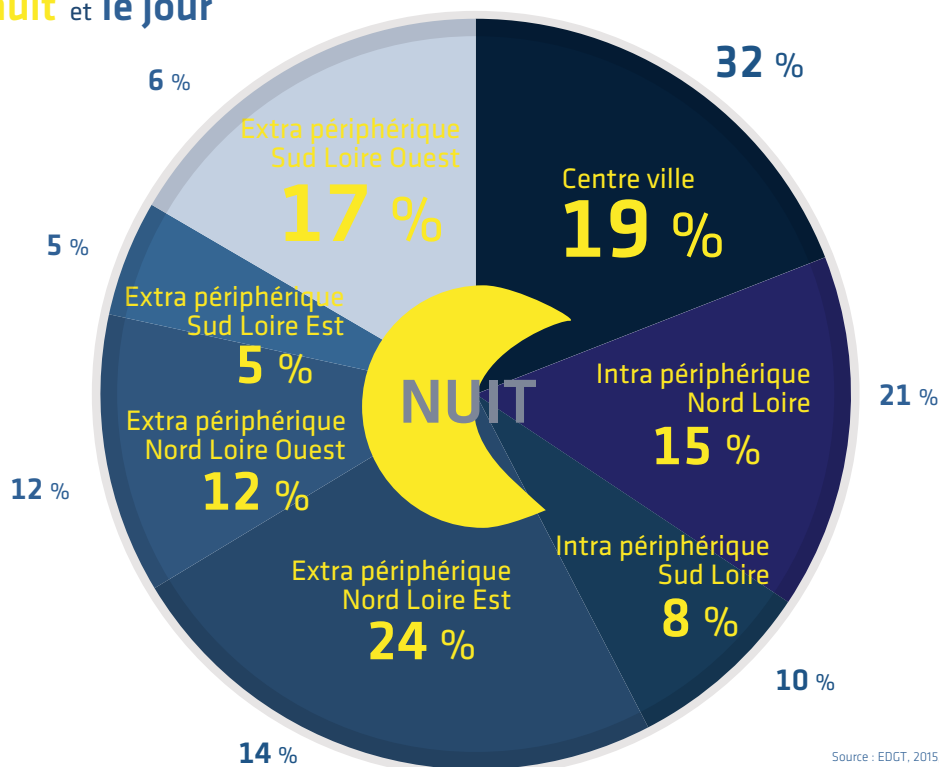
62 % de ces actifs seraient des hommes (24 500 personnes), ce qui tend à montrer que le travail nocturne, malgré son importante féminisation au début du XXI^{ème} siècle, concerne encore davantage les emplois occupés par des hommes.

Parmi les travailleurs nocturnes, les employés sont les plus nombreux (27 %) mais ce sont les ouvriers qui représentent la catégorie socioprofessionnelle la plus exposée au travail nocturne (près d'un tiers des ouvriers travaillent la nuit) sur le territoire de Nantes Métropole ainsi que les artisans, commerçants, chefs d'entreprises (26 %), contre seulement 11 % des professions intermédiaires, 14 % des cadres, et 17 % des employés.

Mais les étudiants sont aussi largement exposés, Nantes-ville universitaire portant sans doute cette part élevée (25 %). Un récent sondage¹¹ indique en effet que **73 %** des étudiants travaillent pour financer tout ou partie de leurs études, soit 10 % de plus que la génération précédente. Le travail de nuit peut ainsi constituer l'élément de mise en compatibilité entre besoins financiers de l'étudiant et suivi régulier des heures de cours, dispensées, elles, en journée.

Part des déplacements à destination des secteurs de Nantes Métropole pour le motif « travail »

La nuit et le jour



Le nombre de déplacements des habitants de l'aire urbaine, pour le motif travail, à destination de Nantes Métropole et quel que soit le secteur, est beaucoup plus faible la nuit que le jour. Leur répartition dessine des zones d'attractivité différentes de celles des déplacements en journée pour le même motif. Les déplacements les plus nombreux la nuit vers Nantes Métropole concernent l'**extra-périphérique Nord Loire Est** (24 % des déplacements des habitants de l'aire urbaine vers Nantes Métropole pour le motif « travail » la nuit), le **centre-ville** (19 %) et l'**extra-périphérique Sud Loire Ouest** (17 %).

Le centre-ville est attractif pour les travailleurs de l'aire urbaine, le jour comme la nuit, la typologie des activités étant amenée à se modifier toutefois entre ces deux périodes (les emplois de « bureaux » le jour diminuant au profit des emplois liés aux activités récréatives, la nuit).

En ce qui concerne l'extra-périphérique Nord Loire Est et Sud Loire Ouest, ces zones attirent, en proportion, une part plus importante d'actifs de l'aire urbaine, la nuit que le jour. Au Nord, Le secteur est marqué par un fort tissu industriel (Trelleborg, Wirquin Plastique...) qui peut nécessiter des horaires décalés. C'est surtout l'activité logistique qui est susceptible d'expliquer cette surreprésentation de nuit, particulièrement dans le domaine de l'alimentaire : Centrale d'achat et de distribution de Super U à Carquefou (1 000 salariés); Pomona grossiste alimentaire à Carquefou (300-400 salariés); Transgourmet Ouest (300 salariés), grossiste alimentaire pour la restauration collective. Au Sud, l'activité d'Airbus (2 500 salariés) et de l'Aéroport, confortée par toutes les activités logistiques qui entourent ces sites, alimentent ces flux de déplacements nocturnes.

11 Sondage Météojob pour l'Etudiant réalisé du 28 août 2014 au 3 septembre 2014 auprès de 2 062 personnes.

ATLAS NOCTURNE DU CENTRE-VILLE DE NANTES

Au XX^{ème} siècle, l'espérance de vie a augmenté de 25 ans tandis que la durée du travail n'a cessé de diminuer. Le temps consacré au travail dans l'existence est ainsi passé de 40 % à 12 %¹²). L'avènement d'une nouvelle « société du temps libre » a profondément modifié le regard de l'action publique sur la ville nocturne. Au-delà du caractère productif et fonctionnel de celle-ci, sa dimension récréative s'est imposée, la nuit devenant un moment propice au temps libre et aux pratiques de consommation (achats, activités sportives, culturelles, visites à des amis).

Le développement de la ville nocturne constitue aujourd'hui un indicateur de la qualité de vie métropolitaine, dans la mesure où elle consacre une offre de services mise à disposition des usagers et permettant de réaliser « en décalé » un ensemble d'activités (ouverture d'enseignes commerciales, salles de sport, richesse de l'offre culturelle). Le dynamisme nocturne est un vecteur de rayonnement et d'attractivité, participant d'une certaine image métropolitaine dans le cadre du marketing territorial. Il engendre aussi d'importantes retombées économiques, liées à la consommation culturelle et festive mais aussi au tourisme.

Le centre-ville de Nantes qui accueille les plus importants flux de déplacements nocturnes au sein de la métropole, laisse apparaître deux polarités nocturnes :

- L'hyper-centre Nantais constitue une première zone de forte intensité festive, particulièrement Decré-Cathédrale et Graslin-Commerce ; dans une moindre mesure, les quartiers Champ de Mars, Richebourg-Saint Clément et Bretagne. Ce pôle concentre un maximum de lieux récréatifs, particulièrement des bars et des restaurants, mais aussi nombre d'équipements culturels.
- Une seconde centralité récréative se dégage autour du Hangar à Bananes, des Machines de l'Île, Stereolux, Gare d'Etat. Cette zone témoigne de l'évolution de la vie nocturne nantaise ces dernières années, marquée par d'importantes mutations culturelles et urbaines. Les travaux de réhabilitation du Hangar à Bananes, entrepris en 2006-2007 dans le cadre du réaménagement de l'île de Nantes, ont en effet inauguré un nouveau lieu de vie nocturne, offrant un large choix de bars, restaurants, une discothèque et un théâtre ainsi que des espaces de loisirs et 1 600 m² dédiés à l'événement « Estuaire ».



Carte de synthèse de l'intensité récréative et festive établie à partir du nombre de déplacements à destination de chaque zone pendant la nuit (données EDGT) ainsi que des centralités nocturnes incarnant la ville culturelle et festive (identifiées à partir du Répertoire SIRENE-2013 pour les activités de restauration traditionnelle, cafétérias, libres services, restauration rapide et débits de boissons, complétées par le fichier Equipements culturels de Nantes Métropole (cinémas et salles de spectacle).



CONCLUSIONS & ENJEUX

L'analyse de la mobilité nocturne dans la métropole nantaise témoigne de l'articulation entre diverses catégories d'usagers et typologies d'activités. La nuit correspond à un temps complexe, celui du frottement entre activités économiques, espace nécessaire de repos et ville récréative. Comment placer la nuit au cœur de l'organisation de la vie urbaine, au même titre que les temps diurnes, dans une logique de « ville malléable » et « ville servicielle¹³ » ? Plusieurs axes de travail pourraient être approfondis :

Développer une approche temporelle de l'action publique visant à répondre à l'individualisation des rythmes et des besoins, aux enjeux de l'évolution des modes de vie (observer les pratiques, dresser un diagnostic des besoins, construire des pistes d'actions pour mieux articuler les différents temps des habitants et des activités).

Améliorer la connaissance des représentations de la nuit par ses différents usagers (travailleurs, consommateurs, étudiants) à partir d'une enquête de terrain, afin de mettre en valeur leurs éventuelles contradictions ou points de complémentarités.

Définir finement la localisation des centralités nocturnes métropolitaines au regard des lieux de forte densité urbaine afin d'en déterminer les nuisances éventuelles et les potentiels de mutualisation/optimalisation (réseaux de transports, par exemple).

Recenser l'offre culturelle événementielle nocturne afin d'analyser la manière dont l'action publique s'appuie sur « la nuit » pour conforter son rayonnement, sa notoriété et son attractivité culturelle.

Penser l'accès à la ville et aux différents territoires de la ville, dans une dimension égalitaire¹⁴ et faire de cette égalité (hommes-femmes, CSP, âge, handicap) un enjeu fondamental pour les nouveaux espaces urbains (exemple : qualification des abords de la future Gare de Nantes) et les actuels et futurs modes de déplacements.

Réaliser une photographie détaillée de l'emploi nocturne (localisation/horaires liées aux zones d'emploi) dans la métropole nantaise afin de définir de manière optimale les besoins de services et déplacements des salariés à horaires décalés (horaires des transports collectifs, Plans de Déplacements Entreprise).

Mieux évaluer & identifier les situations de harcèlement public, à la lumière de l'enquête VIRAGE (Violence et Rapports de Genre, 2015¹⁵) dont les résultats sont attendus en 2016-2017. Les enseignements de cette enquête devraient permettre d'ajuster les leviers d'action publique, en matière de sécurisation des espaces et transports publics.

13 L. GWIAZDZINSKI et M. MASSIANI (2015) *Penser la ville malléable : vers une approche spatio-temporelle des politiques publiques*, Collectif d'Actions pour les Villes : Expérimentations et Réflexions In Situ

14 C. RASSELET plaide pour un label de Haute Qualité d'Égalité humaine afin de valoriser le pari de la mixité dans la fréquentation des espaces publics. *L'usage de la ville par les femmes, note de synthèse*, a'urba, septembre 2011

15 15 ans après l'Enquête nationale sur les violences envers les femmes (ENVEFF), celle-ci vise à rendre compte de la grande diversité des situations en étudiant la nature, la fréquence, le contexte et les conséquences des violences subies par les hommes et les femmes.

Ville servicielle : quelles transformations pour l'action publique ?, Millénaire 3, Grand Lyon La Métropole

Penser la ville malléable : vers une nouvelle approche spatio-temporelle des politiques urbaines, Luc Gwiazdzinski et Marie Massiani, Collectif d'Action pour les Villes : Expérimentations et Réflexion In Situ, 2015

La métropole bordelaise la nuit : premiers enjeux, a'urba, mars 2014

Le travail de nuit : diagnostic et témoignages, Agence Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise, janvier 2010

Les déplacements nocturnes : analyses comparées, Agence Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise, décembre 2009

Ambiances nocturnes des villes. Premières relectures en mouvement, Luc Gwiazdzinski, Faire une ambiance, Éditions A la Croisée, 2011

La nuit, dernière frontière de la ville, Luc Gwiazdzinski, Éditions de l'Aube, 2005

Le travail de nuit en 2012, Publications Analyses de la DARES, Août 2014

Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question, Presses de la fondation nationale des Sciences Politiques, M. Lieber, 2008

Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics, Métropolitiques, M. Lieber, 2011

Les murs invisibles : femmes, genre et géographie sociale, Guy Di Méo, Armand Colin, 2011

Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines, Revue Française de Sociologie, Volume 46, S. Condon et Al., 2005

La société des modes de vie, Jean Viard, Éditions de l'Aube, 2011

Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, Avril 2015

Synthèse des Résultats, Enquête déplacements en Loire-Atlantique : préparer la mobilité de demain, Janvier 2016

Atlas domicile-travail, Auran, Mars 2016

Dossier piloté par Liza Martial-Kerivel (chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Auran

Pour aller plus loin