

Mobilité de nuit dans l'agglomération de Locarno

Étude sur les pratiques et les besoins des jeunes en matière de déplacements nocturnes.

Leonardi Gabriele

Sous la direction de
Giuseppe Pini, professeur associé



« La notte è più bello, si vive meglio, per chi fino alle 5 non conosce sbadiglio, e la città riprende fiato, e sembra che dorma, e il buio la trasforma e le cambia forma, e tutto è più tranquillo, tutto è vicino, e non esiste traffico e non c'è casino [...] » [Jovanotti L., La gente della notte (1990)].

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 1. Introduction | 7 |
| 1.1. Objectifs et questions de recherche | 7 |
| 1.2. Constats et hypothèses de travail | 9 |
| 1.3. Organisation et structure et du travail | 11 |
| | |
| PARTIE I : CONTEXTE GENERAL DU QUESTIONNEMENT | |
| | |
| 2. Les changements sociodémographiques dans le système urbain suisse | 14 |
| 2.1. Échelle interurbaine : processus d'urbanisation et régime métropolitain | 14 |
| 2.1.1. Organisation hiérarchique du système urbain suisse | 15 |
| 2.2. Échelle intra-urbaine : processus d'étalement urbain | 16 |
| 2.2.1. Extension spatiale de la ville | 16 |
| 2.2.2. Changement dans la manière d'habiter | 17 |
| 2.2.3. Changement dans la manière de se déplacer | 18 |
| 2.2.4. Stratégies de régulation de l'étalement | 19 |
| | |
| 3. Nouveaux rythmes urbains | 21 |
| 3.1. La nuit, une nouvelle dimension de la ville | 21 |
| 3.2. Temps d'occupation | 23 |
| 3.3. Colonisation progressive et nouvelles pressions | 24 |
| 3.3.1. Les mutations technologiques | 25 |
| 3.3.2. Les mutations économiques | 25 |
| 3.3.3. Les mutations sociales | 26 |
| 3.4. Nouveaux conflits et tensions | 27 |
| 3.4.1. Conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui travaille » | 28 |
| 3.4.2. Conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui s'amuse » | 29 |
| 3.5. Vers une ville 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ? | 29 |
| 3.6. Faire le jour sur la nuit | 30 |
| | |
| 4. Mobilité et transports nocturnes | 33 |
| 4.1. La mobilité comme système | 34 |
| 4.2. Réseaux et accessibilité | 35 |
| 4.3. Les acteurs du système de transport nocturne | 36 |
| 4.4. Offre en transports nocturnes, quelles solutions? | 39 |
| 4.4.1. Transports publics nocturnes | 40 |
| <i>Prolongation du réseau de jour en soirée</i> | 41 |
| <i>Réseaux spécifiques de nuit</i> | 41 |
| <i>Réseaux en continu</i> | 50 |
| 4.4.2. Les transports à la demande (TAD) | 50 |
| 4.4.3. Services de transport nocturne occasionnels | 56 |
| 4.5. Les déplacements de nuit : quels enjeux | 57 |
| 4.5.1. Des frais supplémentaires à assumer | 60 |
| 4.5.2. Des schémas de financement variés | 62 |
| 4.5.3. La voiture comme moyen de transport privilégié et facteur d'exclusion | 64 |
| 4.6. Pourquoi planifier l'offre en transports de nuit ? | 65 |

PARTIE II : METHODOLOGIE

| | |
|--|------------|
| 5. Choix de la région d'étude | 72 |
| 6. Etude de cas : l'agglomération de Locarno dans le canton du Tessin | 73 |
| 6.1. Portrait du canton du Tessin | 73 |
| 6.1.1. Des changements socio-démographiques | 73 |
| 6.1.2. Le nouveau modèle d'organisation territoriale « Città-Ticino » | 74 |
| 6.1.3. Mobilité et transports au Tessin | 76 |
| <i>Evolution de la demande</i> | 76 |
| <i>Politique cantonale en matière de mobilité</i> | 77 |
| <i>Coûts et financement</i> | 79 |
| <i>Evolution et adaptation de l'offre de transport</i> | 79 |
| <i>L'offre en transports nocturnes</i> | 84 |
| 6.2. Portrait de l'agglomération de Locarno | 94 |
| 6.2.1. Des changements socio-démographiques | 96 |
| 6.2.2. Mobilité et transports | 96 |
| <i>Réseau routier</i> | 96 |
| <i>Réseau de transports publics</i> | 97 |
| <i>Mobilité douce</i> | 100 |
| <i>Mobilité nocturne</i> | 101 |
| 7. Méthodologie de l'enquête | 104 |
| 7.1. Public cible | 104 |
| 7.2. Contenu | 105 |
| 7.3. Protocole de collecte | 105 |
| 7.4. Test du questionnaire | 107 |
| 7.5. Traitement des données | 107 |

PARTIE III : INTERPRETATION ET ANALYSE DES RESULTATS

| | |
|---|------------|
| 8. Préambule | 109 |
| 9. Profil des jeunes sondés | 111 |
| 9.1. Effectifs des jeunes interrogés par âge | 111 |
| 9.2. Répartition des sexes dans l'échantillon | 111 |
| 9.3. Répartition par année d'études pour chaque institut de formation | 112 |
| 9.4. Zone de provenance | 112 |
| 9.5. Possession d'abonnements pour les transports publics | 114 |
| 9.5.1. Zones de la communauté tarifaire Ticino-Mesano | 114 |
| 10. Activités en soirée et de nuit | 115 |
| 10.1. Commune ou région fréquentée lors de la dernière sortie nocturne | 115 |
| 10.2. Fréquentation des établissements privés et publics lors de la dernière sortie nocturne | 116 |
| 10.3. Degré de satisfaction avec l'offre en activités de divertissement nocturne dans la ville de Locarno | 118 |
| 10.4. Mesures pour améliorer l'offre en activités nocturnes dans la région de Locarno | 118 |

| | |
|---|------------|
| 11. Déplacements les soirs du week-end | 120 |
| 11.1. Fréquence de sortie des jeudis, vendredis et samedis soirs | 120 |
| 11.2. Moyen de transport le plus utilisé pour le trajet « ALLER » des sorties nocturnes | 121 |
| 11.3. Degré d'importance accordé aux diverses raisons d'utiliser ce moyen de transport (Cf. trajet « ALLER » des sorties nocturnes) | 123 |
| 11.4. Horaire de sortie | 123 |
| 11.5. Moyen de transport le plus utilisé pour le trajet « RETOUR » des sorties nocturnes | 124 |
| 11.6. Degré d'importance accordé aux diverses raisons d'utiliser ce moyen de transport (Cf. trajet « RETOUR » des sorties nocturnes) | 125 |
| 11.7. Degré de satisfaction des paramètres liés aux transports publics (TP) | 126 |
| 11.8. Degré de satisfaction des paramètres liés aux transports individuels motorisés (TIM) | 127 |
| 11.9. Degré de satisfaction des paramètres liés aux modes doux (MD) | 127 |
| 11.10. Horaire de retour | 128 |
| 12. Transports publics nocturnes | 129 |
| 12.1. Notoriété du service BUXI | 129 |
| 12.2. Fréquence d'utilisation du service BUXI | 129 |
| 12.3. Raisons de non-utilisation du service BUXI ? | 130 |
| 12.4. Degré de satisfaction lié au service BUXI | 130 |
| 12.5. Disposition à la fréquentation d'un service de transport public nocturne (type Noctambus) | 131 |
| 12.6. Conditions d'utilisation du « Noctambus » | 131 |
| 12.7. Horaires de départ et nombre de courses souhaitées du « Noctambus » | 132 |
| 12.8. Prix du titre de transport | 132 |
| 12.9. Mesures pour améliorer les services de transports nocturnes dans la région de Locarno | 133 |
| 13. Synthèse des résultats | 135 |
| 13.1. Profil des jeunes sondés | 135 |
| 13.2. Activités en soirée et de nuit | 135 |
| 13.3. Déplacements les soirs du week-end | 135 |
| 13.4. Transports publics nocturnes | 136 |
| 14. Bilan et Conclusion | 138 |
| 14.1. Retour sur les questions de recherche | 138 |
| 14.1.1. La genèse des services de transports nocturnes | 138 |
| 14.1.2. Les services de transports nocturnes dans la région de Locarno | 140 |
| 14.2. Limites méthodologiques | 145 |
| 14.3. Enjeux et perspectives futures | 146 |
| 15. Références bibliographiques | 148 |
| 16. Remerciements | 158 |
| 17. Annexes | 159 |

Tables des illustrations, tableaux et graphiques

| | |
|---|-----|
| <i>Figure 1 : Structure et organisation du travail</i> | 12 |
| <i>Figure 2 : Le système urbain suisse [modifié d'après Da Cunha et Both, 2004 : 18].</i> | 15 |
| <i>Figure 3 : Répartition des logements par type de bâtiment en 2000 [modifié d'après Meyer et Kuster, 2009 : 36].</i> | 18 |
| <i>Figure 4 : Limites temporelles de la nuit urbaine définies sur la base des bornes [tirée de Gwiazdzinski, 2002 : 403].</i> | 24 |
| <i>Figure 5 : Photo de la ville de Lugano de nuit prise depuis la commune de Comano (TI).</i> | 25 |
| <i>Figure 6 : Tensions et conflits sur els différents espaces de la ville de nuit. [tirée de Gwiazdzinski, 2002a : 792].</i> | 28 |
| <i>Figure 7 : Système de transport au sens large [modifiée d'après Pini, 2007].</i> | 34 |
| <i>Figure 8 : Evolution du nombre de passagers par nuit du ZVV-Nachtnetz [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 3].</i> | 42 |
| <i>Figure 9 : Evolution du nombre de passagers par nuit pour les lignes N72, N81, N86, N87 et N88 entre 2004 et 2005 [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 9].</i> | 43 |
| <i>Figure 10 : Campagne publicitaire « Vivre comme les chauve-souris » lancé en 2007 par le ZVV [Zürcher Verkehrsverbund, 2012].</i> | 45 |
| <i>Figure 11 : Carte du réseau Noctambus à l'état 2012 [Noctambus Jura : 2012].</i> | 47 |
| <i>Figure 12 : Système tarifaire du réseau Noctambus Noctambus à l'état 2012 [Noctambus Jura : 2012].</i> | 48 |
| <i>Figure 13 : Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion en 2010 [BPU, 2011 : 21].</i> | 67 |
| <i>Figure 14 : Risque de causer un accident selon la tranche d'âge et l'alcoolémie [bpa, 2010].</i> | 68 |
| <i>Figure 15 : Dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme pour 100 000 habitants, selon l'âge et la localisation en 2010 [bpa, 2011 : 43].</i> | 69 |
| <i>Figure 16 : Létalité selon la localisation et la saison en 2010 [bpa, 2011 : 25].</i> | 69 |
| <i>Figure 17 : Fonds de vallée dans le Canton du Tessin [tirée de Dipartimento del territorio (DT), 2006 : 65].</i> | 73 |
| <i>Figure 18 : Elements constitutifs du modèle « Città-Ticino » à l'échelle cantonale [Modifié d'après DT, 2006 : 96 - 102].</i> | 75 |
| <i>Figure 19 : Nombre de passagers journaliers sur les principaux tronçons du réseau CFF au Tessin [tirée de Giacomazzi, 2003 : 5].</i> | 77 |
| <i>Figure 20 : Temps de parcours du réseau ferré entre les centres du canton et de l'aire transfrontalière, aujourd'hui et à l'horizon temporel Alptransit (2019) [tirée de DT, 2007d : 3].</i> | 81 |
| <i>Figure 21 : Tarifs annuels et mensil selon la catégorie [Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM), 2012].</i> | 83 |
| <i>Figure 22 : L'agglomération de Locarno depuis le ciel [modifiée d'après Google Earth, 2012].</i> | 94 |
| <i>Figure 23 : Périmètre de la zone d'étude.</i> | 95 |
| <i>Figure 24 : Réseau de transports publics de la région de Locarno [DT, 2011a : 52].</i> | 97 |
| <i>Figure 25 : Isochrones du trafic doux (marche et vélo) à partir de la gare ferroviaire de Locarno [DT, 2011a : 62].</i> | 100 |

Figure 26 : Nombre de passagers à bord de la dernière course de la ligne 316 (Locarno-Brissago) en 2009 et 2010. Pour chaque date est représenté le nombre de passagers transportés les nuits des vendredis et des samedis [FART, 2011]..... 102

Tableau 1 : Unités urbaines selon les classes de taille, en 2000 [modifié d'après Da Cunha et Both, 2004 : 23]. 16

Tableau 2 : Les conventions et leur financement [Blotti, 2007]. 79

Tableau 3 : Horaires des courses des lignes S10 et S20 [FFS, 2010]. 85

Tableau 4 : Caractéristiques des lignes de transports publics dans la région de Locarno. Les fréquences de pointe correspondent aux tranches horaires 6-8h et 16-19h et celles de soirée débutent à partir de 20h. Les horaires de fonctionnement ne prennent pas en compte les offres supplémentaires du vendredi/samedi soir [modifiée d'après DT, 2011a : 53]. 99

Graphique 1 : Evolution démographique de 25 villes suisses entre 1850 et 2000 [d'après Rérat, et al., 2008 : p.53] 17

*Graphique 2 : évolution globale de la demande entre 2004 et 2009 en nombre de voyageurs*Km (nombre de voyageurs fois les kilomètres qu'ils ont parcouru) [FFS, 2010 : 4]..... 81*

Graphique 3 : Evolution du nombre d'abonnements mensuels Junior et Adultes entre 1997 et 2010 [DT, 2011b : 13]. 82

Graphique 4 : Evolution du nombre d'abonnements annuels Junior et Adultes vendus entre 1998 et 2010 [DT, 2011b : 14]. 82

Graphique 5 : Nombre de personnes transportés par nuit par le Capriasca Night Express en 2004 [La Posta, 2012a]..... 87

Abréviations

| | |
|---------|--|
| ARE | Office fédéral du développement territorial |
| ARL | Autolinee Regionali Luganesi |
| ANJ | Association du Noctambus jurassien |
| Bpa | Bureau de prévention des accidents |
| CFF | Chemin de Fer Fédéraux |
| COTALoc | Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del locarnese |
| CTM | Communauté tarifaire Ticino-Moesano |
| CRT | Commission régionale des transports |
| DI | Dipartimento delle Istituzioni del Canton Ticino |
| DT | Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino |
| FART | Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi |
| FLP | Ferrovie Luganesi |
| LAT | Loi fédérale sur l'aménagement du territoire |
| LFIInfr | Loi sur le fonds d'infrastructure |
| LTr | Loi fédérale sur le travail |
| MD | Mobilité douce |
| NLFA | Nouvelles lignes ferroviaires alpines |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| OFS | Office fédéral de la Statistique |
| OFT | Office fédérale des transports |
| OLT 1 | Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail |
| OPB | Ordonnance sur la protection contre le bruit |
| PALOC | Programma di agglomerato del Locarnese |
| PCT | Plan cantonal des transports |
| PDC | Plan directeur cantonal |
| PRT | Plan régional des transports |
| RER | Réseau express régional |
| SECO | Secrétariat d'Etat à l'économie |
| TAD | Transports à la demande |
| TILO | Treni regionali Ticino Lombardia |
| TIM | Transport individuel motorisé |
| TP | Transport public |
| TPL | Trasporti pubblici luganesi |
| USTAT | Ufficio di statistica (cantone Ticino) |
| ZVV | Zürcher Verkehrsverbund |

1. Introduction

1.1. Objectifs et questions de recherche

En Suisse, tout comme en Europe, les dernières décennies du vingtième siècle ont été caractérisées par des changements rapides et profonds qui ont concerné tant le contexte global que local. La globalisation de l'économie, les mutations démographiques et les innovations technologiques, ont contribué à l'apparition de nouvelles formes de vente, de production et de travail. Les critères de localisation des entreprises et les modes d'habitation ayant changé, cela a abouti à des changements remarquables dans le développement urbain et dans les rapports entre centres et périphéries. Parmi les conséquences les plus importantes de ce développement on retrouve l'apparition des processus de métropolisation et **d'étalement urbain**.

Ces transformations se répercutent également sur **les rythmes de vie quotidiens**. Les régimes temporels habituels se bouleversent, soumis à de nouvelles pressions générées par une société à la recherche d'une plus grande autonomie. Les programmes d'activités deviennent de plus en plus complexes et irréguliers car chaque individu doit concilier vie familiale, sociale et professionnelle. Cette diversification des rythmes et des temps sociaux, combinée à une manière d'habiter plus étalée dans l'espace, influence fortement les comportements de mobilité.

Des **nouvelles formes de mobilité** plus diffuses dans l'espace et dans le temps voient le jour. La preuve en est que la mobilité a connu une augmentation généralisée au cours des dernières décennies. Ce n'est pas le nombre de déplacements qui a connu une forte croissance mais plutôt leur portée spatiale. « *Nous bougeons de plus en plus vite et nous allons de plus en plus loin* » [Kaufmann, 2008 : 13].

En Suisse, selon le « microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports¹ » de 2005, les individus effectuent en moyenne 3,3 déplacements par jour [Office fédéral de la statistique (OFS), 2007 :7]. Quant aux distances parcourues, elles sont passées de 29,4 km en 1984 à 38,2 km en 2005. Finalement les modifications les plus importantes s'observent dans l'évolution du temps journalier consacré aux déplacements. Si en 1984 ce dernier était de 1 heure et 10 minutes, il est passé à 1 heure et 38 minutes en 2005 [Office fédéral de la statistique (OFS), 2012]. L'individualisation des comportements se répercute également sur les motifs de déplacements qui apparaissent de plus en plus personnalisés. Cela entraîne une demande généralisée de services, dont le fonctionnement se prolonge en soirée et jusqu'aux premières heures du matin, qui puissent satisfaire ces nouvelles exigences en matière de mobilité.

¹ Enquête statistique menée depuis 1974 par les offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE). Le microrecensement est effectué tous les cinq ans et constitue la source plus importante de données et informations sur le comportement de la population en matière de transports [Office fédéral de la statistique (OFS), 2007 :20-23].

C'est dans ce nouveau contexte que la « **mobilité de nuit** » trouve ses racines. Alors que la « mobilité » apparaît comme un phénomène bien connu et largement étudié, la « nuit », à l'exception des grandes métropoles, semble représenter une dimension oubliée de la ville ainsi qu'un générateur de déplacements mal connus. Même si peu explorée, l'existence de ces derniers est indiscutable. Les flux de trafic pendant les heures creuses (en soirée et de nuit) sont beaucoup moins importants comparés à ceux observés au cours de la journée. Toutefois, l'augmentation généralisée de la mobilité se répercute également sur les déplacements nocturnes qui ne cessent de croître. Ces évolutions prennent une ampleur très variée selon les lieux mais présentent toutes une caractéristique commune : la prédominance de la voiture individuelle dans la répartition modale. Les moyens de transports privés, en raison de leur grande souplesse, s'adaptent mieux aux nouvelles exigences et pratiques de mobilité de moins en moins régulières dans l'espace et surtout dans le temps.

L'emploi des moyens privés pour les déplacements nocturnes ne pose généralement pas de fortes contraintes pour ses utilisateurs (congestion, disponibilité de places de stationnement, etc.) mais soulève et accentue d'autres problèmes comme ceux liés à la sécurité routière. Les accidents les plus graves de la circulation sont habituellement provoqués par les jeunes, sous l'influence de l'alcool, conducteurs des voitures de tourisme pendant les nuits des weekends [Bureau de prévention des accidents (bpa), 2011].

Ces exigences et ces problèmes interpellent les transports publics nocturnes. Bien que cette problématique se pose de manière très variable et revêt une importance différente selon les lieux, les services de transport public sont appelés à faire preuve d'adaptation afin de constituer une alternative à la voiture individuelle.

Cela est loin d'être facile car la gestion des déplacements nocturnes se heurte à une série de difficultés majeures (frais supplémentaires à assumer, insuffisance de moyens de financement, caractéristiques sociodémographiques et morphologiques du territoire concerné, etc.).

Le développement des services de transport nocturnes se partage donc entre ceux qui désirent permettre aux populations ne disposant pas de moyens privés d'accéder à la ville de nuit et de retrouver ensuite leur domicile en toute sécurité, et ceux qui sont de l'avis que la planification de l'offre des transports publics doit s'orienter davantage vers les pratiques de mobilité diurne.

Les solutions différentes de transport public de nuit qui se mettent en place diffèrent donc d'une région à l'autre.

L'objectif principal du présent travail est de s'interroger sur la genèse d'un réseau de transports publics de nuit. Cette étude vise ainsi à l'identification des conditions (éléments déclencheurs, démarches, moyens de financement, solutions techniques applicables, etc.) qui entrent en jeu lors de l'élaboration d'une offre de transport public de nuit.

La visée du travail est également de s'interroger sur les instruments dont les autorités publiques disposent pour définir et élaborer l'offre en transports de nuit afin d'imaginer un

dispositif d'évaluation, de gestion et de coordination des enjeux liés à la mobilité de nuit. Pour ce faire il sera nécessaire d'étudier les solutions de transports nocturnes prises dans d'autres contextes territoriaux sous l'angle d'une série de facteurs (tels que le contexte urbain ou rural dans lequel le service de transport opère, les différentes contraintes d'ordre institutionnel, technique ou économique, etc.) qui seront précisés par la suite du travail.

En se référant aux propos énoncés dans cette mise en contexte conceptuelle ainsi qu'aux objectifs formulés ci-dessus, la question d'ordre général que ce mémoire de recherche soulève est la suivante :

Q1. Quelles sont les conditions à observer pour la mise en place d'un service de transport de nuit adapté à la taille et au positionnement du territoire étudié dans la hiérarchie urbaine ainsi qu'aux attentes de la population en matière de déplacements nocturnes ?

Afin de mettre en pratique les enseignements relevant de cette interrogation, des objectifs plus spécifiques en lien avec une enquête menée auprès de jeunes âgés de 14 à 20 ans résidents dans l'agglomération de Locarno sont exposés. Le véritable enjeu devient donc l'étude de cette nouvelle forme de mobilité, dans le but de décortiquer les attentes et les motivations qui poussent les individus à se déplacer pendant la nuit.

L'objectif spécifique du travail est d'identifier les pratiques et les exigences des individus en matière de déplacements nocturnes afin d'évaluer la nécessité de mettre en place un système de transport public de nuit dans la région de Locarno.

Les informations recueillies au cours de cette étape du travail permettront d'établir un cadre de la situation et définir de ce fait le type de service le plus adapté aux nouvelles exigences temporelles des jeunes sortants sondés.

La question spécifique qui découle de l'interrogation centrale de cette étude est la suivante :

Q2. L'offre de transports nocturnes dans l'agglomération de Locarno est-elle conforme aux attentes de ses utilisateurs ? Quelles sont les solutions envisageables pour l'améliorer et encourager ainsi son utilisation ? Avec quelles mesures d'accompagnement ?

1.2. Constats et hypothèses de travail

Après avoir formulé les questions orientant le travail, il est possible d'esquisser des réponses anticipées à ces dernières sous forme d'hypothèses.

H1. La mise en place d'un service de transport de nuit dépend fortement de l'attractivité de la centralité urbaine.

H2. Les moyens de financement représentent aussi un aspect crucial qui conditionne le développement des services de mobilité nocturne.

Cette hypothèse résulte du **constat** que l'instauration des services de transport de nuit se fait de manière très différente d'une ville à l'autre selon son positionnement dans la hiérarchie urbaine. En comparant par exemple les grandes agglomérations avec les régions suisses moins urbanisées, il en ressort de grandes dissemblances dans le dimensionnement spatial et la performance des réseaux de transports nocturnes. Les grandes villes présentent une densité démographique élevée qui contribue à générer une masse critique importante d'usagers potentiels. Les réseaux de transports publics diurnes urbains et extra-urbains y sont très développés et constituent une base solide pour la mise en place des services nocturnes. Quant aux villes de taille plus modeste, la faible densité démographique et la forte dispersion de l'habitat qui les caractérisent rendent problématique l'établissement de lignes de transports publics nocturnes desservant les zones périphériques à partir du centre ville. Les problèmes principaux auxquels ces régions doivent se confronter sont d'ordre politique, économique, technique et social. Parmi eux, les questions liées aux moyens de financement jouent un rôle prépondérant et conditionnent la genèse d'un service de transport de nuit.

Alors que pour certaines villes de grande taille l'autorité publique représente le promoteur principal, dans d'autres réalités territoriales plus modestes la mise en place d'un service de transport résulte de la volonté des communes périphériques de disposer d'un moyen de transport en commun pour assurer à la population l'accès au centre ainsi que le retour à la maison. Indépendamment du cas de figure, la prise de conscience par les acteurs du système de transport nocturne des pressions exercées sur la nuit urbaine par le décalage des activités à des heures de plus en plus tardives, représente une **condition** majeure de réussite.

Les questionnements spécifiques qui portent sur le contexte territorial de l'agglomération de Locarno donnent lieu aux hypothèses suivantes :

- H3. *L'offre actuelle en services de transports de nuit à l'échelle de l'agglomération ne satisfait pas les exigences des jeunes sortants en matière de mobilité nocturne.*
- H4. *La mise en place d'un réseau de bus de nuit adapté aux caractéristiques socio-économiques ainsi qu'aux spécificités morphologiques de la région étudiée permettrait aux usagers de retrouver leur domicile sans recourir aux moyens de transports privés.*

A l'heure actuelle le réseau de transports publics est peu développé dans la région de Locarno et concerne uniquement les lignes intra-régionales. A partir de minuit la population résidant dans les communes proches du centre ville et celle habitant dans les régions périphériques (comme les vallées latérales) sont contraintes de recourir aux moyens privés pour se déplacer.

Les jeunes sortants revendiquent la création d'un service de transport nocturne par bus pour desservir les communes éloignées du centre ville après la fermeture des établissements publics.

La condition principale de réussite est la participation et la concertation de tous les acteurs impliqués (autorités cantonales et communales, associations etc.) dans le processus de planification de l'offre de transports nocturnes. Cette collaboration permettrait d'élaborer des solutions pour en assurer le financement. Des mesures d'accompagnement doivent être prises afin de garantir la coordination des réseaux de transports en place et d'harmoniser les horaires ainsi que les modalités de fonctionnement des services de nuit (système de tarification unique, complémentarité entre les différents moyens de transport, etc.).

1.3. Organisation et structure et du travail

Après avoir présenté dans la partie introductive le cadre, les questionnements de départ et les hypothèses de travail, la recherche sera structurée autour de trois parties principales qui reflètent schématiquement (Figure 1) les objectifs formulés auparavant :

PARTIE I : CONTEXTE GENERAL DU QUESTIONNEMENT

La première partie (Chapitres 2 et 3) exposera le cadre théorique et conceptuel permettant de reconstruire les modifications des modes de vie et les bouleversements sociaux qui façonnent la nuit.

Pour aborder et contextualiser le problème, il sera ensuite nécessaire d'établir un cadre sur la mobilité de nuit afin de définir sa genèse ainsi que ses composantes (Chapitre 4). Après avoir précisé ses caractéristiques principales, il s'agira de reconstruire l'évolution de l'offre et s'intéresser ainsi aux différentes expériences qui sont menées dans d'autres villes suisses et européennes (« bonnes pratiques »). Elles seront évaluées sur la base des objectifs du présent travail ainsi que des contraintes intervenant dans l'établissement d'un service de transport de nuit. Un sous-chapitre sera réservé à l'étude d'autres solutions envisageables en matière de transports de nuit.

Des sources différentes seront déployées en fonction des contextes d'analyse. Dans le contexte général il sera nécessaire de faire appel aux ouvrages et aux articles qui documentent les expériences faites dans d'autres pays et qui en résument les principaux résultats.

PARTIE II : MÉTHODOLOGIE

Dans cette partie (Chapitre 5 et 6) les caractéristiques socio-économiques du canton du Tessin et de l'agglomération de Locarno seront étudiées à l'aide d'un diagnostic territorial qui s'intéressera particulièrement à l'offre et à la demande de transport. Les informations nécessaires seront recueillies à travers la documentation, l'observation directe et les entretiens qui seront menées avec les acteurs intéressés. Pour compléter ce diagnostic une enquête (chapitre 7) auprès de jeunes âgés entre 14 et 25 ans sera menée afin de rendre compte des comportements des usagers, essayer de quantifier la demande et évaluer le potentiel de développement du service de transports de nuit.

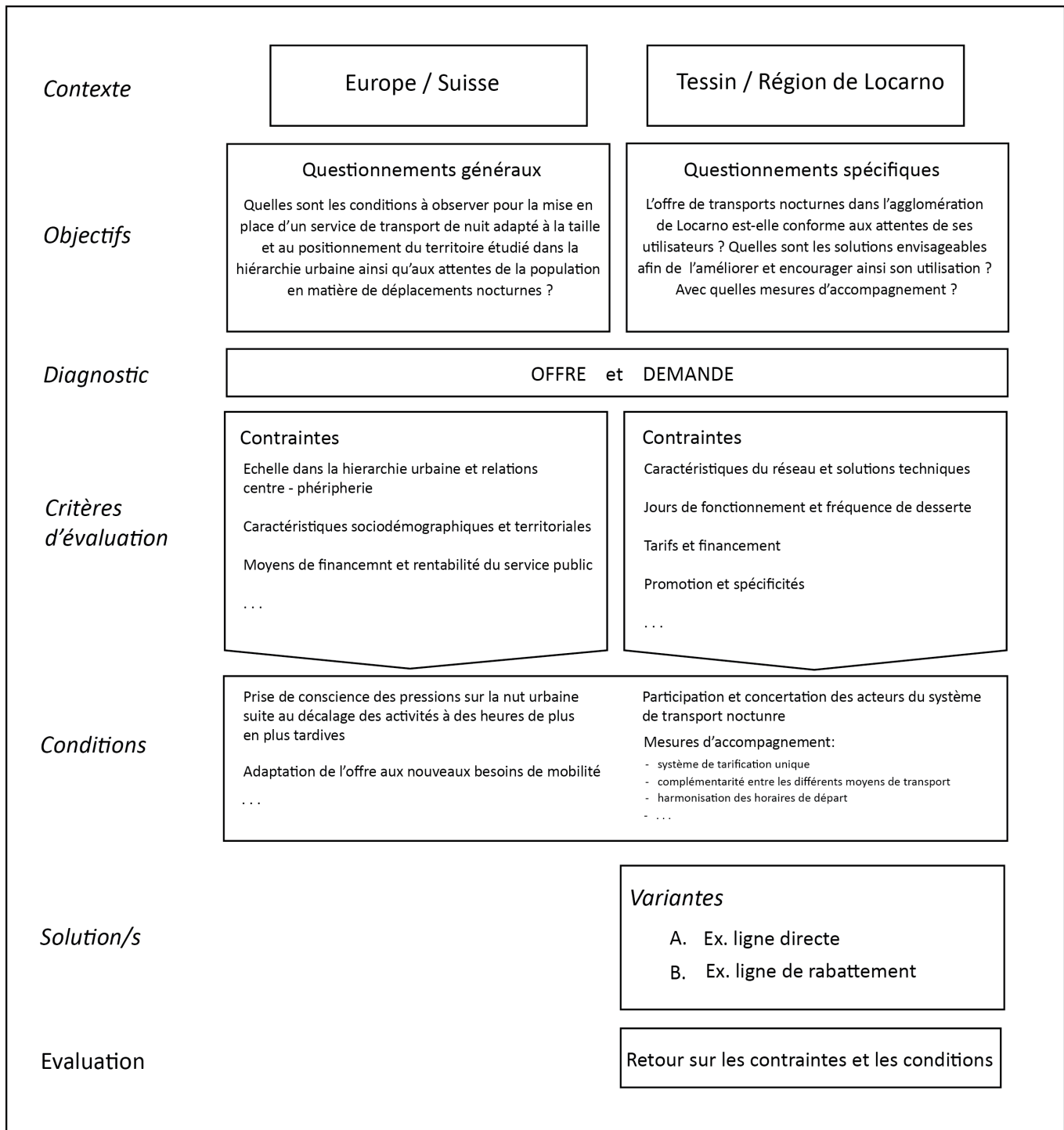
PARTIE III : INTERPRÉTATION ET ANALYSE DES RESULTATS

La combinaison des résultats issus des différentes étapes d'analyse (chapitres 8-13), permettra mettre en évidence les pratiques et les besoins des jeunes sondés en matière de déplacements nocturnes.

Dans la partie **conclusive** (Chapitre 14) il s'agira de réaliser un premier retour sur les questionnements de départ et de proposer un service de transport de nuit conforme aux besoins réels du public interrogé dans la région étudiée en s'appuyant sur les idées retenues dans le cadre conceptuel.

Ceci impliquera une prise de position sur la thématique qui demandera de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de travail et de se prononcer ainsi sur les questions qui ont motivé la recherche. Des considérations personnelles permettront de résumer les connaissances acquises lors de ce travail et proposer de nouvelles pistes de réflexion.

Figure 1 : Structure et organisation du travail



Partie I

CONTEXTE GENERAL DU QUESTIONNEMENT

2. Les changements sociodémographiques dans le système urbain suisse

Au cours des deux derniers siècles en Suisse, comme dans la plupart des pays européens, des changements sont intervenus dans l'articulation entre les transformations sociales et les modalités d'occupation et d'appropriation de l'espace par les hommes.

Le phénomène d'urbanisation a profondément marqué l'évolution des villes et des agglomérations. Depuis le premier recensement en 1850, la population suisse a quitté les localités de petite taille pour se concentrer dans les grandes unités urbaines. Dans sa forme contemporaine, ce processus prend le nom de métropolisation.

Les recherches ayant analysé cette évolution ont montré que les mouvements de la population sont contradictoires. « *D'une part, on constate un mouvement de concentration de la population dans les grandes agglomérations. D'autre part, une partie de la population aspire à vivre dans des milieux peu denses, plus proches de la nature, à l'écart des nuisances des grands centres, ce qui entraîne l'étalement urbain vers les zones rurales à proximité des grandes agglomérations.* » [Da Cunha et Both, 2004 : 83].

Deux échelles d'analyse peuvent être utilisées pour saisir ces évolutions apparemment contradictoires : l'échelle interurbaine et celle intra-urbaine.

2.1. Échelle interurbaine : processus d'urbanisation et régime métropolitain

Les transformations intervenues dans la forme et la structure de la ville peuvent être appréhendés à l'aide de la notion de régime d'urbanisation qui renvoie à « *l'ensemble des modalités de territorialisation (localisation, délocalisation, relocalisation des activités et des ménages) conditionnant la forme et le système de centralités urbaines ainsi que la reproduction et le fonctionnement des villes et agglomérations en tant qu'espaces économiques, sociaux et physiques* » [Da Cunha et Both, 2004 : 7]. Ce concept représente ainsi un instrument d'analyse qui permet de se questionner sur la transformation des systèmes urbains selon les époques et les lieux.

Sous cet angle, la ville contemporaine a évolué quant à ses formes et ses fonctions sous l'influence du phénomène de métropolisation. « *Des nouvelles structures spatiales aux limites imprécises, polynucléaires constituent désormais la forme dominante de l'enracinement territorial des populations et de leurs activités économiques* » [Da Cunha 2008 :28]. Cette transition vers le nouveau régime d'urbanisation métropolitain se traduit initialement par une forte croissance démographique dans les zones urbaines, lesquelles engendrent une polarisation de la croissance, de la richesse et du pouvoir économique.

2.1.1. Organisation hiérarchique du système urbain suisse

Les villes et agglomérations suisses ont également été touchées par le phénomène d'urbanisation. Ce dernier doit être appréhendé en considérant la ville comme un « système dans un système de villes » [Both 2005 :10]. Le système urbain suisse est formé par des villes isolées et par des communes situées dans la zone d'influence d'une ou plusieurs villes-centre, lesquelles forment une agglomération. Cette notion est remise à jour tous les dix ans par la statistique suisse. En 2000 l'Office fédéral de la Statistique (OFS) définit l'agglomération comme « *un ensemble d'au minimum 20 000 habitants, grâce à la réunion des territoires de plusieurs communes adjacentes* [Schuler, Dessemontet et Joye, 2005 : 148]. De plus cette dernière doit comprendre une zone centrale et d'autres communes qui forment une zone bâtie continue avec la commune-centre. Pour que ces communes puissent être considérées comme faisant partie de l'agglomération d'autres conditions comme la densité de peuplement, la croissance démographique, ainsi que la part de personnes actives travaillant dans la zone centrale doivent être remplies.

En outre il faut retenir que toute commune ayant 10000 habitants ou plus est définie comme ville-isolée et peut être considérée comme zone urbaine [Schuler, Dessemontet et Joye, 2005 : 149].

En appliquant cette définition de 2000, la Suisse compte 50 agglomérations et 5 villes isolées. Les agglomérations peuvent être divisées ultérieurement en 5 zones centrales et 49 couronnes (Figure 2). En considérant le territoire urbanisé suisse dans son ensemble, sur une population totale de 7'288'010 personnes, 5'345'452 habitants se trouvent dans une zone à caractère citadin [Both 2005 :11].

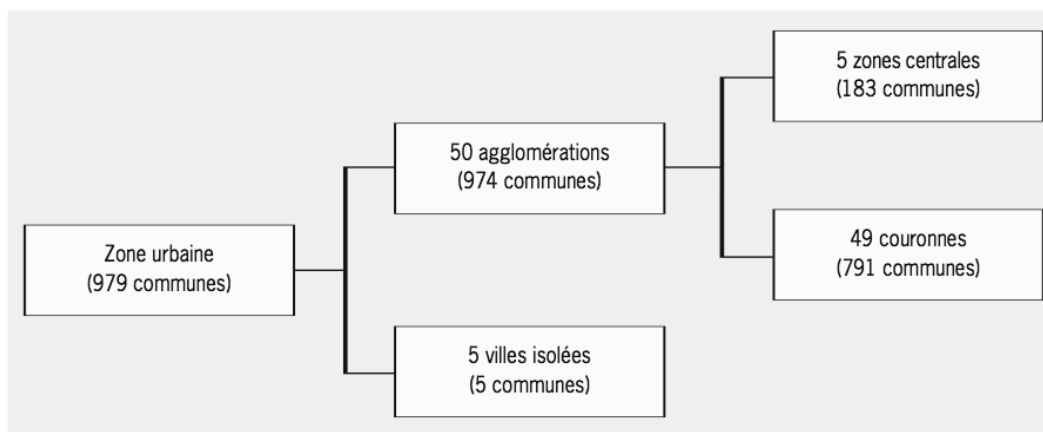


Figure 2 : Le système urbain suisse [modifié d'après Da Cunha et Both, 2004 : 18].

A travers le processus de métropolisation la population s'est concentrée dans les grandes agglomérations. Entre 1980 et 2000 la part de la population vivant dans l'espace urbain est passée de 61 à 73% [Meyer et Kuster, 2009 : 13]. Au sommet de la hiérarchie du système urbain suisse se placent cinq agglomérations principales : Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne. Ces grandes agglomérations jouent un rôle déterminant dans la configuration du territoire helvétique en termes de poids démographique, activités économiques et bassin d'emploi. Leur croissance témoigne d'une grande attractivité économique dont la dynamique diffère d'une région urbaine à l'autre. Au cours des dernières décennies l'économie a connu des fortes fluctuations dont les répercussions ont influencé les rythmes

de croissance démographique des centres urbains et des régions rurales. Ceci a donné naissance à un système urbain fortement hiérarchisé.

La notion de hiérarchie permet de classer et décrire le système urbain suisse. Il est possible de répartir les villes et les agglomérations en différentes classes selon leur taille démographique (Tableau 1).

Tableau 1 : Unités urbaines selon les classes de taille, en 2000 [modifié d'après Da Cunha et Both, 2004 : 23].

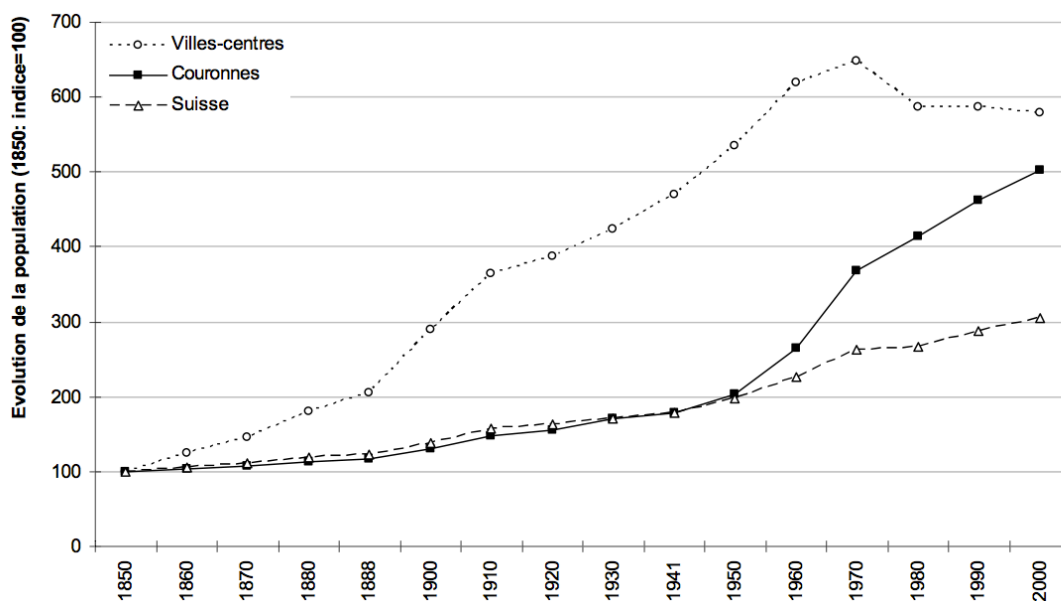
| Classes de taille | Unités | Nom des unités urbaines |
|-------------------|--------|---|
| 480 000 et plus | 1 | Zurich |
| 240 000-480 000 | 4 | Bâle, Genève, Berne et Lausanne |
| 120 000-240 000 | 4 | Lucerne, Saint-Gall, Winterthur et Lugano |
| 60 000-120 000 | 13 | Baden-Brugg, Olten-Zofingue, Zoug, Fribourg, Thoue, Bienne, Vevey-Montreux, Aarau, Neuchâtel, Soleure, Coire, Wil et Schaffhouse |
| 30 000-60 000 | 13 | Arbon-Rorschach, Locarno, Sion, Heerbrugg-Altstätten, La Chaux-de-Fonds Le Locle, Rapperswil-Jona-Rüti, Bellinzone, Chiasso-Mendrisio (Côme), Wetzikon-Pfäffikon, Monthey-Aigle, Sierre-Montana, Lachen et Brigue-Viège |
| Moins de 30 000 | 20 | Yverdon-les-Bains, Stans, Berthoud, Frauenfeld, Lenzbourg, Granges, Kreuzlingen (Constance-), Amriswil-Romanshorn, Schwytz, Interlaken, Bulle, Buchs (Vaduz-), Wohlen, Delémont, Saint-Moritz, Martigny, Langenthal, Einsiedeln, Davos, et Lyss |

2.2. Échelle intra-urbaine : processus d'étalement urbain

Si à l'échelle interurbaine le phénomène de métropolisation se traduit par le renforcement des grandes agglomérations, à l'échelle intra-urbaine la métropolisation est à l'origine d'une nouvelle forme urbaine caractérisée par une dispersion graduelle de l'habitat et des infrastructures dans des zones de plus en plus éloignées des centres villes. Le phénomène d'expansion spatiale de la population urbaine dans les régions périphériques est également connu sous le nom d'*étalement urbain* que Da Cunha et Both définissent comme un « processus de dispersion du bâti et de dilatation de l'espace urbain embrassant successivement des *«hinterlands»* ruraux par annexion et incorporation » [Da Cunha et Both, 2004 : 16].

2.2.1. Extension spatiale de la ville

Tout d'abord l'étalement urbain au sens strict peut être mesuré à travers les différentes phases qui caractérisent l'évolution démographique des villes suisses depuis le siècle passé. Les premières phases d'« urbanisation intensive » entre 1850 et 1940 et de « suburbanisation intensive » entre 1940 et 1970, ont été marquées par une forte augmentation de population qui a concerné d'abord les centres des agglomérations et ensuite les couronnes annexes. La dernière période, entre 1970 et 2000, se caractérise par un déclin ou une stabilisation de la population dans les centres, alors que les couronnes suburbaines des agglomérations gardent leur dynamisme [Da Cunha et Both, 2004 : 38-39]. Les changements intervenus dans la répartition de la population au sein des couronnes des agglomérations ont été mis en évidence dans une étude sur l'évolution démographique et l'attractivité résidentielle des villes suisses (Graphique 1) [Rérat, Piguet, Söderström et Besson, 2008].



Graphique 1 : Evolution démographique de 25 villes suisses entre 1850 et 2000 [d'après Rérat, et al., 2008 : p.53]

Une autre particularité de ce nouveau régime d'« urbanisation extensive » réside dans la zone supplémentaire qui se greffe à la couronne des agglomérations sous l'influence du processus de périurbanisation. Les communes suburbaines ainsi que celle périurbaines enregistrent donc une forte croissance démographique dont les répercussions se projettent dans les modalités d'occupation du sol.

Sous un angle fonctionnel, les villes centres s'affirment comme pôles d'emploi alors dans les couronnes la fonction d'habitation demeure dominante. Ceci génère un écartement entre les zones de consommation, de résidence, d'emploi et de loisir [Bochet 2005 :56].

L'urbanisation est qualifiée comme extensive en raison, d'une part, d'une emprise croissante des surfaces construites sur le territoire et, d'autre part, d'une densité de population assez faible. Ce type de développement urbain nécessite de grandes surfaces pour répondre aux exigences d'une population à la composition hétérogène. Les chercheurs parlent ainsi de « fragmentation sociale » pour décrire la réorganisation spatiale des catégories de population.

2.2.2. Changement dans la manière d'habiter

Les choix résidentiels résultent d'une multitude de facteurs tels que le prix du foncier, la qualité de l'environnement de proximité, les modes de vie des habitants ainsi que leurs aspirations, etc. [Thomas, 2005 : 5]. D'une manière très générale il est néanmoins possible de constater que les familles ayant un revenu moyen ont tendance à s'installer dans les communes appartenant à la ceinture de l'agglomération. En revanche, le tissu urbain des centres villes est composé davantage de personnes seules, de couples sans enfants, de personnes étrangères et âgées [Meyer et Kuster, 2009 : 42].

Ces quelques considérations relatives aux modalités d'occupation des territoires par la population, permettent de se pencher sur trois changements importants liés à l'extension spatiale des agglomérations : des modifications quant au nombre et à la structure des ménages, l'augmentation des surfaces par logement et les transformations dans la manière d'habiter l'espace [Da Cunha et Both, 2004 : 41].

- **Nombre et structure des ménages**

En Suisse entre 1970 et 2000 le nombre de ménages privés a augmenté considérablement, tout particulièrement ceux constitués d'une seule personne. Cette observation se légitime par une requalification des espaces bâtis et une réduction du nombre moyen de personnes par ménage. Pendant cette même période la taille des ménages est passée de 2.9 à 2.2 individus par ménage [Da Cunha et Both, 2004 : 41].

- **Augmentation des surfaces de logement**

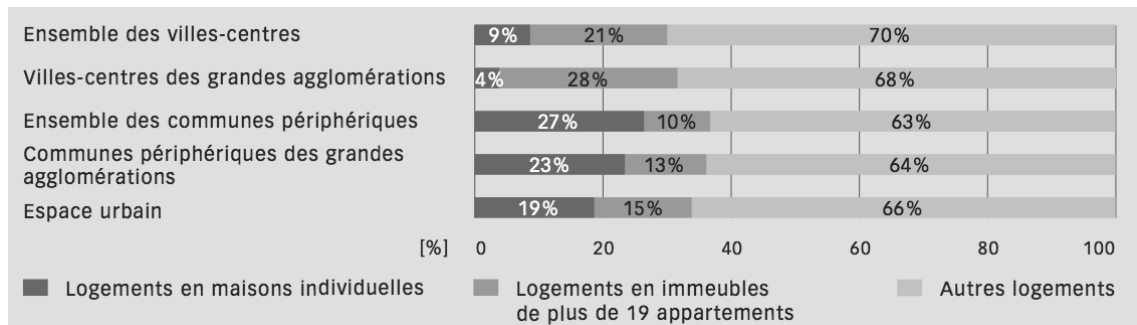
Entre 1980 et 2000 la surface moyenne de logement par habitant est passée de 34,25m² à 43,57m². En outre le nombre de logements ayant une surface qui dépasse les 100 m² a augmenté de 18 pour cent entre 1990 et 2000. Cette hausse a davantage concerné les communes périphérique que les villes-centres. [Meyer et Kuster, 2009 : 36]. Ces faits sont donc témoins d'une croissance de la consommation d'espaces habitables par habitant.

- **Transformations dans la manière d'habiter**

Les changements concernant les modes d'habiter reflètent une tendance à l'individualisme qui est représentative de la société actuelle. Ceux-ci se traduisent par une forte augmentation de la part de maisons individuelles sur l'ensemble des nouvelles constructions. Entre 1970 et 2000 la part de maisons individuelles est passé de 15,4% à 23,4 (avec une croissance 126.2%) [Da Cunha et Both, 2004 : 41].

Cette croissance est clairement plus répandue en périphérie que dans les centres villes (Figure 3).

Figure 3 :
Répartition des
logements par type de
bâtiment en 2000
[modifié d'après Meyer
et Kuster, 2009 : 36].



2.2.3. Changement dans la manière de se déplacer

Un autre élément clé pour la compréhension du processus d'étalement est celui de la dépendance à la voiture individuelle. La mobilité automobile est en lien étroit avec les tendances à l'étalement et la disjonction spatiale des fonctions [Rey, 2011]. Cette séparation des fonctions « travail », « habiter » et « temps libre » a été rendue possible grâce aux progrès technologiques dans le champ de la mobilité, aux investissements dans les infrastructures ainsi qu'à la diminution des coûts de transport. Le résultat est l'augmentation des distances parcourues ainsi que la formation de territoires hétérogènes de plus en plus vastes, au sein desquels seul le moyen de transport privé semble pouvoir assurer leur fonctionnement. Le rôle de la voiture demeure dominant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres villes [Rérat, 2005 : 52].

L'augmentation des flux pendulaires entre les lieux de domicile et de travail est témoin de cette évolution. Ces déplacements sont de plus en plus nombreux et couvrent des distances toujours plus importantes. En 2000 la part de pendulaires qui quittent leur commune de domicile pour aller travailler dans une autre commune ou à l'étranger est de 57.9%, alors qu'en 1970 cette part n'était que de 31.0% [Da Cunha et Both, 2004 : 48].

De plus il faut considérer que cette explosion de la demande en mobilité s'exprime à la fois comme cause et effet de l'évolution que connaissent les territoires et l'extension des zones urbaines. Les modifications des modes de vie, d'habitation et de travail sont en effet fortement liées aux évolutions dans le domaine de la mobilité. Les améliorations techniques des moyens de transport, accompagnées de l'augmentation des potentiels de vitesse parcourus par les systèmes techniques, donnent accès à des territoires de plus en plus étendus. Le phénomène d'étalement urbain contribue de manière peu favorable à la mise en place d'une mobilité collective. Cette dispersion de l'habitat peut en effet représenter un obstacle à l'utilisation des transports en commun et engendrer une forte dépendance de l'utilisation de la voiture individuelle. Dans ce nouveau contexte la voiture s'affirme comme étant le moyen de transport prédominant.

En 2005, près de 70% des distances parcourues le sont en transport individuel motorisé (TIM). La part restante de la répartition modale des distances parcourues est globalement partagée entre le train (16%), la marche à pied (5%) et les transports publics urbains (4%) [Office fédéral de la statistique (OFS), 2007 :38].

En ce qui concerne l'évolution de la répartition modale, la part des TIM a fortement augmenté pour finalement se stabiliser ces dernières années. Cette évolution confirme donc l'hégémonie de l'automobile face aux autres modes de transport.

2.2.4. Stratégies de régulation de l'étalement

Pour les autorités responsables de l'organisation du territoire, l'enjeu principal consiste à penser un développement maîtrisé de l'urbanisation en favorisant des formes urbaines plus compactes.

C'est dans ce contexte que l'urbanisme durable s'affirme comme nouveau régime d'urbanisation [Office fédéral du développement territorial (ARE), 2005]. Ce dernier repose sur trois objectifs d'intervention principaux : faire la ville dans la ville, réfléchir la ville à partir de la ville et intégrer la planification des transports publics ainsi que la requalification de l'espace public au cœur de la question planificatrice [Da Cunha et Both, 2004 : 94].

Cette nouvelle conception urbanistique exige donc la prise en compte dans toute démarche de gestion du territoire de plusieurs éléments fondamentaux. La notion de densité joue ainsi un rôle déterminant dans la poursuite des objectifs présentés ci-dessus. Plusieurs pays, dont la Suisse, ont fondé leur politique aménagiste sur la densification de l'espace urbain, sur la « reconstruction de la ville sur la ville ». Il ne s'agit pas en effet de produire une forme de ville durable utilisable comme passe-partout, mais de reconsidérer et réimaginer les formes existantes afin de réorienter l'urbanisation vers l'intérieur des milieux bâtis et limiter ainsi les effets secondaires issus de l'étalement des agglomérations.

L'efficacité de cette densification est étroitement liée à la qualité des espaces publics et à l'accessibilité aux équipements de l'urbanité. L'amélioration de la valeur d'usage de l'espace public passe par différentes actions à promouvoir comme le développement

équitable de l'accès aux services urbains, la concentration des différentes fonctions autour de nouvelles centralités urbaines, la préservation des espaces ouverts accessibles à tous, etc. [Bochet et Da Cunha, 2003].

Il est évident que ces actions ont peu de chances de produire les effets espérés sans une politique de planification des transports qui soit intégrée, ainsi que coordonnée, aux politiques d'aménagement.

En 2001, le Conseil fédéral charge l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) de réaliser le rapport sur « La politique des agglomérations de la Confédération² » [Conseil fédéral, 2001], avec l'objectif de mettre l'accent sur les espaces urbains en promouvant la collaboration entre les cantons, les villes et les communes au sein des agglomérations.

Pour répondre à ces objectifs les Cantons et les agglomérations disposent d'un nouvel instrument de planification : le projet d'agglomération. Ce dernier « *soutient la mise en œuvre de mesures qui sont dans l'intérêt de toute l'agglomération. Au niveau du contenu, il est ouvert à tous les domaines politiques qui nécessitent une coordination au-delà des limites communales ou cantonales* » [Office fédéral du développement territorial (ARE), 2003 : 3]. L'élaboration d'un projet implique, dans un premier temps, la définition des stratégies de développement de l'agglomération et des domaines prioritaires d'intervention tels que la coordination de l'urbanisation et des transports ainsi que la réduction des effets négatifs sur l'environnement. Dans un deuxième temps ces domaines sont concrétisés à travers la détermination des mesures à prendre ainsi que leurs effets attendus.

Les projets peuvent être cofinancés par la Confédération, jusqu'à 50 pour cent des coûts de réalisation, seulement si les exigences de base, ainsi que différents critères d'efficacité définis par la Confédération sont respectés. Les versements des contributions se fondent sur la Loi sur le fonds d'infrastructure (LFI_{Inf}), approuvé en 2006 par le Parlement.

Cette nouvelle politique aide les agglomérations à traiter les problèmes selon une approche moins sectorielle, ce qui permet d'agir au-delà des limites institutionnelles existantes.

Les espaces de vie anthropiques sont des lieux d'intenses activités et nous avons pu apprécier qu'ils nécessitent inévitablement l'utilisation de ressources pour fonctionner, produire, s'interconnecter et se développer. Qu'il s'agisse de sol, de matières premières ou d'énergie, le territoire est un système particulièrement gourmand en ressources, par ailleurs tout autant responsable d'externalités associées à l'exploitation de ces mêmes ressources : production de déchets, de pollutions et d'émissions de gaz à effet de serre, épuisement des ressources, réduction de la biodiversité, etc. Les secteurs d'activités les plus représentatifs de la dégradation de l'environnement sont généralement ceux dont la consommation est la plus importante, et à l'heure actuelle il s'agit des domaines de la mobilité, de l'habitat, de l'industrie et de l'agriculture. Nous précisons ci-dessous les différents types d'externalités dont les activités du territoire sont responsables.

² Le portail informatique de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) met à disposition plusieurs documents concernant la politique des agglomérations (aides de travail, directives, etc.) à l'adresse : <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/>

3. Nouveaux rythmes urbains

La société actuelle se démarque par des mutations d'ordre démographique et des modes de vie qui ne peuvent toutefois pas être appréhendés uniquement dans une optique territoriale. Ces bouleversements sociétaux, abordés brièvement dans le chapitre précédent, se répercutent non seulement sur la relation entre l'homme et l'espace mais également sur la relation entre l'homme et le temps. Le rapport au temps des individus est dès lors remis en discussion tant sur le plan professionnel que dans la sphère privée. [Bureau, 1996, Gwiazdzinski, 2002a, Royoux, 2007]. Les horaires de travail sont de plus en plus décalés, de nouveaux services aux horaires d'ouverture en continu (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) apparaissent, les temps de la vie quotidienne se désynchronisent et de nouvelles organisations temporelles se mettent en place. La manifestation de nouveaux rythmes urbains, qui se révèlent par le glissement des activités diurnes sur des heures de plus en plus tardives, a mis en évidence une nouvelle dimension de la ville peu explorée jusqu'à nos jours : la nuit. Longtemps considérée comme le temps de l'obscurité et du sommeil, la nuit représente un nouvel enjeu pour les politiques publiques urbaines [Gwiazdzinski 2002a, Bonfiglioli, 1997].

3.1. La nuit, une nouvelle dimension de la ville

Afin de cerner les évolutions des rythmes urbains il est d'abord nécessaire de s'interroger sur la signification du terme « nuit ». Le mot « nuit » tire ses origines du latin *nox*, *noctis* et sa définition varie en fonction du contexte dans lequel ce terme est employé.

Si certains définissent la nuit comme « *obscurité dans laquelle se trouve plongée la surface de la Terre qui ne reçoit plus, à cause de sa position par rapport au soleil, de lumière solaire* » [Centre national de ressources textuelles et linguistiques (CNRTL), 2012], d'autres considèrent la « nuit » comme l'« *espace de temps qui s'écoule depuis le coucher jusqu'au lever du soleil* » [Robert, 2011 : 1713].

Ces diversités dans la définition de la « nuit » reflètent les difficultés qui interviennent dans la compréhension de cet espace-temps qui demeure jusqu'à présent peu connu. La ville a toujours vécu une existence alternée entre le jour et la nuit. Néanmoins seule la dimension diurne figure dans les réflexions de chercheurs, techniciens et politiciens. La preuve réside dans le manque d'informations et de données, tant qualitatives que quantitatives, à propos de ce sujet. Plusieurs observations peuvent contribuer à expliquer ce manque d'intérêt.

Premièrement la nuit est souvent perçue comme une période d'obscurité, comme une discontinuité, marqué par le couvre-feu et la fermeture de toute activité. La nuit a ainsi longtemps été considérée comme le temps du sommeil et du repos social.

Deuxièmement l'ambiguïté du terme renvoie à des images très contrastées qui peuvent véhiculer une connotation aussi bien positive que négative. Dans l'imaginaire populaire la nuit fait peur et renvoie aux cauchemars, à la transgression, à l'insécurité, etc., alors que pour d'autres la nuit est synonyme de liberté, d'expression et de créativité.

Un autre élément de réponse se trouve dans les difficultés qui surgissent lorsque les scientifiques tentent d'approcher « la nuit ». Outre les questions principales que tout géographe se pose, c'est-à-dire où, comment et pourquoi, il faut en rajouter une nouvelle : quand [Gwiazdzinski, 2003a: 17]. La prise en compte de la dimension temporelle rend cette approche plus complexe car si « *l'espace est le champ d'expression de la puissance humaine, le temps [est] celui de son impuissance* » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2007 : 14]. La notion de « temps » est également difficile à appréhender et les temps de la nuit se chargent des significations les plus dissemblables.

Afin de mieux comprendre et délimiter la nuit urbaine dans le temps, Luc Gwiazdzinski fait appel à des critères qui encadrent la nuit et influencent l'activité humaine. Ses critères peuvent ainsi être classifiés en différentes catégories ou « bornes » [Gwiazdzinski, 2002a : 325- 402].

Bornes naturelles

Dans la perspective astronomique, la nuit se résume à l'intervalle qui sépare le coucher et le lever du soleil. C'est la rotation de la terre qui produit l'alternance entre le jour et la nuit. Les inégalités quant à sa durée dépendent de l'inclinaison de l'axe autour duquel cette rotation s'accomplit. À nos latitudes les nuits les plus courtes s'observent pendant le mois de juin, alors que la nuit la plus longue se produit en décembre.

Bornes physiologiques

L'organisme humain s'est adapté à l'alternance lumière-obscurité. Le rythme biologique le plus évident alterne l'activité diurne et le sommeil nocturne sur une périodicité de vingt-quatre heures. Cette horloge biologique n'est pas fixe. Le temps dédié au sommeil et celui réservé aux activités diurnes varie en effet fortement en fonction de chaque individu.

Bornes légales

Le moment auquel le soleil se couche ne se traduit pas forcément par le début de l'insécurité [Gwiazdzinski, 2003a: 18]. Les comportements de jour peuvent devenir illicites s'ils se produisent la nuit pour des simples raisons de visibilité. Il suffit de penser à l'interdiction de chasser ou pêcher la nuit.

Des règlements imposent le respect de plusieurs normes telles que la quiétude du voisinage, les nuisances sonores qui résultent de l'activité professionnelle, etc. En Suisse afin de prévenir les conflits ou les régler au cas où de tels problèmes se présentent, il existe le droit du voisinage qui a pour but de spécifier les droits de chacun. Il est régi par des règles fédérales (articles 679 et 684 à 698 du Code civil) ainsi que par des dispositions cantonales. Les émissions de bruit extérieur produites par l'exploitation d'installations sont réglées dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Des réglementations existent aussi pour les activités professionnelles qui s'exercent de nuit. L'article 10 de la Loi fédérale sur le travail (LTr) stipule que « *y a travail de jour entre 6 heures et 20 heures, et travail du soir, entre 20 heures et 23 heures* ».

La législation Suisse prévoit également, à travers la Ltr et l'OLT 1, des encadrements pour les ouvertures des commerces. Ces derniers sont également réglés par d'autres lois cantonales.

Bornes économiques

Le coût de l'utilisation des services urbains peut varier entre le jour et la nuit. Certains tarifs comme le prix du stationnement, de la consommation énergétique ou des communications baissent à partir de 22 heures jusqu'à 6 heures environ, alors que pour d'autres activités les coûts augmentent considérablement. C'est le cas par exemple du travail de nuit, pour lequel des indemnités doivent être versées. Un autre domaine touché est celui de la santé. Des services tels que les soins médicaux ou les services à domicile sont de 10 à 100 % fois plus chers de nuit que de jour [Gwiazdzinski, 2002a : 380].

Le même discours vaut pour la consommation de boissons, l'achat d'aliments, le prix des entrées en discothèque etc.

L'espace-temps délimité par les bornes économiques revient donc plus cher tant à l'employeur qu'au consommateur. Ces modifications de tarif interviennent de manière très différente selon le type de service ainsi que le moment auquel ces dernières sont appliquées.

Bornes fonctionnelles

Pendant la nuit certaines activités journalières continuent alors que d'autres s'arrêtent ou se créent. Ces activités peuvent être mesurées à l'aide d'une série d'indicateurs. Ces indicateurs de l'activité humaine permettent de cerner les rythmes de la nuit urbaine et d'en identifier les marges ainsi que son cœur.

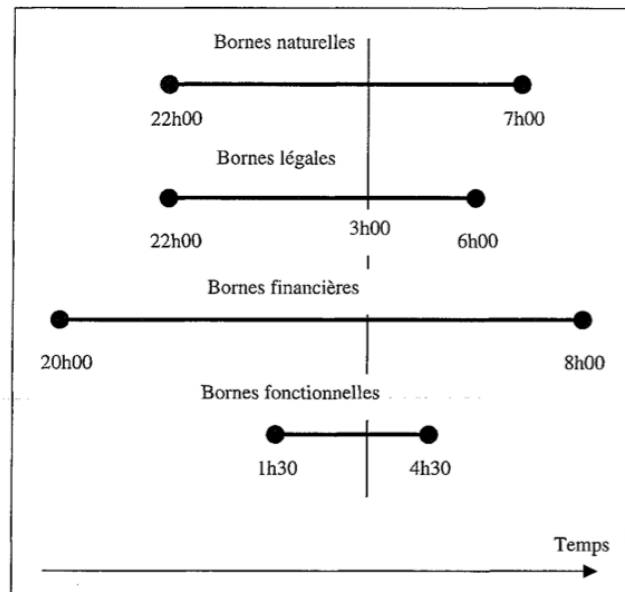
Entre 1h et 6h du matin les consommations d'électricité, de gaz et d'eau baissent. C'est également la période creuse des communications téléphoniques. Les émissions de polluants diminuent également entre 1h et 4h du matin. Ceci peut être mis en relation avec la réduction de la circulation routière et du trafic ferroviaire pendant cette même période. Dans les parkings du centre ville ouverts 24 heures sur 24 peu de voitures y pénètrent entre 1h et 6h [Gwiazdzinski, 2003a : 18-19].

Les services d'urgence en alerte ainsi que les services automatiques fonctionnant en continu comme les opérations bancaires, permettent également de fournir des informations qui contribuent à définir les bornes fonctionnelles de la nuit urbaine.

3.2. Temps d'occupation

Au sein d'une même ville plusieurs nuits différentes peuvent coexister. La nuit légale se superpose à la nuit économique et évidemment à la nuit naturelle et physiologique. Il en résulte des difficultés dans la délimitation des frontières entre le jour et la nuit. La définition des temps de la nuit nécessite la traduction d'un phénomène astronomique en un concept juridique qui implique la définition d'horaires (Figure 4).

Figure 4 : Limites temporelles de la nuit urbaine définies sur la base des bornes [tirée de Gwiazdzinski, 2002 : 403]



La définition de tranches horaires qui pourraient représenter et caractériser la succession des activités qui se produisent aux cours des différents moments de la nuit demeure ardue. Les marges entre la fin de la soirée et le début de la nuit sont très floues car susceptibles de se modifier en fonction de la réalité urbaine analysée.

Selon la définition des temps d'occupations proposé par Luc Gwiazdzinski la **soirée** débute à 20h et se termine à 1h30 pour laisser place à la nuit. La période entre 1h30 et 4h30 correspond ainsi au cœur de la **nuit**, défini auparavant à travers la délimitation des bornes fonctionnelles [Gwiazdzinski, 2005].

L'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, dans une étude préalable à la mise en place d'un observatoire des temps décalés et des temps de la nuit, propose un « modèle temps » élaboré sur la base de comparaisons entre différentes conceptions des temps de la ville conçues par les chercheurs. Dans ce modèle la **soirée** début à 19h pour se terminer à 23h, ce qui correspond également à la fin de la soirée selon la LTr Suisse. La **nuit** correspond à la période entre 23h et 5h [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2007 : 5].

L'adoption de l'une ou de l'autre définition des temps urbains fait suite à des compromis entre les différentes visions des rythmes circadiens (Cf. Annexe 1). Ces horaires sont susceptibles de changer en fonction des spécificités des territoires étudiés.

3.3. Colonisation progressive et nouvelles pressions

Au cours de l'histoire l'homme a sans cesse essayé de contrôler les rythmes naturels. La conquête de la nuit urbaine s'effectue sous l'effet de plusieurs facteurs qui transforment les temps de la vie quotidienne.

D'une manière générale le temps nocturne a été affecté par des bouleversements sociétaux qui ont modifié la manière à travers laquelle l'homme s'approprié cet espace-temps.

3.3.1. Les mutations technologiques

La première étape de colonisation de la nuit par les hommes est sans doute constituée par l'éclairage public. La lumière a progressivement envahi l'espace urbain, en premier lieu pour des questions de sécurité puis pour permettre la poursuite des activités diurnes. L'illumination d'une ville permet en effet de définir la limite entre centre et périphérie et traduit l'intensité des activités nocturnes (Figure 5).



Figure 5 : Photo de la ville de Lugano de nuit prise depuis la commune de Comano (TI).

La « diurnisation » de la nuit a ensuite été rendue possible par les améliorations des techniques de l'information et de la communication (TIC). Le progrès technologique a considérablement marqué les modes de vie urbains ainsi que les rapports aux temps. Dans le but de minimiser les efforts et maximiser les résultats, toute activité est dorénavant mesurée, chronométrée et évaluée en termes de pertes et profits. Le temps ne représente plus uniquement de l'argent mais s'est transformé en un véritable capital. Les moyens pour le maîtriser ont évolué au fil des années. Après l'horloge et l'agenda, de nouvelles technologies ont fait leur apparition : fax, ordinateur portable, e-mail, vidéoconférence, portable, etc. Les radios et les télévisions fonctionnent désormais en continu. Internet permet de conclure des affaires ou de dialoguer en pleine nuit avec un interlocuteur qui se trouve à l'autre bout de la planète, quand il fait jour chez lui.

Même si les flux d'informations demeurent nettement moins importants de nuit que de jour, ils sont frappants comparés à ceux que la technologie permettait il y a vingt ans.

Ces nouvelles technologies contribuent donc à rendre floues les marges entre le temps de travail et celui hors travail ou de repos.

3.3.2. Les mutations économiques

L'époque du taylorisme qui imposait des horaires de travail allant de 8h à 12h et de 14h à 18h, a laissé la place à une époque qui se caractérise par des rythmes de travail plus flexibles. Les transformations des frontières du travail sont liées au passage de l'économie industrielle à l'économie de services. Avec le phénomène de tertiarisation de l'économie, des nouvelles contraintes temporelles résultant de la pression du court terme et du continu s'impose aux entreprises. « L'économie libérale a tendance à considérer le temps comme isomorphe, c'est-à-dire ayant la même valeur quels que soient les moments de la journée, les jours de la semaine, les mois de l'année [...] [Bailly, 2001 : 15].

Le résultat est l'avènement de nouvelles formes de travail: le travail à temps partiel, autonome, à domicile et le travail à horaires décalés.

Le travail de nuit s'inscrit dans cette dernière catégorie. La législation Suisse, selon l'article 16 de la Loi sur le travail (LTr), stipule que le travail de nuit est interdit. Des dérogations peuvent cependant être demandées sous réserve que certaines conditions soient remplies (Cfr. Art. 17 Ltr). L'article 17 alinéa 4 précise que « *En cas de besoin urgent dûment établi, le travail de nuit est autorisé entre 5 heures et 6 heures ainsi qu'entre 23 heures et 24 heures* ». Les exigences à respecter pour obtenir ces dérogations sont régies par les articles 27 à 33 de l'Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail (OLT 1).

Au cours de la dernière décennie le travail de nuit s'est profondément modifié quant à sa structure. Selon une enquête sur les conditions de travail menée en France par la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES) et l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), la part de salariés travaillant de nuit n'a pas beaucoup évolué. Elle est passée de 12.5 % en 1991 à 14.9 % en 2005. Le changement le plus important concerne l'évolution de la part des personnes qui travaillent « occasionnellement de nuit » et celle des personnes travaillant « habituellement de nuit ». Alors que la première a diminué entre 1991 et 2005, la seconde a presque doublé [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2010 : 2].

L'entrée des femmes dans le marché du travail a également contribué à banaliser le travail de nuit. Ce dernier concerne désormais la majorité des secteurs d'activité. Les secteurs de la sécurité et de la santé (police, entreprises de sécurité, pompiers, hôpitaux, service d'urgence) sont spécialement sollicités. Même si limitée à des heures de nuit, l'offre commerciale de biens et services se développe également à travers l'ouverture tardive des établissements nocturnes.

Les changements de la sphère du travail se répercutent également sur d'autres sphères de la vie quotidienne. Si d'une part les travailleurs de nuit disposent de plus de temps libre pendant la journée, ils doivent d'autre part faire face à de nouvelles contraintes. Les changements des rythmes de travail ont des répercussions sur la santé, qui découlent principalement des rythmes de sommeil décalés et de la fatigue. L'organisation personnelle et familiale est donc considérablement bouleversée.

La naissance d'une économie de nuit traduit les nouveaux besoins du « peuple de nuit » en termes de consommation. Ces derniers se manifestent par l'apparition de distributeurs automatiques (cigarettes, billets, boissons, etc.) fonctionnant en continu.

Le nombre d'activités et commerces qui décalent leurs horaires de fermeture en soirée ne cesse d'augmenter. Les nocturnes ainsi que les soldes de nuit connaissent une grande affluence.

A cela il faut ajouter la croissance du nombre d'établissements de loisir nocturnes qui selon les cas restent ouverts jusqu'à l'aube [Chausson, 2008 : 54-55].

3.3.3. Les mutations sociales

La tendance générale à l'individualisme et à la diversification des modes de vie se répercute sur les rythmes de vie quotidiens. La flexibilité du temps de travail, l'importance accordée

au temps libre, le prolongement de la scolarité représentent des exemples de critères qui sont à l'origine des modifications de nos usage du temps et de l'espace. « Avec l'augmentation de la durée de vie, le découpage de notre existence entre formation, travail et retraite apparaît de plus en plus artificiel » [Gwiazdzinski, 2003b: 25]. Il s'avère en effet de plus en plus difficile de distinguer ces trois âges de vie principaux. Ceci relève également de l'émiettement de la structure familiale traditionnelle. Le nombre de couples biactifs au sein de la population ne cesse d'augmenter, tout comme le nombre de célibataires et celui des divorcés [Smadja, 2009 : 23]. Les « temps forts », tels que le moment de la sortie de l'école qui représentait un moment propice à la rencontre sociale, ont laissé la place à des contraintes temporelles plus lâches.

Le dimanche ou les jours fériés, propices à des pratiques culturelles ou sociales, sont de moins en moins respectés et sont investis par les activités les plus diversifiées. Cette inclination à l'autonomie génère une certaine irrégularité et diversité dans les usages temporels de la ville.

Un plus grand choix s'ouvre aux individus et leur demande d'espaces de vie nocturnes s'accroît pour répondre à la philosophie du « tout, partout et à toute heure ». Cette nouvelle manière de s'approprier de la nuit n'est pourtant pas dénuée de conséquences.

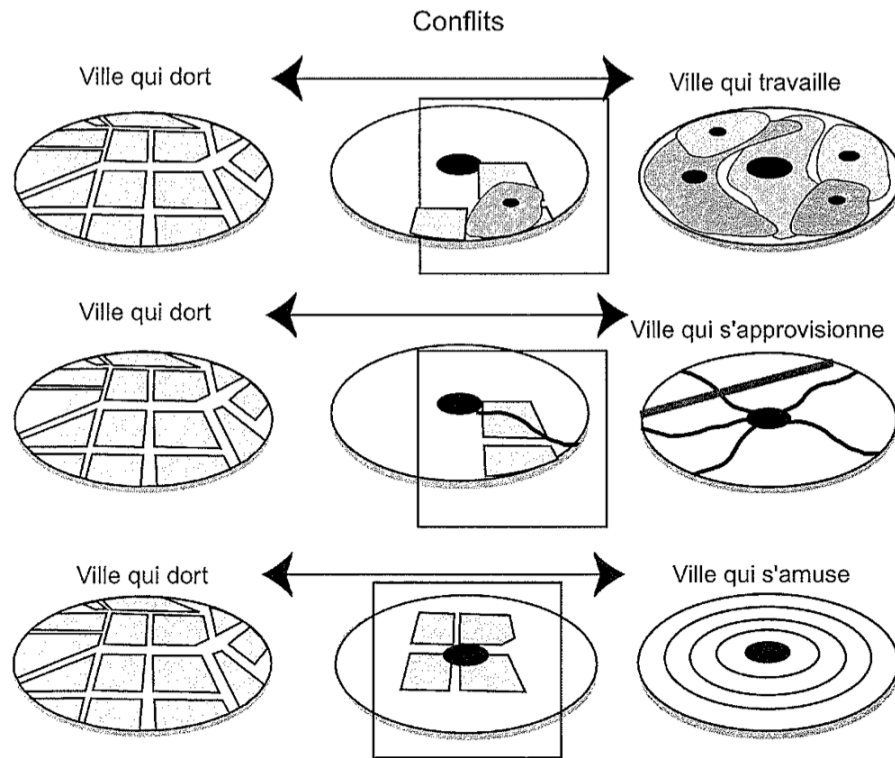
3.4. Nouveaux conflits et tensions

« Hier, à 5 heures, Paris s'éveillait ; aujourd'hui à la même heure, Paris s'endort aussi quand regagnent leur domicile ceux qui ont fait la fête ou qui ont durement travaillé pour permettre cette vie nocturne ou préparer la ville à vivre le jour venu » [Marconis, 2005]. La conquête progressive de la nuit par les activités humaines a donné naissance à de nouveaux rythmes urbains avec des horaires flexibles qui témoignent d'une plus grande liberté mais se traduisent aussi par des contraintes multiples. « Entre le temps international des marchands et le temps local des résidents, entre la ville en continu de l'économie et la ville circadienne du social, entre les lieux des flux et les lieux des stocks, des tensions existent, des conflits éclatent, des frontières s'érigent » [Gwiazdzinski, 2003a: 22].

Des tensions se créent entre les nouvelles pratiques de l'espace nocturne et les populations voisines, entre ceux qui revendiquent le droit d'utiliser leur temps selon leurs envies et ceux qui doivent se confronter à des temps subis ou contraints. « La colonisation différentielle de la nuit urbaine par l'industrie, les loisirs et les services crée des phénomènes de désynchronisations entre offres et besoins ou entre insécurité et encadrement là où il y a quelques années encore, c'était le temps du repos social ou le seul exutoire d'une petite élite sociale. Les pressions venues du jour qui s'exercent sur la nuit urbaine entraînent l'apparition de dysfonctionnements et de désynchronisations spatiotemporelles importantes entre des éléments du système qui fonctionnent dans des rythmes différents » [Gwiazdzinski, 2002a : 704].

Les rythmes urbains se transforment en un champ de confrontations entre « la ville qui dort », « la ville qui travaille » et « la ville qui s'amuse » [Gwiazdzinski, 2002a : 695-700]. Une nouvelle géographie des activités s'établit, créant ainsi des partitions au sein de l'espace urbain aux fonctions et aux utilisations contrastées. (Figure 6)

Figure 6 : Tensions et conflits sur els différents espaces de la ville de nuit. [tirée de Gwiazdzinski, 2002a : 792].



3.4.1. Conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui travaille »

Un premier conflit s'installe entre ceux qui travaillent et qui accèdent à la ville pendant la nuit et ceux qui y résident. Ces derniers désirent conserver les rythmes naturels jour-nuit alors que les travailleurs sont soumis aux horaires imposés par les activités fonctionnant en continu. Ces activités, ainsi que les déplacements qu'elles génèrent, sont source de pollutions sonores. Un exemple assez représentatif est celui des transporteurs dont l'activité se poursuit durant les heures nocturnes. Dans certaines zones de la ville le repos des résidents est bousculé par les nuisances liées aux activités d'approvisionnement, de production, etc. La pratique de la prostitution est également source de tensions en raison des « nuisances » qu'elle produit et des appréhensions qu'elle suscite chez les résidents.

Un autre aspect économique qui donne naissance à des conflits concerne les activités et les commerces qui décalent leurs horaires de fermeture en soirée. Au sein des débats sur l'ouverture des magasins le soir et le dimanche, les partisans de la libéralisation totale des heures d'ouverture des lieux d'achats s'opposent aux défenseurs des droits des salariés. Les premiers soulèvent par exemple la problématique des professionnels quittant le travail après la fermeture des magasins, se trouvant ainsi dans une situation inconfortable. Au contraire les seconds dénoncent les formes d'exploitation des travailleurs ainsi que le bouleversement des temps sociaux traditionnels, résultant de nouvelles logiques de consommation. « *Affaires, flexibilité et adaptation de l'offre aux rythmes sociaux dans un cas, insurrection contre l'aliénation et le symbole de jours fériés échappant à la symbolique du marché de l'autre* » [Dumont, 2007].

Ces tensions symbolisent les conflits entre temps international (propre à l'économie) et le temps local (caractéristique de la ville circadienne). Les rythmes de l'économie et ceux de la vie domestique entrent également en conflit.

3.4.2. Conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui s'amuse »

Spécifiquement dans les centres-villes, des conflits apparaissent entre les résidents et les consommateurs des lieux de nuit. L'ouverture des terrasses des bars avec l'approche de la belle saison se traduit souvent par une augmentation des nuisances sonores. Les activités festives sont également source de bruit que les réglementations légales en vigueur concernant le respect du bruit nocturne peinent parfois à maîtriser. Parfois ces conflits entraînent le départ de l'un ou l'autre acteur. Les résidents fuient les centres-villes bruyants et les lieux de loisir se déplacent vers la périphérie.

Ces confrontations demeurent de grande actualité et les modalités de gestion de ces dernières donnent naissance à de nombreux débats au sein des collectivités. Afin de limiter la consommation d'alcool, réduire les troubles à la tranquillité et améliorer la qualité de vie nocturne pendant les weekends, la ville de Lausanne a élaboré un nouveau règlement municipal sur les établissements et les manifestations entré en vigueur le 1^{er} octobre 2011. Moyennant son application, une heure de repos peut être imposée aux établissements de nuit qui servent de l'alcool. Avec cette « heure blanche » les samedis, dimanches et jours fériés aucun établissement ne pourra ouvrir ses portes, vendre ou servir de l'alcool entre 5h et 6h30 du matin [Ville de Lausanne, 2011].

D'autres conflits se manifestent à travers les violences urbaines. Au moment où l'encadrement social disparaît des scènes de violence, telles des incendies de voitures, constituent un exemple de confrontations sociales qui se multiplient dans la nuit urbaine [Gwiazdzinski, 2002a : 704]. Les conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui s'amuse » suscitent des craintes en termes de sécurité [Chausson 2008 : 63].

La pollution lumineuse figure aussi comme une source de rivalités. L'intensité de l'éclairage urbain dans certaines villes, et en particulier le sur-éclairage de certains monuments, se heurte avec le temps de repos des habitants et des animaux.

3.5. Vers une ville 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ?

La colonisation progressive de la nuit par les activités diurnes n'est désormais plus remise en question. Presque partout il est possible d'observer la présence d'une « nuit urbaine » qui peut prendre une connotation et des formes très différentes.

Cette conquête de la nuit urbaine a en effet démarré plus tôt dans certains pays que d'autres. Dans les grandes métropoles américaines, les supermarchés, les librairies, les magasins d'habits, les crèches sont opérationnelles tant le jour que la nuit [Gwiazdzinski, 2006].

Les recherches sur la ville « ouverte » toujours plus longtemps, ont montré que l'application du modèle américain de la ville, dont le fonctionnement ne s'arrête pas

pendant la nuit, ne peut pas être généralisé. Ce modèle, bien qu'il constitue un exemple permettant d'ouvrir les débats sur les questions liées aux temporalités, ne peut pas être appliqué à toute réalité urbaine.

La taille de la ville ainsi que le contexte territorial dans lequel cette dernière s'insère influencent fortement le développement des activités nocturnes. La « diurnisation » des nuits urbaines s'opère de manière très différente d'une ville à l'autre et l'offre en services urbains ne suit pas la même évolution en tout lieu. Nous ne sommes en effet pas tous armés de la même manière face à l'évolution des rythmes urbains.

Pour la plupart des villes européennes la nuit demeure un espace fortement concentré et centralisé. Luc Gwiazdzinski parle d'une « *ville archipel avec des oasis de temps continu* » [Dumont, 2007]. L'offre urbaine se diversifie fortement selon les jours de la semaine. Cette dernière augmente considérablement à l'approche du weekend ou à l'occasion d'évènements festifs ou culturels particuliers. Au fur et à mesure que la nuit progresse, certaines fonctions sont déficientes alors que d'autres demeurent assurées. L'offre nocturne se polarise aux centres-villes principalement sur les activités de loisir, de santé et de sécurité. Les commerces ouverts toute la nuit se situent le plus souvent aux alentours des stations service.

Ces « oasis au milieu du désert urbain » se résument à un ou plusieurs pôles (certains quartiers de la ville, les lieux festifs, les abords des gares, etc.) et permettent de garantir un « *service public urbain minimal nocturne* » [Gwiazdzinski, 2005a : 190].

Le système urbain nocturne demeure donc un espace contraint au sein duquel l'animation est limitée tant du point de vue spatial que temporel.

3.6. Faire le jour sur la nuit

La manière de vivre et de percevoir la nuit a changé. Ces mutations ont généré une désynchronisation des temps de la vie quotidienne qui font de la nuit un véritable enjeu politique. Face à ces évolutions la nuit ne peut plus être considérée comme un temps mort. En négligeant les questions qu'elle soulève nous permettons à l'économie de dicter ses lois et prenons le risque d'engendrer de nouveaux conflits ainsi que de nouvelles inégalités.

La nuit ne cesse de soulever des questions importantes, telles que le prolongement en soirée de l'heure de fermeture des commerces, qui nécessiteraient une réponse plus pertinente de la part des collectivités publiques.

L'adaptation des services urbains aux besoins temporels de la population soulève des interrogations primordiales pour des politiques urbaines dont l'ambition est celle d'harmoniser l'offre urbaine aux exigences de ses habitants.

Ceci donne naissance à des débats autour de la ville en continu : « *Souhaitons-nous conserver nos rythmes traditionnels ou basculer dans une société en continu, une ville à la carte 24h/24, 7j/7, synonyme de confort pour les uns et d'enfer pour les autres ?* » [Gwiazdzinski, 2004].

En Europe, les premières tentatives de réponse viennent de l'Italie. À partir des années quatre-vingts les autorités italiennes ont pris conscience du fait que pour concilier le temps de la personne et celui du territoire, il est d'abord fondamental de comprendre les temps

de la nuit ainsi que ses usages. « *S'intéresser aux démarches temporelles d'un territoire signifie donc porter attention à la vie quotidienne des habitants, à leurs contraintes personnelles, à leurs relations avec l'offre de services publics, à leurs adaptations souhaitées en matière de transport, de mode de garde, d'organisation du travail, de formes d'emploi, de temps libéré* » [Royoux, 2007 : 451].

La volonté d'agir sur les horaires qui règlent les relations entre les individus au sein de la nuit s'est traduite par l'émergence d'une véritable politique temporelle dont la mise en œuvre est assurée par les bureaux municipaux « Temps-Cité ». Ces derniers ont comme objectifs de « *rationaliser les horaires d'accès des citoyens aux services municipaux, prolonger l'accès au guichets dans des périodes horaires désynchronisées par rapport aux horaires de travail qui prévalent dans la ville, en particulier durant la pause « de midi », tard dans l'après-midi et le samedi, et parfois le dimanche matin (pour les services postaux)* » [Bonfiglioli, 1997 : 24].

A la suite des expériences italiennes, les politiques des temps de la ville se sont diffusées dans d'autres pays. En France, l'intégration des questions liées aux temporalités publiques s'est manifestée, particulièrement vers la fin des années quatre-vingt-dix, par la création de « Bureau des temps » dans plusieurs villes (Paris, Rennes, etc.). En 2004 ces différents bureaux se sont regroupés au sein de l'association « Tempo Territorial » qui représente le réseau national des acteurs des démarches temporelles. En 2006 une « Charte pour la qualité de la vie nocturne » a été signée par différents acteurs publics et privés de l'agglomération Lyonnaise, afin de favoriser le développement de la vie nocturne de la ville [Smadja, 2009 : 50].

D'autres pistes de réflexions ont été explorées à travers l'intégration de la dimension nocturne dans les stratégies de développement des territoires. Les moyens techniques ainsi que les méthodes et les outils d'aménagement du territoire peuvent contribuer à réduire les déséquilibres temporels, anticiper l'évolution des activités de nuit et éviter l'émergence de nouveaux conflits et inégalités [Gwiazdzinski, 2002b : 25]. Les premières tentatives de transcription des temporalités nocturnes dans les schémas directeurs ont porté sur les « Plans Lumière ». Ces derniers constituent des plans de gestion de l'éclairage urbain dont l'objectif principal est de planifier et coordonner un système d'éclairage qui puisse contribuer à affaiblir la consommation d'énergie et réduire la pollution lumineuse.

Des politiques d'éclairage public ont également été mises en places en Suisse. En 2004 la ville de Zurich a élaboré son propre « Plan Lumière » pour « *déterminer le visage nocturne de la cité* » [Moll, 2005 : 5].

L'intérêt croissant des pouvoirs politiques pour les questions temporelles se manifeste également par l'augmentation du nombre d'événements culturels et festifs nocturnes.

C'est le cas par exemple des « Nuit Blanches ». Il s'agit de manifestations artistiques annuelles qui se déroulent pendant toute une nuit. En plus de proposer au public plusieurs animations, elles sont souvent accompagnées de l'ouverture extraordinaire de magasins, musées et d'autres espaces publics ainsi que privés. Au cours de la dernière décennie les Nuits Blanche ont gagné en popularité et contribuent à animer les nuits d'un nombre croissant de villes [Gwiazdzinski, 2005b].

Il en va de même pour d'autres événements tels que la « Fête des Lumières », la « Nuit des musées », les « Traversées nocturnes », etc.

Les quelques initiatives exposées brièvement ci-dessus constituent des exemples de stratégies et de moyens d'intervention que les collectivités déploient pour rendre attractive la nuit et affronter la question des temporalités urbaines. Les autorités se sont d'abord intéressées à la « ville ordinaire ». Ensuite l'émergence de nouvelles demandes de la part des habitants a permis à la « ville de garde » de se développer. Maintenant il semble que le regard soit dirigé davantage vers la « ville événementielle » [Gwiazdzinski, 2009]. *« Aujourd'hui, le dynamisme nocturne est le symbole de la diversité et de la richesse des villes. Combien même la nuit ne s'adresse pas à tous, elle s'ouvre désormais à de plus larges publics. Au-delà de la nuit festive, de nouvelles pratiques culturelles et plus généralement touristiques se dessinent. Ce sont ces nouvelles activités qui suscitent l'intérêt des collectivités locales »* [Chausson, 2008 : 56].

4. Mobilité et transports nocturnes

La mobilité se présente aujourd'hui comme un des phénomènes le plus relevant ayant marqué la période allant de la fin de la deuxième guerre mondiale à nos jours. Cette notion est de plus en plus employée dans des domaines très divers. Lorsqu'un ingénieur aborde le thème de la mobilité avec un géographe par exemple, des incompréhensions peuvent émerger suite à leurs savoirs respectifs. « *Chaque définition relative à un aspect de la mobilité spatiale renvoie à un champ de recherche spécifique traitant d'un objet spécifique* » [Kaufmann, Schuler, Crevoisier et Rossel, 2004 : 25].

Afin de pallier ce manque d'unicité quant aux différentes définitions, dans le cadre du présent travail la mobilité sera appréhendé comme étant la « *propension d'une personne à se déplacer et une potentialité dans les mains de la même personne lui permettant de réaliser ses besoins* » [Pini, 2007].

Cette définition permet de saisir à la fois la mobilité comme un processus impliquant un déplacement dans l'espace aborde également la dimension possible des domaines que les individus peuvent s'approprier et utiliser pour réaliser leurs projets. L'individu peut alors se servir de ce potentiel et le transformer en mobilité spatiale réalisée.

Il est important de préciser ici que « mobilité » et « déplacement » ne sont pas des synonymes. Un déplacement dans l'espace se transforme en mobilité lorsque cela implique un changement social chez l'individu. La mobilité se caractérise alors par un changement d'état tant dans l'espace social que dans l'espace physique [Kaufmann, 2008 : 26-27].

Déplacement et mobilité peuvent donc s'agencer selon différentes configurations. Il est ainsi possible de distinguer ceux qui se déplacent sans être mobiles de ceux qui sont mobiles mais qui n'effectuent aucun déplacement. Les hommes d'affaires, par exemple, font partie de la première catégorie : ils se déplacent d'un pays à l'autre et n'effectuent aucun changement social quant à leur fonction. Le deuxième groupe renvoie aux consommateurs se servant des progrès intervenus dans les technologies de la communication et parvenant ainsi à changer leurs pratiques sociales tout en restant toujours au même endroit. Un dernier cas de figure est représenté par ceux qui sont mobiles tout en se déplaçant, ce qui implique des modifications tant dans l'espace social que dans l'espace spatial [Kaufmann, 2008 : 32].

La mobilité peut être qualifiée selon sa répartition spatiale, causale, modale et temporelle. La répartition spatiale permet d'étudier les déplacements qui se réalisent à partir d'un lieu d'origine vers un lieu de destination. En partant du principe que les individus se déplacent avec un but bien précis, la répartition causale permet de qualifier la mobilité selon les motifs poussant les individus à se mouvoir. S'interroger sur les causes de ces déplacements permet de focaliser l'attention sur le potentiel de mobilité dont les acteurs disposent. Ces derniers sont susceptibles de pouvoir effectuer leurs déplacements à travers différents

modes et moyens de transport. Les premiers se réfèrent aux voies de communications utilisées (transports terrestres, maritimes, fluviaux ou aériens) alors que les deuxièmes sont caractérisés par les techniques de transport utilisées au sein d'un même mode de transport (bus, voiture, moto, train, etc.).

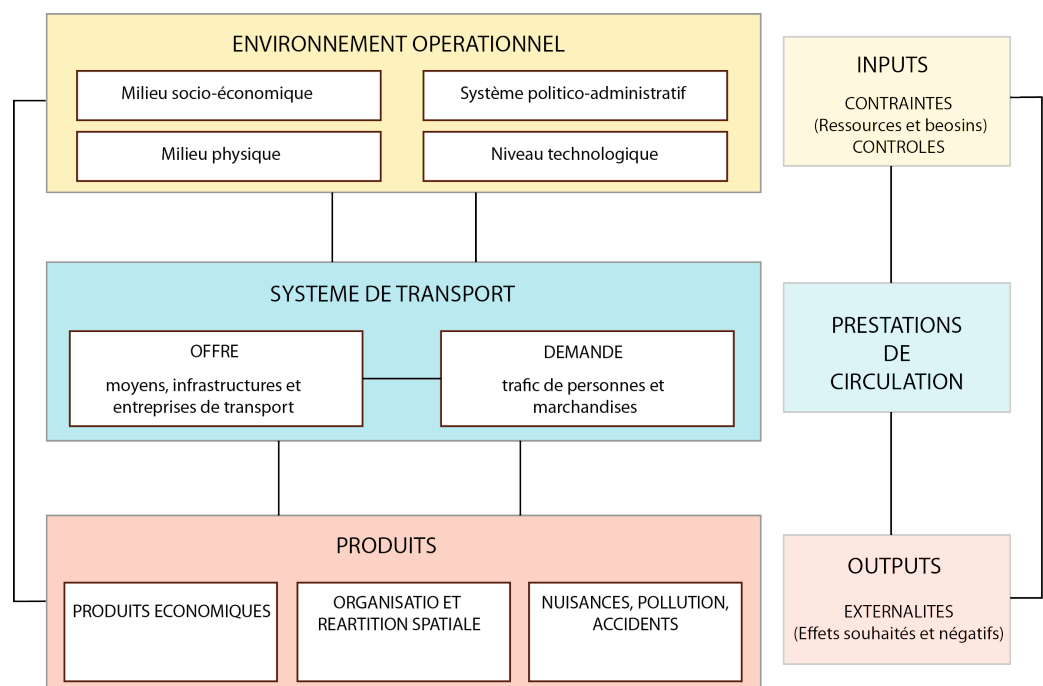
La répartition modale renvoie à la quantité de personnes ou de marchandises, exprimée en pourcentage, transportées par chaque mode de transport pour un territoire et une période donnés.

Les déplacements peuvent finalement être analysés sous l'angle temporel. Il est ainsi possible de distinguer des déplacements journaliers, saisonniers et annuels.

4.1. La mobilité comme système

De par les questions qu'elle soulève, la mobilité spatiale doit être appréhendée par une approche systémique. Le système de transport au sens strict du terme peut être défini comme « l'ensemble constitué par les différents véhicules, les techniques d'exploitation, les réseaux de transport, les infrastructures nécessaires à la circulation des véhicules, les prestataires de services qui utilisent les modes de transport et les réseaux pour offrir un service de transport et les règlements qui régissent le fonctionnement du tout » [Pini, 2007]. Toutefois cette approche technique ne permet pas de prendre en considérations suffisamment le rôle joué par les différents acteurs et la complexité de l'activité de transport. Cette dernière se présente comme un service en relation étroite avec les réalités socio-économique, politique et culturelle de l'espace considéré [Pini, 2004: 176]. De plus l'activité de transport est liée, d'une part, aux contraintes et aux contrôles qui conditionnent le système de transport (inputs) et, d'autre part, aux effets qu'elle peut avoir sur le territoire dans son ensemble (outputs). Afin de s'interroger également sur les interactions que les transports entretiennent avec d'autres systèmes, il est nécessaire d'adopter la représentation du système transport au sens large proposée par Pini (Figure 7).

Figure 7 :
Système de transport au
sens large [modifiée
d'après Pini, 2007].



Le premier élément du système de transport correspond à l'environnement opérationnel. Ce dernier est constitué des milieux physique, socio-économique, du système politico-administratif et du niveau technologique. Ces quatre composantes sont fortement reliées les unes aux autres et influencent le système de transport par le biais de contraintes et de formes de contrôle. Les contraintes se manifestent tout d'abord à travers l'allocation des ressources (inputs) nécessaires au système pour assurer son fonctionnement (ressources naturelles comme le sol ou l'énergie pour le milieu physique, ressources financières pour le milieu socio-économique et ressources techniques pour le niveau technologique). Le milieu socio-économique contribue à déterminer les besoins et à générer la demande de transport. Les règles de fonctionnement qui découlent de la structure politico-administrative peuvent jouer un rôle tant de contrainte que de contrôle. Ce système est responsable de la mise en vigueur des législations et est à l'origine des décisions prises en matière de politique et de planification des transports.

Le système de transport lui-même, en son centre, met en relation l'offre et la demande de transport qui naissent au sein de l'environnement opérationnel.

La demande de transport se présente comme étant « *la nécessité de relier les activités de production, de consommation ou de distribution situées dans des lieux différents* ». [Pini, 2004: 176]. Le système de transport constitue une des solutions à disposition de la société pour faire face à l'hétérogénéité et à la discontinuité de l'espace. Les transports se révèlent ainsi être une condition nécessaire pour faire coïncider les opportunités offertes dans un lieu avec les besoins de la population ou des entreprises, qui se trouvent dans un autre lieu dépourvu de ces opportunités. « *Par sa fonction première (transporter), le système de transport regroupe les lieux en une structure cohérente d'organisation spatiale et influence la localisation des agents destinés à répondre à la demande économique, socioculturelle et politique* » [Pini, 2004: 176].

Les produits du système de transports (outputs) constituent la troisième composante de ce dernier. Il est possible de distinguer les produits économiques (rendement ou valeur ajoutée qui résulte de l'activité de transport, création d'emplois, etc.), spatiaux (répartition spatiale de l'habitat et des activités) et environnementaux (nuisances, pollutions, accidents, etc.).

Les *inputs* et les *outputs* du système de transport sont reliés entre eux par des boucles de rétroaction. Des modifications de l'environnement opérationnel peuvent se répercuter sur les produits du système. De même, ces derniers, qu'ils soient positifs ou négatifs, peuvent induire une adaptation des inputs du système. Une augmentation excessive des nuisances environnementales, par exemple, demande une réaction au sein du système politico-administratif qui peut intervenir à travers l'imposition de réglementations ou normes plus strictes.

4.2. Réseaux et accessibilité

Afin de pallier les discontinuités spatiales du territoire et relier les lieux vers lesquels la population et les entreprises se déplacent pour satisfaire leurs besoins, le système de transport assure sa fonction principale par le biais de réseaux de transports. Ces derniers

constituent l'ensemble de lignes (voies de communication) qui connectent entre eux différents nœuds (lieux composant un territoire) [Pini, 2007]. Les caractéristiques des réseaux en termes de qualités et de défauts, permettent de qualifier l'accessibilité d'un lieu par rapport à un autre.

Cette notion d'accessibilité peut être définie comme la « *la plus ou grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transports existants* » [Bavoux, Beaucire, Chapelon et Zembri, 2005 : 41]. Cette explication n'est cependant pas suffisante pour refléter de manière pertinente les nombreux enjeux que la question d'accessibilité soulève. Celle-ci peut être appréhendée selon une acception spatiale ou économique. L'approche spatiale met l'accent sur la situation ou la position géographique d'un lieu ainsi que sur la distance à parcourir pour l'atteindre, alors que dans une optique économique l'intérêt est porté davantage sur les besoins de déplacement qui se trouvent en ces lieux. Cela revient à se préoccuper des opportunités de déplacements et des capacités des destinations à renforcer leurs fonctions d'attraction. Ces dernières dépendent fortement de la qualité des services offerts. Un service peut être considéré de qualité par un utilisateur s'il « *répond de manière satisfaisante aux besoins de déplacements (personnes) ou besoins acheminement (marchandises)* » [Bavoux et al., 2005 : 41]. L'accessibilité permet dès lors de mesurer la performance du système de transport au sens large.

Les améliorations des conditions d'accessibilité peuvent avoir des effets positifs (meilleurs potentiels de production) sur les entreprises ainsi que sur les individus (meilleures opportunités de vie). Ces améliorations peuvent de même entraîner des conséquences négatives comme la délocalisation des entreprises sous l'effet de concurrence ou la perte d'attractivité de certaines régions en raison de la régionalisation du rapport domicile-travail.

Cette amélioration ne se traduit pas automatiquement par un développement économique du territoire considéré. Il dépend de plusieurs facteurs tels que la mise en place de politiques d'accompagnement par le système politico-administratif ou la capacité des acteurs à exploiter les nouvelles potentialités dont ils disposent.

Cette capacité varie fortement d'un acteur à l'autre car « *nous ne sommes pas tous égaux face à l'accessibilité* » [Bavoux et al., 2005 : 42]. L'absence d'un réseau de bus de qualité ou la possession d'une voiture sont des facteurs discriminants. C'est le cas, par exemple, des périphéries dans lesquelles la population, faute d'un réseau de transports publics mal adapté aux rythmes de croissance urbaine, est contrainte d'utiliser la voiture individuelle pour accéder à certaines parties du territoire.

4.3. Les acteurs du système de transport nocturne

Dans l'imaginaire collectif, la nuit urbaine renvoie la plupart du temps à la fête et aux jeunes. Toutefois cette catégorie de population n'est pas la seule à coloniser la nuit. D'autres acteurs comme les ménages, les opérateurs de transport et les autorités publiques interagissent avec le système de transport nocturne. Ils sont issus du milieu socio-économique ainsi que du système politico-administratif et peuvent être regroupés en quatre catégories :

- *Bénéficiaires directs*

Les différentes villes évoquées par Gwiadzinsky (Cf. chapitre 3.4) renvoient à des catégories d'acteurs variés qui entretiennent différentes relations avec la mobilité nocturne. En termes de flux de trafic la plus grande opposition se manifeste entre la population de la « ville qui dort » et celle de la « ville qui s'amuse ». Alors que la première n'est pas considérée comme génératrice de déplacements, la seconde, elle, effectue des déplacements pour satisfaire ses besoins en activités nocturnes et génère en conséquence une demande de transport. La longueur des distances parcourues varie évidemment en fonction de l'écart spatial entre les lieux de résidence et les lieux d'activité.

Comme observé précédemment dans le chapitre 3.3, la fréquentation de bars, restaurants, discothèques, etc., se situe au sommet des motifs de déplacements nocturnes. Ces lieux sont davantage fréquentés par les jeunes, ce qui fait de cette catégorie sociale la principale population nocturne. Bien que ce constat ait été largement confirmé par les chercheurs [Espinasse et Buhagiar, 2004, Gwiadzinski, 2002a], il est intéressant d'observer que, suite aux bouleversements sociétaux et aux modifications des rythmes urbains, les activités nocturnes s'ouvrent désormais à un public plus large. Outre les nuits festives, le développement des nuits culturelles a poussé une classe de personnes plus âgées à découvrir la nuit.

Dans cette catégorie d'acteurs se retrouvent donc les usagers, dont font partie la population résidente et surtout celle temporaire (fêtards, travailleurs, etc.), qui génèrent la demande et qui bénéficient directement des services offerts par le système de transport. En contrepartie, ils contribuent au financement du système à travers, par exemple, le paiement d'un titre de transport par les usagers des transports collectifs, le versement d'impôts sur le carburant, les tarifications pour usagers des transports individuels motorisés, etc.

- *Bénéficiaires indirects*

Cette catégorie regroupe les personnes ainsi que les activités qui saisissent les opportunités offertes par la présence du système de transport, qui bénéficient de l'amélioration des conditions d'accessibilité engendrée par ce dernier, sans en faire cependant nécessairement une utilisation directe. Les restaurants, les bars et les boîtes de nuit tirent profit de ce système de transport étant donné qu'il permet d'acheminer la clientèle vers le centre-ville et les lieux d'intérêt.

Il en va de même pour les entreprises qui grâce aux services de mobilité, peuvent se dispenser de la prise en charge des coûts générés par le transport de leurs employés.

Pour certains acteurs ces bénéfices peuvent se transformer en inconvénients. C'est le cas par exemple pour la population résidente qui profite de la possibilité de satisfaire ses besoins à travers l'activité du système de transport tout en subissant les externalités négatives (bruit, pollution, etc.).

- *Opérateurs de transport*

Les entreprises de transport, privées et publiques, assurent les services de transport collectif et s'affirment comme véritables protagonistes de la ville nocturne. Au sein du système de transport, la mise en relation entre l'offre et la demande est directement assurée par les opérateurs qui constituent une véritable interface entre les usagers et les services de transport.

En plus d'accomplir la fonction de transport, elles se présentent désormais comme prestataires de services publics et gestionnaires de déplacements. Les tâches à accomplir pour assurer ces prestations se sont progressivement complexifiées et la qualité des services exigés par l'utilisateur ne cesse de croître. Afin de répondre à l'augmentation de l'offre et à sa modernisation, les entreprises de transport se doivent de faire preuve de grandes capacités d'adaptation en redoublant les efforts en termes d'investissements et d'équipements. Ces investissements sont financés par les recettes versées par les usagers ainsi que par les subventions étatiques. Sans ces contributions, il serait impossible d'assurer le service ainsi que les renouvellement du matériel.

Au sein du système de transport les prestations des opérateurs sont effectuées sous forme de mandats et sont assurées à condition que les coûts d'exploitation soient entièrement couverts. L'entreprise de transport permet donc au système de mobilité nocturne de répondre aux besoins des usagers, à condition que des ressources financières suffisantes soient déployées par d'autres acteurs.

- *Pouvoirs publics*

Les collectivités publiques jouent un double rôle au sein du système de transport : celui de décideur et celui d'animateur. Elles peuvent encadrer ou contraindre les évolutions dans le domaine de la mobilité ainsi que les accompagner, les amplifier ou même les initier. Les tâches publiques varient en fonction du niveau institutionnel considéré. Chacun contribue de manière proportionnelle au financement des prestations des services de mobilité. Dans le système politico-administratif suisse, l'Etat est responsable de l'élaboration de lois et de lignes directrices pour le développement des infrastructures nationales et définit également les objectifs de la politique de transport qui constituent une base pour la planification cantonale. Ces derniers sont mentionnés dans les Plans sectoriels des transports. Les cantons fixent leurs objectifs et leur marge de manœuvre à l'égard des autorités inférieures. Pour ce faire, ils disposent d'un instrument d'aménagement, le Plan directeur, qui permet de coordonner les activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire. Il revient enfin aux Communes, à travers l'établissement de Plans d'affectation, de traduire et concrétiser ces objectifs par des mesures contraignantes pour les particuliers. [Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN), 2004 :2-4]. La commune représente le premier maillon de la chaîne reliant la population aux services de mobilité.

Normalement, selon la typologie du trafic, chaque niveau institutionnel contribue de manière proportionnelle au financement des infrastructures et des prestations de transport. Les modes diffèrent d'un pays à l'autre. Alors que certains alimentent

leurs budgets par des impôts ou des taxes, d'autres font appel à des sources de financement plus spécifiques (péages, emprunts, etc.).

Or, comme sera précisé de manière plus détaillée par la suite, au sein des politiques de transport, les services nocturnes sont considérés comme une offre de transport additionnelle qui ne reçoit généralement pas de contributions publiques. Ceci se répercute directement sur les possibilités de développement des services de transport de nuit.

4.4. Offre en transports nocturnes, quelles solutions?

Comme observé dans les chapitres précédents, la transformation des relations entre l'homme et l'espace, ainsi que les changements intervenus dans les nouveaux rythmes urbains, se sont traduits par la multiplication des déplacements et par l'apparition de nouvelles formes de mobilité.

Les conséquences du glissement des activités diurnes à des heures de plus en plus tardives se répercutent également sur les comportements en matière de déplacements nocturnes.

Plusieurs chercheurs se sont alors intéressés aux nouvelles pratiques de mobilité, en essayant de comprendre la genèse de l'émergence de nouveaux services nocturnes. Parmi les premiers travaux d'exploration, une étude internationale a été menée en 2005 dans le cadre du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) sur les services de mobilité nocturnes dans les villes européennes. L'ouvrage « Nuit d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières » de Luc Gwiazdzinski [Gwiazdzinski 2007]³, recueille les principaux résultats de cette étude et constitue, de ce fait, une première exploration des solutions de transports qui se mettent en place à travers toute l'Europe pour répondre à ces nouvelles exigences en matière de mobilité.

Les questions liées aux déplacements nocturnes ont également fait l'objet d'une recherche menée en 2004 par Espinasse et Buhagiar auprès des jeunes sortants nocturnes 19 à 29 ans, pour raisons de loisirs ou pour raisons professionnelles, habitant la communauté urbaine strasbourgeoise et la banlieue parisienne. Son objectif était de comprendre les vécus et les représentations nocturnes des jeunes, les motivations et les freins qui les poussent à sortir la nuit, ainsi que leurs représentations des différents modes de déplacement. Il en ressort un bilan, établi par les auteurs, sur les attentes et les besoins nocturnes des jeunes interrogés en terme de services et de transport. Les résultats de ce travail d'observation ont d'abord été résumés dans un rapport d'étude détaillé [Espinasse et Buhagiar, 2001] puis publiés dans l'ouvrage « Les passagers de la nuit. Vie nocturne des jeunes » [Espinasse et Buhagiar, 2004].

Ces recherches ont permis de mettre en évidence les aspects les plus marquants de l'évolution de la demande et de l'offre en services nocturnes. Elles ont en particulier

³ D'un point de vue méthodologique la démarche d'observation a pris deux ans et s'est articulé autour de sources différentes : enquêtes par le biais de questionnaires, rencontres et explorations, recensements complémentaires, visites d'expériences, enquête spécifique sur la mobilité des jeunes et traversées nocturnes. Une fois les données récoltées, les acteurs ont été mis en réseaux à travers l'organisation de Colloques internationaux, la constitution de formations universitaires, etc. [Gwiazdzinski, 2006 :36-37].

contribué à identifier les difficultés qui interviennent dans la définition de la mobilité nocturne tout en s'intéressant au rôle joué par les pouvoirs politiques dans ce domaine.

Malgré une offre de services qui demeure principalement diurne, des solutions de transport nocturne se mettent en place pour répondre aux nouvelles pratiques de mobilité. L'augmentation des déplacements qui résultent du développement des activités nocturnes, contribue à renforcer la tendance à la hausse de la périodicité, de la fréquence et de l'amplitude des services de transport de nuit.

Cette considération ne peut toutefois pas être généralisée car les services de transport prennent des formes très différentes en fonction de la taille et de la position hiérarchique du territoire étudiée dans le système urbain [Gwiazdzinski 2007 : 57-65]. Alors que dans certaines métropoles le concept de « ville 24h/24 » se dévoile par la présence de services de transport en continu (Berlin, Londres, etc.), dans d'autres réalités urbaines de taille plus modeste ces services présentent des trous temporels ou sont complètement absents.

Les réponses des collectivités demeurent donc éclatées et diversifiées. Afin de saisir les « bonnes pratiques » en matière de transports de nuit, des exemples issus de différents contextes géographiques, socio-économiques et institutionnels seront présentés par la suite.

Pour que ce panel d'exemples soit suffisamment représentatif des différentes catégories de services il est en effet nécessaire de considérer des réalités territoriales variées. Ces expériences sont rarement transposables telles quelles, mais une fois étudiées et comprises elles peuvent fournir des enseignements précieux et être adaptées par la suite.

De manière à permettre une comparaison, chaque service sera analysé selon les éléments suivants :

- **historique et conditions de mise en œuvre ;**
- **caractéristiques du réseau et solutions techniques;**
- **jours de fonctionnement et fréquence de desserte;**
- **tarifs et financement ;**
- **promotion et spécificités.**

4.4.1. Transports publics nocturnes

Sur la base des recherches menées par Gwiazdzinski, il est possible de distinguer trois catégories de services de transport public nocturne ou de soirée [Gwiazdzinski, 2007 : 65] :

- prolongation du réseau de jour en soirée
- réseau spécifique de nuit
- réseau fonctionnant en continu

Rien qu'en Suisse, à l'échelle nationale, des stratégies diversifiées sont adoptées pour la gestion des déplacements nocturnes. A l'heure actuelle plus d'une trentaine de réseaux de transports publics nocturnes sont en fonction pendant les nuits des weekends. Parmi ces

expériences, certaines d'entre elles seront approfondies selon la taille de la ville ou de l'agglomération considérées.

En ce qui concerne les réseaux de transport publics qui fonctionnent en continu, le territoire suisse en étant dépourvu, les expérimentations menées dans les grandes métropoles européennes serviront de référence.

Prolongation du réseau de jour en soirée

Le décalage des heures de fonctionnement du service diurne en soirée représente la première tentative de réponse aux nouvelles demandes en matière de déplacements nocturnes. Dans la grande majorité des capitales européennes les services de transport sont prolongés jusqu'à minuit environ ou au plus tard à une heure [Gwiazdzinski, 2007 : 65]. Si dans les villes de taille moyenne ces services s'arrêtent généralement vers 22h, les villes les plus petites ne parviennent pas à développer l'offre nocturne qui demeure parfois inexistante même à partir de 19h. Il faut préciser que dans certaines circonstances ce service de soirée est qualifié faussement de « nuit », le temps de la nuit commençant à 1h et se terminant à 5h environ.

Cette solution présente néanmoins l'avantage de ne pas engendrer trop de frais. Ceci résulte principalement du fait que la mise en place du système de transport ne nécessite pas d'importants investissements supplémentaires. En effet le matériel roulant est déjà à disposition des opérateurs de transport et le travail de soirée n'est pas soumis aux mêmes dispositions législatives qui régissent le travail nocturne et qui imposent le versement d'indemnités supplémentaires.

De plus il faut mentionner que les réseaux de soirée sont souvent considérés comme complément à l'offre en transports diurne. Les coûts d'exploitation sont donc couverts par les contributions versées par les différents niveaux institutionnels.

Réseaux spécifiques de nuit

Certaines villes ont réussi à mettre en place de véritables réseaux de transport public entre 1h et 5h (à l'exemple de ZH, LS, etc.) alors que d'autres ont développé des services de mobilité nocturne se résumant à une seule ligne de bus.

Par la suite seront présentés quelques exemples de solutions pour le transport de nuit appliquées dans différentes villes suisses et européennes.

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) – Nachtnetz (ZH)

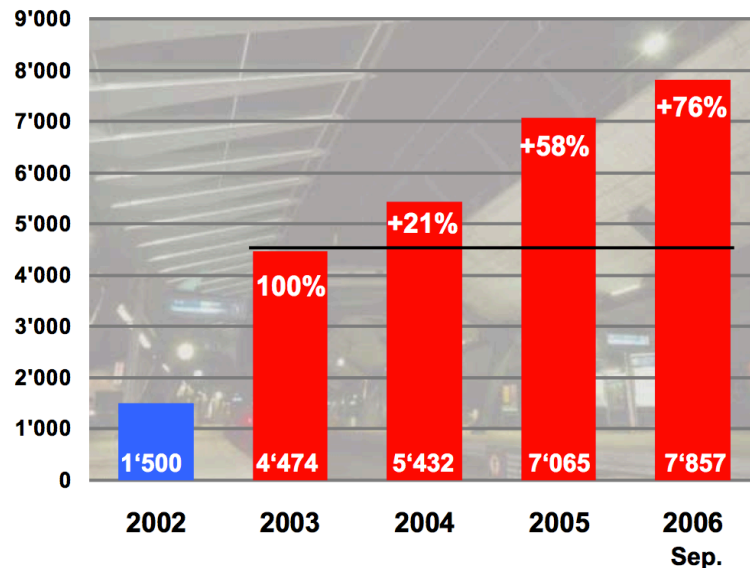
L'agglomération de Zurich, qui compte plus d'un million d'habitants, se retrouve en première place dans l'organisation hiérarchique du système urbain suisse. A l'échelle du pays, Zurich s'affirme comme un véritable pôle financier, politique et culturel qui se distingue par ses capacités à rassembler et mettre en réseaux les unités urbaines qui forment l'agglomération.

- Historique et conditions de mise en œuvre

Le réseau de transports nocturnes zurichois fut introduit le 12 décembre 2002. Avant cette date l'offre nocturne se limitait à quelques services de bus de nuit développés par la société de transport de Zurich, les municipalités et les

associations privées. En 2005 le réseau nocturne comptait plus de 730'000 utilisateurs et au cours des huit dernières années la demande s'est accrue de plus de 200 % (Figure 8) [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 3]. Suite à cette hausse d'utilisateurs la capacité maximale de réseau a rapidement été atteinte. Ceci a entraîné une adaptation progressive de l'offre pour faire face également à l'augmentation du trafic de loisirs et des activités nocturnes.

Figure 8 : Evolution du nombre de passagers par nuit du ZVV-Nachtnetz [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 3].



- *Caractéristiques du réseau et solutions techniques;*

L'offre nocturne constitue un complément à l'offre diurne et couvre toute la zone de la communauté tarifaire. A l'heure actuelle près de 94% des communes du canton de Zurich sont desservies par les réseaux de nuit. [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 8]. Ce dernier se compose de 51 lignes de bus et 9 lignes « Stadtschnellbahn » (S-Bahn)⁴ (Cf. Annexe 2).

Il est possible de distinguer trois types de lignes de bus [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 13] :

- *Lignes régionales*: garantissent les liaisons sur les couloirs dont le potentiel est inférieur à celui de lignes S-Bahn ou dont les destinations sont spatialement dispersées.
- *Lignes de raccordement*: permettent d'assurer les correspondances entre les lignes de bus et ferroviaires.
- *Lignes urbaines*: relient les communes situées à proximité du centre ville et constituent un complément aux lignes régionales et à la S-Bahn.

Les services de transport effectués par S-Bahn présentent l'avantage d'avoir une capacité plus grande et peuvent compter sur une clientèle déjà familiarisée avec

⁴ Réseaux ferroviaire de transport en commun urbain et suburbain connu dans les pays francophones sous le nom de Réseaux express régional (RER).

l'offre diurne. De plus dans l'agglomération zurichoise le potentiel de développement des lignes S-Bahn est élevé car ces dernières constituent l'ossature du réseau de transport public nocturne. Plusieurs nouveaux couloirs sont actuellement à l'étude.

A l'endroit où les différentes lignes du réseaux se croisent, des interfaces de transport permettent de passer d'un moyen de transport à l'autre (bus et chemin de fer) et assurent les correspondances entre ces derniers.

La coordination ne se fait pas seulement entre différents moyens de transport mais également avec les autres réseaux de transport public nocturnes des régions et des agglomérations voisines.

Depuis le mois de décembre 2011 un seul supplément nocturne permet aux usagers d'utiliser 9 réseaux nocturnes différents tels que le « Nachtwind » (Suisse orientale), la « Nachtwelle » qui assure les liaisons entre Baden, Aarau, Olten, etc., et les trains nocturnes spéciaux « Nachtexpress » qui permettent de relier Zurich à Lucerne et à Zoug [Zürcher Verkehrsverbund, 2012].

- *Jours de fonctionnement et fréquence de desserte;*

Le ZVV Nachtnetz est actif les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, ainsi que pendant la plupart des jours fériés. Des services supplémentaires sont également opératifs lors des grandes manifestations (« Streetparade », « Zürifest », etc.) pour renforcer l'offre nocturne actuelle et faire face à l'augmentation importante d'usagers qu'elles génèrent.

La fréquence horaire des lignes qui desservent la ville de Zurich est de trente minutes. Pour les villes principales de l'agglomération elle est de une heure et pour les autres régions elle s'élève à 2 heures.

Entre 2004 et 2005 la réduction des fréquences de desserte d'une heure a contribué à augmenter considérablement le nombre d'usagers (Figure 9).

| Buslinie | | Ø Anzahl Fahrgäste pro Nacht | | |
|----------|---------------------------|------------------------------|----------------------|----------|
| | | 2h-Takt 1.Hj.2004 | 1h-Takt 1.Hj.2005 | Wachstum |
| N72 | Schwerzenbach–Rumlikon | 76 | 115 | 152% |
| N81 | Uster–Nossikon–Hegetsberg | 35 | 51 | 145% |
| N86 | Wetzikon–Oetwil–Grüningen | 50 | 80 | 159% |
| N87 | Wetzikon–Bauma–Fischtal | 35 | 55 | 156% |
| N88 | Wetzikon–Hinwil–Wald | 38 | 55 | 146% |
| | Durchschnitt | | | 151% |

Figure 9 : Evolution du nombre de passagers par nuit pour les lignes N72, N81, N86, N87 et N88 entre 2004 et 2005 [Zürcher Verkehrsverbund, 2006 : 9].

- *Tarifs et financement*

Pour l'utilisation du réseau de transport de nuit zurichois les usagers doivent disposer de deux billets.

Premièrement il faut posséder un titre de transport valable jusqu'à 5 heures du matin du jour suivant (tel qu'un billet de la communauté tarifaire ZVV, l'abonnement général des Chemins de fer fédéraux, etc.).

Deuxièmement les usagers doivent s'acquitter d'un billet supplémentaire de nuit au prix de 5 CHF (pour une validité de 12 heures).

L'acquisition de ces billets ne peut pas être effectuée à bord des bus ou des trains. Ils doivent être achetés aux machines de distribution conventionnelles, aux distributeurs automatiques à écran tactile (touche « Nachzuschlag »), par le biais d'une carte multi-réductions (au prix de CHF 27 pour 6 réductions) ou par SMS. En envoyant un message au numéro « 988 » dont le prix est fixé à CHF 5, l'utilisateur reçoit un message sur son portable qui prouve le paiement du supplément nocturne et qui doit être présenté au conducteur ou au contrôleur.

Le supplément de nuit peut également être acheté dans le « Caffè & Bar Bellevue » les nuits de vendredi et de samedi jusqu'à 4 heures. L'abonnement « général CFF », l'abonnement « demi-tarif CFF », l'abonnement « voie 7 CFF » ou d'autres cartes de réduction n'exemptent pas l'utilisateur du paiement de taxe supplémentaire.

La surtaxe permet de couvrir une bonne partie des frais d'exploitation du réseau de transports public nocturnes. Les coûts restants sont pris en charge par des partenaires privés tels que la Banque cantonale zurichoise (ZKB). Cette dernière représente un Partner important et offre aux détenteurs d'un compte « jung, student ou start » la possibilité d'acheter le billet supplémentaire « ZKB Nachtschwärmer » par SMS au prix de CHF 0.20 [Zürcher Verkehrsverbund, 2012].

- *Promotion et spécificités*

Le succès du réseau zurichois est le résultat d'une prise de conscience par les autorités de l'augmentation des activités nocturnes et leur volonté d'adapter constamment l'offre à la nouvelle demande. Cet engagement s'est traduit par l'élaboration d'une véritable stratégie « Nachtvision » qui permet d'ouvrir un débat politique sur la question et pose les bases pour une planification de l'offre plus organisée et coordonnée.

Afin de fixer les objectifs de cette « Vision nocturne » des études sur l'offre actuelle ainsi que sur les pratiques et les besoins des noctambules ont été menées. Ces analyses ont ensuite permis d'identifier les mesures prioritaires à prendre pour améliorer la qualité de l'offre et sa lisibilité.

Afin de simplifier la mémorisation et la compréhension de l'offre, la ZZZV a simplifié les horaires. Les heures de départ et la fréquence de desserte de chaque ligne subissent rarement des modifications, ce qui facilite la planification du réseau et assure une meilleure coordination entre les lignes nocturnes.

Le parcours de ces dernières est le plus direct possible et les détours sont en principe évités. De plus ces itinéraires suivent autant que possible les lignes diurnes, auxquelles les usagers sont davantage familiarisés.

La nomenclature des bus nocturnes (N) et des lignes de trains (SN) est très intelligible et contribue à rendre l'offre plus attractive. Il en va de même pour la présence du personnel d'accompagnement à bord des véhicules (agents de sécurité) et celle des médiateurs près des interfaces de transport qui fournissent toute sorte de renseignements sur le réseau.

Les campagnes publicitaires menées périodiquement par la ZVV représentent un moyen très efficace de promotion et de communication de l'offre nocturne (Figure 10). Il en va de même pour le site Internet des ZZV qui fournit de nombreuses informations sur le « Nachtnetz » (horaires, plans, modifications, etc.).

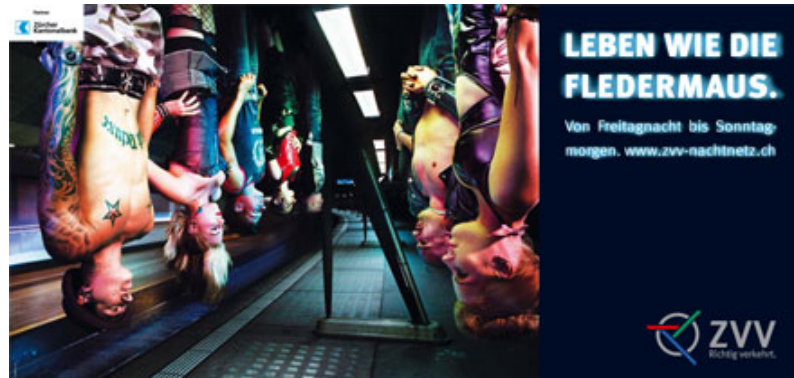


Figure 10 : Campagne publicitaire « Vivre comme les chauve-souris » lancé en 2007 par le ZVV [Zürcher Verkehrsverbund, 2012].

NOCTAMBUS JURA

Le Canton du Jura se situe au nord-est de la Suisse et sa population totale dépasse le 70'000 habitants au 31 décembre 2011 (Fondation interjurassienne pour la statistique, 2012). Ils se répartissent de manière très hétérogène sur le territoire. Les chefs-lieux (Saignelégier, Porrentruy et Delémont) constituent les unités urbaines principales mais la densité démographique sur l'ensemble du Canton demeure faible. Delémont, la seule agglomération du Jura, est traversée par d'importants axes de transport routiers ainsi que ferroviaires et représente le point d'ancrage avec le réseau des villes suisses.

- Historique et conditions de mise en œuvre

L'offre en services de transport nocturne sur le territoire jurassien s'est développée par étapes successives.

En juin 2001 à l'initiative du Canton le bus « Hibou Val Terbi » fut mis en place au cours des nuits de samedi et dimanche afin de desservir les quelques 6'500 habitants des villages entre Delémont et Montsevelier. En 2005 plus de 100 personnes par weekend utilisaient ce service.

En novembre 2002 le « Noctambus franc-Montagnard » fut lancé suite à une initiative privée dans le but de desservir une quinzaine de villages entre Saignelégier et La Chaux-de-Fonds entre 23h15 et 04h45 les nuits de vendredi et samedi. En septembre 2004 le Noctambus s'est constitué en Association pour assurer la continuité du service. En 2005 la fréquentation moyenne était d'une soixantaine d'utilisateurs par weekend, sur les 8'500 personnes des communes desservies.

Le service « PubliCar Hibou Ajoie » fut lancé en décembre 2002 à l'initiative du Canton en tant qu'extension de l'offre diurne PubliCar⁵ aux nuits de vendredi et

⁵ Service de transport à la demande mis à disposition par CarPostal SA. Cette offre sera approfondie dans le chapitre 4.4.2.

samedi entre 23h30 et 03H00. En 2005 la moyenne de personnes transportées était inférieure à 40 [Gouvernement jurassien, 2006 : 4-5].

Au cours de la législature 2003-2006 le Gouvernement jurassien s'est fixé comme objectif de développer l'offre en transports nocturnes pendant les nuits des weekends. Un concept d'offre globale a donc été élaboré afin d'harmoniser les offres déjà existantes ayant des modes de gestion et financement hétérogènes et de fournir un service aux régions qui en étaient dépourvues. Il s'agissait également d'améliorer l'adéquation de l'offre à la demande et de trouver de nouvelles sources de financement en intégrant les partenaires privés ainsi que les communes. Pour atteindre ces objectifs l'« Association des transports nocturnes jurassiens » fut fondée le 30 avril 2006.

Plusieurs éléments ont contribué au développement de l'offre en transports nocturnes dans le Canton du Jura :

- Un cadre institutionnel favorable : cette offre constituant un objectif du Programme gouvernemental, est inscrite dans le Plan directeur cantonal (fiche 2.02 art. 3 al.5) et fait partie des objectifs du Programme pluriannuel de prévention et de promotion de la santé (amélioration de la sécurité routière) [Gouvernement jurassien, 2006 : 3] ;
- Une demande potentielle en constante augmentation qui a été étudiée grâce aux résultats de l'enquête menée en 2005 auprès des jeunes jurassiens afin de connaître leurs besoins et leurs attentes en matière de déplacements nocturnes.
- La volonté exprimée par tous les acteurs concernés d'unifier les différentes offres isolées, dont le succès a constitué un encouragement et un banc de départ pour étendre le service au Canton entier [Journal des débats, 2006 : 447].

Le 30 novembre 2009 l'« Association du Noctambus jurassien (ANJ) » voit le jour suite à la fusion entre l'« Association du Noctambus franc-montagnard (ANFM) et l'« Association des transports nocturnes jurassiens (ATNJ) ». Suite à cette unification 92 % de la population du Canton est désormais desservie par le réseau de transport de nuit jurassien [Gouvernement jurassien, 2006 : 8].

- *Caractéristiques du réseau et solutions techniques;*

Le réseau actuel Noctambus se compose de 13 lignes de bus (Figure 11) dont le fonctionnement est assuré par six véhicules. Ces lignes effectuent vingt-trois courses par nuit et parcourent par année environ 60'000 km. Les lignes du Noctambus se répartissent en trois zones principales (Ajoie, Franches-Montagnes et Delémont) et sont reliées à un chef-lieu qui permet d'assurer les correspondances au sein du réseau (Porrentruy, Saignelégier et Delémont). La zone Franches-Montagnes présente deux zones supplémentaires : la Chaux-de-Fonds et Tramelan-Tavannes.

Les lignes Ajoie Est et Ajoie Ouest partent à heures fixes et desservent les communes selon les souhaits des usagers. Toutes les lignes du réseau permettent d'effectuer des allers-retours entre lieux de départ et de destination.

Des liaisons avec l'extérieur sont assurées et garantissent des correspondances avec les réseaux de transport nocturnes des cantons voisinsants. C'est le cas par exemple de la ligne « Moonliner M31 » du réseau nocturne de la région de Berne qui permet de relier Delémont à Bienne.

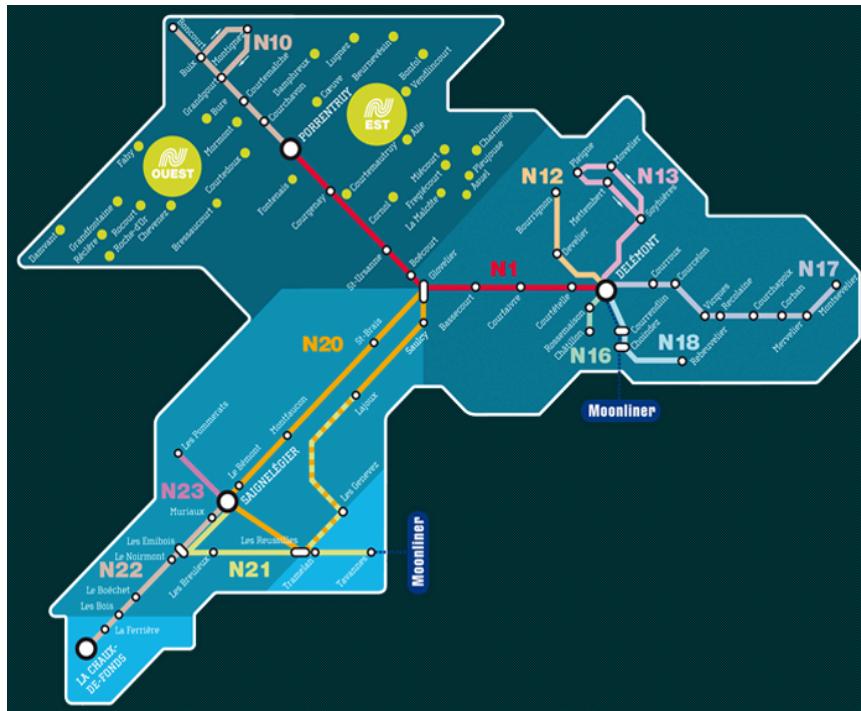


Figure 11 : Carte du réseau Noctambus à l'état 2012 [Noctambus Jura : 2012].

- *Jours de fonctionnement et fréquence de desserte;*

La planification des horaires a été effectuée en considérant les facteurs suivants [Gouvernement jurassien, 2006 : 8] :

- prendre en compte les heures de fermeture des établissements ainsi que les habitudes de rentrée des jeunes ;
- limiter les contraintes techniques et financières en limitant le temps d'arrêt ainsi que l'utilisation de véhicules supplémentaires ;
- assurer les correspondances avec les trains en provenance de Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds ;
- relier les trois chefs-lieux entre eux.

Le Noctambus circule uniquement les nuits de vendredi et de samedi ainsi qu'au Nouvel An. Pour les lignes qui effectuent plusieurs courses pendant la même nuit, la fréquence de desserte est d'une heure.

- *Tarification et financement*

Avant la création de l' « Association du Noctambus jurassien (ANJ) », les offres de transport présentes sur le territoire présentaient des systèmes de tarifications et des modes de sources de financement différentes.

La tarification du bus « Hibou Val Terbi » était identique à celle du jour. Les abonnements Vagabond⁶, Général (CFF) et l'abonnement demi-tarif (CFF) étaient donc valables.

Pour le « Noctambus franc-montagnard » le prix des trajets était fixé en fonction de la distance parcourue et variait entre CHF 4 et 10. Les abonnements ou les titres de transport traditionnels n'étaient pas acceptés.

Quant au service « PubliCar Hibou Ajoie » les tarifs appliqués étaient les mêmes que la journée. Il fallait donc payer le prix du trajet habituel et s'acquitter d'une taxe supplémentaire de CHF 3. Les abonnements habituels étaient aussi valables.

Suite à la constitution de l'ANJ le système de tarification du Noctambus est le suivant (Figure 12):

Le prix du billet est défini en fonction du nombre de zones parcourues. Ce dernier est acheté directement auprès des conducteurs. Le prix d'une course est fixé à CHF 5 pour une zone et CHF 10 pour deux zones et plus. Une Carte multi-courses (6 courses au prix de 5) peut être achetée chez l'agence CarPostal de Delémont.

Les détenteurs d'un abonnement Vagabond peuvent obtenir l'abonnement Vagabond+ aux prix de CHF 8 par mois ou CHF 80 par an et peuvent se déplacer gratuitement sur l'ensemble du réseau Noctambus.

Les possesseurs d'un abonnement général (CFF) peuvent se déplacer sur le réseau Noctambus au prix de CHF 5 par course alors que les autres abonnements (Demi-tarif et Voie 7) ne sont pas acceptés.

TARIFS NOCTAMBUS

| NBR DE ZONES | SIMPLE COURSE | AVEC VAGABOND+* | AVEC AG |
|--------------|---------------|-----------------|---------|
| 1 ZONE | 5.- | 0.- | 5.- |
| 2 ZONES et + | 10.- | 0.- | 5.- |

*Pour un supplément de 8.-/mois ou 80.-/an à l'achat d'un abo vagabond.

Figure 12 : Système tarifaire du réseau Noctambus Noctambus à l'état 2012 [Noctambus Jura : 2012].

En ce qui concerne le financement la ligne de bus « Hibou Val Terbi » était intégré à l'offre du trafic régional voyageurs et bénéficiait d'un financement fédéral à hauteur de 92%. Les 8% restants étaient couverts par le Canton.

Quant au « Noctambus franc-Montagnard » la participation financière des communes desservies était de 15%. Les membres et les sponsors contribuaient à hauteur de 55% et les 30% restants étaient issus des recettes de titres de transport.

Le « PubliCar Hibou » étant une extension de l'offre diurne, bénéficiait d'un cofinancement par la Confédération.

La constitution de l'« Association du Noctambus jurassien » a permis de réunir ces différents systèmes de financement, de les unifier, d'en garantir une meilleure gestion et de les allouer de manière plus ciblée.

A l'heure actuelle le Noctambus est financé par des sources plurielles [Journal des débats, 2006 : 447] :

- *Recettes voyageurs* : résultantes de la vente des billets ou des abonnements Vagabond +.
- *Contribution fédérales* : après négociation avec l'Office fédéral des transports (OFT), il a été convenu que les courses ayant des correspondances avec les derniers trains provenant des autres Cantons peuvent être intégrée au trafic régional et bénéficient donc d'une participation financière.
- *Cotisation des membres l'ANJ*: les membres individuels et ceux collectifs soutiennent l'association dont la cotisation varie de CHF 25 à 100.
- *Apport des communes* : les communes desservies par les lignes du réseau participent financièrement à hauteur de CHF 1 (une course par nuit) à CHF 1.5 (deux courses par nuit et plus) par habitant. Toutes les communes concernées ont adhéré au réseau pour une durée de trois ans minimum et leur contribution est versée à l'ANJ, dont elles sont membres, sous forme de cotisations.
- *Partenaires privés et sponsors* : plusieurs partenaires privés sont associés au réseau Noctambus comme le Casino Barrière du Jura, la discothèque Club 138, la banque Raiffeisen, l'Association transports et Environnement (ATE) Jura, les Chemins de fer du Jura, etc. La Loterie romande a également fourni son soutien économique pour la campagne de lancement.
- *Subventions cantonales* : l'AJN bénéficie d'une subvention Cantonale de CHF 90'000.

- *Promotion et spécificités*

La gestion associative du réseau de transport nocturne offre divers avantages qui contribuent à assurer un service de qualité aux utilisateurs : premièrement elle permet d'intégrer les communes, qui adhèrent à l'association en tant que membres et contribuent à son financement moyennant le versement de cotisations, aux processus décisionnels. Deuxièmement cette structure de gestion simplifie la récolte de fonds auprès des partenaires privés et publics.

L'élaboration de statuts permet de définir les objectifs ainsi que la répartition des tâches au sein de l'Association des transports nocturnes jurassiens. Le rôle principal de cette dernière est de garantir le financement du système, de définir les orientations stratégiques, de planifier les horaires et de s'occuper de la promotion.

Celle-ci se fait principalement par les campagnes publicitaires lancées périodiquement et par le site internet du Noctambus Jura.

Le Canton, qui dispose d'un siège permanent au comité de l'association, valide toute modification intervenant sur le réseau et les horaires et se prononce sur les offres financières soumises par les entreprises de transport mandatées. Ces dernières assurent l'exploitation ainsi que les questions techniques du réseau.

Une autre singularité du réseau Noctambus réside dans la possibilité de commander des courses nocturnes à l'avance lors d'événements particuliers. Cette éventualité facilite les partenariats avec les établissements privés et encourage par conséquent l'intégration de nouveaux sponsors.

Réseaux en continu

Dans les grandes métropoles européennes comme Paris ou Berlin les réseaux de transport nocturnes fonctionnent tous les jours de la semaine.

Le réseau de bus parisien : le Noctilien fonctionne 7 jours sur 7 et 365 jours par an entre 00h30 et 5h30 soit pendant les heures d'inactivité des réseaux ferrés de jour. A l'heure actuelle le Noctilien est constitué par 2 lignes « circulaires » qui relient les principales stations de correspondance des bus dans Paris, 36 lignes « radiales » qui assurent les liaisons entre Paris et sa couronne et 8 lignes « traversantes » qui desservent les banlieues entre elles par des liaisons express. La fréquence de lignes circulaires est de 17 minutes en semaine et 10 minutes pendant les weekends. Pour les lignes radiales la fréquence est plus basse et se situe entre 30 et 60 minutes [Noctilien, 2005].

L'analyse des réseaux en continu ne sera pas approfondie dans le cadre du présent travail de recherche car cette solution, bien que très intéressante, présente des conditions de mise en œuvre difficilement applicables à des réalités territoriales et socio-économiques de taille inférieure.

4.4.2. Les transports à la demande (TAD)

Dans le cadre du processus d'amélioration de l'offre en transports publics, d'autres solutions ont été élaborées afin de trouver des réponses plus adaptées aux nouvelles pratiques de mobilité. L'analyse a porté d'abord sur les territoires à faible densité démographique au sein desquels la demande de transport demeure très dispersée. Dans ces régions, les systèmes de transport « classiques » peinent à répondre de manière efficace à des besoins hétérogènes tant au niveau spatial que temporel. C'est en partant de ces constats que les collectivités locales se sont intéressées aux systèmes de transport à la demande. Il s'agit d'un mode de transport public qui se différencie des autres par le fait que généralement les véhicules ne parcourent pas un itinéraire fixe et ne « respectent » pas d'horaires définis car ces derniers sont issus des commandes des utilisateurs. Le TAD se profile à la fois comme un service personnalisé et un service collectif. Son fonctionnement repose sur le principe du « taxi-brousse », qui consiste dans le regroupement de plusieurs commandes de courses dans le même véhicule [Favre, 2004 : 240].

Le transport à la demande se caractérise par une grande souplesse et ses modalités de fonctionnement diffèrent d'un territoire à l'autre. Afin de comprendre les principes qui régissent le fonctionnement des TAD, le service PubliCar sera étudié de manière plus approfondie.

PUBLICAR

- *Historique et conditions de mise en œuvre*

A l'échelle du territoire suisse, les régions à faible densité d'habitat sont souvent desservies par des réseaux de transports publics peu performants. Le financement et la planification de ces derniers reposent sur une série de critères que les régions périphériques sont contraintes de respecter. Parmi ceux-ci le nombre minimal d'habitants joue un rôle très important car il détermine l'ampleur quantitative de la desserte qui demeure très faible en dehors des heures de pointe. De plus la configuration éparpillée de ces territoires ne permet pas aux systèmes de transports publics de s'adapter aux nouvelles exigences. La rigidité des horaires, les trajets à pied à parcourir pour rejoindre les arrêts ainsi que les détours coûteux auxquels les usagers sont assujettis, constituent des facteurs dissuasifs à l'utilisation des transports en commun. Par conséquent la voiture individuelle se profile comme le moyen de transport le plus adaptés pour se déplacer entre les régions périphériques et les pôles régionaux.

La desserte en transports publics dans ces derniers se heurte également à des problèmes tels que les ruptures de charge fréquentes pour les utilisateurs, la mise en marge de certaines zones d'habitat qui ne sont pas reliées aux axes principaux, etc. Dans les centres urbains certaines de ces manques peuvent parfois être palliés par les services de taxis. Toutefois, même si ces derniers constituent une solution temporellement et spatialement plus flexible, ils manquent de coordination avec les transports urbains et présentent des prix qui découragent leur utilisation [Favre, 2004 : 235-237].

Ces observations ont amené la Société CarPostal SA, entreprise nationale de transports publics suisses qui fait partie du groupe dirigé par La Poste Suisse SA, à introduire en 1995 le premier service PubliCar. Aujourd'hui CarPostal offre 27 lignes de bus sur appel (PubliCar) en Suisse romande, dans le canton d'Appenzell ainsi que dans les Grisons [La Poste Suisse, 2012].

- *Caractéristiques du réseau et solutions techniques;*

Il est possible de distinguer quatre catégories principales de TAD sur la base de ses modalités de fonctionnement [Favre, 2004 : 238] :

1. Horaire et parcours prédéterminés avec une desserte zonale (arrêts fixes)
Le fonctionnement de ce service s'approche de celui d'un système classique de bus, à l'exception de l'obligation pour le client de réserver sa course un jour avant. Les destinations et les horaires peuvent être facilement adaptés en fonction de la demande.
2. Horaire et parcours personnalisés avec une desserte zonale (arrêts fixes)

Les destinations sont fixes mais les horaires varient en fonction des requêtes des usagers et des capacités des véhicules. Ce service est performant lorsque la demande est étalée dans le temps mais ses coûts de fonctionnement sont considérables.

3. Horaires et parcours personnalisés avec une desserte porte-à-porte

L'heure et la destination sont définies par l'utilisateur, lequel est contraint uniquement par la tranche horaire de fonctionnement du service. Ce dernier, par les similarités qu'il présente, peut parfois entrer en concurrence avec les services de Taxis.

4. Horaires de parcours personnalisés combinant prise en charge au domicile du client et transport jusqu'à un arrêt fixe ou à un point de correspondance.

Lors de sa conception le fonctionnement du service PubliCar était basé sur le troisième type. Ensuite, grâce à ses capacités d'adaptation, PubliCar s'est orienté vers des modes d'exploitation mixtes comparables aux types 2 et 4. En adoptant cette solution, les contraintes pour les utilisateurs se résument aux tranches horaires de fonctionnement et à la délimitation des zones de desserte car en principe aucun délai minimal de réservation n'est déterminé.

La définition d'un type optimale de desserte, dont le choix s'articule entre la prise en charge et le transport jusqu'au domicile et aux arrêts, dépend fortement de la configuration territoriale. Alors que la première solution est mieux adaptée aux régions rurales à faible densité de population ou, en revanche, aux zones urbaines qui disposent d'une desserte par lignes régulières, la deuxième solution convient mieux aux zones mixtes (urbaines et périurbaines) lorsqu'il s'agit d'améliorer l'arrangement des trajets et de rassembler les commandes de plusieurs clients [Favre, 2004 : 243-244].

En ce qui concerne les véhicules utilisés, le parc du service PubliCar est principalement constitué de minibus de 6 à 19 places qui présentent une grande maniabilité et permettent de répondre de manière optimale aux différents besoins de la clientèle.

- *Jours de fonctionnement et fréquence de desserte;*

La fréquence de desserte des TAD dépend directement des commandes des clients. L'entreprise PubliCar définit les tranches horaires ainsi que les jours de fonctionnement. Ces derniers varient d'une région à l'autre. Le service Publicar Echallens, par exemple, est opératif les vendredi entre 22h00 et 00h45, les samedis entre 8h00 et 00h45 ainsi que les dimanches entre 9h et 19h30. D'autres services, comme le Publicar Délemont, fonctionnent tous les jours de la semaine jusqu'à 16h30 au plus tard [La Poste Suisse, 2012].

En ce qui concerne la réservation, le client planifie son trajet personnalisé en appelant un numéro gratuit. Il communique alors le lieu et l'heure de prise en charge souhaité et reçoit une confirmation de part de l'opérateur/trice quant à la

disponibilité du véhicule, l'heure exacte du départ et la durée approximative de la course. Le chauffeur du véhicule concerné est informé de la réservation par téléphone portable (SMS). L'utilisateur peut subir des détours le long de son parcours car la centrale de réservation coordonne les exigences de plusieurs clients et optimise leurs trajets.

- *Tarification et financement*

L'utilisateur du service PubliCar doit payer le prix d'une course normale et s'acquitter d'un supplément qui varie entre CHF 2 et 5 en fonction du type de service de bus proposé ainsi que des zones desservies. Les abonnements Général (CFF) et Demi-tarif (CFF) ainsi que les titres de transport communautaires sont généralement valables pour les offres de bus sur appel.

Le financement du PubliCar est assuré par les recettes voyageur, par la participation des collectivités locales et par la Confédération moyennant le versement de subventions.

- *Promotion et spécificités*

La mise en place d'un service de transport à la demande, tel que PubliCar, présente un certain nombre d'avantages ainsi que des inconvénients qu'il s'avère important de mentionner.

• *Avantages*

Le service PubliCar se profile comme étant une solutions transitoire entre le bus et le service à domicile et fait preuve d'une grande adaptabilité aux besoins spécifiques d'une clientèle diversifiée. Cette dernière se compose de personnes à mobilité réduite, de groupes d'écoliers, de touristes, etc.

Le succès que ce service remporte est également dû à la facilité de son utilisation (un numéro unique et gratuit à appeler, aucun horaire à chercher, etc.) ainsi qu'à sa qualité en termes de confort. De plus la taille réduite des véhicules employés ainsi que le contact direct avec le conducteur contribuent à personnaliser le service de transport et à renforcer le sentiment de sécurité chez les usagers.

La mise en place d'un système de transport à la demande demeure souvent très onéreuse mais lors de l'exploitation du service, l'importance des avantages augmente par rapport aux coûts.

Cette solution, comparée au trafic de ligne dans les zones périurbaines, permet d'éviter la circulation de véhicules vides pendant de longues périodes et est par conséquent moins coûteuse.

Selon le contexte, la mise en place d'un système de TAD sert à substituer ou compléter les services de transport déjà existants dont le fonctionnement est défaillant. Dans d'autres territoires, le service PubliCar a permis de créer une desserte de base et relier aux transports publics les régions qui ne bénéficient d'aucune prestation.

Le TAD est donc un moyen de tester, révéler et même créer une demande de transport qui peut aboutir à la (ré-) introduction d'une ligne régulière de bus par exemple.

- **Limites**

Même si, en vue des avantages présentés ci-dessus, le TAD se profile comme une solution efficace pour la gestion des nouvelles pratiques de mobilité, spécialement dans les régions à faible densité de population, il est important de préciser qu'il ne représente qu'une solution alternative et innovatrice pour les transports publics parmi d'autres [Favre, 2004 : 247].

Le trafic de loisir implique souvent des changements de programme de dernière minute. La prise en compte de ce genre de déplacements générés par des besoins individuels demeure très difficile pour le TAD, malgré sa grande souplesse d'adaptation.

L'efficacité et le fonctionnement de ce service sont également entravés, lorsque les besoins de la clientèle deviennent réguliers. Il en va de même pour les TAD qui se substituent à des offres de transport public régulières, faisant apparaître ce service comme fidèle alors que ce n'est pas le cas, la desserte n'étant pas toujours garantie. Les lignes qui ont le plus grand succès risquent de plonger le service PubliCar dans une situation de saturation, en raison de la faible capacité des véhicules employés, qui oblige l'entreprise à refuser une partie des demandes [Favre, 2004 : 246-247].

De plus, le fait que le service PubliCar n'ait pas d'horaires fixes rend la promotion et la communication de l'offre très difficiles, malgré une facilité d'utilisation indéniable.

TAXIBUS

Une autre solution adoptée par les compagnies de transport public est le « Taxibus ». Il permet de compléter l'offre en transport dans certaines tranches horaires et dans certaines zones non desservies. Afin de comprendre son fonctionnement le service TaxiBus de la ville de Lausanne (CH) sera pris comme exemple.

- *Historique et conditions de mise en œuvre*

Le service de transport à la demande Taxibus est le fruit d'un accord entre la Compagnie de transports publics de la région de Lausanne (tl) et la Coopérative Taxis Service. A la différence du PubliCar, le Taxibus a été conçu uniquement comme complément à l'offre diurne pour certaines heures et régions non desservies à l'intérieur des limites spatiales du réseau (zones 11 et 12) [Transports publics de la région de Lausanne (tl), 2011].

- *Caractéristiques du réseau et solutions techniques*

L'offre Taxibus s'articule entre :

- Taxibus Matin, permet aux usagers de rejoindre les cinq principaux arrêts du

réseau « tl » du centre ville depuis la périphérie avant la reprise de l'offre diurne.

- Taxibus Nuit, permet aux clients de regagner leur domicile à partir des cinq principaux arrêts (tl) entre la fin de l'offre diurne et 1h20;
- Taxibus Communes, assure la desserte de sept quartiers de la ville ou communes non desservies en permanence par le réseau de transports publics « tl ».

Ce service utilise les véhicules de la coopérative de Taxis. Le parc de véhicules se compose donc principalement de voitures et de mono volumes.

- *Jours de fonctionnement et fréquence de desserte;*

Le service Taxibus Matin propose quatre heures de départ fixes journalières (4h45, 5h05, 5h25 et 5h45) contre cinq pour le service Taxibus Nuit (0h00, 0h20, 0h40 1h00 et 1h20). Pour le service Taxibus Communes, ses horaires de desserte sont indiqués dans le plan de zones Taxibus.

Afin de réserver sa course, l'utilisateur est astreint à appeler numéro téléphonique au moins trente minutes avant le départ souhaité et doit indiquer son identité, l'heure et l'arrêt de prise en charge, la destination et le présence d'éventuels accompagnants.

Afin d'optimiser les trajets des courses ainsi que le nombre d'utilisateurs à bord des véhicules, plusieurs commandes de clients différents sont regroupées.

- *Tarifification et financement*

L'utilisateur du service Taxibus doit payer le prix d'une course normale selon le nombre de zones parcourues et s'acquitter auprès du conducteur d'un supplément de CHF 2 (en soirée et en journée) ou de CHF 4 (à partir de minuit et jusqu'à 6h). Les abonnements Général (CFF) et Demi-tarif (CFF) ainsi que les titres de transport communautaires sont également valables pour les offres Taxibus.

- *Promotion et spécificités*

Le service à la demande Taxibus est une solution qui présente des coûts de mise place relativement faibles et qui permet de satisfaire les demandes ponctuelles d'un nombre limité d'utilisateurs. Il s'agit toutefois d'un système manquant de souplesse, les lieux et les horaires de prise en charge étant définis à l'avance. De plus la promotion du service ainsi que sa visibilité (difficultés dans la reconnaissance du véhicule Taxibus, manque de signalétique spécifique, etc.) présentent des lacunes.

4.4.3. Services de transport nocturne occasionnels

Les grands événements (sportifs, culturels, commerciaux, etc.) sont caractérisés par des flux importants de personnes et de marchandises qui se concentrent dans un lieu et pendant une période définie.

Ces manifestations ont des répercussions sur le fonctionnement des systèmes de transport en raison d'une série de constatations [Liaudat, 2004 : 193-194] :

- des flux très denses de personnes (visiteurs, spectateurs, personnel, etc.) qui convergent vers un/des endroit(s) bien précis et qui génèrent des pointes de trafic automobile, de transport public ainsi que de piétons ;
- une superposition de ces affluences avec les flux de circulation quotidienne qui, selon les régions, sont déjà très frénétiques ;
- l'apparition de parcours inusuels qui exigent la mise en place de systèmes d'information et de communication, d'une signalétique appropriée et, de manière générale, d'une adaptation du système de transport aux besoins spécifiques et variés de la clientèle en termes de mobilité.

Les grandes manifestations soulèvent donc des questions inédites de prévision des déplacements qui sont générés par des comportements inhabituels, complexes et influencés par des facteurs variables. Ces questions ressortent d'avantage lorsque l'afflux de spectateurs n'est pas quantifiable à l'avance (événements « ouverts » sans pré-réservation des places) et lorsqu'ils se déplacent d'un site à l'autre (manifestations « multi-sites ») [Liaudat, 2004 : 196-197].

En raison du grand nombre de personnes mobilisées, les grandes manifestations organisent généralement leurs mobilités autour des transports publics afin de solliciter et profiter des infrastructures et des moyens de transport disponibles in situ. Toutefois, « *les collectivités locales qui en prennent généralement l'initiative doivent adapter l'offre de transport en conséquence (itinéraires, offre, horaires) et informer, avant et pendant, sur les perturbations* » [Bailly, 2001 : 57]. L'utilisation de la voiture individuelle pour ce genre d'événements est redoutée du fait du nombre réduit de places de stationnement et d'accès routiers limités.

Le prolongement des activités événementielles et festives en soirée ainsi que de nuit oblige les organisateurs à s'interroger sur la gestion des déplacements nocturnes. Dans la grande majorité des cas, des solutions pour le transport nocturne sont organisées par des organisateurs privés ou des collectivités, qui font appel à des entreprises de transports publics ou privés. Les solutions proposées, là où elles ne sont pas déjà en place, se résument au prolongement de l'exploitation d'une ligne (bus, métro, tram, etc.) ou à la mise en place de services spécifiques afin de relier les sites de la manifestation avec le reste de la ville ou les régions périphériques.

Bien que communément les grandes manifestations se déroulent là où des systèmes de transport nocturnes existent déjà en raison de la taille importante de la ville concernée, ces événements créent l'opportunité de :

- faire émerger des réflexions sur l'adaptation de l'offre en transports publics ;

- inciter la construction de nouvelles infrastructures de transport;
- évaluer la nécessité et les modalités de mise en place des services de transport nocturne ;
- tester différentes solutions applicables en matière de déplacements nocturnes.

Le développement des services de transport nocturne lors d'événements festifs se profile souvent comme élément déclencheur à la mise en place d'offres nocturnes présentées dans les chapitres qui précèdent.

4.5. Les déplacements de nuit : quels enjeux

Sur la base de l'analyse des solutions de transport envisageables, il est possible d'identifier les enjeux principaux liés à la planification et à la gestion des déplacements nocturnes.

Le développement des services de transport de nuit se heurte à plusieurs freins d'ordre politique, économique, technique et social. En tout état de cause et indépendamment du cas de figure considéré certains aspects qui caractérisent la demande et l'offre en matière de mobilité de nuit peuvent être dégagés.

DEMANDE DE TRANSPORT DE NUIT

- *Une augmentation de la demande de transport nocturne*

L'augmentation généralisée de la mobilité a été largement étudiée et documentée sur la base de l'analyse des déplacements liés aux activités diurnes. La mobilité de nuit a également connu, dans une moindre mesure, une augmentation au cours des dernières décennies [Castex et Jesslin, 2007 : 434]. Les premiers résultats de l'étude internationale sur les services de mobilité nocturnes prennent acte, dans la majorité des capitales européennes, d'une hausse des déplacements nocturnes suite au développement des activités festives ou liées au travail [Gwiazdzinski 2007 : 50].

Les études portant sur l'analyse des déplacements nocturnes restent néanmoins très rares, ce qui se traduit également par une carence en informations et en données qualitatives et quantitatives sur la demande de transport de nuit.

- *Des déplacements motivés par des besoins de loisir*

Les activités de loisir et de divertissement représentent le principal motif des déplacements nocturnes. Parmi ces activités figurent avant tout la fréquentation de restaurants, cinémas, bars, discothèques, événements festifs et culturels, etc. Cette suprématie des loisirs est spécialement observée le week-end. Le travail constitue, dans une moindre mesure, le deuxième motif de déplacement.

- *Une demande de transport très hétérogène dans le temps et dans l'espace*

Les recherches ont montré que les déplacements nocturnes se caractérisent par de grandes différences temporelles. Ces dernières sont d'ordre hebdomadaire et saisonnier. En ce qui concerne la première catégorie, l'analyse des flux de véhicules révèle que la circulation automobile diminue drastiquement entre 1h et 6h du

matin. Ce constat est observable également par le nombre limité de voitures qui accèdent aux parkings du centre-ville ouverts 24h sur 24. L'ampleur des déplacements varie aussi fortement selon les jours de la semaine. Ils sont deux fois plus élevés pendant la nuit de samedi à dimanche que pendant une nuit de la semaine. [Gwiazdzinski, 2007 : 30-33].

Concernant les différences saisonnières, les déplacements varient en fonction de la présence au sein de la ville de catégories de populations spécifiques comme les étudiants ou les touristes. Pendant les mois estivaux, en concomitance avec l'augmentation de la fréquence des événements festifs et culturels, les flux de véhicules sont généralement plus élevés.

Les manifestations (Nouvel An, Braderies, Festivals de Musique, etc.) contribuent considérablement aux fluctuations des déplacements nocturnes [Gwiazdzinski, 2007 : 78].

Au niveau spatial la figure d'**archipel** nocturne évoquée par L. Gwiazdzinski permet de bien caractériser la forte spécialisation fonctionnelle des espaces nocturnes. Les activités en continu font alors leur apparition dans certains quartiers se situant le plus souvent au centre de l'espace urbain. D'autres parties de la ville vivent l'alternance traditionnelle entre le jour et la nuit.

Les habitants des quartiers les moins équipés pour le temps de la nuit sont contraints de se déplacer vers les lieux d'intérêt afin de satisfaire leurs besoins. Ces lieux concentrent donc une grande partie de la population nocturne et sont ainsi susceptibles d'entrer en conflits avec les intérêts et exigences des résidents.

- *Coûts d'accès élevés*

L'accès à la ville est plus cher la nuit que le jour. Les taxes supplémentaires appliquées aux activités nocturnes (prix des boissons, entrées, etc.) affectent également le secteur des transports. Ainsi, les utilisateurs des services de transport publics (bus, métro, etc.) et privés (taxis) doivent s'acquitter d'une surtaxe à partir d'une certaine heure de la nuit. Cet espace-temps coûteux ne permet donc pas l'accès à tous.

OFFRE DE TRANSPORT DE NUIT

- *Des trous temporels vers une offre continue*

L'offre en service de transport demeure principalement diurne pour l'ensemble des modes de transport (bus, train, tramway, métro, etc.). Les taxis, pour lesquels les offres diurne et nocturne présentent moins de dissemblances, font office d'exception.

L'offre en transports de nuit n'est pas uniforme. Dans une grande partie des villes européennes ayant fait l'objet de l'étude internationale, le fonctionnement des réseaux de transports de nuit est prolongé en soirée et présente un trou d'inactivité entre 1h et 5h du matin. À un échelon plus haut de la hiérarchie urbaine l'offre est assurée par la mise en place d'un réseau spécifique de nuit, généralement assuré

par le bus. Dans les villes-capitales plus importantes les réseaux fonctionnent en continu. C'est le cas par exemple de Londres (bus) ou Berlin (tramway).

Sur la base des études menées par L. Gwiazdzinski, malgré cette grande hiérarchisation des services de transports de nuit, il est possible de différencier trois temps de la nuit en termes de services de mobilité [Gwiazdzinski, 2007 : 38] :

- le réseau de soirée de 20h à 1h ;
- le réseau de nuit de 1h à 5h ;
- le redémarrage du réseau de jour à partir de 5h.

Cette classification, même si susceptible d'être modifiée, se présente comme une clé de lecture pour le présent mémoire de recherche.

- *Des espaces publics peu hospitaliers et un manque de sécurité*

Les lieux d'attente et de transit (gares, arrêts de bus, etc.) ne restent pas toujours ouverts la nuit et se révèlent parfois très peu accueillants en raison d'un manque de services accessoires (toilettes, salles d'attente, etc.) et d'un éclairage réduit. Le manque d'illumination contribue fortement à alimenter le sentiment d'insécurité associé aux déplacements nocturnes.

La recherche menée en 2004 par Espinasse et Buhagiar auprès des sortants strasbourgeois et parisiens de 19 à 29 ans, a montré que la fréquentation des transports publics est souvent redoutée en raison des populations qu'ils transportent (fêtards, ivrognes, « pocheteurs », etc.) [Espinasse et Buhagiar, 2004 : 106].

Le témoignage d'un des jeunes interviewés au cours de l'enquête permet de souligner le fait que l'insécurité peut constituer un frein aux déplacements nocturnes. « *Je ne prends pas les transports en communs pour sortir le soir, je suis déjà assez choquée la journée. J'ai eu assez de problèmes en transport en commun, je me suis faite un peu violenter. Ça me mets des coups de panique, ça me fait stresser* » [Espinasse et Buhagiar, 2004 : 88]. De manière générale le sentiment d'insécurité constitue un frein majeur, principalement pour la population féminine, à l'utilisation des transports publics la nuit [Espinasse et Buhagiar, 2001 : 71].

- *Des services qui manquent de coordination*

Face à l'hétérogénéité temporelle et spatiale qui caractérise la mobilité de nuit, il subsiste des lacunes dans la coordination et dans la mise en réseau des services de transport. Des offres tarifaires incompatibles ainsi que des horaires décalés peuvent entraver le raccordement des différents réseaux au sein d'un même territoire. Les réseaux de transports nocturnes relient prioritairement le centre-ville avec la périphérie proche et permettent rarement des déplacements transversaux de périphérie à périphérie. Les correspondances entre les réseaux inter- et intraurbains sont donc très rarement assurées.

Il faut par ailleurs considérer le manque de lisibilité de l'offre qui découle des difficultés intervenant dans l'instauration d'une signalétique nocturne spécifique, d'un système et d'outils d'information, etc.

- *Une planification ardue des réseaux de transports de nuit*

Dans les villes où la demande apparaît très hétérogène, la planification des réseaux de transports demeure difficile car incapable de répondre de manière appropriée aux nouvelles exigences sociétales en matière de déplacements nocturnes. Suite à l'évolution très rapide des pratiques de mobilité, l'offre de transport se trouve souvent en décalage par rapport à la demande et cela se traduit par des horaires de retour inadaptés. Ce décalage est d'autant plus marqué que la masse critique d'utilisateurs est insuffisante pour justifier le développement et le maintien d'un réseau de nuit.

- *Une notion négligée dans les textes législatifs et au sein des instruments d'aménagement*

En matière de planification des transports et d'aménagement du territoire la notion de mobilité de nuit est quasiment absente tant des documents fédéraux, tels les Plans sectoriels des transports, qu'au sein des Plans directeurs cantonaux. Parfois les questions liées à la gestion des déplacements nocturnes sont abordées brièvement au sein des chapitres traitant de l'offre de transport additionnelle. En outre, ces derniers fournissent le plus souvent des indications sur les réseaux de soirée sans mentionner les réseaux de nuit.

Il en va de même pour les textes législatifs fédéraux, tels que la Loi fédérale sur les routes ou la Loi fédérale l'aménagement du territoire, ainsi que pour les textes cantonaux, comme la loi sur la coordination en matière de planification et financement des infrastructures de transport, approuvée le 12 mars 1997 par le Grand Conseil de la République et par le canton du Tessin, au sein desquels le concept de desserte nocturne n'est pas évoqué.

4.5.1. Des frais supplémentaires à assumer

La mise en place et l'exploitation d'un réseau de transport de nuit engendrent des coûts externes supplémentaires. Selon M. Caronno⁷, directeur des « Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA » (Entreprise de transport active dans la région de Locarno et dans les vallées environnantes), ces dépenses sont connues par les opérateurs de transport mais demeurent souvent sous-estimées par les autorités politiques.

Les facteurs principaux qui contribuent à accroître ces coûts additionnels ont été identifiés à l'aide des informations fournies par M. Helbling⁸, responsable de l'exploitation ferroviaire et des bus chez FART SA.

En premier lieu il est important de préciser que les coûts d'exploitation technique demeurent marginaux pour l'entreprise, laquelle dispose du matériel roulant employé pour

⁷ et ⁸ L'entretien avec M. Mauro Caronno, directeur des « Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA », et M. Giangiorgio Helbling, responsable de l'exploitation ferroviaire et des bus; s'est tenu le 1^{er} septembre 2001 dans le siège des FART SA à Locarno.

assurer l'offre en transport diurne, et se limitent aux dépenses d'utilisation (essence, entretien des moyens et de l'infrastructure de transport, etc.).

La hausse du budget est donc principalement imputable à l'obligation pour l'opérateur de recourir au personnel auxiliaire. Ce dernier peut être réparti en trois catégories présentées ci-dessous :

- *Sécurité*

Afin de garantir la sécurité à bord des moyens de transport publics la présence d'agents de sécurité est exigée par les utilisateurs [Espinasse et Buhagiar, 2001 : 74]. Leur rôle, en tant qu'agents de médiation, est d'assurer une présence, de contribuer à étouffer les conflits et de réduire les tensions qui peuvent se manifester à bord des moyens de transport.

Les agents, afin d'accomplir leurs tâches et assurer leur propre sécurité, travaillent habituellement en binôme. Les coûts de ce service d'accompagnement et de surveillance peuvent représenter plus de la moitié des dépenses totales.

- *Transport*

Le fonctionnement d'un service de transport de nuit implique l'emploi de chauffeurs. Ces derniers bénéficient d'une série d'indemnités dont le montant varie d'un pays en fonction des dispositions légales en vigueur.

En Suisse, les conditions qui régissent les indemnités attribuées aux conducteurs qui opèrent de nuit sont prescrits par la Loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (Loi sur le travail, LTr) ainsi que dans l'Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail (OLT 1).

L'entreprise de transport, une fois obtenu les autorisations et les dérogations nécessaires au travail de nuit conformément à l'art. 17 al. 1 LTr, est tenue de « *accorder une majoration de salaire de 25 % au moins au travailleur qui effectue un travail de nuit à titre temporaire* [Art. 17b al. 1 LTr]. De plus « *Le travailleur qui effectue un travail de nuit régulièrement ou périodiquement a droit à une compensation en temps équivalant à 10 % de la durée de ce travail* [Art. 17b al. 2 LTr] ».

Les autorisations ainsi que les conditions à l'obtention d'un permis de travail temporaire, régulier ou périodique sont réglés par l'Art. 17 al 1 et 2 LTr et les articles 27 et 28 OLT 1.

Outre le versement d'indemnités ou de compensations, le travail de nuit des conducteurs engendre d'autres conséquences pour l'entreprise de transport. Il faut également considérer qu'un « *travailleur doit bénéficier d'une durée de repos quotidien d'au moins onze heures consécutives* [Art. 15a al. 1 LTr]. Ce dernier est donc dans l'impossibilité de prendre une pause entre la fin du travail diurne et le début du travail nocturne. L'application de cet article implique qu'un chauffeur de nuit ne peut reprendre le service avant 14h le lendemain. L'opérateur, afin de disposer d'un nombre suffisant de chauffeurs pour assurer l'offre diurne, est donc contraint d'embaucher du nouveau personnel.

- *Logistique*

La mise en circulation du matériel roulant pendant la nuit nécessite un support logistique tel que l'atelier d'entretien et de réparation. Du personnel technique supplémentaire doit donc être engagé afin de garantir le service de piquet tout au long de l'exploitation.

Le fait que les services de transports nocturnes soient habituellement assurés uniquement les vendredi et samedi soirs contribue donc à contenir les coûts d'un tel service.

Cependant, cette irrégularité (semaine-weekend) rend la planification et la gestion du service difficiles à assurer et plus onéreuses.

4.5.2. Des schémas de financement variés

Les questions liées aux moyens de financement jouent un rôle prépondérant dans le développement de l'offre en transports de nuit. L'étude des solutions adoptées pour la gestion des déplacements nocturnes a révélé que les services de transports restent très souvent déficitaires en raison d'un manque de subventions, d'une masse critique insuffisante d'usagers et des coûts supplémentaires que les transports nocturnes génèrent. Face à ces contraintes, des réponses très différentes se profilent selon les territoires considérés. Alors que certaines collectivités ne disposent pas de moyens suffisants pour justifier des investissements dans les services de transports de nuit, d'autres parviennent à trouver des sources de financement et à penser des solutions de transports pour la gestion des déplacements nocturnes.

Dans la plupart des cas étudiés le financement de ces services s'articule autour de deux modalités principales:

- **Partenariat public-privé**

Le partenariat public-privé (PPP) implique l'intervention du secteur privé dans l'exploitation ou l'investissement initial d'un projet de service de transport. Cet apport de fonds peut être vu comme un emprunt de la part du secteur privé qui s'engage pour le bon déroulement du projet. Le véritable financement est malgré tout assuré par les usagers à travers le paiement des titres de transport et/ou par les subventions publiques. Ce mécanisme de financement présente des objectifs différents pour les deux secteurs. Le milieu public peut contenir l'investissement initial, partager les risques et tirer profit des atouts du secteur privé (économie d'échelle, flexibilité, etc.). Le secteur privé, quant à lui, obtient une garantie financière et accède au marché des transports publics [Agence Française de Développement (AFD) et Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), 2009 : 79-84]. L'intervention du secteur privé est en effet motivée par des raisons de rentabilité. Le cas du réseau de transports public zurichois constitue un exemple de PPP car la Banque Cantonale participe au financement du service.

- Contributions publiques

En matière de transports nocturnes, les pouvoirs publics peuvent apporter leur participation à travers le versement d'une compensation permettant de couvrir les coûts supplémentaires en compensant les pertes en fin d'exercice (subvention classique) ou en versant une rétribution en fonction des coûts d'exploitation (par trajet ou par kilomètre).

En Suisse, par exemple, les contributions se répartissent de manière proportionnelle entre les différents niveaux institutionnels (Confédération, cantons et communes). Leur implication varie toutefois fortement d'un projet à l'autre.

Certains services de transports nocturnes ont été lancés sans le soutien des autorités cantonales mais uniquement avec la participation des communes desservies. Généralement, les subventions cantonales sont destinées au financement des lignes d'importance cantonale (lignes régionales, transfrontalières, etc.). La mise en place de lignes nocturnes ne représentent pas une mesure prioritaire dans les politiques de transport et peut bénéficier du soutien économique des autorités cantonales seulement si certaines conditions sont remplies (respect des objectifs législatifs, rapport coûts-bénéfices, etc.).

D'autres services, à l'exemple du réseau de transports publics jurassiens, sont financés par le versement de subventions cantonales, les contributions fédérales, l'apport des communes et les cotisations des membres de l'« Association du Noctambus jurassien ».

Les usagers des transports publics nocturnes contribuent à ces financements à travers l'acquisition de titres de transport (recettes voyageurs). Ils existent différents systèmes de tarification :

- *Tarification identique à celle du jour*

Les usagers doivent posséder un titre de transport valable (billet simple, abonnement, etc.) et ne sont pas soumis au paiement d'une taxe supplémentaire.

- *Tarification identique à celle du jour avec acquittement d'une taxe supplémentaire*

Cette solution est la plus répandue. Le prix de la taxe supplémentaire varie d'un service à l'autre. Il peut être unitaire et indépendant de la portée spatiale du trajet ou fixé en fonction du nombre de zones parcourus de la communauté tarifaire concernée.

- *Acquisition d'un abonnement « spécial » pour les transports publics nocturnes*

En plus de l'achat d'un abonnement pour les transports publics, certaines communautés tarifaires proposent des abonnements additionnels (mensuels ou annuels) qui permettent de se servir du réseau de bus nocturnes.

Le choix du système tarifaire résulte d'un compromis entre les moyens financiers des usagers et les coûts d'exploitation des transports publics. Pour chaque système de transport nocturne, les recettes potentielles sont évaluées afin de garantir aux utilisateurs un prix des courses non excessif tout en assurant des recettes suffisantes.

4.5.3. La voiture comme moyen de transport privilégié et facteur d'exclusion

La question du choix du mode de transport utilisé par les usagers pour effectuer leurs déplacements nocturnes mérite d'être approfondie séparément.

Les résultats des recherches font apparaître de manière claire et incontestable la prédominance de l'utilisation de la voiture individuelle comme moyen de transport nocturne [Bailly, 2001 ; Espinasse et Buhagiar, 2004 ; Gwiazdzinski, 2007].

Cette préférence à l'encontre du moyen de transport privé découle en grande partie des avantages qui lui sont attribués. La voiture individuelle reste perçue comme la « liberté d'aller où l'on veut et quand on le veut ». Elle renforce le sentiment d'indépendance et donne à l'utilisateur la possibilité de rentrer quand il le désire et sans dépendre des horaires d'autrui. Le conducteur reste donc « *maître de son temps nocturne* » [Espinasse et Buhagiar, 2001 : 69]. « *Je n'ai pas envie d'être réglée dans ma vie et ma voiture me permet de ne pas l'être ! Je ne suis pas tributaire des horaires des transports en commun. La journée, je m'en fous, mais la nuit, je préfère être un peu plus libre ! Maintenant que j'en ai la possibilité-et c'est vrai que tout le monde ne l'a pas à mon âge – je prends la voiture pour me déplacer [...]* » [Espinasse et Buhagiar, 2004 : 91]. La voiture est également employée pour les déplacements nocturnes en raison du sentiment de sécurité qu'elle procure et pour le simple plaisir de la conduite. La question de la sécurité prédomine également chez les parents, qui interviennent activement dans le choix du moyen de transport en mettant leurs véhicules à disposition des enfants non motorisés [Espinasse et Buhagiar, 2001 : 69].

L'usage de la voiture est de même soumis à des contraintes telles que la perte de temps lors de la recherche d'une place de stationnement, les dépenses supplémentaires (coût du stationnement, essence, etc.) et les risques occasionnés (accidents et retraits de permis en cas de conduite en état d'ivresse, etc.).

Ces inconvénients sont connus parmi les usagers mais ne semblent pas suffisants pour constituer un véritable frein à l'utilisation du moyen privé.

Le moyen de transport public, étant communément assujéti à des itinéraires et à des horaires fixes, ne constitue généralement pas une réelle alternative par rapport au moyen de déplacement individuel. Malgré les efforts réalisés au cours des dernières décennies, le transport public se maintient péniblement face à la voiture dans le marché des déplacements car il satisfait les exigences des individus et offre son propre service là où les volumes de trafic le rendent économiquement rentable [Bailly, 2001 : 55].

Une fois de plus cette situation se présente essentiellement dans les grandes capitales européennes, au sein desquelles le moyen public parvient à s'affirmer comme concurrent à l'automobile.

Dans les autres villes de taille plus modeste, à partir d'une certaine heure, le manque total de transports nocturnes fournit à l'automobile un statut d'objet indispensable la nuit. Ce statut gagne en importance avec l'augmentation de la distance à parcourir pour rentrer au domicile. Plus ce dernier se trouve éloigné du centre, plus les trajets en transports en commun sont perçus comme inadaptés aux exigences des usagers.

Dans ce cas de figure, la concurrence entre moyens de transport est pratiquement inexistante et les inégalités sociales en termes d'accessibilité aux services de loisirs et de plaisirs se renforcent.

Ces inégalités résultent de l'organisation centralisée des activités et des difficultés d'accès à la ville une fois la nuit tombée. A partir d'une certaine heure, le système de mobilité est amputé et certains quartiers se retrouvent isolés. « *En termes d'accessibilité, la ville se ferme la nuit et se coupe de l'extérieur comme une île ou un chapelet d'îlots difficilement abordables. Au fur et à mesure de l'avancée de la nuit, les possibilités d'accès et de sortie se réduisent tout comme les possibilités de circulation interne. Pendant quelques heures, la ville se transforme en une forteresse seulement accessible à pied ou grâce à un véhicule privé [...]* [Gwiazdzinski, 2007 : 100-101].

Alors que les habitants du centre ville peuvent compter sur la marche à pied pour se déplacer, les populations des zones distantes se voient contraint de recourir aux moyens de transports individuels (voiture, deux roues motorisées, etc.) ou au taxi, seuls moyens d'accéder à la ville. Toutefois l'indisponibilité de moyens de transports ou de moyens financiers, fait de ces dernières des « non-mobiles ». Dans ces conditions l'accessibilité se transforme par conséquence en un véritable facteur d'exclusion.

4.6. Pourquoi planifier l'offre en transports de nuit ?

Il n'est désormais plus possible de nier l'influence de l'évolution des rythmes urbains sur l'organisation des systèmes de transport. Outre l'apparition de nouvelles formes de mobilité plus diffuses, tant dans l'espace que dans le temps, les motifs de déplacement ainsi que les programmes d'activité se sont complexifiés et différenciés. Ces changements ont donc transformé les pratiques en mobilité en les rendant à la fois moins régulières et moins continues.

L'automobile, du fait de sa souplesse, s'est révélée être la solution la plus adaptée pour répondre à ces nouveaux comportements en matière de déplacements. Cela interpelle les transports publics qui doivent faire preuve d'adaptation afin de constituer une alternative efficace à l'utilisation de la voiture individuelle. L'efficacité d'un réseau de transport public ne se mesure pas uniquement sur la base de sa rentabilité financière mais doit également porter sur une adéquation de l'offre aux nouveaux besoins, besoins auxquels le service doit répondre. Or, comme observé dans les paragraphes précédents, en matière de mobilité de nuit, la forte hétérogénéité de la demande rend très difficile ce travail d'adaptation.

Le développement des services de mobilité nocturne poursuit néanmoins un certain nombre d'objectifs que les recherches de Gwiazdzinski ont pu mettre en évidence [Gwiazdzinski, 2007 : 53-54].

Il est important de préciser que les priorités accordées aux services de nuit peuvent varier fortement d'une collectivité à l'autre, chacune attribuant une importance différente à la gestion des déplacements nocturnes.

- *Développement de la vie nocturne et amélioration des conditions de sécurité pour les habitants*

La mise en place d'un service de transport nocturne peut avoir des répercussions positives sur l'économie de la nuit. L'amélioration de l'accessibilité au centre-ville à des heures de plus en plus tardives encourage l'ouverture de nouveaux

établissements nocturnes (commerces, bar, discothèques, etc.) et contribue à rendre la ville plus attractive et plus hospitalière.

Le manque d'animations nocturnes et d'infrastructures adaptées fait de la nuit un espace dangereux et voué à la délinquance et à l'insécurité. Le développement des activités nocturnes aide donc à rendre la ville plus sûre à travers une plus grande présence tant humaine qu'institutionnelle. Ces évolutions encouragent en effet les pouvoirs publics à s'intéresser davantage à la question de la temporalité, qui demeure jusqu'à présent largement négligée, et contribuent à donner de l'ampleur à l'offre urbaine.

La mise en place d'un service de transport de nuit peut en effet se révéler un outil intéressant pour prescrire les rythmes urbains. A travers l'analyse des déplacements de nuit il est possible de recueillir des informations sur les pratiques et les comportements des sortants en matière de mobilité nocturne.

- *Réduction du trafic de voitures*

Dans les grandes agglomérations où la part des utilisateurs des transports publics concurrence celle des utilisateurs du véhicule privé, les services de transport public nocturne constituent un excellent complément à l'offre diurne. Un développement ultérieur de ces derniers contribuerait donc à réduire la dépendance automobile pour les déplacements nocturnes dans les zones desservies.

Il est évident que pour la plupart des agglomérations de taille moyenne il serait trop prétentieux et idéaliste de considérer le moyen de transport public nocturne comme un instrument de lutte contre l'utilisation du véhicule privé. Ce dernier, surtout en ce qui concerne les déplacements centre-périphérie éloignée et transversaux de périphérie à périphérie, demeure le moyen de transport le plus emprunté.

- *Amélioration de la sécurité routière*

Au cours des dernières décennies, malgré l'augmentation de la circulation routière, le nombre de morts ainsi que de blessés a fortement diminué. En Suisse, par rapport à 1971, le nombre de tués et de blessés graves a baissé de 80 % [Bureau de prévention des accidents (BPU), 2011 : 14]. Il faut néanmoins préciser que le territoire helvétique est utilisé comme exemple car il correspond au contexte de référence du présent travail de recherche, bien qu'il ne soit pas représentatif de la réalité européenne dans le domaine de l'accidentologie. La Suisse se situe en effet dans les premières places du classement international en matière de sécurité routière. Ce résultat est le fruit de l'introduction d'une série de mesures importantes : l'obligation de porter la ceinture sur les sièges avant (1981) et arrière (1994), l'interdiction de circuler sans casque (1990), la fixation de nouvelles limitations de vitesses sur les routes (1989), l'introduction d'un taux limite d'alcoolémie de 0,5 pour mille (2005), des améliorations techniques de sécurité des véhicules, l'optimisation des infrastructures routières, l'intensification des contrôles de police, une meilleure formation et sensibilisation des jeunes conducteurs, etc. [bpa, 2011 : 14].

Les améliorations survenues en faveur de la sécurité routière ne concernent pas de la même manière toutes les catégories d'usagers, les moyens de transport et les typologies de routes.

- *Age*

Dans l'ensemble de la population totale, ainsi qu'en termes de kilomètres parcourus, le risque le plus élevé de subir des blessures graves ou mortelles à la suite d'un accident se situe dans la catégorie des jeunes âgés de 18 à 24 ans (Figure 13). Selon une enquête auprès des conducteurs motorisés menée par l'Office fédéral de la statistique (OFS), plus de quatre cinquièmes d'entre eux admettent avoir dépassé les limites de vitesse autorisées et déclarent avoir conduit au moins une fois en état d'ébriété [Fink et Vaucher Ducommun, 2006 :12].

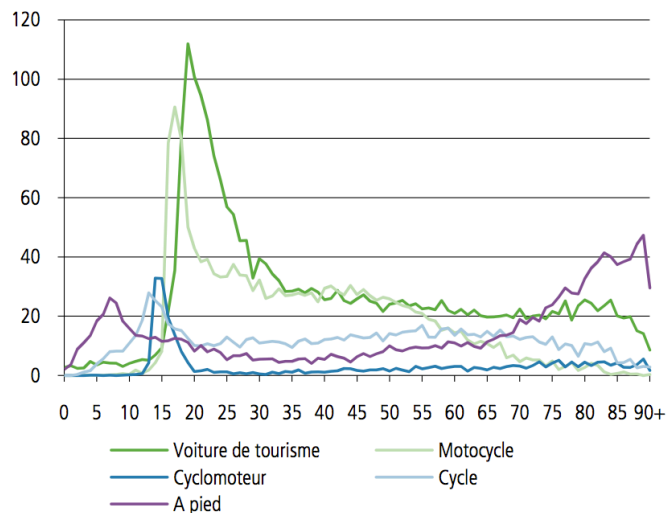


Figure 13 : Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion en 2010 [BPU, 2011 : 21]

Selon J-P- Assailly⁹, les jeunes meurent plus que les autres sur les routes car ils prennent d'avantage de risques, risques auxquels ils sont aussi plus exposés, ont un taux d'acceptation du risque plus élevé et perçoivent moins bien certains dangers [Collège Rhône-Alpes d'Éducation pour la Santé (CRAES) Centre Régional d'Information et de Prévention Sida (CRIPS) et al., 2003: 4].

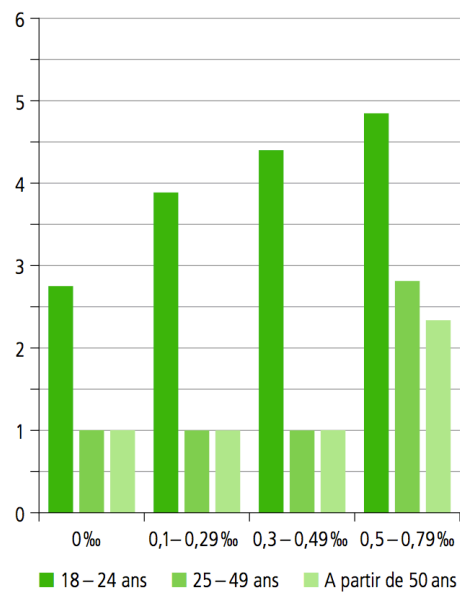
De plus, indépendamment de l'âge des usagers de la route, les hommes subissent environ deux fois plus d'accidents graves que les femmes. Ce rapport est encore plus élevé en ce qui concerne les personnes tuées [bpa, 2011 : 18].

⁹ Psychologue au Laboratoire de psychologie de la conduite de l'Institut National de REcherches sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

▪ Causes

Les accidents sont rarement le résultat d'une seule cause. Parmi les motifs principaux figurent la distraction, le refus de priorité, l'utilisation inadéquate du véhicule ainsi que l'alcool et une vitesse élevée ou inappropriée. En comparaison aux autres facteurs, l'alcool et la vitesse génèrent moins d'accidents, mais ces derniers sont plus souvent mortels. La part de conducteurs incriminés pour cause de vitesse trop élevée et de consommation d'alcool excessive ou de drogues est plus élevée chez les jeunes adultes que dans les autres catégories d'âge (Figure 14) [bpa, 2011 : 30]. De plus, l'alcool ne met pas en danger uniquement le conducteur mais également les passagers et les autres usagers de la route.

Figure 14 : Risque de causer un accident selon la tranche d'âge et l'alcoolémie [bpa, 2010].

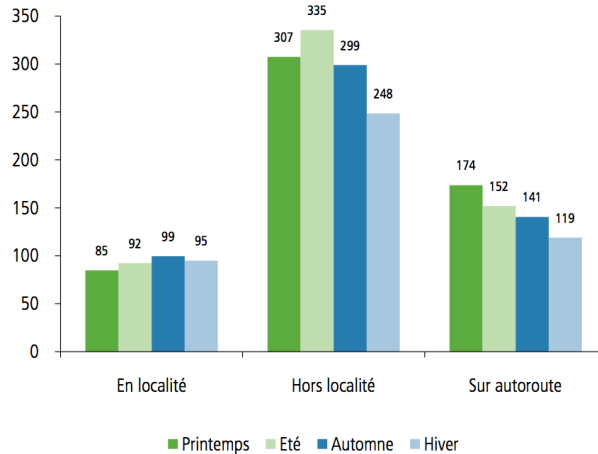


Selon une enquête spécifique sur les comportements de mobilités nocturnes menée sur plus de mille jeunes du territoire de Belfort (FR), la consommation d'alcool chez les jeunes sortants demeure une pratique très courante. Ils boivent en moyenne cinq verres par soirée et la moitié des conducteurs n'est pas en mesure de citer les seuils d'alcoolémie fixés par la loi [Gwiazdzinski, 2007 : 52].

▪ Moyen de transport

Les occupants de voitures de tourisme représentent la part la plus importante des tués. Toutefois le risque d'accident grave par kilomètre est plus élevé chez les usagers des deux-roues motorisés et la létalité la plus importante est recensée parmi les piétons [bpa, 2011 : 86]. Par rapport à la population totale, les jeunes âgées de 18 à 24 ans présentent un risque d'accident avec dommages corporels graves trois fois plus élevé (Figure 15).

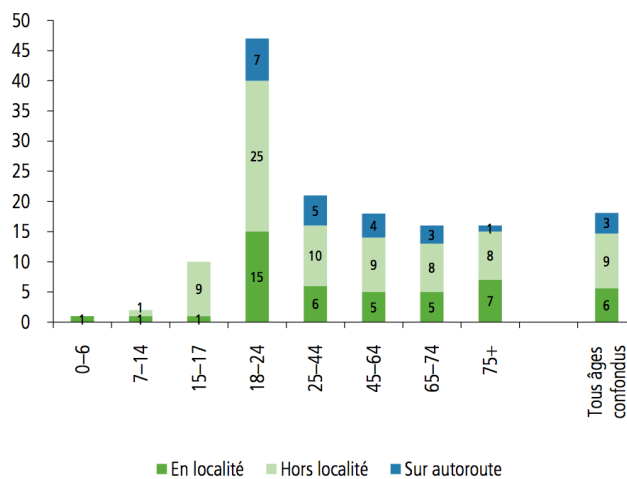
Figure 15 : Dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme pour 100 000 habitants, selon l'âge et la localisation en 2010 [bpa, 2011 : 43].



▪ Type de route

La majorité des accidents survient sur les routes en localité. Par contre le nombre de morts lors d'un accident ainsi que la létalité sont nettement plus élevés hors localité (Figure 16).

Figure 16 : Létalité selon la localisation et la saison en 2010 [bpa, 2011 : 25].



▪ Période

Le nombre d'accidents de la route qui provoquent des dommages corporels est plus élevé de jour, en semaine. En revanche, ces derniers ont des conséquences beaucoup plus graves pendant les weekends et de nuit. « *En moyenne, le risque d'être grièvement blessé ou tué sur une distance donnée est près de 70% plus élevé la nuit que le jour* [bpa, 2011 : 26]. Par rapport aux autres usagers de la route, le risque d'accidents nocturnes et la létalité sont plus importants chez les piétons et ce pour des raisons de visibilité. Encore une fois les jeunes conducteurs âgés de 18 à 24 ans, représentent la population la plus touchée par des accidents graves dus à l'alcool. Ces derniers sont particulièrement fréquents la nuit à la suite de la perte de maîtrise du véhicule et sous l'influence de l'alcool.

Pour conclure il est donc possible de tirer un bilan à partir des données de la sécurité routière présentées ci-dessus. **Les accidents les plus graves sont généralement provoqués par les jeunes, sous l'influence de l'alcool, conducteurs de voitures de tourisme pendant les nuits des weekends.**

Ces observations permettent de confirmer, une fois de plus, que la population des sortants nocturnes est principalement constituée de jeunes recourant majoritairement à la voiture individuelle comme moyen de transport pour leurs déplacements. Ces derniers, dont la fréquence augmente à mesure que la fin de la semaine approche, peuvent souvent être associés aux activités de loisir et à la consommation d'alcool.

La mise en place d'un service de transport public de nuit pourrait donc efficacement contribuer à réduire le risque d'accidents auquel les jeunes s'exposent.

Partie II

METHODOLOGIE

5. Choix de la région d'étude

Le présent travail de mémoire s'articule autour de deux niveaux d'analyse, un général et l'autre spécifique. Le premier niveau, présenté dans les chapitres 2,3 et 4 considère tant l'échelle suisse que celle des autres pays européens. Ce cadre élargi permet d'établir un « état de l'art » sur la question de la mobilité de nuit et rend possible l'identification des « bonnes pratiques » en matière d'offre en service de nuit.

Le deuxième niveau se réfère au cas d'étude : l'agglomération de Locarno. Plusieurs éléments, déjà évoqués auparavant dans la mise en contexte conceptuelle, justifient ce choix :

- le périmètre de l'agglomération permet de considérer le système de transport dans son ensemble et de mettre en évidence les éventuels problèmes de coordination qui demeurent entre les différents services nocturnes ;
- la structure urbaine de l'agglomération se compose d'une ville centre (Locarno) de vallées latérales (Valle Maggia, Valle Verzasca, etc.) et d'un littoral (Gambarogno). Étant l'offre en activités nocturnes concentrée presque entièrement dans le centre urbain, il est plus facile de connaître l'origine ainsi que la destination des déplacements ;
- le réseau de transports publics de nuit actuel est fondé sur une ligne de train qui relie Locarno à Bellinzona et Lugano. Une fois que l'offre de transport diurne se termine, le seul moyen de transport dont les populations habitant les vallées disposent pour se déplacer est la voiture individuelle.

Les solutions de service de transport de nuit peuvent varier de l'amélioration du réseau existant (lignes de rabattement) à la mise en place d'un nouveau service (ligne directe) ;

- la présence d'un événement festif et culturel comme le « Festival du Film » permet de tester la mise en place d'un nouveau réseau de transport de nuit ;
 - le fait que le développement économique de la région de Locarno soit fortement dépendant du secteur touristique, devrait encourager les politiques publiques à s'interroger sur le lien entre l'offre en activités nocturnes et celle en mobilité de nuit.
-

6. Etude de cas : l'agglomération de Locarno dans le canton du Tessin

Avant de se pencher sur la description de la région d'étude, il est important de fournir quelques précisions sur le canton du Tessin, qui représente le contexte territorial de référence. Plus précisément il s'agit de s'intéresser à l'organisation territoriale et aux politiques en matière de mobilité qui ont des incidences à l'échelle de l'agglomération et qui découlent des instruments de planification cantonaux et fédéraux.

6.1. Portrait du canton du Tessin

Le territoire du canton du Tessin se situe au Sud de la chaîne alpine suisse et s'étend jusqu'à la partie méridionale de la métropole de Milan, au Nord de l'Italie. Son organisation reflète le système d'infrastructures de communications apparu au début du 19^{ème} siècle qui s'est ensuite développé autour de l'implantation linéaire de la ligne ferroviaire du Gothard. C'est autour de cette structure linéaire que se sont établis les principaux foyers d'urbanisation, pour ensuite se structurer de manière plus articulée grâce aux nouvelles conditions d'accessibilité rendues possibles, à partir des années soixante, grâce à l'émergence des autoroutes. Les spécificités de la morphologie du Canton ont amené la population et les établissements à se concentrer dans les fonds de vallée (Figure 17), c'est-à-dire les surfaces au dessous de 600 mètres d'altitude. Cet espace représente moins de 15% de la surface totale du Canton mais héberge 80% de la population et 90% des places de travail [De Gottardi 2007b : 7].



Figure 17: Fonds de vallée dans le Canton du Tessin [tirée de Dipartimento del territorio (DT), 2006 : 65].

6.1.1. Des changements socio-démographiques

L'organisation du territoire cantonal soulève plusieurs préoccupations qui peuvent être exposées et résumées en partant des évolutions socio-démographiques [Dipartimento del territorio (DT), 2005 : 12] :

- sur le plan démographique la population résidente a considérablement évolué en termes de taille et de structure. Entre 1980 et 2000 elle a augmenté de 15,4% [Bottinelli, 2004 : 47] pour atteindre 333'753 habitants permanents en 2010 [Ufficio di statistica (USTAT), 2012]. Le solde migratoire positif ainsi que la progression du phénomène de vieillissement de la population sont responsables de cette hausse¹⁰.

¹⁰ Selon le Département du Territoire du canton du Tessin avant 2020 la population tessinoise continuera de croître et atteindra 340-350'000 habitants [DR, 2006 : 65].

- sur le plan économique la compétitivité régionale s'est exacerbée, de même que la spécialisation des activités dans les zones les plus attractives et accessibles. De grandes disparités se sont creusées entre les régions de montagnes et les régions urbaines. Parmi ces dernières l'agglomération de Lugano a su tirer profit de sa proximité avec Milan et la Plaine Padane, s'est caractérisée par une concentration de population, d'offres d'emploi et de ressources économiques et s'est affirmée comme centre d'importance nationale. En 2000, 39,4% de la population du Canton réside dans l'aire urbaine de Lugano. Les autres agglomérations constituent des centres cantonaux mais sont restées à l'écart de cette évolution. L'agglomération de Mendrisio-Chiasso a profité de l'influence du pôle de Lugano et de celle de la métropole milanaise pour se rendre attractive face à la localisation industrielle. L'agglomération de Bellinzona, capitale administrative et politique du Canton, et celle de Locarno subissent les conséquences de cette fragmentation territoriale et contribuent par conséquent à marquer la limite Nord (Sopraceneri) – Sud (Sottoceneri) au sein du territoire Cantonal.
- sur le plan territorial, le processus de périurbanisation a engendré la diffusion de modèles d'habitation à basse densité en zones de plus en plus éloignées. Les couronnes urbaines demeurent très attractives pour la fonction résidentielle et enregistrent entre 1980 et 2000 une hausse de population de 20%. Il faut préciser que cette augmentation touche davantage les zones périurbaines que suburbaines, accentuant la diffusion spatiale des zones résidentielles [Bottinelli, 2004 : 47].

6.1.2. Le nouveau modèle d'organisation territoriale « Città-Ticino »

Les autorités cantonales compétentes en matière d'aménagement territorial ont déployé à plusieurs reprises des stratégies d'action pour faire face à ces préoccupations. Les stratégies visant à réduire les pressions ainsi que les déséquilibres à l'intérieur du territoire tessinois constituent les objectifs du Plan Directeur Cantonal (PDC). Le premier Plan directeur du Canton du Tessin remonte aux années nonante (PD90) et propose un système d'objectifs qui s'articulent autour de 13 politiques sectorielles. Pour s'adapter aux changements sociodémographiques intervenus dans les dernières décennies, cet instrument d'aménagement a fait l'objet d'une révision lancée en 2002 par le Conseil d'État tessinois. Les études de base ont abouti à l'élaboration d'un nouveau modèle d'organisation territoriale connu aujourd'hui sous le nom de « Città-Ticino ». Ce dernier représente le cadre de l'aménagement dans lequel la gestion du territoire doit s'inscrire et s'articule autour de trois axes d'intervention principaux (Figure 18) [DT, 2006 : 96-102] :

1. *la structure du modèle « Città-Ticino » en trois aires de développement (Locarnese e Vallemaggia, Bellinzonese e Tre Valli et Luganese et Mendrisiotto) et quatre agglomérations (Locarno, Bellinzona, Lugano, Mendrisio-Chiasso) ;*
2. *la hiérarchie des centralités avec le centre d'importance nationale de Lugano et les centres d'importance cantonale de Locarno, Bellinzona et Mendrisio-Chiasso ;*
3. *la pondération des objectifs en fonction de l'intensité de l'urbanisation (espaces fonctionnels).*

Cinq espaces fonctionnels peuvent être distingués : centre (les espaces bâtis des villes-centre), suburbain (communes qui font parties de la couronne des agglomérations et qui ont des caractéristiques similaires à celles de l'aire centrale en termes de densité d'habitat, du nombre d'emplois, de la présence d'infrastructures, etc.) périurbain (communes plus éloignées des centres ayant une vocation résidentielle et qui se caractérisent par des importants flux de pendulaires), retroterra (aires bâties ou non bâties des communes des fonds de vallées) et montagne (territoire cantonal situé au dessus de 800 m.s.m).

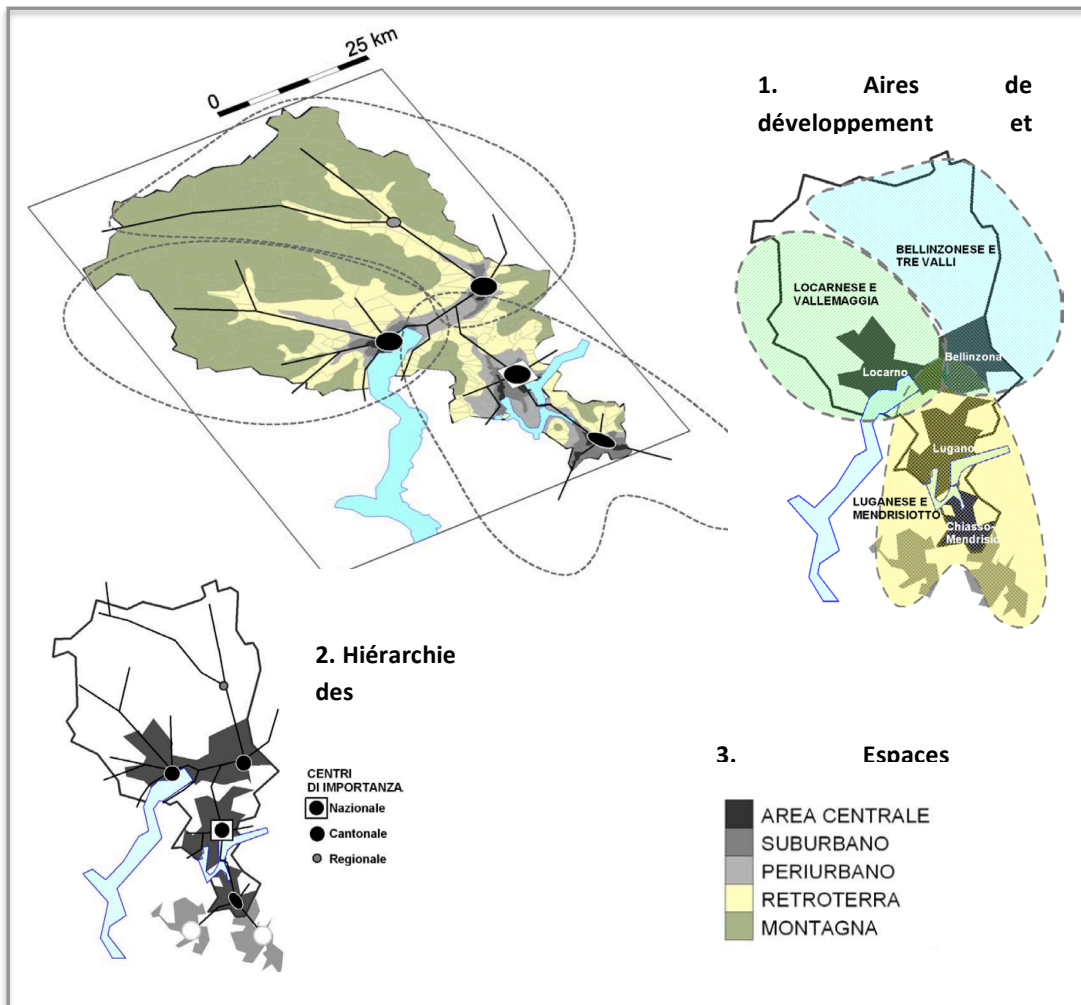


Figure 18 : Elements constitutifs du modèle « Città-Ticino » à l'échelle cantonale [Modifié d'après DT, 2006 : 96 - 102]

Les stratégies d'intervention de la Città-Ticino sont concrétisées par une série d'objectifs planificateurs¹¹, adoptés par le Grand Conseil tessinois en 2007, qui regroupent les 13 politiques de l'ancien Plan directeur Cantonal (PD90) en quatre domaines thématiques : Patrimoine, Réseau urbain, Mobilité et Habitabilité [DT, 2005 : 19]. Ces objectifs, dont la concrétisation est assurée par les mesures et les projets retenus dans les fiches de Plan directeur, visent une plus grande ouverture du Canton au reste de la Suisse et à l'étranger, ainsi qu'un renforcement de l'équilibre et de la cohésion entre les différentes régions du

¹¹ Les 29 objectifs de planification cantonale, ainsi que leurs mesures d'actuation, sont présentés de manière détaillée dans la publication du Dipartimento del Territorio (DT), 2007a.

Canton. L'accroissement de la compétitivité territoriale est donc poursuivi tant au niveau des relations externes qu'internes.

6.1.3. Mobilité et transports au Tessin

La mobilité des biens et des personnes, selon la Fiche du Plan directeur concernant le Plan cantonal des transports (PCT) « est en même temps la cause et l'effet de la structure socioéconomique, de l'organisation territoriale, du développement des voies de communications et des comportements sociaux et culturels du pays. C'est donc une condition préalable, mais également une conséquence du développement de notre système économique et social. Les voies de communication ont sans doute un effet sur les modes d'utilisation du territoire [...] [traduit de l'italien] » [DT, 2007b :2].

L'organisation du territoire tessinois a été influencée par le système d'infrastructures de communications apparu au début du 19^{ème} siècle et qui s'est ensuite développé autour de l'implantation linéaire de la ligne ferroviaire du Gothard. Les principaux foyers d'urbanisation se sont implantés le long de cette ligne pour ensuite se structurer de manières plus articulées grâce aux nouvelles conditions d'accessibilité découlant de l'émergence des autoroutes à partir des années soixante.

La présence d'une voie de communication qui traverse le territoire cantonal longitudinalement (trafic de transit), la manifestation d'une manière d'habiter plus diffuse (périurbanisation) ainsi que le développement de grands générateurs de trafic (tels que les surfaces commerciales) en dehors des centres urbains constituent des facteurs qui ont contribué à faire croître de manière exponentielle les flux de trafic au Tessin. Entre 1970 et 2005 ces derniers ont presque triplé [De Gottardi, 2007b :8].

Evolution de la demande

A partir des années septante la **demande en mobilité routière** (trafic individuel motorisé) a augmenté sans relâche et plus rapidement que la croissance démographique et celle du Produit intérieur brut (PIB) cantonal. Même si cette augmentation a concerné presque toutes les routes cantonales, les proportions et les ordres de grandeurs diffèrent selon la typologie de trafic et la position géographique. Sur l'ensemble des routes cantonales le trafic a subi une hausse de 15% entre 1995 et 2005, alors qu'elle atteint 23% pour les routes nationales (autoroutes) [De Gottardi, 2007a : 5].

Le taux de motorisation au Tessin détient le record au niveau national avec 600,3 voitures pour 1000 habitants (contre une moyenne suisse de 514,9 voitures pour 1000 habitants). L'évolution du parc automobile est également significative. En effet, en 1996, il comptait 170'164 véhicules contre 193'379 voitures immatriculées en 2005, soit une hausse de +14% [De Gottardi, 2007b : 5].

Quant à la répartition modale du trafic, 77% de la demande de transport journalière sont satisfaits par l'automobile, alors que seuls 14% le sont par les moyens de transports publics. Dans le secteur « trafic de personnes » les motifs de déplacement sont imputables principalement aux activités de loisir (40% des kilomètres parcourus) et aux mouvements pendulaires (25%) [DT, 2006 : 72].

Les études menées au niveau cantonal ont permis d'élaborer deux scénarios de développement. Le premier scénario « Trend » se base sur la poursuite des tendances actuelles (augmentation du taux de motorisation, diffusion spatiale des agglomérations, perte d'attractivité des centres, etc.) et prévoit entre 2000 et 2020 une augmentation de la demande totale de 34%.

Le deuxième scénario « Obiettivo » pronostique une augmentation de 23% de la demande. Les deux scénarios projettent des améliorations dans le réseau de transports publics par l'achèvement des grands projets infrastructurels. Les efforts allant dans ce sens sont cependant plus marqués dans le deuxième scénario et permettent de rediriger les tendances actuelles à travers un renforcement des centralités.

En ce qui concerne la **demande de mobilité ferroviaire** à l'heure actuelle et dans un jour ouvrable, le réseau CFF au Tessin compte environ 25'000 déplacements dont plupart (44% du total) sont constitués par le trafic régional (11'000 déplacements par jour à l'intérieur des limites cantonales). Les relations avec l'externe (Nord des Alpes et Italie) sont également importantes avec 9'000 usagers par jour (36% du total). Les voyageurs qui transitent représentent moins de 20% du trafic total avec environ 4'500 déplacements journaliers [Giacomazzi, 2003 : 5].

Quant au nombre de personnes transportés sur chaque tronçon du réseau CFF (Figure 19), les charges les plus élevées se manifestent sur l'axe Nord-Sud caractérisé par la superposition des flux de trafic nationaux et régionaux. Entre Airolo et Lugano le nombre moyen de passagers pendant un jour ouvrable se situe entre 10'000 et 11'000 unités. Sur le tronçon Bellinzona-Locarno, qui n'est que très peu concerné par le trafic de transit, le nombre de passagers journaliers est de 5000 à 6000 unités [Giacomazzi, 2003 : 5].

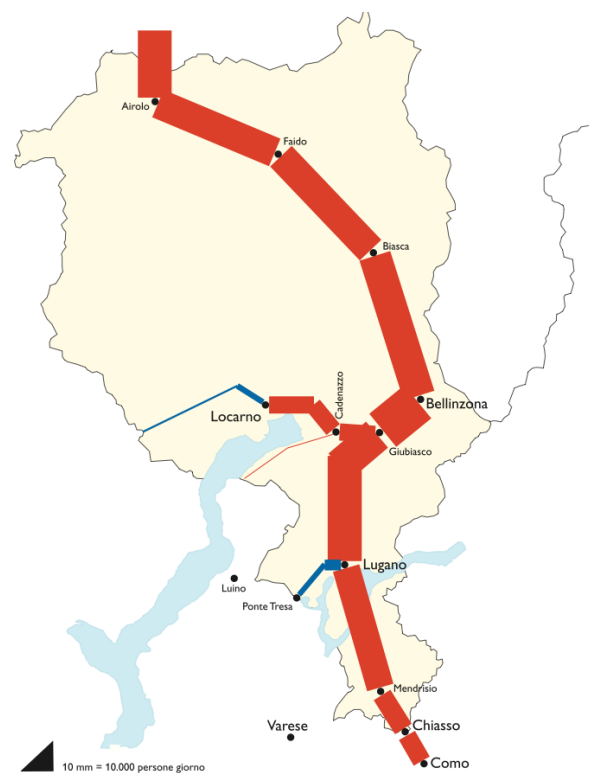


Figure 19 : Nombre de passagers journaliers sur les principaux tronçons du réseau CFF au Tessin [tirée de Giacomazzi, 2003 : 5]

Politique cantonale en matière de mobilité

Les approches technique et politique des années soixante orientées principalement vers les aspects liés à la viabilité routière se sont avérées inadapté pour répondre à l'évolution de la mobilité. Les problèmes qui en découlent (tels que les déplacements supplémentaires qui, ajoutés à la croissance de la mobilité interne et la forte augmentation du trafic de transit, provoquent une surcharge des réseaux routier et autoroutier et ont des retombées négatives sur l'environnement et le paysage) ne peuvent plus être affrontés à l'échelle locale.

Les autorités se sont donc dotées d'une série d'instruments afin de définir des stratégies d'action pour répondre au mieux aux nouveaux besoins de mobilité, assurer une bonne

accessibilité sur l'ensemble du territoire, optimiser la coordination entre transports et urbanisation et résoudre les problèmes environnementaux.

Le Plan directeur Cantonal définit les objectifs principaux pour la gestion novatrice de la mobilité. L'actuation de ces derniers et les mesures envisagées sont précisés dans 11 fiches descriptives.

Un autre instrument de planification et de coordination de la mobilité est le Plan cantonal des transports (PCT). Ce dernier, afin de promouvoir et d'organiser la politique cantonale de la mobilité, se fonde sur trois éléments principaux [DT, 2007b : 2-4].

- *Approche méthodologique* : élaboration des Plans régionaux des transports (PRT) visant à déterminer, pour un horizon temporel d'une décennie, les interventions et les mesures ponctuelles à prendre dans les cinq régions tessinoises (Mendrisiotto, Luganese, Bellinzonese, Locarnese-Vallemaggia et Tre Valli). Ces dernières, à l'exception de la région Tre Valli, font l'objet d'une fiche de plan directeur;
- *Approche technique* : considération des moyens de transport et la promotion de solutions qui prennent simultanément en compte différentes disciplines (mobilité, territoire, environnement) ;
- *Approche organisationnelle* : établissement des commissions régionales des transports (CRT) qui sont responsables de la préparation des PRT. Elles permettent de passer d'une approche « top-down » à une participation systématique des communes. Les problèmes sont analysés dans un cadre régional dépassant les limites juridiques communales et prenant en compte les réseaux de transport à une échelle moins locale.

Avant de terminer ce bref aperçu de la politique cantonale en matière de mobilité il faut mentionner un instrument supplémentaire et très novateur à disposition des Communes et du Canton : le projet d'agglomération. Comme précisé dans le 2.2.4, ce projet bénéficiant du soutien de la Confédération contribue à renforcer la collaboration entre les acteurs et permet d'élaborer des mesures concrètes pour affronter les différentes problématiques qui découlent de la gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Dans le canton du Tessin les Commissioni regionali dei trasporti (CRT), avec la collaboration du Département du territoire (DT), ont élaboré les premiers projets d'agglomération (1^{ère} génération) pour les régions de Lugano et Mendrisiotto-Basso Ceresio. Ces derniers ont été remis à la Confédération avant la fin de 2007. Le choix de se concentrer d'abord sur ces deux régions du Sottoceneri a été motivé par l'ampleur des problèmes de viabilité et par l'importance des mesures infrastructurelles.

La révision de ces projets (2^{ème} génération) a été lancée en 2009 afin d'améliorer la qualité générale de l'ancien projet et d'assurer l'intégration des mesures infrastructurelles aux mesures urbanistiques.

Quant aux deux autres agglomérations (Locarno et Bellinzona) leurs projets (réalisés selon les directives des programmes de 2^{ème} génération) ont été remis, fin 2011, à la Confédération.

Coûts et financement

Au cours de la dernière décennie le Canton a investi en moyenne 180 millions de francs chaque année dans le secteur de la mobilité, ce qui correspond à 46% des investissements totaux [De Gottardi, 2007b : 7]. Les dépenses pour l'amélioration et la manutention des infrastructures routières représentent environ 85% des dépenses totales [Storni, 2004 : 60]. Les dépenses dans la gestion des services d'intérêt public, quant à elles, sont passées de 22,7 à 33,9 millions de francs correspondant à une hausse de 48% [Borradori 2007 : 3].

Dans le secteur des transports publics le financement des coûts est assuré par des recettes et des conventions qui permettent de répartir les frais non couverts entre les différents niveaux institutionnels. Les usagers couvrent seulement un tiers des frais, d'où l'importance des participations fédérales, cantonales et communales.

| Coûts | Recettes voyageurs | Recettes encaissées par les entreprises de transport | | | |
|----------------------------|------------------------------|---|----------------------|------------------|--|
| | Autres recettes | | | | |
| | Indemnité Arcobaleno | Indemnité versée par le Canton et les Communes dans la mesure de 50% chacun | | | |
| | Indemnité coûts non couverts | Indemnité versée par ..., selon la typologie de trafic | | | |
| Confédération | | Canton | Communes tessinoises | Communes servies | |
| Trafic régional LFerr | 52% | 48% | | | |
| Trafic régional LTP | | Min. 90% | Max. 10% | | |
| Trafic d'agglomération LTP | | 50% | 50% | | |
| Trafic local | | | | 100% | |

Tableau 2 : Les conventions et leur financement [Blotti, 2007].

Dans le tableau ci-dessus (Tableau 2) deux catégories de trafic ont été considérées: Le trafic régional, faisant appel aux lignes de trafic ferrées ou routières qui assurent les liaisons de base entre les localités appartenant à une ou plusieurs régions, et le trafic urbain comprenant les lignes qui desservent les pôles urbains et qui garantissent les liaisons à l'échelle de l'agglomération.

Évolution et adaptation de l'offre de transport

Grâce aux nouveaux instruments de planification dont la politique des transports s'est dotée (en particulier les Plans régionaux des transports) et à l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports publics (1er mars 1995), l'offre en transport sur le territoire tessinois a bénéficié d'améliorations importantes.

Depuis 1995 plusieurs mesures prévues par les PRT, détaillées dans les fiches respectives du Plan directeur et dans les Projets d'agglomération, ont été achevées ou sont en cours de réalisation. C'est le cas de la réorganisation des services urbains dans les agglomérations, de la création de la communauté tarifaire Ticino-Moesano en 1997 ou encore de

l'introduction d'un système de trains régionaux (RER) entre le canton du Tessin et la région de la Lombardie (TILO) en 2004. [Blotti, 2007 : 13].

Parmi ces projets il est possible d'en identifier deux qui ont une importance fondamentale pour le secteur des transports publics à l'échelle Cantonale et Nationale – Internationale : les projets TILO et Alptransit. Ils s'inscrivent de plein gré dans les stratégies territoriales promues par les autorités et influenceront de manière déterminante les futurs développements du système de transport tessinois.

1. Sur le plan international et national la « Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) représente l'un des quatre grands projets fédéraux et joue un rôle majeur dans l'amélioration de l'accessibilité et dans l'intégration de la Città-Ticino dans les réseaux urbains suisse et européen. Les temps de parcours entre le Tessin et Zurich seront considérablement réduits (passant de 3h à 1h40). Il en va de même pour les temps de parcours des trajets partant de Lugano et à destination de Milano (1h à la place de 1h30). Le deuxième objectif poursuivi par ce grand projet est le transfert du trafic de poids lourds de la route au rail [DT, 2006 : 74].

A l'heure actuelle au Tessin, le projet AlpTransit prévoit la réalisation du tunnel de base du St. Gothard et de la galerie du Monte Ceneri. Leurs mises en service sont attendues pour fin 2017 et fin 2019 respectivement [DT, 2007c : 2].

La réalisation des accès aux tunnels de bases entre Biasca et Camorino et entre Lugano et Chiasso est planifiée pour 2030. Le Canton étudie également la possibilité de créer une nouvelle gare dans la Plaine de Magadino [DT, 2007c, 3-5].

2. A l'échelle Cantonale la création du réseau ferré Ticino-Lombardia (TILO) représente le projet le plus performant qui permet de relier de façon directe, rapide et fréquente les lieux se situant sur un réseau dont le développement se fait par étapes. La première étape, lancée en 2004, a consisté en la mise en place du RER tessinois (TILO) ainsi qu'en des améliorations logistiques et infrastructurelles. La deuxième étape du projet, réalisée en décembre 2010, a résidé dans le prolongement jusqu'à Castione des lignes S10 (Chiasso-Bellinzona) et S20 (Locarno –Bellinzona) du réseau S-Bahn Tessinois. Ceci a permis de soulager la gare de Bellinzone de ses activités logistiques et d'augmenter ainsi la capacité du trafic de transit. Enfin, la troisième étape planifie la réalisation d'une liaison directe entre Lugano et Locarno, suite au percement du tunnel de base du Monte Ceneri, le déplacement ou la création de nouvelles gares (Minusio, St.Antonino, etc.) et l'introduction du nouveau matériel roulant [DT, 2007d : 2-3].

Suite à l'ouverture de AlpTransit les temps de parcours entre les agglomérations du Canton seront réduits de moitié (de 47 à 22 minutes entre Locarno et Lugano et de 22 à 12 minutes entre Lugano et Bellinzona) (Figure 20) [DT, 2007d :3].

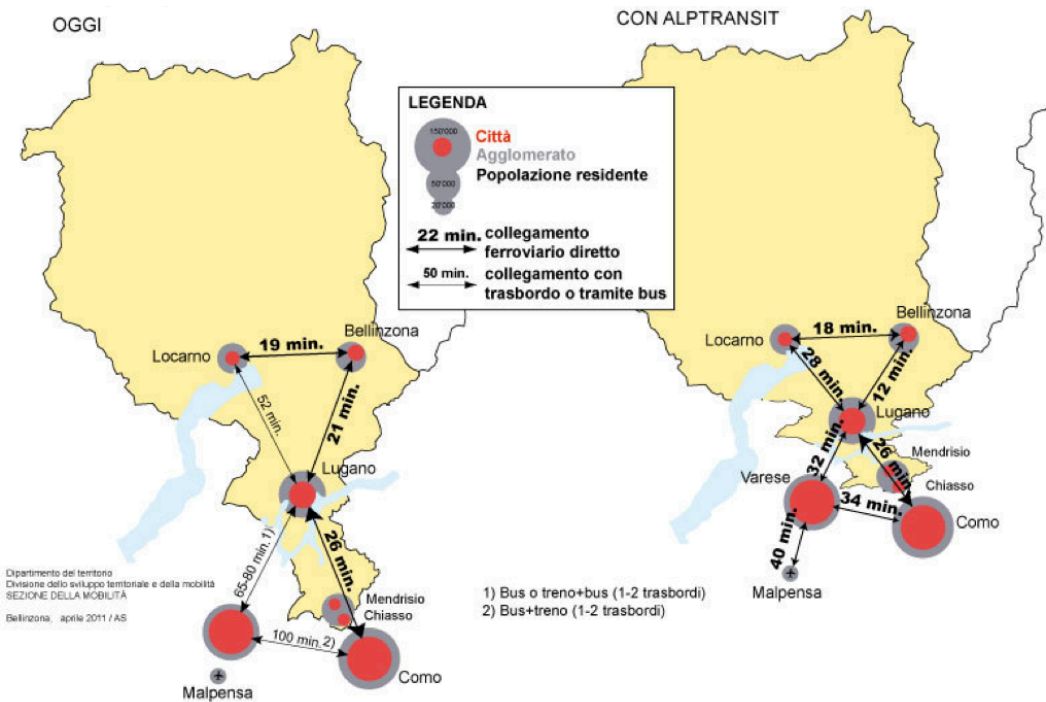
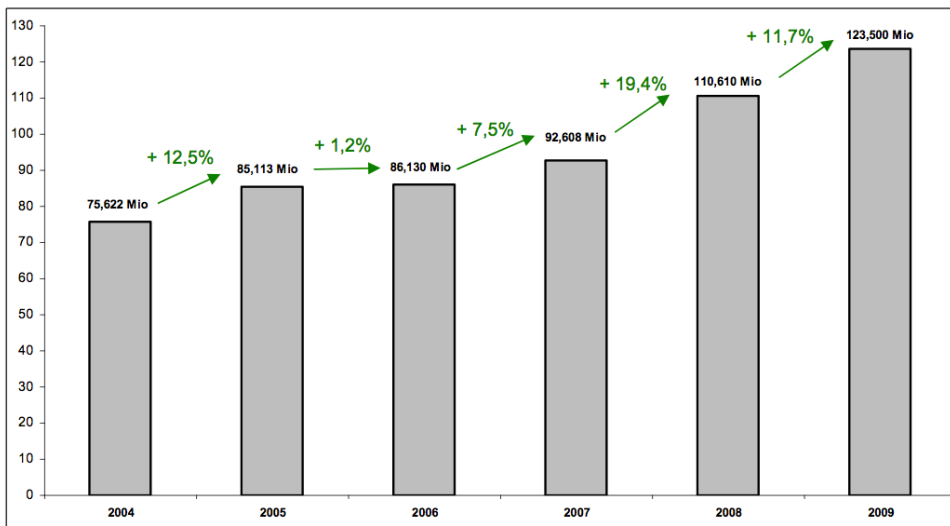


Figure 20 : Temps de parcours du réseau ferré entre les centres du canton et de l'aire transfrontalière, aujourd'hui et à l'horizon temporel Alptransit (2019) [tirée de DT, 2007d :3].

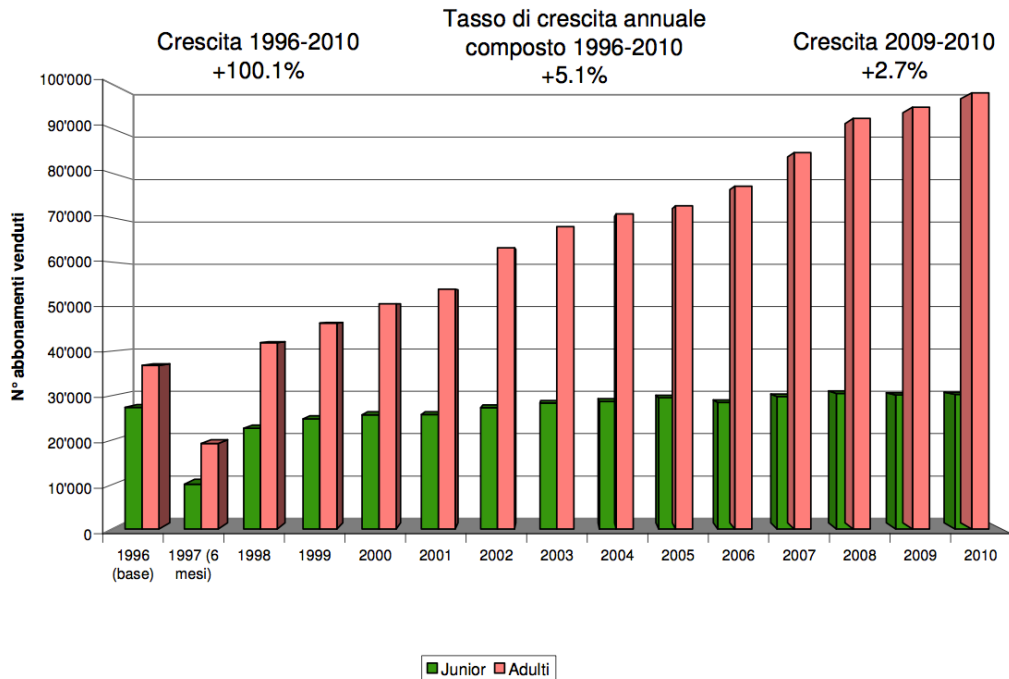
Comme le témoigne le graphique ci-dessous la demande en nombre de voyageurs, ainsi que l'évolution globale des prestations (nombre de trains* km), ont fortement augmenté entre 2004 et 2009. Le nombre total de passagers transporté en 2009 était de 6,8 millions environ (+13% par rapport à 2008) [FFS, 2010 : 3-4].



Graphique 2 : évolution globale de la demande entre 2004 et 2009 en nombre de voyageurs*Km (nombre de voyageurs fois les kilomètres qu'ils ont parcouru) [FFS, 2010 : 4].

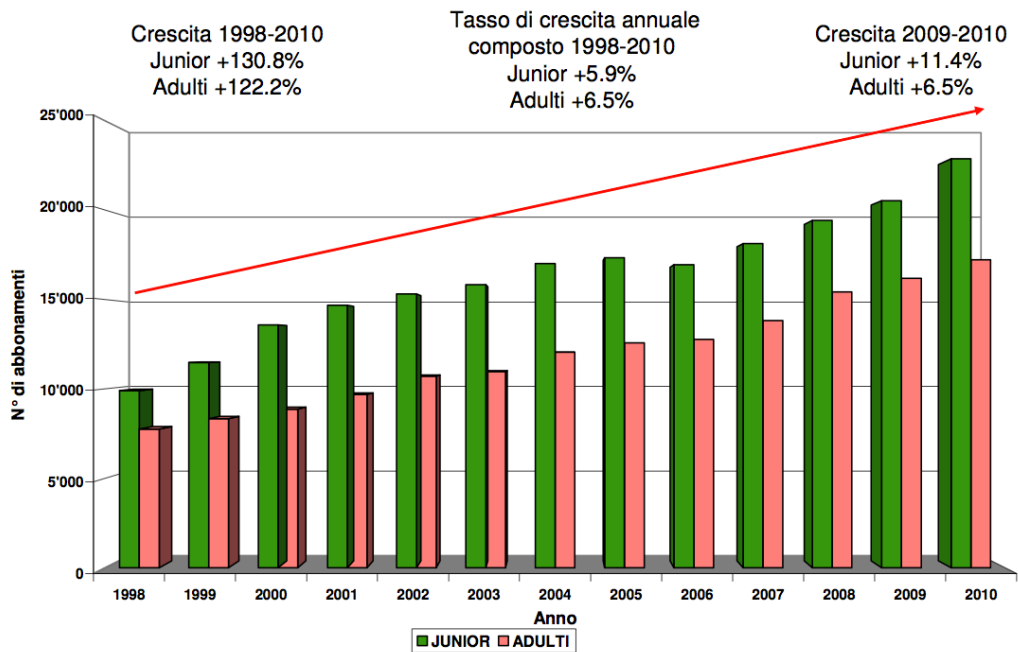
Cette évolution s'est reflétée dans la croissance du nombre d'abonnements « **Arcobaleno** » vendus depuis 1997. Cette date correspond à l'année d'introduction de la **Communauté tarifaire Ticino-Moesano (CTM)** suite à la volonté des autorités d'harmoniser les systèmes de tarification présents sur le territoire Cantonal. Ce dernier a été divisé en 20 zones (Cf. Annexe 3)

Graphique 3 : Evolution du nombre d'abonnements mensuels Junior et Adultes entre 1997 et 2010 [DT, 2011b : 13].



Le nombre d'abonnements mensuels (Graphique 3) et annuels (Graphique 4) vendus a fortement évolué à partir de 1997. Le nombre d'adultes (+ de 25 ans révolus) ayant acheté un abonnement mensuel est trois fois plus élevé que celui des Junior (6-25 ans).

Graphique 4 : Evolution du nombre d'abonnements annuels Junior et Adultes vendus entre 1998 et 2010 [DT, 2011b: 14].



Ceci peut s'expliquer par le fait que le prix d'un abonnement annuel Junior équivaut à sept fois le prix d'un abonnement mensuel (Figure 21).

| Zone | Adulti | | | | Giovani (<25 anni non compiuti) | |
|--------------------------|---------|-------|---------|--------|---------------------------------|---------|
| | Mensile | | Annuale | | Mensile | Annuale |
| | 2cl. | 1cl. | 2cl. | 1cl. | 2cl. | 2cl. |
| zona 10 o 20 o 30 | 42.- | 69.- | 378.- | 621.- | 32.- | 224.- |
| 2 zone | 64.- | 103.- | 576.- | 927.- | 47.- | 329.- |
| 3 zone | 102.- | 165.- | 918.- | 1485.- | 76.- | 532.- |
| 4 zone | 122.- | 202.- | 1098.- | 1818.- | 93.- | 651.- |
| 5 zone | 161.- | 265.- | 1449.- | 2385.- | 121.- | 847.- |
| da 6 zone | 185.- | 303.- | 1665.- | 2727.- | 140.- | 980.- |

Figure 21 : Tarifs annuels et mensil selon la catégorie [Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM), 2012].

Les jeunes âgés de moins de 25 ans ont tendance à préférer l'abonnement annuel en raison de sa rentabilité et de la liberté de mobilité qu'il offre. En 2010 le nombre d'abonnements en circulation chaque jour s'élevait à 40'085 unités [DT, 2011b :7].

Le succès de l'abonnement Arcobaleno témoigne des efforts faits en faveur de l'amélioration de l'offre en transports publics. L'augmentation du nombre de clients dans la communauté tarifaire découle également des différentes campagnes de promotion menées régulièrement par les autorités compétentes (Abonnement mensuel réduit de 50%, Abonnement Arcobaleno pour les entreprises, Abonnement d'essai pour une durée d'une semaine, Abonnement pour les apprentis, « Lugano Regional Pass¹² » et « Locarno Regional Pass3 »). Les communes proposent aussi des initiatives permettant aux personnes résidentes de bénéficier de réductions sur l'achat de titres de transport tout au long de l'année [DT, 2011b: 11].

De manière générale les tendances observées témoignent d'une satisfaction sur les titres de transport de CTM auprès des usagers, quelque soit leur catégorie d'âge. Ce constat est très encourageant en vue de l'imminente introduction prévue pour fin 2012 de la Communauté tarifaire intégrale (CTI). Cette dernière révolutionnera le système de transport public tessinois. Avec un titre de transport unique l'usagers pourra se déplacer librement et avec toutes les l'entreprise de transport qui opèrent sur l'ensemble du périmètre de la Communauté. Les différents tarifs seront harmonisés et les prix de titre de transport seront définis selon le nombre de zone nécessaire pour effectuer un déplacement [Trasporti pubblici luganesi (TPL), 2011].

Pour améliorer l'offre de **transport routier** des projets d'ampleur cantonale et nationale ainsi que des interventions locales sont en élaboration. Parmi les premiers il faut mentionner le prolongement de la semi-autoroute Mondrisio-Stabio jusqu'à la frontière de Stabio-Gaggiolo et le raccordement autoroutier de Locarno à Bellinzona (raccordement A2-A13).

¹² Le « Lugano Regional Pass » et le « Locarno Regional Pass » sont des abonnements qui permettent à l'usager de se déplacer librement dans les régions concernées avec tous les moyens de transport. Leur durée varie entre 3 jours (au prix de CHF 92) et une semaine entière (CHF 108) [La Posta, 2012c].

Outre à la conservation et à la manutention du réseau routier existant, des mesures spécifiques seront prises afin de soulager les centres habités des charges de trafic excessives. Ces mesures sont élaborés et mises en œuvre au sein des projets d'agglomération et des plans régionaux des transports.

L'offre en transports nocturnes

Le fonctionnement diurne des services de transport publics tessinois s'interrompt à des heures différentes selon les régions considérées. Des disparités marquantes s'observent entre les espaces fonctionnels spécialement entre les zones centrales et celles suburbains et périurbaines.

L'heure de départ des dernières courses interurbaines au sein de l'agglomération Lugano se situe approximativement entre 23h15 et 00h30. C'est le cas par exemple des lignes urbaines qui partent du centre-ville et desservent les communes limitrophes. Les lignes suburbaines, quant à elles, suspendent leurs services entre 18h30 et 19h30 [TPL, 2012].

Pour permettre aux usagers de se déplacer sur les réseaux de transports publics une fois l'offre diurne terminée des solutions de transport nocturne ont été étudiées et mises en places à partir de 2004.

Ces solutions peuvent être réparties en deux catégories principales : les offres de transport nocturne entre interrégionales (entre les agglomérations) et celles intra régionales (au sein des agglomérations).

Le services inter-régionaux

TILO Pigiama¹³

- Historique et conditions de mise en œuvre

Afin de répondre au développement de nouvelles activités nocturnes et de pallier au manque de transports de nuit la société TILO, entreprise novatrice dans le secteur des transports publics ferrés, a lancé en 2009 l'offre « TILO Pigiama ».

En effet, la desserte diurne des lignes S10 et S20 s'arrête entre 00h45 (dernier départ de Lugano) et 1h19 (derniers départs de Locarno).

- Caractéristiques du réseau et solutions techniques

Le « TILO Pigiama » se déplace bidirectionnellement sur les lignes S10 (Chiasso-Biasca) et S20 (Bellinzona-Locarno). A Bellinzona les lignes se croisent et créent ainsi un nœud de correspondance.

La planification et le dimensionnement de l'offre ont été effectués en partant d'estimations basées sur les localisations potentielles des générateurs de trafic nocturne. Ces évaluations ont été réalisées par la TILO SA pour des fins internes et n'ont pas fait l'objet d'une étude spécifique.

¹³ Ce sous-chapitre est rédigé principalement à partir des informations recueillies lors de l'entretien téléphonique avec M. Pellandini, product manager du trafic régional TILO, qui s'est tenu le 7 décembre 2011.

- *Jours de fonctionnement et fréquence de desserte*

Le train régional « TILO Pigiama » fonctionne désormais toutes les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche (Tableau 3).

| Ligne | Gare départ | Horaire départ | Gare arrivée | Horaire arrivée |
|-------|-------------|----------------|--------------|-----------------|
| S10 | Chiasso | 2 h 30 | Bellinzona | 3 h 29 |
| S10 | Bellinzona | 3 h 31 | Biasca | 3 h 45 |
| S10* | Castione | 3 h 20 | Chiasso | 4 h 30 |
| S20 | Locarno | 2 h 50 | Castione | 3 h 17 |
| S20* | Bellinzona | 3 h 34 | Locarno | 4 h 00 |

Tableau 3 : Horaires des courses des lignes S10 et S20 [FFS, 2010].

* Sens inverse

Toutes les gares du trafic régional se trouvant sur les deux lignes sont desservies. De plus les horaires ont été planifiés de manière à permettre aux usagers de se déplacer de Locarno à Lugano (et viceversa), les changements de ligne s'effectuant à Bellinzona.

Sur la base des constatations effectuées par la Police Ferroviaires et des données de comptage des passagers, il est possible d'exposer des approximations quantitatives de la **demande de transport** pour chaque ligne du « TILO Pigiama » en 2009.

Sur la ligne S10 (de Chiasso à Biasca) circulent entre 15 et 20 personnes dans les nuits de vendredi à samedi et entre 30 et 40 personnes dans les nuits de samedi à dimanche. Le nombre de passagers est plus élevé entre les chefs-lieux des agglomérations. Aucune différence significative concernant le trajet en sens inverse (Biasca-Chiasso) n'est constatée. Plusieurs passagers voyagent vers Locarno (et vice-versa).

Quant à la ligne S20 le nombre de passagers dans les deux sens se situe entre 10 et 15 personnes les vendredis et entre 40 et 45 usagers les samedis.

Dans les nuits de samedi à dimanche la plupart des passagers monte à la gare de Riazino-Cugnasco (entre 20 et 25 personnes à destination de Tenero et Locarno et entre 30 et 40 personnes vers Bellinzona et Lugano). Cela est dû, comme sera précisé par la suite, à l'offre combinée TILO-Discothèque Vanilla.

Le nombre de passagers transportés sur toutes les lignes atteint les 100 unités lors de manifestations telles que Carnavals, Estival Jazz Lugano, Fête du 1er août, Nouvel an, Moon&Stars, Festival du film de Locarno, etc.

D'une manière générale les pics de fréquentation ont été enregistrés pendant les mois estivaux, les nuits de samedi à dimanche et lors de grands événements. Les jeunes représentent la principale clientèle. De plus ces observations ont révélé que le nombre d'usagers voyageant sans titre de transport valable est considérablement plus élevé de nuit que de jour [FFS, 2010 : 33-34].

- *Tarifs et financement*

L'usagers qui souhaite profiter de l'offre « TILO Pigiama » doit posséder un titre de transport valable (billet individuel, abonnement Acrobaleno, Abonnement AG, etc.). Aucun supplément de nuit n'est demandé.

D'après M.Pellandini les coûts kilométriques du service nocturne augment de 50%. Cette différence résulte principalement des coûts de sécurité (agents de sécurité) et des dépenses « accessoires » (matériel roulant, atelier, suppléments salariales, etc.).

Ces dépenses sont assurées par le Canton, lequel verse une indemnité pour les coûts non couverts. Le financement de ce service fait partie de l'offre de trafic régional que TILO SA soumet chaque année au Canton.

- *Promotion et spécificités*

L'offre « TILO Pigiama » a été élaborée en collaboration avec d'autres sociétés (sous forme d'accords) comme la société Railway¹⁴ (offres combinées « Fêtes et concerts »).

Les transports de nuit dans l'agglomération de Lugano

Sur le territoire de la région de Lugano l'offre en transports publics nocturnes est assurée par trois entreprises de transport (AutoPostale SA, Autolinee Regionali Luganesi (ARL) et Trasporti pubblici luganesi (TPL) SA) qui proposent un prolongement de l'offre en soirée ainsi que des services de transports spécifiques.

Capriasca Night Express

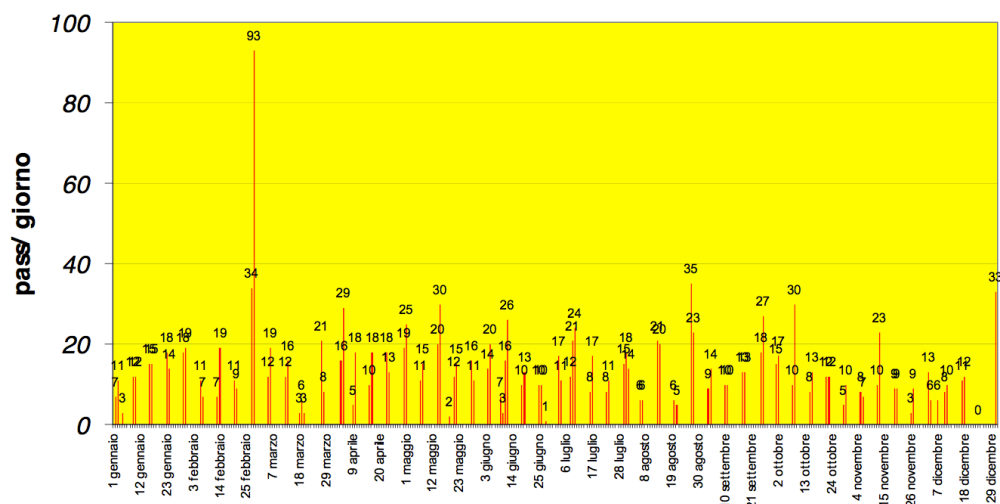
- *Historique et conditions de mise en œuvre*

En 2003 la commune de Capriasca en collaboration avec la « Regione valli di Lugano » et l'entreprise AutoPostale ont réalisé une étude afin d'analyser les exigences des habitants des vallées en matière de mobilité nocturne dans un rayon de 9 km autour du centre-ville. Cette étude a été complétée par un examen des expériences menées dans d'autres pays et a abouti au lancement d'une phase d'essai (start-up), entre les mois de juillet et août 2003, qui consistait en la mise en circulation d'un véhicule pendant les nuits de vendredi et de samedi.

Grâce à la participation d'autres partenaires et sur la base des remarques des conducteurs et des usagers, une seconde phase portant sur le prolongement du service jusqu'à fin 2004 et des modifications des horaires de départ et du système de tarification a pu être entamée.

En 2004, le Capriasca Night Express a effectué environ 120 courses et a transporté en moyenne 15 passagers par nuit (avec une pointe de 93 utilisateurs lors du carnaval au mois de février) (Graphique 5) [La Posta, 2012a].

¹⁴ « RailAway se positionne en prestataire leader de loisirs pour les excursions d'un ou plusieurs jours avec prestations supplémentaires en Suisse pour les voyageurs individuels et les groupes. En tant qu'organisation marketing à caractère touristique, RailAway assure pour les CFF et les transports publics la conception, l'achat, la commercialisation et la production » [CFF, 2010].



Graphique 5 : Nombre de personnes transportés par nuit par le Capriasca Night Express en 2004 [La Posta, 2012a].

A la suite du succès remporté lors des phases d'expérimentation, le service Capriasca Night Express a été maintenu et constitue toujours une prestation de transport public nocturne entre Lugano et Capriasca, fournie par l'entreprise de transport AutoPostale SA.

- Caractéristiques du réseau et solutions techniques

Le parcours du Capriasca Night Express sillonne 3 lignes diurnes et dessert depuis Tesserete plusieurs terminus sur demande (Bettagno-Lelgio, Pezzolo, Campestro, Odogno, Lopagno, Roveredo et Bidogno, Oggiogio e Bigorio). Toutes les courses partent de l'interface d'échange « Pensilina TPL » située au cœur de la ville de Lugano.

- Jours de fonctionnement et fréquence de desserte

Le service est en place tous les soirs du vendredi et du samedi et occasionnellement la veille des jours festifs.

Le départ de la première course est fixé à 00h00 (arrivée à Tesserete à 00h45) et la deuxième course part de la Pensilina TPL à 1h00 pour atteindre Tesserete à 1h45.

- Tarifs et financement

Pendant les phases d'essais le système de tarification était basé sur le nombre de zones parcourues. Suite à des adaptations le prix du billet est désormais fixé à CHF 2, indépendamment du nombre de zones franchises. L'abonnement Arcobaleno est accepté lorsque les zones de validité couvrent le trajet effectué.

Le service est financé par les recettes voyageurs, par les communes de Bidogno, Capriasca, Comano, Cureglia, Origlio, Ponte Capriasca, Porza et de Savosa et par d'autres partenaires privés (Corriere del Ticino et MediaMark).

De plus le service de bus de nuit bénéficie du soutien économique du Dipartimento delle istituzioni del cantone Ticino lequel, à travers le soutien du projet « Strade più sicure », a participé au financement de la phase de start-up.

- *Promotion et spécificités*

Le succès du service est également dû à la flexibilité des conducteurs et à celle des responsables de l'exploitation qui modifient les horaires et les jours de fonctionnement selon les manifestations organisées dans la région de Lugano. L'exemple le plus représentatif est le Bus Navette mis sur pied par le Comité d'organisation du carnaval de Tesserete avec la collaboration de AutoPostale SA (Service Capriasca Night Express) pour encourager l'utilisation des transports en commun. Lors de cet événement deux courses supplémentaires gratuites depuis Tesserete (départ à 2h le vendredi et à 3h le samedi) et à destination du centre de Lugano sont organisées.

Le comité d'organisation a également prévu un bus navette (deux véhicules) entre la gare CFF de Lugano et Tesserete afin d'augmenter la fréquence de desserte. En plus des courses officielles de la ligne 458 (Lugano-Tesserete) ARL, d'autres départs sont planifiés environ toutes les heures entre 00h30 et 4h30. Le retour à la gare de Lugano depuis Tesserete est également garanti par une fréquence horaire (dernière course à 5h dans la nuit de samedi à dimanche). Le prix du Bus navette est fixé à CHF 5 (trajet aller-retour) [Comité d'organisation du carnaval de Tesserete, 2012].

Collina d'Oro Night Express

- *Historique et conditions de mise en œuvre*

Le gain de popularité du le Capriasca Night Express a amené d'autres communes à s'intéresser à la problématique des transports nocturnes. Cela a abouti à la mise en place en mai 2005 d'un service de transport public entre Lugano et la commune de Collina d'Oro appelé Collina d'Oro Night Express. Ses modalités de fonctionnement et d'exploitation s'appuient sur celles du bus nocturne Capriasca Night Express [Pellegrini, T., (2003)].

- *Caractéristiques du réseau et solutions techniques*

Le parcours du Collina d'Oro Night Express est circulaire. Depuis le centre de Lugano le bus passe par le Cinéma multisalles, dessert les communes de la ligne jusqu'à Agra et retourne à la Pensilina TPL de Lugano.

La prestation de transport est assurée par l'entreprise AutoPostale Ticino, laquelle se charge également de la gestion de la liaison.

- *Tarifs et financement*

Le prix du titre de transport est fixé à CHF 2 indépendamment du nombre de zones franchises.

Les abonnements nationaux CFF (Abonnements General et Demi-tarif) ne sont pas reconnus. L'abonnement Arcobaleno est accepté lorsque les zones de validité couvrent le trajet effectué.

Le financement du service est assuré par les communes de Collina d'Oro, Barbengo, Grancia, Lugano et Sorengo et par le projet « Strade più Sicure ». L'économie privée participe également à travers Media Markt et Corriere del Ticino.

NottamBus

Depuis quelques années la Ville de Lugano offre un service de transport public urbain qui permet aux habitants des quartiers périphériques de retrouver leur domicile après l'interruption des courses diurnes. La prestation de transport est assurée par l'entreprise locale *Trasporti pubblici Luganesi (TPL)*.

Le NottamBus est en fonction les nuits de vendredi et samedi. Deux parcours circulaires différents d'une durée de 30 minutes sont proposés. Le premier prévoit 3 départs de la Pensilina TPL (23h55, 1h00 et 2h00) à destination des quartiers de Savosa, Besso et Paradiso. Le second effectue également 3 courses (00h30, 1h30 et 2h30) et dessert les quartiers de Paradiso et Molino Nuovo.

Les horaires de la première ligne ont été planifiés de manière à assurer les correspondances à la gare CFF de Lugano avec les trains à destination de Chiasso et Bellinzona.

Quant au système de tarification, le prix unique du billet est fixé à CHF 1. Les abonnements CFF et l'abonnement Arcobaleno ne sont pas valables.

Le financement est assuré presque entièrement par la Commune de Lugano. Comme pour les services précédents le projet « *Strade più Sicure* » soutient économiquement le NottamBus.

Prolongement des lignes Lugano-Tesserete et Lugano-Villa Luganese (ARL) en soirée

Par rapport aux autres entreprises de transport actives dans la région de Lugano les Autolinee Regionali Luganesi (ARL) ont prolongé l'horaire de fonctionnement de certaines lignes en soirée. C'est le cas de la ligne Lugano–Canobbio–Tesserete (ligne 458) qui, outre la course de 23h30, propose une dernière liaison à 1h00 les nuits du vendredi au samedi. Il en va de même pour la ligne Lugano–Sonvico (ligne 459) avec deux courses depuis Lugano à 23h31 et 1h01 les nuits de vendredi et celles de samedi [Autolinee Regionali Luganesi (ARL), 2012].

Cette solution a également été adoptée par l'entreprise de transport Ferrovie Luganesi SA (FLP) qui exploite une ligne ferroviaire entre Lugano et Ponte Tresa et dessert la région du Malcantone. Chaque jour de la semaine un train quitte Lugano à 00h10 et à 1h20 pour atteindre Ponte Tresa 25 minutes plus tard [Ferrovie Luganesi SA (FLP), 2010].

Les transports de nuit dans les autres agglomérations

Contrairement à ce qui se fait dans la région Lugano, les autres services de transports publics nocturnes au Tessin ne sont pas organisés sous forme de réseaux mais se résument à la mise en place d'une seule ligne.

Dans l'agglomération de Mendrisio-Chiasso la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio a mis en place en 2006 un service comprenant une ligne de transport public nocturne – « *Il Tiratardi* » - afin de desservir les communes principales de la région du Mendrisiotto. L'exploitation de la ligne circulaire, dont le parcours sillonnait celui des lignes diurnes, était calquée sur celle des autres services nocturnes présentés ci-dessus.

Après une période d'essai de trois ans le service « Il Tiratardi » a été supprimé car le nombre de passagers était insuffisant pour justifier le maintien d'un tel service.

Quant à la région Bellinzona e Valli, le service « Blenio Moon Bus » est opératif depuis 2004. Il a été élaboré avec la collaboration de la Commissione regionale dei trasporti della regione Tre Valli afin d'introduire des courses desservant la Valle di Blenio après 20h00. Toutes les nuits de la semaine une course (aller-retour) part à 22h13 de Biasca à destination d'Olivone, alors que pendant les nuits de vendredi et de samedi elle est planifiée à 00h28. L'exploitation du « Blenio Moon Bus » est réservée à l'entreprise Autolinee Bleniesi SA et son financement est assuré par la Regione Tre Valli et par le projet « Strade più Sicure ».

Pour conclure il semble intéressant de préciser qu'une dernière course de bus part de la gare de Bellinzona à 00h05 et arrive à la gare de Airolo à 1h26, tous les jours de la semaine. Il en va de même pour la ligne Bellinzona-St.Bernardino. En effet une dernière course est assurée à 00h07 de Bellinzona à destination de St.Bernardino les vendredis et les samedis. Ce sont les communes du Val Mesolcina qui participent à son financement.

Services de transport nocturne lors d'événements exceptionnels

En plus des solutions pour le transport nocturne présentées ci-dessus, d'autres services sont organisés à l'occasion d'événements festifs et culturels. Les exemples les plus emblématiques portent sur les carnivals. En fonction de la taille de ces événements, des bus navette ou des transports nocturnes supplémentaires sont organisés comme lors du carnaval de Tesserete. Lors du carnaval de Bellinzona, le plus populaire au Tessin, outre l'offre habituelle de trains régionaux, plusieurs trains spéciaux sont introduits pour relier les chefs-lieux cantonaux à la ville de Bellinzona. Pour rejoindre la capitale les dessertes ont lieu une fois par heure alors que pour les trajets de retour des trains sont organisés toutes les trente minutes. De plus, lors de cet événement, des bus de nuit sont programmés à destination de Airolo et de Olivone [Rabadan, 2010].

Vers des développements futurs ?

Au cours des dernières années, à l'échelle cantonale, l'offre en transports nocturnes n'a pas connu d'augmentation. Au sein des agglomérations, les systèmes de tarification ainsi que les plans horaires ont été modifiés et adaptés afin d'assurer une meilleure coordination entre différentes offres de transport.

Cette stagnation de l'évolution des services de mobilité nocturne n'est pourtant pas due à un manque d'engagement. De suite seront présentées deux initiatives qui interpellent les autorités à propos des déplacements nocturnes.

En mai 2009 le groupe politique du Parti Populaire Démocratique (PPD) a déposé la motion « Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta » au Parlement du Canton tessinois (Cf. Annexe 4). Le but de cette motion est d'ouvrir un débat sur la problématique des transports nocturnes dans l'agglomération de Bellinzona et, plus généralement, dans les régions périphériques du Canton. Les auteurs de cette interpellation partent du constat que, statistiquement, le nombre d'accidents de la circulation liés à une consommation excessive d'alcool touche davantage la population jeune âgée de 18 à 30 ans. Un prolongement de l'offre de transports publics en soirée et la

nuit permettrait d'encourager l'utilisation de ce moyen de transport et d'améliorer ainsi la sécurité routière. L'introduction du service « TILO Pigiama » représente à leurs yeux une bonne solution mais toutefois insuffisante étant donné que ce service dessert uniquement les gares se situant le long des lignes TILO. Face au manque de lignes de rabattement desservant les pays limitrophes, les utilisateurs de ce service qui ne résident pas à proximité des gares doivent faire appel à d'autres solutions de transport pour retrouver leur domicile. Ceci ne leur permet donc pas de se passer de l'utilisation du moyen privé pour leurs déplacements nocturnes.

La motion adressée au Parlement porte donc sur l'extension, à l'exemple des solutions adoptées dans le Sottoceneri (Capriasca Night Express, etc.), de l'offre en transports publics de nuit à toutes les régions du Tessin [Ghisolfi, 2009].

Le Conseil d'Etat tessinois a répondu à cette motion en août 2010 en demandant au Parlement de la rejeter, considérant l'offre actuelle en transports publics de nuit satisfaisante (Cf. Annexe 4). Elle assure un service de base qui répond aux volumes de la demande de mobilité nocturne et permet aux usagers de se déplacer dans les fonds des vallées. Le transport public doit avant tout satisfaire les besoins de transports liés aux déplacements pour la travail, l'école et les activités de loisir dans des plages horaires caractérisées par d'importantes charges de trafic.

L'extension généralisée du réseau de transports nocturnes ne constitue donc pas une mesure prioritaire mais pourra faire l'objet d'améliorations ponctuelles qui doivent être adaptées en fonction de la demande potentielle et de la disponibilité de ressources financières [Consiglio di Stato, 2010].

En novembre 2010 la « Gioventù socialista del Moesano » a recueilli plus de 900 signatures en faveur de la pétition « Nottebus » qui a été remise aux mains de la personne responsable de la planification de l'horaire régional. L'objet de cette dernière portait sur l'introduction de deux courses de bus supplémentaires dans les nuits des weekends pour desservir les communes de la Val Mesolcina. La mise en place d'une première course avec départ de St. Bernardino entre 21h30 et 22h30 et la création d'une deuxième course au départ de Bellinzona entre 1h et 2h permettrait aux jeunes de rentrer à la maison en sécurité et contribuerait à freiner le phénomène de dépeuplement de la vallée [Petizione Nottebus: a che punto siamo?, 9 avril 2011].

La pétition a été remise aux autorités Cantonales responsables de la modification des horaires des transports publics, lesquelles se sont montrées favorables à cette proposition à condition que les Communes du Moesano assument les coûts supplémentaires estimés à CHF 126'000 annuels.

Les coûts de mise en place d'une seule course pendant la nuit de samedi à dimanche est de CHF 66'600 et la participation financière est fixée à CHF 23'625 par an.

Lors de la séance du 22 novembre 2011 les syndicats des communes de la val Mesolcina, qui contribuent déjà depuis 5 ans au financement de la course (départ à 00h07 de Bellinzona) qui dessert la Mesolcina pendant les nuits des weekends, ont rejeté la proposition de la pétition [I sindaci della Mesolcina impediscono il Nottebus, 28 novembre 2011].

Spécificités et difficultés rencontrées dans la planification de l'offre en transports nocturnes dans le canton du Tessin

Les différentes solutions présentées dans les paragraphes précédents permettent de tirer un premier bilan sur l'état actuel de l'offre en transports nocturnes à l'échelle du Canton du Tessin. En particulier il est possible de mettre en évidence les difficultés, déjà abordées dans le chapitre 2.3.3.3, spécifiques à la réalité tessinoise.

POINTS FORTS

Premièrement, les efforts effectués par les différents acteurs du système de transport nocturne pour l'amélioration des conditions de mobilité témoignent d'un intérêt pour les questions liées à la gestion des déplacements de nuit. Cet engagement s'est traduit par la mise en place de solutions spécifiques de transports (« Tilo Pigiama », « Capriasca Night Express », etc.) au sein des différentes agglomérations et représente une donnée encourageante.

Cet intérêt est également prouvé par le nombre d'interpellations concernant l'instauration de services de transports nocturnes adressées régulièrement aux autorités communales et cantonales. Il suffit de mentionner l'initiative privée des jeunes appartenant au groupe « Gioventù socialista del Moesano » ou la motion présentée au Parlement par le représentant d'un groupe politique demandant l'extension de l'offre en transports publics de nuit à toutes les régions du Tessin.

POINTS FAIBLES

Malheureusement cet intérêt n'est pas allé plus loin. A l'exception de quelques améliorations intervenues dans les lignes de transports nocturnes actuelles, les dimensions spatiales des réseaux de transports publics nocturnes n'ont pas subi de modifications majeures au cours des dernières années. Les études menées à ce sujet sont peu nombreuses et les données concernant l'offre mais surtout la demande de transport nocturne sont lacunaires. La planification et le dimensionnement de l'offre se basent donc le plus souvent sur des estimations de la demande potentielle. Le lancement de phases d'essai (start-up) au moment de la mise en place des solutions de transport nocturne se révèle donc très important car il permet d'évaluer la nécessité du maintien et du prolongement du service (cf. Capriasca Night Express).

La mise en place de ces solutions s'est faite de manière très variable selon les régions. Le développement des transports nocturnes dans l'agglomération de Lugano est très représentatif. Trois entreprises de transport différentes opèrent sur le même territoire (Trasporti pubblici luganesi (TPL), Autolinee regionali luganesi (ARL), AutoPostale), sans compter le service « Pigiama Tilo » et la ligne Ferrovie Luganesi (FLP). Ces opérateurs proposent des services de transports nocturnes mais n'entrent pas en concurrence car ils desservent des zones différentes. Toutefois certaines lignes ont le même terminus, même si elles empruntent des parcours différents et desservant donc d'autres communes.

De plus, ces trois services ont en commun les lieux de départ (Pensilina TPL) mais présentent des systèmes de tarifications différents.

Cette situation est le reflet d'un manque général de coordination dans la conception, l'organisation et l'exploitation de l'offre en transports nocturnes. Cette déficience est

particulièrement marquée dans le cas de Lugano mais s'observe également à l'échelle cantonale.

Chaque région organise des services de transports de manière différente selon les caractéristiques, les conjectures, les exigences et les moyens de financement à disposition. Ceci donne naissance à un réseau de transports publics nocturnes qui fonctionne de manière très sectorielle.

Un autre aspect très intéressant qui permet de mieux saisir les facteurs caractérisant le développement des services de transports nocturnes au Tessin est avancé par M. Pellandini lors de l'entretien. D'après lui des raisons historiques ont pesé sur la planification de l'offre de transports de nuit dans les différentes régions du Canton. Certaines lignes nocturnes sont développées car elles suivent les parcours des lignes traditionnelles. C'est le cas par exemple du prolongement de la ligne Bellinzona-Airolo (dernière course à 24h05) qui symbolise la liaison historique nord-sud. Même si le nombre d'usagers par nuit demeure relativement faible, le financement est inscrit dans le budget annuel ordinaire.

Des progrès appréciables peuvent être observés depuis l'introduction de l'offre « TILO Pigiama » en 2008. Le réseau RER nocturne se profile comme l'ossature sur laquelle les autres réseaux peuvent s'ancrer. Certains lignes de transport locales prennent en compte, même si de manière non systématique, les autres offres déjà en place et essaient de créer une chaîne de transport en garantissant aux usagers des correspondances au sein des interfaces de transports. Par exemple le Nottabus dessert la gare de Lugano à des horaires qui permettent de poursuivre le parcours en direction Nord ou Sud à bord du « TILO-Pigiama ».

6.2. Portrait de l'agglomération de Locarno

La zone retenue pour la présente étude fait référence au périmètre de l'agglomération de Locarno qui, selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS) (Cf. chapitre 2.2.4) compte 18 communes (Ascona, Brione sopra Minusio, Cavigliano, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco sopra Ascona, Tegna, Tenero-Contra, Verscio, Cugnasco-Gerra, Maggia, Avegno Gordevio, Gambarogno) selon la situation au 24 avril 2010 (Figure 23). Ces communes, en plus de celles de Mergoscia et Brissago, constituent le périmètre du Programme d'agglomération du Locarnese (PALOC). Afin de considérer également le périmètre des autres instruments d'aménagement qui influencent l'organisation territoriale de la région de Locarno, à savoir le « Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTVL) » et le « Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del locarnese (COTALoc) », d'autres communes sont retenues dans l'étude (Verscio, Cavigliano, Tegna, Cevio, Centovalli, Lavizzara, Isorno, Brione (Verzasca), Frasco, Vogorno et Onsernone).

Ces communes ne présentent pas le même taux d'urbanisation. Elles peuvent être classifiées selon cinq espaces fonctionnels :

- *Centre* : Ascona, Locarno, Losone ;
- *Suburbain* : Brione sopra Minusio, Minusio, Muralto, Orselina, Tenero-Contra, Tegna, Verscio ;
- *Périurbain* : Cavigliano, Cugnasco-Gerra, Gordola, Lavertezzo, Ronco sopra Ascona ;
- *Retroterra* : Avegno-Gordevio, Brissago, Maggia, Gambarogno ;
- *Montagne* : Mergoscia, Corippo, Vogorno, Lavertezzo, Cevio, Centovalli, Lavizzara, Isorno, Brione (Verzasca), Frasco, Onsernone.

Figure 22 :
L'agglomération de
Locarno depuis le ciel
[modifiée d'après Google
Earth, 2012].



La structure de l'agglomération (Figure 22) se compose de centres, qu'ils soient urbains ou périphériques, autour desquels des zones fortement densifiées se sont développées de manière peu coordonnée. Le reste du territoire se caractérise par un habitat dispersé qui se concentre le long des fonds des vallées.

La région de Locarno se distingue par une forte vocation touristique. En effet, elle constitue la région touristique la plus importante du Canton en termes d'établissements et de réservations. En 2007 sur les 540 établissements hôteliers du Tessin, 248 étaient situés dans la région « Locarnese et Vallemaggia » [Dipartimento delle Istituzioni, 2010: 83].

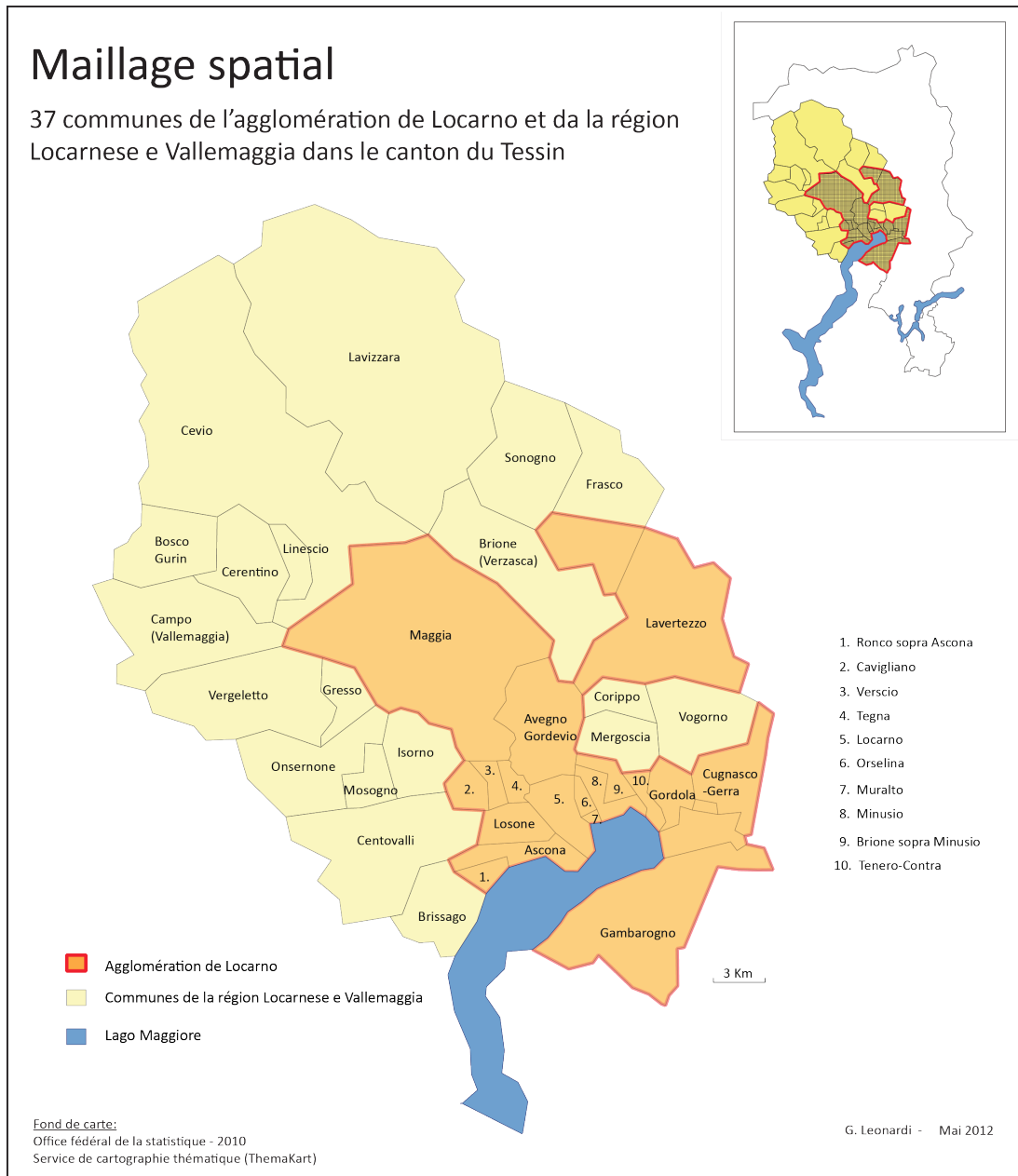


Figure 23 : Périmètre de la zone d'étude.

6.2.1. Des changements socio-démographiques

En décembre 2008, les 18 communes de l'agglomération de Locarno comptaient 60'889 habitants. La commune de Locarno étant la plus peuplée (15'123 habitants), suivie par Minusio (6'903 hab.), Losone (6'368 hab.), Ascona (5'533 hab.), Gambarogno (4'823 hab.) et Gordola (4'400 hab.). Au total près de 70 % de la population réside dans le pôle de l'agglomération, 16% dans les communes des proches vallées et 14% dans la Plaine de Magadino et dans la région du Gambarogno [USTAT, 2012]. Entre 1990 et 2008 la population de l'agglomération a augmenté de 16%. Le taux de croissance diffère d'une zone à l'autre de l'agglomération. Alors que dans les communes de la Plaine de Magadino la population résidente a augmenté de 2'400 habitants (+ 37%), dans le pôle urbain et dans les communes des vallées proches du centre cette augmentation a été de 14% [DT, 2011b : 24].

En s'intéressant à la structure par âge de la population, il en ressort que cette dernière vieillit très rapidement dans la région de Locarno. En effet, l'indice de vieillissement (151%) y est le plus élevé du Canton [Dipartimento delle Istituzioni, 2010: 32]. Ce phénomène est beaucoup plus prononcé dans la zone centrale que dans les communes périurbaines. Le vieillissement de la population n'est cependant pas dû à la seule augmentation du nombre de personnes âgées, mais résulte également de la diminution de jeunes âgés de moins de 20 ans.

6.2.2. Mobilité et transports

La morphologie du territoire et l'agencement des éléments naturels (montagnes, lacs, cours d'eau, etc.) qui le composent influencent fortement la localisation des installations urbaines et définissent les couloirs parcourus par les réseaux viaires. Ces derniers se structurent autour de deux axes principaux est-ouest qui traversent le centre urbain sous sol (à travers le tunnel Mappo-Morettina) et à ciel ouvert (à travers les communes de Muralto, Minusio et Tenero-Contra). Ces axes convergent vers les deux nœuds principaux de l'agglomération: le rondpoint en proximité de l'aéroport de Magadino à l'est et l'échangeur de Ascona à l'ouest. C'est à partir de ces nœuds que se détachent les axes reliant les régions et les vallées voisines comme les communes de la rive droite du Lago Maggiore (Brissago, Italia) et les vallées (Vallemaggio, Centovalli, etc.) ou, à l'ouest, les communes de la rive gauche de la Plaine de Magadino et la région du Gambarogno.

Réseau routier

La demande en transports individuels peut être évaluée quantitativement à travers l'analyse des charges de trafic sur le réseau routier. De manière générale les charges de véhicules sur les différents tronçons routiers de l'agglomération sont proportionnelles à la capacité des routes. Néanmoins certains nœuds et axes urbains font office d'exception. En effet, spécialement aux heures de pointe, la capacité de certaines routes est atteinte voir dépassée. C'est le cas par exemple de l'axe principal de transit qui traverse les zones résidentielles de Losone (trafic journalier moyen supérieur à 15'000 véhic./jour [DT, 2011a : 40]). La viabilité sur le nœud du rondpoint de Magadino et sur la route cantonale qui relie l'agglomération de Locarno avec celle de Bellinzona est encore plus problématique.

Suite à l'absence d'une liaison autoroutière vers la région de Locarno le trafic circulant dans la plaine de Magadino se caractérise par une typologie mixte (trafic local, à destination des centres commerciaux, pendulaire, professionnel et touristique). La répartition modale de ce dernier n'est pas proportionnée ; 90% du volume de trafic est privé alors que seulement 10% de ce volume est attribué aux transports publics (Cf. Annexe 5). Pendant les dernières 15 années le trafic a connu une forte augmentation de 16% dans la région (selon un relevé effectué à proximité de Quartino). Il est ainsi passé de 23'023 véhicules/jour en 1991 à 26'776 véhicules/jour en 2006 (moyennes annuelles) [Grounauer 2007 : 10].

L'ouverture en 1996 de la route de contournement (tunnel Mappo-Morettina) a permis de réduire le nombre de véhicules circulant sur la route cantonale (Locarno – Tenero-Contrà) alors que sur certains tronçons (comme à proximité des portails du tunnel) ce nombre a considérablement augmenté.

Les problèmes de viabilité auxquels la région de Locarno doit faire face génèrent des externalités négatives (émissions de polluants, bruit, etc.) et ont des répercussions sur le nombre d'accidents de la circulation et sur les temps de parcours des transports publics qui augmentent tous les deux. L'attractivité des modes doux est elle aussi pénalisée par ces problèmes de saturation.

Réseau de transports publics

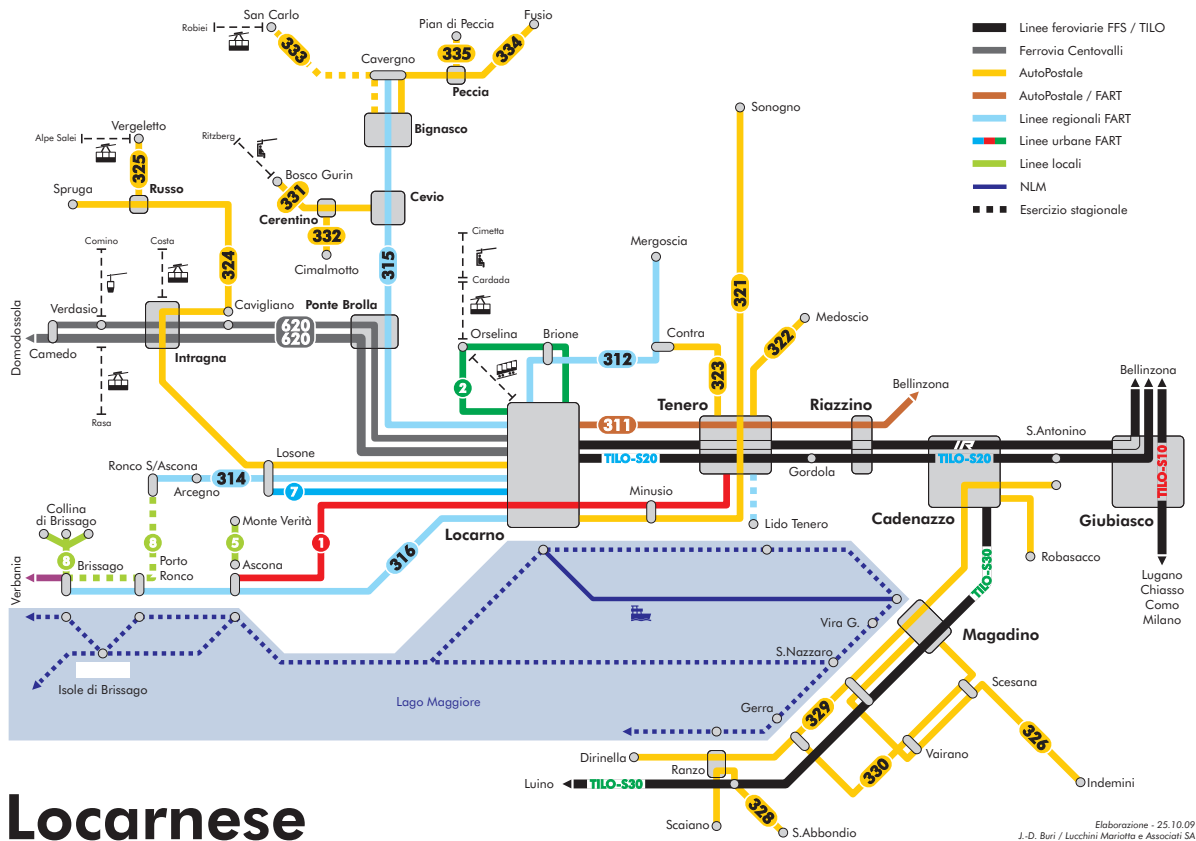


Figure 24 : Réseau de transports publics de la région de Locarno [DT, 2011a : 52].

Les lignes de transports publics s'organisent de manière radiale autour du nœud central de Locarno (Figure 24). Le réseaux ferroviaire supérieur (CFF/TILO) dessert l'agglomération grâce à quatre gares (Locarno, Tenero, Riazzino e Cadenazzo) qui représentent des plateformes intermodales. De l'interface de transport de Locarno part également la ligne de chemin de fer «Centovallina » qui dessert Ponte Brolla, le Terre di Pedemonte, les Centovalli et offre une liaison internationale avec Domodossola (Italie).

Les caractéristiques quantitatives du réseau de transports publics (lignes, nombre de course, horaires de fonctionnement, etc.) sont présentées dans le tableau ci-dessous (Tableau 4):

| LIGNE | | Courses | | Fréquences | | | Tranche horaire |
|-------|--|---------|--------|------------|--------|-----------|-----------------|
| | | Aller | Retour | Pointe | Diurne | De soirée | |
| 1 | Ascona - Tenero | 68 | 64 | 15 min | 15 min | 30 min | 5h30-00h00 |
| 2 | Locarno - Brione s. Minusio | 20 | 20 | 30 min | 60 min | p.h.c | 6h15-00h15 |
| 5 | Ascona, Sonnenhof - Ascona, Monte Verità | 6 | 6 | p.h.c | p.h.c | | 10h00-19h00 |
| 7 | Locarno - Losone | 47 | 48 | 30 min | 30 min | | 6h15-00h15 |
| (8) | Collina di Brissago | 6 | 6 | p.h.c | p.h.c | | 6h15-00h15 |
| 311 | Locarno-Bellinzona | 26 | 25 | 30 min | 60 min | p.h.c | 5h30-01h30 |
| 312 | Locarno-Mergoscia | 7 | 7 | p.h.c | p.h.c | | 6h00-19h45 |
| 314 | Locarno-Ronco s. Ascona | 9 | 9 | p.h.c | p.h.c | | 6h00-20h00 |
| 315 | Vallemaggia (Locarno-Caveragno) | 17 | 18 | 60 min | 60 min | p.h.c | 5h45-00h55 |
| 316 | Locarno-Brissago | 21 | 21 | 30 min | 60 min | p.h.c | 6h30-00h00 |
| 321 | Val Verzasca (Locarno-Sonogno) | 9 | 8 | p.h.c | p.h.c | | 6h15-21h00 |
| 322 | Tenero-Medoscio | 7 | 7 | p.h.c | p.h.c | | 6h00-19h15 |
| 323 | Tenero-Contra | 7 | 7 | p.h.c | p.h.c | | 7h00-18h45 |
| 324 | Locarno-Spruga | 6 | 6 | p.h.c | p.h.c | | 5h45-19h30 |
| 325 | Russo-Vergeletto | 5 | 5 | p.h.c | p.h.c | | 6h30-18h15 |

| | | | | | | | |
|---------------------|---|----|----|--------|--------|--------|------------|
| 326 | Magadino-Indemini | 4 | 4 | p.h.c | p.h.c | | 6h30-19h45 |
| 629 | Sant.Antonio-Dirinella | 16 | 16 | 60 min | 60 min | p.h.c | 6h15-21h30 |
| 330 | Magadino-Gerra (Gambarogno) | 8 | 9 | p.h.c | p.h.c | | 6h00-20h00 |
| 331 | Cevio-Bosco Gurin | 5 | 5 | p.h.c | p.h.c | | 6h15-19h30 |
| 332 | Cerentino-Cimalmotto | 3 | 3 | p.h.c | p.h.c | | 7h00-17h15 |
| 333 | Bignasco-San Carlo | 4 | 4 | p.h.c | p.h.c | | 8h15-17h30 |
| 334 | Bignasco-Fusio | 7 | 8 | p.h.c | p.h.c | | 5h45-19h30 |
| 335 | Peccia-Pian di Peccia | 6 | 6 | p.h.c | p.h.c | | 5h30-19h45 |
| TILO S20 | Bellinzona-Locarno | 44 | 46 | 15 min | 30 min | 30 min | 5h00-1h30 |
| TILO S30 | Cadenazzo-Luino | 8 | 8 | p.h.c | p.h.c | p.h.c | 6h00-21h30 |
| 620 | Locarno-Intragna- Camedo | 17 | 17 | p.h.c | p.h.c | p.h.c | 5h45-23h45 |
| 620 | Locarno-Intragna- Camedo-Domodossola | 9 | 9 | p.h.c | p.h.c | p.h.c | 6h45-22h15 |
| IR | Locarno-Basilea/Zurigo | 13 | 12 | 60 min | 60 min | p.h.c | 9h00-21h00 |
| Battello | Locarno-Magadino | 10 | 10 | 60 min | p.h.c | | 8h00-18h00 |

Tableau 4 : Caractéristiques des lignes de transports publics dans la région de Locarno. Les fréquences de pointe correspondent aux tranches horaires 6-8h et 16-19h et celles de soirée débutent à partir de 20h. Les horaires de fonctionnement ne prennent pas en compte les offres supplémentaires du vendredi/samedi soir [modifiée d'après DT, 2011a : 53].

L'ossature du réseau de transports publics de la région de Locarno est formée par la ligne ferroviaire CFF et TILO (S20), la ligne urbaine du bus Ascona-Tenero (1) et la ligne régionale du bus Locarno-Bellinzona (315).

Il est important de signaler que, à l'exception des lignes urbaines et des lignes à destination de Bellinzona (cadencement horaire ou semi-horaire), Vallemaggia, Brissago et des communes de la rive gauche, les fréquences horaires ne sont pas cadencées de manière systématique (p.h.c).

A l'heure actuelle le réseau de transports publics routiers est bien raccordé au réseau ferroviaire mais sa coordination et son développement présentent des lacunes. Les problèmes plus grands sont posés par les correspondances entre les différentes lignes de transport. En particulier les difficultés majeures concernent l'harmonisation des horaires

d'arrivée/départ des différentes entreprises de transport (CFF, TILO, FART et AutoPostale) qui opèrent sur le territoire de l'agglomération.

Parmi les autres aspects qui nécessiteraient d'être améliorés figurent : le manque de liaisons directes depuis Locarno et à destination d'Ascona, de la région du Gambarogno et de la Plaine de Magadino ; le manque de voies réservées aux bus qui se retrouvent souvent bloqués dans les encombrements; le nombre insuffisant de distributeurs automatiques de billets à proximité des arrêts [DT, 2011a : 54 - 60].

Ces obstacles favorisent l'utilisation des moyens de transports privés au détriment des moyens publics. La part de déplacements effectués en TIM s'élève à 92% alors que celle de déplacements en TP est de 8% (Cf. Annexe 5). Les transports publics sont utilisés pour les trajets plus longs (entre Locarno et Bellinzona par exemple) pour lesquels le rapport TIM/TP en terme de temps de parcours est avantageux. Les déplacements vers le centre (Locarno) depuis les régions périphériques prennent deux fois moins de temps en TIM qu'en TP [DT, 2011a : 80-81].

Pour les déplacements effectués à l'intérieur du centre de l'agglomération (Locarno, Muralto, Minusio, Brione et Orselina) les modes doux (marche et vélo) gagnent de l'importance dans la répartition modale. Le moyen de transport privé demeure néanmoins le plus emprunté pour les déplacements entre le centre et les communes proches du centre situées sur la rive droite du Lago Maggiore (Losone et Ascona) [DT, 2011a : 81].

Mobilité douce

Etant donné que la grande majorité de la population réside en plaine ou dans les fonds des vallées, les communes situées en proximité du centre sont facilement et rapidement atteignables avec les modes doux (marche et vélo) (Figure 25).

Figure 25 : Isochrones du trafic doux (marche et vélo) à partir de la gare ferroviaire de Locarno [DT, 2011a: 62].



Le réseau de « trafic piéton » peut être considéré, dans l'ensemble, comme satisfaisant. Alors que pour certains tronçons routiers les conditions de « marchabilité » ont été améliorées grâce à une série de mesures (diminution des flux de trafic, aménagements urbanistiques, introduction de « zones 30 », interdiction d'accès aux véhicules privés dans places ou quartiers, etc.), d'autres routes demeurent inadaptées aux déplacements à pied.

En ce qui concerne les trajets effectués à vélo, l'agglomération de Locarno est traversée par l'itinéraire cyclable d'importance cantonale qui relie Bellinzona à la Vallemaggia en passant par la Plaine de Magadino, Tenero, Minusio, Muralto, Locarno, etc.

Le nombre de déplacements à vélo a été quantifié à l'aide de compteurs automatiques placés à des endroits stratégiques pendant la période estivale. Ces mesures ont révélé que

environ 2'000 vélos par jour circulent le long de l'axe Minusio-Locarno-Ascona [DT, 2011a : 69].

A l'échelle de l'agglomération le nombre de places de stationnement pour vélo s'élève à 2'106 places publiques, distribuées sur 149 zones de stationnement. Ce nombre varie fortement d'une commune à l'autre. Des mesures doivent être prises afin d'améliorer les conditions de sécurité sur la route et en proximité des places de stationnement (vols de vélos) [DT, 2011a : 69-73].

Mobilité nocturne

La question des déplacements nocturnes n'a jusqu'à nos jours pas fait l'objet d'études ou de recherches. Le développement et la gestion des services de transports nocturnes se fait donc de manière différente selon les opérateurs de transport. La demande de transports nocturnes reste généralement méconnue et le dimensionnement de l'offre se base le plus souvent sur des estimations et sur des appréciations subjectives effectuées par les entreprises.

L'offre en transports nocturnes

La plupart des lignes de bus régionales de l'agglomération cessent d'être opérationnelles à partir de 20h (Cf. Tableau 4). Les lignes urbaines 2 et 7 et les lignes régionales 315 et 316 font office d'exception avec une dernière course quittant Locarno entre 23h45 et 00h05.

Après minuit l'offre en transports publics nocturnes se résume aux services suivants :

- **Tilo Pigiama**

Après minuit les départs des courses de la ligne ferroviaire TILO (S20) sont fixés à 00h14, 00h44 et 01h19 depuis la gare de Locarno et à destination de Bellinzona (départ à 00h46 dans le sens inverse). L'offre ferroviaire est complétée par la dernière course de la ligne de bus Locarno-Bellinzona (311) dont le départ journalier est prévu à 00h52.

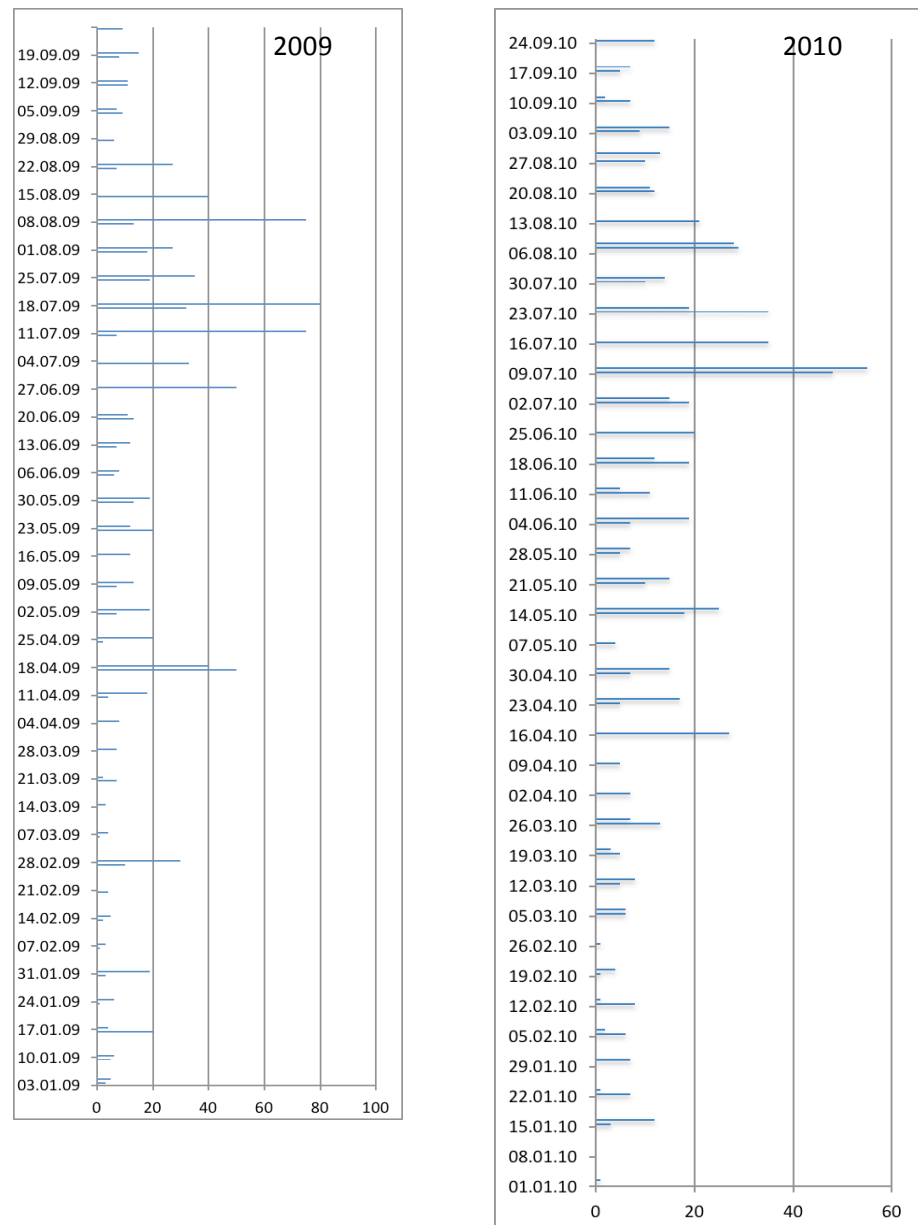
Comme précisé au chapitre 6.1.3, l'introduction en 2009 du service « TILO Pigiama » a rendu possible des déplacements à des heures de plus en plus tardives entre les pôles régionaux les nuits des vendredis et samedis. Le départ de Locarno à destination de Bellinzona est prévu à 2h50 (départ à 3h34 dans le sens inverse) et le « TILO Pigiama » dessert les gares de Tenero, Gordola, Riazzino, Cadenazzo.

- **Bus 316 (Ligne Locarno-Brissago)**

Depuis 2008, durant les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, la dernière course de la ligne 316 part de la gare de Locarno à 1h15 pour rejoindre la commune de Brissago à 1h41. Cette ligne dessert également la commune de Ascona. L'extension de son horaire de fonctionnement permet aux passagers du TILO en provenance de Bellinzona de poursuivre leur parcours jusqu'à Brissago à bord des moyens de transports publics. Le financement de ce service est pris en charge par les autorités cantonales et est inscrit au budget annuel de l'offre soumise à ces dernières par l'entreprise de transport.

La moyenne de passagers transportés en 2009, de janvier à septembre, sur la dernière course de la ligne 316 est de 15,5 passagers. En 2010 cette moyenne diminue légèrement et se situe environ à 12 passagers (Figure 26). Il faut préciser que le nombre d'usagers varie fortement entre les différentes périodes de l'année. Les pointes maximales sont mesurées pendant les mois estivaux et lors des évènements festif et culturels (Carnaval, Festival International du Film de Locarno, etc.).

Figure 26 : Nombre de passagers à bord de la dernière course de la ligne 316 (Locarno-Brissago) en 2009 et 2010. Pour chaque date est représenté le nombre de passagers transportés les nuits des vendredis et des samedis [FART, 2011].



▪ **BUXI**

Le service BUXI, introduit par l'entreprise FART SA depuis plusieurs années, a pour but de compléter l'offre en transports publics dans l'agglomération de Locarno. Il s'agit d'un service de transport à la demande, organisé en collaboration avec les compagnies de taxis opérant sur le territoire.

Ce service dessert les arrêts de la ligne 2 (Locarno-Brione s. Minusio) et ceux de la ligne 5 (Ascona-Sonnenhof-Ascona, Monte-Verità), le lieu de départ pour les deux lignes étant le même : la gare de Locarno. Le « BUXI Ascona » est en fonction tous les jours, sur appel (de 7h40 à 12h30 et de 13h30 à 19h00) ou selon un horaire journalier (six horaires de départ de 10h à 18h15). Il assure également les déplacements inverses (Monte-Verità/Sonnenhof – Locarno). Le « BUXI Collina Locarnese » assure journalièrement les correspondances avec les trains à destination de Locarno avec 5 courses entre 20h05 et 24h15.

Le prix du BUXI se situe entre le prix du titre de transport FART et le prix du service taxi. Le tarif du « BUXI Ascona » est de CHF 2 par personne et par parcours. Le service individuel en dehors des horaires fixes de départ est quant à lui taxé de CHF 5 à CHF 7. Pour le « BUXI Collina Locarnese » le prix du titre est unique et s'élève à CHF 4 par personne et par parcours [FART, 2010].

Services de transports nocturnes lors des événements exceptionnels

Lors du Festival International du Film de Locarno qui se déroule annuellement au début du mois d'août, un service de transport nocturne est mis en place. Ce service est organisé en collaboration avec l'entreprise de transport CarPostal et permet au public du festival de retrouver le domicile une fois les séances cinéma terminées. Les bus navette desservent les communes principales de l'agglomération ainsi que les vallées latérales et les régions périphériques. Les horaires de départ ne sont pas fixes mais dépendent de l'heure de fin des projections cinématographiques.

Ces considérations sont issues d'observations relevées *in situ* lors de l'édition 2011 du Festival. Des entretiens qualitatifs ont été menés auprès des clients du festival, avec l'accord du responsable de la logistique Ing. A. Bonalumi, à bord des véhicules et en proximité du lieu de départ situé en face du Casino de Locarno. Ils ont permis de faire ressortir les faits suivants :

- le service de bus navette est très apprécié par les clients du festival ;
- le nombre de passagers est généralement très faible (moins de 10 usagers en moyenne par course) ;
- les usagers empruntant la ligne à destination de la région du Gambarogno sont les plus nombreux (plus de 25 passagers dans la nuit du samedi au dimanche) ;
- la catégorie d'usagers la plus représentée est celle des jeunes qui n'assistent pas forcément aux projections ;
- l'existence de ce service est peu connue et l'offre n'est pas suffisamment visible ;
- les usagers doivent faire preuve d'adaptation (horaires de départ définis avec imprécision).

7. Méthodologie de l'enquête

L'analyse de l'offre des transports nocturnes au sein de l'agglomération de Locarno a été complétée par une enquête sur les pratiques et les exigences de la population en matière de déplacements de nuit. Cette enquête permet de quantifier la demande et l'évaluer le niveau de satisfaction des usagers ainsi que le potentiel et les conditions de développement des services de transports nocturnes.

De plus, les résultats de cette recherche fourniront les informations nécessaires pour répondre aux questionnements spécifiques liés au cas d'étude :

Q2. L'offre de transports nocturnes dans l'agglomération de Locarno est-elle conforme aux attentes et aux attentes de ses utilisateurs ? Quelles sont les solutions envisageables pour l'améliorer et encourager ainsi son utilisation ? Avec quelles mesures d'accompagnement ?

7.1. Public cible

L'enquête a été réalisée auprès des jeunes âgés de 14 à 20 ans. Le choix de focaliser l'étude sur cette catégorie de population est motivé par des constatations qui découlent :

- a) des observations in situ et des informations recueillies lors des entretiens. Comme confirmé par les responsables de l'entreprise FART SA, les dernières courses des lignes de bus qui desservent les communes périphériques sont fréquentées davantage par une population jeune. En octobre 2011, lors d'une visite de terrain, la majorité des passagers à bord de la dernière course de la ligne 315 (Locarno-Cevio), dont le départ de Locarno est fixé à 00h02, était âgée de 14-18 ans. Il faut préciser que cette constatation est le fruit d'une observation purement subjective.
- b) des expériences et des études menées dans d'autres régions du canton du Tessin ainsi que dans des territoires qui présentent des similarités socio-économiques et morphologiques avec l'agglomération de Locarno. Ces études ont clairement montré que la typologie d'usagers qui profitent des services de transport de nuit se compose de jeune.

D'autres facteurs sont intervenus dans la définition du public cible de l'étude. Les jeunes personnes âgées de moins de 14 ans n'ont pas été prises en considération dans l'enquête car pas susceptibles de se déplacer en soirée ou de nuit. Les jeunes âgés de 14 à 16 ans (non révolus) auraient peut être également dû être omis car, selon la « Legge sugli esercizi pubblici du 21 décembre 1994 (Les Pubb) », les mineurs qui sortent après 23h00 doivent être accompagnés par un adulte. Cette classe d'âge est toutefois retenue dans l'enquête car représentative des étudiants inscrits en première année dans les instituts de formation secondaire de la région étudiée. Les personnes faisant l'objet de l'enquête fréquentent des

instituts de formation moyenne supérieure. Ceci détermine aussi l'âge et la composition de la population cible.

Les jeunes de plus de 20 ans n'ont pas été interrogés car, n'étant plus inscrits dans une école moyenne supérieure, sont difficilement atteignables par une enquête de ce type.

7.2. Contenu

L'analyse de l'offre de transport dans l'agglomération de Locarno et les problématiques abordées dans le contexte général du questionnement (Cf. Chapitre 2, 3 et 4) représentent la base à partir de laquelle les contenus de la présente enquête ont été définis. Les questions posées lors de cette dernière (Cf. Annexe 6) se structurent autour de quatre chapitres thématiques :

1. dans un premier temps des informations de caractère général sont recueillies (âge, lieux de résidence, école fréquentée, année d'étude et possession d'abonnements pour les transports publics) ;
2. ensuite un chapitre est réservé aux activités nocturnes afin de connaître la région et les lieux de sortie ainsi que le niveau de satisfaction des personnes interrogées sur l'offre en divertissements nocturnes dans la région de Locarno. ;
3. la troisième partie étudie les habitudes des sondés en matière de déplacements nocturnes. Plus précisément elle s'intéresse à la fréquence et aux horaires de sortie et de retour, aux moyens de transports utilisés lors des trajets (d'aller et de retour) et aux raisons qui poussent les jeunes à les emprunter.

Il faut préciser que la fréquence de sortie est relevée dans les nuits de jeudi à samedi. Ce choix résulte du constat que l'offre en activités nocturnes se concentre dans le centre de Locarno et dans les nuits des weekends ;

4. le dernier chapitre met l'accent d'abord sur l'offre actuelle en mobilité de nuit dans l'agglomération et ensuite sur les conditions de mise en oeuvre et le potentiel de développement d'un service de transport public nocturne.

Le contenu de l'étude a également été défini en considérant le fait que l'offre en activités nocturnes dans le centre de Locarno se limite presque exclusivement aux activités de loisir. Ces dernières, à l'exception de quelques cas isolés, cessent à partir du 1h du matin et se manifestent principalement dans les soirées du jeudi au samedi. En considérant la taille démographique de l'agglomération il serait en effet prétentieux d'affirmer l'existence d'activités nocturnes pendant les soirées de la semaine. Toute réflexion sur le travail de nuit ne trouve donc pas de pertinence dans la présente étude car cette activité ne concerne qu'une partie infime de la population.

7.3. Protocole de collecte

L'enquête a été réalisée par questionnaire pendant le mois d'octobre 2011 dans trois instituts de formation : Liceo cantonale di Locarno (LILO), Centro Commerciale Professionale (CPC) et Scuola professionale artigianale e industriale Locarno (SPAI), qui se

situent dans la ville de Locarno (Figure 27). Plus précisément, le questionnaire a été rempli par les étudiants entre la semaine du 10 au 14 (CPC et SPAI) et entre le 24 et le 28 octobre (LILO). Les informations recueillies concernant les lieux et les régions de sortie se réfèrent donc aux weekends (jeudi soir compris) des 22-23 et 29-30 octobre.

Lors de ces weekends deux événements auraient pu attirer l'attention des sondés : deux matchs de hockey qui se sont tenus samedi 22 et samedi 29 octobre à Ambri-Piotta et l'« Incontro Midnight Ascona » : événement sportif et ludique destiné aux jeunes âgés de 13 à 17 ans résidants dans la commune d'Ascona [Fondation idée : sport, 2012].

La réalisation de l'enquête a nécessité l'autorisation des directeurs des instituts et celle du Département de l'éducation, de la culture et du sport du canton du Tessin (DECS). Cette demande d'approbation a été acceptée par les directeurs de l'« Ufficio dell'insegnamento medio superiore » pour le LILO, l'« Ufficio della formazione commerciale e dei servizi » pour le CPC et de l'« Ufficio della formazione industriale, agraria, artigianale e artistica » pour la SPAI.

Afin de mieux saisir le profil des jeunes étudiants ayant fait l'objet de cette étude, les trois établissements scolaires seront présentés brièvement ci-après :

- **Liceo cantonale di Locarno (LILO)**

L'objectif du lycée est de transmettre aux élèves une culture générale nécessaire pour accéder aux universités, écoles polytechniques, etc. La formation, qui dure quatre ans, dispense des enseignements de base, spécifiques ainsi que complémentaires et confère le titre de maturité fédérale.

Le nombre d'élèves inscrits pour l'année académique 2011-2012 est équivalent à 620. Ces derniers se répartissent de manière différente entre les années : 215 élèves de 1^{ère} (10 classes), 138 de 2^{ème}, 141 de 3^{ème} et 126 de 4^{ème} année [Liceo cantonale di Locarno (LILO), 2012].

- **Centro Commerciale Professionale (CPC)**

Le CPC de Locarno est un institut pour étudiants qui, une fois terminée l'école obligatoire, veulent se former dans le domaine commercial, de la vente au détail ou en tant qu'informaticiens.

L'institut offre deux parcours de formation différents : apprentissage (3 ans d'études) et maturité professionnelle (4 ans d'études). La formation d'apprenti est duale et alterne des cours scolaires avec le travail en entreprise.

En septembre 2011 le nombre d'étudiants inscrits au CPC (toute formation confondue) s'élève à 604 unités [Lafranchi, 2012].

- **Scuola professionale artigianale e industriale Locarno (SPAI)**

L'institut propose des cours de formation de base dans plusieurs secteurs professionnels (informaticiens, électroniciens, monteurs sanitaire, monteurs chauffage, coiffeurs/ses, vitriers, etc.).

Le modèle de formation est duale (pratique en entreprise alternée à des cours scolaires). Depuis dix ans la SPAI offre également une formation continue (Maturité) à temps plein pour les étudiants qui ont déjà obtenu un Certificat fédéral de capacité. Le nombre d'apprentis et d'étudiants est de 726 [Scuola professionale artigianale e industriale Locarno (SPAI), 2012].

Le nombre total d'étudiantes inscrits dans les trois instituts de formation s'élève à 1950 unités.

7.4. Test du questionnaire

Avant le déroulement de l'enquête le questionnaire a été soumis à un nombre limité de jeunes afin de vérifier la clarté des questions, le temps de remplissage du questionnaire, le difficultés et les problèmes que peuvent rencontrer les sondés, etc.

7.5. Traitement des données

Au terme de l'enquête les résultats ont été analysés à l'aide d'outils de traitement statistique. Dans un premier temps les données recueillies ont été insérées dans une base de donnée *Microsoft Access* à l'aide d'un « Masque de saisie », puis ont été importées dans le logiciel *SPSS* (Statistical Package for the Social Sciences) afin de les analyser statistiquement.

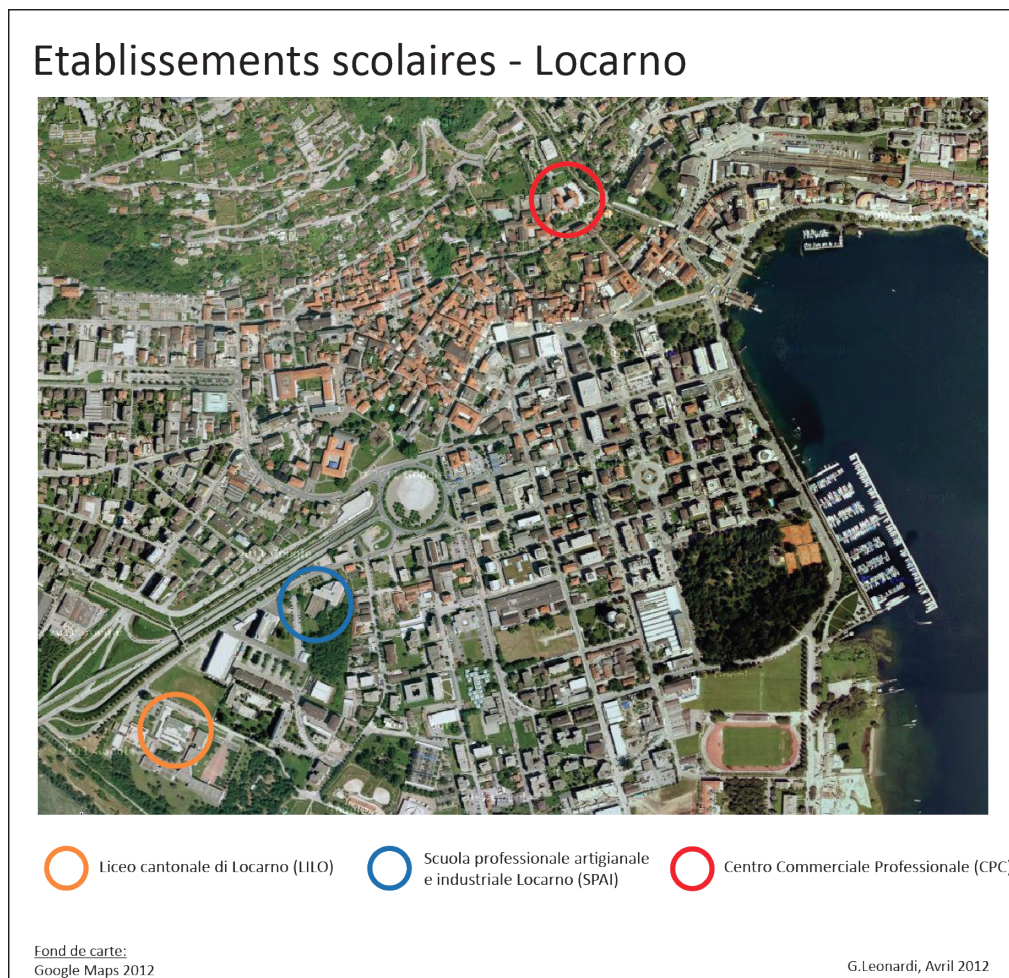


Figure 27 :
Établissements de formation dans la ville de Locarno [modifiée d'après Google Maps 2012].

Partie III

ANALYSE ET INTERPRÉTATION DES RESULTATS

8. Préambule

Avant de passer à la présentation et à l'analyse des résultats de l'enquête il est important de fournir quelques précisions à propos de l'échantillon. Elles constituent une clé de lecture et d'interprétation des résultats obtenus.

Au terme de l'enquête 805 questionnaires ont été complétés et remis. Deux raisons principales permettent de considérer cet échantillon comme pertinent. Premièrement le nombre de jeunes interrogés représente 42,26% du total des étudiants des trois instituts de formation au sein desquels l'étude a été menée. Deuxièmement, comme 84,6 % des sondés âgés de 15 à 19 ans proviennent de la région « Locarnese e Vallemaggia », le taux de représentation de l'échantillon est supérieur à 25 % (Sur un total de 3'020 jeunes âgés de 15 à 19 ans résidents dans cette région en 2010). Il peut être considéré comme très satisfaisant car aucune « incitation de réponse » (d'ordre financière par exemple) n'a été utilisée lors de l'enquête.

Cet échantillon se compose de personnes interrogées ayant des orientations professionnelles différentes et présente des inégalités. La répartition entre les étudiants qui fréquentent le lycée et ceux qui sont inscrits aux écoles professionnelles n'est en effet pas équilibrée. Alors que les premiers représentent 72,42% de l'échantillon, ainsi que 94% du total des étudiants de l'école, les deuxièmes se partagent les 19,5 % (CPC) et les 8,07 % (SPAI) restant.

La récolte des questionnaires au sein des instituts de formation professionnelle (CPC et SPAI) s'est avérée plus difficile car les étudiants qui suivent une formation duale (alternance entre jours de travail en entreprise et enseignements) ne fréquentent l'école que quelque jour par semaine et sont donc plus difficiles à atteindre. De plus il faut considérer que au lycée le taux très élevé de réponse aux questionnaires est dû à la grande disponibilité des enseignants de géographie qui se sont personnellement occupés de leur distribution et de leur remplissage.

Ces quelques constats doivent impérativement être gardés à l'esprit tout au long de l'interprétation des résultats. Le fait que les apprentis des écoles professionnelles (SPAI et CPC) soient actifs et donc salariés pourrait avoir de l'influence sur leurs pratiques en matière de mobilité de nuit. Il s'agit ici néanmoins d'une hypothèse de travail qui pourra être vérifiée seulement après l'analyse des résultats.

Il faut également préciser que lorsque les interrogés ont dû accorder un degré d'importance à un certain paramètre sur une échelle de 1 (moins important) à 6 (plus important), la valeur qu'ils attribuent au degré de satisfaction moyen ne se situe probablement pas à 3 (moyenne arithmétique) mais à 4. Ceci peut être expliqué par le fait que dans le système d'enseignement tessinois les notes vont de 1 à 6 et la note 4 correspond à la valeur moyenne de réussite.

Les données issues de l'enquête seront présentées sous forme de graphiques. Cette « photographie » des résultats sera complétée par des analyses plus approfondies fondées sur le croisement de variables. Elles porteront également sur une étude séparée des résultats en fonction des instituts de formation qui permettra d'évaluer la pertinence et la nécessité d'effectuer une pondération.

Des hypothèses explicatives seront formulées afin de décrire et argumenter les phénomènes observés.

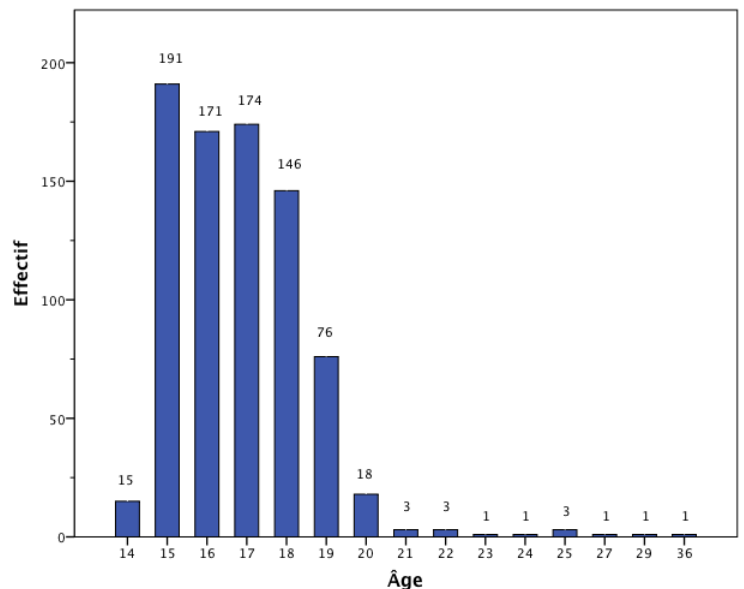
Les résultats obtenus seront synthétisés dans un sous-chapitre conclusif, afin de mettre en évidence les points forts et les points faibles de l'offre en transports et en activités nocturnes dans l'agglomération de Locarno, ainsi que les limites et les problèmes rencontrés dans l'application de cette méthode de recherche.

9. Profil des jeunes sondés

9.1. Effectifs des jeunes interrogés par âge

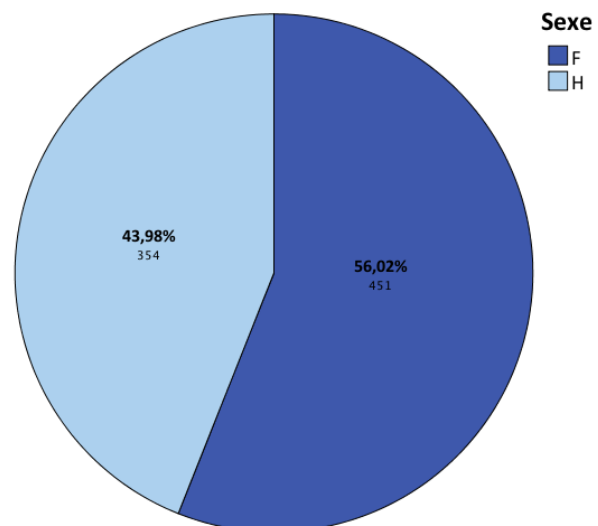
L'âge moyen des élèves enquêtés (sans considérer les « + de 25 ans révolus ») est de 16,77 ans.

L'étudiant le plus jeune est âgé de 14 ans, le plus âgé de 36 ans. Les interrogés âgés de plus de 25 ans révolus n'ont pas été considérés dans l'enquête car pas représentatifs de l'échantillon. La majorité des élèves sondés (758 unités) se situe dans la tranche d'âge 15-19 ans. L'âge moyen des étudiants de la SPAI (17,62 ans) et du CPC (17,40 ans) est plus élevé que celui du LICO (16,68) car le nombre d'étudiants de 4^{ème} année (donc plus âgés) est sous-estimé (Cf. 9.3).

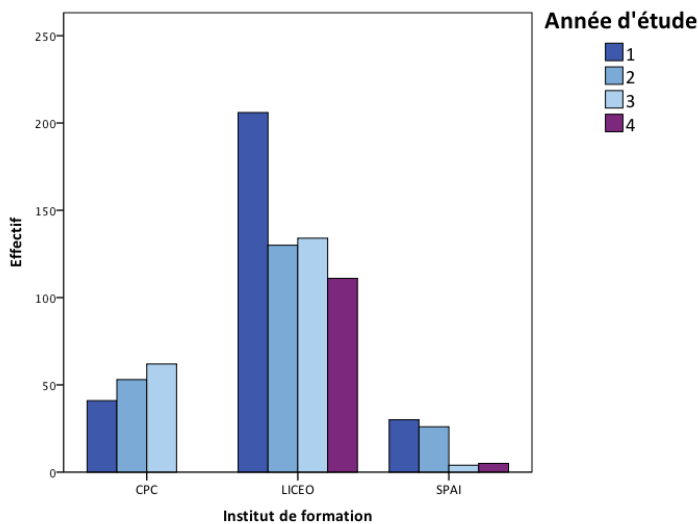


9.2. Répartition des sexes dans l'échantillon

Les élèves de sexe féminin sont majoritaires dans l'échantillon (56,02%). Cette tendance est également respectée au sein du LICEO (57,3%) et du CPC (59,9% de femmes). Toutefois ce n'est pas le cas pour les étudiants de la SPAI (64,6 % d'hommes). Ceci s'explique peut-être par les types d'enseignements dispensés par l'institut qui s'orientent vers des secteurs professionnels au sein desquels le travail masculin est plus répandu.

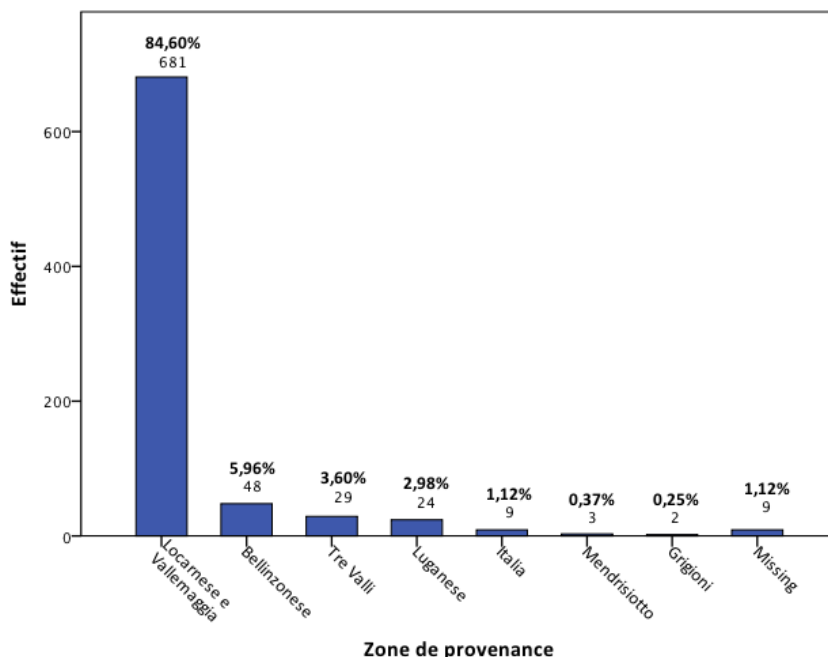


9.3. Répartition par année d'études pour chaque institut de formation



Sur l'ensemble de l'échantillon les étudiants de 1^{ère} année représentent environ 35% du total. Ceux de 2^{ème} et 3^{ème} 25% chacun et ceux de 4^{ème} 15%. En analysant cette répartition dans les instituts il en ressort que les élèves de première année (âgés de 14 à 16 ans) sont surreprésentés. Leur nombre très important au LICEO influence en effet le résultat global. Les étudiants de 3^{ème} année inscrits au CPC sont en effet plus nombreux. De plus il faut considérer que la formation au CPC dure trois ans. Les étudiants de 4^{ème} année se trouvent donc sous-estimés, ce qui pourrait se répercuter sur les valeurs concernant les moyens de transports utilisés pour les déplacements nocturnes.

9.4. Zone de provenance



Près de 85% des jeunes interrogés résident dans la région Locarnese et Vallemaggia.

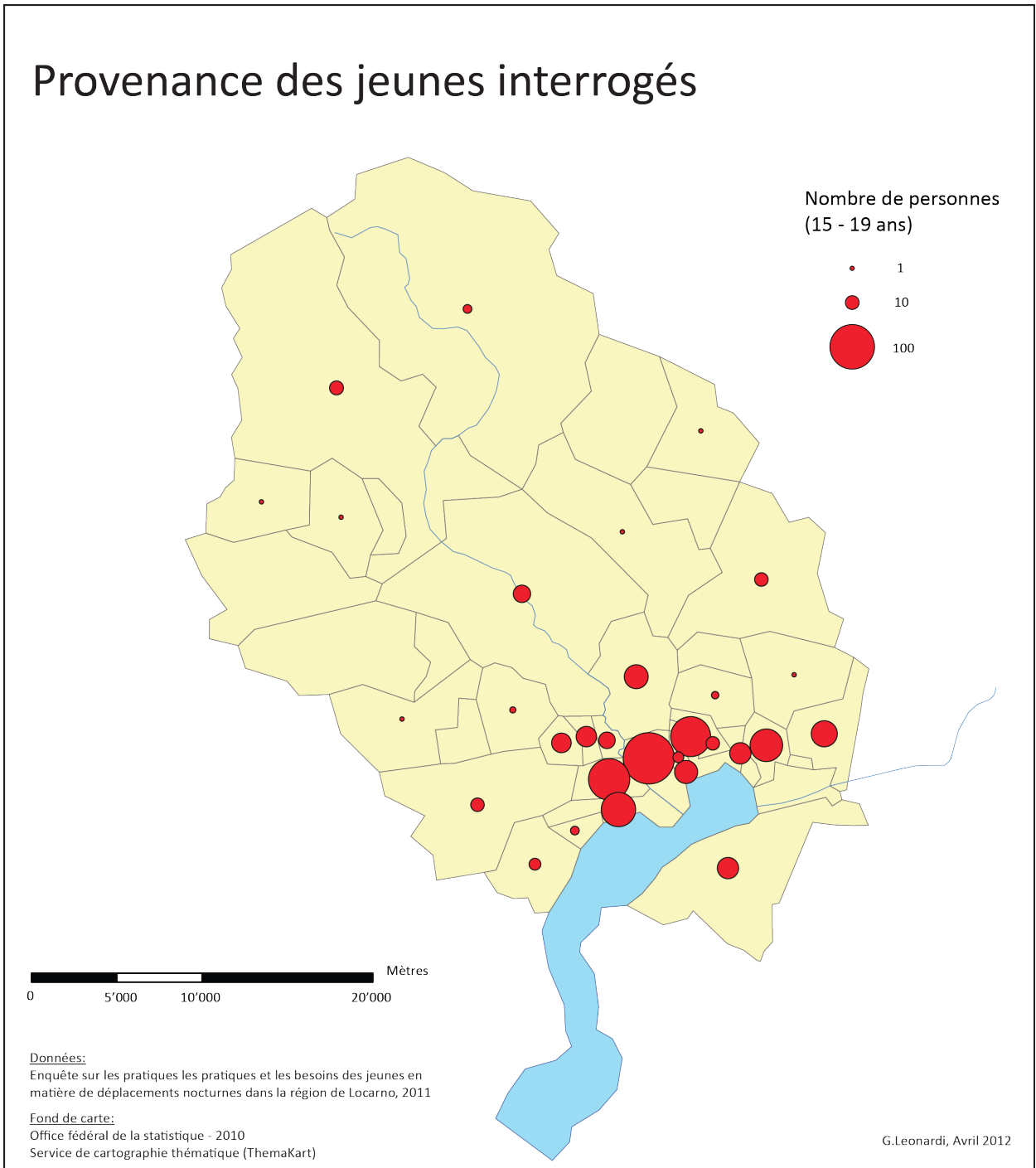
Encore une fois une différence subsiste entre les établissements scolaires. Alors que dans LICEO et CPC les étudiants proviennent principalement de la région Locarnese et Vallemaggia (99,66% et 56,41%), 28, 81% des inscrits à la SPAI vient de la région de Lugano (bien que 23,4% habite la région Locarno et Vallemaggia). Ceci pourrait être expliqué, par le faible nombre d'observations et par le fait que les cinq écoles professionnelles présentes au Tessin offrent des formations diversifiées et sont donc

susceptibles d'attirer des apprentis issus de régions différentes.

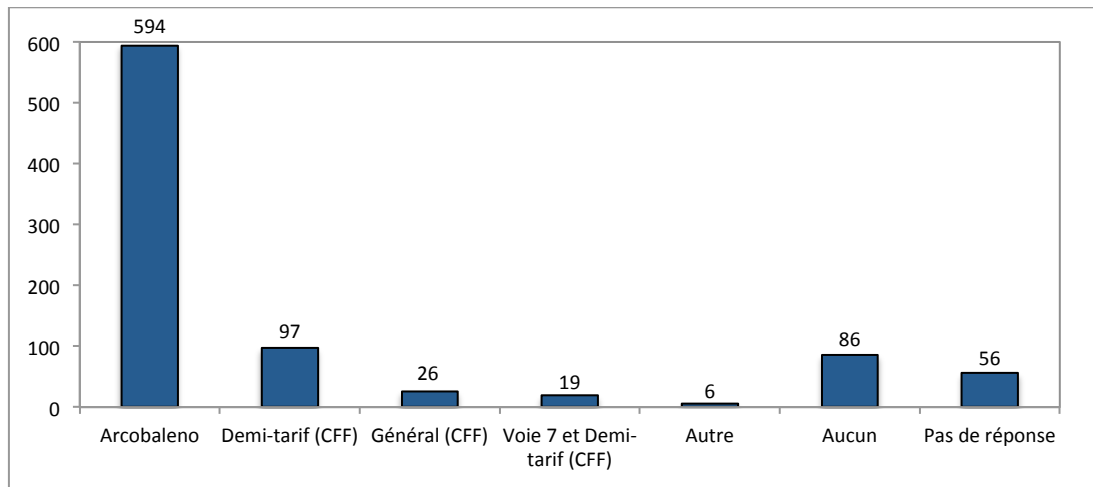
En s'intéressant de plus près à la distribution des étudiants au sein de cette région (cf. carte ci-contre), il en ressort que les jeunes sondés proviennent principalement des communes des fonds de vallées proches de celle de Locarno. Cette enquête concerne

30 communes de la région de Locarno dont certaines ne comptent parfois qu'un seul jeune interrogé.

Provenance des jeunes interrogés



9.5. Possession d'abonnements pour les transports publics

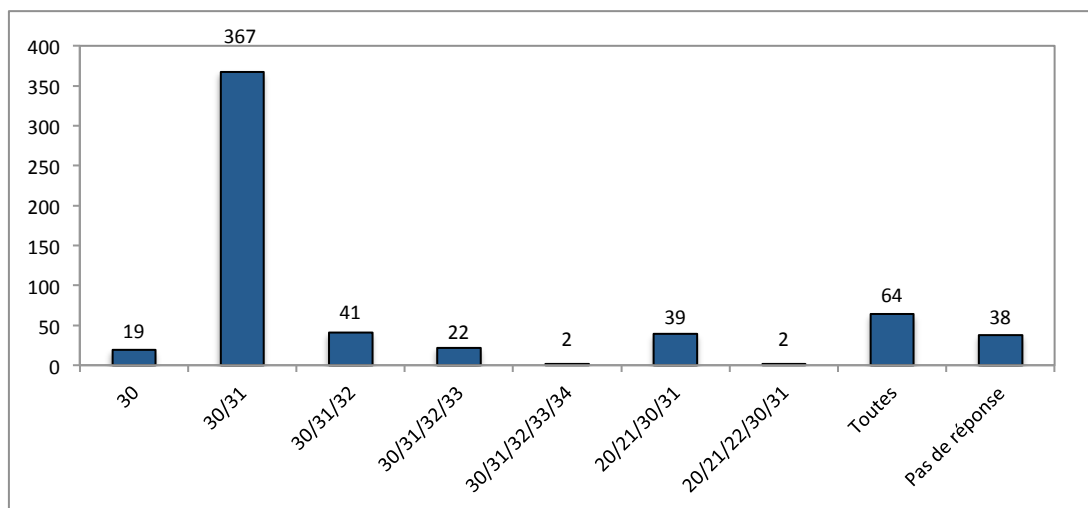


Sur l'ensemble de l'échantillon 594 (73,8%) jeunes possèdent un abonnement Arcobaleno alors que 86 jeunes affirment ne posséder aucun abonnement pour les transports publics.

Parmi les 97 jeunes qui possèdent un abonnement CFF Demi-tarif, 65 d'entre eux disposent également d'un abonnement Arcobaleno. Quant aux 19 détenteurs d'un abonnement CFF Voie 7 + Demi-tarif ils sont 12 à posséder un abonnement Arcobaleno. Les titulaires d'un abonnement CFF Général sont au nombre de 26.

La catégorie « Autre » regroupe les étudiants possédant des titres de transport tels que la Carte 10 course et la Carte Junior CFF ainsi que ceux ayant répondu « Voiture ».

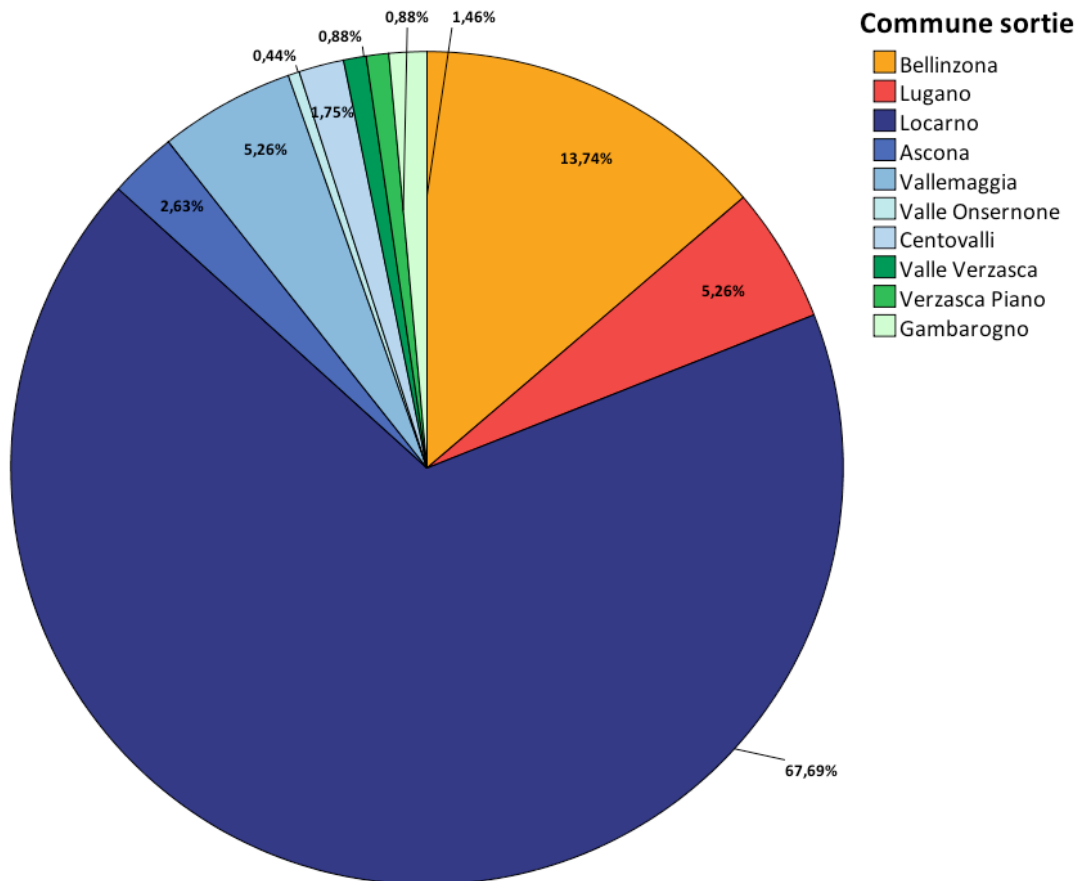
9.5.1. Zones de la communauté tarifaire Ticino-Mesano



Parmi les 594 jeunes qui disposent d'un abonnement Arcobaleno, 61,8 % peuvent se déplacer librement dans les zones 30 (zone urbaine de Locarno) et 31 (zone suburbaine). L'achat des zones dépend donc probablement du lieu d'habitation des sondés. Ceux qui possèdent toute les zones de l'abonnement sont généralement domiciliés dans des régions éloignées de celle de Locarno.

10. Activités en soirée et de nuit

10.1. Commune ou région fréquentée lors de la dernière sortie nocturne

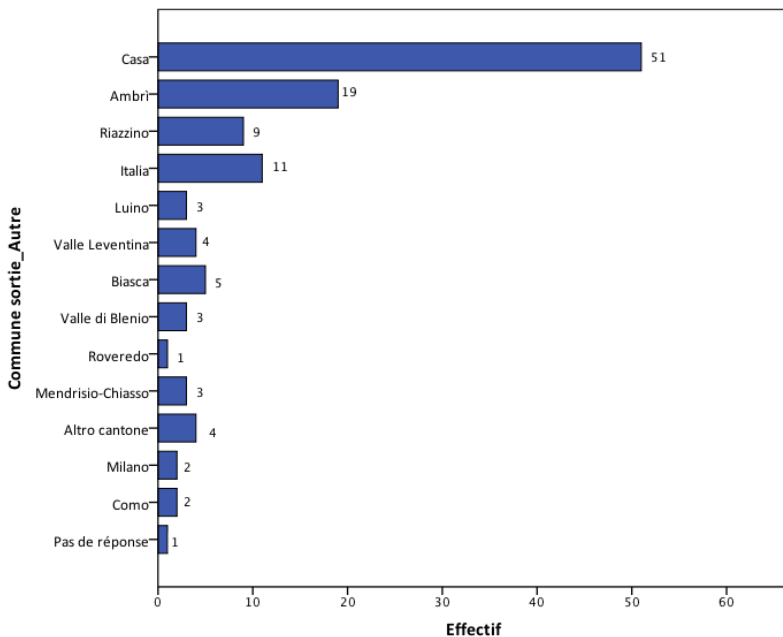


Plus de la moitié des jeunes interrogés (463 sans considérer les jeunes ayant répondu « autre commune ») ont fréquenté la commune de Locarno lors de leur dernière sortie (samedi soir). Parmi eux certains ont spécifié le nom de la commune de sortie (Ascona). Les vallées latérales (Vallemaggia, Valle Onsernone, Centovalli, Valle Verzasca, Verzasca Piano et Gambarogno) ont quant à elles accueilli 73 personnes. Il faut préciser que les régions de Verzasca Piano et du Gambarogno ne sont pas des vallées latérales mais représentent néanmoins des lieux de sortie et de résidence à l'intérieur du périmètre de l'agglomération de Locarno susceptibles de générer des déplacements.

En s'intéressant au lien entre le lieu de domicile et le lieu de sortie il en ressort que les jeunes fréquentent généralement les centres régionaux les plus proches. Les

jeunes ayant fréquenté les régions de Bellinzona (94 sondés) et Lugano (36 sondés) sont en effet généralement domiciliés dans les communes limitrophes. Les déplacements inter-régionaux sont relativement réduits en termes d'effectifs mais sont malgré tout plus marqués entre l'agglomération de Locarno et les régions de Bellinzona et Lugano. Près de 40% des interrogés ayant fréquenté la région de Lugano proviennent de Locarno. Cette part est encore plus élevée (42%) pour les jeunes de Locarno ayant choisi la région de Bellinzona comme destination.

Ceci pourrait résulter d'une carence en activités nocturnes dans la région de Locarno, poussant les interrogés disposant de moyens économiques à se déplacer pour satisfaire leurs besoins dans les autres centres régionaux (Cf. 10.3).

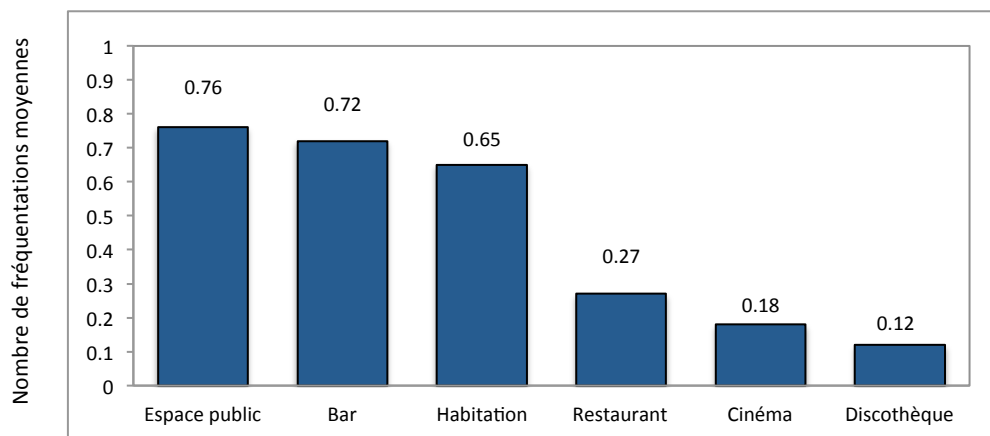


En ce qui concerne les « autres communes de sortie » 51 jeunes n'ont pas quitté leur domicile. Sur l'ensemble de l'échantillon la part de jeunes étant sortis est très élevée (93,6 %).

Parmi les autres destinations, deux communes ayant attiré l'intérêt des jeunes peuvent être distinguées: Ambri (match de hockey) et Riazzino (Discothèque Vanilla).

Sous « Italia » ont été regroupées les communes proches de la région de Locarno (Cannobio, Brusimpiano, Valle Vigezzo, etc.) mais situées au-delà de la frontière suisse.

10.2. Fréquentation des établissements privés et publics lors de la dernière sortie nocturne



Lors de leur dernière sortie, les jeunes ont fréquenté principalement les espaces publics, les bars et les habitations.

Cette situation peut se justifier par la carence en offres en activités nocturnes au sein de Locarno, évoquée à plusieurs reprises par les jeunes lors des réponses ouvertes. D'après eux les bars de la ville se remplissent rapidement et, en l'absence d'autres activités alternatives, ils fréquentent les lieux publics (gare, bord du lac, jardins publics, etc.) ou passent leurs soirées chez des amis.

Ces valeurs moyennes ont été calculées en considérant l'ensemble de l'échantillon et servent uniquement d'indication. Elles se réfèrent à la somme du nombre de fréquentations pour chaque lieu de divertissement.

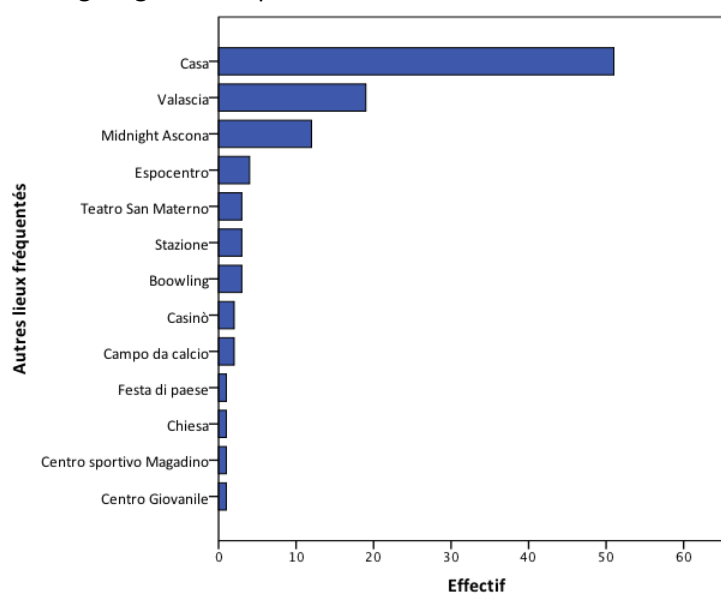
| | | Bar | Habitation | Espaces publics | Restaurant | Cinéma | Discothèque |
|---------|---------|------|------------|-----------------|------------|--------|-------------|
| N | Valid | 801 | 801 | 801 | 801 | 801 | 801 |
| | Missing | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Moyenne | | 0,72 | 0,65 | 0,76 | 0,27 | 0,18 | 0,12 |
| Somme | | 573 | 523 | 611 | 219 | 145 | 95 |

Le faible nombre de jeunes ayant fréquenté les discothèques est dû d'une part à la sous-estimation des étudiants de 4^{ème} année dans l'échantillon enquêté et d'autre part aux faibles nombres carence d'établissements nocturnes dans l'agglomération de Locarno.

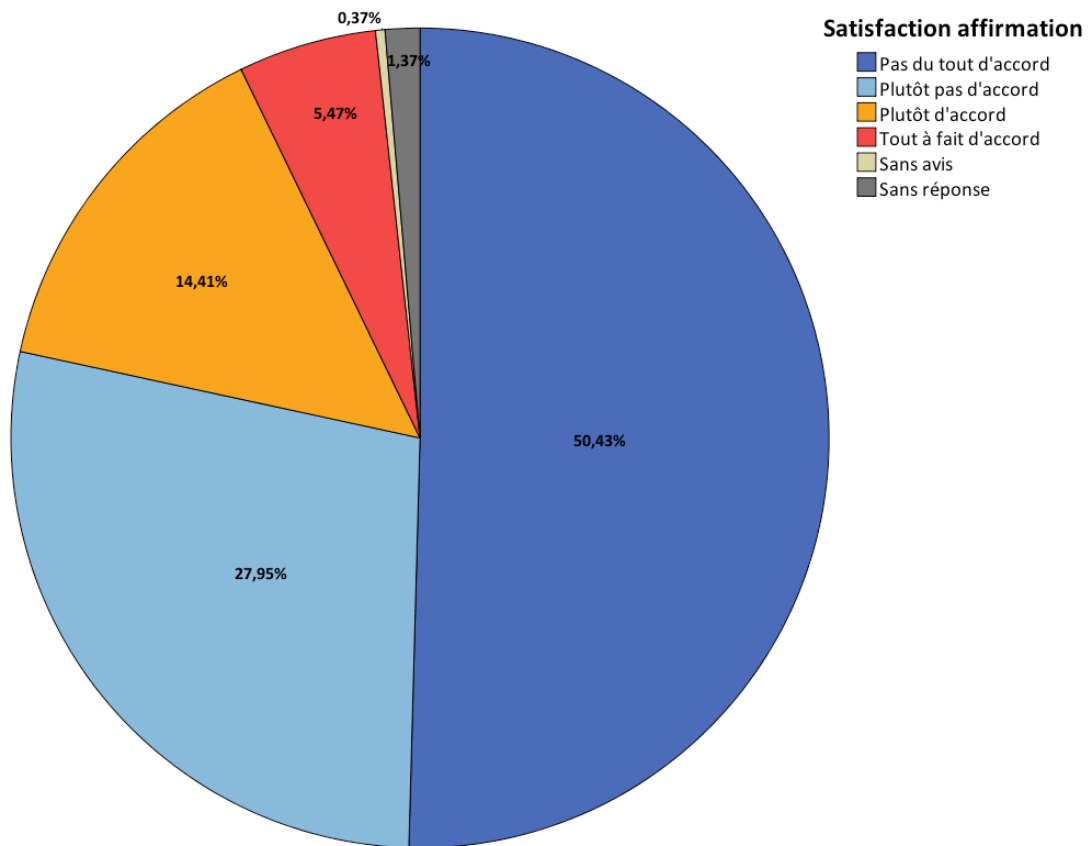
L'analyse des lieux fréquentés par les sondés pour chaque institut de formation a mis en évidence quelques dissemblances. Alors que les étudiants du LILO fréquentent davantage les espaces publics, les habitations et les bars ; ceux du CPC sont plus intéressés par les bars. Ceci est d'autant plus marqué pour les étudiants de la SPAI. En effet près d'un tiers parmi eux a fréquenté plus d'un bar au cours de la même soirée, soirée qui s'est terminée pour 44% d'entre eux dans une discothèque.

Ces quelques constats peuvent être expliqués par deux facteurs principaux : des ressources économiques plus grandes chez les étudiants de SPAI et CPC en raison de leur formation duale, et leur moyenne d'âge légèrement plus élevée.

En ce qui concerne les autres lieux de sortie, le faible nombre de jeunes n'ayant pas quitté le domicile (6,4% de l'échantillon) apparaît encore une fois. Parmi les autres activités ayant les interrogés figurent le match de hockey sur glace qui a eu lieu samedi soir dans la commune de Ambri-piotta ainsi que l'événement « Ascona Midnight ».



10.3. Degré de satisfaction avec l'offre en activités de divertissement nocturne dans la ville de Locarno



Plus de trois quarts des interrogés (78.38%) ne sont pas d'accord avec l'affirmation : « Locarno offre un large éventail d'activités et divertissements nocturnes ». Parmi eux, 406 jeunes (50,4%) déclarent ne pas être satisfaits du tout de l'offre de nuit à Locarno.

Comme observé auparavant (Cf. 4.1.2.1) 62% des jeunes sondés ont fréquenté la commune de Locarno (plus alentours) lors de leur dernière sortie nocturne. Ceci ne témoigne toutefois pas de leur satisfaction quant aux activités nocturnes présentes au sein de la ville. En effet parmi ces deniers, 86% (397 sur 463 interrogés) ont affirmé être mécontents de cette offre (degré de satisfaction moyen de 1.59). Ils sont 275 à « ne pas être du tout d'accord » avec cette affirmation.

10.4. Mesures pour améliorer l'offre en activités nocturnes dans la région de Locarno

Le mécontentement ainsi que les attentes et les mesures d'amélioration des jeunes de l'offre en activités nocturnes dans la région de Locarno ont pu être relevés à travers une question ouverte (Cf. Q. 2.4).

En général plus de trois quarts des jeunes ne sont satisfaits ni de l'offre en activités nocturnes ni des lieux de divertissement dans la ville de Locarno car leurs nombres restent très limités. La ville de Locarno est fréquemment décrite comme « Città morta ».

L'insuffisance de bars constitue le problème le plus souvent soulevé par les jeunes. Les seuls bars ouverts se remplissent très facilement et obligent les jeunes à trouver des solutions alternatives pour leurs sorties (comme la fréquentation d'espaces publics, etc.).

Ce n'est pas seulement le nombre de bars qui contrarie les interrogés mais également leurs horaires de fermeture. La majorité des établissements ferment au plus tard à 1h du matin et les sondés souhaiteraient retarder leur clôture d'au moins une heure.

Ces mêmes propositions concernent également les discothèques. Elles sont peu nombreuses et sont situées de manière très dispersée sur le territoire de l'agglomération ce qui les rends difficilement atteignables par d'autres moyens de transport que la voiture individuelle. L'ouverture de nouveaux établissements nocturnes publics (bars ou discothèques) au centre-ville permettrait de créer une véritable « vie nocturne ».

Un aspect très intéressant que l'analyse des résultats a révélé est le désir de jeunes âgés de moins de 18 ans de pouvoir fréquenter des établissements publics adaptés à leur âge tels que des bars qui proposent des spectacles ou des concerts et au sein desquels la consommation d'alcool est strictement interdite.

Une grande partie des jeunes interrogés demande l'ouverture d'un centre de jeunesse dont le fonctionnement pourrait par exemple être autogéré (à disposition de cette catégorie de population) afin de permettre leur rencontre, l'organisation d'évènements, d'activités à caractère culturel, etc.

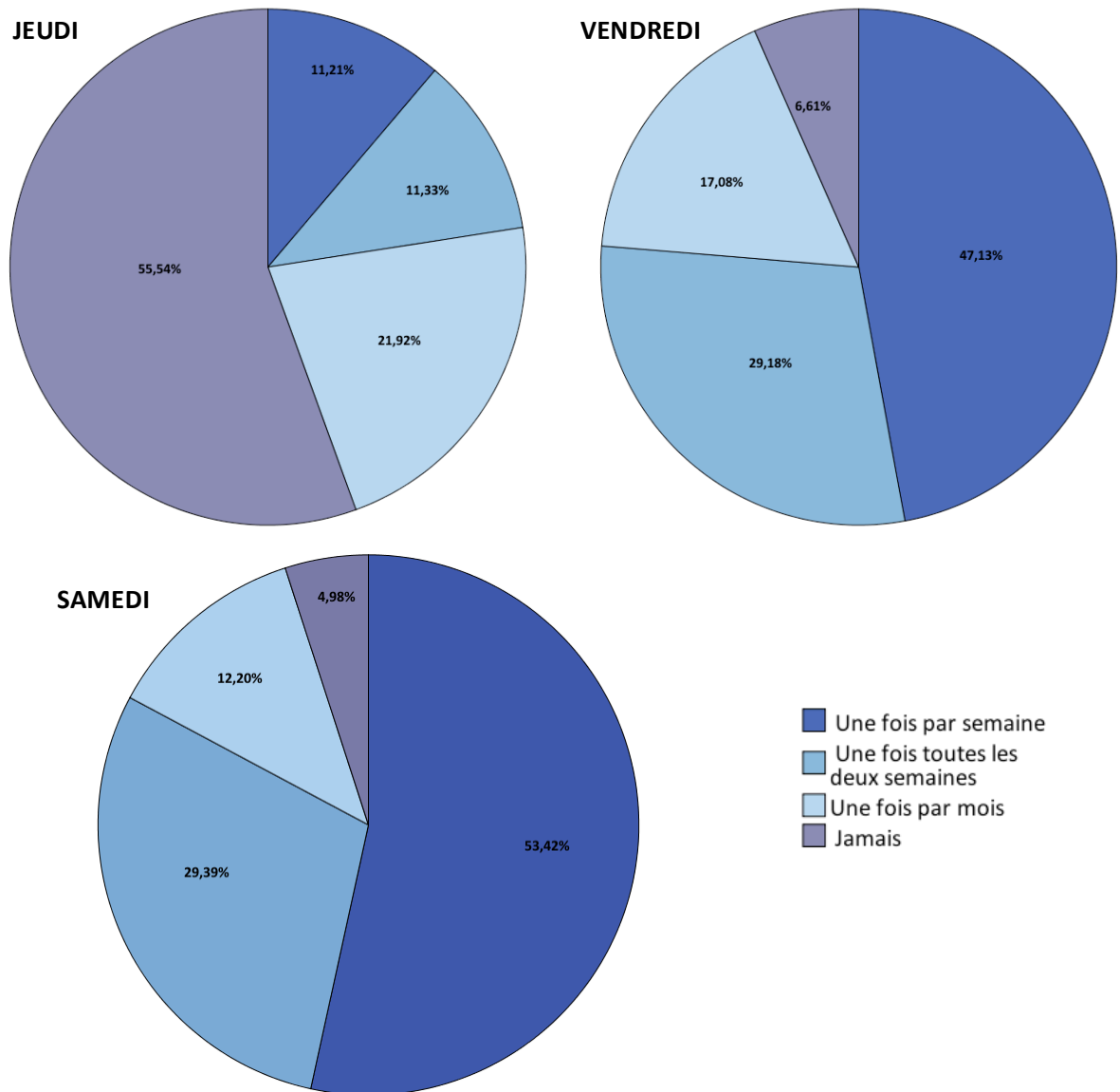
Pour animer le centre-ville, de grandes manifestations (comme des événements culturels, sportifs, musicaux, etc.) doivent être organisées en s'inspirant des offres déjà en place (Festival International du Film de Locarno, Moon and Stars, Locarno on Ice, etc.).

Ces activités ne suffisent en effet pas car elles « animent » la ville seulement pendant 3-4 semaines durant toute l'année. Il faudrait donc proposer des activités nocturnes également pendant les mois moins fréquentés par les touristes. Les jeunes reprochent en effet aux autorités de ne pas s'engager suffisamment pour la promotion et l'organisation d'évènements en dehors des périodes de fort afflux touristique. La place à l'intérieur du rondpoint (« la Rotonda ») devrait être exploitée plus régulièrement et pas seulement à l'occasion du Festival du Film.

Certains jeunes considèrent enfin que le prolongement de l'horaire de fermeture des magasins pourrait se révéler être une mesure efficace pour animer les nuits de Locarno.

11. Déplacements les soirs du week-end

11.1. Fréquence de sortie des jeudis, vendredis et samedis soirs



Les jeunes interrogés sortent plus souvent les soirs du week-end que ceux du jeudi. Si le jeudi soir ceux qui sortent au moins une fois par semaine sont à peine plus de 10%, cette part augmente considérablement (à 50%) les vendredis et samedis soir. Plus de trois quarts déclarent sortir au moins une fois toutes les deux semaines les nuits des weekends. Ceux qui ne sortent jamais représentent environ 5%.

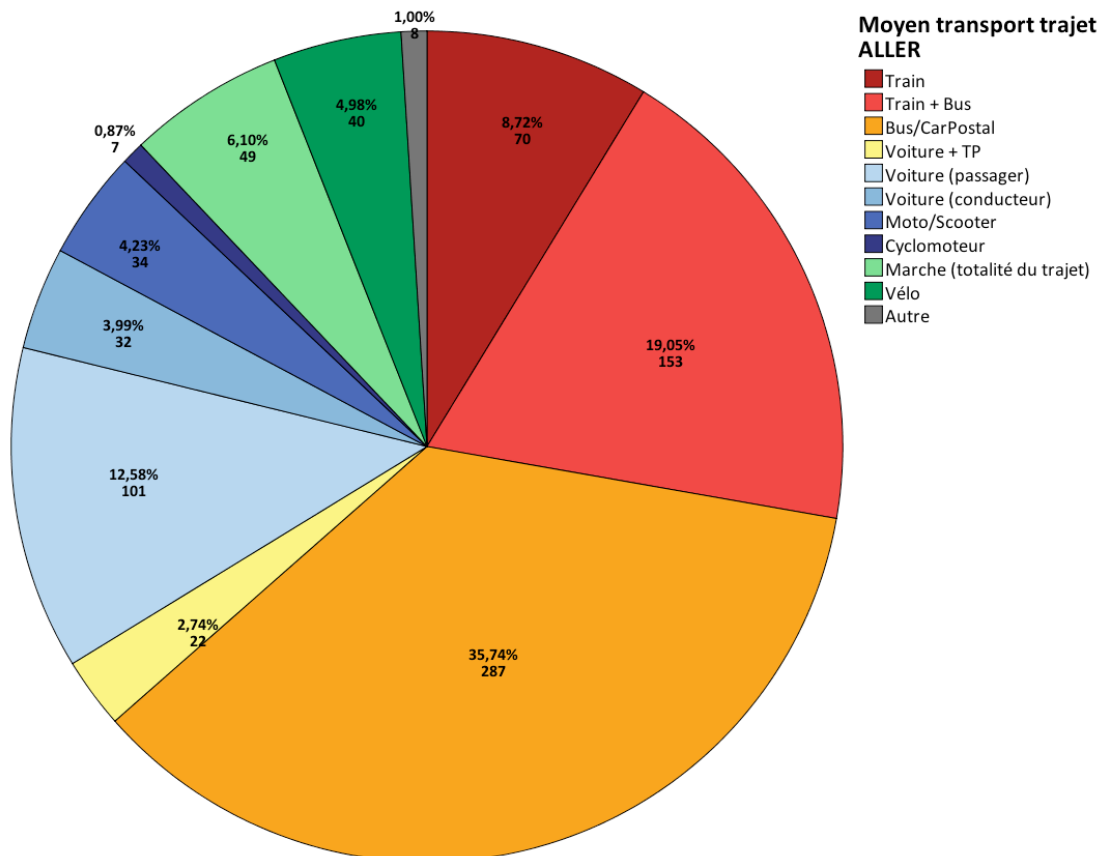
Une fois de plus ces valeurs sont probablement sous-estimées en raison de la sous-représentation des étudiants de 4^{ème} année. En effet plus l'âge des sondés est élevé, plus leurs sorties nocturnes sont nombreuses. Si les jeunes âgées de 14 à 15 ans sont 37% à sortir une fois toutes les deux semaines (que ce soit le vendredi ou le samedi), ils sont 10%

à ne jamais rester chez eux. En ce qui concerne la classe d'âge 15-16 ans il ressort que la part de jeunes qui sortent une fois par semaine est la plus élevée et augmente entre jeudi et samedi soir, alors que la part de non sortants diminue. Ceci est d'autant plus marqué pour les sondés âgés de 18 ans et plus, car 67,3% d'entre eux sortent tous les samedis soir alors que ils sont seulement 1,6 % à ne jamais sortir.

| | 14-15 ans (%) | | | 16-17 ans (%) | | | 18 ans et plus (%) | | |
|--|---------------|-------------|-------------|---------------|-------------|-------------|--------------------|-------------|-------------|
| | Jeudi | Vendredi | Samedi | Jeudi | Vendredi | Samedi | Jeudi | Vendredi | Samedi |
| Une fois par semaine | 10,2 | 34,0 | 33,0 | 11,9 | 47,5 | 55,1 | 11,0 | 56,7 | 67,3 |
| Une fois toutes les deux semaines | 9,7 | 36,6 | 37,9 | 10,1 | 29,9 | 27,7 | 14,2 | 26,8 | 25,2 |
| Une fois par mois | 15,0 | 24,3 | 19,9 | 23,2 | 15,9 | 12,8 | 25,6 | 12,6 | 5,1 |
| Jamais | 64,6 | 11,2 | 9,2 | 54,8 | 6,1 | 4,9 | 48,8 | 3,5 | 1,6 |

L'analyse des horaires de sortie en fonction du sexe des jeunes enquêtés ne révèle pas de différences entre hommes et femmes. Entre une catégorie et l'autre les valeurs varient au maximum de 3%.

11.2. Moyen de transport le plus utilisé pour le trajet « ALLER » des sorties nocturnes



Sur l'ensemble de l'échantillon plus de deux tiers des jeunes utilisent les moyens de transports publics pour atteindre leurs lieux de sortie. Ils sont un peu moins de 300 à recourir uniquement au bus (36%) alors que les autres le combinent avec d'autres moyens de transport comme le train ou la voiture individuelle.

La voiture (en tant que passager) arrive en troisième position alors que les conducteurs de voiture représentent 4% des interrogés. Quant aux autres moyens de transports privés, 4% des sondés se déplacent en moto/scooter et moins de 1% en cyclomoteur.

La part des jeunes qui affirment recourir à la marche à pied et/ou au vélo pour leurs déplacements s'élève à 11%. De la catégorie « Autre » (1%) font partie ceux qui utilisent le bateau, la trottinette, le bus + le bateau ou le funiculaire Locarno- Orselina.

De manière générale, en considérant la répartition des jeunes enquêtés selon les trois modes de transport, il en ressort que parmi eux deux tiers utilisent les transports publics, un quart fait appel aux transports individuels et le restant (10%) recourt aux modes doux. La part modale prépondérante favorable aux transports publics peut s'expliquer par le fait que plus de deux tiers des jeunes de l'échantillon est mineur (moins de 18 ans). Au sein de cette catégorie le taux de possession de permis de conduire peut être estimé comme relativement faible (12,5% d'entre eux utilisent la voiture comme conducteurs et 19% comme passager). De plus, le fait d'habiter près de la ville de Locarno leur permet de se passer de la voiture et atteindre les lieux de sortie, situés au centre-ville, en transports publics (cette part s'élève à 50%). Quant aux jeunes âgés de moins de 18 ans, ils représentent une catégorie d'usagers captifs des transports publics (70% chez les jeunes âgés de 16 à 17 ans et 78% pour la classe « 14-15 ans »). Dans cette catégorie d'âge les modes doux représentent 12% de la répartition modale. Ces moyens de transports ne conviennent évidemment pas aux jeunes domiciliés dans les communes éloignées du centre-ville. Toutefois, malgré le fait que la majorité des interrogés habitent proche du centre, la part des sondés se déplaçant à pied ou en vélo demeure faible.

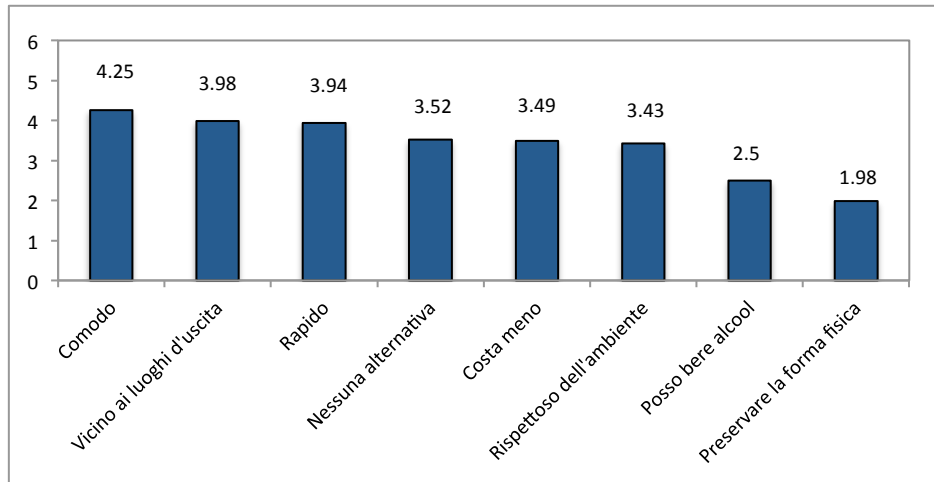
Ceci peut s'expliquer d'une part par des questions de sécurité qui poussent ces jeunes à préférer le bus comme moyen de transport et d'autre part par la volonté des parents d'accompagner en voiture leurs enfants.

L'analyse des résultats en fonction des trois instituts de formation révèle une différence importante quant à l'utilisation des moyens privés. Alors que pour LICEO et CPC la part de jeunes qui recourent à la voiture individuelle en tant que conducteur atteint respectivement 2,2% et 5,1%, près de 17% des apprentis inscrits à la SPAI se déplacent en voiture. Ceci n'est toutefois pas valable pour les déplacements en voiture en tant que passager. La part la plus importante est observée pour le CPC (20% contre 10% pour les deux autres instituts).

Un autre aspect intéressant réside dans le fait que bien que la majorité des jeunes sondés puissent être considérés comme captifs des TP, une partie d'entre eux a le choix entre un ou plusieurs moyens de transport pour leur déplacement « aller ». A la question « Quel moyen de transport utilises-tu le plus souvent pour effectuer le trajet « aller » quand tu sors ? », plusieurs sondés ont fourni plus d'une réponse. Afin de pouvoir traiter et représenter graphiquement les données, un moyen de transport principal a été choisi en tenant compte de la distance parcourue la plus élevée. Pour ce faire, le choix a été amélioré

en analysant les lieux de résidence ainsi que l'âge des jeunes sondés, afin de rendre ce choix plus pertinent et véritable.

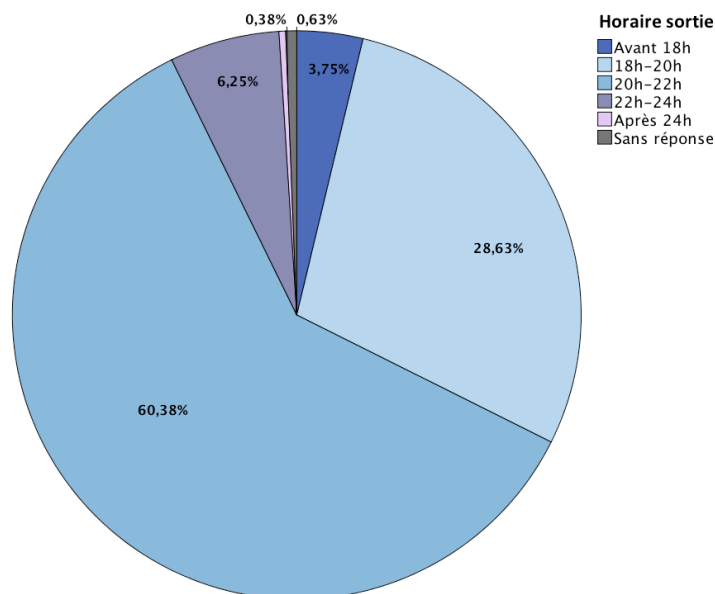
11.3. Degré d'importance accordé aux diverses raisons d'utiliser ce moyen de transport (Cf. trajet « ALLER » des sorties nocturnes)



Le « confort » du moyen de transport, sa « proximité avec les lieux de sortie » et sa « rapidité », constituent les principaux critères marquant le choix du moyen de transport des interrogés.

Le manque de « choix alternatif » arrive en quatrième position et est suivi par le « coût » et par la « sensibilité environnementale ». Finalement, la « possibilité de boire de l'alcool » et le fait de « préserver la forme physique » pèsent peu sur la décision d'utiliser le moyen de transport susmentionné.

11.4. Horaire de sortie

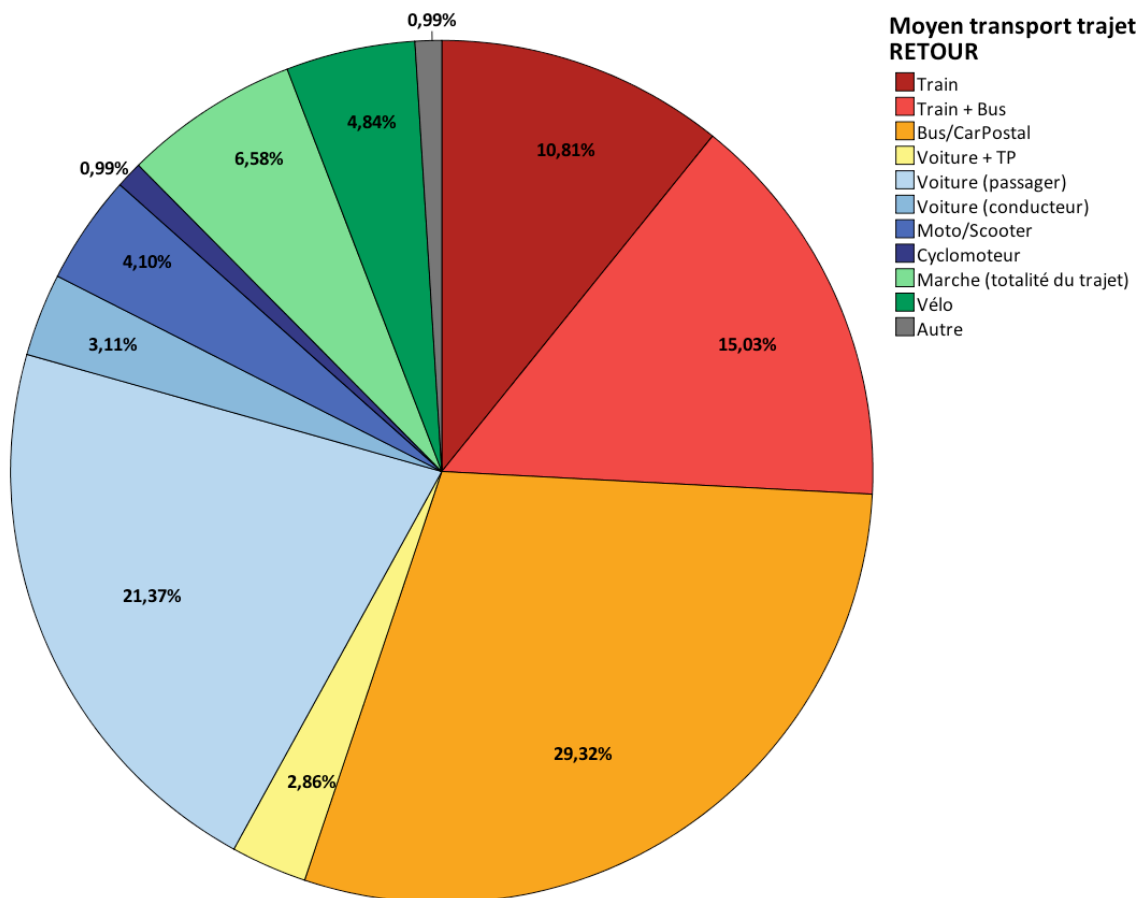


Près de 90% des interrogés quittent leur domicile avant 22h. Parmi eux, la grande majorité (60%) sort entre 20h et 22h.

L'heure de sortie varie selon l'âge des interrogés. La tranche horaire de sortie 20h-22h regroupe la plupart des observations pour les deux classes d'âge (16-17 ans et 18 ans et plus).

| Horaire de sortie | 14-15 ans (%) | 16-17 ans (%) | 18 ans et plus (%) |
|-------------------|---------------|---------------|--------------------|
| Avant 18h | 5,3 | 4,9 | 0,8 |
| 18h-20h | 45,6 | 28,4 | 14,6 |
| 20h-22h | 45,1 | 60,9 | 70,9 |
| 22h-24h | 1,9 | 4,3 | 12,2 |
| Après 24h | 0,5 | 0,0 | 0,8 |

11.5. Moyen de transport le plus utilisé pour le trajet « RETOUR » des sorties nocturnes



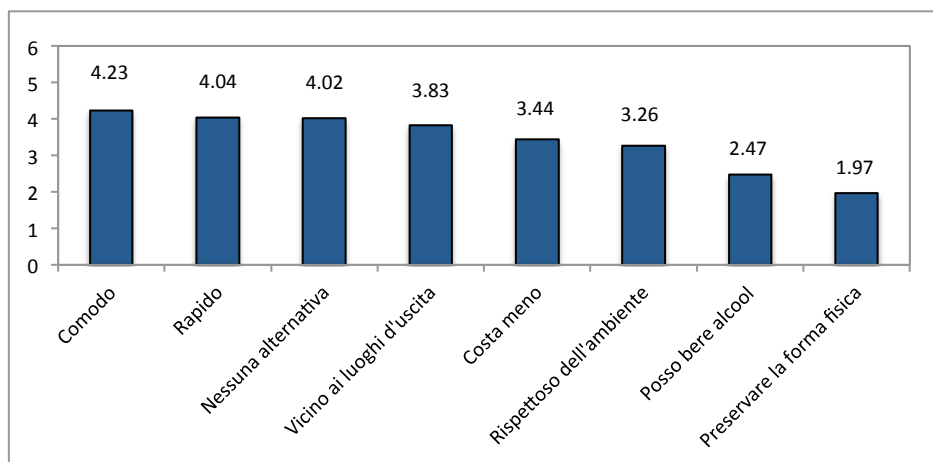
Le graphique correspondant aux trajets de retour est très similaire à celui des trajets aller (Cf. 11.2). La part des jeunes qui utilisent les modes doux pour retrouver le domicile est restée pratiquement identique. Néanmoins, la part consacrée aux moyens de transports publics a diminuée (55%) alors que celle relative aux moyens de transports individuels augmente à 32% des sondés. Cette hausse est due presque entièrement à la part des déplacements en voiture en tant que passager qui a presque doublé par rapport aux trajets aller et se fait principalement au détriment des trajets en bus. Ce constat peut être expliqué par le fait que les jeunes empruntent les transports publics pour atteindre leurs lieux de sortie mais se font ramener chez eux en voiture par leurs parents ou par des amis.

De plus, la hausse de la part des TIM sur l'ensemble des trajets retour peut être vue comme un témoin de la faiblesse de l'offre en transports publics nocturnes dans l'agglomération de Locarno.

En comparaison avec le trajet aller, le nombre de jeunes ayant déclaré utiliser plus qu'un moyen de transport est plus faible. Pour le trajet de retour les jeunes disposent donc de moins de choix de moyens de déplacement.

| (%) | Train | Train + Bus | Bus/ CarPostal | Voiture + TP | Voiture (pass.) | Voiture (cond.) | Moto/ Scooter | Cyclomoteur | Marche | Vélo | Autre |
|----------------------|-------|-------------|----------------|--------------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|--------|------|-------|
| Trajet ALLER | 8,72 | 19,05 | 35,74 | 2,74 | 12,58 | 3,99 | 4,23 | 0,87 | 6,10 | 4,98 | 1,00 |
| Trajet RETOUR | 10,81 | 15,03 | 23,32 | 2,86 | 21,37 | 3,11 | 4,10 | 0,99 | 6,58 | 4,84 | 0,99 |

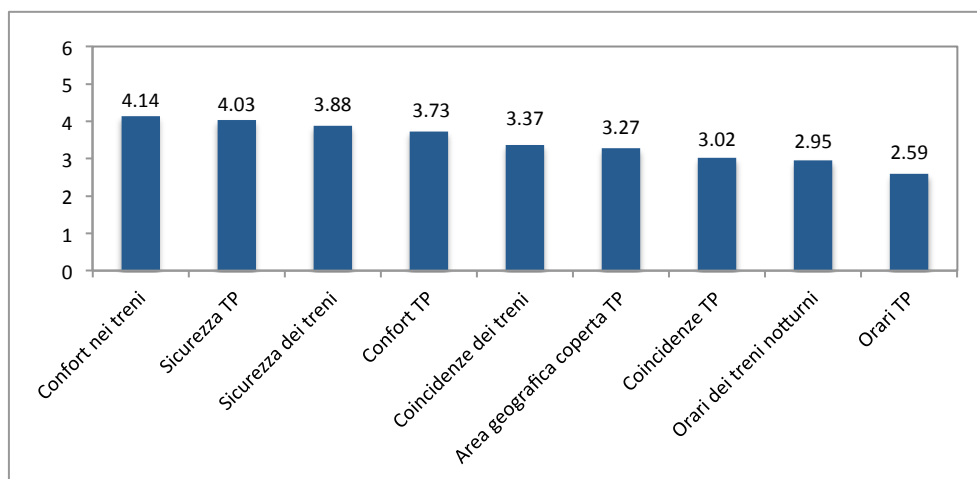
11.6. Degré d'importance accordé aux diverses raisons d'utiliser ce moyen de transport (Cf. trajet « RETOUR » des sorties nocturnes)



Comme pour le trajet « aller », le « confort » devance les autres raisons qui influencent le choix du moyen de transport pour le trajet « retour ». Encore une fois aucun critère décisif

dans le choix des sondés n'est apparu. La « rapidité » du moyen de transport reste en deuxième place mais le « manque d'alternatives » gagne de l'importance. Les jeunes accordent peu d'importance à la « possibilité de boire de l'alcool » et se préoccupent encore moins de « préserver la forme physique ».

11.7. Degré de satisfaction des paramètres liés aux transports publics (TP)

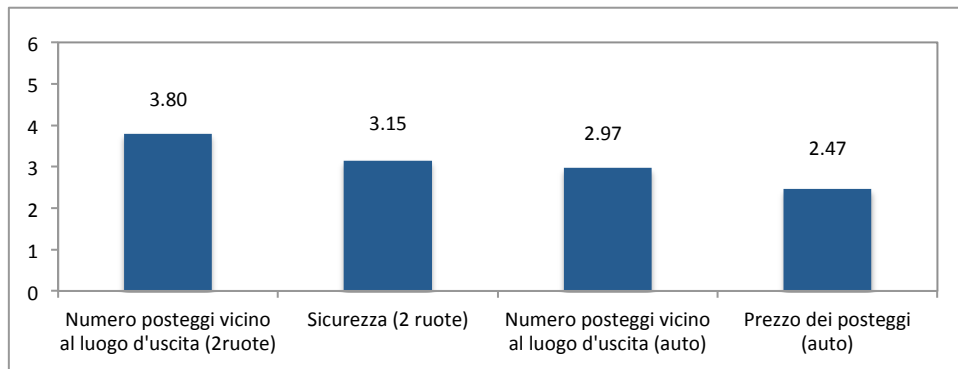


Le graphique ci-dessus présente les niveaux de satisfaction (sur une échelle de 1 à 6) associés aux moyens de transports publics (bus et train). Les degrés les plus élevés sont obtenus par les paramètres « Confort » et « Sécurité », bien que leurs valeurs dépassent à peine le niveau 4 de satisfaction.

Les correspondances ainsi que les horaires des transports publics ne satisfont pas les jeunes sondés et apparaissent donc comme des aspects à améliorer. Ceci est d'autant plus marqué pour les horaires et les fréquences des bus qui représentent les paramètres dont les étudiants sont le moins satisfaits.

Un facteur explicatif pourrait résider dans le fait que, malgré les paramètres jugés concernant les déplacements nocturnes, certaines réponses se basent sur l'offre en transports diurnes car celle-ci représente la seule offre existante ou la seule connue des jeunes. Les résultats obtenus permettent néanmoins d'évaluer le degré d'appréciation des différents paramètres.

11.8. Degré de satisfaction des paramètres liés aux transports individuels motorisés (TIM)

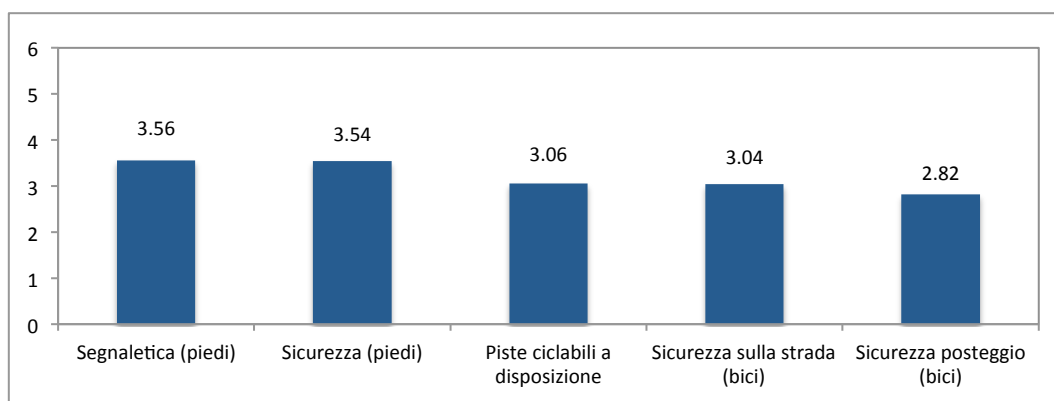


De manière générale les jeunes interrogés sont peu satisfaits des paramètres liés aux transports individuels. Le nombre de « places de stationnement pour deux-roues motorisés aux abords des lieux de sortie pose moins de problèmes par rapport au « nombre de places de stationnement pour les véhicules ». Les usagers de la voiture individuelle considèrent le prix des parkings trop élevé.

Le taux de réponses concernant les moyens de transports privés est nettement plus faible que celui des autres catégories. Le part de sondés n'ayant pas donné leur avis s'élève à 50% pour la voiture et 20% pour les deux-roues motorisés.

Ceci s'explique principalement par le fait que 70% des jeunes interrogés ne sont pas majeurs et n'ont donc pas atteint l'âge minimal légal requis pour conduire un véhicule motorisé.

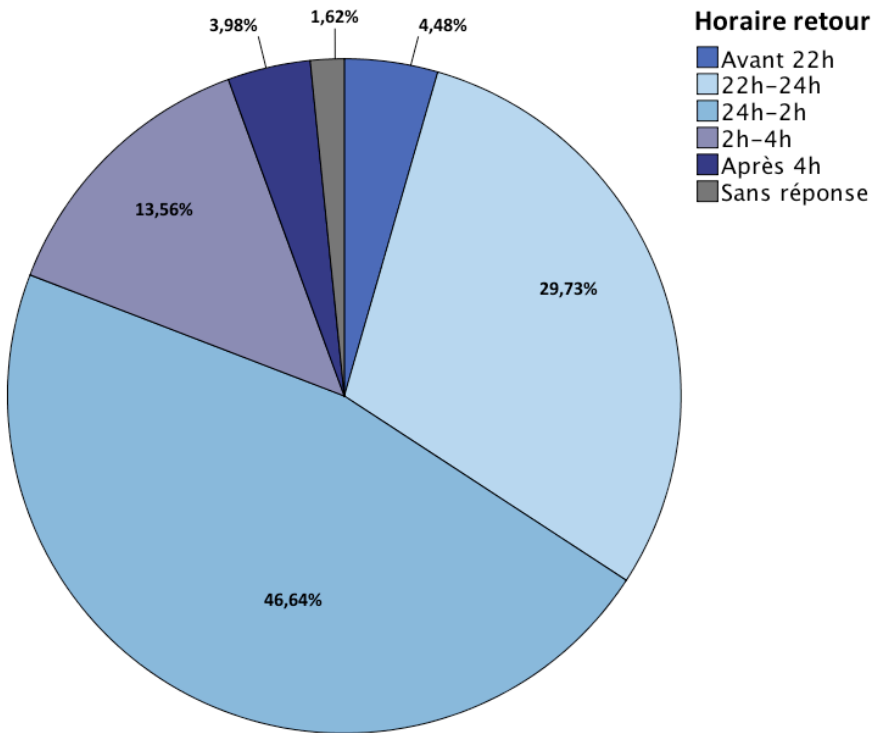
11.9. Degré de satisfaction des paramètres liés aux modes doux (MD)



Selon les données recueillies, aucun des paramètres liés à la mobilité douce n'obtient un degré de satisfaction supérieur à 4. L'utilisation du vélo crée des problèmes parmi les enquêtés en particulier en ce qui concerne la sécurité « sur la route » et sur les « lieux de stationnement » (vol de vélo). De plus les jeunes sondés considèrent le nombre de « pistes cyclables à disposition » insuffisant. Ce sentiment d'insécurité est également associé aux

déplacements à pied. En comparaison avec les moyens de transports privés, le taux de jeunes « sans avis » est plus bas et se situe autour de 15%.

11.10. Horaire de retour



Plus de trois quarts des jeunes enquêtés ne rentrent pas après 2 heures du matin. Ils sont 30% à retrouver le domicile entre 22h et 24h et 46% à rentrer entre minuit et 2h. Cette tranche horaire correspond également à l'heure de fermeture de la majorité des bars.

Des différences peuvent être cependant observées en fonction de l'âge des sortants. Elles concernent principalement la part de jeunes qui rentrent après 4h. Elle atteint 11% pour les jeunes âgés de « 18 ans et plus », qui correspond à l'âge minimum légal pour fréquenter les discothèques. Cette part est probablement sous-estimée du fait de la sous-représentation des jeunes de 4^{ème} année.

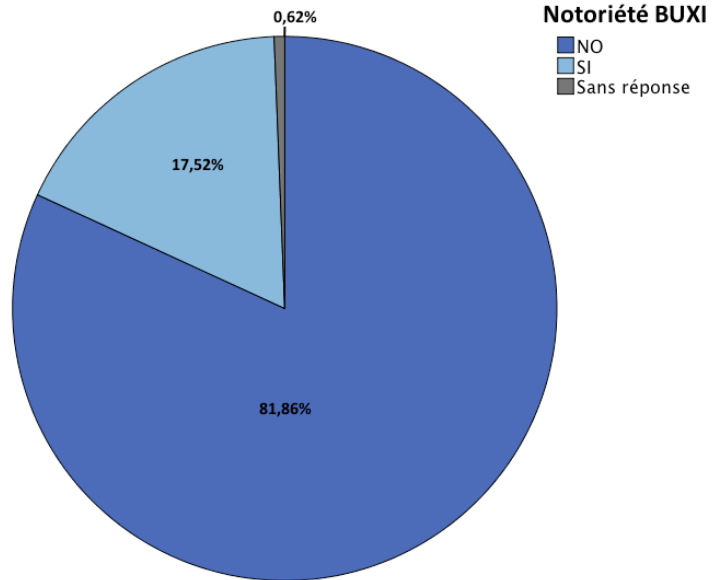
| Horaire de rentrée | 14-15 ans (%) | 16-17 ans (%) | 18 ans et plus (%) |
|--------------------|---------------|---------------|--------------------|
| Avant 22h | 10,2 | 3,5 | 1,2 |
| 22h-24h | 56,3 | 30,1 | 7,5 |
| 24h-2h | 30,1 | 53,9 | 59,9 |
| 2h-4h | 1,0 | 9,6 | 29,1 |
| Après 4h | 0,0 | 1,2 | 11,0 |

L'analyse des horaires de retour en fonction du sexe des jeunes enquêtés ne révèle pas de différences entre hommes et femmes. En effet, entre une catégorie et l'autre les valeurs varient au maximum de 3%.

12. Transports publics nocturnes

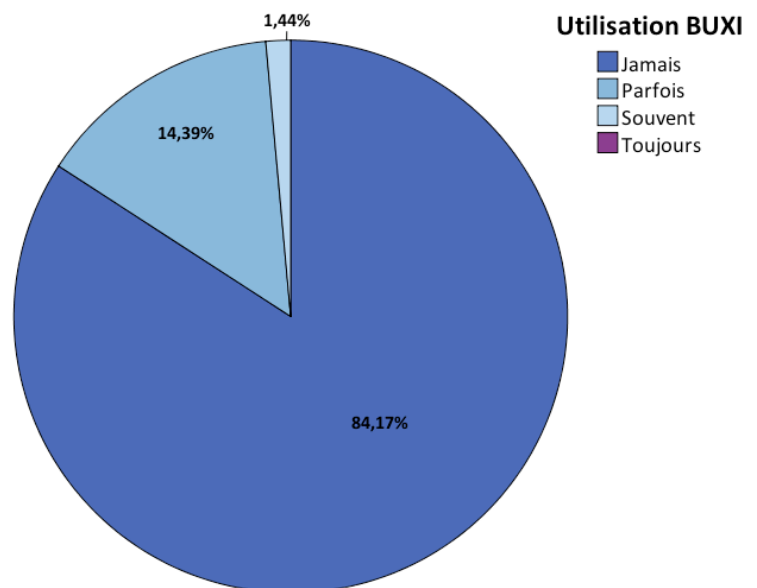
12.1. Notoriété du service BUXI

Plus de 80% des étudiants interrogés n'ont pas connaissance de l'existence du service de transport « BUXI ».



12.2. Fréquence d'utilisation du service BUXI

Au sein des personnes qui sont au courant de l'existence du BUXI, près de 85% affirment ne jamais l'utiliser.



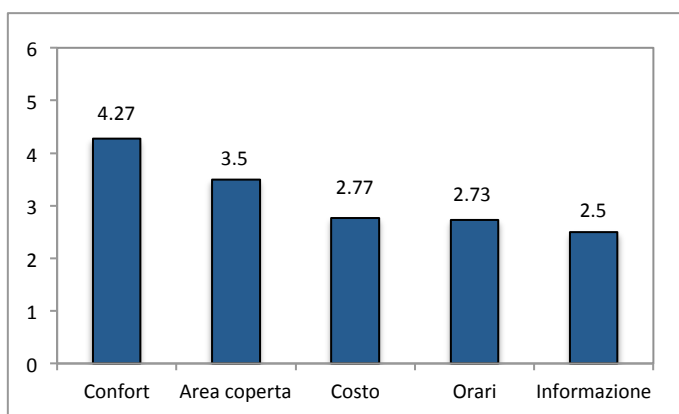
12.3. Raisons de non-utilisation du service BUXI ?

Premièrement, le service BUXI n'est pas utilisé par les jeunes car la plupart font recours à d'autres moyens de déplacement pour retrouver le domicile (bus, vélo, marche à pied, amis ou parents qui viennent les chercher, etc.). Deuxièmement, les modalités de fonctionnement du BUXI ne sont peu claires. En effet plusieurs sondés ont affirmé ne pas s'intéresser à ce service et ne pas le considérer comme un choix alternatif de déplacement ne connaissant ni les lieux ni les horaires de départ.

Troisièmement, la région géographique desservie par le BUXI n'est pas suffisamment étendue. Etant donné que le BUXI dessert seulement les arrêts des lignes 2 et 5, les jeunes n'utilisent pas ce service car il n'existe pas d'arrêts à proximité de leur domicile. De plus, la fréquence de desserte est considérée comme faible et surtout comme mal adaptée aux besoins de mobilité nocturne des jeunes sortants. Le départ du dernier BUXI (pour la ligne 2) est fixé à 24h15 alors que la dernière course du bus FART (ligne 2) est à 23h59. Le choix du moyen de transport tombe donc sur le bus. Le prix du titre de transport (CHF 4) est considéré comme trop élevé et représente un facteur dissuasif. Il en va de même pour l'obligation de réserver la course à l'avance, perçue comme une contrainte, alors même que la réservation peut être effectuée jusqu'à 10 minutes avant le départ.

Suite à ces considérations le service BUXI est perçu comme inconfortable et ne constitue donc pas une solution alternative intéressante pour les déplacements nocturnes.

12.4. Degré de satisfaction lié au service BUXI



Parmi les 22 jeunes qui utilisent le service BUXI « parfois » ou « souvent », le « confort » se révèle être le critère le plus satisfaisant. Les jeunes reprochent cependant au BUXI de ne desservir qu'un territoire au périmètre trop petit, de coûter trop cher, d'avoir des horaires de fonctionnement s'arrêtant trop tôt et de manquer d'information ainsi que de promotion. Ces problèmes ont été soulevés auparavant (Cf. 12.2) et sont issus des propositions d'amélioration du service BUXI (réponses à la question ouverte (Cf. Q. 4.5) :

« Quelles mesures pourrais-tu proposer pour améliorer le service BUXI ? ».

Les améliorations souhaitées pour le service BUXI peuvent être résumées par la liste suivante :

- augmenter la fréquence de desserte et la zone de couverture ;
- décaler son fonctionnement à des heures plus tardives ;
- baisser le prix du titre de transport ;
- lancer des campagnes de promotion et publiciser le produit.

12.5. Disposition à la fréquentation d'un service de transport public nocturne (type Noctambus)

Sur l'ensemble de l'échantillon 83% des jeunes sont favorables à l'utilisation un service de transport public de nuit (type Noctambus) pour leur trajet de retour.

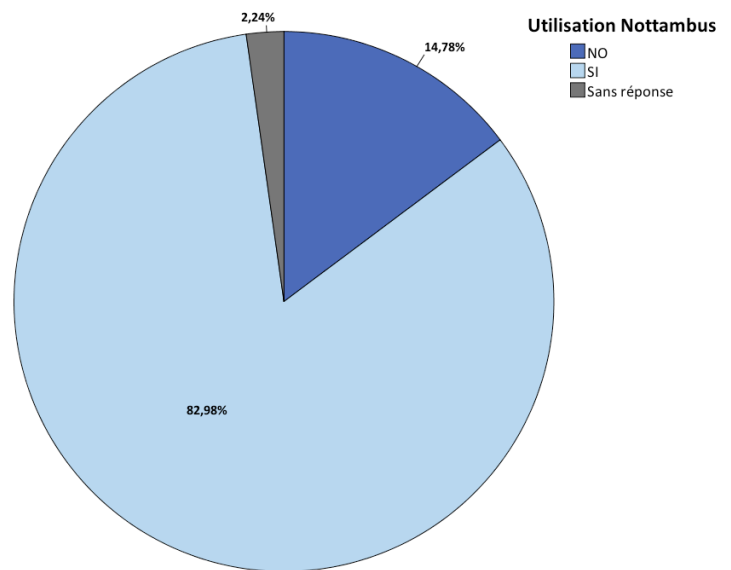
Ceci relève du souhait de la part des jeunes sondés de pouvoir disposer d'un moyen de transport afin de se passer de la voiture lors de leurs déplacements nocturnes ou, parmi ceux qui n'ont pas de choix de moyen de transport, de retrouver le domicile en toute sécurité.

Parmi les interrogés qui ne désirent pas utiliser ce service (15%), la part de ceux qui utilisent les transports individuels est de 50% alors que celle des usagers des transports publics s'élève à 33%.

Au contraire, ceux qui se sont montrés favorables

à l'utilisation du Noctambus représentent 60% des utilisateurs des TP contre 30% des TIM.

La nécessité d'un service de transport public nocturne est donc davantage perçue par les usagers de transports publics.



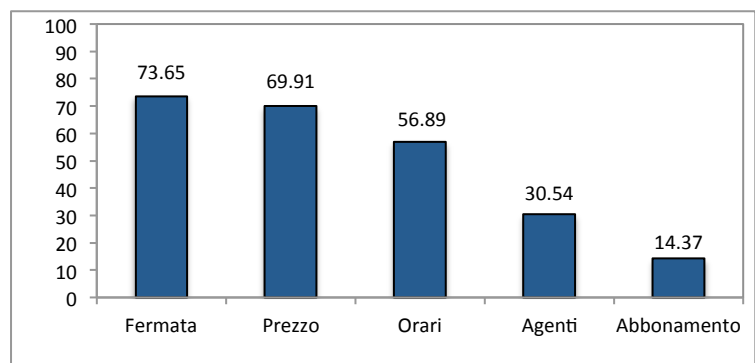
Les résultats présentent des dissemblances selon le sexe et l'institut de formation des sondés. Les hommes sont moins enclins à la fréquentation d'un service de transport public de nuit que les femmes (75% contre 89% de OUI). La part d'étudiants du LICEO qui sont favorables au Noctambus est d'environ 88% (81% pour les étudiants du CPC) alors que celle des inscrits à la SPAI s'élève seulement à 44,6%. L'analyse par classes d'âge n'a pas relevé de différences significatives.

12.6. Conditions d'utilisation du « Noctambus »

La mise en place d'un service de bus de nuit, chez les 668 jeunes qui s'y déclarent favorables, est soumise à certaines conditions. La plus importante concerne la proximité des arrêts du bus avec le lieu d'habitation.

De plus, 70% des interrogés souhaitent aussi que le prix du billet soit inclus dans l'abonnement pour les transports publics qu'ils possèdent. L'harmonisation des

horaires de départ du bus avec ceux de fermeture des bars est la troisième condition à remplir. La part de sondés désirant la présence d'agents de sécurité à bord des véhicules



est de 30%, et celle de ceux qui aimeraient pouvoir acheter un abonnement spécial pour les transports public de nuit s'élève seulement à 15%.

Ces conditions ont été développées de manière plus détaillée par les interrogés dans la partie qui expose les mesures à proposer pour améliorer les conditions de mobilité nocturne dans la région de Locarno (Cf. 12.9).

12.7. Horaires de départ et nombre de courses souhaitées du « Noctambus »

| | Moyenne | Médiane | Mode | Minimum | Maximum | Valid |
|-------------------------------|---------------|---------|-------|---------|---------|-------|
| 1^{ère} course | 00 :03 | 24:00 | 01:00 | 17:30 | 05:30 | 726 |
| 2^{ème} course | 01:33 | 01:45 | 02:00 | 18:29 | 06:00 | 658 |

L'enquête a révélé que l'heure de départ de la première course devrait être fixée quelques minutes après minuit (00h03) alors que la deuxième devrait quitter la ville de Locarno à 1h33.

Plusieurs précisions concernant ces résultats doivent être apportées.

L'échantillon sur lequel ces valeurs ont été calculées diffère entre la 1^{ère} et la 2^{ème} course car 65 jeunes (8%) ont affirmé ne pas nécessiter un deuxième départ. La part des sondés n'ayant pas répondu à cette question s'élève 10%.

Il faut également noter que les valeurs minimum et maximum diffèrent énormément l'une de l'autre (écart-type de 1h52) tant pour la 1^{ère} que pour la 2^{ème} course.

Cette constatation découle probablement du fait que certains jeunes ne connaissent pas les modalités de fonctionnement d'un service de type « Noctambus ». Ceci est d'autant plus marqué chez les jeunes âgés de 14 à 15 ans. Ils sont peu informés de l'offre en transports nocturnes dans la région de Locarno, étant donné que 56% d'entre eux retrouvent le domicile entre 22h et minuit et ne sont pas susceptibles de s'en servir.

Les horaires moyens de départ diffèrent d'une classe d'âge à l'autre. Alors que pour la classe « 14-15 ans » le départ du bus de nuit est souhaité à 22h49 pour la 1^{ère} et 00h20 pour la 2^{ème} course, ces valeurs augmentent pour la classe « 16-17 ans » et se fixent à 23h57 (1^{ère} course) et 1h23 (2^{ème} course). Quant à la classe « 18 ans et plus » le premier départ est établi à 1h06 et le deuxième à 2h38

12.8. Prix du titre de transport

| | Moyenne | Médiane | Mode | Variance | Ecart-type | Minimum | Maximum |
|--------------------|-------------|---------|------|----------|------------|---------|---------|
| Prix billet | 3,16 | 2,50 | 2,00 | 6,5 | 2,5 | 0,00 | 20,00 |

Le prix moyen du titre de transport du service de nuit que les jeunes sont prêts à payer est de 3 CHF et 15 centimes.

La valeur minimale est de CHF 0,00 et représente la part de jeunes désirant avoir accès gratuitement au service « Noctambus » est de 8%. Par opposition, 5% des sondés sont prêts à dépenser plus de CHF 10.

Ce résultat est légèrement plus élevé pour les femmes (CHF 3,32) que pour les hommes (CHF 2,94).

Plus les sondés sont âgés et plus le prix qu'ils sont disposés à s'acquitter est élevé (CHF 2,80 pour la classe « 14-15 ans », CHF 3 pour celle de « 16-17 ans » et CHF 3,70 pour les « 18 ans et plus »).

Cette différence est également présente entre les instituts de formation. En effet, les apprentis de la SPAI payeraient 1 CHF de plus que les élèves du LICEO et du CPC.

12.9. Mesures pour améliorer les services de transports nocturnes dans la région de Locarno

Le taux de réponse à cette question est élevé. Afin d'en rendre plus lisible la lecture, les résultats sont répartis en catégories.

a) Nombre de courses et fréquence de desserte

De manière générale presque la totalité des jeunes sondés aimerait pouvoir disposer d'un service de transport public nocturne, augmenter le nombre de courses pendant la nuit, prolonger la période de fonctionnement et augmenter la fréquence de desserte.

En analysant de plus près les réponses, il en ressort plusieurs spécificités. La fréquence de desserte souhaitée passe de 15 à 60 minutes et varie en fonction des zones et des communes desservies. Alors que certains aimeraient pouvoir se déplacer entre les grandes agglomérations (liaison Locarno-Bellinzona) toutes les 15 minutes grâce à l'augmentation des courses « TILO Pigiama », d'autres se contenteraient d'un service de transport par bus ou train de nuit toutes les heures à partir de minuit.

Outre le renforcement de l'offre de transport sur les lignes qui desservent la zone urbaine (Ascona-Tenero, Locarno-Losone, Locarno –Brissago etc.), les sondés revendiquent la mise en place d'un bus nocturne au départ du centre de Locarno et à destination des régions éloignées telles que les vallées latérales (Valle Maggia, Valle Verzasca, etc.) ou le Gambarogno. Etant donné leur distance par rapport au centre ville, l'offre de transports publics est inexistante à partir d'une certaine heure et les seuls services de transport nocturne en place (« Tilo Pigiama ») sont difficilement atteignables. Cette problématique a été soulevée par plusieurs sondés, particulièrement en ce qui concerne la desserte en transports publics dans la zone du Gambarogno.

Il faut aussi préciser que, d'après les jeunes enquêtés, ces améliorations doivent être effectuées selon des priorités d'ordre temporel. Le renforcement de l'offre en

transports publics n'est pas nécessaire, ni envisageable, pour tous les jours de la semaine mais devrait se concentrer sur les nuits des weekends, lors des vacances scolaires, de grands évènements et pendant la période estivale.

b) Mise en réseaux (correspondances)

Les correspondances entre les différents moyens de transports nécessitent d'être perfectionnées d'après les interrogés. Ceci est valable particulièrement pour les déplacements entre Locarno et la région du Gambarogno qui combinent des trajets en bus et en train.

De plus, les jeunes souhaitent que les horaires de départ soient harmonisés avec les horaires de fermeture des établissements privés et publics.

c) Conditions d'utilisation

Afin d'améliorer les conditions de sécurité, certains jeunes estiment nécessaire la présence d'agents de sécurité ou celle d'agents de police à bord des véhicules et en proximité des arrêts.

Un autre aspect fondamental est le prix du service. Comme observé au point 3.5 près de trois quart des jeunes souhaitent pouvoir utiliser les services de transports publics nocturnes moyennant l'achat d'un abonnement « Arcobaleno », sans avoir besoin de s'acquitter d'un titre de transport supplémentaire ou d'une surtaxe.

La notoriété des services de transports devrait également être renforcée à travers le lancement de campagnes de promotion et de sensibilisation et l'installation d'une signalétique spécifique en proximité des arrêts.

d) Autres solutions et remarques

D'autres propositions pour améliorer l'offre en transports publics nocturnes dans la région de Locarno ont été proposées par quelques jeunes. Certains ont manifesté le désir de mettre en place des services de transport « spécifiques » lors des grands événements alors que d'autres ont proposé d'introduire un service de transport à la demande (comme le service « Publicar » par exemple).

13. Synthèse des résultats

13.1. Profil des jeunes sondés

- Au total 805 jeunes ont répondu au questionnaire. Le pourcentage de femmes dans l'échantillon est plus élevé (56%) que celui des hommes et l'âge moyen se situe à 16 ans et demi.
- Presque trois quarts des sondés étudient au LICEO et 35% d'entre eux sont en première année.
- Près de 85% des jeunes interrogés sont domiciliés dans la région Locarnese et Vallemaggia et parmi eux 73,8% possèdent un abonnement pour les transports publics « Arcobaleno ». Moins de 100 étudiants détiennent un abonnement CFF.

13.2. Activités en soirée et de nuit

- La ville de Locarno est choisie par 70% des jeunes interrogés comme destination pour leurs sorties. Les lieux les plus souvent fréquentés sont les espaces publics, les bars et les habitations.
- L'offre en activités de divertissement nocturne dans la ville de Locarno n'est pas satisfaisante pour 78% des sondés. Ce mécontentement résulte avant tout du nombre insuffisant d'établissements publics (bars et discothèques) au cœur de la ville. Les jeunes souhaiteraient réanimer la vie nocturne de Locarno à travers l'organisation de manifestations (sportives, festives, culturelles, etc.), la création de bars destinés à un public âgé de moins de 18 ans et la réalisation d'un centre de jeunesse.

13.3. Déplacements les soirs du week-end

- Les jeunes sondés sortent très souvent les soirs des weekends. Ils sont la moitié à sortir « une fois par semaine » et plus de trois quarts déclarent sortir au moins « une fois toutes les deux semaines ».
- Près de 60% des interrogés quitte leur domicile entre 20h et 22h. Ils sont 30% à le retrouver entre 22h et 24h et 46% à rentrer entre minuit et 2h.
- Le moyen de transport le plus utilisé par les étudiants pour leur trajet « aller » des sorties est le bus/carpostal, suivi par le train. Les transports individuels motorisés sont utilisés par moins d'un quart des jeunes. Quant aux trajets « retour », le

bus/carpostal reste le moyen de transport le plus emprunté. Toutefois la part consacrée aux moyens de transport publics diminue (-8%) et celle des transports individuels augmente (+8%). Cette hausse s'explique par la part des déplacements en voiture « en tant que passager » qui a presque doublé par rapport aux trajets « aller ». Certains parents/amis viennent donc chercher leurs enfants/connaissances pour le retour.

- Le « confort » et la « sécurité » des transports publics satisfont les jeunes enquêtés alors que les « horaires » et les « fréquences » des bus et des trains ressortent clairement comme un aspect à améliorer.
- Les paramètres liés aux transports individuels ne contentent les jeunes ni en termes « de sécurité », ni en nombre de « places de stationnement pour deux-roues motorisés et voitures aux abords des lieux de sortie » et encore moins pour les prix des parkings.
- La « sécurité à vélo sur la route » et la sécurité sur les « lieux de stationnement » (vol de vélo) ressortent comme les aspects qui satisfont le moins les étudiants.

13.4. Transports publics nocturnes

- Moins de 20% des sondés connaissent le service « BUXI » et seulement 15% d'entre eux affirment « parfois » l'utiliser.
- Le « confort » est le seul aspect satisfaisant du BUXI. Les arrêts qu'il dessert sont insuffisants, le prix du titre de transport est trop élevé et son fonctionnement peu clair devrait être prolongé la nuit. Le service BUXI, à l'heure actuelle, ne représente donc pas une solution alternative intéressante pour les déplacements nocturnes.
- L'enquête révèle que 83% des jeunes se montrent favorables à l'utilisation d'un service de transport public nocturne (type Noctambus), à condition que ses arrêts soient proches des lieux d'habitation, le prix du billet inclus dans l'abonnement pour les transports publics qu'ils possèdent et que les horaires de départ accordés à celles de fermeture des établissements publics.
- L'horaire de départ souhaité pour la 1^{ère} course est fixé à 24 :03 et celui de la 2^{ème} course à 01:33.
Les jeunes se déclarent prêts à payer jusqu'à 3 CHF et 15 centimes pour l'achat du titre de transport du service de nuit.
- Voici une liste des mesures principales proposées pour améliorer les services de transports nocturnes dans la région de Locarno :
 - augmenter le nombre de courses pour les liaisons intra-régionales et inter-régionales (Locarno-Bellinzona) et leur fréquence de desserte ;

- desservir les régions éloignées telles que les vallées latérales ou le Gambarogno ;
- décaler leur fonctionnement à des heures plus tardives et assurer les correspondances entre différents moyens de transport ;
- étendre la validité de l'abonnement « Arcobaleno » aux services de transports nocturnes ;
- améliorer les conditions de sécurité grâce à l'emploi d'agents de surveillance;
- lancer des campagnes de promotion afin de publiciser le produit.

14. Bilan et Conclusion

Ce travail de mémoire a permis de reconstruire un cadre des évolutions et des modifications intervenues dans la manière d'habiter l'espace et de vivre le temps. En se penchant d'abord brièvement sur le processus d'extension spatiale de la ville il a été possible de mettre en évidence le phénomène d'étalement urbain et ses répercussions sur les pratiques de mobilité.

L'attention a ensuite été portée sur l'apparition de nouveaux rythmes de vie qui se caractérisent par une désynchronisation croissante des temps de la vie quotidienne ainsi que par un décalage des activités diurnes vers des heures de plus en plus tardives. Ces évolutions ont soulevé la question, peu étudiée et peu connue jusqu'à nos jours, d'une nouvelle dimension de la ville: la nuit. Après avoir clarifié sa notion, les mutations sociales, économiques et technologiques ayant contribué à sa colonisation progressive ont été approfondies. Ceci a permis d'identifier les conflits qui surgissent de nuit entre populations ayant des aspirations contradictoires telles que dormir, s'amuser et travailler.

Ces considérations retracent le contexte général dans lequel s'inscrit le présent travail et permettent d'introduire la thématique centrale de la mobilité de nuit. Les facteurs qui entrent en jeu dans la planification et la gestion des déplacements nocturnes ont été identifiés à travers une analyse des solutions de transports nocturnes adoptées par diverses collectivités suisses et européennes. Au terme de cette étape il a été possible de reconnaître les enjeux principaux qui caractérisent la mobilité nocturne.

Les enseignements recueillis ont permis de définir les contenus de l'enquête menée auprès des jeunes étudiants des instituts de formation supérieure de la région de Locarno. Avant la présentation et l'interprétation des résultats, le territoire dans lequel l'étude a été conduite a été exposé en mettant l'accent sur l'analyse de l'offre et la demande de transport. Finalement les pratiques et les attentes des jeunes sondés en matière de déplacements nocturnes ont pu être appréhendées. Sur cette base, des solutions pour la gestion des déplacements nocturnes dans la région étudiée peuvent être imaginées et élaborées.

14.1. Retour sur les questions de recherche

Il est temps de revenir sur les questions de recherche et les hypothèses initialement présentées en prélude de ce travail afin de déterminer si les hypothèses de départ peuvent être confirmées ou infirmées par les arguments présentés tout au long de l'étude.

14.1.1. La genèse des services de transports nocturnes

La première question s'intéressait au développement des services de transports nocturnes dans les villes suisses et européennes. Une approche par l'analyse de l'offre actuelle en transports de nuit selon différents critères d'évaluation (historique et conditions de mise en œuvre, caractéristiques du réseau et solutions techniques, jours de fonctionnement et

fréquence de desserte, tarifs, financement, promotion et spécificités) a permis de mettre en évidence les enjeux liés à la gestion des déplacements nocturnes :

Q1. Quelles sont les conditions à observer pour la mise en place d'un service de transport de nuit adapté à la taille et au positionnement du territoire étudié dans la hiérarchie urbaine ainsi qu'aux attentes de la population en matière de déplacements nocturnes ?

H1. La mise en place d'un service de transport de nuit dépend fortement de l'attractivité de la centralité urbaine.

H2. Les moyens de financement représentent aussi un aspect crucial qui conditionne le développement des services de mobilité nocturne.

Cette étude a montré que des solutions de transport nocturne très variées se mettent en place selon le contexte territorial considéré. Les modalités de fonctionnement et l'ampleur des systèmes de transports nocturnes sont liées à la taille et à la position hiérarchique de la réalité urbaine dans laquelle ils s'inscrivent.

Dans les grandes agglomérations, où les réseaux de transports diurnes sont déjà amplement développés, les offres de transports de nuit sont nombreuses et s'articulent autour des lignes ferrées (RER), des métros ou des lignes de bus. L'emploi de bus de nuit constitue la solution la plus fréquemment adoptée pour la gestion des déplacements nocturnes.

Dans la grande majorité des exemples considérés, cette solution fait preuve d'adaptabilité quant à son parcours et permet de desservir tant les populations résidant à proximité des centres-villes que les habitants des régions périphériques.

La conformation du territoire et la haute densité de population des régions urbanisées représentent des facteurs qui facilitent la création des services de mobilité. Dans les régions caractérisées par un pôle central et par des communes avoisinantes (situées dans les vallées latérales par exemple) au sein desquelles l'habitat est très étalé, les conditions d'accessibilité par les transports publics sont inadaptés aux besoins de plus en plus diversifiés dans le temps et dans l'espace de déplacements des résidents. Cela se traduit par l'hégémonie de l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements. Dans ces circonstances les services de transports publics nocturnes parviennent difficilement à s'installer.

Le « Noctabus Jura » ou le « Capriasca Night Express » constituent toutefois des exemples dérogeant à ces tendances. En effet, bien que ces services desservent des régions d'habitat dispersé et que le nombre d'usagers potentiels est considérablement inférieur à celui des grandes agglomérations, ils offrent aux sortants une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour retrouver le domicile.

Face à une demande potentielle en transport relativement faible et souvent méconnue tant en termes quantitatifs que qualitatifs, comment les réseaux de nuit au Jura ou dans la région de Lugano ont-ils donc réussi à se développer ?

La réponse réside dans le haut niveau d'implication et de participation des acteurs du système de transport dans le processus de planification de l'offre nocturne. C'est le cas, par exemple, à travers la gestion associative du réseau de bus de nuit du canton du Jura avec l'intégration des acteurs du milieu politico-administratif (canton, communes, etc.) et ceux du milieu socio-économique (usagers, associations, etc.) qui interviennent dans les processus décisionnels.

Ceci permet de démontrer qu'un des freins principaux au développement des services de transports nocturnes est imputable au manque d'intérêt des pouvoirs publics pour les questions temporelles et aux difficultés que ces derniers rencontrent dans la prise en compte des mutations sociales et des nouvelles pressions sur la nuit urbaine à travers le décalage des activités à des heures de plus en plus tardives. Un engagement limité des autorités se répercute donc de manière négative sur l'offre en activités nocturnes.

En partant du principe que l'offre en services nocturnes répond généralement à une demande et que les individus se déplacent pour satisfaire leurs besoins, la demande en mobilité dépend de la présence ou non d'opportunités de déplacement. Le développement des activités de divertissements nocturnes apparaît donc comme une condition majeure de réussite.

L'investissement des temps de la nuit contribue à rendre la ville attractive en dehors des heures consacrées aux activités diurnes. En ouvrant de nouveaux débats et en soulevant de nouvelles problématiques, il permet également de prendre conscience des enjeux et des risques liés aux déplacements nocturnes (conflits entre la « ville qui dort » et la « ville qui s'amuse », accidents routiers liés à l'utilisation des moyens de transports privés, etc.). L'amélioration de la vie nocturne favorise la création de synergies et de collaboration entre les bénéficiaires indirects (bars, discothèques, etc.) et les opérateurs de transport. Dans ce contexte la concertation et l'implication de ces différents acteurs facilite l'élaboration de solutions de financement innovatrices. La mobilité nocturne génère en effet des coûts supplémentaires importants que les collectivités doivent assumer. Ces coûts représentent une autre difficulté à laquelle l'établissement de services de transports de nuit doit faire face. Comme les expériences menées dans les villes analysées au sein de ce mémoire l'ont démontré, la création de partenariats avec les établissements privés se profile comme une réponse efficace à ces enjeux économiques.

14.1.2. Les services de transports nocturnes dans la région de Locarno

La deuxième question essayait tout d'abord d'évaluer l'adaptation de l'offre de transports de nuit aux attentes de ses utilisateurs et cherchait ensuite à définir des solutions possibles pour la gestion des déplacements nocturnes dans la région de Locarno :

Q2. L'offre de transports nocturnes dans l'agglomération de Locarno est-elle conforme aux attentes de ses utilisateurs ? Quelles sont les solutions envisageables pour l'améliorer et encourager ainsi son utilisation ? Avec quelles mesures d'accompagnement ?

H3. L'offre actuelle en services de transports de nuit à l'échelle de l'agglomération ne satisfait pas les exigences des jeunes sortants en matière de mobilité nocturne.

H4. La mise en place d'un réseau de bus de nuit adapté aux caractéristiques socio-économiques ainsi qu'aux spécificités morphologiques de la région étudiée permettrait aux usagers de retrouver leur domicile sans recourir aux moyens de transports privés.

Les réflexions orientées selon une approche analytique d'une part (analyse de l'offre actuelle) et pratique d'autre part (réalisation d'une enquête sur les pratiques et les besoins des jeunes en matière de mobilité de nuit) ont permis de tirer un bilan sur les conditions de mobilité nocturne à l'échelle de l'agglomération de Locarno. Les forces et les faiblesses de l'offre peuvent ainsi être de suite résumées.

POINTS FORTS

Les services de transports nocturnes sont présents les nuits des weekends et se concentrent principalement sur la desserte ferroviaire interrégionale (Cf. Offre « TILO Pigiana »). Les habitants des communes situées le long de la ligne de chemin de fer ont donc la possibilité de recourir à ces transports publics pour leur trajet de retour. Il en va de même pour les personnes domiciliées dans les communes de Ascona et Brissago qui peuvent se servir de la ligne de bus 316.

POINTS FAIBLES

Les communes des vallées latérales (Valle Maggia, Valle Verzasca, etc.) et des régions périphériques (Gambarogno, etc.) ne sont plus desservies par les transports publics à partir de 20h, à l'exception de certaines lignes (1, 2, 311, 315, S20 et 620) dont le fonctionnement s'arrête entre 23h30 et 24h15.

Ceci génère un grand mécontentement au sein de la population jeune interrogée dans l'enquête principalement en raison de l'arrêt des services de transports publics après minuit. Cette insatisfaction est également alimentée par le manque de coordination entre les horaires de fonctionnement des différents moyens de transports publics.

La mise en place de services de mobilité nocturne au sein de la région de Locarno se heurte à plusieurs difficultés d'ordre sociales, politico-institutionnelles et territoriales. Comme relevé dans le PALOC, l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements est prédominante. Les moyens de transports publics diurnes peinent à affirmer leur compétitivité pour assurer de bonnes conditions d'accessibilité aux vallées latérales, depuis le centre de l'agglomération. Dans les années à venir des efforts importants sont prévus en faveur de l'amélioration et de l'augmentation de l'attractivité de ce réseau. La gestion des déplacements nocturnes représente donc une priorité d'intervention marginale pour les autorités compétentes. Le fait que les instruments d'aménagement (tel que le PALOC) soient dépourvus de mesures d'intervention pour la gestion des déplacements nocturnes en est le témoin.

Les spécificités morphologiques du territoire constituent un frein au développement de l'offre en transports publics nocturnes mais ne le justifient pas à elles-seules. La taille de l'agglomération et ses caractéristiques institutionnelles jouent également un rôle déterminant. Bien que la majorité de la population réside dans le pôle de l'agglomération, la structure multipolaire de cette dernière se compose de plusieurs entités (communes) dispersées sur le territoire. Cette fragmentation territoriale et politico-institutionnelle

entrave la participation et l'implication des communes dans les processus d'organisation et planification de l'offre de transport. Cela se traduit également par une prise en compte insuffisante par les pouvoirs publics des évolutions des rythmes urbains et de leurs répercussions sur les pratiques et les besoins en mobilité.

AMELIORATIONS

Sur la base des résultats fournis par l'enquête il est possible de penser et proposer des solutions pour la gestion et l'organisation des déplacements de nuit dans l'agglomération de Locarno. Des mesures d'accompagnement seront également exposées en s'appuyant sur les expériences menées dans d'autres régions présentées dans le contexte général du questionnement. Pour faire évoluer les systèmes de transports nocturnes il faut d'abord prendre en compte les contraintes et mettre ensuite tous les atouts de côté, à l'image de certaines expériences réussies.

- **Conditions de mise en œuvre**

Avant tout il est nécessaire de considérer les rôles et les attentes des acteurs du système de transports nocturnes de la région de Locarno. Les pouvoirs publics, responsables de la planification de l'offre de transports, prennent des mesures qui visent principalement la gestion des déplacements diurnes. Leurs priorités d'intervention dépendent en effet de l'importance et de l'urgence des problèmes à résoudre. Les budgets de l'Etat sont affectés là où les bénéfices pour la collectivité sont prédominants. L'offre de transports de nuit ne représente donc pas un souci majeur pour ces acteurs et son dimensionnement reste limité.

Les bénéficiaires directs génèrent la demande de transports et profitent immédiatement des services offerts par le système de transports. L'enquête a permis de démontrer l'existence de cette demande de transports de nuit au sein de jeunes résidents dans la région étudiée. Elle se présente cependant sous forme d'une prédisposition à l'utilisation des services de mobilité nocturne (demande potentielle). Le fait que plus de 80% de sondés se déclarent favorables à la fréquentation d'un service de transports publics nocturnes (type Noctambus) est néanmoins une donnée encourageante. D'autant plus qu'ils sont seulement 5% à ne pas quitter leur domicile les soirs des weekends et, par conséquent, à ne pas se déplacer. Les transports publics figurent comme les moyens les plus utilisés pour les trajets « aller » mais ils cèdent la place aux moyens privés pour les trajets « retour ». Ceci témoigne d'une carence en services de transports publics de nuit bien que l'ossature (Cf. TILO Pigiama) à partir de laquelle un réseau de transports nocturnes peut être développé soit présente dans la région. L'attention doit donc être portée sur les liaisons entre les vallées latérales et le centre-ville.

Le véritable problème n'est pas de relier ces lieux mais de croire en un tel service et d'être prêt à le financer. La question retourne donc dans les mains des pouvoirs publics qui doivent s'engager, prendre conscience des dangers liés aux déplacements nocturnes et se rendre compte que l'amélioration de la qualité de l'offre en transports publics dépend également de sa variété et de son adaptabilité.

- **Caractéristiques du réseau et solutions techniques**

Les solutions adoptées par d'autres agglomérations constituent des exemples dont il faut s'inspirer. Au sein de l'agglomération de Locarno, compte tenu de la taille démographique et des caractéristiques morphologiques du territoire à desservir, deux solutions de transports pourraient être envisagées : la prolongation du réseau de jour en soirée et la création d'un réseau spécifique de nuit. La première solution s'adapte toutefois peu à la réalité de Locarno car la plupart des lignes desservant les vallées latérales ne sont plus opérationnelles à partir de 20h. Le décalage des horaires de fonctionnement se révélerait donc être trop onéreux.

Pour la seconde solution il existe deux alternatives de transport : les services publics et les services à la demande. Ces derniers sont déjà présents dans la région à travers le service BUXI dont la notoriété, la fréquence d'utilisation et l'appréciation ont pu être évalués lors de l'enquête. Il en ressort que plus de 80% des sondés n'ont pas connaissance du BUXI et que son taux d'utilisation est très faible en raison des modalités de fonctionnement peu claires et de l'étendue insuffisante du territoire desservi. En considérant que la typologie potentielle d'usagers d'un éventuel service de transport se constitue principalement de jeunes, les services de transports à la demande présentent des contraintes d'utilisation et d'exploitation difficilement adaptables aux exigences et aux attentes des jeunes sortants.

Le choix le plus envisageable porte donc sur la mise en place d'un réseau spécifique de bus de nuit.

Comme pour le « Capriasca Night express » il serait souhaitable de lancer une phase d'essai (start-up) pendant les mois estivaux. Cette phase permettrait de :

- tester le service et évaluer ses modalités de fonctionnement ;
- limiter les coûts d'exploitation grâce à une demande potentielle plus élevée. Le nombre de déplacements nocturnes étant plus important au cours de la saison chaude (vacances scolaires, flux touristiques plus intenses, plus d'évènements, etc.).
- rechercher des partenaires privés afin d'en assurer le financement.

Après cette phase d'expérimentation, les résultats obtenus et les informations récoltées permettront de prendre les mesures appropriées pour améliorer le service et étudier la possibilité de le prolonger ou d'introduire des courses supplémentaires.

Pour la phase start-up deux lignes de bus de nuit pourraient être introduites : une au départ de la gare CFF de Locarno et à destination de la Vallemaggia (service spécifique) et l'autre depuis la gare de Cadenazzo vers la région du Gambarogno (ligne de rabattement). Le choix de s'intéresser initialement à ces deux régions découle premièrement du fait qu'elles ne sont pas desservies par le service TILO Pigiama, deuxièmement des exigences des jeunes relevées dans l'enquête et troisièmement des observations *in situ* sur la dernière course de la ligne 315 qui atteint parfois, les nuits des weekends, sa capacité de transport.

Pour la première ligne le fait de situer le départ au sein de la gare de Locarno permettrait de créer une véritable interface de transports et faciliter ainsi la coordination entre différents modes et moyens de transports. Il en va de même pour la seconde ligne de rabattement. Les voyageurs à destination du Gambarogno effectuent une partie du trajet avec le TILO Pigiama et poursuivent en bus jusqu'à Gerra (Gambarogno).

En ce qui concerne les solutions techniques pour les deux lignes, le choix des véhicules qui pourraient être employés dépend de l'opérateur de transport qui se chargera de leur exploitation.

- **Jours de fonctionnement et fréquence de desserte**

Le service serait mis en place les nuits de vendredi à samedi, les nuits de samedi à dimanche et occasionnellement la veille des jours fériés. Près de la moitié des jeunes sondés sortent chaque weekend et ils sont seulement 10% à quitter leur domicile le jeudi soir.

Les horaires de fonctionnement doivent être coordonnés avec les horaires de fermeture des principaux établissements nocturnes et être planifiés afin de garantir les correspondances avec les autres offres de transports nocturnes de la région (TILO Pigiama et dernière course de la ligne de bus 316).

Afin de contenir les coûts d'exploitation, et comme il s'agit d'une phase d'essai, il serait préférable d'introduire une seule course pour chaque ligne. La ligne à destination des communes de la Vallemaggia quitterait la gare CFF de Locarno à 1h25 alors que l'heure de départ de la ligne pour le Gambarogno pourrait être fixée à 1h05 depuis la gare de Cadenazzo. Ces horaires sont définis afin d'assurer les correspondances avec les trains de la ligne S20 (TILO). Les passagers provenant de Bellinzona (départ à 00h44) rejoignent la gare de Locarno à 1h10 et peuvent atteindre les communes de la Vallemaggia en bus (départ à 1h25). De plus cette solution permettrait d'employer le même véhicule que celui de la dernière course de la ligne de bus 315 Vallemaggia (Locarno-Caveragno), ce qui présenterait des avantages en termes de logistique et d'exploitation.

Ceux qui désirent atteindre le Gambarogno depuis Locarno peuvent utiliser la ligne S20 (départ à 0h44) jusqu'à Cadenazzo et poursuivre leur parcours à bord du futur bus de nuit (départ à 1h05).

Une fois la phase Start-up achevée, il sera possible d'évaluer la nécessité ainsi que la possibilité d'introduire des courses supplémentaires à des heures plus tardives.

- **Tarifs et financement**

Le système de tarification pourrait se baser sur la formule suivante : un prix du titre de transport unique (simple course) fixé à CHF 3, indépendant de la longueur du trajet et de la destination, et la création d'un abonnement supplémentaire (après la phase Start-up) en complément de l'abonnement Arcobaleno qui permet de se déplacer librement sur l'ensemble du réseau de nuit en fonction du nombre de zones franchies de la communauté tarifaire.

Ces choix découlent des résultats de l'enquête. Les sondés ont déclaré être prêts à payer en moyenne jusqu'à 3 CHF pour le prix du titre de transport. Bien qu'ils

soient seulement 15% à souhaiter l'introduction d'un abonnement spécial (contre 70% qui aimeraient que le prix du billet soit inclus dans l'abonnement qu'ils possèdent pour les transports publics), cette solution se fonde sur le haut pourcentage de détenteurs d'un abonnement Arcobaleno. De plus l'introduction de cet abonnement « spécial » pourrait être élargie aux autres régions du Tessin.

Le financement du service représente un point central. Pour que cette solution de transports puisse être appliquée il est fondamental que les coûts d'exploitation soient définis avec précision, tout comme les sources de financement.

Lors de la phase d'essai ce service pourrait bénéficier, à l'image des réseaux nocturnes de l'agglomération de Lugano, du soutien économique du Dipartimento delle istituzioni del cantone Ticino à travers le soutien du projet « Strade più sicure ».

L'entreprise de transport FART a affirmé être prête à se charger de l'exploitation du réseau de bus de nuit dans la région de Locarno à condition que ses coûts soient couverts à hauteur de 100%.

D'autres sources de financement, en plus des recettes voyageurs, doivent donc être recherchées auprès des communes desservies ou grâce au soutien apporté par les partenaires privés.

- **Promotion**

Pour garantir le succès du réseau de transport nocturne des campagnes publicitaires doivent être menées périodiquement. Pendant la phase d'essai la promotion de l'offre pourrait être effectuée conjointement avec le projet « Strade più sicure ». Ensuite des informations (horaires, plans, modifications, etc.) pourraient être mises à disposition des usagers à travers le site de l'entreprise de transport public FART ou grâce au développement d'une application mobile (accès à tout renseignement sur le réseau de nuit via téléphone portable).

14.2. Limites méthodologiques

De manière générale l'enquête a produit des résultats satisfaisants. Comme précisé dans le préambule, l'échantillon peut être considéré comme représentatif suite au nombre suffisant de répondants.

Toutefois au terme de l'analyse des résultats, quelques considérations concernant les problèmes rencontrés lors de l'enquête peuvent être tirées.

En premier lieu l'échantillon, même si représentatif de la population jeune âgée de 15 à 19 ans résidante dans l'agglomération de Locarno, ne permet pas de prendre en compte de manière pertinente les pratiques et les besoins en matière de mobilité nocturne des jeunes âgés de plus de 20 ans. Ceci aurait peut être révélé d'autres aspects intéressants liés à cette problématique. L'enquête a montré que les attentes en matière d'activités nocturnes, d'horaires de sortie et de rentrée, et des moyens de transport utilisés diffèrent d'une tranche d'âge à l'autre. En conséquence, la considération dans le sondage des jeunes plus

âgés aurait probablement fait ressortir un report modal plus favorable aux moyens de transports individuels.

De plus, comme mentionné à plusieurs reprises lors de l'enquête, la part d'étudiants de 4^{ème} année ainsi que celle des jeunes inscrits dans le CPC et dans la SPAI a été sous-estimé. Il faut néanmoins préciser que la sous-représentativité de ces catégories au sein de l'échantillon n'atteint pas une ampleur suffisante pour biaiser les résultats obtenus.

D'autres problèmes relèvent de la méthodologie utilisée pour la récolte des informations : l'enquête par questionnaire. Le temps de remplissage du questionnaire et le nombre de questions posées se sont révélés adaptés aux objectifs et au public cible de l'enquête. Toutefois, même si le formulaire a été testé avant sa distribution, certaines questions n'ont pas été comprises par les jeunes sondés. Par exemple, à la question « Quel moyen de transport utilises-tu le plus souvent pour effectuer le trajet aller quand tu sors ? », plusieurs interrogés ont fourni plus d'une réponse. Ceci s'explique, d'une part par le fait que les jeunes disposant de plusieurs moyens de transport n'ont probablement pas réussi à choisir le principal et, d'autre part, par le manque de clarté du terme « le plus souvent ».

De plus, même si les questions posées dans le questionnaire ont permis d'aborder la problématique étudiée d'une manière assez complète, certaines thématiques mériteraient d'être approfondies ultérieurement.

Pour pallier à ce problème, des entretiens directs avec un nombre de jeunes plus contenu (issus de l'échantillon utilisé pour cette recherche) pourraient être menés.

Il faut également préciser qu'aucune enquête au sujet de la mobilité nocturne dans l'agglomération de Locarno n'avait été menée auparavant. En l'absence d'informations antérieures tant qualitatives que quantitatives la construction d'évolution de données n'a donc pas été possible.

14.3. Enjeux et perspectives futures

La modification des rythmes urbains, la naissance et la diversification des pratiques de mobilité ont conduit les collectivités à s'interroger sur le lien entre la naissance des activités nocturnes et celle des services de transport nocturne. La ville doit-elle s'adapter ou en revanche contrôler cette nouvelle demande en services nocturnes de plus en plus étalés dans le temps et dans l'espace ?

Face à l'évolution des nuits urbaines, certains pouvoirs publics favorisent l'adaptation des services aux nouveaux rythmes urbains, alors que d'autres prennent conscience des risques que cette dernière comporte et essaient de la restreindre. Si d'une part le développement de services nocturnes peut avoir des effets positifs (améliorer la sécurité routière, encourager les pouvoirs publics à mettre en place des politiques du temps afin de mieux comprendre et gérer les rythmes urbains, etc.), d'autre part cette adaptation risque de générer des demandes supplémentaires à des heures encore plus tardives. Certaines collectivités considèrent donc le décalage entre les services urbains et ces nouvelles demandes comme un instrument qui permet d'éviter le développement d'autres ambitions discordantes et hétérogènes qui, à long terme, renforcent un processus qui pourrait mener

à la ville en continu. Le développement de l'offre d'activités nocturnes pourrait en effet pousser les individus à décaler leur rythmes de vie et contribuerait à accentuer le phénomène de désynchronisation. Ceci rendrait encore plus complexe le travail d'adaptation de l'offre à la demande. D'autant plus que dans les années à venir, malgré les effets positifs des politiques et des stratégies d'aménagement urbain, il faudra s'attendre à un étalement ultérieur de l'habitat. Cela risque de provoquer une hausse des conflits entre la ville qui s'amuse ou qui travaille et celle qui dort. L'organisation spatiale et temporelle de la ville représente un véritable enjeu politique. L'intérêt collectif se heurte en effet aux attentes et aux besoins contradictoires (faire la fête, travailler, se reposer, etc.) d'une population qui vit selon des rythmes urbains différents.

Ces problématiques concernent également la région de Locarno, étudiée dans le présent travail de mémoire. Dès le moment où des populations ayant des aspirations divergentes sont actives la nuit, il est nécessaire de prendre en compte ces contradictions qui relèvent également du domaine des transports nocturnes. Les aspirations des jeunes sondés à la mobilité nocturne se heurtent avec les difficultés socio-économiques du milieu politique et de la collectivité à les assumer. En prenant acte des tendances actuelles, les besoins et les attentes de cette catégorie de population vont prendre de l'ampleur et générer des pressions sur les décideurs locaux qui, face à la limitation des finances publiques, seront obligés de faire des choix et de les imposer.

Le cas échéant l'attractivité touristique de la région pourrait s'en retrouver affaiblie car le temps de la nuit représente une dimension de la ville qui contribue à la rendre compétitive. Même si au cœur des politiques d'aménagement et de transport le développement des activités nocturnes reste encore un aspect secondaire, les pouvoirs publics devront s'intéresser activement aux questions temporelles dans les années à venir faute de quoi le peuple de la nuit tirera profit des améliorations qui interviendront dans le système de transport tessinois et choisira d'autres régions du Canton comme destination pour ses sorties.

15. Références bibliographiques

- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. (2007). *Etude préalable à la mise en place d'un observatoire des temps décales et des temps de la nuit*. Prospective - décembre 2008. Mission Espaces des Temps du Grand Lyon. Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Diagnostiquer/diagnostiquer.htm (consulté le 20.10.2011).
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. (2010). *Le travail de nuit, diagnostics et témoignages*. Mission Espaces des Temps du Grand Lyon. Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Diagnostiquer/diagnostiquer.htm (consulté le 22.10.2011).
- Agence Française de Développement (AFD) et Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) (2009). *Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Guide de bonnes pratiques*. Cahors : Imprimerie France-Quercy. Disponible sur : http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0065824&qid=sdx_q0&n=2&q= (consulté le 28.10.2011).
- Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN) (2004). *L'aménagement du territoire en Suisse*. Disponible sur : <http://www.vlp-aspan.ch/> (consulté le 10.01.2012).
- Autolinee Regionali Luganesi (ARL) (2012). *Orari*. [Page Web]. Disponible sur : http://www.arlsa.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=84&lang=it (consulté le 29.04.2012).
- Bailly, J.-P., (2001). *Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports*. Rapport. Mission Prospective de la RATP. Conseil national des transports (CNT). Paris : Editions de l'aube. Disponible à l'adresse : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000522/index.shtml> (consulté le 30.10.2011).
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L. et Zembri, P. (2005). Accessibilité. In *Géographie des transports*. (41-45) Armand Colin : Paris.
- Blotti, C. (2007). Trasporti pubblici: più attrattivi ed efficienti. In DT, *Una mobilità sostenibile per la Città - Ticino*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. (13-16).
- Bochet B. (2005). Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement. In Da Cunha A., Knoepfel P., Leresche J.-P., Nahrath S. (2005). *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Chapitre 3. pag. 55-77. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
-

- Bochet, B. et Da Cunha, A. (2003). Métropolisation, forme urbaine et développement durable. In Da Cunha, A. et Ruegg, J., (Editeurs). *Développement durable et aménagement du territoire*, Lausanne: Presses polytechniques romandes, 83-100.
- Bonfiglioli, S. (1997). Les politiques des temps urbains en Italie. In Tilmont, M. (Dir.). *Les annales de la recherche urbaine*. Emplois du temps, 77, 22-29. Disponible sur : http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/article.php3?id_article=340 (consulté le 23.10.2011).
- Borradori, M., (2007). *Trasportiamoci nel futuro*. In DT, *Una mobilità sostenibile per la Città - Ticino*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (2-3).
- Both J.-F. 2005: Régimes d'urbanisation et rythmes urbains. In Da Cunha, A., (Dir.). *Urbia: les cahiers du développement urbain durable 1*, (pp. 9-22). Lausanne : Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable.
- Bottinelli, L., (2004). *I nuovi poli del Ticino. Contributi statistici per la revisione del Piano Direttore*. Bellinzona : Ufficio di Statistica (USTAT). 45-54. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/ost-ti/contributi-tematici/> (consulté le 20.11.2011).
- Bureau, L. (1996). La géographie de la nuit. In Lamontagne M.-A. (Dir.). *Liberté*. La Terre, 4 (226), 75-92. Québec : Collectif Liberté. Disponible sur : <http://id.erudit.org/iderudit/32475ac> (consulté le 20.09.2011).
- Bureau de prévention des accidents (bpa). (2010). *Alcool au volant. Responsable sur les routes*. Berne.
- Bureau de prévention des accidents (bpa). (2011). *Rapport SINUS 2011. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2009*. Berne. Disponible sur : <http://www.bpa.ch/FRENCH/STATISTIK/Pages/SINUS.aspx> (consulté le 12.02.2012).
- Castex E. et Josselin D., (2007). Temporalités éclatées : la réponse des transports à la demande aux nouvelles formes de mobilité, in *Espace populations sociétés* [En ligne], mis en ligne le 01 décembre 2009 et disponible à l'adresse : <http://eps.revues.org/index2292.html> (consulté le 10.05.11).
- Centre national de ressources textuelles et linguistiques (CNRTL) (2012). *Portail lexical*. [en ligne]. Disponible sur : <http://www.cnrtl.fr/portail/> (consulté le 20.11.2011).
- Chausson, N. (2008). *La nuit : émergence d'un nouveau temps de vie*. Mémoire de master publié sous forme électronique. Université Lumière Lyon 2, Institut d'Urbanisme de Lyon. Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Diagnostiquer/diagnostiquer.htm (consulté le 22.10.2011).
- Chemins de fer fédéraux (CFF). (2010) RailAway. *Qui sommes nous*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.railaway.ch/francais/a-propos-de-nous/qui-sommes-nous/> (consulté le 24.03.2012).

- Collège Rhône-Alpes d'Éducation pour la Santé (CRAES), Centre Régional d'Information et de Prévention Sida (CRIPS) et al. (2003) *Comprendre et prévenir les prises de risque des jeunes sur la route*. Guide méthodologique. Disponible sur : http://education-sante-ra.org/publications/publication.asp?id=5&action=rech_thema&thema=prise%20de%20risque%20des%20jeunes%20sur%20la%20route (consulté le 29.11.2011).
- Comité d'organisation du carnaval de Tesserete (Or Penagin) (2012). *Bus Navetta*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.orpenagin.ch/> (consulté le 25.03.2012).
- Communauté urbaine du Grand Lyon (2007). *Comment synchroniser le temps des projets urbains ?* Compte rendu des journées de débat sur le thème des temps du projet urbain organisées en 2006 par la mission Espace des temps du Grand Lyon. Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Diagnostiquer/diagnostiquer.htm (consulté le 12.10.2011).
- Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM) (2012). *Arcobaleno significa risparmio* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.arcobaleno.ch/it/37/tariffe.aspx> (consulté le 21.04.2012)
- Conseil fédéral (2001). *Politique des agglomérations de la confédération*. Office fédéral du développement territorial (ARE) et Secrétariat d'État à l'économie (SECO). Berne. Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/index.html?lang=fr> (consulté le 10.02.2012)
- Consiglio di Stato (2010). *Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 11 maggio 2009 presentata da Nadia Ghisolfi per il Gruppo PPD "Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta"*. Message parlementaire n° 6389 : Repubblica e Cantone Ticino. [en ligne] Disponible sur : <http://www.ti.ch/CAN/SegGC/comunicazioni/GC/odg-mes/6389.htm> (consulté le 28.03.2012).
- Da Cunha A. (2008). Régime métropolitain, migrations résidentielles et recompositions sociales : l'hypothèse de l'inversion du modèle de mobilité. (pag. 27-39) in *Géo-Regards - No 1 - Revue Neuchâteloise de Géographie - "Reconstruire la ville en ville"* textes réunis par Patrick Rérat. 128 pages, Editions Alphil.
- Da Cunha, A. et Both, J-F. (2004). *Métropolisation, Villes et agglomération. Structure dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- De Gottardi R. (2007a). Sviluppo territoriale e mobilità: problemi e prospettive. In DT, *Una mobilità sostenibile per la Città -Ticino*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. (4-7).
- De Gottardi R. (2007b). Progetti e interrogativi sullo sviluppo territoriale e la mobilità. In DT, *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità.
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (2006). *Plan sectoriel des transports. Partie Programme*. (26 avril 2006), Berne : ARE, OFROU, OFT Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00240/01406/index.html?lang=fr> (consulté le 20.0.2012).

- DT (2005). *Un progetto per il Ticino : Scenari e obiettivi per il nostro territorio. Revisione del Piano direttore*. Documento per la consultazione. Bellinzona: Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
- DT (2006). *L'organizzazione territoriale in Ticino. Valutazione e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale*. Bellinzona : Consiglio di Stato del cantone Ticino. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/ost-ti/rapporti-sullo-sviluppo-territoriale/> (consulté le 19.02.2012).
- DT (2007a). *Gli obiettivi pianificatori*. Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/obiettivi-pianificatori/> (consulté le 19.02.2012).
- DT (2007b). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M1: Piano cantonale dei trasporti*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/> (consulté le 20.02.2012).
- DT (2007c). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M6: AlpTransit*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/> (consulté le 20.02.2012).
- DT (2007d). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M7: Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/> (consulté le 20.02.2012).
- Dipartimento delle Istituzioni (2010). *Il Ticino delle nuove Città. Studio strategico del Locarnese*. Bellinzona: Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli enti locali. [en ligne]. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/di/di-di-sel/riforma-dei-comuni/agglomerati-urbani/locarnese/> (consulté le 21.03.2012).
- DT (2011a). *PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE. PALoc - Documento finale Volume I: rapporto*. Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. [en ligne]. Disponible sur : <http://www.ers-lvm.ch/news/il-programma-di-agglomerato-del-locarnese-paloc> (consulté le 15.03.2012).
- DT (2011b). *Trasporto pubblico: Rapporto vendite Arcobaleno 1997-2010*. Bellinzona: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sm/cosa-facciamo/documentazione/> (consulté le 1.03.2012).
- Dumont, M., (19.03.2007). De Cityssimo à la ville 24h/24h : augmentons le temps de travail ! *EspacesTemps.net*. Mensuelles. [en ligne]. Disponible sur : <http://espacestemps.net/document2202.html> (consulté le 28.10.2011).
- Espinasse, C., Buhagiar, P. (2004). *Les passagers de la nuit, Vie nocturne des jeunes*. L'Harmattan (Collection Logiques sociales).169 p.

- Favre, D. (2004). *Publicar, service sur mesure*. In Vodoz, L., Pfister-Giauque, B., Jemelin, C. (Dir.) *Les territoires de la mobilité*. L'aire du temps. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. (233-249).
- Ferrovie Luganesi SA (FLP) (2010). *Orari*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.flpsa.ch/orari.htm> (consulté le 16.04.2012).
- Ferrovie Federali Svizzere (FFS) (2010). *S-Bahn TILO. Rapporto e analisi utenza anni 2007–2008–2009*. FFS Traffico Regionale Ticino. Chiasso : Divisione viaggiatori, Traffico regionale.
- Fondation interjurassienne pour la statistique (FISTAT). (2012). *Statistiques*. Disponible online à l'adresse : <http://www.fistat.ch/extranet/common/stats/statistiques.hcst> (consulté le 28.02.2012).
- Fink, M., Vaucher Ducommun, S., (2006). *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001–2006*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique (OFS), Bureau suisse de prévention des accidents (bpa). Disponible sur : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/04/01/02.html> (consulté le 14.02.2012).
- Fondation idée : sport (2012). *Incontro Midnight Ascona*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.midnightworknet.ch/fr/magazine/standort/38973> (consulté le 25.04.2012).
- Giacomazzi, M. (2003). *Sui binari e sulle strade del Ticino*, in: DT (2003) *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*. Dati-Statistiche e società - Nr.1 marzo 2003. Bellinzona : USTAT.
- Ghisolfi, N., (2009). *Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta*. Motion parlementaire : Groupe PPD. [en ligne] Disponible sur : <http://www.ti.ch/CAN/SegGC/comunicazioni/GC/mozioni/MO688.htm> (consulté le 09.12.2011).
- Gouvernement jurassien (2006). *Message du Gouvernement au Parlement relatif a une subvention annuelle de 78'000 francs destinée à l'Association des transports nocturnes jurassiens*. République et canton du Jura. Disponible sur : <http://www.noctambus-jura.ch/fr/A-propos-de-l-assoc.html> (consulté le 2.02.2012).
- Grounauer, S. (2007). *Bilanci e prospettive*. In DT, *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*. Bellinzona: DT, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità.
- Gwiazdzinski, L. (2002a). *La nuit dimension oubliée de la ville : entre animation et insécurité. L'exemple de Strasbourg*. Thèse de doctorat publié sous forme électronique. Université Louis Pasteur de Strasbourg. Disponible sur : http://artxiker.ccsd.cnrs.fr/view_by_stamp.php?&halsid=epv7ro3t012l2seo94fa6l1km2&label=ETUDES-URBAINES&langue=en&action_todo=view&id=tel-00599146&version=1 (consulté le 10.09.2011).
- Gwiazdzinski, L. (2002b). *Les territoires de l'ombre : penser la ville, penser la nuit*. In Guigou J.-L. (Dir). *Territoires 2020*, 5, pp. 21-26. Paris : Délégation interministérielle à l'Aménagement

du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR). Disponible sur : <http://www.territoires.gouv.fr/territoires-2020-n-5-2002> (consulté le 12.09.2011).

Gwiazdzinski, L. (2003a). C. In *La nuit*. Revue des sciences sociales, 32, pp. 16-24. Université Marc Bloch Strasbourg.

Gwiazdzinski, L. (2003b). *La ville 24 heures sur 24*. Paris : de L'Aube.

Gwiazdzinski, L. (2004). La nuit : nouveau territoire des politiques urbaines ? In *Le Passant Ordinaire* n°49. La nuit. Disponible sur : <http://www.passant-ordinaire.com/revue/49-647.asp>. (consulté le 19.09.2011)

Gwiazdzinski, L. (2005a). *La nuit, dernière frontière de la ville*. Paris : De l'Aube.

Gwiazdzinski, L. (2005b). "On a tout intérêt à animer la nuit". In *L'Express* (27.10.2005). Disponible sur : http://www.lexpress.fr/region/laquo-on-a-tout-int-ecacute-r-ecirc-t-agrave-animer-la-nuit-raquo_484040.html (consulté le 18.09.2011).

Gwiazdzinski, L., (2006) La nuit dernière frontière de la ville. Cafés géographiques, Café Rey, Mulhouse ?. 3 octobre 2006. Disponible sur : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=996 (consulté le 04.10.2011).

Gwiazdzinski L. (2007). *Nuit d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières*. Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM) (Collection Chantiers).

Gwiazdzinski L. (2009). *La ville éphémère, festive et événementielle*. Conférence Nationale Permanente du Tourisme Urbain et Alliance de Villes Européennes de Culture. Acte du Colloque Tourisme urbain, patrimoine et qualité urbaine en Europe, 21-27 mars 2009, pp. 21-27. Disponible sur : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551110/en/> (consulté le 4.10.2011).

Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O. et Rossel, P. (2004). Mobilité et motilité de l'intention à l'action. *Cahier N°4 du Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)*. Consultation de recherche « mobilité et territoires urbains ». Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC). Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes (Collection Le Savoir Suisse).

I sindaci della Mesolcina impediscono il Nottebus (28 novembre 2011). *ilMoesano*. Giornale online di Mesolcina e Calanca [en ligne]. Disponible sur : <http://www.ilmoesano.ch/spip.php?article2821> (consulté le 20-04.2012).

Journal des débats du Parlement de la République et Canton du Jura n° 14 (2006). Delémont : Imprimerie Jurassienne SA. Disponible sur : <http://extranet.jura.ch/extranet/common/jojd/jd.hcst> (consulté le 9.03.2012).

Lafranchi, S., (2012). *LE VIE DELLA FORMAZIONE COMMERCIALE al CPC di LOCARNO*. [en ligne]. Disponible sur :

http://www.cpclocarno.ch/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=95 (consulté le 22.04.2012).

- La Posta (2012a). *Capriasca Night Express*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.postauto.ch/it/pag-startseite/pag-taeglich-unterwegs/pag-fahrplan-und-linienverkehr/pag-oeffentlicher-linienverkehr-nachtbus/pag-nachtbus-capriasca-night-express.htm> (consulté le 20.04.2012).
- La Posta (2012b). *Collina d'Oro Night Express*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.postauto.ch/it/pag-startseite/pag-taeglich-unterwegs/pag-fahrplan-und-linienverkehr/pag-oeffentlicher-linienverkehr-nachtbus/pag-nachtbus-collina-oro-night-express-2.htm> (consulté le 20.04.2012).
- La Posta (2012c). *Locarno Regional Pass*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.postauto.ch/it/pag-startseite/pag-taeglich-unterwegs/pag-fahrausweise/pag-spezial-fahrausweise/pag-locarno-regional-pass.htm> (consulté le 21.04.2012).
- La Poste Suisse. (2012). *CarPostal Suisse SA*. Bus sur appel. Disponible online à l'adresse: <http://www.carpostal.ch/pag-startseite/pag-mobilitaetsloesungen/pag-spezialverkehre/pag-rufbus.htm> (consulté le 23.02.2012).
- Liceo cantonale di Locarno (LILLO) (2012). *Gli studi al Liceo*. [en ligne]. Disponible sur : http://www.liceolocarno.ch/Liceo_di_Locarno/index.htm (consulté le 22.04.2012).
- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT), RS 700.
- Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques du 6 octobre 2006 (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFinfr), RS 725.13
- Loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960, RS 725.11
- Loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce du 13 mars 1964 ((Loi sur le travail, LTr), RS 822.11
- Marconis R. (2005). Nouveaux rythmes urbains : la ville à 1000 temps. *Café géographique*. Mon Caf', 23 mars 2005. Disponible sur http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=632 (consulté le 28.10.2011).
- Meyer, H.-R. et Kuster, J. (2009). *Monitoring de l'espace urbain suisse. Analyses des villes et agglomérations*. Bern : Office fédéral du développement territorial (ARE). Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00641/index.html?lang=fr> (consulté le 30.09.2011).
- Moll C. (2002). Zurich sous l'empire des lumières. *TRACÉS*. Lumière urbaine, 01/02, 6-10. Disponible sur : <http://www.revue-traces.ch/sommaires.php?jahr=2005>. (consulté le 17.10.2011)
- Noctambus Jura (2012). *Noctambus*. *En route jusqu'au bout de vos nuits*. Disponible online sur : <http://www.noctambus-jura.ch/fr/Accueil.html> (consulté le 13.03.2012).

Noctilien (2005). *Noctilien, un service de bus performant qui facilite vos déplacements*. Disponible sur : <http://www.noctilien.fr/Noctilien/pages/fr/contexte.html> (consulté le 2.12.2011).

Office fédéral de la statistique (2007). *La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*. Neuchâtel: OFS. Disponible sur : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/22/publ.html> (consulté le 20.10.2011).

Office fédéral de la statistique (OFS). (2012). *Comportement de la population en matière de transports. Mobilité-résultats*. [page Web]. Disponible sur : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/01/01/unterwegszeiten.html> (consulté le 12.03.2012).

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2003). *Le projet d'agglomération. Les buts, les caractéristiques et les éléments de contenu en bref*. Berne. Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/index.html?lang=fr> (consulté le 18.09.2011).

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2005). *Rapport 2005 sur le développement territorial*. Berne: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00275/index.html?lang=fr> (consulté le 05.10.2011).

Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail du 10 mai 2000 (OLT 1), RS 822.111

Pellegrini, T., (2003). *Il servizio notturno di trasporto pubblico del comune di Collina d'Oro*. Collina d'Oro Night Express. In La Posta Svizzera (2005). Informazioni di AutoPostale. Disponible sur : <http://www4.ti.ch/di/strade-sicure/trasporti-pubblici/collina-doro-night-express/> (consulté le 16.03.2012).

Petizione Nottebus: a che punto siamo? (9 avril 2011). *ilMoesano*. Giornale online di Mesolcina e Calanca [en ligne]. Disponible sur : <http://ilmoesano.ch/spip.php?article1834> (consulté le 28.02.2012).

Pini, G. (2004). Géographie des transports. In Bailly, A. (Dir.). *Concepts de la géographie humaine*. (175-183) Armand Colin : Paris.

Pini, G. (2007). *Support de cours : Géographie des transports*. Lausanne : Université de Lausanne, Institut de Géographie.

Rabadan (2010). *In treno al Rabadan*. [Page Web]. Disponible sur : http://www.rabadan.ch/it/55/in_treno_al_rabadan.aspx (consulté le 13.03.2012).

Rey, E. (2011). *Quartiers durables, Défis et opportunités pour le développement urbain*. Berne : Office fédéral du développement territorial ARE, Office fédéral de l'énergie (OFEN).

Rérat, P. (2005). *Etalement, fragmentation, mobilité: analyse des tendances de l'urbanisation dans la région de Neuchâtel*. In Da Cunha (Dir.). *Urbia: les cahiers du développement urbain durable*

1, (pp. 23-40). Lausanne : Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable.

Rérat, P., Pigué, E., Söderström, O. et Besson, R. (2008). « *Back to the City?* » *Étude de l'évolution démographique et de l'attractivité résidentielle des villes suisses*. Neuchâtel: Institut de géographie et Fonds national de la recherche scientifique. Disponible sur : <http://www2.unine.ch/geographie/page-2772.html> (consulté le 20.10.2011).

Robert P. (2011). *Le petit robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Rey-Debove, J. et Rey, A. (Dir.) Dictionnaires le robert.

Royoux, D., (2007). Temporalités urbaines et politiques publiques. In *Espace populations sociétés* [En ligne], Mis en ligne le 01 décembre 2009. Disponible à l'adresse : <http://eps.revues.org/index2305.html> (consulté le 22.09.11)

Schuler M., Dessemontet P. et Joye D., (2005). *Les niveaux géographiques de la Suisse. Recensement fédéral de la population 2000*. Statistique de la Suisse (OFS). Neuchâtel, 236 pages. Disponible sur : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=1880>. (consulté le 28.09.2011).

Scuola professionale artigianale e industriale Locarno (SPAI) (2012). *Profilo. Offerta formativa*. [en ligne]. Disponible sur : http://www.spailocarno.ch/spai/?p=page&id_area=1&id_subarea=9 (consulté le 22.04.2012).

Smadja G. (2009). *La nuit urbaine ordinaire. Quel Cadre Pour Une Gestion Publique ?* Enquête réputationnelle en France. Mémoire de master publié sous forme électronique. Université Pierre-Mendès-France à Grenoble. Institut d'Urbanisme de Grenoble. Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Diagnostiquer/diagnostiquer.htm (consulté le 10.10.2011).

Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA (2010). *ORARI E TARIFFE. BUXI*. [Page Web]. Disponible sur : http://www.centovalli.ch/orari_tariffe/buxi/buxi.php (consulté le 2.04.2012).

Storni, M. (2004). *mobilità nel Ticino*. DT, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità. Bellinzona: Salvioni arti grafiche.

Thomas M.-P. (2011). *En quête d'habitat : choix résidentiels et différenciation des modes de vie familiaux en Suisse*. Thèse de doctorat, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit, Laboratoire de Sociologie Urbaine.

Trasporti pubblici luganesi (TPL) (2011). *Corsia preferenziale*. [en ligne], 10. Disponible sur : <http://www.tpls.ch/rivista.htm> (consulté le 20.04.2012).

Trasporti pubblici luganesi (TPL) (2012) *LINEE E ORARI*. [Page Web]. Disponible sur : <http://www.tpls.ch/lineeorari.htm> (consulté le 25.04.2012).

Ufficio di statistica (USTAT) (2012). *01 Popolazione. Repubblica e Cantone Ticino*. [en ligne], <http://www3.ti.ch/DFE/DR/USTAT/index.php?fuseaction=prodotti.home&p1=33> (consulté le 12.04.2012).

Ville de Lausanne. (2011, 26 septembre). *Vie nocturne: une heure blanche pour apaiser la nuit* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.lausanne.ch/view.asp?DocId=36062> (Consulté le 29.10.2011).

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). (2012). *Nachtnetz*. Disponible online à l'adresse : <http://www.zvv.ch/de/fahrplan/nachtnetz/> (consulté le 25.10.2011).

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). (2006). *Nachtnetz-Vision. Mittelfristige Strategie für das ZVV-Nachtnetz*. Zürich. Disponible à l'adresse : <http://www.zvv.ch/de/fahrplan/nachtnetz/nachtnetz-vision.html> (consulté le 25.10.2011).

16. Remerciements

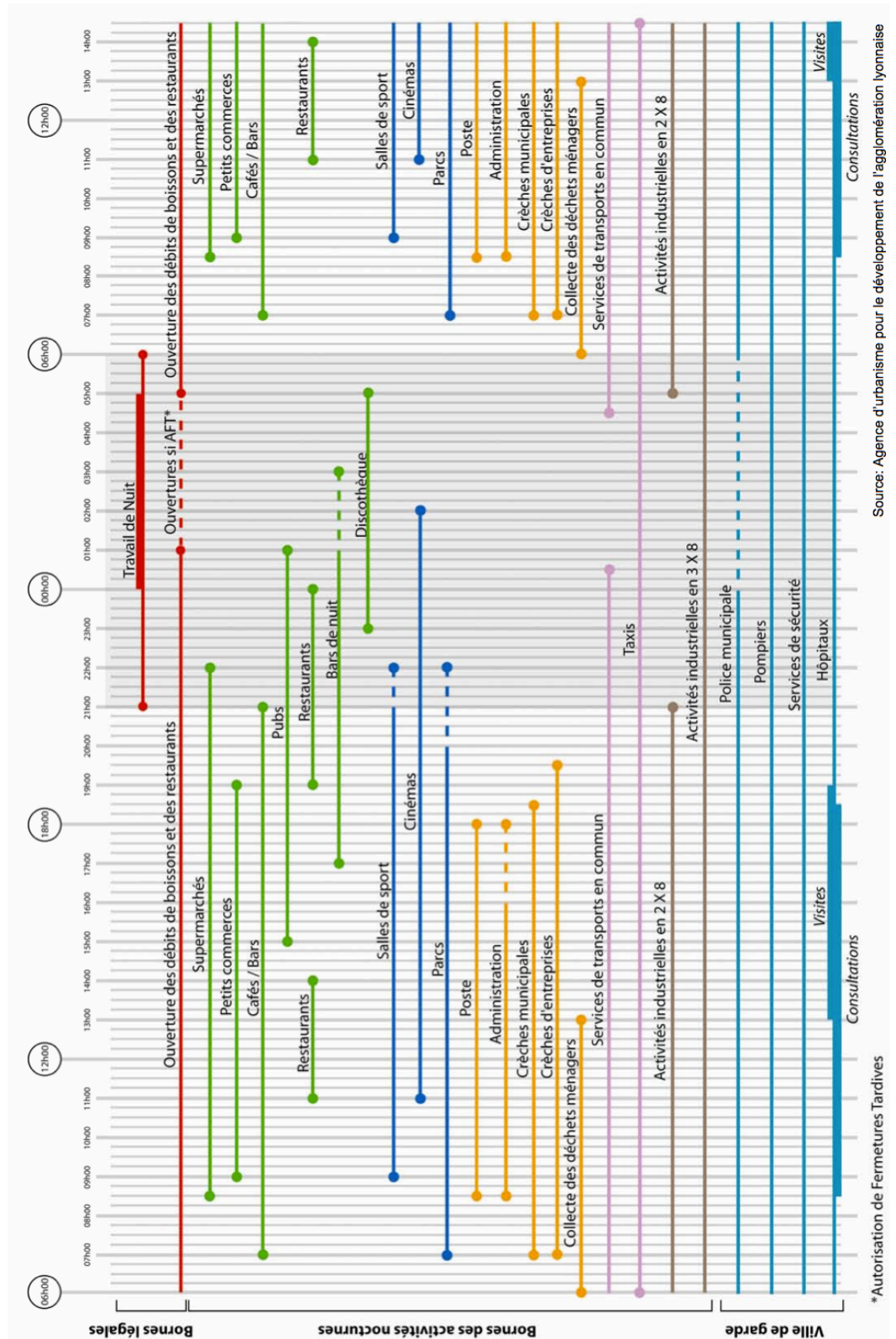
La réalisation de ce mémoire a été rendue possible grâce au soutien de nombreuses personnes auxquelles je tiens à exprimer toute ma gratitude :

- le Prof. Giuseppe Pini, directeur de mémoire et l'Ass. Diplômé Aurelio Vigani, expert, pour leur soutien et leur aide dans l'encadrement du travail ;
 - les représentants des entreprises de transport qui ont pris le temps de me rencontrer, de répondre à mes questions et de me faire part de leurs expériences et points de vue : M. Mauro Caronno et M. Giangiorgio Hebling (FART SA), M. Sandro Ruch et M. Filippo Tadini (AutoPostale SA), M. Gabriele Pellandini (TILO SA) ;
 - M. Daniele Sartori, directeur de l' « Ufficio dell'insegnamento medio superiore » et M. Francesco Franchini, directeur de l' « Ufficio della formazione commerciale e dei servizi », qui ont autorisé le déroulement de l'enquête ;
 - les directeurs des instituts de formation M. Claudio Cavallini (LILO), M. Sergio Lafranchi (CPC) et M. Michel Candolfi (SPAI) ainsi que les Profs. De géographie M. Marco Lupatini et Paolo Beretta pour avoir distribué personnellement le questionnaire à leurs étudiants ;
 - les étudiants des trois instituts de formation pour leur grande disponibilité dans le remplissage du questionnaire ;
 - les amis de l'Université, en particulier Adrien, Nicola, Simona, Sebastian, Lucas, Ivo et tous ceux que j'ai oublié de mentionner ;
 - Susanna, pour avoir corrigé une partie du travail ;
 - ma mère, mon père et ma famille qui m'ont toujours soutenu ;
 - Philia, à laquelle je suis infiniment reconnaissant pour son travail de correction et pour son aide dans le traitement des questionnaires.
-

17. Annexes

1. Offre urbaine et travail de nuit dans l'agglomération lyonnaise
2. Réseau de transports publics nocturnes de l'agglomération de Zurich
3. Zones de la Communauté tarifaire Ticino et Moesano
4. Rapport du Conseil d'Etat tessinois sur la motion "Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta"
5. Répartition modale des déplacements de/vers le centre de l'agglomération
6. Questionnaire soumis aux jeunes enquêtés

Annexe 1. Offre urbaine et travail de nuit dans l'agglomération lyonnaise

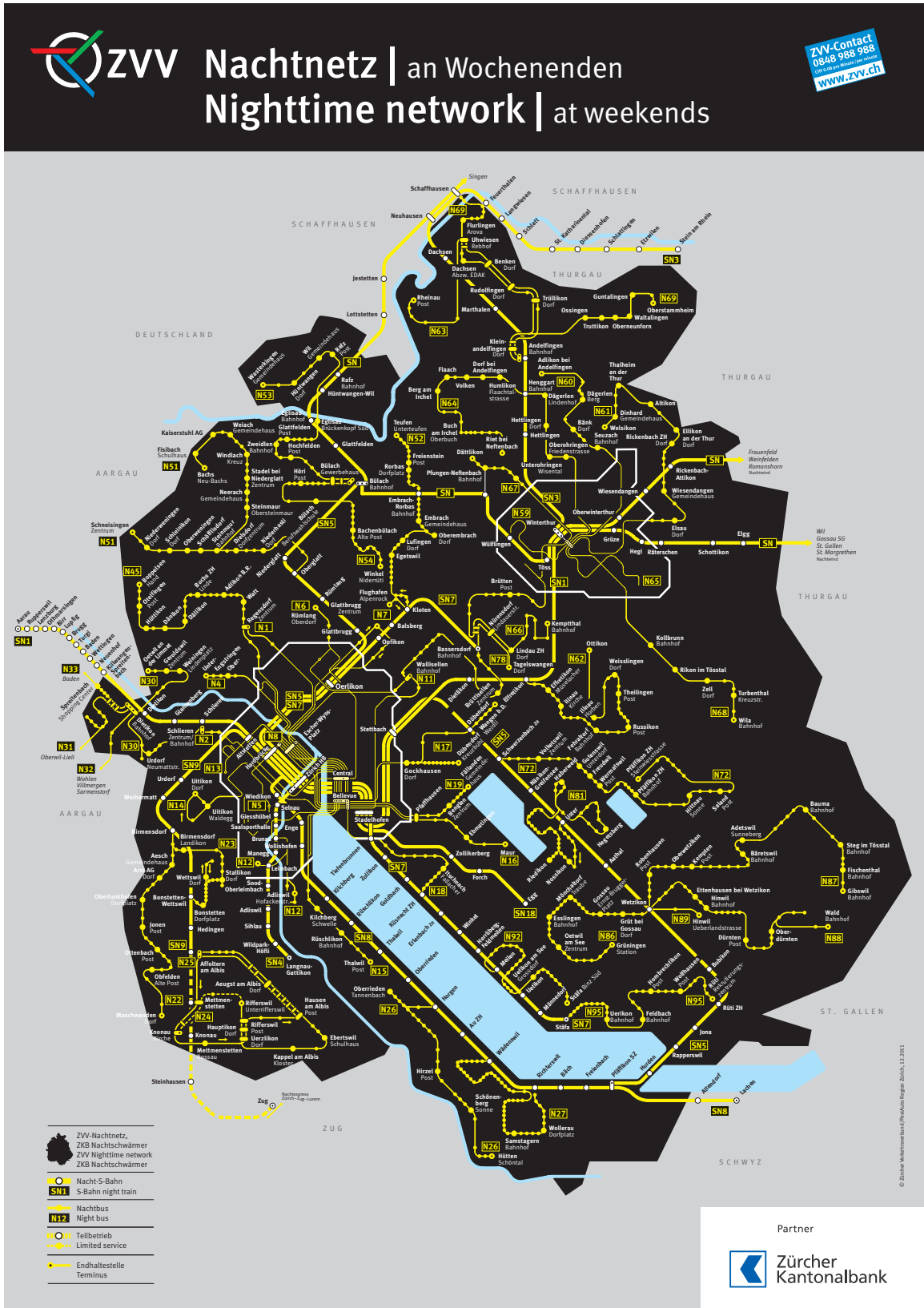


Source: Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

*Autorisation de Fermetures Tardives

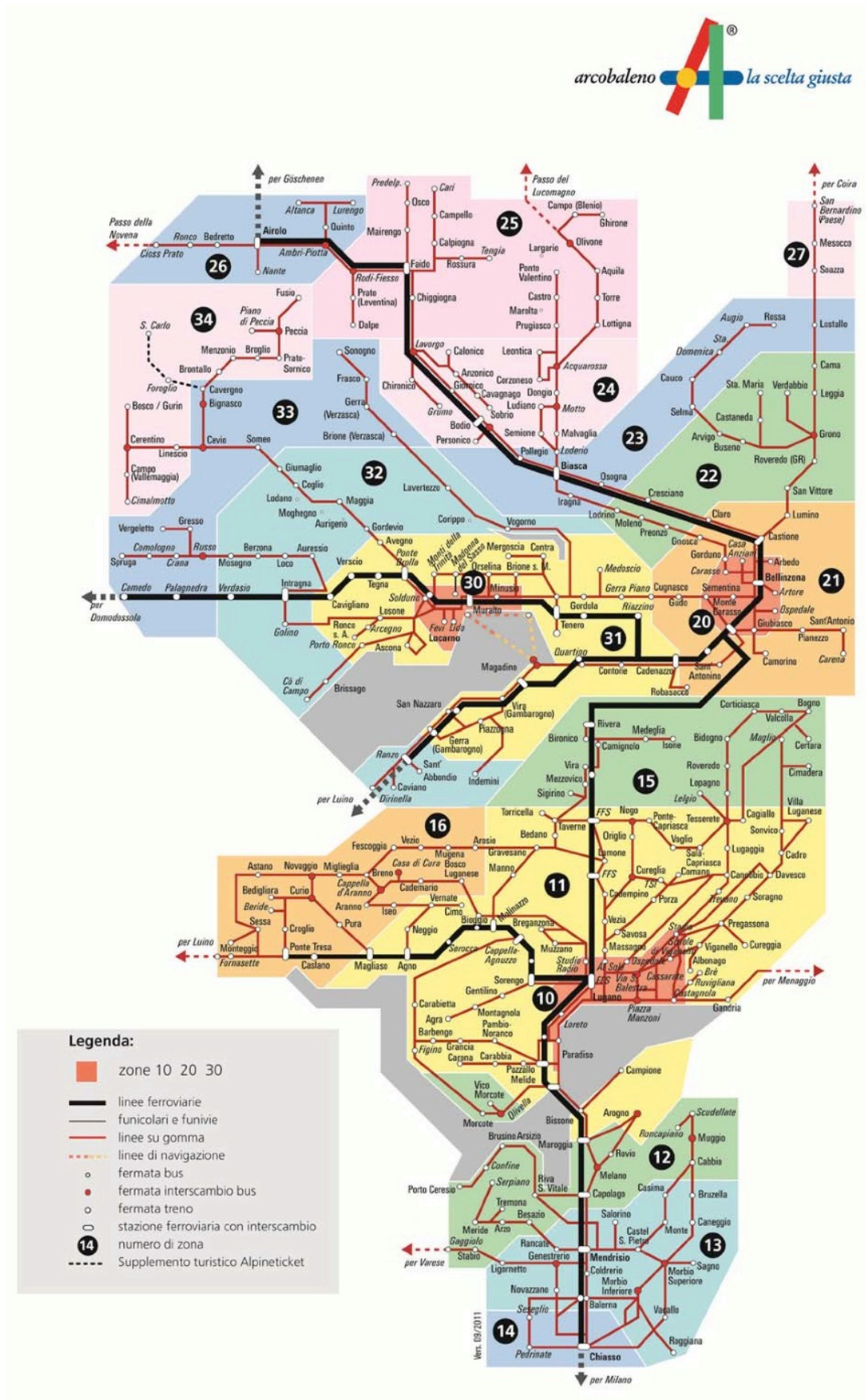
[Image tirée de Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnais, 2007 : 25]

Annexe 2. Réseau de transports publics nocturnes de l'agglomération de Zurich



[Image tirée de Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), 2012]

Annexe 3. Zones de la Communauté tarifaire Ticino et Moesano



[Image tirée de Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM), 2012]

Annexe 4. Rapport du Conseil d'Etat tessinois sur la motion "Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta"



Messaggio

| numero | data | Dipartimento |
|-------------|----------------|--------------|
| 6389 | 17 agosto 2010 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 11 maggio 2009 presentata da Nadia Ghisolfi per il Gruppo PPD "Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione concerne il tema del trasporto pubblico serale e notturno, del quale postula un ampliamento per permettere il rientro con il mezzo pubblico fino al proprio domicilio agli utenti che già fanno uso del trasporto ferroviario TiloPigiama.

Essa propone a tal scopo d'introdurre corse serali e notturne in tutti i comprensori ticinesi, in coincidenza con il servizio ferroviario regionale citato, disponibile nei fine settimana.

IN GENERALE

Seppure mirata ad alcune fasce orarie specifiche della giornata, la richiesta indicata nella mozione contempla un potenziamento del trasporto pubblico, tema sul quale questo Consiglio si è già recentemente espresso (cfr. messaggio n° 6338 del 30 marzo 2010) in risposta ad una mozione del 22 ottobre 2007 presentata da Graziano Pestoni e Giuseppe (Bill) Arigoni "Per una diversa mobilità (trasporti collettivi gratuiti - forti limitazioni del traffico individuale nei centri urbani)". Riportiamo di seguito un estratto della nostra risposta alla citata mozione poiché importante ed utile a comprendere l'orientamento strategico di questo Consiglio nel settore del trasporto pubblico, materia oggetto della mozione:

"Da almeno quindici anni il Cantone, in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni e le imprese di trasporto, a scadenze regolari ha deciso potenziamenti dell'offerta di trasporto pubblico combinati con un miglioramento della qualità del servizio (frequenze, materiale rotabile, puntualità, informazione, armonizzazione tariffale, ecc.). Alcuni progetti sono in corso di sviluppo e porteranno ad ulteriori notevoli miglioramenti nei prossimi anni. Citiamo ad esempio: la Comunità tariffale integrale, la riapertura della stazione ferroviaria di Castione e il prolungo dei treni TILO da Locarno e Como/Chiasso fino a questo nuovo nodo di interscambio, il potenziamento dell'offerta su gomma nel Luganese contestualmente all'apertura della galleria Veduggio-Cassarate, la realizzazione di nuove stazioni o l'ammodernamento di quelle esistenti, la Ferrovia Mendrisio-Varese, le gallerie di base di AlpTransit del San Gottardo e del Monte Ceneri.

Il trasporto pubblico regionale ed urbano in Ticino costa¹ annualmente 158 milioni di franchi di cui gli utenti coprono poco più di un terzo (55 mio fr). Il restante è assunto da Confederazione (40 mio fr), dal Cantone (43.2 mio fr) e dai Comuni (19.8 mio fr).

¹ Aggiornamento con dati del 2009.

Come si può notare, l'impegno finanziario per il Cantone è notevole. Al momento non è possibile ampliare questo impegno; anzi, questo Consiglio ha avviato una manovra di risanamento delle finanze che impone un'analisi rigorosa di tutti i compiti con oneri di gestione, tra cui anche il trasporto pubblico.

Questo Consiglio ritiene che in linea generale l'offerta di trasporto pubblico attuale sia confacente alle esigenze, ancorché da migliorare ulteriormente in modo mirato e selettivo in funzione della domanda. Il servizio al mattino presto è già oggi buono. Nelle fasce serali vi sono margini di miglioramento. Riteniamo tuttavia che la priorità vada data ai progetti indicati sopra e per i quali sono stati decisi importanti investimenti."

NELLO SPECIFICO DELLA RICHIESTA: IL TRASPORTO PUBBLICO SERALE-NOTTURNO

Nelle fasce orarie serali-notturne caratterizzate, salvo eccezioni, da volumi di spostamento non importanti, in quasi tutte le regioni del Cantone esiste attualmente un'offerta di trasporto pubblico che giudichiamo soddisfacente. Questa tipologia d'offerta assolve essenzialmente la funzione di garantire un servizio di base, inteso a soddisfare la domanda di mobilità in particolare per gli spostamenti nei fondovalle.

Nei collegamenti fra gli agglomerati, l'offerta TILO-Pigiama, introdotta dal Cantone inizialmente a titolo sperimentale, esula dal concetto di servizio di base poiché garantisce un'offerta supplementare, motivata dalla volontà di collegare tra loro i centri del Cantone anche in fasce orarie marginali, tenuto conto dell'esistenza di un maggiore potenziale di domanda. Comunque, come già detto, anche l'utenza che si sposta all'interno degli agglomerati, nelle zone suburbane e nelle valli dispone nella grande maggioranza dei casi di offerte mirate per assicurare il rientro a domicilio nelle fasce serali e notturne. Citiamo, a titolo di esempio, l'offerta estesa giornalmente fino alle ore 23.00 - 24.00 sulle linee urbane negli agglomerati di Locarno, Lugano e Mendrisio-Chiasso, sulle linee ferroviarie TILO S10 e S20, FART e FLP e sulle linee bus regionali Bellinzona-Airolo, della Valle di Blenio, della Mesolcina e fra Bellinzona e Locarno. Inoltre, il venerdì ed il sabato notte, vi sono corse nella fascia oraria 23:30-02:00 su tutte le linee principali di fondovalle: Leventina, Riviera, Valle di Blenio, Locarno-Bellinzona, Vallemaggia, Gambarogno, Tesserete, Sonvico, Mendrisio-Chiasso, Ferrovia Lugano-Ponte Tresa e nella vicina Mesolcina. Esistono poi alcuni servizi supplementari, promossi soprattutto grazie all'iniziativa di Enti regionali e/o Comuni, come Capriasca Night Express, Collina d'Oro Night Express, Nottabus Lugano.

Il trasporto serale e notturno potrà essere in futuro ancora puntualmente migliorato ma, tenuto conto anche delle risorse finanziarie disponibili, a giudizio di questo Consiglio non può figurare nell'elenco delle misure prioritarie da attuare, soprattutto nell'attuale, delicato contesto delle finanze cantonali.

Riteniamo che il trasporto pubblico debba in effetti in prima linea perseguire gli obiettivi di soddisfare al meglio le esigenze di trasporto legate agli spostamenti "obbligatori" per lavoro e formazione durante la giornata e nelle fasce orarie di maggior carico ed a forte domanda (ore di punta) nonché quelli per le attività di svago e per gli acquisti durante le ore giornaliere.

CONCLUSIONE

Il Consiglio di Stato ritiene che un'ulteriore estensione generalizzata dell'offerta serale e notturna non rappresenti un intervento prioritario rispetto agli obiettivi primari del trasporto pubblico. Esso si rivelerebbe contrario al principio secondo cui è opportuno investire le risorse dello Stato in base all'importanza e all'urgenza dei problemi da risolvere e di riflesso in quegli interventi grazie ai quali il beneficio complessivo per la collettività risulta maggiore.

Resta evidentemente l'impegno d'esaminare nei prossimi anni, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e d'intesa con le Commissioni regionali dei trasporti e le imprese nel quadro dell'annuale (dal 2012 biennale) procedura d'allestimento e pubblicazione degli orari e relativa negoziazione dei mandati di prestazione, eventuali aumenti mirati delle prestazioni di trasporto serali e notturni, da calibrare in funzione del potenziale della domanda.

Tenuto conto delle considerazioni sopraelencate, il Consiglio di Stato chiede al Parlamento di respingere la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini
Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 11.05.2009

MOZIONE**Trasporti pubblici serali e notturni: il Ticino necessita di una migliore offerta**

dell'11 maggio 2009

Prendendo spunto da quanto promosso a livello locale da Generazione Giovani (Bellinzonese-Riviera), la presente mozione vuole affrontare la problematica legata all'offerta di trasporti serali/notturni, al fine di consentire a giovani e meno giovani il rientro in sicurezza dopo una serata con amici a cena, al bar, in discoteca, eccetera. Il problema non riguarda infatti solo la regione del Bellinzonese, ma si estende a tutto il territorio ticinese, in particolar modo alle regioni più periferiche.

Dall'analisi delle statistiche di Polizia riguardanti gli incidenti della circolazione stradale per gli anni 2006 e 2007, il fattore "alcoemia" entra in gioco a partire dalle ore 22:00 per raggiungere il suo apice tra le ore 2:00 e le ore 3:00 di notte con un'ultima punta verso le ore 6:00. L'abuso di alcol è tristemente il detentore del primato per quanto riguarda gli incidenti stradali durante il fine settimana. I giovani, nella fascia d'età compresa tra i 18 e i 30 anni, sono in assoluto i maggiori protagonisti di incidenti e di incidenti con alcoemia.

Con la presente mozione non si vuole giustificare il consumo sfrenato di alcol, bensì incentivare l'uso del mezzo pubblico e garantire un servizio adatto alle esigenze della popolazione. Siamo infatti convinti che una migliore offerta in tutte le fasce orarie (quindi anche quelle serali e notturne) possa incentivare un maggiore utilizzo del mezzo pubblico, a tutto vantaggio della sicurezza oltre che della protezione dell'ambiente.

In questo senso, da dicembre 2008 le FFS hanno introdotto un nuovo concetto di trasporto notturno: il TiloPigiama. Questo treno transita nei fine settimana (venerdì e sabato), sulla linea S10 Chiasso-Lugano-Bellinzona-Biasca e sulla linea S20 Locarno-Bellinzona e costituisce sicuramente una buona soluzione per coprire - sebbene in parte - il vuoto notturno lasciato dai mezzi di trasporto pubblici. L'offerta garantisce infatti il trasporto fino alle stazioni citate in precedenza, senza un collegamento che prosegua ulteriormente verso i paesi limitrofi. È quindi probabile che chi non abita nei pressi della stazione copra la distanza fino al domicilio con un mezzo di trasporto privato, vanificando quindi in parte gli obiettivi che il servizio offerto potrebbe invece raggiungere in modo completo: usufruire di un mezzo pubblico che permetta di spostarsi in tutta sicurezza, dall'inizio alla fine della serata, lasciando a casa il mezzo di trasporto privato.


Quello che si chiede è l'estensione a tutti i comprensori ticinesi di quanto già instaurato in diverse realtà, vedi ad esempio: Capriasca Night Express, Nottabus (Lugano) e Collina d'Oro Night Express. Si chiede cioè il collegamento dalla stazione a "casa" (paesi limitrofi). Questo permetterebbe di completare il servizio esistente di TiloPigiama e permetterebbe anche a chi abita in zone più discoste (Leventina, Blenio, Muggio, Vallemaggia, eccetera) di usufruire di un servizio pubblico serale/notturno.

Per questi motivi, facendo uso delle facoltà previste dall'art. 101 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, si chiede all'Esecutivo cantonale:

- di attivarsi a favore dell'introduzione del principio delle corse serali/notturne in tutti i comprensori ticinesi, a complemento del sistema esistente di TiloPigiama, in modo da permettere il rientro in sicurezza nel Comune di domicilio.

Nadia Ghisolfi
per il Gruppo PPD

Annexe 6. Questionnaire soumis aux jeunes enquêtés

| | | |
|--|---|---|
|  | | Ottobre 2011 Gabriele.Leonardi@unil.ch |
| Indagine sulle pratiche e i bisogni degli studenti del Locarnese in materia di mobilità notturna | | |
| L'obiettivo del presente questionario è di raccogliere informazioni per la realizzazione di un lavoro di Master universitario sul tema della mobilità notturna nell'agglomerato del Locarnese. Le risposte sono anonime e i dati raccolti saranno trattati in modo confidenziale. | | |
| 1. Informazioni generali | | |
| 1.1 | Età : ____ anni | |
| 1.2 | Domicilio: 1 Via: _____ 2 NPA: _____ 3 Comune: _____ | |
| 1.3 | Sesso: <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F | |
| 1.4 | Scuola: <input type="checkbox"/> Liceo <input type="checkbox"/> CPC <input type="checkbox"/> SPAI | |
| 1.5 | Anno scolastico: <input type="checkbox"/> 1° <input type="checkbox"/> 2° <input type="checkbox"/> 3° <input type="checkbox"/> 4° | |
| 1.6 | Quali abbonamenti per i trasporti pubblici possiedi? (Più risposte possibili) | |
| | 1 <input type="checkbox"/> Arcobaleno 1.1 Zona (e): _____ 2 <input type="checkbox"/> Metà – prezzo + Binario 7 (FFS) | |
| | 3 <input type="checkbox"/> Metà - prezzo (FFS) 4 <input type="checkbox"/> Generale (FFS) 5 <input type="checkbox"/> Altro: _____ | |

| | | |
|--------------------------------------|--|--|
| 2. Attività serali e notturne | | |
| 2.1 | In quale regione o comune sei uscito per divertirti lo scorso sabato sera? (Se hai frequentato più di una località, indica quella dove hai passato più tempo durante la serata) | |
| | 1 <input type="checkbox"/> Locarno 2 <input type="checkbox"/> Vallemaggia 3 <input type="checkbox"/> Bellinzona 4 <input type="checkbox"/> Lugano 5 <input type="checkbox"/> Gambarogno 6 <input type="checkbox"/> Valle Verzasca 7 <input type="checkbox"/> Centovalli 8 <input type="checkbox"/> Altro: _____ | |
| 2.2 | Quante volte hai frequentato questi luoghi lo scorso sabato sera? (Inserisci il numero) | |
| | 1 Bar _____ 4 Ristorante _____ 7 Altro: _____ 2 Abitazione (amici, etc.) _____ 5 Cinema _____ 3 Spazi pubblici (giardini, piazze, etc.) _____ 6 Discoteca _____ | |
| 2.3 | Sei d'accordo con la seguente affermazione : “ Locarno dispone di una vasta offerta di svago e divertimento durante la notte”? | |
| | 1 <input type="checkbox"/> Non d'accordo 2 <input type="checkbox"/> Non molto d'accordo 3 <input type="checkbox"/> In parte d'accordo 4 <input type="checkbox"/> Assolutamente d'accordo | |

| | |
|-----|--|
| 2.4 | <p>Se hai risposto 1,2 o 3 alla domande precedente, quali proposte faresti per migliorare l'offerta di svago notturno nella regione di Locarno?</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> |
|-----|--|

3. Spostamenti la sera e i week-end

| 3.1 | <p>Nell'ultimo mese con quale frequenza sei uscito il <u>giovedì</u> sera?</p> <p> <input type="checkbox"/> Una volta a settimana <input type="checkbox"/> Una volta ogni due settimane <input type="checkbox"/> Una volta al mese <input type="checkbox"/> Mai </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--|------------------|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|--|-------------|--|--|--|--|--|--|
| 3.2 | <p>Nell'ultimo mese con quale frequenza sei uscito il <u>venerdì</u> sera?</p> <p> <input type="checkbox"/> Una volta a settimana <input type="checkbox"/> Una volta ogni due settimane <input type="checkbox"/> Una volta al mese <input type="checkbox"/> Mai </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 | <p>Nell'ultimo mese con quale frequenza sei uscito il <u>sabato</u> sera ?</p> <p> <input type="checkbox"/> Una volta a settimana <input type="checkbox"/> Una volta ogni due settimane <input type="checkbox"/> Una volta al mese <input type="checkbox"/> Mai </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4 | <p>Quale mezzo di trasporto utilizzi normalmente per il tragitto di <u>ANDATA</u> quando esci la sera ?</p> <p> 1 <input type="checkbox"/> Bus / Autopostale 6 <input type="checkbox"/> Bicicletta 11 <input type="checkbox"/> Taxi 2 <input type="checkbox"/> Treno 7 <input type="checkbox"/> Monopattino, skateboard, etc. 12 <input type="checkbox"/> Battello 3 <input type="checkbox"/> Treno + Bus 8 <input type="checkbox"/> Auto (come passeggero) 13 <input type="checkbox"/> A piedi 4 <input type="checkbox"/> Motorino 9 <input type="checkbox"/> Auto (come guidatore) 14 <input type="checkbox"/> Altro: _____ 5 <input type="checkbox"/> Moto / Scooter 10 <input type="checkbox"/> Auto + trasporti pubblici </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5 | <p>Utilizzo questo mezzo di trasporto perché ... (Valuta l'importanza di ogni criterio nella tua scelta)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">Non importante</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">Molto importante</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 ... non ho nessuna scelta alternativa</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2 ... è vicino ai miei luoghi d'uscita</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>3 ... è rapido</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>4 ... è comodo</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>5 ... è rispettoso dell'ambiente (inquinamento, etc.)</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>6 ... così posso bere alcool</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>7 ... mi costa meno (spostamenti con altri mezzi di trasporto più cari)</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>8 ... mi permette di preservare la forma fisica e fare esercizio</td> <td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>9 Altro (Precisate)</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">Non importante Molto importante</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <hr/> <hr/> </td> </tr> </tbody> </table> | | Non importante | | | | | Molto importante | 1 ... non ho nessuna scelta alternativa | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 2 ... è vicino ai miei luoghi d'uscita | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 3 ... è rapido | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 4 ... è comodo | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 5 ... è rispettoso dell'ambiente (inquinamento, etc.) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 6 ... così posso bere alcool | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 7 ... mi costa meno (spostamenti con altri mezzi di trasporto più cari) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 8 ... mi permette di preservare la forma fisica e fare esercizio | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | 9 Altro (Precisate) | Non importante Molto importante | | | | | | <hr/> <hr/> | | | | | | |
| | Non importante | | | | | Molto importante | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 ... non ho nessuna scelta alternativa | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 ... è vicino ai miei luoghi d'uscita | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 ... è rapido | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 ... è comodo | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 ... è rispettoso dell'ambiente (inquinamento, etc.) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 ... così posso bere alcool | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 ... mi costa meno (spostamenti con altri mezzi di trasporto più cari) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 ... mi permette di preservare la forma fisica e fare esercizio | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 Altro (Precisate) | Non importante Molto importante | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <hr/> <hr/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.6 | <p>In quale fascia oraria hai l'abitudine di lasciare il domicilio quando esci la sera?</p> <p> <input type="checkbox"/> prima delle 18h <input type="checkbox"/> 18h - 20h <input type="checkbox"/> 20h - 22h <input type="checkbox"/> 22h - 24h <input type="checkbox"/> dopo le 24h </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.7 **Quale mezzo di trasporto utilizzi normalmente per il tragitto di RITORNO quando esci la sera ?**

1 Bus / Autopostale 6 Bicicletta 11 Taxi
 2 Treno 7 Monopattino, skateboard, etc. 12 A piedi
 3 Treno + Bus 8 Auto (come passeggero) 13 Altro: _____
 4 Motorino 9 Auto (come guidatore)
 5 Moto / Scooter 10 Auto + trasporti pubblici

3.8 **Utilizzo questo mezzo di trasporto perché** (Valuta l'importanza di ogni criterio nella tua scelta)

| | | | | | | | | |
|---|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|
| | | Non importante | | | | | | Molto importante |
| 1 | non ho nessuna scelta alternativa | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 2 | è vicino ai miei luoghi d'uscita | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 3 | è rapido | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 4 | è comodo | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 5 | è rispettoso dell'ambiente (inquinamento, etc.) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 6 | così posso bere alcool | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 7 | mi costa meno (spostamenti con altri mezzi di trasporto più cari) | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |
| 8 | mi permette di preservare la forma fisica e fare esercizio | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | |

9 Altro (Precisate)

3.9 **Qual è il tuo livello di soddisfazione in merito ai criteri seguenti per i tuoi spostamenti notturni?**

| | | | | | | | | |
|---------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | | Insufficiente | | | | | Eccellente | Non lo so |
| Trasporti Pubblici | 1 Orari | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 2 Sicurezza | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 3 Confort | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 4 Area geografica coperta | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 5 Corrispondenze | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | |
|--------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | | Insufficiente | | | | | Eccellente | Non lo so |
| Treno | 1 Orari dei treni di notte | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 2 Sicurezza | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 3 Confort | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 4 Corrispondenze | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | |
|-------------------|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | | Insufficiente | | | | | Eccellente | Non lo so |
| Automobile | 1 Numero di posteggi vicino ai luoghi d'uscita | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | 2 Prezzo dei posteggi | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------|-----------|--|
| | Due - ruote motorizzate | 1 Numero di posteggi presso i luoghi d'uscita | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | | 2 Sicurezza | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | Bicicletta | 1 Sicurezza (sulla strada) | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | | 2 Sicurezza posteggio (furto bicicletta) | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | | 3 Piste ciclabili a disposizione | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | A piedi e altro (monopattino, etc.) | 1 Sicurezza | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | | 2 Segnaletica (illuminazione, etc.) | Insufficiente | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Eccellente | Non lo so | |
| | 3.10 | In quale fascia oraria hai l'abitudine di ritornare a casa quando esci la sera? | | | | | | | | | | |
| | | <input type="checkbox"/> prima delle 22h <input type="checkbox"/> 22h - 24h <input type="checkbox"/> 24h - 2h <input type="checkbox"/> 2h - 4h <input type="checkbox"/> dopo le 4h | | | | | | | | | | |

4. Trasporti pubblici notturni

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--|---------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------|--|--|
| 4.1 | Conosci il servizio BUXI? | | | | | | | | | | |
| | 1 <input type="checkbox"/> SI 2 <input type="checkbox"/> NO | | | | | | | | | | |
| | <i>Se hai risposto NO, passa direttamente alla domanda 4.6</i> | | | | | | | | | | |
| 4.2 | Se hai risposto SI alla domanda precedente, utilizzi il servizio BUXI per il rientro a casa? | | | | | | | | | | |
| | 1 <input type="checkbox"/> Mai 2 <input type="checkbox"/> A volte 3 <input type="checkbox"/> Spesso 4 <input type="checkbox"/> Sempre | | | | | | | | | | |
| 4.3 | Se hai risposto "mai" alla domanda 4.2, per quali ragioni? | | | | | | | | | | |
| | <hr/> <hr/> | | | | | | | | | | |
| | <i>Passa direttamente alla domanda 4.6</i> | | | | | | | | | | |
| 4.4 | Se hai risposto 2, 3 o 4 alla domanda 4.2, qual è il tuo livello di soddisfazione in merito ai criteri seguenti? | | | | | | | | | | |
| | | Insoddisfatto | 1 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 5 <input type="checkbox"/> | 6 <input type="checkbox"/> | Molto soddisfatto | | |
| | 1 Orari | | | | | | | | | | |
| | 2 Costo della corsa | | | | | | | | | | |
| | 3 Confort | | | | | | | | | | |
| | 4 Area geografica coperta | | | | | | | | | | |
| | 5 Informazione (Pubblicità, etc.) | | | | | | | | | | |
| | | Insoddisfatto | | | | | | | Molto soddisfatto | | |
| 4.5 | Quali misure proporresti per migliorare il servizio BUXI? | | | | | | | | | | |
| | <hr/> <hr/> <hr/> | | | | | | | | | | |

| | |
|-----|--|
| 4.6 | <p>Saresti disposto ad utilizzare un servizio di trasporto pubblico (tipo “Nottabus”) per il rientro a casa?</p> <p>1 <input type="checkbox"/> NO,</p> <p>2 <input type="checkbox"/> SI, alle seguenti condizioni: (Più risposte possibili)</p> <p>2.1 <input type="checkbox"/> Se gli orari di partenza coincidessero con gli orari di chiusura dei locali</p> <p>2.2 <input type="checkbox"/> Se la fermata del “Nottabus” fosse vicina a casa</p> <p>2.3 <input type="checkbox"/> Se a bordo della corsa siano presenti degli agenti di sicurezza</p> <p>2.4 <input type="checkbox"/> Se il prezzo della corsa fosse compreso nell’abbonamento che possiedo</p> <p>2.5 <input type="checkbox"/> Se esistesse un abbonamento speciale per gli spostamenti notturni</p> <p>2.7 <input type="checkbox"/> Altre condizioni (precisare) _____ _____ _____</p> |
| 4.7 | <p>Qualora esistesse un servizio tipo “Nottabus”, quante corse sarebbero necessarie e a che ora vorresti poter prendere un bus per rientrare a casa?</p> <p>1 Prima corsa alle Ore: _____ min: _____</p> <p>2 Seconda corsa 2.1 <input type="checkbox"/> SI 2.2 <input type="checkbox"/> NO 2.3 Se SI alle Ore: _____ min: _____</p> <p>3 Osservazioni _____ _____</p> |
| 4.8 | <p>Quanto saresti disposto a pagare per un biglietto?</p> <p>Franchi : _____</p> |
| 4.9 | <p>Quale (i) proposta (e) faresti per migliorare il servizio di trasporto notturno nella regione del Locarnese?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> |

Grazie per la tua disponibilità!