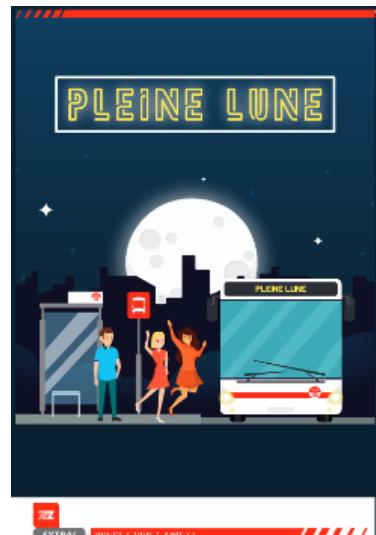


L'offre de transport en commun nocturne

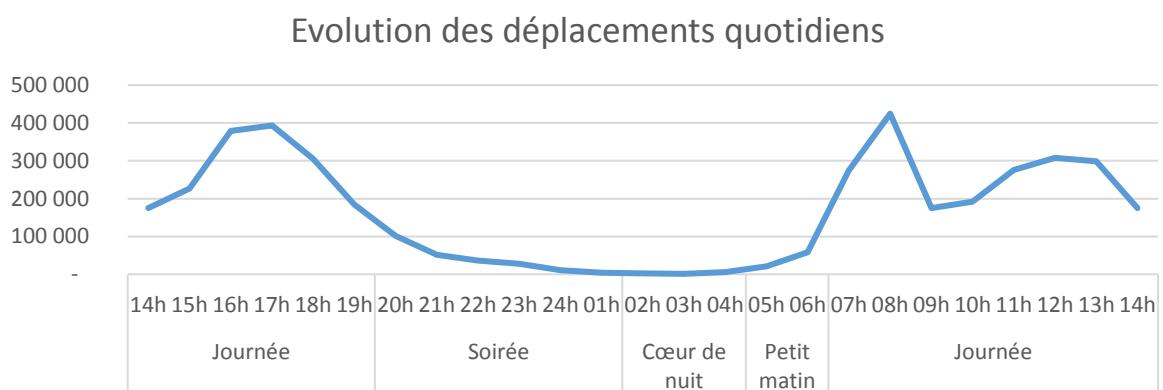
Etude réalisée par Tom BILOCQ, encadrée par Arnaud MARGUIER de KEOLIS LYON
Voie d'approfondissement transport – MASTER TURP

Dans le monde de la mobilité urbaine, le transport de personne nocturne tient une place à part. Que ce soit du côté de l'offre ou de la demande, ses caractéristiques diffèrent d'un réseau de transport en commun diurne. Actuellement, l'offre de nuit au sein de la métropole lyonnaise se limite au réseau Pleine Lune. Afin d'aller plus loin, le Sytral a voté la prolongation des horaires de métro jusqu'à deux heures le week-end d'ici la fin de l'année, mais cette mesure peut nécessiter d'être accompagnée.

Toutefois, l'efficacité et la pertinence d'un réseau de transport en commun provient en grande partie de la densité de population du territoire qu'il dessert. Plus cette densité est importante, plus la présence de transport en commun est adaptée. Or, le nombre de déplacements nocturnes reste très faible. Il représente seulement 0.5 % des trajets effectués quotidiennement dans le Grand Lyon entre minuit et quatre heures.



Visuel des lignes Pleine Lune



Evolution des déplacements quotidiens du Grand Lyon. Source : EMD 2015

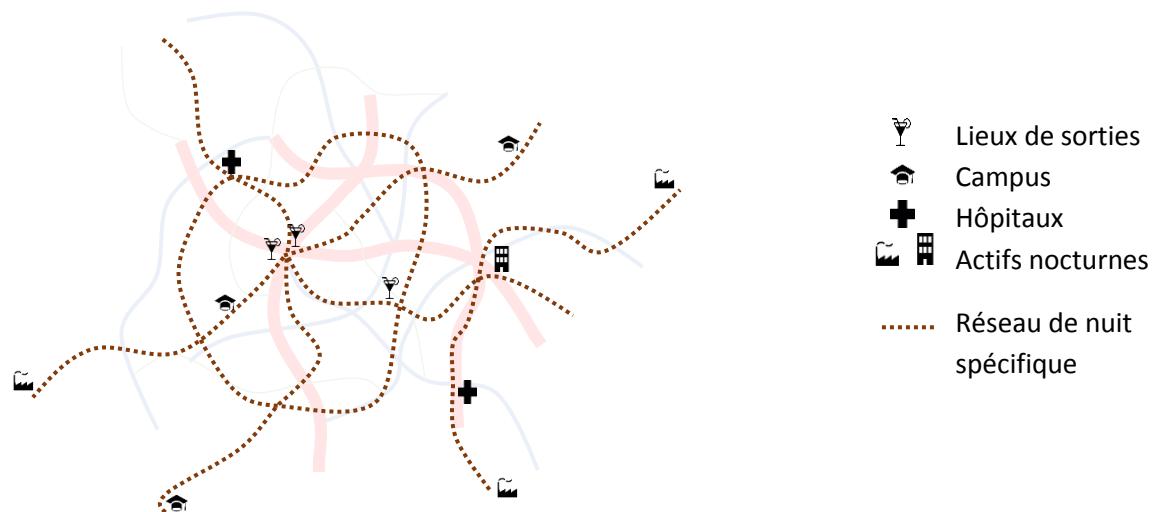
L'étude de la mobilité nocturne du Grand Lyon a permis de définir plus précisément la demande potentielle pour baser les fondements d'un futur réseau nocturne. La population se déplaçant la nuit est une population majoritairement jeune et étudiante. 25 % des déplacements ayant lieu entre minuit et quatre heures ont un lien avec l'hyper centre de la métropole, soit le Vieux Lyon ainsi que le premier arrondissement. Leur motif principal est le loisir-domicile. La population active est

présente mais trop peu nombreuse pour être captive d'un réseau de transport en commun nocturne. Cela corrobore avec la présence des lieux festifs dans l'hyper centre. En effet, les principaux générateurs de déplacements nocturnes sont les bars, les discothèques ainsi que les centres de santé disposant d'un service d'urgence. La demande ayant pour principale objet le loisir, celle-ci est plus importante en fin de semaine et le week-end.

Le parangonnage des réseaux de transport de soirée et de nuit de plusieurs villes françaises et européennes a fait ressortir les solutions d'offres possibles pour mettre en place un service de transport en commun de nuit : ces dernières allant de la prolongation des horaires du réseau diurne jusqu'à la création d'un réseau spécifique la nuit. Ces solutions sont modulables en faisant varier les horaires d'ouverture du réseau, la fréquence des lignes, les jours desservis dans la semaine ou encore la période de l'année.

Les modes alternatifs aux transports en commun sont aussi à prendre en considération. Ils ne doivent pas être présentés comme concurrents au service de public mais comme des moyens d'intermodalité et de réponse à la problématique du dernier kilomètre par exemple. Un des principaux freins à l'usage des transports urbain nocturne, la sécurité, ne doit pas être négligée non plus. La sécurisation dont le coût représente plus de la moitié du coût global du service de transport est primordiale pour garantir son attractivité.

Cette étude a abouti à deux propositions de réseau de transport en commun de nuit pour la métropole du Grand Lyon. La première proposition prolonge les horaires de l'ensemble du réseau structurant (métro, tramway et lignes C) jusqu'à 2h la nuit du jeudi au vendredi et les deux nuits suivantes. De 2 h à 4 h, les lignes Pleine Lunes circuleraient avec une fréquence doublée par rapport à aujourd'hui. Une seconde proposition basée sur un réseau de huit lignes de bus spécifiques articulées autour des lignes de métro dont les horaires seraient prolongés. Ce réseau circulerait de 00h30 à 3 h 30 les trois mêmes nuits que précédemment. La première proposition a pour principaux avantages de proposer une offre plus lisible pour la clientèle TCL.



Réseau spécifique de nuit fictif reliant les principaux générateurs de déplacements nocturnes.

Ces deux scénarii émergent d'un équilibre entre la volonté de créer un service attractif pour la clientèle en lien avec la volonté politique et les contraintes techniques (d'infrastructure et de logistique) et financières d'un réseau de transport en commun.