



HAL
open science

Quel “ sur-saut ” de nuit en Occitanie ? L’appropriation du train de nuit dans les villes petites et moyennes d’Occitanie

Guillaume Carrouet, Bruno Revelli

► To cite this version:

Guillaume Carrouet, Bruno Revelli. Quel “ sur-saut ” de nuit en Occitanie ? L’appropriation du train de nuit dans les villes petites et moyennes d’Occitanie. Congrès du centenaire de l’UGI : Le temps des géographes - Time for geographers, UGI - IGU, Jul 2022, Paris, France. hal-04097105

HAL Id: hal-04097105

<https://hal.science/hal-04097105>

Submitted on 15 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Quel « sur-saut » de nuit en Occitanie ? L'appropriation du train de nuit dans les villes petites et moyennes d'Occitanie

Présentation à l'UGI – Paris - 22 juillet 2022 – Session « Le train de nuit, de l'équilibre des territoires à la préservation du climat en un saut d'une nuit »

Guillaume Carrouet – ART-Dev, Université de Perpignan Via Domitia
Bruno Revelli – LISST-Cieu, Université Toulouse 2 Jean Jaurès

A l'image du retour de la Palombe Bleu à Tarbes ou du succès des Nightjet autrichien, le train de nuit connaît un succès nouveau, aussi bien sur les plans économiques, médiatiques que politiques. Ce renouveau a lieu après plusieurs décennies de rétractation de l'offre en France (Zembri, 2017). En ce sens on peut tout à fait parler de sursaut en un seul mot, soit une « *réaction par laquelle on se ressaisit après une période d'abatement ou de renoncement, après avoir subi des événements pénibles* »¹. L'objet de cette présentation n'est pas de revenir sur les raisons et le contenu de ce sursaut (DGITM, 2021 ; Sanchez, 2021 ; Carrouet, Mimeur, à paraître) mais bien d'en questionner la pertinence auprès des acteurs locaux, dans les territoires directement desservis par deux de ces trains, le « pyrénéen » et « l'occitan »².

Ce qui nous a amené à parler de « sur-saut » en deux mots est une forme de paradoxe entre le constat d'une accessibilité assez exceptionnelle que l'offre de train de nuit permet pour certains territoires enclavés et le manque de valorisation apparent de cette desserte par ces mêmes territoires (Figure 1). Cette bonne accessibilité se traduit d'abord par la possibilité de partir le soir pour arriver le matin mais aussi par des tarifs plutôt raisonnables quand on les compare aux trains de jour ou à l'avion. Le paradoxe réside dans le constat d'une mauvaise connaissance de cette offre par les acteurs de ces territoires - certains en ignorent même l'existence - et de la faiblesse des solutions de pré et post acheminement à disposition dans la plupart des villes desservies. Le voyageur semble ainsi condamné à utiliser sa voiture pour ces trajets. C'est donc ce « sur-saut », dans les consciences et à travers cette prise en charge du voyageur après et avant son saut de nuit, que nous souhaitons interroger ici.

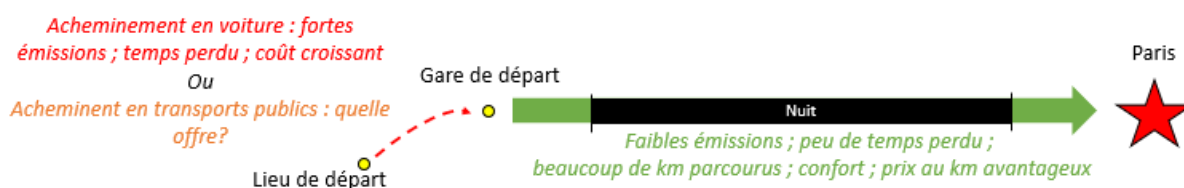


Figure 1 : Le trajet en train de nuit : une intermodalité problématique

En effet, le train de nuit est une offre pensée à l'échelle nationale et qui nous paraissait peu valorisée par les territoires eux-mêmes. Nous voulions vérifier cette impression qui nous semblait pouvoir être réinterrogée à l'aune de l'engagement de certaines régions comme l'Occitanie. Notre problématique

¹ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales

² « Le pyrénéen » est un train que l'on qualifie de « tritranché » : depuis Paris-Austerlitz et via Toulouse une patte dessert Lourdes (et est prolongé jusqu'à Hendaye en période estivale), une autre dessert Latour-de-Carol et une troisième dessert Cerbère et la côte languedocienne deux fois par semaine ; « l'occitan » est constitué de deux branches, l'une ayant son terminus à Toulouse et l'autre à Rodez (prolongé à Albi deux soirs par semaine)

consiste donc à interroger l'appropriation de cette offre par les territoires, à savoir aussi bien les petites et moyennes villes desservies, les acteurs du tourisme que les Régions. Nous excluons de fait les villes de Paris et Toulouse pour lesquelles le train de nuit est une offre parmi d'autres. Ces villes petites et moyennes, souvent fragiles et en manque de reconnaissance du point de vue de l'aménagement du territoire (Santamaria, 2012) qui auraient sans doute le plus à perdre en cas de nouvelle rétractation de l'offre (Carrouet, 2018). Si certaines prennent conscience de la nécessité de revaloriser leur desserte ferroviaire à travers des projets de réaménagement des gares et de leurs quartiers (Roudier, 2019), les enjeux autour de la desserte en train de nuit semblent bien plus ignorés.

Elle nous conduit à formuler une hypothèse principale qui est celle de la faible appropriation par les territoires que l'on pourrait confirmer à travers la faiblesse de l'intermodalité constatée au départ et à l'arrivée des trains mais aussi à travers la faible communication réalisée par les acteurs locaux.

Quatre hypothèses secondaires doivent nous aider à mieux questionner les différents niveaux d'appropriation de cette offre. Nous nous concentrerons sur les deux premières dans cette communication :

- L'horaire d'arrivée ou de départ en gare joue un rôle important
- La taille des villes desservies explique en partie l'offre proposée
- La présence d'offres concurrentes jugées plus efficaces comme les trains grandes lignes de jour ou la présence de lignes aériennes
- L'appropriation varie selon le profil du territoire (touristique, industriel)

Méthodologie

Notre démarche se base sur une approche hybride, à la fois quantitative et qualitative, et se limite à l'étude des villes moyennes desservies en Occitanie.

Le contexte particulier du train de nuit en Occitanie

Pour cette présentation, nous avons retenu la Région Occitanie, entité la plus desservie par le train de nuit avec 36 gares ayant une desserte quotidienne, soit les deux-tiers des gares desservies à l'échelle nationale. Rien d'étonnant quand on sait que selon la Région Occitanie, elle regroupe 60% de la population de France métropolitaine située à plus de 4h de train de Paris. La desserte de nuit y est ainsi une alternative à sa situation périphérique et un moyen de valoriser son potentiel touristique. On notera également que, aux yeux des acteurs rencontrés, cette région est particulièrement volontariste sur cette question : les trains de nuit sont intégrés dans son document d'orientation stratégique concernant les transports, à savoir les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité. Elle a aussi subventionné la ligne Paris- Cerbère et a milité pour le retour de la « Palombe Bleu » sur Tarbes.

Les villages et très petites villes ont en effet été exclus du périmètre d'étude puisqu'ils ne disposent pas de transports urbains et que la fréquentation y est souvent très faible. A l'extrémité de la hiérarchie urbaine, les plus grandes villes comme Perpignan et Toulouse ne nous apparaissent pas comparables du fait de la présence de transports urbains plus développés. Pour Perpignan qui ne possède ni métro ni tramway, ce choix est plus discutable. Néanmoins sa population plus nombreuse et son statut de communauté urbaine nous ont paru être des paramètres introduisant un biais trop important avec les autres villes de l'échantillon.

Notre panel se compose ainsi de dix villes que l'on peut qualifier de petites et moyennes. Leur taille varie en effet entre 10 000 et 80 000 habitants avec une majorité de communautés d'agglomérations (8) et deux communautés de communes (Pamiers et Figeac).



Ville	Population (agglo ; 2019)	Statut	Horaires (Arrivée ; Départ)	Offres alternatives (Grande ligne ; Aéroport)
Cahors	41 607	CA	4h41 ; 23h46	TET ; Non
Figeac	43 654	CC	4h49 ; 23h56	Non
Montauban	78 505	CA	5h58 ; 22h53	Non
Rodez	56 080	CA	6h07 ; 22h38	Non ; Oui
Carcassonne	113 933	CA	6h33 ; 21h48	TGV ; TET ; Oui
Narbonne	130 952	CA	7h10 ; 21h13	TGV ; TET ; Oui (Béziers)
Pamiers	27 596	CC	7h11 ; 21h24	Non ; Non
Foix	31 947	CA	7h25 ; 21h10	Non ; Non
Tarbes	124 477	CA	7h25 ; 20h11	TGV ; TET ; Oui
Lourdes		CA	7h43 ; 19h55	TGV ; TET ; Oui

Figure 2 : les gares retenues ; données Insee, SNCF Connect

Les taux de correspondance

L'approche quantitative concerne l'analyse de l'intermodalité à travers l'étude des correspondances à l'arrivée et au départ du train de nuit avec les réseaux urbains d'une part, et les réseaux régionaux d'autre part. Une partie importante de ce travail a été réalisée par un stagiaire du master 1 Transmob de Toulouse, Lorenzo Guérin, qui a rédigé un mémoire sur cette question (Guérin, 2022). Une des difficultés a d'abord consisté à récupérer les horaires de passage des trains de nuit. Il n'existe en effet pas de fiche horaire officielle. Il a fallu procéder également à un recoupage des informations sur les sites de réservations de billets et les données à disposition des associations, régions ou sites spécialisés.

Le centre de l'analyse est représenté par un indicateur, le taux de correspondance avec les trains de nuit pour chaque gare (figure 2). Nous avons considéré les sens dominant à savoir les bus en rabattement pour les trains en direction de Paris et ceux en diffusion depuis les trains venant de Paris. L'intervalle utile de correspondance retenu est de 3 à 30 minutes. Si certains travaux reprennent des intervalles plus resserrés allant de 2 à 10 minutes (Stransky, 2008), d'autres recommandent des intervalles plus ou moins étendus selon la portée des déplacements pouvant aller jusqu'à 30 minutes pour les dessertes d'échelle nationale (Richer, Vuidel, 2011). Etant donnée la portée du service nous avons privilégié l'intervalle 30mn. Un autre point à mentionner est que les retards sont relativement importants sur ces lignes ce qui plaide pour un intervalle relativement large. Cet intervalle varie également selon l'agencement du pôle d'échanges. Aussi, deux villes (Figeac et Carcassonne) ont un temps minimum supérieur à trois minutes car il y est plus difficile d'accéder aux arrêts de bus. Pour les autres, les dispositions ont été jugées optimales (Guérin, 2022).

Horaires train	T1	T2	T5	T7
Vers Tarbes	Vers Tarbes - Hôpital (41A)	Vers Laubadère (38A)	Vers Verdun (15A)	Vers Tarbes - Gare SNCF (8A)
Vers Paris	Vers Ibos - Mairie (41A)	Vers Université (38A)	Vers Bordères - Pyrénées (12A)	Vers Aéroport (8A)
07:25	24	7	1	13
07:25	16	24	28	15
20:11	3	19	13	87
20:11	10	42	43	85
Correspondances assurées	4	3	2	2

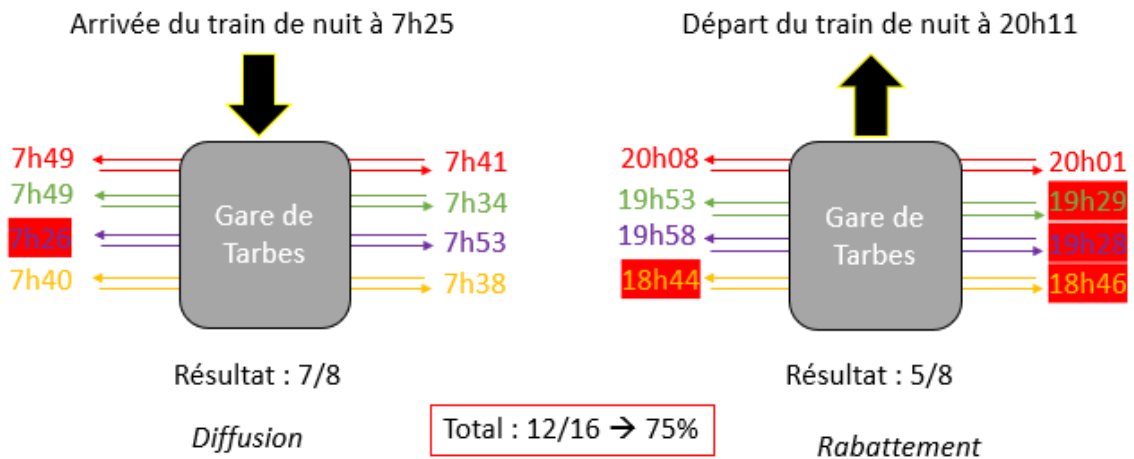


Figure 3 : Méthode de calcul des taux de correspondances.

Lecture du tableau : Quand le bus se situe dans l'intervalle de correspondance (3-30mn) la case est verte, quand il est entre 0 et 3 minutes la case est rouge, quand il est entre 30mn et 1h elle est violette, au-delà d'une heure elle est rose. Exemple pour le cas de Tarbes.

Valorisation et appropriation de la desserte en train de nuit

L'approche qualitative cherche à évaluer la connaissance et la valorisation de cette offre par les acteurs locaux. C'est une démarche que nous initiions seulement. Elle s'appuie sur une série d'entretiens auprès d'acteurs et observateurs des trains de nuit³. Ces entretiens nous ont aidé à comprendre la perception de l'offre et de la clientèle par ces acteurs. Il est ainsi apparu que les usagers des trains de nuit sont principalement perçus comme des personnes voyageant pour des motifs personnels ou touristiques, ce que confirme l'une des rares études sur le sujet⁴.

C'est aussi pour cela que nous avons ciblé les offices de tourisme des villes desservies. Nous avons ainsi procédé à des relevés systématiques des rubriques « comment venir » sur les sites internet officiels. Pour aller plus loin nous avons également appelé ces offices de tourisme pour demander des renseignements sur les moyens de transports disponibles pour venir depuis Paris suivant le schéma suivant (Figure 3). Ces appels ont été effectués en mai 2022 pour les villes citées précédemment. Ils ont été complétés par les villes desservies en Nouvelle-Aquitaine (Pau, Dax, Orthez, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye) avec des appels passés en septembre 2022. La comparaison n'est pour autant pas toujours évidente entre ces villes puisque certaines lignes sont saisonnières et que d'autres n'ont connu qu'une reprise de service récente.

³ Services techniques de la Région Occitanie et Nouvelle-Aquitaine et de la DGITM, Elus locaux et services techniques pour les Communautés d'Agglomération de Cahors et de Narbonne

⁴ « Trains de nuit : les résultats d'une enquête de la FNAUT auprès des voyageurs », *Fnaut Infos*, n°286, nov-déc 2020

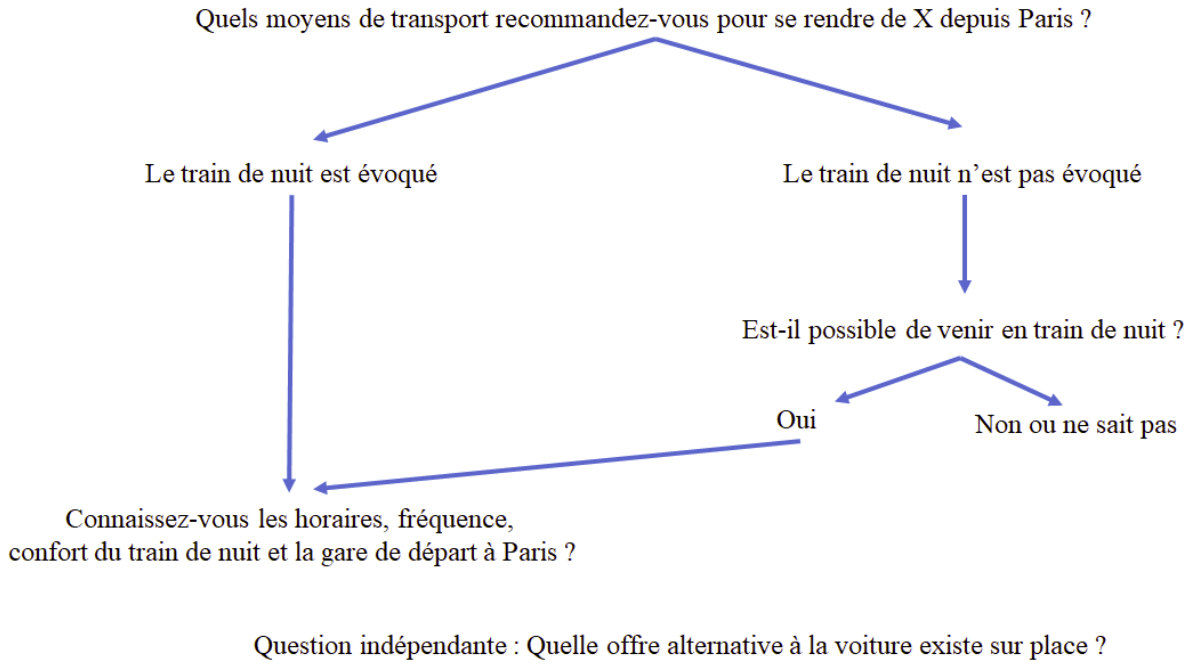


Figure 4 : méthode de recueil de données auprès des offices de tourisme

Résultats

Les taux de correspondances

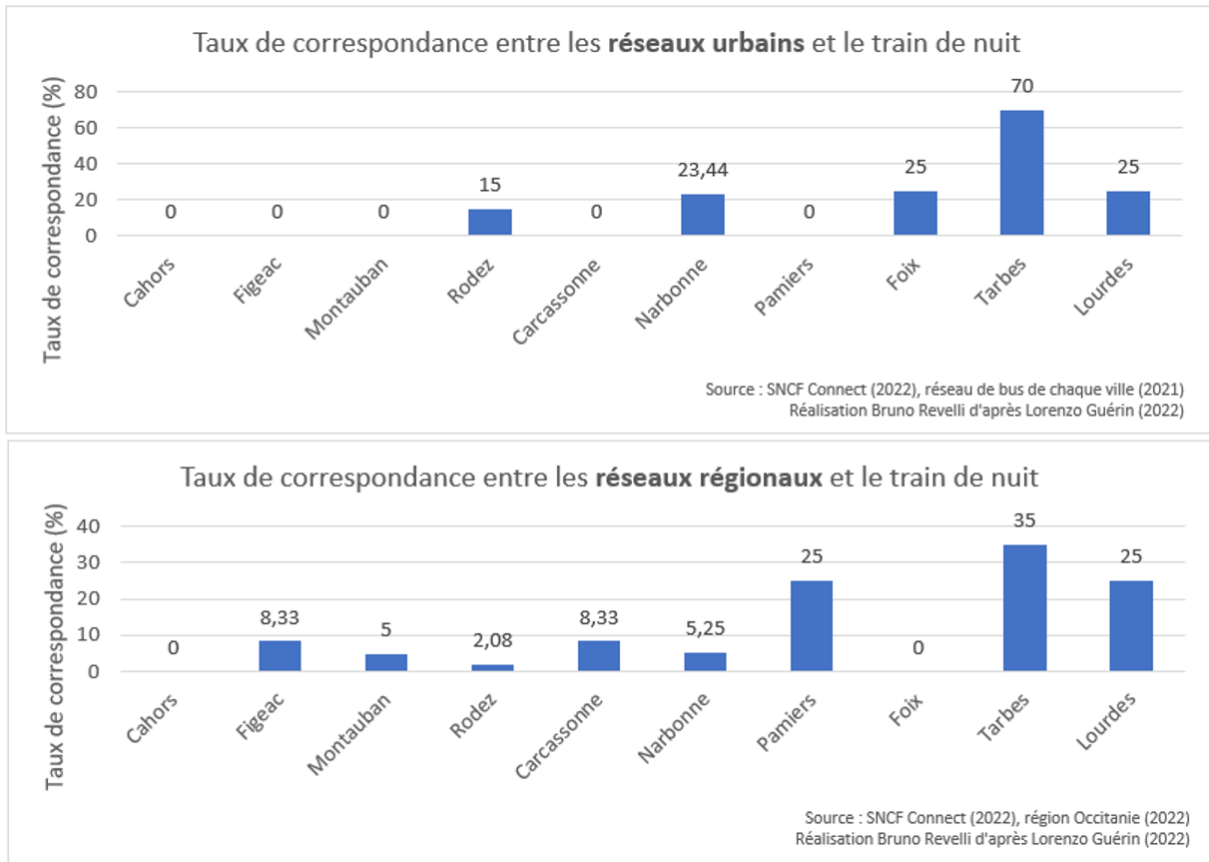


Figure 5 : les taux de correspondances observés (les villes sont classées par heure d'arrivée du train de nuit)

Les résultats font apparaître des taux de correspondance très faibles dans l'ensemble, ils s'améliorent sur la partie droite du graphique qui correspond à des villes desservies à des horaires moins tardifs ou matinaux. C'est ainsi à Cahors, à gauche du graphique que le passage est le plus matinal (4h41) et tardif (23h46) alors qu'à Lourdes, au contraire, ces horaires peuvent plus facilement coïncider avec ceux des transports urbains et régionaux (arrivée à 7h43 et départ à 19h55). On peut ainsi déceler deux paramètres assez évidents permettant d'expliquer les différences observées :

- Les taux de correspondances ont tendance à s'améliorer selon l'heure de desserte ce qui est un résultat somme toute logique.
- Un autre paramètre non négligeable est la taille de l'agglomération desservie. Pour des horaires semblables, on constate ainsi que les villes les plus importantes en termes de population ont de meilleurs taux de correspondance. C'est le cas de Tarbes quand on la compare à Foix ou de Narbonne vis-à-vis de Pamiers
- Un troisième élément à prendre en compte est la desserte de ces villes par le train de nuit. Les faibles résultats observés à Carcassonne, Cahors ou Narbonne peuvent s'expliquer par l'absence d'une desserte quotidienne.

Concernant Carcassonne l'absence de correspondance avec le réseau urbain pour une agglomération assez importante peut aussi s'expliquer par la faiblesse intrinsèque du réseau de transport urbain⁵ et au positionnement éloigné des arrêts de bus par rapport à la gare⁶. On constate donc que les passagers ont très rarement des solutions disponibles en lien avec la desserte du train de nuit.

Les taux de correspondances avec les autocars régionaux montrent moins de disparités. L'entretien réalisé avec les services de la Région Occitanie a permis de noter une attention à cette problématique avec des offres proposées selon la demande identifiée. Celle des vallées pyrénéennes depuis Tarbes ou Lourdes correspond ainsi à des connexions anciennes dans une logique d'irrigation alors que la demande est jugée trop faible dans la vallée de l'Ariège ou dans l'Aveyron. Rodez doit par ailleurs faire l'objet d'un repositionnement de l'arrivée du train de nuit en lien avec SNCF Voyageurs pour proposer une meilleure correspondance par car vers Millau⁷.

Une très faible valorisation de la desserte

La consultation des sites internet des offices de tourisme montre que sur les 18 villes étudiées seules 2 mentionnent le train de nuit, Lourdes et Rodez⁸. On note par ailleurs que l'iconographie employée dans ces rubriques valorise souvent la voiture souvent mise en scène sur une petite route de campagne dans un paysage bucolique (figure 6). On peut y voir la très forte dépendance de ces territoires à la voiture qui y représente des parts modales très élevées⁹ mais aussi l'importance des déplacements motorisés spécifiques aux déplacements touristiques, notamment en Occitanie (Revelli, 2021).

⁵ La part modale des transports en commun à Carcassonne est la plus faible parmi l'échantillon de 40 villes moyennes étudiées par Transitech pour la Fnaut.

⁶ Dans son mémoire Lorenzo Guérin (2022) a montré que si quatre des huit lignes urbaines desservent bien la gare, seul un arrêt est situé au niveau du parvis, les autres devant être rejoint au-delà du canal du Midi, ce qui a mécaniquement réduit l'intervalle utile pour les correspondances.

⁷ Entretien réalisé avec les services de la Région Occitanie en mars 2022

⁸ A noter qu'un certain nombre d'entre-eux renvoient vers Tictactrip qui ne permet pas d'accéder aux trains de nuit.

⁹ D'après l'enquête nationale transports et déplacements 2018-2019 : 66,2% pour les agglomérations entre 20 000 et 100 000 habitants, 73,2% pour celles en dessous de 20 000 habitants et 79,5% dans le rural.



Figure 6 : Iconographie mobilisée sur les sites des offices de tourisme de quelques villes étudiées

Les appels que nous avons effectués auprès des offices de tourisme n’ont pas donné de meilleurs résultats pour les trains de nuit. Une très grande majorité ne le propose pas comme possibilité pour se rendre sur le territoire le week-end. La demande paraissait d’ailleurs assez incongrue pour la plupart des interlocuteurs qui n’avaient aucune idée de l’existence de trains de nuit et renvoyaient souvent sur l’application de la SNCF pour plus de renseignements.

	Evocation spontanée	Connaissance après mention	Connaissance de la fréquence	Connaissance des horaires	Connaissance de la gare	Mention sur le site
Lourdes	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Tarbes	Oui	Oui	Oui	Non	Non (MP)	Non
Montauban	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Pamiers	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Foix	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Non
Cahors	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Figeac	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Rodez	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui
Albi	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Carcassonne	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Narbonne	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Orthez	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Pau	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Dax	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Biarritz	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Bayonne	Non	Non	Non	Non	Non	Non
St-Jean-de-Luz	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Hendaye	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Résultats	16,67%	22,22%	27,27%	9,09%	18,18%	11,11%

Figure 7 : Réponse aux questions

Conclusion et perspectives de recherche

Nos deux approches méthodologiques vont dans le sens d’une assez faible appropriation de l’offre en train de nuit par les territoires qu’il dessert. Toutefois les limites sont nombreuses.

Ces résultats doivent néanmoins être relativisés :

- Du fait d’abord d’une faible approche commerciale de la SNCF vis-à-vis de ces territoires. La communication autour de l’offre se fait ainsi principalement en lien avec la desserte des territoires touristiques les plus emblématiques. L’absence d’édition de fiches horaires est également un frein pour les offices de tourisme. Néanmoins, le retour encore récent et parfois intermittent de l’offre dans certains des territoires étudiés est également un facteur à prendre en compte.

- La question des correspondances est dépendante de la taille et de l'horaire rendant le potentiel d'amélioration là aussi limité pour certains territoires.

Cette première approche de la desserte des trains de nuit depuis les territoires qu'il dessert nous semble toutefois ouvrir des perspectives de recherche stimulantes. Un premier axe pourrait concerner le positionnement de l'offre de train de nuit vis-à-vis d'autres solutions de mobilité pour les territoires étudiés : cette desserte est-elle concurrente ou complémentaire avec celle des aéroports, des trains de jours, des services de cars librement organisés ou du covoiturage ?

Un autre axe à plus long terme serait d'interroger la spécificité du modèle français du train de nuit comme outil d'aménagement du territoire face aux autres exemples européens.



Figure 5 : Le train de nuit au départ de la gare d'Orthez. L'horaire d'ouverture de la gare a été élargi avec le retour du train de nuit. Ce soir-là je suis le seul à monter à cette gare et le train à 35 minutes de retard. (Revelli, juillet 2022)

Bibliographie

Carrouet G., 2018, « Dégradation de la desserte ferroviaire interurbaine et périphérisation du département des Pyrénées-Orientales », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°74, pp. 3-28

Carrouet G., Mimeur C., à paraître, « Le train de nuit, un miroir de l'évolution de l'intervention de l'Etat français dans le transport ferroviaire de 1980 à 2022 », *Annales de géographie*

Chapelon L., Jouvaud B., Ramora S., 2006, « Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires grandes lignes », *Mappemonde*, n°81

Chapelon L. (dir.), 2016, *Transports et intermodalité*, Iste Editions, 326p

DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer), *Etude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire*, rapport remis au gouvernement en mai 2021, 115p

Guérin L., 2022, *L'intermodalité dans les villes moyennes desservies par le train de nuit en Occitanie*, Mémoire de première année, Master Transmob, Université Toulouse 2 Jean Jaurès, Sous la direction de B. Revelli, 86p

Herrgott D., 2015, Modélisation et mise en perspective de la diversité du fonctionnement des transports ferroviaires conventionnés de voyageurs, Thèse en Aménagement et Urbanisme, sous la direction de D. Badariotti

Revelli B., 2021, « Réduire l'empreinte environnementale des déplacements touristiques en Occitanie », *Cahiers Régional Occitanie sur les Changements Climatiques*, p. 200

Richer C., Vuidel G., 2011, « L'intensité nodale, une évaluation de la performance de l'intermodalité dans les pôles d'échanges », Dixième Rencontres Théo Quant, Besançon, en ligne, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00798567/document>

Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, thèse en aménagement de l'espace et urbanisme, sous la direction de Daniel Béhar, Université Paris Est, 295p

Sanchez R., 2021, « Les trains de nuit en Europe : déclin ou relance ? », en ligne, <https://trainetecologie.hypotheses.org/1050>

Santamaria F., 2012, « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », *Norois*, n°223, en ligne, <https://journals.openedition.org/norois/4180>

Stransky V., 2008, « Vers une métrique de la connexion intermodale : un essai de quantification de la cohérence entre modes de transport complémentaires », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°53, pp. 57-90

Zembri P., 2017, « Trains Intercités, réseaux et territoires en France », *Géotransports*, n°10, en ligne, <http://geotransports.fr/Revue/n010/2-pp-5-20-Trains-intercites-reseaux-et-territoires-en-France-P-Zembri.pdf>