



Accéder aux chemins de Saint-Jacques : un enjeu de développement territorial dans un contexte peu favorable aux territoires ruraux

Pierre Zembri

► To cite this version:

Pierre Zembri. Accéder aux chemins de Saint-Jacques : un enjeu de développement territorial dans un contexte peu favorable aux territoires ruraux. CAZES (Quitterie) et RAYSSAC (Sébastien). Vers Compostelle : regard contemporain sur les chemins de Saint-Jacques, Presses universitaires du Midi, pp.117-124, 2022, 978-2-8107-0791-1. hal-04493941

HAL Id: hal-04493941

<https://hal.science/hal-04493941>

Submitted on 7 Mar 2024

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 - NoDerivatives 4.0 International License

Accéder aux chemins de Saint-Jacques : un enjeu de développement territorial dans un contexte peu favorable aux territoires ruraux

Pierre ZEMBRI

Laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR T 9403)

Université Gustave Eiffel

pierre.zembri@univ-eiffel.fr

Notre propos vise à explorer la diversité des conditions d'accès aux différents itinéraires français des chemins de Saint-Jacques de Compostelle et leur évolution dans le temps. Le processus de patrimonialisation des chemins n'a de sens que s'il est possible d'y accéder, en faisant l'hypothèse que les utilisateurs privilégient les transports collectifs pour ce faire. Les portes d'entrée ou de sortie les plus pratiquées comme Le Puy, Conques, Vézelay ou Saint-Jean-Pied-de-Port ne sont déjà pas logées à la même enseigne. Que dire des autres étapes, plus ou moins bien situées par rapport à des dessertes de moins en moins performantes (notamment en matière de transport ferroviaire), qu'il est en outre question de "rationaliser" une nouvelle fois ¹ ?

Notre seconde hypothèse est que la qualité de desserte des différents points d'accès constitue un facteur important d'attractivité et de développement local, dans la mesure où il est bien établi que les sports de nature constituent une ressource territoriale pour le développement touristique ². L'image de porte d'entrée est largement valorisable, pour peu que l'accès soit effectivement aisé et performant.

De façon réciproque, le surcroît de flux généré par le tourisme pédestre est le bienvenu pour un réseau ferroviaire régional trop tourné vers les seuls mouvements pendulaires domicile-travail ou domicile-études. Une nouvelle approche basée sur l'ensemble des besoins des territoires est susceptible de modifier le modèle économique des "petites lignes" ³, avec une saisonnalité accrue de l'offre. Les dessertes routières ne doivent pas être en reste, et on observe quelques tentatives de développement d'offres adaptées aux jacquaires.

Nous proposons donc un état des lieux des accès par itinéraire sur le territoire français, permettant d'aboutir à une première typologie fondée sur la qualité de service et sur sa consistance (fréquences, temps de parcours, connexions). Au-delà du cas des portes les plus pratiquées, nous tenterons de déterminer des enjeux de développement pour d'autres territoires actuellement en marge qui pourraient jouer un rôle similaire en lien avec des tronçons actuellement moins parcourus.

1. Un état des lieux de l'accessibilité des chemins de Saint-Jacques

Traditionnellement, les chemins de Saint-Jacques débutaient devant le domicile du pèlerin et s'achevaient effectivement sur le lieu de pèlerinage, en passant par des étapes incontournables (basiliques, abbayes) qui jalonnaient un parcours à la fois physique et spirituel. La question de l'accès ne se posait donc pas dans les mêmes termes qu'aujourd'hui... Le regain d'intérêt récent pour ces chemins s'est accompagné de l'identification d'itinéraires en éventail, aboutissant à deux traversées du massif pyrénéen (cols de Roncevaux et du Somport), désormais balisés selon les normes des itinéraires modernes de grande randonnée, et précisément décrits par des guides.

Faire le chemin de Saint-Jacques est désormais pour la grande majorité des randonneurs-pèlerins un exercice en plusieurs séquences de quelques jours, qui peuvent être effectuées d'année en année, en continu ou non. On peut très bien sélectionner les meilleurs tronçons, ceux dont les paysages sont les plus spectaculaires (pour une pratique contemplative), les plus accidentés (pour une pratique plutôt sportive), ceux qui relient les sites religieux les plus inspirants (itinéraire du

¹ SPINETTA, 2018.

² SCHUT, 2016 ; Mao, 2003.

³ DISLAIRE *et al.*, 2018.

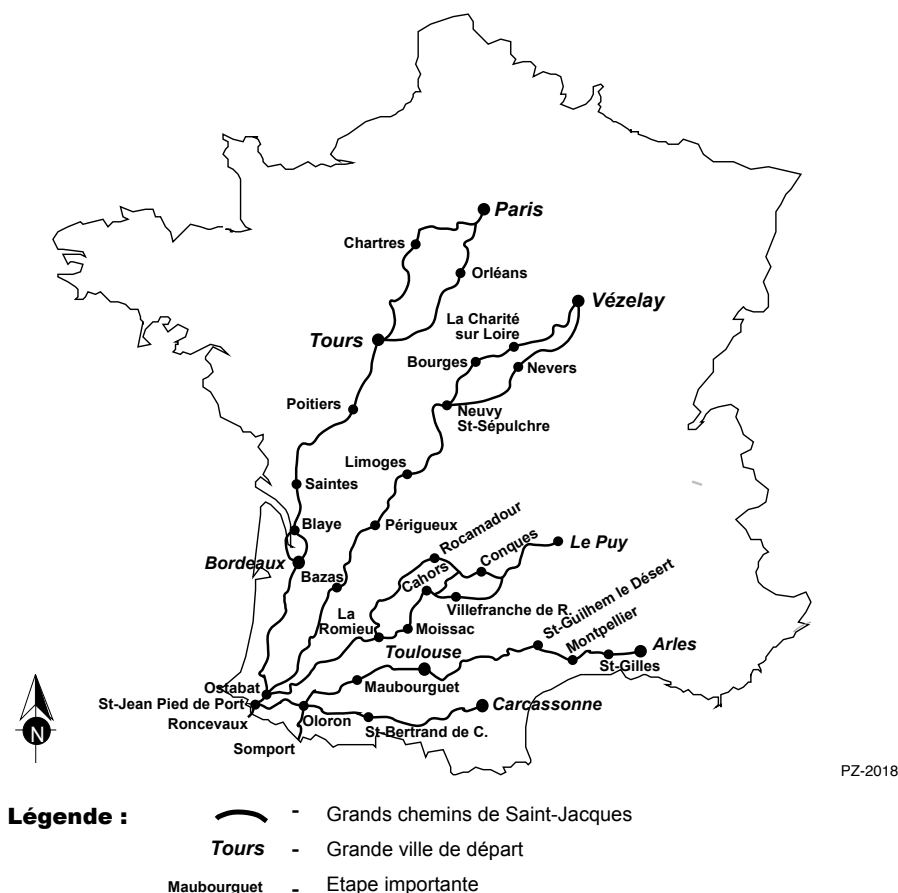
croisant) ou au contraire les plus propices à la rêverie et à la méditation pour ceux qui recherchent à travers l'itinérance et l'ouverture à ceux qui les entourent le sens de leur vie⁴. On peut très bien parcourir les itinéraires de Saint-Jacques comme des chemins de randonnée classiques (ils sont d'ailleurs inclus dans la nomenclature des GR : 65, 650, 651, 652, etc.), voire sans but précis⁵. Cette conception séquentielle des chemins, liée à la multiplicité des motivations et aux contraintes temporelles liées à la vie professionnelle, impose une pluralité de points d'entrée et de sortie bien reliés aux réseaux de transport collectif permettant d'accéder aux itinéraires ou d'en sortir.

1.1 L'accès aux "villes-portes"

La plupart des guides font apparaître des points d'entrée, généralement des carrefours ou des lieux importants pour le pèlerinage (basiliques, abbayes), qui ne sont pas forcément les mieux desservis sur les différents parcours. Nous en avons distingué 34 (Fig. 1) qui se répartissent le long des cinq itinéraires principaux et de leurs variantes.

Ces communes de toutes tailles sont des étapes incontournables du cheminement jacquaire. Elles ont connu des sorts divers depuis le Moyen Âge, et n'ont donc pas toutes prospéré de concert. Lorsque les réseaux ferrés ont été développés entre le XIX^e et le XX^e siècle, elles n'ont pas toutes bénéficié d'une gare, et toutes les gares sont loin de se valoir en termes de desserte, surtout au terme de processus d'exode rural et d'attrition progressive du réseau qui ont conduit à une concentration des trafics sur un petit nombre d'axes et de nœuds majeurs. On peut donc noter des inégalités de longue date en termes d'accessibilité.

Figure 1 : Localisation des « villes-portes » recensées dans les topo-guides (cartographie de l'auteur)

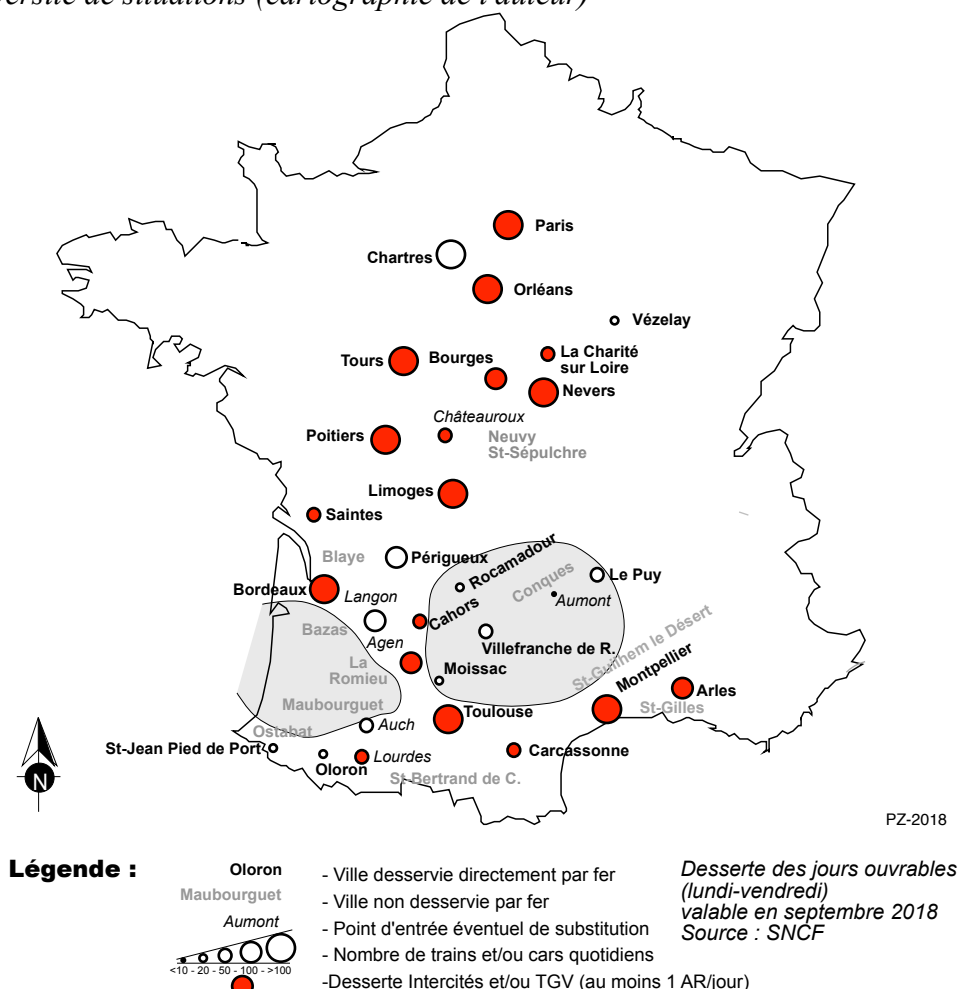


⁴ MIAUX, 2007.

⁵ RAYSSAC, PÉNARI, 2017.

La situation actuelle fait apparaître des points d'entrée ou de sortie très inégalement desservis. En faisant abstraction du cas parisien, neuf points d'entrée sont desservis par plus de 100 trains quotidiens, 17 sont desservis par des trains à grand parcours (TGV ou Intercités) et surtout 9 d'entre eux ne sont pas du tout desservis par le rail. En combinant ces situations de non-dessertes avec des situations fragiles, notamment en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine, deux poches d'inaccessibilité relative se dessinent (Fig. 2). Elles se situent sur la *Via Podensis* et ses variantes. Il existe dans certains cas des dessertes routières, mais elles sont peu fréquentes (2 à 3 allers-retours journaliers pour Bazas ou Maubourguet par exemple) et peu capacitaires (un autocar achemine au maximum 50 personnes), surtout si l'on tient compte de leur usage par les populations locales.

Figure 2 : La desserte ferroviaire des étapes importantes des chemins de Saint-Jacques : une grande diversité de situations (cartographie de l'auteur)



1.2. L'accès aux itinéraires

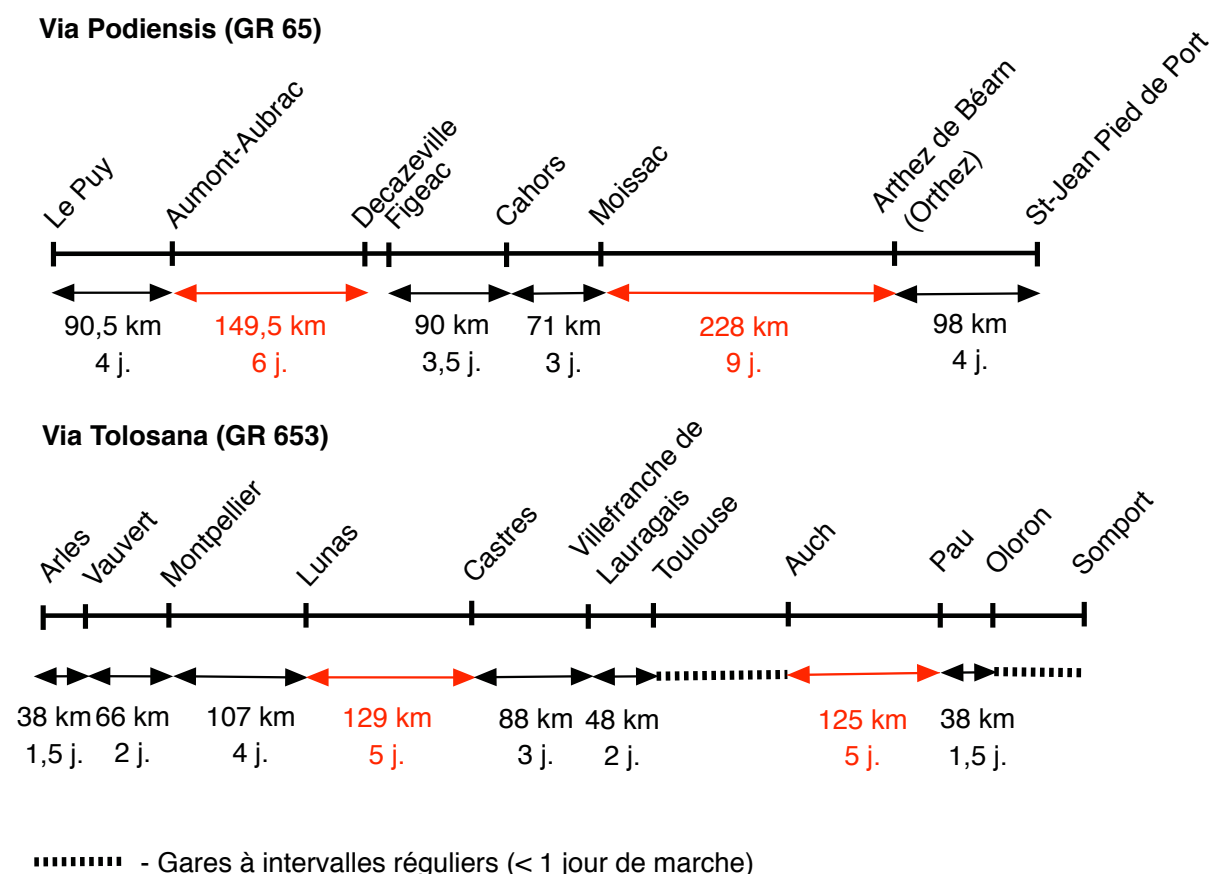
Dans la perspective d'une utilisation séquentielle telle que définie précédemment, il importe de se mettre dans la situation de pèlerins souhaitant entrer et sortir d'un itinéraire, et de prendre plusieurs hypothèses de budget-temps pour effectuer un parcours.

Compte-tenu des efforts à consentir, et afin de ne pas décourager les candidats à la pérégrination, il est important que les différentes portes d'accès ne soient pas éloignées de plus de 3 à 4 jours de marche, en considérant qu'une personne qui n'est pas spécialement aguerrie risque d'avoir du mal à aller au-delà sans une pause sérieuse. À l'aune de ce premier critère, toutes les voies ne se valent pas.

Nous avons opté pour une représentation faisant apparaître la distance (traduite en jours de marche) entre deux points d'accès successifs à l'itinéraire, en considérant des étapes de 20 à 30 km journaliers. Si la voie de Tours (GR 655 et variantes) ne pose aucun problème d'accès (elle suit peu ou prou le tracé de lignes ferroviaires actives à ce jour), ce n'est pas le cas d'autres voies davantage empruntées comme celle du Puy (GR 65).

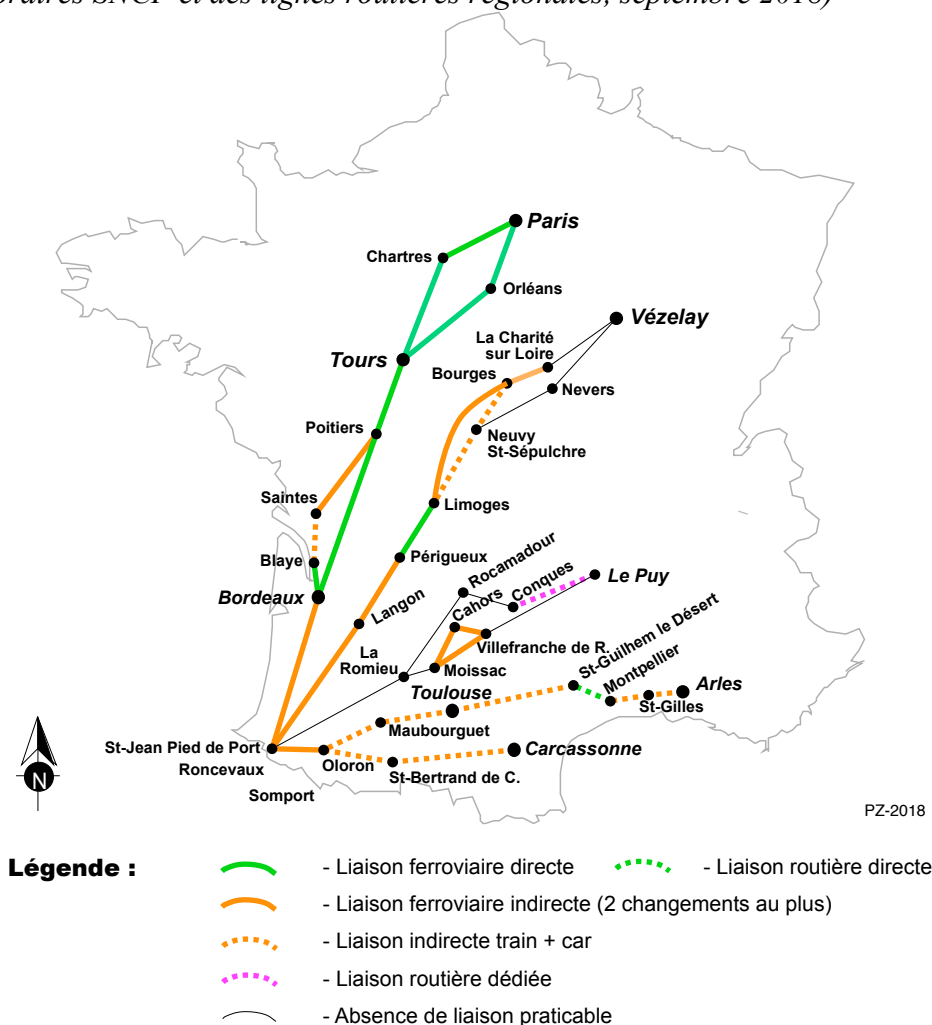
La *Via Tolosana* (GR 653) présente une situation encore plus contrastée avec une alternance d'intervalles conformes et d'intervalles plus longs. Le fait que l'itinéraire soit parallèle à des lignes ferroviaires crée des conditions d'entrées-sorties quasi-journalières : c'est notamment le cas entre Toulouse et Auch, ainsi qu'entre Oloron Sainte-Marie et le pied du col du Somport (Fig. 3).

Figure 3 : Les intervalles entre accès en transports collectifs à la *Via Podiensis* et à la *Via Tolosana* (élaboration par l'auteur)



Une représentation générale des possibilités de sauter une ou plusieurs étapes sur les itinéraires étudiés (Fig. 4) fait apparaître des disparités importantes entre ces derniers. Cette pratique, qui permet d'éluder certains tronçons considérés comme moins intéressants ou trop difficiles à parcourir, suppose que les étapes soient reliées entre elles de manière à la fois pratique et régulière. Nous avons donc distingué les liaisons directes, très présentes sur le chemin de Tours, des liaisons indirectes (nécessitant un à deux changements en route), qui caractérisent davantage les itinéraires de la *Via Tolosana*, de la voie de Vézelay et de la voie du Piémont. La *Via Podiensis*, pourtant de loin la plus fréquentée, ne se laisse pas raccourcir aisément, les différents points d'accès étant très mal pour ne pas dire pas du tout reliés entre eux.

Figure 4 : Les possibilités d'effectuer des liaisons directes entre étapes d'un même itinéraire (source : horaires SNCF et des lignes routières régionales, septembre 2018)



1.3 Des solutions palliatives

Pour contrebalancer les difficultés d'accès ou de transit d'une étape à l'autre qui pourraient dissuader l'usage des chemins de Saint-Jacques, des offres spécifiques s'adressant aux randonneurs-pèlerins sont apparues. Elles sont de plusieurs ordres :

- prestations complètes proposées par des agences de voyages spécialisées dans la randonnée pédestre, qui n'offrent pas que des parcours sur les chemins de Saint-Jacques, avec étapes réservées à l'avance, portage des bagages, voire guides. Les agences font leur affaire de l'accès aux itinéraires, ce qui élimine les disparités relevées précédemment. Ce sont des solutions qui peuvent s'avérer coûteuses (en groupe accompagné notamment) mais confortables.
- prestations de convoyage de véhicules particuliers du point de départ au point d'arrivée. Elles permettent là aussi de gommer les disparités d'accès en permettant aux pèlerins de faire usage de leurs véhicules personnels pour accéder au chemin, et de doser leur effort sans contrainte.
- mise en place de navettes circulant selon des horaires réguliers et desservant l'ensemble des étapes habituelles du chemin. Une ligne régulière ouverte au public sans restriction circule quotidiennement entre Le Puy et Conques (*Compostel'Bus*) mais on trouve également des navettes privées accessibles sur réservation préalable, qui circulent également selon des horaires prédéterminés, sur Cahors-Le Puy par exemple (*La Malle Postale*). Les mêmes prestataires proposent également des transferts sur mesure, notamment en cas d'impossibilité de rallier le but initialement fixé.

Dans tous les cas de figure, les prestations proposées ne concernent qu'un nombre limité d'itinéraires et ne permettent pas de profiter de la diversité des voies offertes. Elles semblent créer une catégorie de pèlerins considérée comme privilégiée au point de se voir refuser le gîte dans les hébergements réservés en priorité aux marcheurs en autonomie⁶.

2. Les risques liés à l'évolution prévisible de l'offre ferroviaire

Les chemins de Saint-Jacques ont pour particularité première de ne pas se caler sur les axes les plus importants du réseau ferré français, à l'exception de quelques tronçons (cf. *supra*). Leur accessibilité repose en grande partie sur des dessertes difficiles à maintenir à l'heure actuelle. Ce n'est pas forcément du fait des Régions, qui ont pris la responsabilité des services à courte et moyenne distance (TER et anciens trains Intercités transférés à partir de 2017), mais de l'état des infrastructures ferroviaires au terme d'une longue période de sous-investissement.

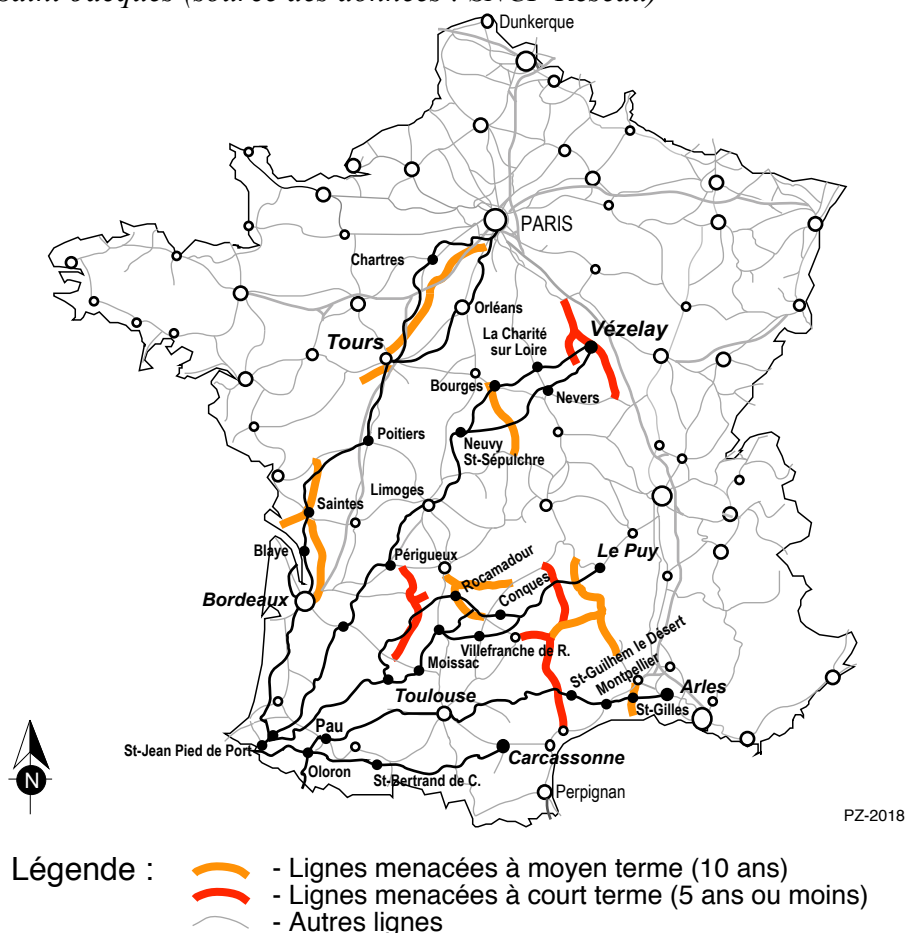
2.1. Une logique d'attrition du réseau difficile à contrecarrer du fait de l'état de l'infrastructure

Le réseau ferroviaire a connu depuis les années 1930 plusieurs vagues de démantèlement qui ont essentiellement concerné les territoires ruraux, notamment entre le Massif Central et les Pyrénées. Le dernier mouvement d'ampleur a eu lieu à la fin des années 1970, avant une pause largement liée à la régionalisation et à la dynamique de relance des services qui en a résulté. Cette dynamique est remise en cause par la dégradation des infrastructures qui s'est largement révélée à partir de 2006 avec l'imposition de limitations temporaires de vitesse (LTV) sur un kilométrage conséquent (1500 km). Loin de régresser, ce phénomène a encore pris de l'ampleur au point de recenser en 2017 près de 4300 km sous LTV. Ces limitations touchent en grande majorité des lignes peu circulées, mais aussi des axes voyant circuler des trafics à moyenne et longue distance comme la ligne Nantes-Bordeaux. Sans investissements lourds de réfection complète des tronçons touchés, on s'achemine inexorablement vers la suspension de trafic pour raisons de sécurité. Les régions n'ont pas les moyens de faire face au « mur » d'investissements qui se profile et le gestionnaire public d'infrastructure réserve ses moyens, notoirement insuffisants, aux lignes les plus circulées et à l'Île-de-France. En outre, elles ont été très tardivement informées de l'état réel de leur réseau (courant 2018), ce qui ne leur laisse guère de temps pour se retourner.

À l'heure actuelle, plusieurs segments menacés à court (5 ans) et à moyen terme (10 ans) touchent de près les itinéraires jacquaires principaux (Fig. 5). Les tronçons susceptibles d'être les plus concernés à court terme sont la voie de Vézelay (cette dernière porte devenant quasi-inaccessible du fait des faibles performances du réseau routier) et la traversée du Massif Central par la *Via Podensis*. À plus long terme, c'est la Voie de Tours et les itinéraires desservis par Rocamadour qui seraient les plus concernés.

⁶ C'est explicite sur le site Internet de l'ACIR (cf. <http://www.chemins-compostelle.com/lassistance-la-marche#taxva>).

Figure 5 : Tronçons ferroviaires menacés à 5 et à 10 ans, en lien avec les itinéraires des chemins de Saint-Jacques (source des données : SNCF Réseau)



2.2. Des menaces sur des villages ou villes qui ont développé des activités liées à l'itinérance jacquaire

La disparition des dessertes ferroviaires ne signifiera pas une suppression immédiate de tout service, des autocars pouvant prendre le relais, mais elle aura pour conséquence des services moins capacitaires, plus lents, davantage soumis aux conditions climatiques hivernales, et dont la pérennité n'est pas garantie dans le temps du fait de la désaffection généralement constatée de la clientèle régulière⁷. Il est donc important de se demander ce qu'il peut advenir de l'attractivité de certaines « villes-portes » et des activités associées au passage des pèlerins.

L'entrée et la sortie, plus que le simple passage, sont autant d'occasions de dépenses d'équipement, de ravitaillement, d'hébergement et de restauration qui profitent aux commerces et services locaux, et maintiennent un certain niveau d'activité. Le recensement des activités dépendantes des pérégrinations jacquaires n'a pas été réalisé de manière exhaustive, mais les investigations que nous avons pu mener dans plusieurs petites villes-étapes sur le GR 65 (notamment Saugues, Aumont-Aubrac, Estaing, Conques) font apparaître une surreprésentation des commerces de bouche, de restauration, d'équipement sportif, des hébergements (avec des gîtes explicitement destinés aux pèlerins), ainsi que des services aux randonneurs (laveries, massages). Les villes dotées de gares sont celles où le pèlerin complètera son équipement, et fera un premier ou un dernier (bon) repas selon qu'il arrive ou qu'il reparte.

⁷ Voir notamment à ce sujet la récente étude rendue à l'Association Qualité Mobilité par le cabinet Trans Missions (Trans Missions, 2018), qui établit sur la base de neuf cas de transfert sur route un taux moyen de « fuite » de la clientèle de 37 %.

3. Les clés d'une démarche gagnant-gagnant

L'accessibilité des accès aux itinéraires du chemin de Saint-Jacques n'a pas fait jusqu'à maintenant l'objet de politiques publiques ou de démarches commerciales spécifiques. Le potentiel du tourisme de randonnée est mal connu des autorités organisatrices de transport. La saisonnalité de la fréquentation, même si elle a tendance à être moins marquée d'année en année (certaines portions d'itinéraires sont parcourues en hiver), n'incite pas à développer une offre spécifique. On peut donc se demander ce qui pourrait être fait pour conjuguer accroissement de la fréquentation des chemins, développement de l'activité des villes-étapes et maintien des dessertes ferroviaires.

3.1. Une nécessaire identification des potentiels de trafic

Cette première étape est d'autant plus nécessaire qu'il n'existe quasiment aucune donnée sur la fréquentation des différents tronçons des chemins de randonnée. Quant à la fréquentation des différentes villes-étapes, elle n'est pas forcément orientée tourisme pédestre, et les données disponibles localement ne sont pas toujours agrégées au niveau des comités départementaux et régionaux du tourisme. Lesquels ne communiquent pas régulièrement avec les services régionaux en charge des transports ferroviaires et routiers interurbains.

La clientèle des randonneurs peut être considérée comme plutôt réceptive aux offres de transport collectif, l'accès par des moyens de transport individuel étant certes possible mais dépendant d'une possibilité de retour au point de départ ou de convoyage du véhicule. Le mode ferroviaire demeure le plus rapide et le plus fiable (sous réserve du bon état des infrastructures) pour accéder aux itinéraires. Il permet de valoriser des points d'accès qui ne sont pas forcément les étapes traditionnelles, sans pour autant nuire à ces dernières.

3.2. La construction d'offres adaptées

Il s'agit de travailler dans différentes directions et temporalités, de façon à obtenir des résultats rapides tout en travaillant à la pérennisation des offres sur un plus long terme. La démarche proposée vise à l'efficacité et au pragmatisme, en travaillant en premier lieu sur les attentes des utilisateurs des chemins : horaires privilégiés d'arrivée ou de départ (plutôt début ou fin de journée), jours privilégiés, origines et destinations proches ou plus lointaines, accessibles soit en direct soit au prix du minimum de temps de correspondance. S'y ajoute l'accessibilité en transports publics entre étapes d'un même itinéraire dans l'hypothèse de parcours combinant marche et train.

La variabilité de l'offre doit aussi être envisagée avec des renforcements ciblés de services ou de composition des trains selon les horaires ou la saison. Les attentes peuvent également porter sur un produit tarifaire adapté, tant à l'échelle régionale qu'à celle de l'ensemble du réseau, ce qui implique une coordination entre offres commerciales des transporteurs nationaux (la SNCF ne sera bientôt plus seule sur ce marché, de nouveaux entrants pouvant arriver dès 2020) et offres régionales.

À plus long terme, le surcroît prévisible de fréquentation justifie une concentration des efforts de remise à niveau de l'infrastructure sur les lignes à plus fort potentiel, avec l'appui des régions et des collectivités concernées.

Bibliographie

DISLAIRE Clément, GUERRINHA Christophe, MIMEUR Christophe, POINSOT Philippe, ZEMBRI Pierre, *Qu'est-ce qu'une petite ligne ferroviaire ? Une analyse à partir de la Région Nouvelle-Aquitaine*, Communication aux 1^{ères} Rencontres francophones Transport et Mobilité, Lyon, juin 2018.

MAO Pascal, *Les lieux de pratiques sportives de nature dans les espaces ruraux et montagnards, Contribution à l'analyse de l'espace géographique des sports*, Thèse, Sciences de l'Homme et Société. Université Joseph-Fourier - Grenoble I, 2003, 694 p.

MIAUX Sylvie, *Le pèlerinage à Saint-Jacques-de-Compostelle : l'expérience de la marche au cœur du voyage*, Communication présentée dans le cadre du 7^e colloque « Au seul souci de voyager » sous le thème « Voyage : jamais sans mon corps », Sorèze, France, avril 2008.

MIAUX Sylvie, "Le pèlerinage à Saint-Jacques-de-Compostelle : l'expérience de la marche au cœur du voyage", *Sud Ouest Européen*, n°25, 2008, p. 77-91.

RAYSSAC Sébastien, PÉNARI Sébastien, « Tourisme et chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France : pratiques, acteurs et gouvernance du bien culturel », *Sud-Ouest européen*, 43, 2017, p. 21-37.

TRANS MISSIONS, *Estimation de la perte de clientèle suite au transfert sur route d'un service ferroviaire, Rapport final*, Tours, 2018, 94 p.

SCHUT Pierre-Olaf, *Une histoire des sports de nature. Études de cas*, HDR en S.T.A.P.S. Université Paris-Est, 2016, 268 p.

SPINETTA Jean-Cyril *et al.*, *L'avenir du transport ferroviaire*, Rapport au Premier Ministre, 15 février 2018.