



# **Etude sur les mobilités festivalières, dans un contexte de mise en œuvre d'un *Train de nuit*. Avignon 2024.**

## **Rapport intermédiaire - Livre 1 Statistiques descriptives**

Jimmy MERLET (JPEG) & Pascal QUIDU (CNE)

Avignon Université

# **LIVRE 1. Statistiques descriptives**

# Introduction

Ce rapport présente les résultats d'une étude réalisée entre janvier 2024 et mars 2025 pour le compte du COFEES et de la MAIF, visant à améliorer la connaissance des mobilités des usagers du Festival d'Avignon. Il présente les éléments essentiels de ce travail de recherche et comprend deux livres, pouvant s'appréhender séparément.

Avant toute chose, nous souhaitons remercier le COFEES pour la confiance qu'il nous a accordé dans la mise en œuvre de ce travail de recherche. Nous remercions tout particulièrement Céline Guingand pour sa disponibilité, son écoute et son exigence. Nous remercions également Agnès Gerbe pour nos échanges lors de la préparation de cette enquête.

La collecte des questionnaires n'aurait pas pu avoir lieu sans les équipes des Festival d'Avignon, In et Off. Merci à la Région Sud, et en particulier les membres du service transport ferroviaire pour les données fournies.

Nous remercions Valentin Vanel, étudiants de Master Gouvernance des données pour leur travail de préparation des entretiens lors de la phase exploratoire de l'enquête. Nous remercions également Sana Wahib, Yasmine Bouhouch, Youssef Boutouala, Nermine Hajem, Kodja Kouadjo, pour leur contribution à l'élaboration de ce rapport.

## Le contexte de l'étude sur les mobilités des festivaliers

Le Festival d'Avignon, événement culturel majeur, attire chaque année des centaines de milliers de visiteurs, posant des défis logistiques et environnementaux importants. En 2024, la région PACA a mis en place un dispositif de *Train de nuit* pour étoffer l'offre de transport en commun et répondre à ces enjeux. Dans ce cadre, une enquête approfondie a été menée auprès de 4200 festivaliers pour comprendre leurs pratiques de mobilité et évaluer leur rapport à ce nouveau service de transport nocturne.

## Les enjeux soulevés par cette étude

Cette étude vise à répondre à plusieurs questions cruciales :

- Quels sont les modes de transport privilégiés par les festivaliers ?
- Comment les pratiques de mobilité varient-elles selon les profils des festivaliers ?
- Quel est l'impact du nouveau dispositif de *Train de nuit* sur les choix de transport ?
- Comment les festivaliers perçoivent-ils ce service de transport nocturne ?
- Quels sont les freins et les motivations à l'utilisation du *Train de nuit* ?

## Méthodologie de travail

Notre approche s'est divisée en deux temps.

- **Une enquête exploratoire** auprès de 20 festivaliers, résidant dans des communes voisines d'Avignon et pour la plupart desservies par les lignes de transport du dispositif « *Train de*

*nuit* ». Il s'agissait de faire émerger des variables à tester ainsi que les modalités qui les accompagnent dans un questionnaire ultérieur. Dans le cadre de cette pré-enquête, il s'agissait d'explorer la littérature savante portant sur ces sujets de mobilité, qu'ils proviennent de la sociologie des mobilités ou de l'économie des transports.

- Les entretiens, couplés à l'exploration de la littérature ont nourri l'élaboration d'un **questionnaire de 107 variables administré** par e-mailing auprès de 4237 festivaliers lors de l'édition 2024. Une analyse statistique des données recueillies a été élaborée dont la première partie est exposée ici.

## **Structure du rapport intermédiaire.**

Ce rapport s'articule autour de deux parties principales : **Livre 1 - Statistiques descriptives**. Cette partie se propose de présenter les contours de l'échantillon constitué (Chapitre 1) et d'analyser les tendances générales observées dans les pratiques de mobilité des festivaliers et leur rapport au *Train de nuit* (Chapitre 2).

Pour aller plus loin, dans le **Livre 2** de ce rapport (rendu ultérieur), nous présenterons une approche multivariée consistant à explorer de manière approfondie des facteurs influençant les choix de mobilité et l'adoption du *Train de nuit*. En conclusion de ce travail de recherche, nous ferons quelques remarques portant sur la manière d'interpréter ces résultats d'enquête, tout en nous aventurant à quelques recommandations.

Nous espérons sincèrement que la lecture de ce rapport apportera une réelle contribution à la connaissance des pratiques de mobilité des festivaliers d'Avignon tout en nourrissant de nouveaux questionnements.

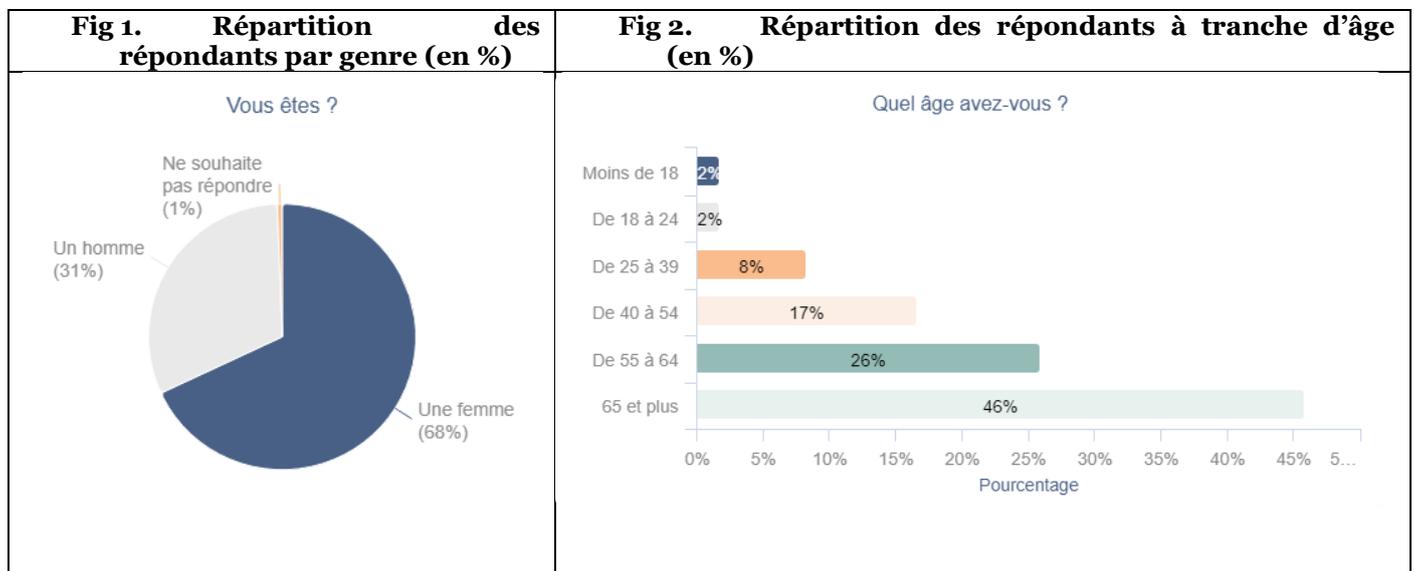
# Table des matières

LIVRE 1. Statistiques descriptives .....	2
Introduction.....	3
Table des matières .....	5
Chapitre I. Profil à plat .....	6
I. Variables sociodémographiques et socioéconomiques.....	6
II. Habitudes de transport des répondants .....	12
III. Lieu de résidence des répondants durant le festival.....	16
IV. Venue à l'édition 2024 du festival d'Avignon .....	20
V. Le transport nocturne lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon.....	35
Ce qu'il faut retenir – Profil à plat .....	40
Chapitre 2. Analyses croisées.....	41
I. Notoriété du <i>Train de nuit</i> .....	42
A. Variables sociodémographiques.....	42
B. Variables de pratique festivalière .....	48
Ce qu'il faut retenir – Connaissance du <i>Train de nuit</i> .....	53
II. Recours au <i>Train de nuit</i> .....	54
A. Variables sociodémographiques.....	54
B. Variables de pratique festivalière .....	60
Ce qu'il faut retenir – Usage du <i>Train de nuit</i> .....	67
III. L'intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	68
A. Les variables sociodémographiques .....	68
B. Les variables de pratique festivalière .....	75
Ce qu'il faut retenir – intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	88
Conclusion générale – Livre I.....	89
I. Principaux constats.....	89
II. Pistes d'interprétation sociologique et économique.....	90
Recommandations : .....	93
I. Améliorer la connaissance et la visibilité du service : Un enjeu de communication ciblée .....	93
II. Adapter l'Offre de Service aux Besoins et aux Contraintes des Festivaliers : Un enjeu d'horaires, de fréquence et de tarifs.....	94
Table des illustrations.....	97

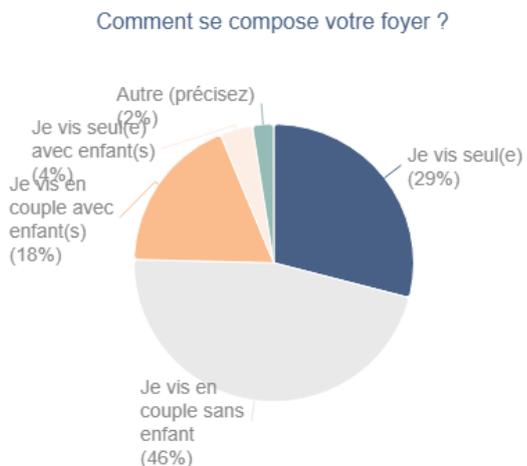
# Chapitre I. Profil à plat

Dans les analyses ci-dessous nous allons nous concentrer sur les variables d'identification des personnes interrogées. Nous intégrerons à cette présentation, quand cela est possible, des éléments tirés d'autres sources à des fins de comparaison ou de confirmation. Ces variables correspondent à la partie du questionnaire intitulée « Présentez-vous ». On trouvera ensuite les données concernant les habitudes de transport (II), l'expérience festivalière 2024 (III) et le lieu de résidence pendant l'édition 2024 du Festival (IV). Enfin les informations concernant le *Train de nuit* (V). Chaque partie est ponctuée d'une synthèse récapitulant les éléments essentiels à retenir. En fin de chapitre, on trouvera également une synthèse générale intitulé « Ce qu'il faut retenir ».

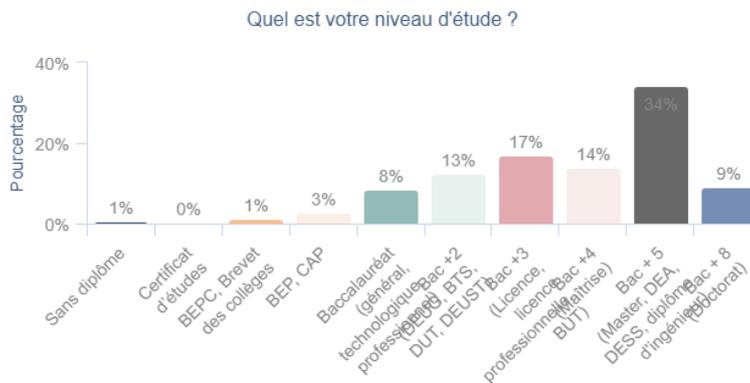
## I. Variables sociodémographiques et socioéconomiques



**Fig 3. Répartition des répondants par type de ménage (en %)**

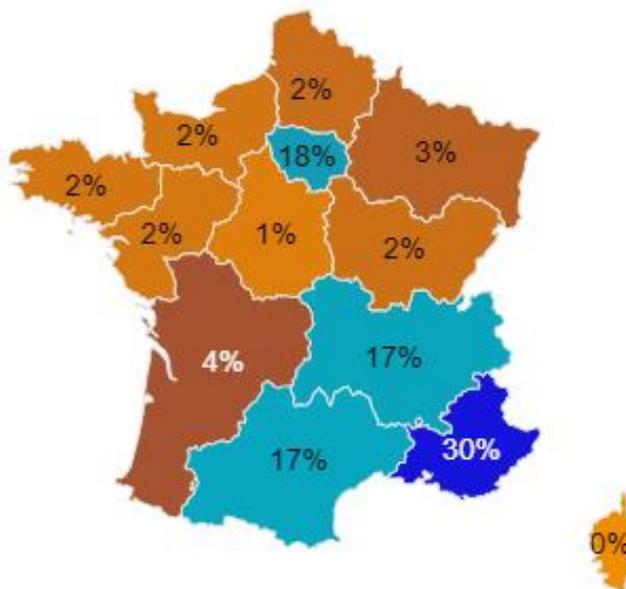


**Fig 4. Répartition des répondants par niveau d'étude (en %)**



**Fig 5. Répartition des répondants par région selon le code postal de leur résidence principale (en %)**

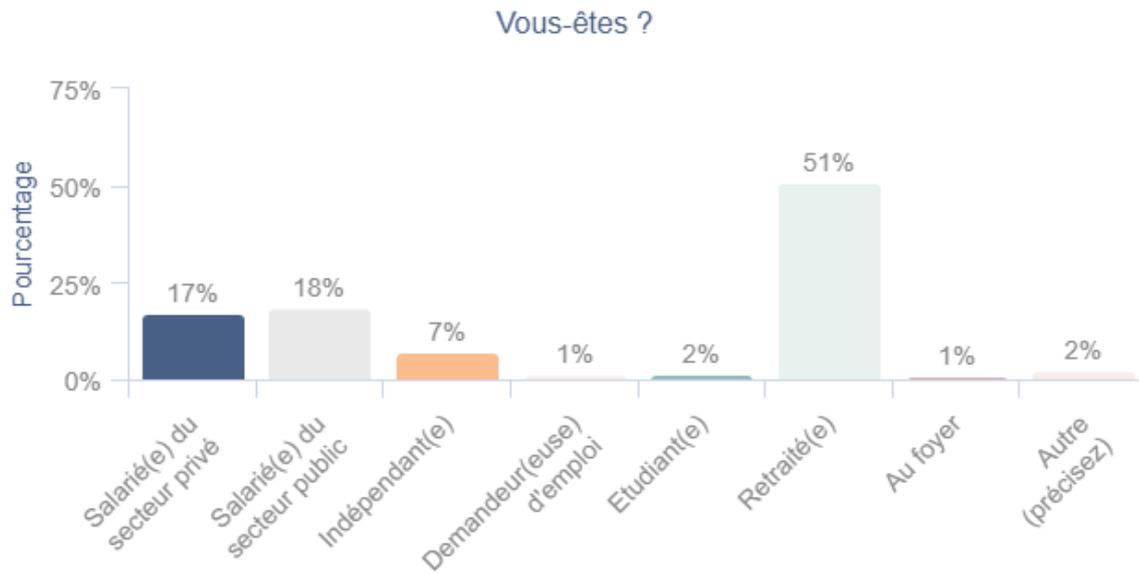
Quel est le code postal de votre résidence principale ?



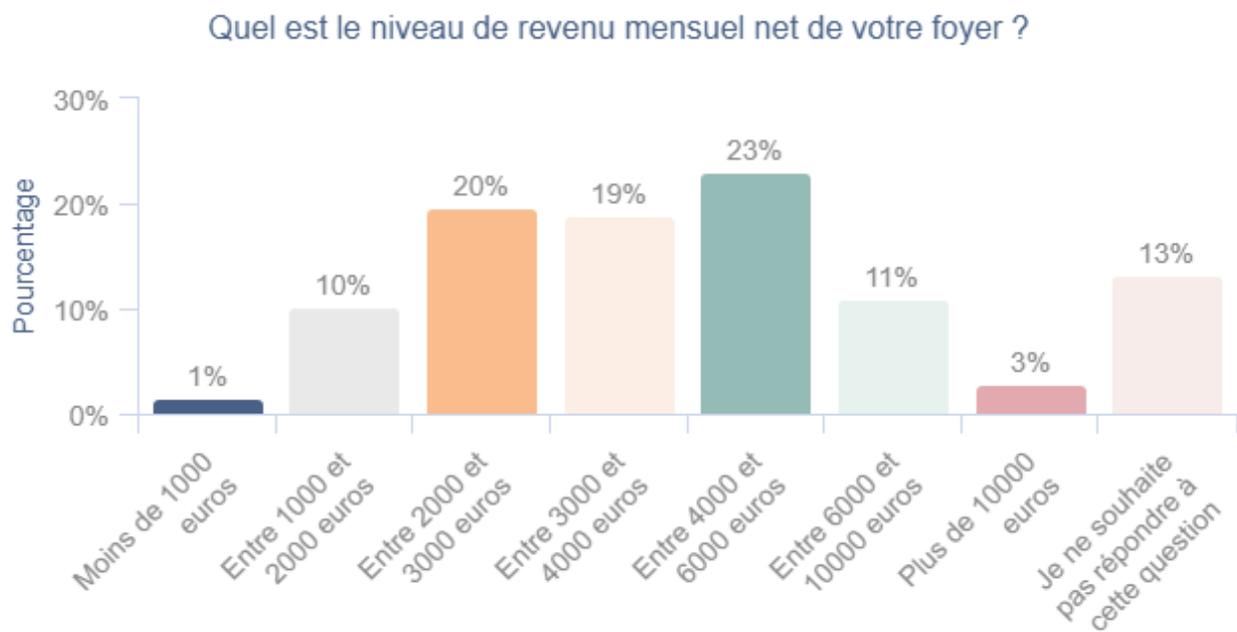
**Fig 6. Répartition des répondants par lieu de résidence (en %)**



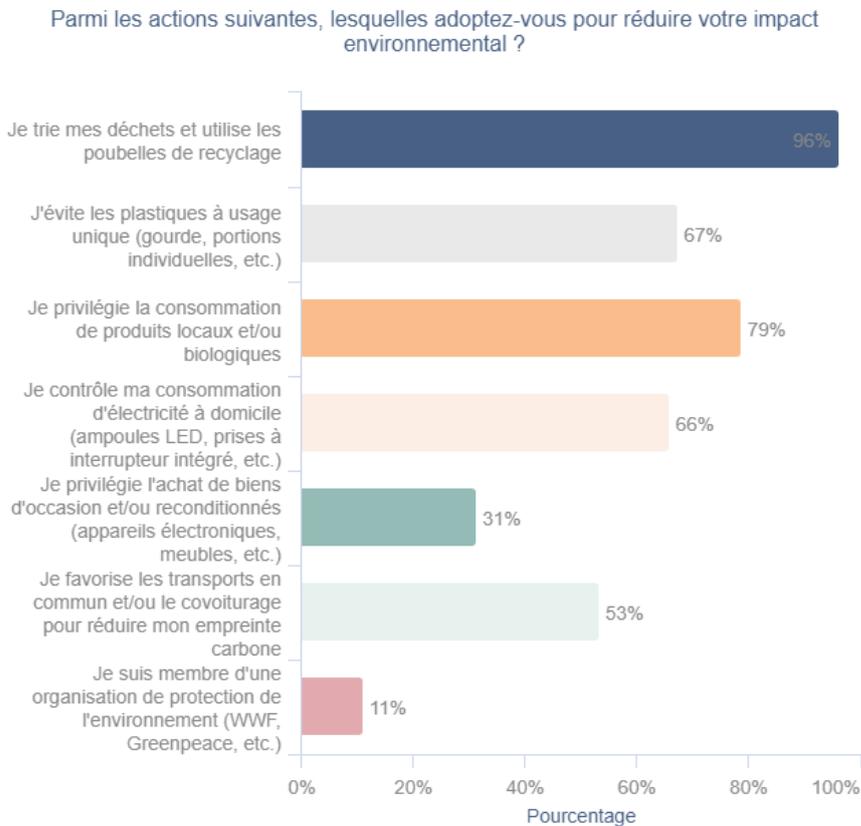
**Fig 7. Répartition des répondants par type de statut socioprofessionnel (en %)**



**Fig 8. Répartition des répondants par niveau de revenu (en %)**

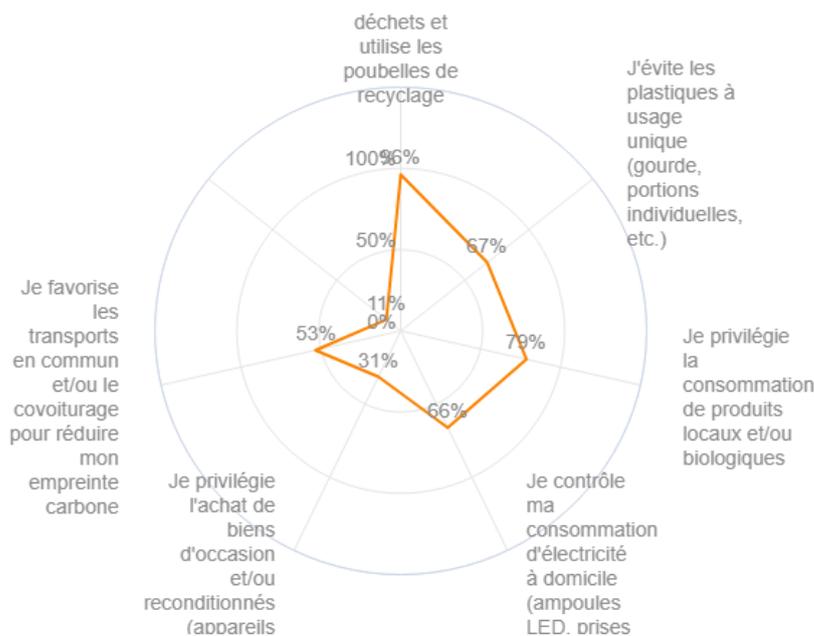


**Fig 9. Pourcentage des répondants déclarant réaliser un geste visant à réduire l'impact environnemental**



**Fig 10. Idem (représentation en étoile des %)**

Parmi les actions suivantes, lesquelles adoptez-vous pour réduire votre impact environnemental ?



## Synthèse I

1. **Un échantillon très genré** : Des répondants majoritairement féminins (68% de femmes).
2. **Profil socio-économique marqué** : une population plutôt aisée, avec 53% des foyers ayant un revenu mensuel net supérieur à 3000 euros. Un niveau d'éducation élevé, 74% des participants ayant un diplôme de niveau Bac+3 ou supérieur.
3. **Une sur-représentation des séniors** : une forte représentation des retraités (51% des répondants). Une sous-représentation des personnes de moins de 25 ans (4% de l'échantillon)
4. **Des répondants majoritairement extérieurs à la région** : 30% des répondants résident dans la région PACA. 6% de répondants ne sont pas résidents en France et principalement dans les pays européens francophones (la Suisse en particulier).
5. **L'engagement environnemental** : Le tri des déchets est une pratique quasi-unanime (96% des répondants), reflétant certes une conscience écologique mais aussi le respect des réglementations en vigueur. La majorité des participants adopte plusieurs actions écologiques simultanément, avec une moyenne de 5 actions sur les 7 proposées. Après le tri des déchets, les actions les plus populaires sont :
  - La consommation de produits locaux et/ou biologiques (79%)
  - L'évitement des plastiques à usage unique (67%)
  - Le contrôle de la consommation d'électricité (66%)
  - L'achat de biens d'occasion ou reconditionnés (31%) et l'adhésion à des organisations environnementales (11%) sont nettement moins répandus.

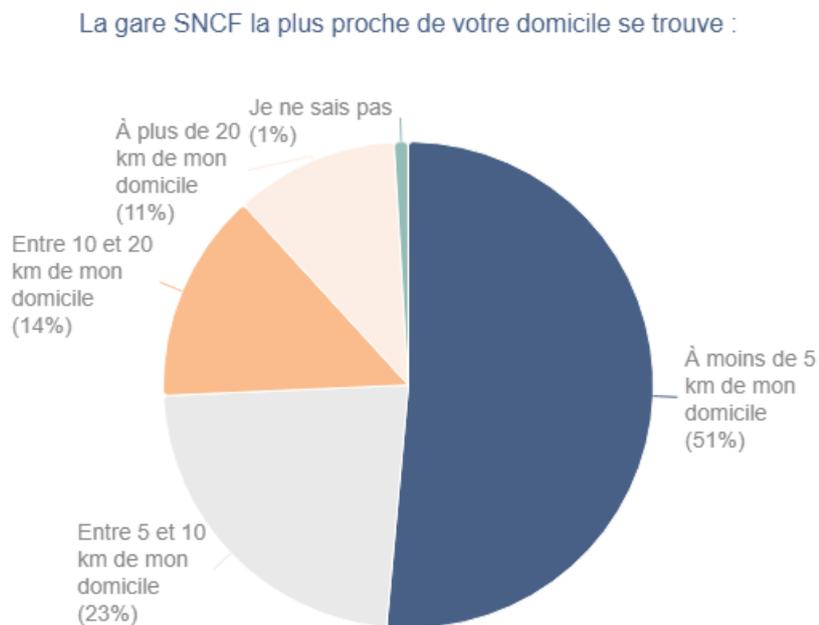
Ces premières informations constituent des variables d'identification qui seront précieuses dans les parties suivantes de notre travail.

Il ne s'agit pas, comme expliqué plus haut, de prétendre à une représentativité de notre échantillon. Le mode d'administration choisi génère inmanquablement des biais favorisant certaines catégories de répondants. Eu égard à la taille de l'échantillon, il est possible d'identifier des liens robustes entre variables et ainsi mieux comprendre les ressorts des comportements de mobilité durant le Festival d'Avignon.

## II. Habitudes de transport des répondants

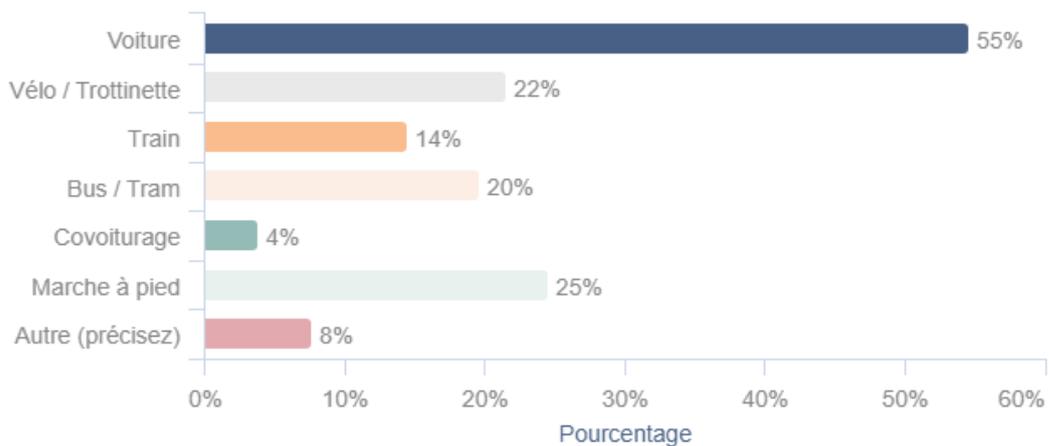
Variables 13 à 34

**Fig 11. Répartition des répondants par distance à une gare SNCF (en %)**



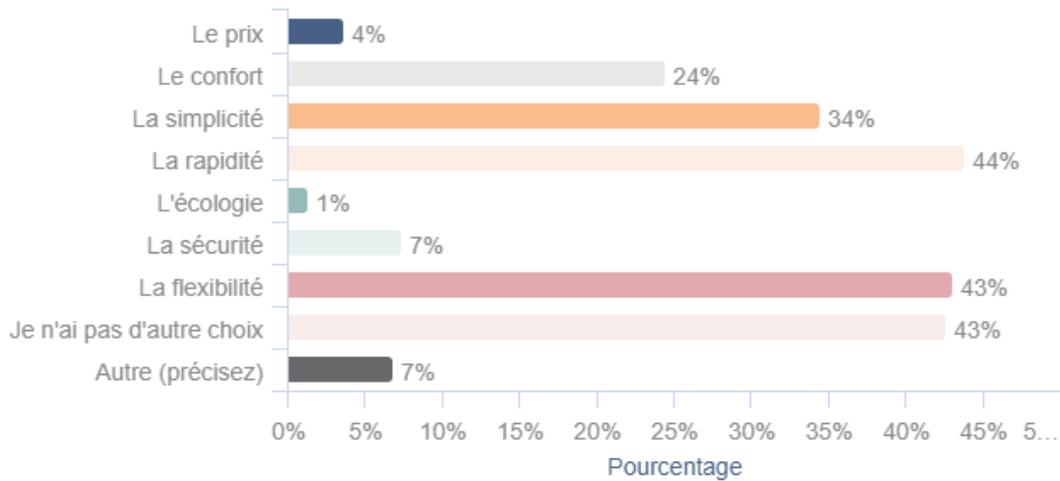
**Fig 12. Répartition des répondants par mode de transport privilégié (en %)**

Quels sont les modes de transport que vous utilisez majoritairement pour vous rendre au travail ou sur le lieu de vos études ?



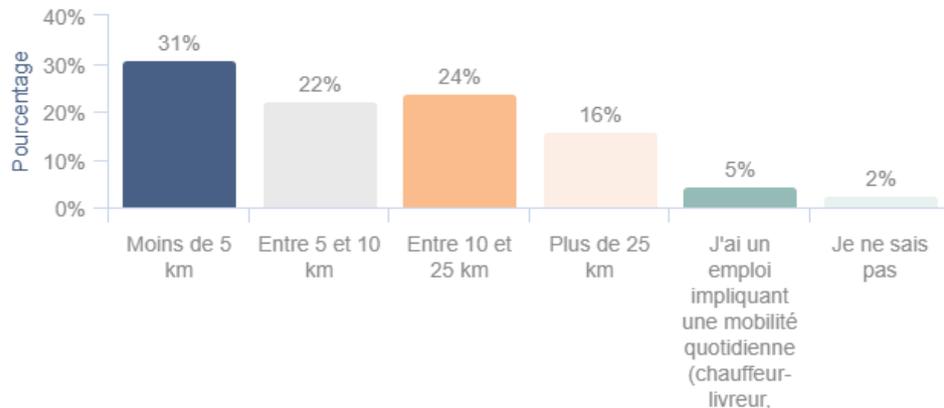
**Fig 13. Répartition des facteurs motivant l'utilisation de la voiture (en %)**

Pouvez-vous nous indiquer les raisons qui vous conduisent à utiliser la voiture ?



**Fig 14. Répartition des répondants par distance au lieu de travail (en %)**

Quelle est la distance entre votre domicile et votre lieu de travail (ou lieu d'étude) ?



## Synthèse II.

1. **Proximité des gares SNCF** : 74% des répondants ont une gare à moins de 10 km de leur domicile, dont 51% à moins de 5 km.
2. **Modes de transport pour le travail/études** : La voiture reste prédominante (55%), suivie par la marche à pied (25%) et le vélo/trottinette (22%).
3. **Distance domicile-travail** : 53% des répondants travaillent à moins de 10 km de leur domicile, dont 31% à moins de 5 km.
4. **Motivations pour l'utilisation du train** : L'écologie (61%) et la rapidité (51%) sont les principales raisons, suivies par la simplicité (42%) et le confort (38%).
5. **Raisons d'utilisation de la voiture** : La rapidité (44%), la flexibilité (43%) et l'absence d'alternative (43%) sont les motifs principaux.
6. **Fréquence d'utilisation des différents transports** :
  - Automobile : 55% l'utilisent quotidiennement
  - Train : 81% l'utilisent au moins une fois par mois
  - Bus/Tram : 56% l'utilisent au moins une fois par mois
  - Vélo : 33% l'utilisent au moins une fois par semaine
7. **Contraste train-voiture** : Le train est perçu comme écologique (61%) contrairement à la voiture (1%), mais la voiture est préférée pour sa flexibilité (43% contre 6% pour le train).
8. **Mobilité douce** : 47% des répondants utilisent la marche, le vélo ou la trottinette pour leurs déplacements domicile-travail. Très souvent il s'agit d'un mode de déplacement complémentaire.
9. **Dépendance à la voiture** : 43% des utilisateurs de voiture déclarent ne pas avoir d'autre choix, soulignant un manque d'alternatives de transport.
10. **Utilisation occasionnelle du train** : 81% des répondants utilisent le train au moins une fois par mois, mais seulement 4% quotidiennement, suggérant un usage hors déplacements pendulaires.

Ces observations permettent de décrire les principales pratiques quotidiennes de mobilité des festivaliers. Ces pratiques sont au fondement d'habitudes dont les politiques de transport doivent tenir compte afin de pouvoir mettre en œuvre des alternatives à la voiture, que ces alternatives concernent les déplacements quotidiens ou celles proposées dans le cadre d'un festival de théâtre. La dépendance reste encore forte à la voiture pour les déplacements quotidiens, malgré une conscience écologique qui semble croissante<sup>1</sup>. Cette dépendance est renforcée par le profil socio-économique et démographique de notre échantillon. On sait que le recours à l'automobile et

---

<sup>1</sup> Coulangeon, P., Demoli, Y., Ginsburger, M., Ivaylo, P., 2023, *La conversion écologique des français, contradictions et clivages*, PUF.

l'ancrage des comportements est d'autant plus fort au sein des catégories plus âgées et des classes moyennes diplômées<sup>2</sup>.

L'usage fréquent mais non quotidien du train, suggère son utilisation pour des déplacements occasionnels plutôt que pendulaires. Il existe un potentiel important pour le développement des mobilités douces, notamment pour les trajets courts domicile-travail du fait d'une accessibilité générale aux transports en commun, avec une proximité notable des gares SNCF pour la majorité des répondants. Si les répondants motivent leur dépendance à la voiture (fig.13) par l'argument de l'absence de choix, ils la motivent plus encore par des facteurs liés au « confort individuel » (Rapidité, flexibilité), soulignant des comportements profondément ancrés. Ainsi, la recherche d'alternatives à la voiture via les services ferroviaires passe forcément par la satisfaction des besoins de flexibilité des usagers.

---

<sup>2</sup> Grimal, R., 2012, « Des mobilités plus homogènes ou plus diversifiées ? » *Economie et statistique*, vol.457, n°1, p.13-34

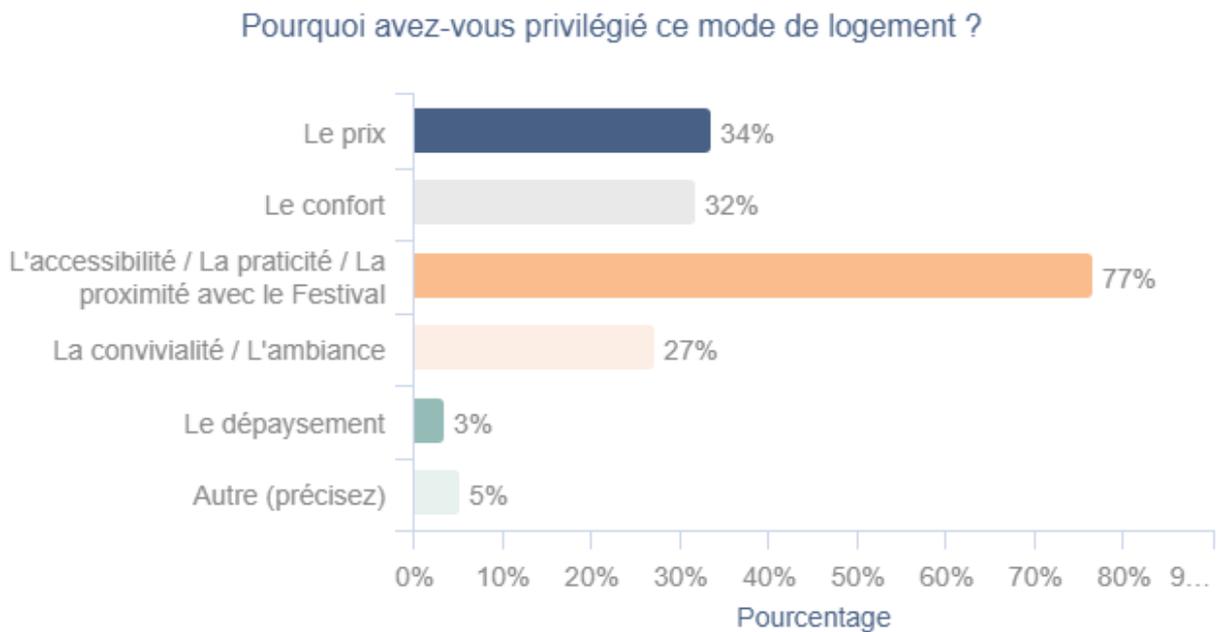
### III. Lieu de résidence des répondants durant le festival

Variables 40 à 52

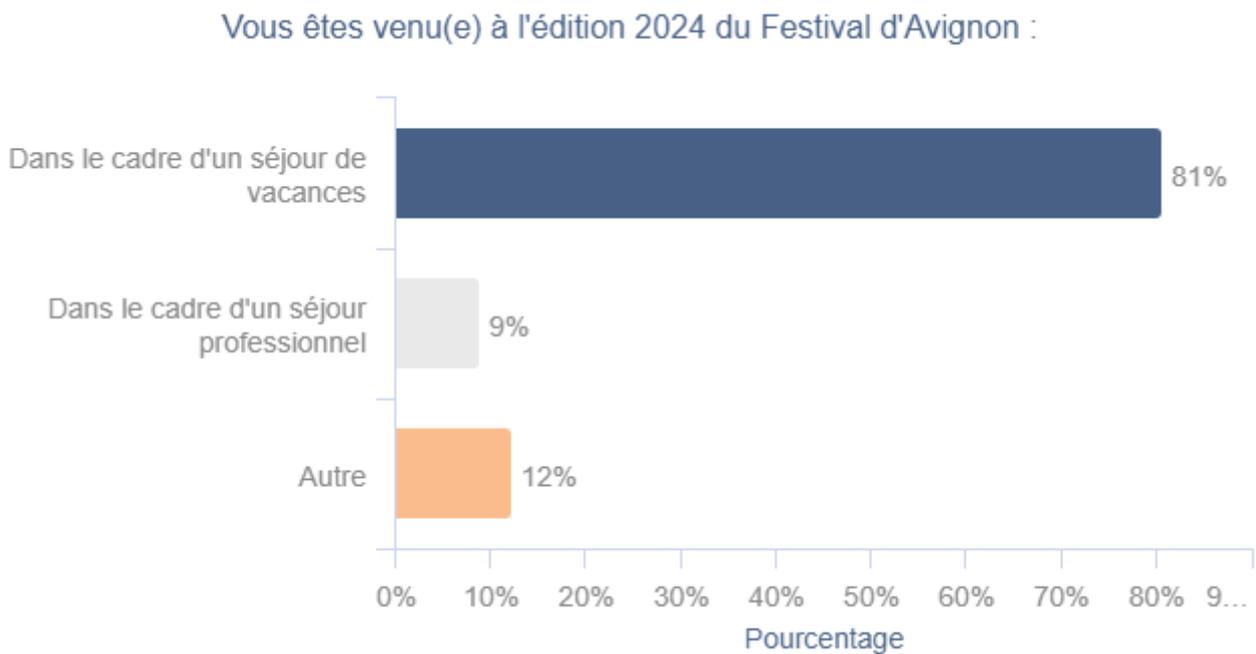
**Fig 15. Répartition des répondants par modalité de résidence durant le Festival d'Avignon (en %)**



**Fig 16. Répartition des répondants par mode de transport privilégié (en %)**

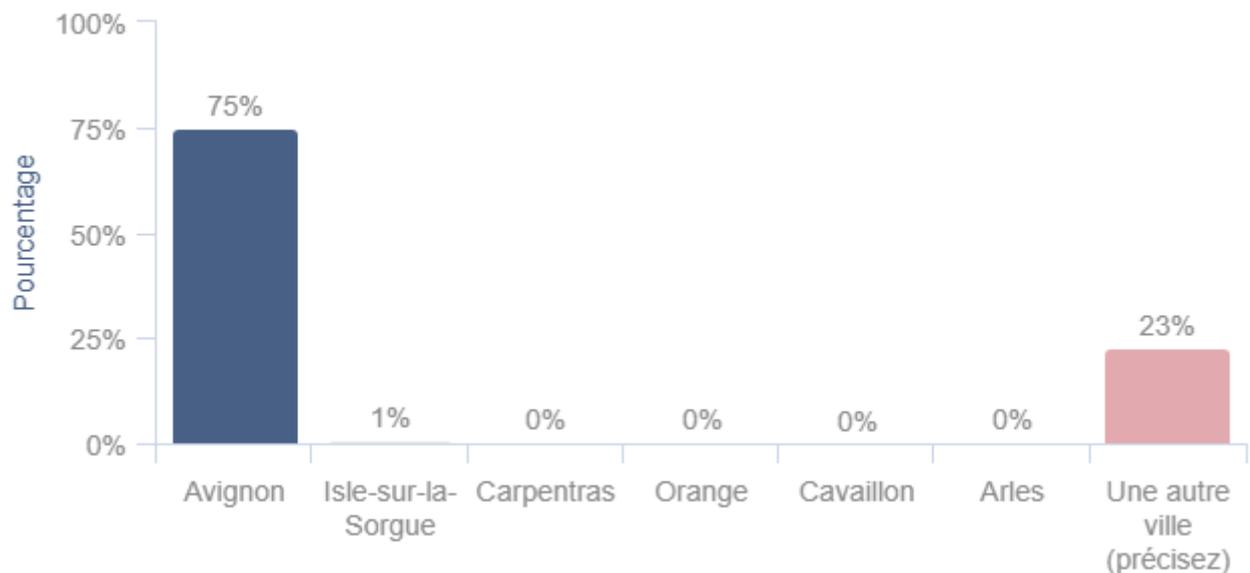


**Fig 17. Répartition des répondants par conditions de venue au Festival d'Avignon (en %)**



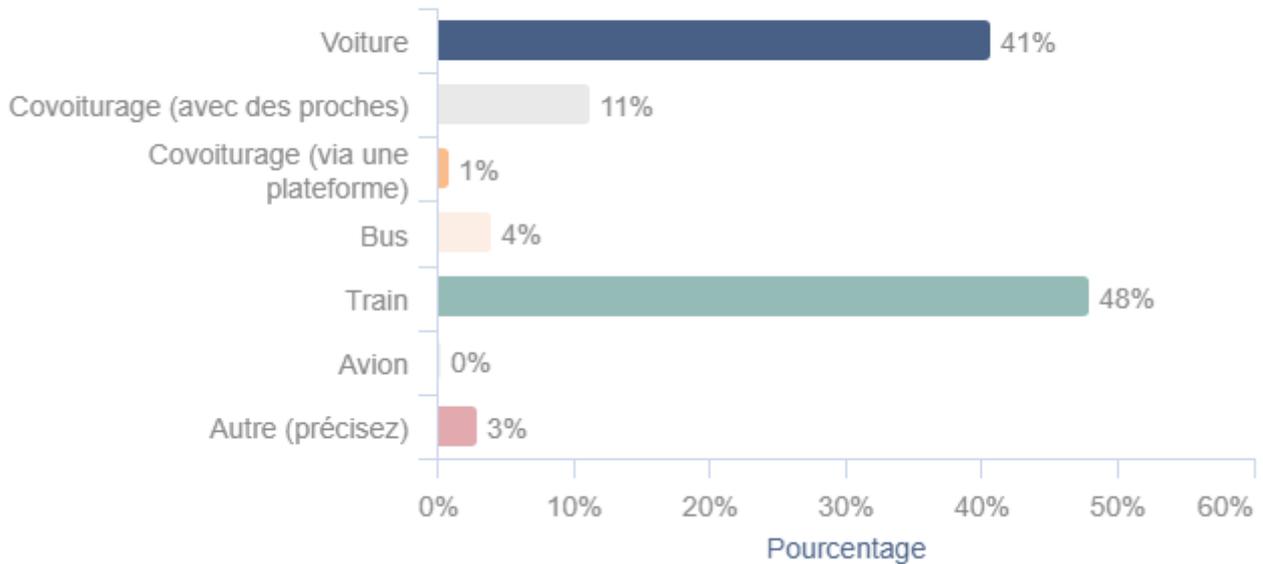
**Fig 18. Lieu du séjour des festivaliers non-résidents (en %)**

Dans quelle commune avez-vous résidé au cours de l'édition 2024 du Festival d'Avignon ?



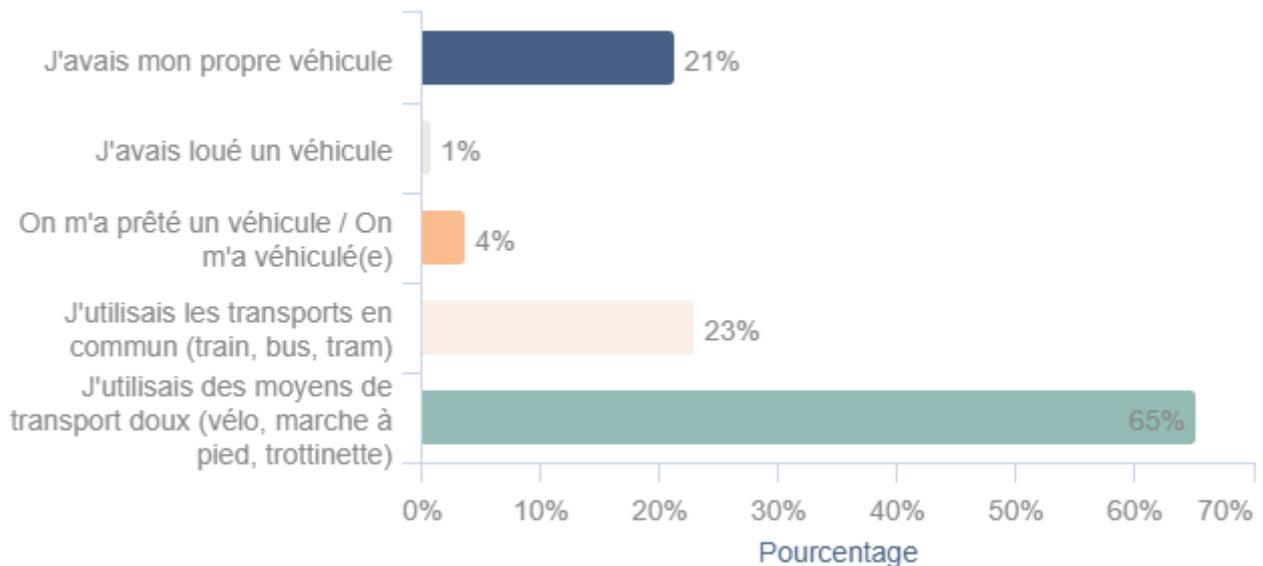
**Fig 19. Mode de transport utilisé par les non-résidents pour se rendre dans la région d'Avignon (en %)**

Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé pour vous rendre dans la région d'Avignon ?



**Fig 20. Mode de transport à disposition des non-résidents lors de leur séjour de festivalier (en %)**

Sur place, de quel moyen de transport disposiez-vous ?



## Synthèse III.

1. **Motif du séjour** : 81% sont venus dans le cadre d'un séjour de vacances, contre 9% pour un séjour professionnel.
2. **Lieu de résidence** : 75% des participants ont résidé à Avignon même, les 25% restants étant répartis dans d'autres villes de la région.
3. **Choix du logement** : L'accessibilité et la proximité avec le Festival sont les critères principaux (77%), suivis par le prix (34%) et le confort (32%).
4. **Hébergement** : 36% des répondants ont opté pour une location de vacances, suivi par 29% résidant à leur domicile et 16% à l'hôtel. Si on restreint l'analyse aux extra-régionaux, ces pourcentages passent à 51% et 22%.
5. **Mode de transport pour se rendre à Avignon** : Le train a été le mode de transport privilégié (48%), suivi de près par la voiture (41%).
6. **Proximité de la gare SNCF** : 62% des participants résidaient à moins de 5 km d'une gare SNCF pendant le festival, facilitant l'utilisation des transports en commun.
7. **Mobilité sur place** : 65% ont utilisé des moyens de transport doux (vélo, marche, trottinette), 23% les transports en commun, et 21% leur propre véhicule. Ce constat est à mettre en relation avec l'importance, parmi les répondants, des personnes privilégiant un séjour sur Avignon pendant le Festival.
8. **Modes de transport complémentaires** : Le covoiturage (12%, principalement avec des proches) et la location de véhicule (1%) restent marginaux, avec une préférence nette des festivaliers pour les transports en commun et les moyens de déplacement doux.

Parmi les festivaliers extra-régionaux, une large majorité sont des vacanciers (81%). La majorité des participants a séjourné à Avignon même (75%), privilégiant la proximité du festival (77% comme critère principal). Ces derniers déclarent une préférence pour les locations (36%) et les résidences personnelles (29%). Pour s'y rendre, le train (48%) et la voiture (41%) ont été les modes de transport dominants. Sur place, les déplacements doux ont prévalu (65%), facilités par la proximité des hébergements et des gares SNCF (62% à moins de 5 km). Les transports alternatifs comme le covoiturage (12%) et la location de véhicules (1%) sont restés marginaux.

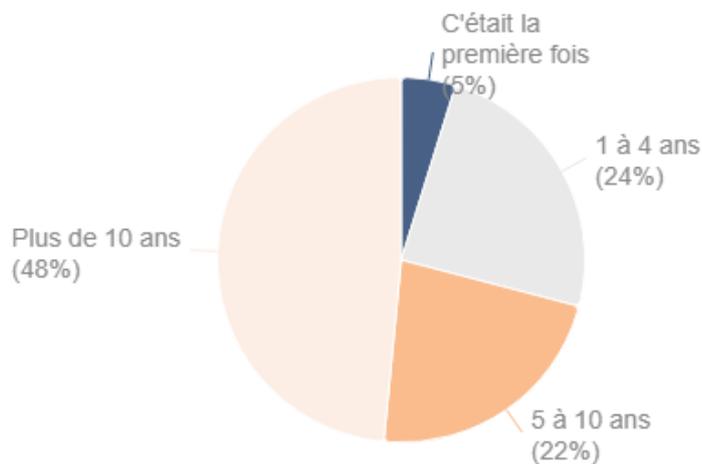
Ces observations permettent de garder à l'esprit que les séjours de festivaliers non-résidents se font majoritairement à Avignon afin de profiter pleinement des spectacles, de l'atmosphère festive de la ville, quitte à payer des frais de location saisonnière très élevés. La question des alternatives à l'automobile ne se pose pas pour cette catégorie de festivaliers. Elle concerne plus directement les résidents de la périphérie d'Avignon et les non-résidents ayant opté pour une solution d'hébergement à proximité d'Avignon.

## IV. Venue à l'édition 2024 du festival d'Avignon

Variables 53 à 89

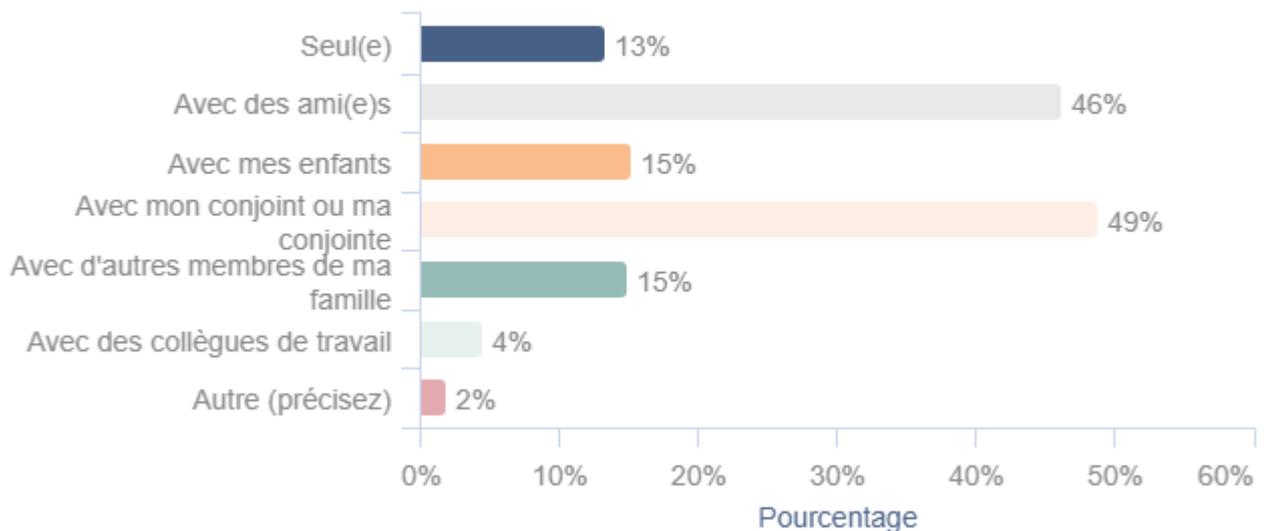
**Fig 21. Antériorité de la venue au Festival d'Avignon (en %)**

Depuis combien de temps venez-vous au Festival d'Avignon ?



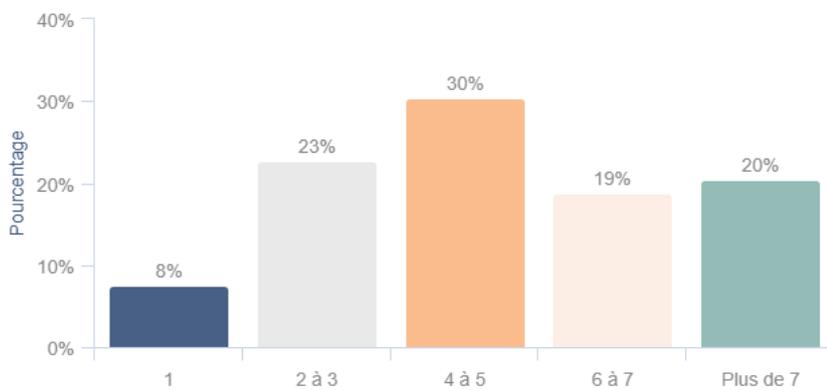
**Fig 22. Répartition des formes de socialité de la venue au Festival d'Avignon (en %)**

Avec qui vous êtes-vous rendu(e) le plus souvent à cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



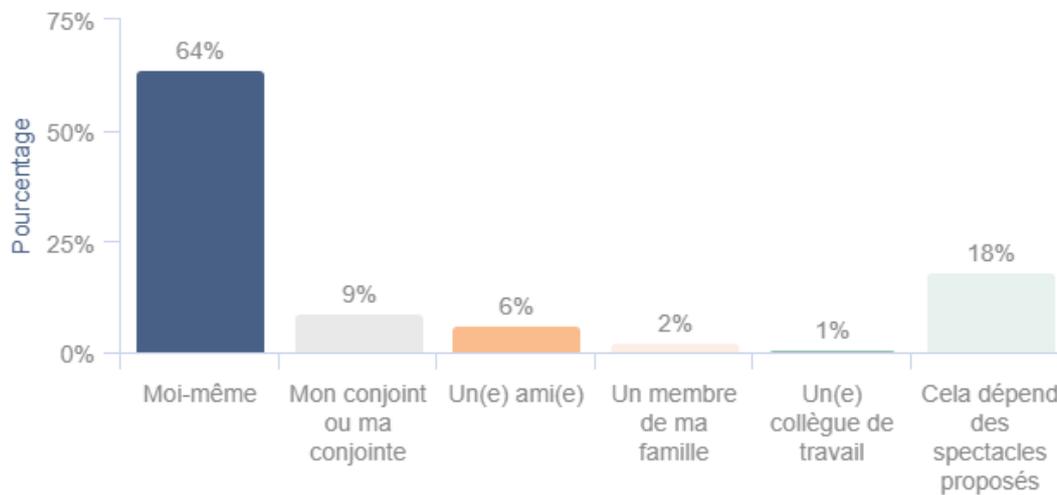
**Fig 23. Nombre de journées passées au Festival d'Avignon, lors de l'édition 2024 (en %)**

Combien de journée(s) avez-vous passée(s) au Festival d'Avignon lors de l'édition 2024 ?



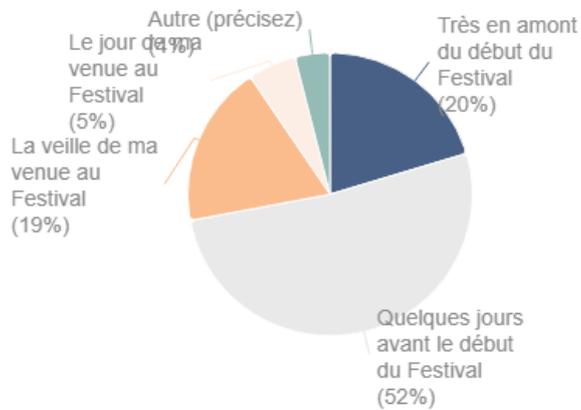
**Fig 24. Prise d'initiative d'une sortie au Festival d'Avignon (en %)**

Qui a pris le plus souvent l'initiative de planifier une sortie au Festival d'Avignon ?



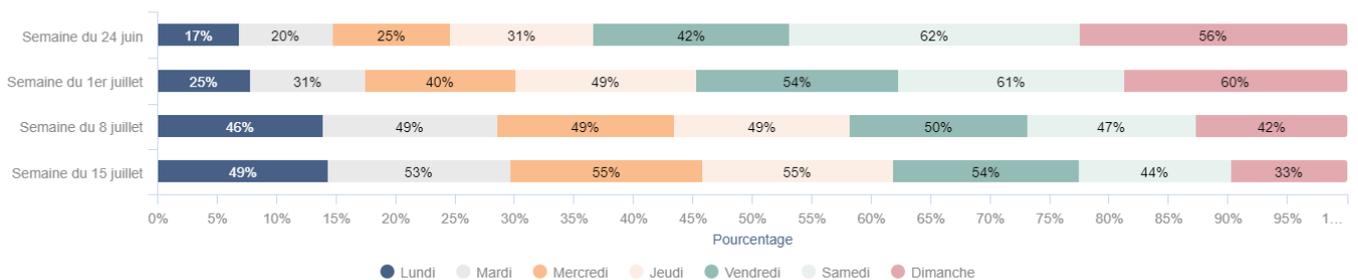
**Fig 25. Moment de la prise d'initiative d'une sortie au Festival d'Avignon (en %)**

Comment, en général, avez-vous planifié vos sorties à l'édition 2024 du Festival d'Avignon ?



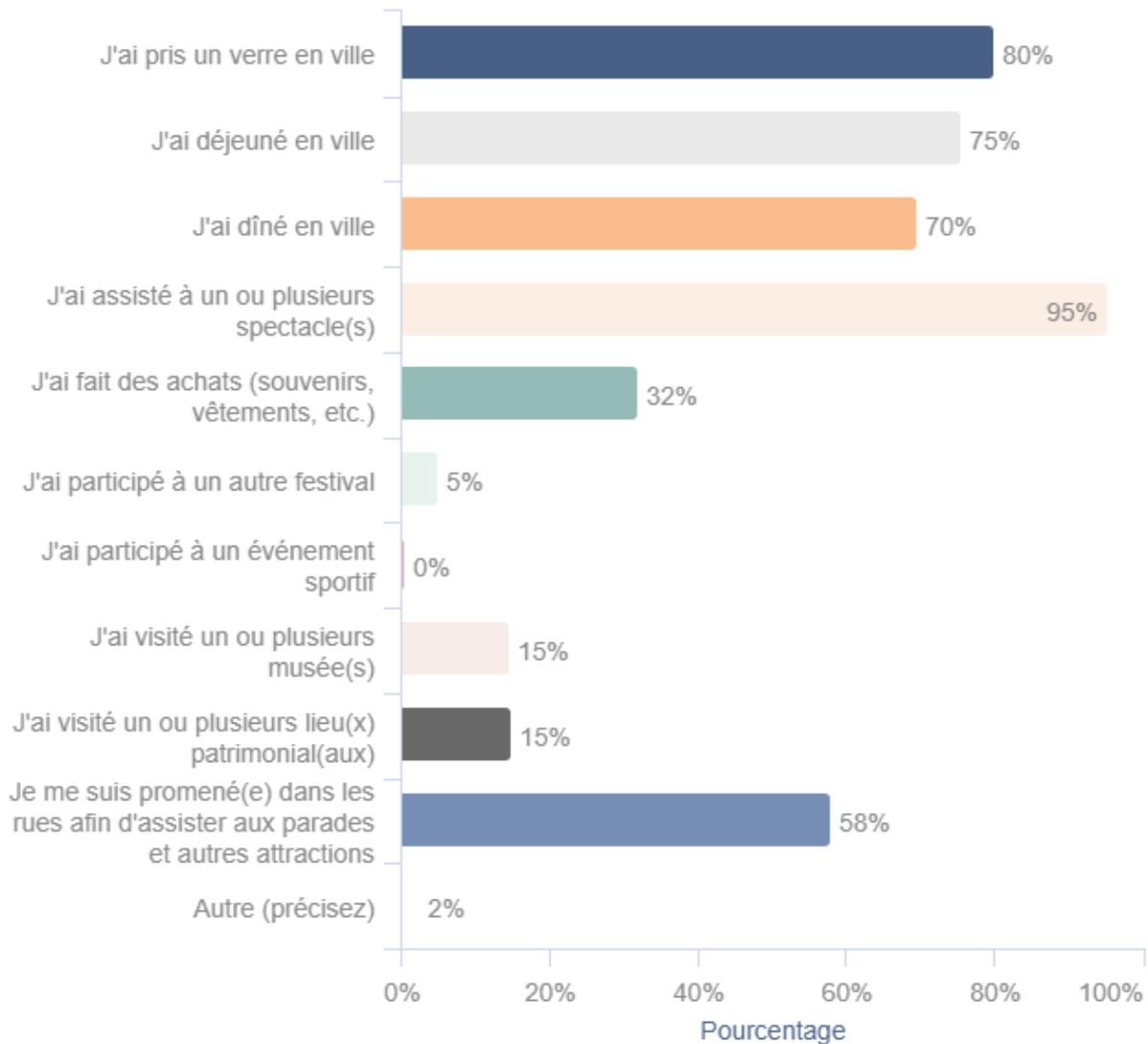
**Fig 26. Répartition des répondants par date de séjour au Festival d'Avignon (en %)**

À quelle(s) date(s) êtes-vous allé(e) à cette édition 2024 du Festival d'Avignon ? Ne cochez que les dates dont vous avez le souvenir.



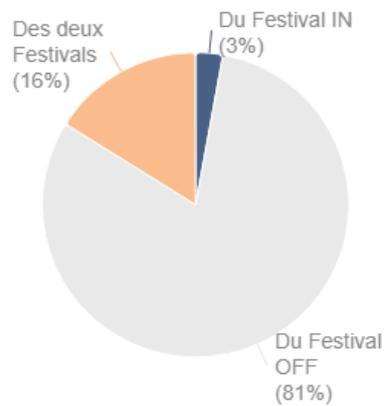
**Fig 27. Activités réalisées durant le Festival d'Avignon (en %)**

Parmi les activités suivantes, pouvez-vous nous indiquer celle(s) que vous avez réalisée(s) ?



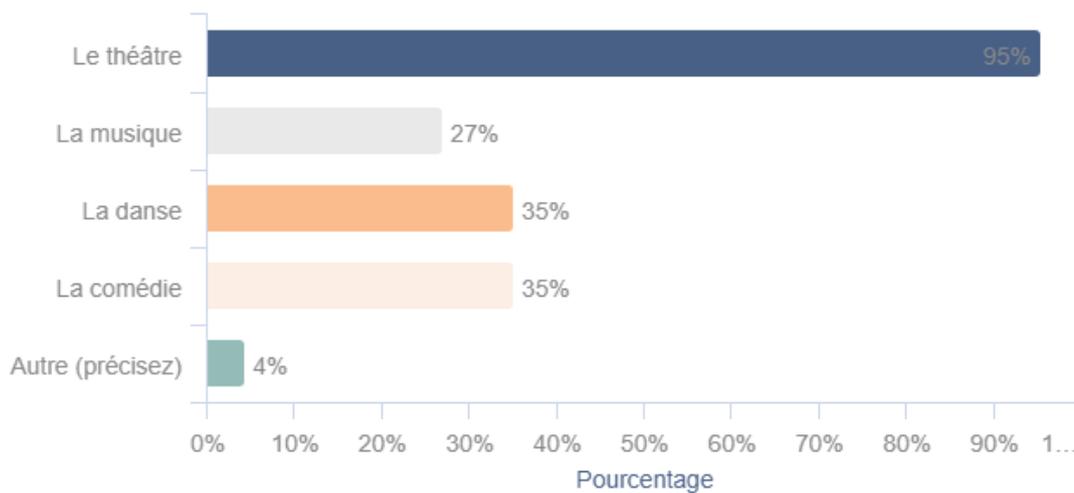
**Fig 28. Répartition des répondants entre In et Off (en %)**

Vous avez privilégié les spectacles :



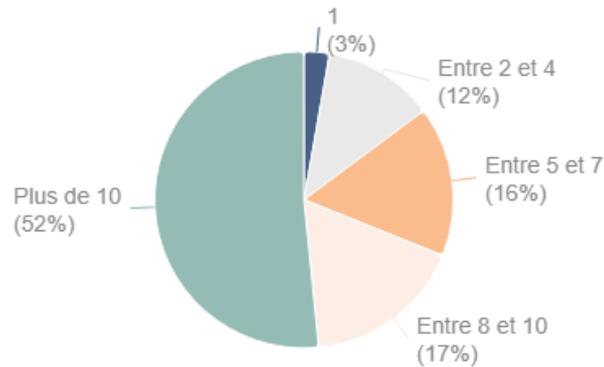
**Fig 29. Répartition des répondants par type de spectacle privilégié (en %)**

Quel(s) type(s) de spectacle(s) privilégiez-vous en général ?



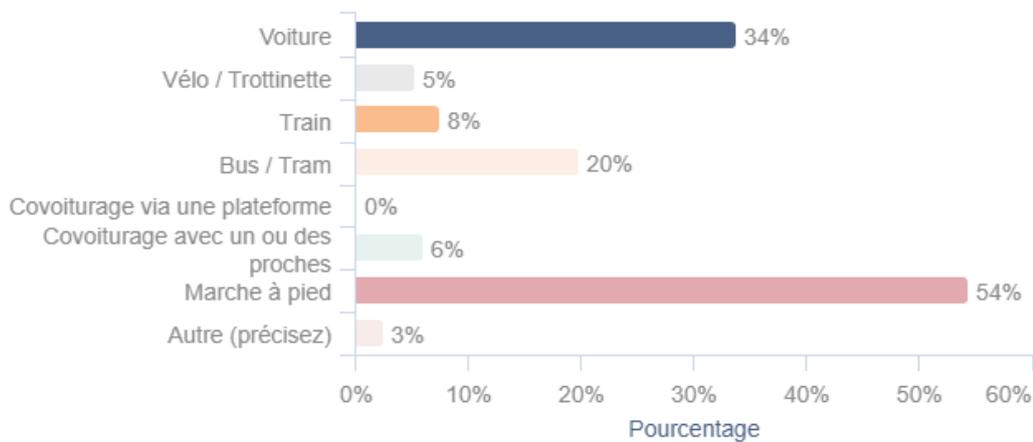
**Fig 30. Répartition des répondants par nombre de spectacles vus au Festival d'Avignon (en %)**

À combien de spectacle(s) avez-vous assisté lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



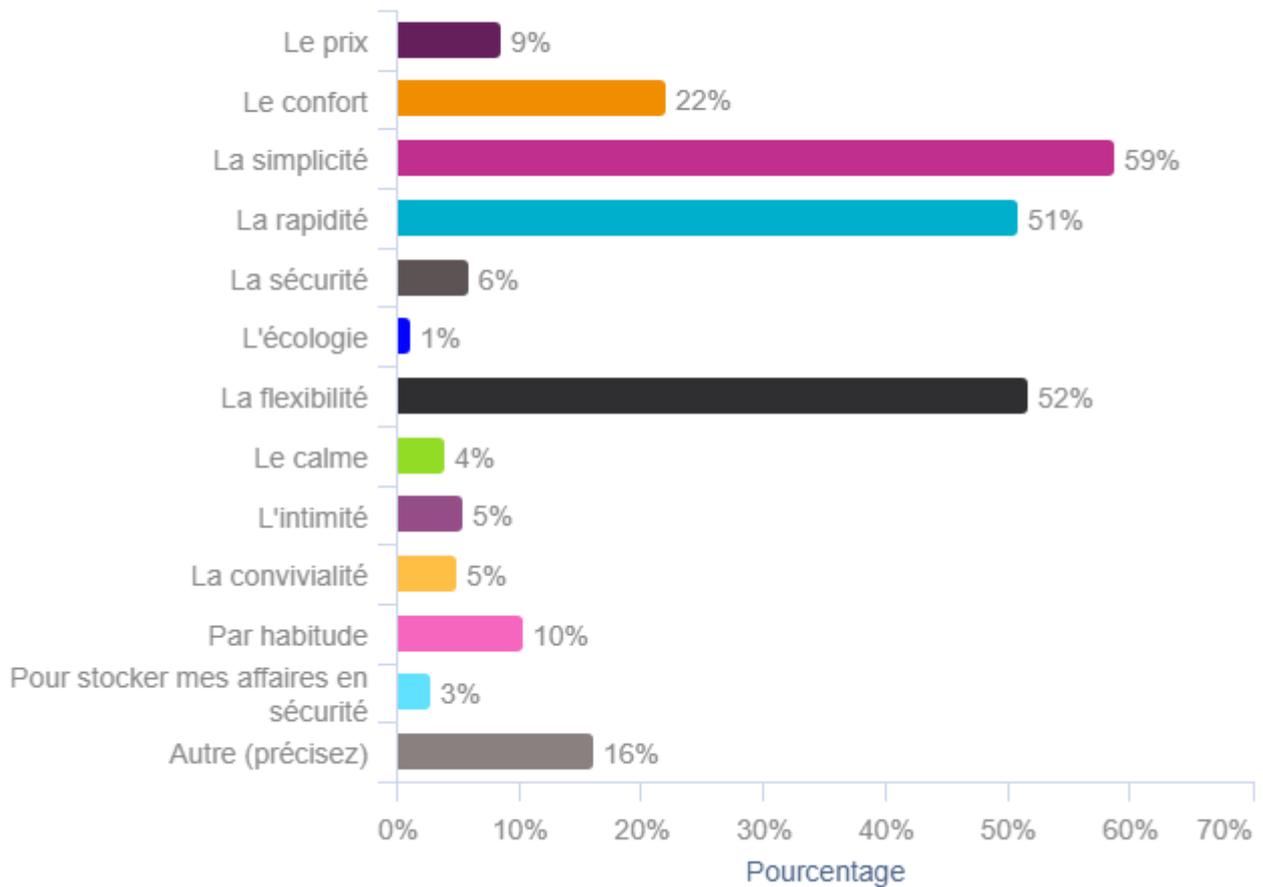
**Fig 31. Mode de transport privilégié pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)**

Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour vous rendre sur les lieux du Festival d'Avignon ?



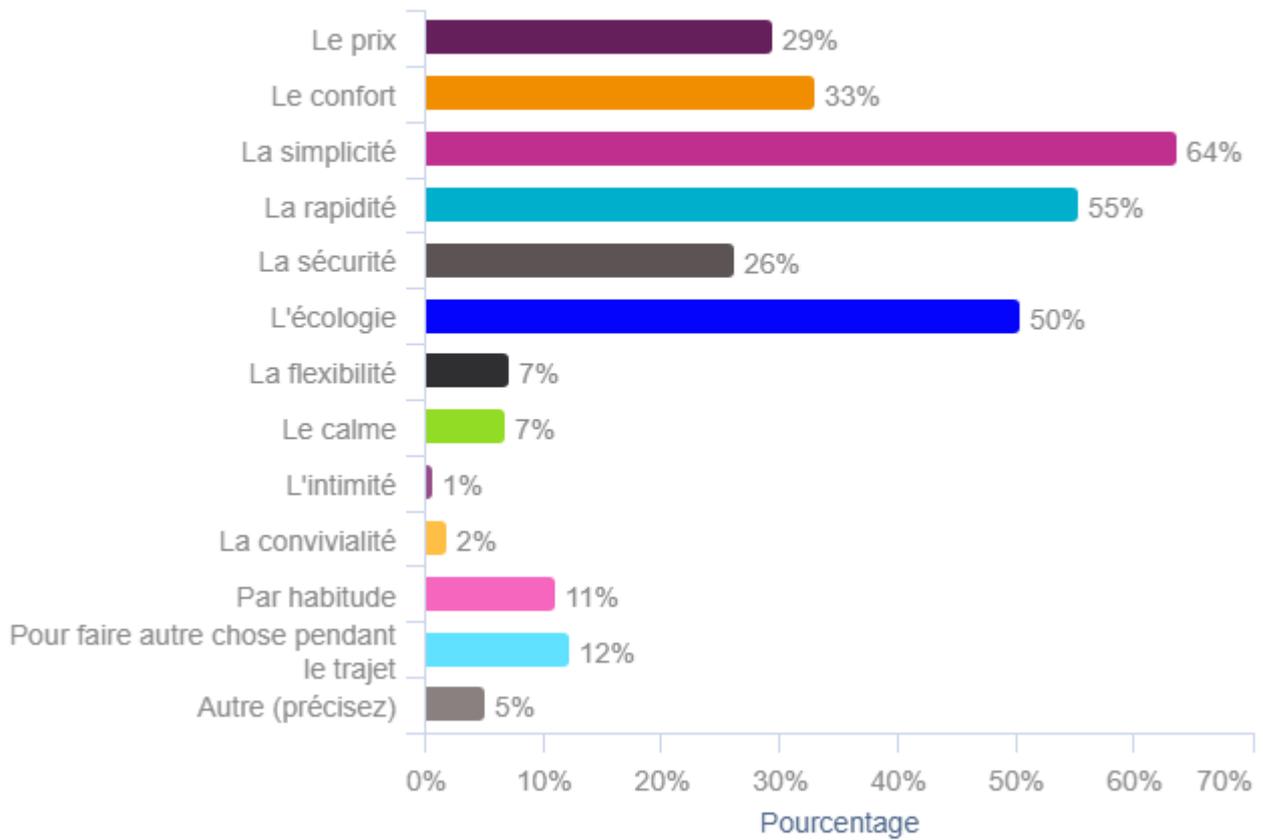
**Fig 32. Répartition des motifs d'utilisation de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)**

Pouvez-vous nous indiquer les principales raisons qui vous ont conduit à utiliser la voiture ?



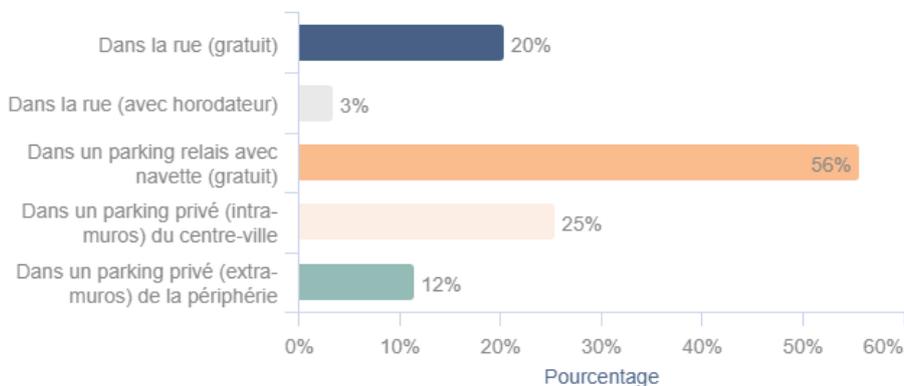
**Fig 33. Répartition des motifs d'utilisation du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)**

Pouvez-vous nous indiquer les principales raisons qui vous ont conduit(e) à utiliser le train ?



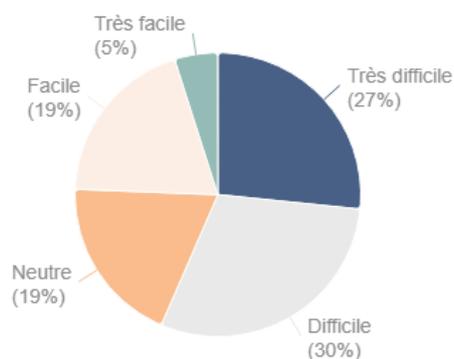
**Fig 34. Modalités de stationnement lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon**

Sur quel(s) type(s) d'emplacement(s) vous êtes-vous garé(e) lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



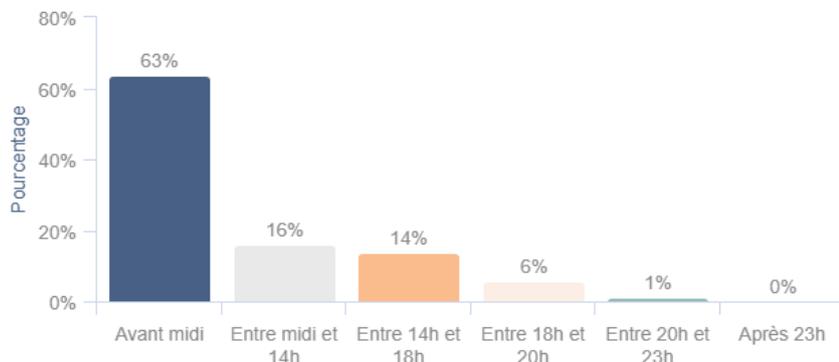
**Fig 35. Jugement sur le niveau de difficulté à stationner lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon**

Selon vous, trouver une place dans Avignon lors de cette édition 2024 du Festival était :



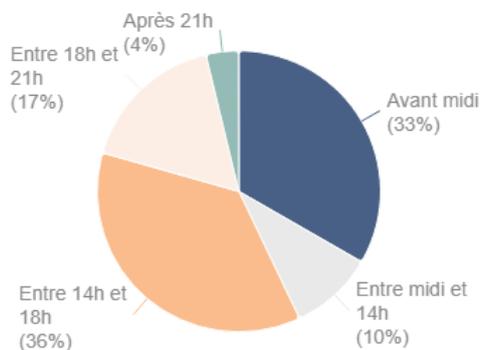
**Fig 36. Répartition des heures d'arrivée des répondants au Festival d'Avignon (en %)**

Le plus souvent, vers quelle heure êtes-vous arrivé(e) au Festival d'Avignon lors de cette édition 2024 ?



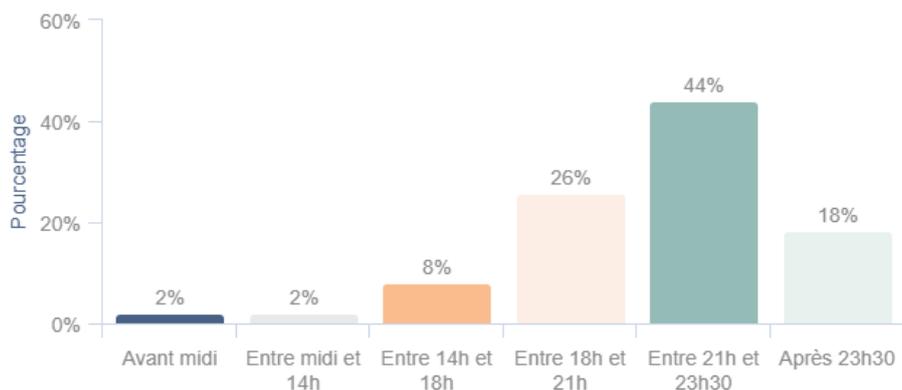
**Fig 37. Répartition des heures de spectacle au Festival d'Avignon (en %)**

Le plus souvent, vers quelle heure alliez-vous au spectacle lors de cette édition 2024 ?



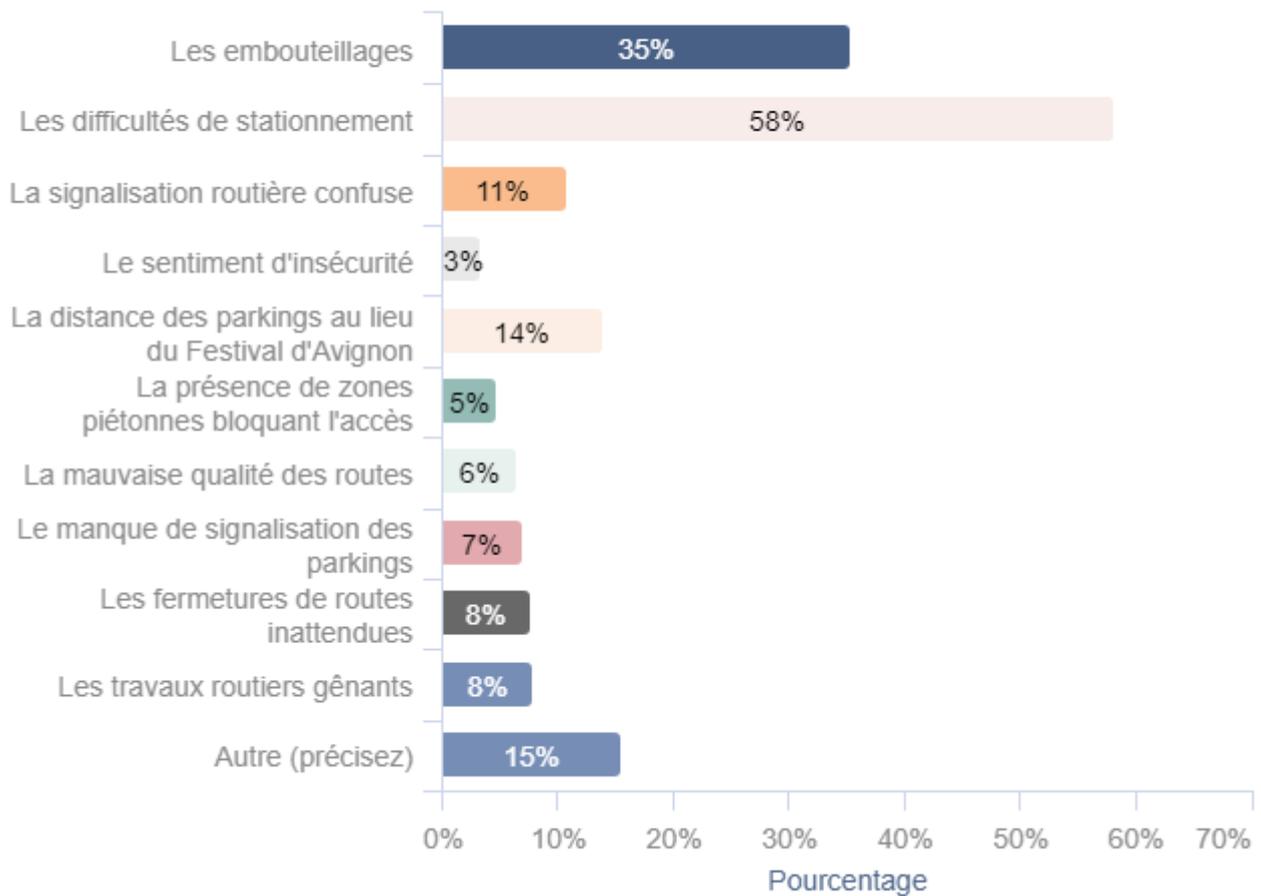
**Fig 38. Répartition des heures de départ des répondants du Festival d'Avignon (en %)**

Le plus souvent, vers quelle heure avez-vous quitté le Festival d'Avignon lors de cette édition 2024 ?



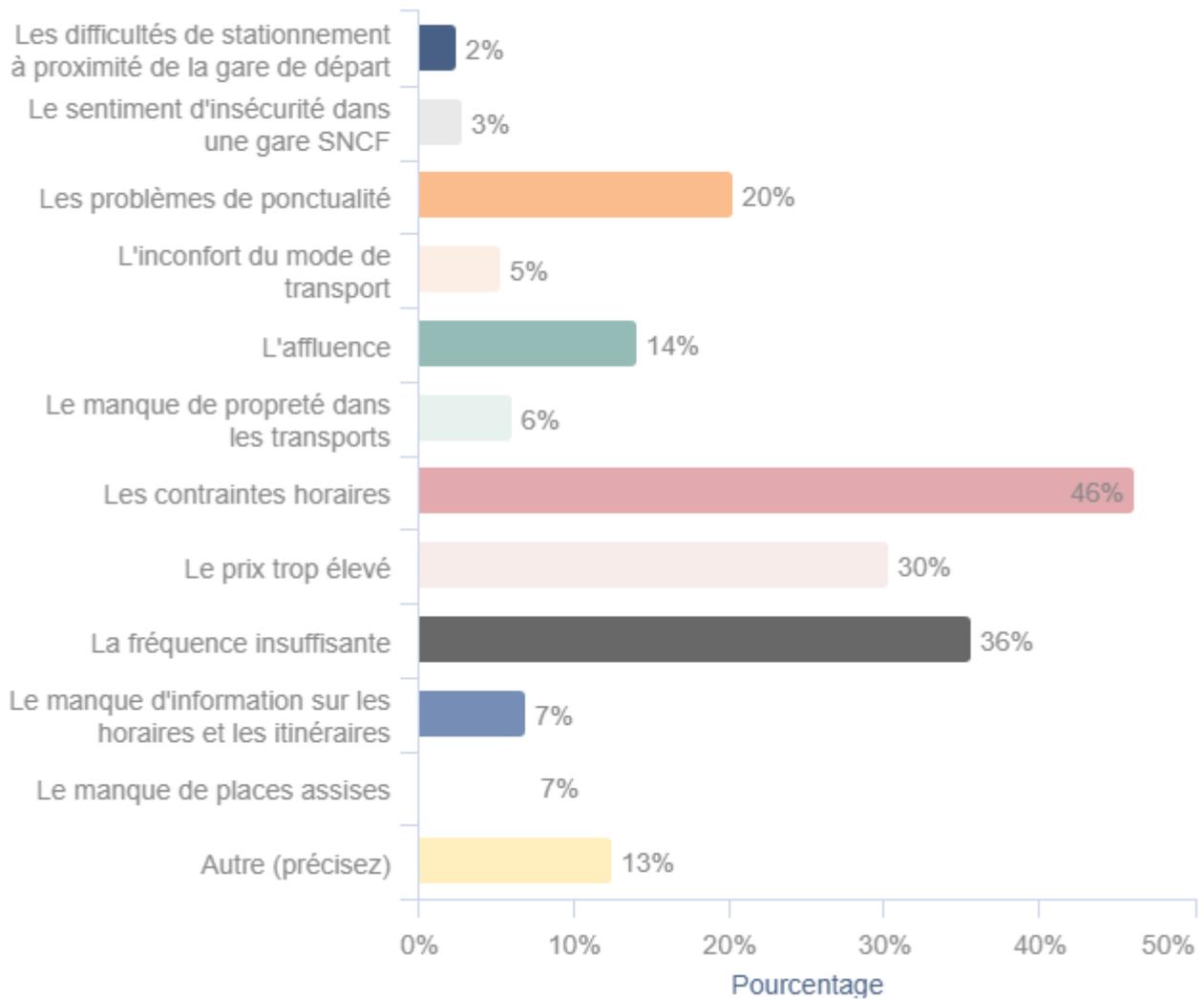
**Fig 39. Difficultés déclarées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)**

Lors de votre déplacement en voiture à cette édition 2024 du Festival d'Avignon, à quelle(s) difficulté(s) avez-vous été exposé(e) ?



**Fig 40. Difficultés déclarées par les usagers du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)**

Lors de votre déplacement en train à cette édition 2024 du Festival d'Avignon, à quelle(s) difficulté(s) avez-vous été exposé(e) ?



## Synthèse IV.

1. **Ancienneté de participation** : Une majorité de festivaliers expérimentés, avec 70% venant depuis plus de 4 ans, dont 48% depuis plus de 10 ans.
2. **Sociabilité de la venue au festival** : Les participants viennent principalement avec leur conjoint (49%) et des amis (46%)
3. **Durée de présence** : dans notre échantillon, 69% des répondants déclarent avoir passé plus de 4 jours au festival.
  - 30% restent 4 à 5 jours
  - 20% plus de 7 jours
  - 23% entre 2 et 3 jours
  - Seulement 8% ne passent qu'une journée
4. **Initiative de planification** :
  - 64% prennent eux-mêmes l'initiative
  - 18% adaptent leur venue selon les spectacles proposés
  - Faible implication du conjoint (9%) ou des amis (6%)
5. **Planification du séjour** :
  - 52% planifient quelques jours avant le Festival
  - 20% très en amont
  - 19% la veille de leur venue
  - Seulement 5% décident le jour même
6. **Fréquentation par semaine** :
  - Pic de participation durant les semaines du 1er juillet et du 8 juillet.
  - Forte présence les vendredis et samedis lors des deux premières semaines.
  - Participation croissante de la première à la troisième semaine
7. **Activités principales** :
  - 95% ont assisté à un ou plusieurs spectacles, 80% ont pris un verre en ville, 75% ont déjeuné en ville
  - 70% ont dîné en ville
  - 58% se sont promenés pour les parades et attractions
  - Les autres activités culturelles sont minoritaires : 15% ont visité des musées, 15% ont visité des lieux patrimoniaux et 5% ont participé à un autre festival
8. **Choix des spectacles** majoritairement dans le OFF et du théâtre :
  - 81% ont privilégié le Festival OFF
  - 16% ont assisté aux deux festivals
  - 95% ont assisté à un spectacle théâtral et 35% à des comédies
9. **Nombre de spectacles** :
  - 52% ont assisté à plus de 10 spectacles
  - 33% ont vu entre 5 et 10 spectacles
  - Seulement 3% n'ont assisté qu'à un seul spectacle
10. **Modes de transport pour se rendre au Festival** :
  - 54% ont privilégié la marche à pied (à mettre en lien avec l'importance des festivaliers résidant à Avignon)

- 34% ont utilisé la voiture
- 20% ont opté pour les bus/trams
- Le train (8%) et le vélo/trottinette (5%) restent minoritaires

**11. Raisons d'utilisation de la voiture :**

- Simplicité (59%), flexibilité (52%) et rapidité (51%) sont les principaux avantages
- Le confort (22%) est un facteur secondaire
- L'écologie (1%) n'est pas une motivation pour les automobilistes

**12. Motivations pour l'utilisation du train :**

- Simplicité (64%), rapidité (55%) et écologie (50%) sont les atouts majeurs
- Le confort (33%) et le prix (29%) sont également appréciés
- La flexibilité (7%) n'est que rarement perçue comme un avantage du train

**13. Stationnement :**

- 56% ont utilisé les parkings relais gratuits avec navette
- 25% ont opté pour des parkings privés intra-muros
- 20% ont trouvé des places gratuites dans la rue

**14. Difficulté de stationnement :**

- 57% ont trouvé difficile ou très difficile de se garer
- 24% ont trouvé facile ou très facile de trouver une place

**15. Heure d'arrivée au Festival :**

- 63% sont arrivés avant midi
- 30% entre midi et 18h
- Seulement 7% après 18h

**16. Heure de départ du Festival :**

- 70% des festivaliers partent après 21h
- Seuls, 18% restent après 23h30

**17. Principales difficultés rencontrées en voiture :**

- 58% ont eu des problèmes de stationnement
- 35% ont été confrontés aux embouteillages
- 14% ont trouvé les parkings trop éloignés du lieu du Festival

**18. Principales difficultés rencontrées en train :**

- 46% ont été confrontés à des contraintes horaires
- 36% ont jugé la fréquence des trains insuffisante
- 30% ont trouvé le prix trop élevé
- 20% ont fait face à des problèmes de ponctualité

**19. Confort et sécurité :**

- Seulement 5% des usagers du train ont trouvé le transport inconfortable
- 3% des automobilistes et 3% des usagers du train ont ressenti un sentiment d'insécurité

Ces données montrent un public d'habitues, avec une organisation relativement spontanée, privilégiant les sorties en couple ou entre amis. Ce public est majoritairement orienté vers le Festival OFF.

Les répondants sont globalement assidus. Certainement parce qu'une majorité de répondants logent à proximité des lieux de spectacles, ils déclarent des modes de transport doux en ville. Pour les personnes résidant à l'extérieur, la gestion du stationnement reste un défi malgré les solutions proposées.

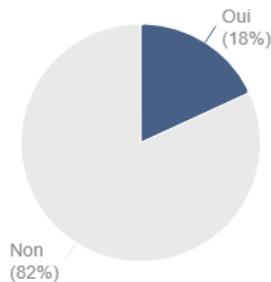
On note également que la majorité des festivaliers restent tard, ce qui peut poser des défis en termes de transport. Les automobilistes sont principalement confrontés à des problèmes de stationnement et de circulation, tandis que les usagers du train font face à des contraintes horaires et de fréquence. Le sentiment d'insécurité reste faible pour les deux modes de transport. **Ce qui ne signifie pas que l'insécurité n'est pas un frein à la venue au festival, les non-participants n'étant pas la cible de cette enquête.**

## V. Le transport nocturne lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon

Variables 91 à 105

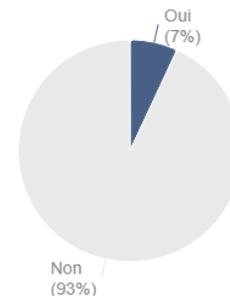
**Fig 41. Connaissance du train nocturne lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon (en %)**

Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?



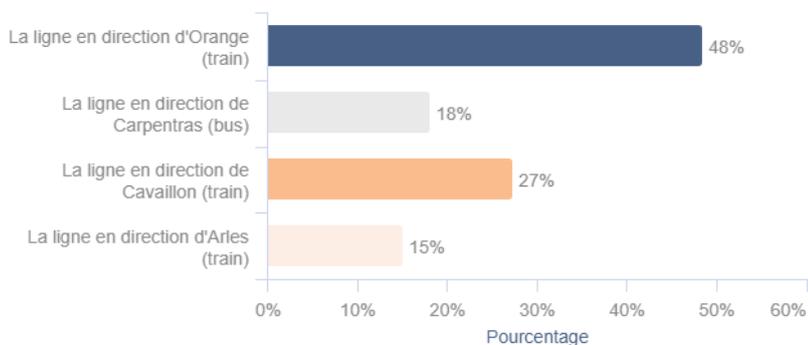
**Fig 42. Usage du Train de nuit lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon (en %)**

vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition Festival d'Avignon ?



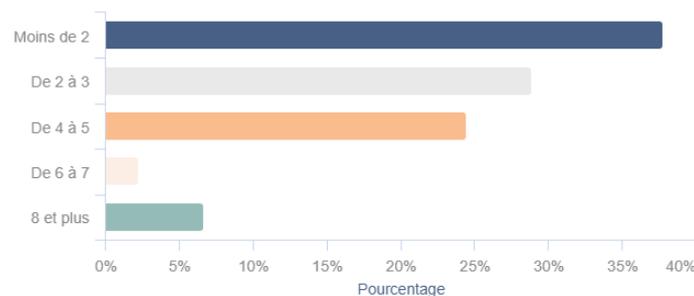
**Fig 43. Répartition des usagers du Train de nuit selon la ligne empruntée (en %)**

Quelle(s) ligne(s) de transport nocturne avez-vous utilisée(s) lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



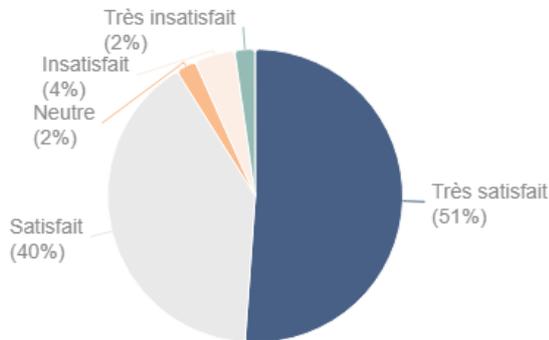
**Fig 44. Fréquence d'utilisation du train nocturne (en %)**

Combien de fois avez-vous utilisé le service de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



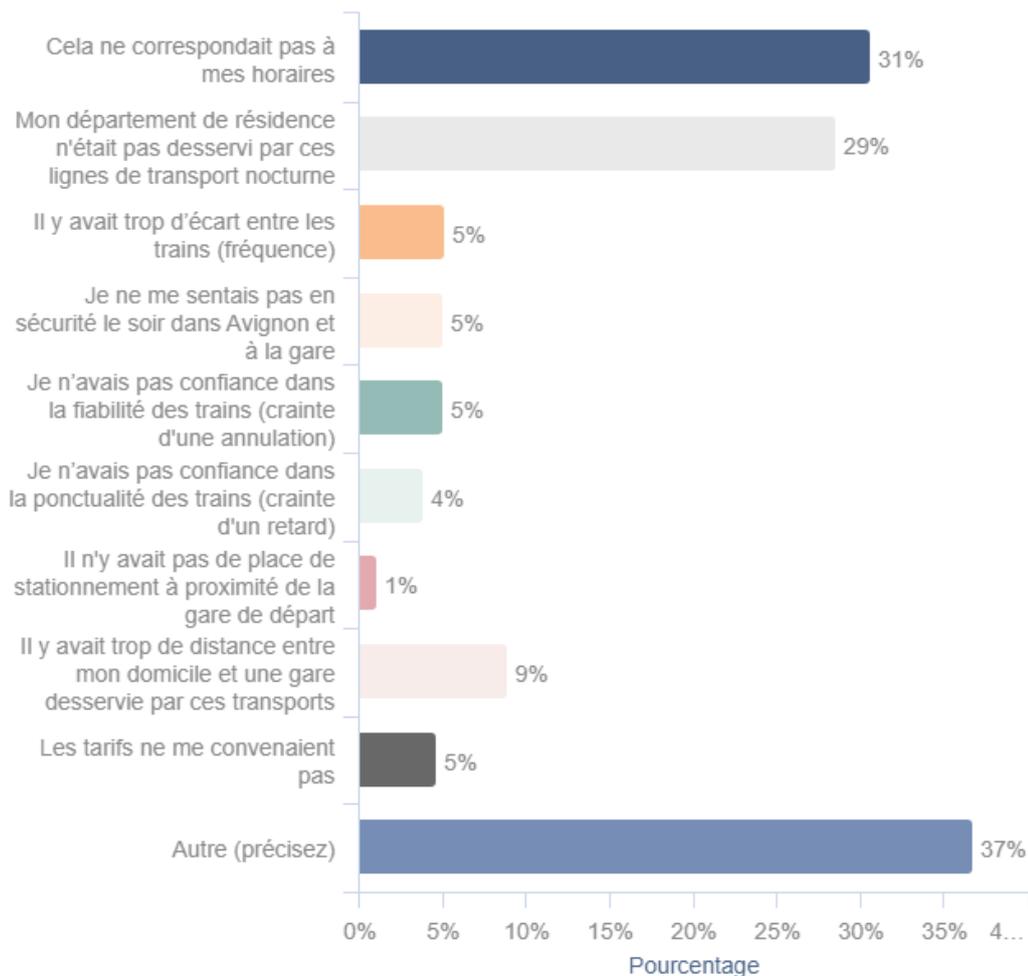
**Fig 45. Niveau de satisfaction des usagers du train nocturne (en %)**

Comment évaluez-vous ce service de transport nocturne ?



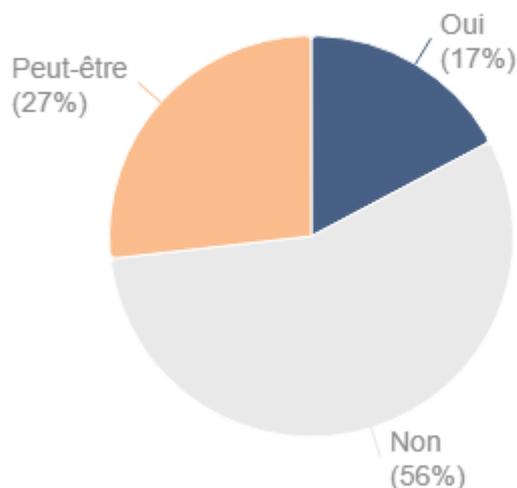
**Fig 46. Raisons de non-utilisation du train nocturne (en %)**

Quelles sont les raisons pour lesquelles vous n'avez pas choisi le service de train nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?



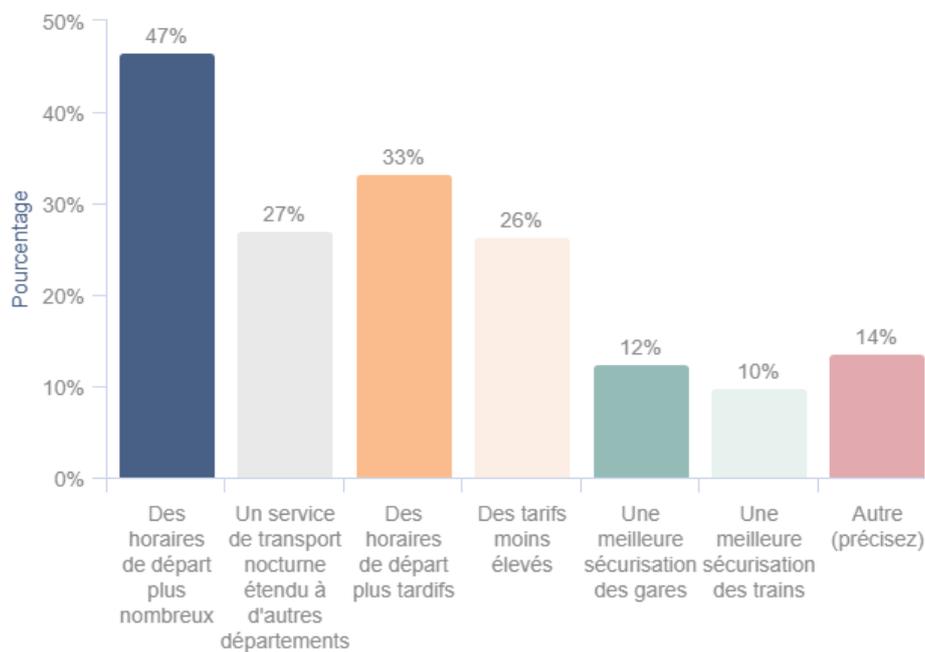
**Fig 47. Intérêt déclaré pour le Train de nuit (en %)**

Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?



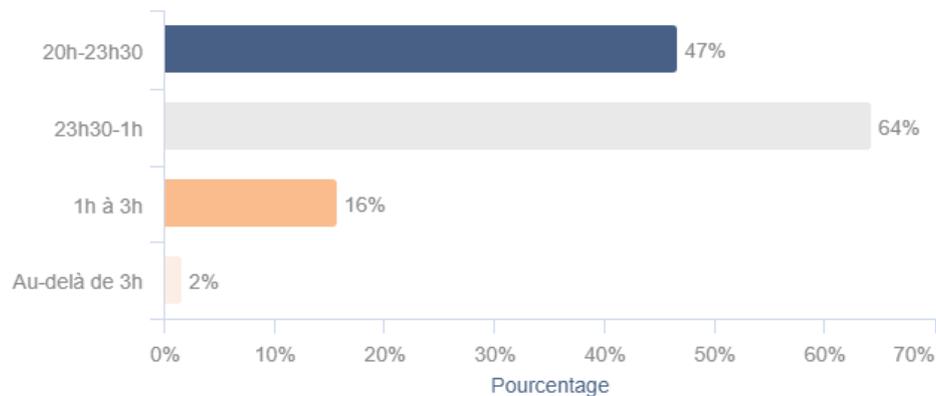
**Fig 48. Suggestions d'amélioration du service de transport nocturne (en %)**

Quelles améliorations du service de transport nocturne pourriez-vous nous suggérer ?



**Fig 49. Préférences**

Si ces trains nocturnes étaient reconduits, quelle tranche horaire vous semblerait la plus adaptée pour rentrer du Festival d'Avignon (deux choix possibles) ?



## Synthèse V.

### 1. Connaissance du service :

- 82% des festivaliers n'avaient pas connaissance du service de transport supplémentaire à 23h30.

### 2. Utilisation du service :

- Seulement 7% des répondants, ayant eu connaissance du dispositif ont utilisé le service de transport nocturne pendant le festival.

### 3. Lignes utilisées :

- 48% ont utilisé la ligne en direction d'Orange (train)
- 27% ont pris la ligne vers Cavaillon (train)

### 4. Raisons de non-utilisation :

- 31% indiquent que les horaires ne correspondaient pas à leurs besoins
- 29% n'étaient pas desservis par ces lignes dans leur département de résidence
- 9% trouvaient la distance entre leur domicile et une gare desservie trop importante

### 5. Intérêt futur pour le *Train de nuit* :

- 17% sont intéressés par ce type de service à l'avenir
- 27% sont potentiellement intéressés
- 56% ne sont pas intéressés

### 6. Améliorations suggérées :

- 47% souhaitent des horaires de départ plus nombreux
- 33% demandent des horaires de départ plus tardifs
- 27% suggèrent d'étendre le service à d'autres départements
- 26% aimeraient des tarifs moins élevés

### 7. Horaires de départ privilégiés :

- 64% préfèrent la tranche horaire 23h30-1h

- 16% choisiraient un départ entre 1h et 3h

**8. Sécurité :**

- 12% suggèrent une meilleure sécurisation des gares
- 10% demandent une meilleure sécurisation des trains

Bien que le service de *Train de nuit* soit peu connu et utilisé, il existe un potentiel d'intérêt pour l'avenir. Les principales améliorations souhaitées concernent la fréquence et les horaires des départs, ainsi que l'extension du service à d'autres départements. La tranche horaire 23h30-1h semble être la plus adaptée aux besoins des festivaliers. Pour augmenter l'utilisation de ce service, il serait crucial d'améliorer sa visibilité, d'adapter les horaires aux besoins des participants, et d'étendre la couverture géographique. La sécurité peut être évoquée concernant les gares ou les trains, mais elle ne figure pas parmi les facteurs majeurs.

## Ce qu'il faut retenir – Profil à plat

Les répondants à cette enquête font partie du public du Festival d'Avignon 2024. Ils se distinguent par leur fidélité et un profil marqué : majoritairement composé de femmes (68%) et de seniors (72% ont plus de 55 ans), il s'agit d'un public aisé (53% avec des revenus supérieurs à 3000€) et au niveau d'éducation élevé (74% avec un diplôme Bac+3 ou plus).

Les festivaliers viennent principalement en couple (49%) ou entre amis (46%) et privilégient le Festival OFF (81%). Leur assiduité est notable : 52% ont assisté à plus de 10 spectacles, et 30% restent entre 4 et 5 jours.

En termes de mobilité, les modes doux dominant pour celles et ceux qui résident sur place durant le Festival d'Avignon (65% utilisent la marche ou le vélo), tandis que le train (48%) et la voiture (41%) sont les principaux moyens pour rejoindre Avignon.

L'enquête montre cependant que des défis persistent : les automobilistes rencontrent des problèmes de stationnement (58%), tandis que les usagers du train pointent des contraintes horaires (46%) et une fréquence insuffisante (36%).

Le dispositif de *Train de nuit*, bien qu'innovant, reste méconnu (82% n'en avaient pas connaissance) et peu utilisé (7% des personnes déclarant le connaître). Les festivaliers intéressés pour l'avenir demandent des départs plus nombreux (47%), des horaires adaptés (64% préfèrent la tranche 23h30-1h) et une extension géographique des lignes (27%). Ces ajustements pourraient renforcer l'attractivité du service.

En conclusion, notre échantillon de festivaliers est constitué d'un public fidèle qui exprime des difficultés d'accès et de stationnement tout en souhaitant préserver ses habitudes de transport. L'amélioration des services, notamment par le *Train de nuit*, pourrait répondre aux besoins d'une majorité de Festivaliers résidant à l'année ou sur la période du Festival dans la péri-urbanité avignonnaise, tout en renforçant l'expérience globale du festival.

## Chapitre 2. Analyses croisées

Dans cette seconde partie du rapport nous allons nous concentrer sur trois questions qui sont au cœur du renouvellement du dispositif de *Train de nuit* mis en œuvre au cours du Festival d'Avignon 2024, à savoir la notoriété de ce *Train de nuit* (1), son usage (2) et enfin l'intérêt (3) que les répondants lui portent.

Nous allons pour chacune de ces questions, tester une vingtaine de variables explicatives afin de mettre en évidence, une éventuelle relation statistique.

	Variables explicatives	Notoriété du <i>Train de nuit</i>	Usage du <i>Train de nuit</i>	Intérêt futur pour le <i>Train de nuit</i>
1.	Âge	X	X	X
2.	Sexe	X	X	X
3.	Niveau d'éducation	X	X	X
4.	Revenus	X	X	X
5.	Lieu de résidence	X	X	X
6.	Ancienneté de participation au festival	X	X	X
7.	Fréquence de participation au festival	X	X	X
8.	Mode de transport principal pour venir au festival	X	X	X
9.	Lieu d'hébergement pendant le festival	X	X	X
10.	Origine géographique	X		
11.	Proximité d'une gare SNCF au domicile	X	X	X
12.	Sociabilité de la venue au festival			
13.	Semaine(s) de venue au festival	X	X	X
14.	Nombre de spectacles vus	X	X	X
15.	Durée du séjour au festival	X	X	X
16.	Heure habituelle de départ du festival	X	X	X
17.	Difficultés rencontrées avec d'autres modes de transport		X	X

	Variables explicatives	Notoriété du <i>Train de nuit</i>	Usage du <i>Train de nuit</i>	Intérêt futur pour le <i>Train de nuit</i>
18.	Perception écologique des transports utilisés		X	X
19.	Fréquence d'utilisation des transports en commun au quotidien	X	X	X
20.	Sensibilité écologique déclarée		X	X
21.	Raisons de non-utilisation actuelles du <i>Train de nuit</i>			X
22.	Suggestions d'améliorations souhaitées			X

## I. Notoriété du *Train de nuit*.

### A. Variables sociodémographiques

**Fig 50. Croisement Âge/Connaissance du *Train de nuit* (en %)**

Croisement : Quel âge avez-vous ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

QUEL ÂGE AVEZ-VOUS ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		TOTAL
	OUI	NON	
Moins de 25	31%	69%	100%
De 25 à 39	23%	77%	100%
De 40 à 54	15%	85%	100%
De 55 à 64	16%	84%	100%
65 et plus	19%	81%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}^2 = 26,5$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

La relation est très significative ( $p\text{-value} < 0,01$ ). Les jeunes de moins de 25 ans sont les plus informés (31%), suivis par les 25-39 ans (23%). Les 40-54 ans sont les moins informés (15%). Cette différence pourrait s'expliquer par une utilisation plus fréquente des transports en commun et un meilleur accès aux informations en ligne chez les plus jeunes.

**Fig 51. Croisement Genre/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Vous êtes ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire 23h30 ?

VOUS ÊTES ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Une femme	18%	82%	100%
Un homme	17%	83%	100%
Ne souhaite pas répondre	24%	76%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,5$  ;  $\text{Khi2} = 1,3$  ;  $\text{ddl} = 2$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,5$  donc  $> 0,05$ )

**Fig 52. Croisement Niveau d'étude/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel est votre niveau d'étude ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

QUEL EST VOTRE NIVEAU D'ÉTUDE ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Sans diplôme	15%	85%	100%
Certificat d'études	22%	78%	100%
BEPC, Brevet des collèges	20%	80%	100%
BEP, CAP	15%	85%	100%
Baccalauréat (général, technologique, professionnel)	<u>23%</u>	<u>77%</u>	100%
Bac +2 (DEUG, BTS, DUT, DEUST)	18%	82%	100%
Bac +3 (Licence, licence professionnelle, BUT)	19%	81%	100%
Bac +4 (Maîtrise)	17%	83%	100%
Bac +5 (Master, DEA, DESS, diplôme d'ingénieur)	17%	83%	100%
Bac +8 (Doctorat)	20%	80%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,5$  ;  $\text{Khi2} = 8,1$  ;  $\text{ddl} = 9$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,5$  donc  $> 0,05$ )

**Fig 53. Croisement Revenu/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel est le niveau de revenu mensuel net de votre foyer ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

QUEL EST LE NIVEAU DE REVENU MENSUEL NET DE VOTRE FOYER ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Moins de 1000 euros	21%	79%	100%
Entre 1000 et 2000 euros	<u>23%</u>	<u>77%</u>	100%
Entre 2000 et 3000 euros	<u>21%</u>	<u>79%</u>	100%
Entre 3000 et 4000 euros	17%	83%	100%
Entre 4000 et 6000 euros	16%	84%	100%
Entre 6000 et 10000 euros	<u>13%</u>	<u>87%</u>	100%
Plus de 10000 euros	15%	85%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ *Éléments sous-représentés* ■ *Éléments sur-représentés*

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 19,9$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

La relation est très significative ( $p\text{-value} < 0,01$ ). Les personnes aux revenus plus modestes (moins de 2000€) sont mieux informées (21-23%) que celles aux revenus plus élevés (13-16% pour les revenus supérieurs à 6000€). Cela pourrait indiquer un intérêt plus marqué pour les options de transport économiques chez les moins aisés ou simplement un usage plus fréquent du train au sein de ces catégories.

**Fig 54. Croisement Habitudes de transport/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quels sont les modes de transport que vous utilisez majoritairement pour vous rendre au travail ou sur le lieu de vos études ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

QUELS SONT LES MODES DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ MAJORITAIREMENT POUR VOUS RENDRE AU TRAVAIL OU SUR LE LIEU DE VOS ÉTUDES ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
Voiture	14%	86%
Vélo / Trottinette	19%	81%
Train	21%	79%
Bus / Tram	20%	80%
Covoiturage	17%	83%
Marche à pied	19%	81%
Autre (précisez)	18%	82%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est significative.  $p\text{-value} = 0,0$  ;  $\text{Chi}^2 = 14,0$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

La relation est significative ( $p\text{-value} = 0,0$ ). Les utilisateurs de train (21%) et de bus/tram (20%) sont mieux informés que les automobilistes (14%). Ceci suggérerait que les usagers réguliers des transports en commun sont plus attentifs aux offres de transport alternatives. On peut avancer l'idée d'une socialisation aux modes de transport et à la mobilité qui très probablement agit sur la connaissance des offres disponibles en la matière. L'accès à l'information en matière d'offre de transport pourrait ainsi être considéré comme un élément relevant de ce que les sociologues appellent le capital de mobilité ou encore la motilité (considérée comme un potentiel de mobilité)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Pour une mise en perspective de cette notion, voir Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? » in Séchet, Raymonde, et al., éditeurs. *Espaces en transactions*. Presses universitaires de Rennes, 2008, pp.83-91.

**Fig 55. Croisement Résidence à l'année/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Résidez-vous à l'année à proximité d'Avignon ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

RÉSIDEZ-VOUS À L'ANNÉE À PROXIMITÉ D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
Oui, je réside à Avignon	<b>31%</b>	<b>69%</b>
Oui, je réside dans le Vaucluse (hors Avignon)	<b>32%</b>	<b>68%</b>
Oui, je réside dans les Bouches-du-Rhône	19%	81%
Oui, je réside dans le Gard	<b>23%</b>	<b>77%</b>
Oui, je réside dans la Drôme	18%	82%
Non, je réside dans un autre département français que ceux proposés	<b>14%</b>	<b>86%</b>
Non, je réside à l'étranger	<b>12%</b>	<b>88%</b>

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 114,7$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

La relation est très significative ( $p\text{-value} < 0,01$ ). Les résidents d'Avignon (31%) et du Vaucluse (32%) ont été nettement mieux informés que les résidents d'autres départements français (14%) ou de l'étranger (12%). Il y a un enjeu de communication, semble-t-il, auprès des festivaliers non-résidents. Pour les locaux, l'enjeu informationnel n'est pas à négliger non plus.

**Fig 56. Croisement Composition du foyer/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Comment se compose votre foyer ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

COMMENT SE COMPOSE VOTRE FOYER ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Je vis seul(e)	<b>22%</b>	<b>78%</b>	100%
Je vis en couple sans enfant	17%	83%	100%
Je vis en couple avec enfant(s)	16%	84%	100%
Je vis seul(e) avec enfant(s)	15%	85%	100%
Autre (précisez)	24%	76%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 17,4$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

La relation est très significative ( $p\text{-value} < 0,01$ ). Les personnes vivant seules déclarent relativement plus souvent avoir eu connaissance du dispositif de *Train de nuit*.

**Fig 57. Croisement Usage régulier du train/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Train / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

TRAIN	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
Jamais	12%	88%
Environ 1 fois par an	16%	84%
Environ 1 fois par mois	19%	81%
Environ 1 fois par semaine	25%	75%
Tous les jours ou presque	24%	76%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 30,1$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

La relation est très significative ( $p\text{-value} < 0,01$ ). Les personnes utilisant au quotidien le train ont une probabilité plus élevée d'avoir été informées de l'existence du dispositif de *Train de nuit*. Là encore, la notion de motilité peut être mobilisée.

## Synthèse I.A.

En conclusion, la connaissance du service de transport supplémentaire à 23h30 varie significativement selon l'âge, les revenus, le mode de transport habituel et surtout le lieu de résidence. Les jeunes, les personnes aux revenus modestes, les personnes déclarant vivre seules, les utilisateurs réguliers des transports en commun et les résidents locaux sont mieux informés.

Toutes ces variables suggèrent l'importance du capital de mobilité comme condition d'accès à une modalité de transport. La connaissance du dispositif se concentre chez ceux qui ont la connaissance, via leurs habitudes et donc leur expérience, des réseaux de transport en commun.

## B. Variables de pratique festivalière

**Fig 58. Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Depuis combien de temps venez-vous au Festival d'Avignon ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

DEPUIS COMBIEN DE TEMPS VENEZ-VOUS AU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
C'était la première fois	18%	82%
1 à 4 ans	15%	85%
5 à 10 ans	15%	85%
Plus de 10 ans	21%	79%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 26,2$  ;  $\text{ddl} = 3$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les festivaliers de longue date (plus de 10 ans) sont les mieux informés (21%) du service de transport supplémentaire à 23h30. Cependant les écarts sont faibles surtout si on prend en compte la marge d'erreur.

**Fig 59. Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Combien de journée(s) avez-vous passée(s) au Festival d'Avignon lors de l'édition 2024 ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

COMBIEN DE JOURNÉE(S) AVEZ-VOUS PASSÉE(S) AU FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE L'ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
1	13%	87%
2 à 3	17%	83%
4 à 5	15%	85%
6 à 7	14%	86%
Plus de 7	29%	71%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 90,1$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes restant plus de 7 jours sont nettement plus au courant du service (29%) que celles ne restant qu'une journée (13%). On peut supposer que la durée du séjour ou la multiplication des passages au Festival d'Avignon accroît la probabilité d'avoir accès à cette information.

**Fig 60. Croisement Mode de transport privilégié pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour vous rendre sur les lieux du Festival d'Avignon ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

QUEL(S) MODE(S) DE TRANSPORT AVEZ-VOUS UTILISÉ(S) POUR VOUS RENDRE SUR LES LIEUX DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
Voiture	21%	79%
Vélo / Trotinette	23%	77%
Train	29%	71%
Bus / Tram	24%	76%
Covoiturage via une plateforme	60%	40%
Covoiturage avec un ou des proches	20%	80%
Marche à pied	16%	84%
Autre (précisez)	17%	83%

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 61,1$  ;  $\text{ddl} = 7$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les utilisateurs du train (29%) et du covoiturage via plateforme (60%) sont les mieux informés, contrairement aux piétons (16%). Ces derniers sont forcément des festivaliers résidant à Avignon soit à l'année, soit dans le cadre de leur séjour.

**Fig 61. Croisement Lieu de résidence durant le Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Où résidiez-vous lors de vos passages au Festival d'Avignon, édition 2024 ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

OÙ RÉSIDIEZ-VOUS LORS DE VOS PASSAGES AU FESTIVAL D'AVIGNON, ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?	
	OUI	NON
À mon domicile	27%	73%
Dans une location de vacances (Airbnb, gîte, maison d'hôtes, etc.)	13%	87%
Chez des amis ou de la famille	18%	82%
En camping ou en camping-car	13%	87%
À l'hôtel	13%	87%
Dans ma résidence secondaire	27%	73%
Autre (précisez)	18%	82%

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 107,6$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes résidant à leur domicile ou dans leur résidence secondaire (27%) sont mieux informées que celles en location ou à l'hôtel (13%).

**Fig 62. Croisement Distance entre lieu de résidence et gare la plus proche/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : La gare SNCF la plus proche de votre lieu de résidence pendant l'édition 2024 du Festival d'Avignon était : / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

LA GARE SNCF LA PLUS PROCHE DE VOTRE LIEU DE RÉSIDENCE PENDANT L'ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ÉTAIT :	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
À moins de 5 km	<b>16%</b>	<b>84%</b>	100%
À une distance comprise entre 5 et 10 km	17%	83%	100%
À une distance comprise entre 10 et 20 km	11%	89%	100%
À une distance de plus de 20 km	12%	88%	100%
Je ne sais pas	<b>8%</b>	<b>92%</b>	100%
<b>TOTAL</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p$ -value = < 0,01 ;  $\text{Khi}^2 = 18,0$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes résidant à moins de 10 km d'une gare sont légèrement mieux informées (16-17%) que celles plus éloignées (11-12%).

**Fig 63. Croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Avec qui vous êtes-vous rendu(e) le plus souvent à cette édition 2024 du Festival d'Avignon ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

AVEC QUI VOUS ÊTES-VOUS RENDU(E) LE PLUS SOUVENT À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Seul(e)	<b>26%</b>	<b>74%</b>	100%
Avec des ami(e)s	18%	82%	100%
Avec mes enfants	19%	81%	100%
Avec mon conjoint ou ma conjointe	<b>16%</b>	<b>84%</b>	100%
Avec d'autres membres de ma famille	20%	80%	100%
Avec des collègues de travail	22%	78%	100%
Autre (précisez)	24%	76%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 33,8$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes venues seules sont les mieux informées (26%), suivies par celles venues avec des collègues de travail (22%).

**Fig 64. Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Combien de journée(s) avez-vous passée(s) au Festival d'Avignon lors de l'édition 2024 ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

COMBIEN DE JOURNÉE(S) AVEZ-VOUS PASSÉE(S) AU FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE L'ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
1	<b>13%</b>	<b>87%</b>	100%
2 à 3	17%	83%	100%
4 à 5	<b>15%</b>	<b>85%</b>	100%
6 à 7	<b>14%</b>	<b>86%</b>	100%
Plus de 7	<b>29%</b>	<b>71%</b>	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 90,1$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes séjournant plus de 7 jours au festival ont une connaissance nettement meilleure du dispositif de *Train de nuit* (29% contre 13% pour les personnes n'y passant qu'une journée).

**Fig 65. Croisement Heure de départ du Festival d'Avignon/Connaissance du Train de nuit (en %)**

Croisement : Le plus souvent, vers quelle heure avez-vous quitté le Festival d'Avignon lors de cette édition 2024 ? / Avez-vous eu connaissance de ce service de transport proposant un départ supplémentaire à 23h30 ?

LE PLUS SOUVENT, VERS QUELLE HEURE AVEZ-VOUS QUITTÉ LE FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE CETTE ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS EU CONNAISSANCE DE CE SERVICE DE TRANSPORT PROPOSANT UN DÉPART SUPPLÉMENTAIRE À 23H30 ?		
	OUI	NON	TOTAL
Avant midi	14%	86%	100%
Entre midi et 14h	9%	91%	100%
Entre 14h et 18h	17%	83%	100%
Entre 18h et 21h	20%	80%	100%
Entre 21h et 23h30	15%	85%	100%
Après 23h30	23%	77%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>18%</b>	<b>82%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 31,3$  ;  $\text{ddl} = 5$ .

Relation très significative ( $p < 0,01$ ). Les personnes partant après 23h30 sont les mieux informées (23%), suivies de celles partant entre 18h et 21h (20%). Il n'y a pas de relation linéaire entre ces deux variables.

## Synthèse I.B

Ces résultats montrent que la connaissance du service de transport nocturne est significativement influencée par divers facteurs liés aux pratiques festivières, notamment la durée du séjour, le mode de transport habituel, et les horaires de fréquentation du festival. Pour cette dernière variable, le lien avec la connaissance du dispositif n'est pas linéaire donc difficile à interpréter.

## Ce qu'il faut retenir – Connaissance du *Train de nuit*

L'analyse croisée des variables sociologiques et des pratiques festivières concernant la connaissance du *Train de nuit* lors du Festival d'Avignon 2024 révèle plusieurs points pertinents :

1. **Profil démographique** : Les jeunes de moins de 25 ans (31%) et les 25-39 ans (23%) sont les mieux informés, suggérant une meilleure connectivité aux informations en ligne chez les plus jeunes ou tout simplement une meilleure connaissance de l'offre locale de transport en commun.
2. **Niveau de revenus** : Les personnes aux revenus plus modestes (moins de 2000€) sont mieux informées (21-23%) que celles aux revenus plus élevés, indiquant, peut-être, un intérêt plus marqué pour les options de transport économiques.
3. **Habitudes de transport** : Les utilisateurs réguliers de train (29%) sont les mieux informés, montrant une plus grande sensibilité aux offres de transport alternatives.
4. **Ancienneté au festival** : Les festivaliers de longue date (plus de 10 ans) sont les mieux informés (21%), suggérant que l'expérience accumulée favorise la connaissance globale des services qui environnent la pratique festivière.
5. **Durée du séjour** : Les personnes restant plus de 7 jours sont nettement plus au courant du service (29%), indiquant que l'assiduité au Festival influence positivement la connaissance des services disponibles.
6. **Lieu de résidence pendant le festival** : Les résidents locaux (domicile ou résidence secondaire) sont mieux informés (27%) que les touristes en location ou à l'hôtel (13%), soulignant l'importance de la connaissance locale.
7. **Composition du groupe** : Les personnes venues seules sont les mieux informées (26%), suggérant une attention accrue aux options de transport chez les voyageurs solitaires.
8. **Horaires de fréquentation** : Les personnes partant après 23h30 sont les mieux informées (23%), ce qui est logique étant donné l'horaire du service.

Ces résultats montrent que la connaissance du *Train de nuit* est influencée par une combinaison de facteurs sociodémographiques et de pratiques festivières. Les jeunes, les utilisateurs réguliers de transports en commun, les festivaliers expérimentés et ceux qui restent plus longtemps sont généralement mieux informés. Cela suggère des pistes pour améliorer la communication sur ce service, notamment en ciblant davantage les tranches d'âge plus élevées, les visiteurs non locaux et les usagers de la voiture.

## II. Recours au *Train de nuit*

Dans cette partie nous allons procéder à l'examen du lien entre variables sociodémographiques et variables de pratique festivalière avec l'utilisation du *Train de nuit* au cours de l'édition 2024. Il nous faut garder à l'esprit que seulement 1,2 % des répondants déclarent avoir utilisé ce service et que nous allons réaliser des croisements portant sur des effectifs très réduits.

Nous avons retenu sensiblement les mêmes variables, à quelques exceptions près, que pour la question de la notoriété du dispositif. Nous y avons ajouté les difficultés de transport déclarées et le niveau d'engagement écologique.

### A. Variables sociodémographiques

**Fig 66. Croisement Genre/Usage du *Train de nuit* (en %)**

Croisement : Vous êtes ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

VOUS ÊTES ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Une femme	6%	94%
Un homme	9%	91%
Ne souhaite pas répondre	0%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,3$  ;  $Khi^2 = 2,7$  ;  $ddl = 2$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,3$  donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 67. Croisement Âge/Usage du *Train de nuit* (en %)**

Croisement : Quel âge avez-vous ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

QUEL ÂGE AVEZ-VOUS ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Moins de 25	11%	89%
De 25 à 39	7%	93%
De 40 à 54	8%	92%
De 55 à 64	5%	95%
65 et plus	8%	92%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,8$  ;  $Khi^2 = 1,7$  ;  $ddl = 4$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,8$  donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 68. Croisement Composition du foyer/Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Comment se compose votre foyer ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

COMMENT SE COMPOSE VOTRE FOYER ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Je vis seul(e)	9%	91%
Je vis en couple sans enfant	5%	95%
Je vis en couple avec enfant(s)	8%	92%
Je vis seul(e) avec enfant(s)	9%	91%
Autre (précisez)	0%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,2$  ;  $\text{Khi}^2 = 6,2$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,2$  donc largement supérieur au seuil à  $0,05$ )

**Fig 69. Croisement Niveau d'étude/Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel est votre niveau d'étude ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

QUEL EST VOTRE NIVEAU D'ÉTUDE ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Sans diplôme	0%	100%
Certificat d'études	0%	100%
BEPC, Brevet des collèges	11%	89%
BEP, CAP	13%	88%
Baccalauréat (général, technologique, professionnel)	11%	89%
Bac +2 (DEUG, BTS, DUT, DEUST)	3%	97%
Bac +3 (Licence, licence professionnelle, BUT)	5%	95%
Bac +4 (Maîtrise)	9%	91%
Bac +5 (Master, DEA, DESS, diplôme d'ingénieur)	8%	92%
Bac +8 (Doctorat)	4%	96%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,5$  ;  $\text{Khi}^2 = 8,0$  ;  $\text{ddl} = 9$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,5$  donc largement supérieur au seuil à  $0,05$ )

**Fig 70. Croisement Niveau de revenu/Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel est le niveau de revenu mensuel net de votre foyer ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

QUEL EST LE NIVEAU DE REVENU MENSUEL NET DE VOTRE FOYER ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Moins de 1000 euros	9%	91%
Entre 1000 et 2000 euros	8%	92%
Entre 2000 et 3000 euros	8%	92%
Entre 3000 et 4000 euros	9%	91%
Entre 4000 et 6000 euros	3%	97%
Entre 6000 et 10000 euros	7%	93%
Plus de 10000 euros	11%	89%
Je ne souhaite pas répondre à cette question	5%	95%

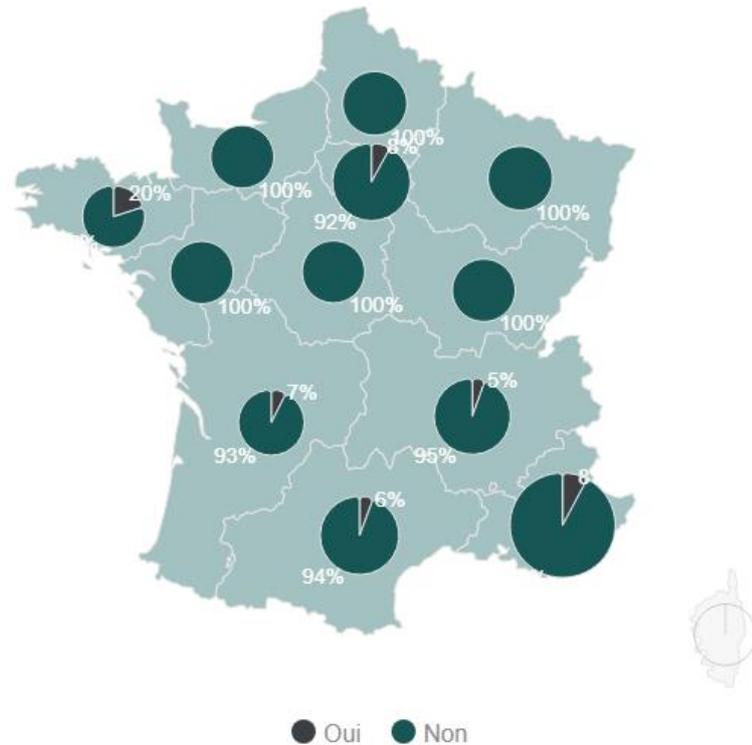
■ *Éléments sous-représentés* ■ *Éléments sur-représentés*

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,7$  ;  $\text{Khi}^2 = 5,0$  ;  $\text{ddl} = 7$ .

**Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,7$  donc largement supérieur au seuil à  $0,05$ )**

**Fig 71. Croisement Résidence principale/Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Quel est le code postal de votre résidence principale ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport r édition 2024 du Festival d'Avignon ?



La relation est significative.  $p\text{-value} = 0,0$  ;  $\text{Khi2} = 383,8$  ;  $\text{ddl} = 338$ .

La relation est significative (distance au Khi2 de 383 et  $p\text{-value} < 0,05$ ). Parmi les répondants de la région PACA, 8% de ceux qui connaissaient le dispositif, l'ont utilisé. Pour la région Bretagne le pourcentage est élevé (20%) mais eu égard à la faiblesse de l'effectif, il est préférable de ne pas en tenir compte.

**Fig 72. Croisement lieu de résidence à l'année /Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Résidez-vous à l'année à proximité d'Avignon ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

RÉSIDEZ-VOUS À L'ANNÉE À PROXIMITÉ D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Oui, je réside à Avignon	4%	96%
Oui, je réside dans le Vaucluse (hors Avignon)	14%	86%
Oui, je réside dans les Bouches-du-Rhône	3%	97%
Oui, je réside dans le Gard	9%	91%
Oui, je réside dans la Drôme	6%	94%
Non, je réside dans un autre département français que ceux proposés	5%	95%
Non, je réside à l'étranger	16%	84%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 18,6$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Les relations sont statistiquement significatives ( $p\text{-value} < 0,01$ ).

**Utilisation locale modérée :** Les résidents Vaucluse hors Avignon l'utilisent davantage (14%).

**Forte utilisation dans certaines zones périphériques :** parmi les répondants déclarant résider à Morières (84310) 75% déclarent avoir pris le *Train de nuit*, parmi ceux résidant à Bagnols sur Cèze (30200), 50% déclarent l'avoir pris. Il faut là encore rappeler la faiblesse des effectifs et la fragilité de ces résultats, même s'ils suggèrent l'existence de dessertes ferroviaires fonctionnant déjà correctement.

**Utilisation par les festivaliers éloignés :** Certains codes postaux parisiens comme le 75012 (29%) et des villes comme Nîmes (30900, 20%) montrent une utilisation significative, indiquant l'intérêt du service pour les festivaliers non-résidents, optant pour un hébergement hors Avignon.

**Variation selon la proximité :** Les résidents du Vaucluse hors Avignon (14%) et les résidents étrangers (16%) sont les plus grands utilisateurs, suivis par les résidents du Gard (9%).

Ces résultats suggèrent que le service de transport nocturne est particulièrement utile pour les festivaliers résidant en périphérie d'Avignon ou venant de plus loin. Une promotion ciblée du service, notamment auprès des festivaliers non locaux et dans les zones moins bien desservies par les transports réguliers, pourrait augmenter son utilisation et améliorer l'expérience globale des festivaliers.

## Synthèse II.A

Le croisement entre la variable d'usage du service de *Train de nuit* du Festival d'Avignon 2024 et la plupart des variables d'identification permet de montrer les éléments suivants.

1. **Genre** (p-value = 0,3, non significative) : Les hommes (9%) utilisent légèrement plus le service que les femmes (6%), mais la différence n'est pas significative.
2. **L'origine résidentielle** : le croisement avec le code postal de la résidence principale (p-value = 0,0, significative) :
  - Les résidents d'Avignon (84000) utilisent peu le service (6%). Il est logique que les personnes hébergées dans l'intra-muros d'Avignon utilisent très peu le service (4%), probablement en raison de leur proximité avec les lieux du festival et de l'accès à d'autres moyens de transport locaux.
  - Les festivaliers du Vaucluse hors Avignon, comme Orange (84100, 22%) et Saint-Saturnin-lès-Avignon (84450, 33%), montrent une utilisation plus importante. Quelques festivaliers non-résidents (résidents de Paris par exemple) utilisent significativement le service (29%).
  - En valeur absolue, les résidents du Vaucluse hors Avignon sont parmi les plus grands utilisateurs (14% déclarent l'avoir pris).
  - Parmi les répondants connaissant le dispositif, seulement 8% des résidents de la région PACA l'ont utilisé.

### Observations générales :

1. **Faible utilisation globale** : 1,2 % des répondants déclarent avoir utilisé le service. 7% des répondants ayant entendu parler du dispositif y ont eu recours.
2. **Proximité et accessibilité** : L'utilisation est plus marquée dans les zones périphériques bien desservies par les trains TER nocturnes.
3. **Festivaliers non locaux** : Le service semblerait utile pour les festivaliers venant de régions éloignées ou optant pour un hébergement hors Avignon.
4. **Absence de significativité** pour d'autres variables comme le genre, l'âge, le niveau d'études ou le niveau de revenu.

## B. Variables de pratique festivalière

**Fig 73. Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Usage du Train de nuit (en %)**

Croisement : Depuis combien de temps venez-vous au Festival d'Avignon ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

DEPUIS COMBIEN DE TEMPS VENEZ-VOUS AU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
C'était la première fois	15%	85%	100%
1 à 4 ans	9%	91%	100%
5 à 10 ans	2%	98%	100%
Plus de 10 ans	7%	93%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>7%</b>	<b>93%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est significative.  $p$ -value = 0,0 ;  $\chi^2 = 8,8$  ; ddl = 3.

Parmi les néo-festivaliers, la part de ceux qui ont utilisé le service de *Train de nuit* est nettement supérieure (15% contre 7% en moyenne). Ce résultat est évidemment à mettre en lien avec l'âge. L'évolution du taux d'usage est convexe (décroissant puis croissant).

**Fig 74. Croisement Nombre de jours passés au Festival d'Avignon/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Combien de journée(s) avez-vous passée(s) au Festival d'Avignon lors de l'édition 2024 ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

COMBIEN DE JOURNÉE(S) AVEZ-VOUS PASSÉE(S) AU FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE L'ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
1	0%	100%	100%
2 à 3	7%	93%	100%
4 à 5	7%	93%	100%
6 à 7	5%	95%	100%
Plus de 7	8%	92%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>7%</b>	<b>93%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,3 ;  $\chi^2 = 4,6$  ; ddl = 4.

Relation non significative ( $p$ -value = 0,3 donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 75. Croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Avec qui vous êtes-vous rendu(e) le plus souvent à cette édition 2024 du Festival d'Avignon ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

AVEC QUI VOUS ÊTES-VOUS RENDU(E) LE PLUS SOUVENT À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
Seul(e)	6%	94%	100%
Avec des ami(e)s	9%	91%	100%
Avec mes enfants	9%	91%	100%
Avec mon conjoint ou ma conjointe	5%	95%	100%
Avec d'autres membres de ma famille	6%	94%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,4 ;  $\text{Khi}^2 = 6,0$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Relation non significative ( $p$ -value = 0,3 donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 76. Croisement Type de spectacle privilégié au Festival d'Avignon/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Vous avez privilégié les spectacles : / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

VOUS AVEZ PRIVILÉGIÉ LES SPECTACLES :	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Du Festival IN	10%	90%
Du Festival OFF	7%	93%
Des deux Festivals	8%	92%
Je ne sais pas	0%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,9 ;  $\text{Khi}^2 = 0,7$  ;  $\text{ddl} = 3$ .

Relation non significative ( $p$ -value = 0,9 donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 77. Croisement Mode de transport utilisé pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour vous rendre sur les lieux du Festival d'Avignon ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

QUEL(S) MODE(S) DE TRANSPORT AVEZ-VOUS UTILISÉ(S) POUR VOUS RENDRE SUR LES LIEUX DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
Voiture	5%	95%	100%
Vélo / Trotinette	0%	100%	100%
Train	22%	78%	100%
Bus / Tram	13%	87%	100%
Covoiturage via une plateforme	0%	100%	100%
Covoiturage avec un ou des proches	4%	96%	100%
Marche à pied	5%	95%	100%
Autre (précisez)	12%	88%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>7%</b>	<b>93%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $Khi2 = 51,8$  ;  $ddl = 7$ .

22% des festivaliers déclarant avoir utilisé le train pour se rendre au Festival d'Avignon ont utilisé le *Train de nuit* (contre 7% en moyenne). La relation est quelque peu tautologique. Mais elle indique une chose principale : il est possible pour les festivaliers venant plusieurs fois, de diversifier leur mode de transport. De plus, cela indique que les usagers du train ont ainsi pu retarder leur retour du fait du *Train de nuit*. Les autres usagers du train non-utilisateur du *Train de nuit* sont donc rentrés plus tôt, vers des zones desservies ou non. Ou ont bénéficié d'un autre mode de transport pour rentrer du Festival.

**Fig 78. Croisement Mode de logement durant le Festival d'Avignon/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Où résidiez-vous lors de vos passages au Festival d'Avignon, édition 2024 ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

OÙ RÉSIDIEZ-VOUS LORS DE VOS PASSAGES AU FESTIVAL D'AVIGNON, ÉDITION 2024 ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
À mon domicile	8%	92%	100%
Dans une location de vacances (Airbnb, gîte, maison d'hôtes, etc.)	8%	92%	100%
Chez des amis ou de la famille	9%	91%	100%
En camping ou en camping-car	5%	95%	100%
À l'hôtel	4%	96%	100%
Dans ma résidence secondaire	4%	96%	100%
Autre (précisez)	0%	100%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>7%</b>	<b>93%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,6$  ;  $Khi2 = 4,5$  ;  $ddl = 6$ .

Relation non significative ( $p\text{-value} = 0,3$  donc largement supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 79. Croisement Mode de transport à disposition des non-résidents/Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Sur place, de quel moyen de transport disposiez-vous ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

SUR PLACE, DE QUEL MOYEN DE TRANSPORT DISPOSIEZ-VOUS ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
J'avais mon propre véhicule	4%	96%	100%
J'avais loué un véhicule	25%	75%	100%
On m'a prêté un véhicule / On m'a véhiculé(e)	7%	93%	100%
J'utilisais les transports en commun (train, bus, tram)	<b>12%</b>	<b>88%</b>	100%
J'utilisais des moyens de transport doux (vélo, marche à pied, trottinette)	<b>4%</b>	<b>96%</b>	100%
<b>TOTAL</b>	<b>6%</b>	<b>94%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est significative.  $p$ -value = 0,0 ;  $\text{Khi}^2 = 11,6$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Le taux d'utilisation du *Train de nuit* parmi les non-résidents est deux fois supérieur (12% contre 6% en moyenne) pour ceux utilisant les transports en commun. Il est 4 fois supérieur pour les personnes ayant opté pour une location de voiture (25%). Mais l'effectif sous-jacent est faible.

**Fig 80. Croisement Difficultés de stationnement rencontrées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/ Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Selon vous, trouver une place dans Avignon lors de cette édition 2024 du Festival était : / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

SELON VOUS, TROUVER UNE PLACE DANS AVIGNON LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL ÉTAIT :	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?		
	OUI	NON	TOTAL
Très difficile	5%	95%	100%
Difficile	<b>10%</b>	<b>90%</b>	100%
Neutre	3%	97%	100%
Facile	0%	100%	100%
Très facile	0%	100%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>5%</b>	<b>95%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est peu significative.  $p$ -value = 0,1 ;  $\text{Khi}^2 = 6,8$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation peu significative ( $p$ -value = 0,3 donc supérieur au seuil à 0,05)

**Fig 81. Croisement Difficultés rencontrées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/ Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Lors de votre déplacement en voiture à cette édition 2024 du Festival d'Avignon, à quelle(s) difficulté(s) avez-vous été exposé(e) ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

LORS DE VOTRE DÉPLACEMENT EN VOITURE À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON, À QUELLE(S) DIFFICULTÉ(S) AVEZ-VOUS ÉTÉ EXPOSÉ(E) ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Les embouteillages	4%	96%
Les difficultés de stationnement	7%	93%
La signalisation routière confuse	8%	92%
Le sentiment d'insécurité	<b>25%</b>	<b>75%</b>
La distance des parkings au lieu du Festival d'Avignon	12%	88%
La présence de zones piétonnes bloquant l'accès	<b>22%</b>	<b>78%</b>
La mauvaise qualité des routes	5%	95%
Le manque de signalisation des parkings	18%	82%
Les fermetures de routes inattendues	0%	100%
Les travaux routiers gênants	0%	100%
Autre (précisez)	0%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est significative.  $p\text{-value} = 0,0$  ;  $\text{Khl}2 = 20,9$  ;  $\text{ddl} = 10$ .

Les facteurs qui sont discriminants ici renvoient principalement aux difficultés de stationnement et d'accès aux lieux du Festival d'Avignon. De façon surprenante, le sentiment d'insécurité, à proximité des lieux de stationnement, pourrait constituer un facteur favorisant l'usage du *Train de nuit*. 25% des personnes mentionnant cette difficulté ont utilisé le *Train de nuit* contre 7% en moyenne. Là encore, en raison de la faiblesse des effectifs, il convient de rester prudent.

**Fig 82. Croisement Distance entre le domicile et la gare la plus proche/ Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : La gare SNCF la plus proche de votre domicile se trouve : / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

LA GARE SNCF LA PLUS PROCHE DE VOTRE DOMICILE SE TROUVE :	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
À moins de 5 km de mon domicile	9%	91%
Entre 5 et 10 km de mon domicile	7%	93%
Entre 10 et 20 km de mon domicile	0%	100%
À plus de 20 km de mon domicile	5%	95%
Je ne sais pas	0%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est peu significative.  $p\text{-value} = 0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 8,1$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Relation peu significative ( $p\text{-value} = 0,1$  donc supérieur au seuil à  $0,05$ )

**Fig 83. Croisement Mode de transport principalement utilisé pour se rendre au travail/ Usage du train nocturne (en %)**

Croisement : Quels sont les modes de transport que vous utilisez majoritairement pour vous rendre au travail ou sur le lieu de vos études ? / Avez-vous utilisé un de ces services de transport nocturne lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ?

QUELS SONT LES MODES DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ MAJORITAIREMENT POUR VOUS RENDRE AU TRAVAIL OU SUR LE LIEU DE VOS ÉTUDES ?	AVEZ-VOUS UTILISÉ UN DE CES SERVICES DE TRANSPORT NOCTURNE LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	
	OUI	NON
Voiture	4%	96%
Vélo / Trottinette	8%	92%
Train	9%	91%
Bus / Tram	11%	89%
Covoiturage	17%	83%
Marche à pied	9%	91%
Autre (précisez)	4%	96%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,2$  ;  $\text{Khi}^2 = 8,5$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Relation peu significative ( $p\text{-value} = 0,2$  donc supérieur au seuil à  $0,05$ )

## Synthèse II.B

### 1. Ancienneté de participation au festival (p-value = 0,0) :

Les nouveaux festivaliers sont les plus enclins à utiliser le service (15%).  
L'utilisation diminue avec l'ancienneté : 9% pour 1-4 ans, 2% pour 5-10 ans.  
Légère remontée pour les plus de 10 ans (7%).

### 2. Mode de transport pour se rendre au festival (p-value < 0,01) :

Les utilisateurs du train sont les plus nombreux à utiliser le service nocturne (22%).  
Suivis par les utilisateurs de bus/tram (13%).  
Faible utilisation par les automobilistes (5%) et les piétons (5%).  
Aucune utilisation par les cyclistes et les utilisateurs de covoiturage via plateforme.

### 3. Moyen de transport sur place (p-value = 0,0) :

Les personnes ayant loué un véhicule sont les plus grands utilisateurs (25%).  
Suivies par celles utilisant les transports en commun (12%).  
Faible utilisation par ceux ayant leur propre véhicule (4%) ou utilisant des moyens de transport doux (4%).

### 4. Difficultés rencontrées en voiture (p-value = 0,0) :

Les personnes ayant ressenti un sentiment d'insécurité sont les plus nombreuses à utiliser le service nocturne (25%). Suivies par celles gênées par les problèmes de stationnement (18%-22%).

Ces résultats sont à prendre avec beaucoup de précaution du fait de la faiblesse des sous-effectifs que les croisements découpent. Rappelons que seul 1,2% des répondants a déclaré avoir pris le *Train de nuit* au cours de l'édition 2024 du Festival d'Avignon. Parmi ceux qui ont déclaré avoir eu connaissance du dispositif, ce pourcentage monte à 7%. C'est sur cette base que nos croisements ont été réalisés.

En prenant en compte toutes ces réserves, nous retiendrons que ces résultats suggèrent que le service de transport nocturne toucherait plus facilement les nouveaux festivaliers, les utilisateurs habituels de transports en commun, et ceux rencontrant des difficultés avec la voiture en ville.

## Ce qu'il faut retenir – Usage du *Train de nuit*

L'analyse croisée des variables d'identification et des pratiques festivières avec l'usage du service de transport nocturne lors du Festival d'Avignon 2024 met en lumière plusieurs tendances clés. Ces résultats, bien qu'à interpréter avec précaution en raison de la faiblesse de certains sous-effectifs, permettent de dégager quelques enseignements intéressants.

### 1. Faible utilisation globale et disparités géographiques

- **Usage limité** : Globalement, seuls 1,2% des répondants ont utilisé le service de *Train de nuit*, confirmant une adoption encore faible. Parmi celles et ceux qui connaissaient le dispositif, le pourcentage monte à 7%.
- **Un public résidant à Avignon, non concerné** : Les résidents d'Avignon intra-muros (4%) et proches (6%) utilisent peu le service, probablement en raison de leur proximité avec les lieux du festival et de l'accès à d'autres moyens de transport locaux (bus, vélo, marche).
- **Utilisation marquée dans certaines zones périphériques** : Les festivaliers résidant dans des zones comme Morières-lès-Avignon (84310, 75%) ou Orange (84300, 33%) semblent montrer une forte appétence pour ce train.
- **Festivaliers éloignés** : Les résidents de Paris 12e (75012, 29%) et de Nîmes (30900, 20%) font référence à ce service, reflétant son intérêt pour les festivaliers venant de régions plus éloignées ou optant pour un hébergement hors Avignon.

### 2. Influence des pratiques festivières

- **Ancienneté au festival** : Les nouveaux festivaliers sont les plus enclins à utiliser le service (15%), tandis que l'utilisation diminue avec l'ancienneté (9% pour 1-4 ans, 2% pour 5-10 ans). Ce lien pourrait recouvrir l'influence de l'âge sur l'usage du train.
- **Modes de transport privilégiés** : Les utilisateurs réguliers du train (22%) et des bus/tram (13%) sont les plus grands utilisateurs du *Train de nuit*. Ces groupes semblent déjà socialisés aux formes de mobilité douce et collective. En revanche, les automobilistes (5%), les piétons (5%) et les cyclistes n'utilisent quasiment pas ce service.

### 3. Facteurs facilitants ou contraignants

- **Moyens de transport sur place** : Ceux disposant d'un véhicule personnel ou utilisant des moyens doux (vélo, marche) sont sous-représentés dans l'usage du *Train de nuit* (4%). Ces derniers habitent ou ont un hébergement dans Avignon.
- **Difficultés liées à la voiture** : Les festivaliers ayant rencontré des problèmes spécifiques comme un sentiment d'insécurité (25%), ou globalement des difficultés à circuler et stationner (22% -18%) sont plus enclins à utiliser le *Train de nuit*. Ces résultats soulignent que le service peut être perçu comme une alternative face aux contraintes liées à la voiture en ville.

### III. L'intérêt pour le *Train de nuit*

#### A. Les variables sociodémographiques

**Fig 84. Genre/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Vous êtes ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

VOUS ÊTES ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Une femme	18%	53%	28%
Un homme	15%	61%	24%
Ne souhaite pas répondre	24%	62%	14%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 24,5$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Si la relation entre le genre et l'intérêt pour le train est très significative statistiquement, elle est délicate à interpréter du fait du faible écart. Cependant on peut affirmer que les femmes expriment un plus fort intérêt pour le *Train de nuit* (18% contre 15% pour les hommes).

**Fig 85. Mode de transport principalement utilisé pour se rendre au travail/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Quel âge avez-vous ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUEL ÂGE AVEZ-VOUS ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Moins de 25	23%	44%	33%
De 25 à 39	26%	39%	35%
De 40 à 54	21%	51%	28%
De 55 à 64	16%	57%	26%
65 et plus	13%	60%	26%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 72,9$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

La relation entre l'âge et l'intérêt pour le *Train de nuit* est linéaire et décroît avec l'âge. Les plus jeunes déclarent donc nettement plus d'intérêt pour le dispositif de *Train de nuit*. Il convient d'interpréter ce résultat avec prudence et de garder à l'esprit qu'il exprime un avis à un âge de la vie et non pas une prédiction de comportement. Nous retrouverons l'importance de cette variable dans le livre II de notre rapport.

**Fig 86. Composition du foyer/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Comment se compose votre foyer ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

COMMENT SE COMPOSE VOTRE FOYER ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Je vis seul(e)	<b>20%</b>	<b>51%</b>	<b>29%</b>
Je vis en couple sans enfant	<b>14%</b>	<b>61%</b>	<b>25%</b>
Je vis en couple avec enfant(s)	18%	55%	27%
Je vis seul(e) avec enfant(s)	<b>27%</b>	<b>46%</b>	26%
Autre (précisez)	<b>25%</b>	<b>42%</b>	33%

■ *Eléments sous-représentés* ■ *Eléments sur-représentés*

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 53,6$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

Les personnes seules avec enfant se déclarent nettement plus intéressées par le *Train de nuit* pour se rendre au Festival d'Avignon à l'avenir (27% contre 17% en moyenne). Elles expriment un rejet moins fort pour le *Train de nuit*. Les personnes en couple avec (18%) ou sans enfants (14%) expriment un intérêt nettement moins marqué et un rejet plus net (respectivement 55 et 61%). Les habitudes, la flexibilité mais également l'argument du coût peuvent apporter des éléments d'explication à ces chiffres.

**Fig 87. Niveau d'étude/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Quel est votre niveau d'étude ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUEL EST VOTRE NIVEAU D'ÉTUDE ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Sans diplôme	16%	64%	20%
Certificat d'études	13%	44%	44%
BEPC, Brevet des collèges	13%	44%	<b>42%</b>
BEP, CAP	<b>10%</b>	61%	29%
Baccalauréat (général, technologique, professionnel)	18%	52%	30%
Bac +2 (DEUG, BTS, DUT, DEUST)	17%	58%	26%
Bac +3 (Licence, licence professionnelle, BUT)	15%	<b>52%</b>	<b>33%</b>
Bac +4 (Maîtrise)	20%	59%	<b>22%</b>
Bac +5 (Master, DEA, DESS, diplôme d'ingénieur)	19%	56%	25%
Bac +8 (Doctorat)	15%	60%	25%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 40,9$  ;  $\text{ddl} = 18$ .

Si la relation est significative ( $p\text{-value} = < 0,01$ ), l'interprétation du lien entre niveau de diplôme et l'intérêt pour le train est complexe. Non seulement la relation n'est pas linéaire mais elle indique des éléments qui semblent contradictoires : les sans-diplôme expriment le niveau de rejet le plus élevé (64%), tout comme les détenteurs d'un doctorat (60%). Les détenteurs d'un certificat d'études expriment le niveau de rejet le plus faible (44%).

**Fig 88. Revenu moyen/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Quel est le niveau de revenu mensuel net de votre foyer ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUEL EST LE NIVEAU DE REVENU MENSUEL NET DE VOTRE FOYER ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Moins de 1000 euros	26%	47%	26%
Entre 1000 et 2000 euros	<b>23%</b>	<b>43%</b>	<b>34%</b>
Entre 2000 et 3000 euros	<b>22%</b>	<b>48%</b>	<b>30%</b>
Entre 3000 et 4000 euros	15%	<b>60%</b>	25%
Entre 4000 et 6000 euros	<b>14%</b>	<b>60%</b>	26%
Entre 6000 et 10000 euros	14%	<b>64%</b>	<b>22%</b>
Plus de 10000 euros	12%	<b>73%</b>	<b>15%</b>
Je ne souhaite pas répondre à cette question	18%	55%	27%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 95,1$  ;  $\text{ddl} = 14$ .

La relation entre le revenu et l'intérêt pour le *Train de nuit* est linéaire et décroissante. Plus le niveau de revenu est élevé, moins l'intérêt déclaré est fort (73% de rejet pour les personnes déclarant un revenu plus de 10000 euros par mois et par foyer contre 43% pour les personnes déclarant entre 1000 et 2000 euros).

**Fig 89. Lieu de résidence à l'année/ Intérêt pour le train nocturne (en %)**

Croisement : Résidez-vous à l'année à proximité d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

RÉSIDEZ-VOUS À L'ANNÉE À PROXIMITÉ D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			TOTAL
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	
Oui, je réside à Avignon	15%	65%	20%	100%
Oui, je réside dans le Vaucluse (hors Avignon)	38%	31%	32%	100%
Oui, je réside dans les Bouches-du-Rhône	21%	59%	20%	100%
Oui, je réside dans le Gard	21%	64%	16%	100%
Oui, je réside dans la Drôme	26%	50%	23%	100%
Non, je réside dans un autre département français que ceux proposés	13%	57%	30%	100%
Non, je réside à l'étranger	16%	60%	25%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p$ -value = < 0,01 ;  $\chi^2 = 207,0$  ; ddl = 12.

Le fait de résider dans le Vaucluse influence fortement l'intérêt pour le *Train de nuit*. 38% déclarent leur intérêt et seuls 31% rejettent l'idée d'emprunter le train pour se rendre au Festival d'Avignon à l'avenir. Les résidents de départements limitrophes, pour certains non desservis par le *Train de nuit*, manifestent également un intérêt plus marqué pour le *Train de nuit*.

**Fig 90. Croisement Mode de transport utilisé pour le travail/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Quels sont les modes de transport que vous utilisez majoritairement pour vous rendre au travail ou sur le lieu de vos études ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUELS SONT LES MODES DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ MAJORITAIREMENT POUR VOUS RENDRE AU TRAVAIL OU SUR LE LIEU DE VOS ÉTUDES ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?		
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE
Voiture	19%	56%	26%
Vélo / Trottinette	24%	44%	32%
Train	27%	37%	36%
Bus / Tram	26%	40%	33%
Covoiturage	20%	41%	39%
Marche à pied	22%	46%	33%
Autre (précisez)	19%	54%	27%

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p$ -value = < 0,01 ;  $\text{Khi}^2 = 64,8$  ;  $\text{ddl} = 12$ .

Les utilisateurs quotidiens des transports en commun, pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'étude, sont sans surprise les personnes les plus intéressées par le dispositif du *Train de nuit* : 27% pour le train et 26% pour le bus, contre seulement 19% pour les utilisateurs réguliers de l'automobile.

**Fig 91. Croisement Automobile utilisée pour le travail/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Automobile / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

AUTOMOBILE	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			TOTAL
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	
Jamais	26%	43%	31%	100%
Environ 1 fois par an	15%	50%	35%	100%
Environ 1 fois par mois	23%	44%	33%	100%
Environ 1 fois par semaine	17%	55%	28%	100%
Tous les jours ou presque	16%	60%	24%	100%
<b>TOTAL</b>	17%	56%	27%	

■ Eléments sous-représentés    ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p$ -value = < 0,01 ;  $\text{Khi}^2 = 60,1$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

La fréquence d'utilisation de l'automobile semble inverse à l'intérêt pour le *Train de nuit* (à une modalité près). Les utilisateurs quotidiens de l'automobile rejettent très nettement le dispositif. A l'inverse, celles et ceux qui déclarent ne jamais utiliser l'automobile expriment un rejet beaucoup plus faible du dispositif (43% contre 56% en moyenne).

**Fig 92. Croisement Fréquence d'utilisation du train/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Train / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

TRAIN	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			TOTAL
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	
Jamais	7%	76%	16%	100%
Environ 1 fois par an	14%	61%	25%	100%
Environ 1 fois par mois	19%	53%	28%	100%
Environ 1 fois par semaine	27%	46%	27%	100%
Tous les jours ou presque	31%	35%	34%	100%
<b>TOTAL</b>	17%	56%	26%	

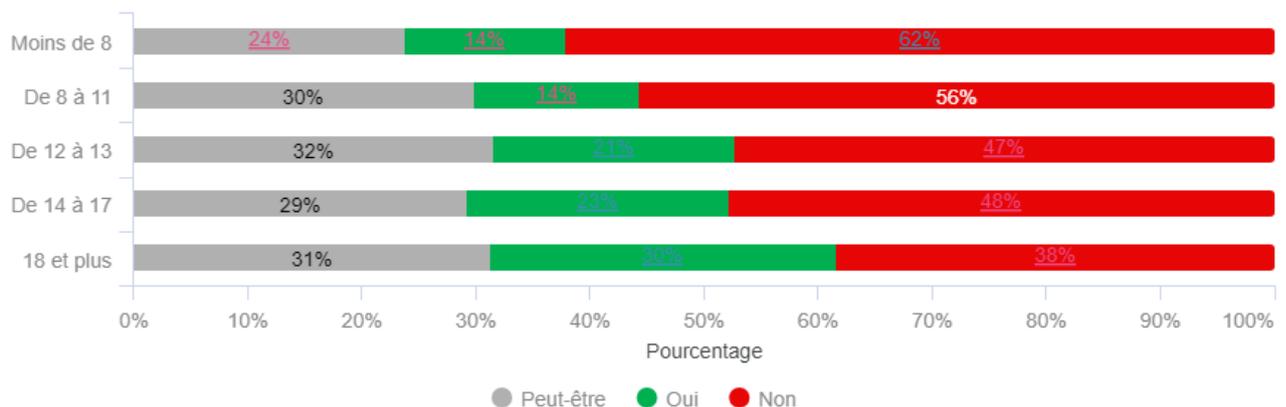
■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 134,0$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

La relation entre la fréquence d'utilisation du train et l'intérêt pour le dispositif de *Train de nuit* est linéaire et croissante. Les utilisateurs du train sont les plus intéressés par le dispositif.

**Fig 93. Croisement engagement environnemental/intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Codage engagement envir / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?



■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 52,6$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

L'utilisation d'un score pondéré mesurant l'engagement environnemental des répondants, des gestes les plus simples et contraints à ceux impliquant un choix volontaire et attitudinal permet de classer les répondants en 5 catégories. La relation qui apparaît est clairement linéaire et croissante : plus le score d'engagement environnemental est élevé, plus le rejet est faible. Les personnes obtenant un score supérieur ou égal à 18/20 ne rejettent qu'à 38% l'idée de prendre le *Train de nuit* à l'avenir, contre 62% pour les personnes obtenant une note inférieure à 8.

## Synthèse III.A

### 1. **Genre** (p-value < 0,01) :

Les femmes (18%) sont légèrement plus intéressées que les hommes (15%).

Les hommes sont plus catégoriques dans leur refus (61% contre 53% pour les femmes).

### 2. **Âge** (p-value < 0,01) :

L'intérêt décroît avec l'âge : 26% des 25-39 ans sont intéressés, contre seulement 13% des 65 ans et plus.

Les jeunes (moins de 25 ans et 25-39 ans) sont les plus ouverts à cette possibilité (23% et 26% respectivement).

### 3. **Composition du foyer** (p-value < 0,01) :

Les personnes vivant seules avec enfant(s) sont les plus intéressées (27%).

Les couples sans enfant sont les moins intéressés (14%).

### 4. **Niveau d'études** (p-value < 0,01) :

Malgré une forte significativité statistique, pas de tendance claire, mais les titulaires d'un Bac+4 semblent légèrement plus intéressés (20%) contre 17% pour l'ensemble des répondants à cette question.

### 5. **Niveau de revenu** (p-value < 0,01) :

L'intérêt décroît avec l'augmentation des revenus : 26% pour les moins de 1000€, contre 12% pour les plus de 10000€.

### 6. **Lieu de résidence** (p-value < 0,01) :

Les résidents du Vaucluse (hors Avignon) sont les plus intéressés (38%).

Les résidents d'Avignon sont les moins intéressés (15%).

### 7. **Engagement environnemental** (p-value < 0,01) :

L'intérêt augmente avec le niveau d'engagement environnemental : 30% des plus engagés sont intéressés, contre 14% des moins engagés. Le rejet le plus fort (62%) concernent les personnes obtenant un score inférieur à 8, contre 39% pour les plus engagés (Score > 18).

### 8. **Modes de transport quotidiens** (p-value < 0,01) :

Les utilisateurs réguliers du train (27%), du bus/tram (26%) et du vélo/trottinette (24%) sont les plus intéressés par le *Train de nuit*. Les automobilistes sont moins intéressés (19%) et plus enclins à refuser catégoriquement (56%). Cette relation est confirmée par un autre croisement entre la fréquence d'utilisation de l'automobile et l'intérêt pour le *Train de nuit*. Il y a une relation croissante entre la fréquence d'utilisation de l'automobile et le rejet du *Train de nuit* comme alternative de transport pour se rendre au Festival d'Avignon. 60% des répondants utilisant leur voiture rejettent la possibilité d'utiliser le *Train de nuit* contre 43% pour ceux qui ne l'utilisent jamais.

**Ces résultats suggèrent que le *Train de nuit* attire davantage les jeunes, les personnes aux revenus modestes, les résidents périphériques d'Avignon, les personnes engagées pour l'environnement, et ceux qui utilisent déjà régulièrement les transports en commun ou les modes de déplacement doux.**

## B. Les variables de pratique festivalière

**Fig 94. Croisement Mode de résidence durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Où résidiez-vous lors de vos passages au Festival d'Avignon, édition 2024 ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

OÙ RÉSIDIEZ-VOUS LORS DE VOS PASSAGES AU FESTIVAL D'AVIGNON, ÉDITION 2024 ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
À mon domicile	26%	52%	23%	100%
Dans une location de vacances (Airbnb, gîte, maison d'hôtes, etc.)	12%	57%	31%	100%
Chez des amis ou de la famille	21%	53%	26%	100%
En camping ou en camping-car	11%	60%	28%	100%
À l'hôtel	11%	63%	26%	100%
Dans ma résidence secondaire	24%	55%	21%	100%
Autre (précisez)	15%	57%	28%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 117,3$  ;  $\text{ddl} = 12$ .

L'intérêt pour le *Train de nuit* est influencé par les modalités de résidence lors du Festival d'Avignon. Le rejet le plus fort concerne les personnes résidant à l'hôtel (63%). Il est probable qu'elles résident dans Avignon et privilégient un hébergement à proximité du Festival et de ses spectacles. Les personnes vivant à domicile ne le rejettent qu'à 52% (contre 56% en moyenne).

**Fig 95. Croisement Motif de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Vous êtes venu(e) à l'édition 2024 du Festival d'Avignon : / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

VOUS ÊTES VENU(E) À L'ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON :	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Dans le cadre d'un séjour de vacances	13%	58%	29%	100%
Dans le cadre d'un séjour professionnel	19%	46%	35%	100%
Autre	14%	60%	26%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>13%</b>	<b>57%</b>	<b>29%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 16,8$  ;  $\text{ddl} = 4$ .

Les professionnels en séjour lors du Festival d'Avignon, rejettent nettement moins le dispositif du *Train de nuit* (46% contre 58% pour les vacanciers).

**Fig 96. Croisement Lieu de résidence durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Dans quelle commune avez-vous résidé au cours de l'édition 2024 du Festival d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

DANS QUELLE COMMUNE AVEZ-VOUS RÉSIDÉ AU COURS DE L'ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Avignon	12%	60%	28%	100%
Isle-sur-la-Sorgue	27%	45%	27%	100%
Carpentras	75%	25%	0%	100%
Orange	45%	9%	45%	100%
Cavaillon	40%	0%	60%	100%
Arles	83%	0%	17%	100%
Une autre ville (précisez)	18%	52%	30%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>14%</b>	<b>58%</b>	<b>28%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 120,0$  ;  $\text{ddl} = 12$ .

L'intérêt pour le train semble très marqué par le lieu de résidence lors du Festival d'Avignon. Les personnes ayant résidé dans une commune desservie par le *Train de nuit* déclarent un niveau d'intérêt beaucoup plus élevé, Carpentras (75%) et Arles (83%), tout particulièrement.

**Fig 97. Croisement Mode de transport durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Sur place, de quel moyen de transport disposiez-vous ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

SUR PLACE, DE QUEL MOYEN DE TRANSPORT DISPOSIEZ-VOUS ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
J'avais mon propre véhicule	14%	59%	27%	100%
J'avais loué un véhicule	27%	54%	19%	100%
On m'a prêté un véhicule / On m'a véhiculé(e)	21%	45%	33%	100%
J'utilisais les transports en commun (train, bus, tram)	21%	48%	31%	100%
J'utilisais des moyens de transport doux (vélo, marche à pied, trottinette)	12%	60%	28%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>14%</b>	<b>58%</b>	<b>28%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 55,6$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

La relation avec le moyen de transport privilégié durant le Festival recouvre la relation entre le lieu de résidence et l'intérêt pour le *Train de nuit*. L'opposition est la plus forte chez les utilisateurs de leur propre véhicule, résidant à l'extérieur d'Avignon (59%) et chez les festivaliers ayant opté pour un hébergement avignonnais, donc optant pour un moyen de transport doux (60%). Le rejet des premiers renvoie à un comportement ancré quand le rejet des seconds renvoie à l'inadaptation de cette modalité de transport.

**Fig 98. Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le *Train de nuit***

Croisement : Depuis combien de temps venez-vous au Festival d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

DEPUIS COMBIEN DE TEMPS VENEZ-VOUS AU FESTIVAL D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
C'était la première fois	22%	38%	40%	100%
1 à 4 ans	18%	55%	27%	100%
5 à 10 ans	15%	58%	27%	100%
Plus de 10 ans	17%	57%	25%	100%
<b>TOTAL</b>	17%	56%	27%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}^2 = 32,4$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

L'antériorité de la venue au Festival d'Avignon joue de manière paradoxale sur l'intérêt pour le *Train de nuit*. Les habitués semblent rejeter un peu plus fortement le recours au *Train de nuit* (entre 57 et 58% pour les personnes y venant depuis plus de 5 ans contre 56% en moyenne). A l'inverse, les néo-festivaliers sont seulement 38% à le rejeter. Cette tendance est probablement à rattacher à une autre variable qui est l'âge, les plus jeunes étant plus utilisateurs et plus intéressés par le recours au *Train de nuit*. Elle peut aussi possiblement l'expliquer par les choix d'hébergement des festivaliers non-résidents dans la commune d'Avignon. Ceux-ci sont très majoritairement constitués d'habitueés.

**Fig 99. Croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Avec qui vous êtes-vous rendu(e) le plus souvent à cette édition 2024 du Festival d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

AVEC QUI VOUS ÊTES-VOUS RENDU(E) LE PLUS SOUVENT À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			TOTAL
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	
Seul(e)	23%	49%	27%	100%
Avec des ami(e)s	18%	53%	29%	100%
Avec mes enfants	21%	51%	27%	100%
Avec mon conjoint ou ma conjointe	15%	61%	25%	100%
Avec d'autres membres de ma famille	18%	56%	26%	100%
Avec des collègues de travail	26%	42%	32%	100%
Autre (précisez)	16%	49%	35%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 68,0$  ;  $\text{ddl} = 12$ .

La situation familiale influence l'intérêt pour le *Train de nuit*. Le rejet le plus faible concerne les personnes seules (49%) et celles venant avec leurs enfants (51%). Ces données confirment les tendances observées nationalement : les personnes seules et les familles monoparentales ayant recours plus fortement aux transports en commun que les couples avec ou sans enfant<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Grimal, 2012, *art. cit.* et Enquête Nationale sur les Transports et Déplacements (2008).

**Fig 100. Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Combien de journée(s) avez-vous passée(s) au Festival d'Avignon lors de l'édition 2024 ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

COMBIEN DE JOURNÉE(S) AVEZ-VOUS PASSÉE(S) AU FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE L'ÉDITION 2024 ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
1	23%	52%	25%	100%
2 à 3	21%	53%	26%	100%
4 à 5	15%	57%	27%	100%
6 à 7	13%	58%	29%	100%
Plus de 7	17%	57%	25%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 31,1$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

La relation entre le nombre de journées passées au Festival d'Avignon et l'intérêt pour le *Train de nuit* est claire. Elle est linéaire et légèrement décroissante. Les personnes déclarant 1 journée passée au Festival sont 52% à rejeter le recours au *Train de nuit* à l'avenir contre 57-58% pour les personnes y restant plus de 4 jours. Là encore, on retrouve l'influence du choix de l'hébergement à proximité des spectacles et possiblement de l'âge.

**Fig 101. Croisement Préférence Festival d'Avignon In ou Off/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Vous avez privilégié les spectacles : / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

VOUS AVEZ PRIVILÉGIÉ LES SPECTACLES :	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Du Festival IN	29%	44%	27%	100%
Du Festival OFF	16%	57%	26%	100%
Des deux Festivals	17%	51%	32%	100%
Je ne sais pas	27%	55%	18%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 25,0$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

Les festivaliers du *In* déclarent un niveau d'intérêt pour le *Train de nuit* (44% de rejet) nettement supérieur à ceux du *Off* (57% de rejet). Cette relation est particulièrement difficile à interpréter.

**Fig 102. Croisement Nombre de spectacles vus au cours du Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : À combien de spectacle(s) avez-vous assisté lors de cette édition 2024 du Festival d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

À COMBIEN DE SPECTACLE(S) AVEZ-VOUS ASSISTÉ LORS DE CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
1	28%	43%	28%	100%
Entre 2 et 4	30%	45%	25%	100%
Entre 5 et 7	19%	53%	27%	100%
Entre 8 et 10	18%	53%	29%	100%
Plus de 10	12%	61%	27%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 100,6$  ;  $\text{ddl} = 8$ .

Le nombre de spectacles vus au Festival d'Avignon influence significativement l'intérêt pour le *Train de nuit*. La relation est linéaire et décroissante : les personnes déclarant le nombre de spectacles le plus élevé rejetant le plus fortement le recours au train (61% pour les personnes déclarant avoir assisté à 10 spectacles et plus). Là encore, cet élément est à mettre en relation avec le fait que les festivaliers les plus investis séjournent sur Avignon le temps du Festival.

**Fig 103. Croisement Mode de transport pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour vous rendre sur les lieux du Festival d'Avignon ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUEL(S) MODE(S) DE TRANSPORT AVEZ-VOUS UTILISÉ(S) POUR VOUS RENDRE SUR LES LIEUX DU FESTIVAL D'AVIGNON ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Voiture	21%	53%	26%	100%
Vélo / Trottinette	14%	64%	22%	100%
Train	38%	35%	27%	100%
Bus / Tram	18%	52%	30%	100%
Covoiturage via une plateforme	50%	0%	50%	100%
Covoiturage avec un ou des proches	23%	48%	29%	100%
Marche à pied	14%	57%	29%	100%
Autre (précisez)	17%	64%	19%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi2} = 161,7$  ;  $\text{ddl} = 14$ .

La relation entre le mode de transport utilisé pendant le Festival et l'intérêt pour le *Train de nuit* montre forcément que les adeptes du train le rejettent nettement moins (35%). Ce sont les festivaliers déclarant l'usage de la bicyclette ou du vélo qui le rejettent le plus fortement du fait, probablement là encore, d'un lieu de résidence ou d'hébergement avignonnais.

**Fig 104. Croisement Raisons du choix de l'automobile pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Pouvez-vous nous indiquer les principales raisons qui vous ont conduit à utiliser la voiture ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

POUVEZ-VOUS NOUS INDIQUER LES PRINCIPALES RAISONS QUI VOUS ONT CONDUIT À UTILISER LA VOITURE ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Le prix	20%	54%	26%	100%
Le confort	16%	58%	25%	100%
La simplicité	19%	56%	25%	100%
La rapidité	17%	57%	26%	100%
La sécurité	18%	54%	28%	100%
L'écologie	13%	67%	20%	100%
La flexibilité	20%	53%	27%	100%
Le calme	16%	71%	13%	100%
L'intimité	16%	57%	28%	100%
La convivialité	17%	51%	31%	100%
Par habitude	17%	52%	31%	100%
Pour dormir dans mon véhicule	100%	0%	0%	100%
Pour stocker mes affaires en sécurité	21%	46%	33%	100%
Autre (précisez)	29%	49%	23%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>21%</b>	<b>53%</b>	<b>26%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est significative.  $p\text{-value} = 0.0$  :  $\text{Khi2} = 44.5$  :  $\text{ddl} = 26$ .

Le croisement entre les raisons avancées pour privilégier l'automobile pour se rendre sur les lieux du Festival et l'intérêt pour le *Train de nuit* est particulièrement éclairant. Le calme (71%), le confort (58%), la simplicité (56%), la rapidité (57%) sont associées à des niveaux de rejet pour le *Train de nuit* les plus forts. Ces derniers facteurs nous donnent en creux ce que certains automobilistes reprochent au transport en commun : la lenteur, le monde, le bruit et l'inconfort qui en découle.

**Fig 105. Croisement Raisons du choix du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Pouvez-vous nous indiquer les principales raisons qui vous ont conduit(e) à utiliser le train ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

POUVEZ-VOUS NOUS INDIQUER LES PRINCIPALES RAISONS QUI VOUS ONT CONDUIT(E) À UTILISER LE TRAIN ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Le prix	47%	30%	23%	100%
Le confort	44%	34%	22%	100%
La simplicité	38%	33%	28%	100%
La rapidité	40%	35%	25%	100%
La sécurité	41%	33%	26%	100%
L'écologie	45%	30%	25%	100%
La flexibilité	62%	19%	19%	100%
Le calme	62%	29%	10%	100%
L'intimité	50%	0%	50%	100%
La convivialité	83%	0%	17%	100%
Par habitude	38%	31%	31%	100%
Pour faire autre chose pendant le trajet	43%	30%	27%	100%
Autre (précisez)	43%	21%	36%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>39%</b>	<b>35%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,3 ;  $\text{Khi}^2 = 26,4$  ;  $\text{ddl} = 24$ .

Relation non significative ( $p$ -value = 0,3 pour un seuil à 0,05)

**Fig 106. Croisement Heure de départ du Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Le plus souvent, vers quelle heure avez-vous quitté le Festival d'Avignon lors de cette édition 2024 ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

LE PLUS SOUVENT, VERS QUELLE HEURE AVEZ-VOUS QUITTÉ LE FESTIVAL D'AVIGNON LORS DE CETTE ÉDITION 2024 ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Avant midi	13%	67%	20%	100%
Entre midi et 14h	7%	64%	28%	100%
Entre 14h et 18h	19%	58%	23%	100%
Entre 18h et 21h	18%	57%	25%	100%
Entre 21h et 23h30	15%	57%	27%	100%
Après 23h30	21%	49%	30%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>27%</b>	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p$ -value = < 0,01 ;  $\text{Khi}^2 = 33,9$  ;  $\text{ddl} = 10$ .

L'intérêt pour le *Train de nuit* augmente très nettement avec l'heure de départ habituel du Festival d'Avignon. Les personnes déclarant partir après 23h30, ne sont que 49% à rejeter l'idée d'un recours au *Train de nuit* à l'avenir contre 58% pour les personnes déclarant quitter le Festival avant 18h.

**Fig 107. Croisement Difficultés rencontrées en se rendant en voiture au Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Lors de votre déplacement en voiture à cette édition 2024 du Festival d'Avignon, à quelle(s) difficulté(s) avez-vous été exposé(e) ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

LORS DE VOTRE DÉPLACEMENT EN VOITURE À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON, À QUELLE(S) DIFFICULTÉ(S) AVEZ-VOUS ÉTÉ EXPOSÉ(E) ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Les embouteillages	<b>24%</b>	49%	27%	100%
Les difficultés de stationnement	23%	<b>48%</b>	29%	100%
La signalisation routière confuse	23%	50%	27%	100%
Le sentiment d'insécurité	<b>34%</b>	45%	21%	100%
La distance des parkings au lieu du Festival d'Avignon	23%	50%	27%	100%
La présence de zones piétonnes bloquant l'accès	27%	50%	23%	100%
La mauvaise qualité des routes	19%	54%	27%	100%
Le manque de signalisation des parkings	21%	59%	20%	100%
Les fermetures de routes inattendues	16%	56%	28%	100%
Les travaux routiers gênants	20%	54%	26%	100%
Autre (précisez)	<b>15%</b>	<b>63%</b>	23%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>21%</b>	<b>52%</b>	<b>27%</b>	

■ *Éléments sous-représentés* ■ *Éléments sur-représentés*

La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,2 ;  $\text{Khi}^2 = 25,2$  ;  $\text{ddl} = 20$ .

**Relation non significative ( $p$ -value = 0,2 pour un seuil à 0,05)**

**Fig 108. Croisement Difficultés rencontrées en se rendant en train au Festival d'Avignon/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Lors de votre déplacement en train à cette édition 2024 du Festival d'Avignon, à quelle(s) difficulté(s) avez-vous été exposé(e) ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

LORS DE VOTRE DÉPLACEMENT EN TRAIN À CETTE ÉDITION 2024 DU FESTIVAL D'AVIGNON, À QUELLE(S) DIFFICULTÉ(S) AVEZ-VOUS ÉTÉ EXPOSÉ(E) ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			TOTAL
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	
Les difficultés de stationnement à proximité de la gare de départ	50%	17%	33%	100%
Le sentiment d'insécurité dans une gare SNCF	<b>86%</b>	14%	0%	100%
Les problèmes de ponctualité	29%	41%	31%	100%
L'inconfort du mode de transport	<b>8%</b>	<b>69%</b>	23%	100%
L'affluence	<b>18%</b>	47%	35%	100%
Le manque de propreté dans les transports	36%	36%	29%	100%
Les contraintes horaires	<b>62%</b>	<b>20%</b>	<b>19%</b>	100%
Le prix trop élevé	32%	34%	<b>34%</b>	100%
La fréquence insuffisante	<b>60%</b>	<b>13%</b>	27%	100%
Le manque d'information sur les horaires et les itinéraires	50%	25%	25%	100%
Le manque de places assises	28%	44%	28%	100%
Autre (précisez)	24%	<b>55%</b>	21%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>41%</b>	<b>34%</b>	<b>26%</b>	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 77,9$  ;  $\text{ddl} = 22$ .

Le croisement entre les difficultés éprouvées lors de leur déplacement en train influence l'intérêt pour le train. Les personnes ayant indiqué avoir éprouvé des contraintes horaires ou une insuffisance des fréquences de trains expriment le niveau d'adhésion le plus élevé avec le dispositif de *Train de nuit* (respectivement 62 et 60% contre 41% en moyenne).

**Fig 109. Croisement Améliorations suggérées pour le Train de nuit/Intérêt pour le Train de nuit**

Croisement : Quelles améliorations du service de transport nocturne pourriez-vous nous suggérer ? / Pourriez-vous être intéressé(e) par ce type de train nocturne à l'avenir ?

QUELLES AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT NOCTURNE POURRIEZ-VOUS NOUS SUGGÉRER ?	POURRIEZ-VOUS ÊTRE INTÉRESSÉ(E) PAR CE TYPE DE TRAIN NOCTURNE À L'AVENIR ?			
	OUI	NON	PEUT-ÊTRE	TOTAL
Des horaires de départ plus nombreux	<b>37%</b>	<b>28%</b>	35%	100%
Un service de transport nocturne étendu à d'autres départements	32%	<b>40%</b>	<b>28%</b>	100%
Des horaires de départ plus tardifs	<b>38%</b>	<b>27%</b>	36%	100%
Des tarifs moins élevés	30%	<b>30%</b>	<b>41%</b>	100%
Une meilleure sécurisation des gares	<b>23%</b>	37%	<b>40%</b>	100%
Une meilleure sécurisation des trains	28%	37%	36%	100%
<b>TOTAL</b>	<b>30%</b>	<b>36%</b>	<b>34%</b>	

■ *Éléments sous-représentés* ■ *Éléments sur-représentés*

La relation est très significative.  $p\text{-value} = < 0,01$  ;  $\text{Khi}2 = 113,4$  ;  $\text{ddl} = 10$ .

La relation entre les améliorations suggérées et l'intérêt pour le *Train de nuit* est significative et montre que les personnes désirant des horaires plus nombreux (37%) et plus tardifs sont les plus intéressés par le *Train de nuit* (38%). Les personnes désirant des tarifs moins élevés ne sont que 30% à exprimer un rejet du dispositif. Elles expriment une adhésion plus circonspecte avec 41% de « Peut-être ». Cette modalité est certainement sousestimée du fait d'une méconnaissance générale, à l'époque de l'enquête, du dispositif de *Train de nuit*. Ce résultat incite à ne pas négliger la variable tarifaire dans l'élaboration et l'adaptation de cette politique de transport.

## Synthèse III.B

La synthèse des variables de pratique festivalière en relation avec l'intérêt pour le *Train de nuit* révèle plusieurs tendances significatives (toutes les variables exposées ci-dessous ont une significativité forte avec p-value < 0,05) :

### 1. Lieu de résidence pendant le festival :

Intérêt le plus élevé pour le *Train de nuit* : les résidents à domicile (26%) et Rejet le plus fort : personnes en hôtel (63%) et en camping (60%)

### 2. Type de séjour :

Intérêt plus élevé : séjour professionnel (19%) contre 13% pour les séjours touristiques.

### 3. Commune de résidence :

Intérêt élevé : Arles (83%), Carpentras (75%), Orange (45%), trois communes desservies par le *Train de nuit*. Les personnes résidant à Avignon durant le Festival sont nombreuses à ne pas être intéressées (60%) par le dispositif privilégiant une expérience, incluant l'hébergement à proximité des lieux de spectacle.

### 4. Moyen de transport sur place :

Intérêt le plus élevé : les personnes ayant loué un véhicule lors de leur séjour (27%),

Rejet le plus fort : moyens de transport doux (60%) et véhicule personnel (59%)

### 5. Ancienneté de participation :

Rejet croissant du dispositif avec l'ancienneté de la participation au Festival d'Avignon : 55% (1-4 ans) à 58% (5-10 ans)

### 6. Composition du groupe :

Intérêt élevé : personnes venues avec des collègues (26%) ou seules (23%)

Rejet fort : personnes venues en couple (61%)

### 7. Durée du séjour :

Intérêt plus élevé pour les répondants réalisant de courts séjours (23% pour 1 jour)

Rejet croissant pour le *Train de nuit* avec la durée du séjour (58% pour 6-7 jours). A lier au fait que les durées de séjours les plus longues correspondent à des festivaliers résidant à proximité des lieux de spectacle.

### 8. Type de spectacles :

Intérêt plus élevé : spectateurs du Festival IN (29%)

Rejet plus fort : spectateurs du Festival OFF (57%). Le lien bien que significatif est particulièrement complexe à interpréter. Il faudrait fouiller la composition de ces deux groupes afin de voir quelle autre variable cette tendance recoupe.

### 9. Nombre de spectacles :

Intérêt décroissant avec le nombre de spectacles vus avec un niveau de rejet qui atteint 61% pour les répondants déclarant plus de 10 spectacles dans le Festival.

### 10. Mode de transport pour se rendre au festival :

Intérêt élevé : utilisateurs du train (38%) et du covoiturage via plateforme (50%).

Rejet fort : utilisateurs de leur voiture (53%)

### 11. Heure de départ :

Intérêt plus élevé pour les personnes déclarant quitter tardivement du Festival (après 23h30)

Rejet plus marqué pour les départs entre 21h et 23h30 (57%)

### 12. L'amélioration du service :

Les personnes désirant des horaires plus tardifs ou des trains plus fréquents manifestent un plus fort intérêt pour le *Train de nuit* (38% et 37% contre 30% pour l'ensemble des répondants). Les suggestions liées à la sécurité ont les taux d'intérêt les plus bas (27%), et des taux élevés d'indécision.

1. Horaires plus nombreux : Également fortement associé à l'intérêt pour le *Train de nuit* (37% de "OUI")
2. Extension du service : Bien que 32% y soient favorables, cette suggestion a aussi le plus fort taux de rejet (40% de "NON"), rendant l'interprétation délicate.
3. Tarifs : Des tarifs moins élevés sont associés au plus fort taux d'indécision (41% de "PEUT-ÊTRE"), suggérant que le prix n'est pas un facteur à oublier dans la réflexion sur l'évolution du dispositif.

**En conclusion**, on note que l'attrait du service varie selon le profil du festivalier (nouveau vs habitué, professionnel vs vacancier, proximité de la résidence et des lieux de desserte du *Train de nuit*), son mode de séjour, et ses habitudes de transport.

Ces résultats soulignent également le poids considérable des comportements ancrés autour de l'automobile. Le rejet du *Train de nuit* est particulièrement prononcé chez les automobilistes (53%), reflétant une forte dépendance à ce mode de transport. Les raisons invoquées pour l'utilisation de la voiture, telles que le confort (58% de rejet du *Train de nuit*), la rapidité (57% de rejet), et surtout le calme (71% de rejet), illustrent l'attachement profond à l'autonomie et aux avantages perçus de la voiture. Ces habitudes bien ancrées constituent un défi majeur pour la promotion du *Train de nuit*.

## Ce qu'il faut retenir – intérêt pour le *Train de nuit*

L'intérêt pour le *Train de nuit* varie significativement selon le profil et les pratiques des festivaliers d'Avignon. Plusieurs tendances clés se dégagent :

### 1. Profil socio-démographique.

Les jeunes adultes (25-39 ans) et les personnes aux revenus modestes montrent un intérêt plus marqué pour ce service. Par exemple, 26% des 25-39 ans sont intéressés, contre seulement 13% des 65 ans et plus. Le niveau d'étude influence également l'intérêt pour ce dispositif mais de manière non linéaire donc difficile à interpréter. L'engagement environnemental joue également un rôle important, avec 30% des personnes les plus engagées se déclarant intéressées.

### 2. Habitudes de transport :

Les utilisateurs réguliers des transports en commun sont plus enclins à envisager le *Train de nuit*. Notamment, 38% des utilisateurs du train pour se rendre au festival sont intéressés par ce service. À l'inverse, les automobilistes sont moins réceptifs, avec 53% de rejet catégorique.

### 3. Pratiques festivières :

Les nouveaux festivaliers (22% d'intérêt) et ceux effectuant de courts séjours (23% pour 1 jour) sont plus ouverts à cette option. Les spectateurs du Festival IN montrent également un intérêt plus prononcé (29%).

### 4. Durée du séjour et résidence :

Le moindre intérêt pour le *Train de nuit* chez les Festivaliers résidant ou hébergés à Avignon (60% de rejet) et ceux effectuant de longs séjours ne traduit pas nécessairement un rejet du service, mais plutôt une préférence pour une expérience festivièrre immersive. Ces festivaliers privilégient un hébergement proche du centre-ville pour profiter pleinement de l'offre de spectacles.

### 5. Opportunités :

Certaines villes périphériques montrent un fort potentiel, comme Arles (83% d'intérêt), Carpentras (75%), et Orange (45%). Les professionnels du festival (19% d'intérêt) et les personnes voyageant seules (23%) ou avec des collègues (26%) représentent également des segments prometteurs.

Ces résultats seront intéressants à mobiliser dans la conclusion générale de ce travail afin de souligner la nécessité d'une approche ciblée dans la promotion du *Train de nuit*, en mettant l'accent sur ses avantages pour les courts séjours et les déplacements professionnels. Le service pourrait être particulièrement attractif pour les festivaliers souhaitant combiner une expérience intense du festival avec un retour confortable vers leur domicile en périphérie. Au regard des coûts de location durant le Festival d'Avignon, dans l'intra-muros, cet argument nous semble important à exploiter.

# Conclusion générale – Livre I

## I. Principaux constats

Les données collectées nous permettent de décrire, un profil sociodémographique de l'échantillon constitué, des habitudes de transport et de pratiques festivières, ainsi que l'état de la connaissance du dispositif.

### 1. Profil des Festivaliers : Un public fidèle, expérimenté et engagé

L'enquête a été réalisée auprès de 4237 personnes. Cet échantillon est constitué par un public de festivaliers fidèles (70% venant depuis plus de 4 ans) et expérimentés (52% assistant à plus de 10 spectacles). Majoritairement extra-régionaux (70%), ils sont sensibles aux enjeux environnementaux (96% trient leurs déchets, 79% consomment local) et ont opté pour un hébergement avignonnais pour une expérience totale du Festival d'Avignon. La connaissance d'une solution de transport tardif vers la périphérie d'Avignon est largement ignorée (82%) par nos répondants au moment de l'enquête.

### 2. Mobilité : Une dépendance à la voiture malgré un intérêt pour le Train

Si la voiture reste prédominante pour les déplacements quotidiens (55%), 81% des festivaliers utilisent le train au moins une fois par mois, ce qui témoigne d'un intérêt pour ce mode de transport. Cependant, la voiture est privilégiée pour sa flexibilité (43%) et son absence d'alternative (43%), soulignant la nécessité de proposer des solutions de transport adaptées à ces contraintes. Les festivaliers utilisant leur automobile malgré les difficultés de stationnement (57%) du fait des contraintes horaires qu'impose l'usage du train (46%). Ces difficultés peuvent inciter à choisir la voiture, même si elle est source de stress et de problèmes de circulation. Il peut être pertinent de proposer des alternatives crédibles, en améliorant l'offre de transport nocturne.

### 3. Le dispositif « Train de nuit » : Un potentiel inexploité par un manque de notoriété et d'adaptation

Le transport nocturne mis en place lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon est peu connu (82% ne connaissent pas son existence) et peu utilisé (7% de ceux qui le connaissent l'ont utilisé). Cependant, un intérêt potentiel existe (17% intéressés, 27% potentiellement intéressés), notamment si des améliorations sont apportées en termes d'horaires (64% souhaitent un départ entre 23h30 et 1h) et de fréquence (47% souhaitent plus de dessertes).

### 4. Le dispositif « Train de nuit » : Un usage limité mais prometteur pour une première année d'exploitation

Le transport nocturne n'a été utilisé que par 1,2% des répondants à notre enquête. Il a plus fortement intéressé les résidents de la périphérie avignonnaise, nouveaux venus au Festival, donc potentiellement plus jeunes et déjà utilisateurs des réseaux de transport en commun régionaux (22% sont des utilisateurs réguliers du train). Sans surprise, les utilisateurs réguliers de l'automobile sont

plus faiblement utilisateurs (5%). Les personnes déclarant avoir éprouvé un sentiment d'insécurité en utilisant leur voiture (25%) ou des difficultés de circulation ou de stationnement (22%-18%) sont plus souvent utilisateurs du dispositif.

#### 6. Le dispositif « *Train de nuit* » : Un intérêt modéré qu'il s'agit de stimuler

Le transport nocturne suscite un intérêt à première vue mitigé, puisque 56% des répondants affirment ne pas être intéressés par ce dispositif. L'enquête montre une plus forte résistance chez les automobilistes et parmi les festivaliers habitués, plus âgés et effectuant des séjours plus longs. Cependant, eu égard à la faiblesse de la notoriété du dispositif et au fait que les non-résidents optent largement pour un hébergement avignonnais, il faut y voir un potentiel de développement important pour le public-cible. On note un fort intérêt parmi les personnes déclarant habiter à Arles (83%), Carpentras (75%) ou Orange (45%) des villes desservies par le dispositif. Parmi les remarques faites par les répondants, nombreux sont ceux regrettant ne pas être concernés parce que résidant dans le Gard ou dans la Drôme. S'il est difficile de chiffrer cette demande, elle nous semble significative, et là encore potentielle de croissance.

## II. Pistes d'interprétation sociologique et économique

Ces résultats peuvent être lus au prisme de concepts théoriques sociologiques et économiques. Nous en résumons à grands traits les principaux qui guident notre interprétation.

- **Socialisation aux mobilités douces** : Les utilisateurs réguliers des transports collectifs sont naturellement plus enclins à adopter le *Train de nuit*. Leur disposition à utiliser ce dispositif provient en partie d'une socialisation à cette forme de mobilité. En revanche, les automobilistes, souvent habitants de localités périurbaines proches d'Avignon, semblent plus difficiles à intégrer dans un tel dispositif du fait du poids des habitudes et d'une méconnaissance des infrastructures de transport en commun. Cette remarque permet d'identifier une des difficultés majeures auxquelles l'action publique est confrontée lorsqu'il s'agit de sensibiliser ces publics aux avantages d'un tel service de transport en commun. Faire progresser l'usage du *Train de nuit* implique donc de socialiser les usagers.
- **Rapport à l'automobile** : La faible utilisation du service de *Train de nuit* par les automobilistes pourrait s'expliquer par une dépendance à leur véhicule personnel et à la flexibilité d'usage que celui-ci procure [Demoli, Y. et Lannoy, P. (2019)]. Cependant, lorsque des contraintes spécifiques liées à la voiture sont rencontrées (distance aux gares desservies, stationnement difficile, zones piétonnes), le *Train de nuit* pourrait devenir une alternative pertinente. C'est peut-être un élément à exploiter dans le cadre de futures communications.
- **Effet de distinction, effet de statut social** et attachement à l'automobile. La littérature montre que le fait de ne pas posséder d'automobile concerne trois catégories de personnes : les plus vieux, les plus modestes et les personnes n'en ayant pas l'utilité du fait de la densité des transports en commun autour de leur lieu de résidence (pour simplifier, les Franciliens)

[Coulangeon, Demoli, Ginsburger, Petev, 2023]. Le rapport à l'automobile se complexifie en zone péri-urbaine, là où les transports en commun sont rares. Utiliser son véhicule automobile ne relève plus seulement d'une recherche d'autonomie. Il constitue un indicateur de statut social qui en cela peut nourrir un effet de distinction (au sens de Bourdieu, 1979). Renoncer à sa voiture reviendrait donc à renoncer à un tel marqueur et déchoir quelque peu de son statut. « Reprendre le bus » ou « reprendre le train » comme nous l'indiquait une personne interviewée constituerait une forme de régression (sociale) tant les transports en commun peuvent être associés aux « jeunes » et aux plus pauvres.

- **L'approche par le rapport Coûts/Avantages** : le comportement des individus peut également être appréhendé à travers une approche plus économique et individualiste comme reposant sur la comparaison entre la somme des avantages apportés par un type de mobilité et la somme des coûts que celui-ci engendre. Cette approche, évidemment très réductrice, demeure pertinente pour souligner la nécessité de prendre en compte les motivations exprimées dans le questionnaire par les usagers du train ou ceux de l'automobile. Elle permet également de réhabiliter des déterminants tels que le tarif, le temps total de transport et la distance du lieu de spectacle, sans oublier le stress généré par les congestions routières, les difficultés de stationnement ou l'annulation des trains.

En appliquant ce cadre théorique à quelques données saillantes de notre enquête nous pouvons établir les analyses suivantes :

**Le poids du capital mobilité et de la socialisation à l'automobile** : L'enquête révèle que les festivaliers habitués aux transports en commun sont plus enclins à utiliser le transport nocturne, tandis que ceux qui privilégient la voiture, souvent par "simplicité" (59%) et "flexibilité" (52%), peinent à reconnaître l'utilité de ce service. Ce constat est renforcé par le fait que 82% des festivaliers ignoraient l'existence du transport nocturne, mais cette méconnaissance était cependant moins importante chez les usagers réguliers du train (79%), ce qui suggère que le capital mobilité et la socialisation aux transports en commun favorisent la connaissance, l'utilisation et l'intérêt porté au service.

**Les contraintes pratiques liées à l'offre de transport** : Même parmi les festivaliers intéressés par le transport nocturne, nombreux sont ceux qui renoncent à l'utiliser en raison de contraintes pratiques. Ainsi, 31% indiquent que **les horaires** ne correspondaient pas à leurs besoins, 29% n'étaient pas desservis par ces lignes dans leur département de résidence et 9% trouvaient **la distance entre leur domicile et une gare desservie** trop importante. **L'aspect tarifaire** est également à prendre en compte. Si seuls 12% des répondants y voient un frein à l'usage du *Train de nuit*, il convient de garder à l'esprit que l'énorme majorité des répondants n'utilisent que leur véhicule automobile pour leur mobilité pendulaire et donc ignorent les niveaux de prix de ces transports. Le consentement à payer peut probablement se situer à un niveau de prix bien inférieur à celui appliqué actuellement, et en particulier pour les personnes venant en couple ou en famille au Festival d'Avignon. Quoi qu'il en soit, ces chiffres soulignent l'importance d'adapter l'offre de transport aux besoins et aux contraintes des festivaliers.

**Les représentations sociales associées aux différents modes de transport :** Enfin, il est important de prendre en compte les représentations sociales associées aux différents modes de transport. Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'utilisation des transports en commun peut être perçue comme moins prestigieuse que la voiture, particulièrement en zone périurbaine où elle est associée aux jeunes et aux catégories populaires. Cette dimension statutaire peut constituer un frein psychologique à l'adoption du transport nocturne, notamment pour les festivaliers issus de catégories sociales favorisées.

C'est selon nous du fait de l'importance de cette dimension statutaire de l'automobile que la recherche du « calme », de « l'intimité » ou du « confort » exprimée par les Festivaliers privilégiant l'automobile s'accompagne d'un plus fort rejet du dispositif [Fig.104]. N'oublions pas que les transports en commun mettent à l'épreuve par la proximité spatiale les distances sociales.

Enfin, la dimension statutaire de l'usage de l'automobile peut tout à fait s'accommoder de déclarations d'engagement écologique, soulignant un paradoxe bien étudié dans la littérature [Coulangeon, Demoli, Ginsburger, Petev, 2023<sup>5</sup>].

---

<sup>5</sup> Ici, on fait référence à la typologie élaborée par ces auteurs à partir de l'étude SVEN (voir le chapitre 6, pp.119-135). Le profil 3, nommé « Ecocosmopolitisme » pourrait correspondre à cette famille de comportement dans lesquels l'engagement environnemental ne s'accompagne d'aucun renoncement en termes de mobilité. On pourrait également faire référence au « consumérisme assumé » pour désigner les festivaliers résidant en périphérie d'Avignon, gros utilisateurs de leur voiture pour leurs déplacements pendulaires mais également « hors-travail ». Ce sont des analyses qui mériteraient d'être étayées.

## Recommandations :

Nous souhaiterions évoquer quelques recommandations découlant des grandes tendances mises en évidence dans les pages précédentes. Ces résultats soulignent l'intérêt du service pour les festivaliers mais invitent à penser la communication renforcée du dispositif afin de cibler les festivaliers locaux non utilisateurs pour promouvoir davantage ce mode de transport bas carbone ainsi que les visiteurs venant d'autres régions pour maximiser l'usage du dispositif ferroviaire nocturne.

Enfin, il serait pertinent d'explorer pourquoi certains groupes connaissent le dispositif mais ne l'utilisent pas, afin d'adapter l'offre à leurs besoins spécifiques. Voici donc en résumé nos suggestions :

### I. **Améliorer la connaissance et la visibilité du service : Un enjeu de communication ciblée**

**Lancer une campagne de communication ciblée :** Il est nécessaire de sensibiliser les festivaliers résidant en périphérie d'Avignon ou ceux venant de loin mais ayant opté pour une solution d'hébergement dans cette périphérie, à l'existence du service de transport nocturne, en utilisant des canaux de communication adaptés à leur localisation et leurs habitudes. Cette campagne pourrait inclure :

- Des partenariats avec les médias locaux et régionaux (presse, radio) pour diffuser des informations sur le service.
- Une présence active sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, Twitter) pour toucher (entre autres les plus jeunes) devrait impliquer les institutions festivalières<sup>6</sup> ainsi que toutes les communes desservies par ce *Train de nuit*.
- Une collaboration avec les offices de tourisme, théâtres, gares pourrait élargir la connaissance du service auprès de leurs usagers.

**Intégrer le service dans les outils de planification de voyage :** Il serait pertinent de rendre le service de transport nocturne visible et accessible dans les outils de planification de voyage utilisés par les festivaliers, tels que :

- Les sites web et les applications de la SNCF et de la Région Sud.
- Les plateformes de réservation d'hébergement (Booking, Airbnb...).
- Les applications de guidage urbain (Google Maps, Citymapper, Waze...).

---

<sup>6</sup> Cela a déjà été le cas pour l'édition 2024. Mais l'idée serait de les impliquer plus en amont du Festival, dès les conférences de presse de lancement.

- Le site web officiel du Festival d'Avignon.
- Le site web officile d'Avignon Festival Off.

## II. Adapter l'Offre de Service aux Besoins et aux Contraintes des Festivaliers : Un enjeu d'horaires, de fréquence et de tarifs

- **Ajuster les horaires de départ :** La majorité des festivaliers (64%) souhaitent un départ entre 23h30 et 1h, ce qui correspond à la fin de nombreux spectacles. Il est donc important d'adapter les horaires de départ du transport nocturne à cette demande.
- **Augmenter la fréquence des dessertes :** Près de la moitié des festivaliers (47%) souhaitent une fréquence plus élevée des dessertes. Il est donc pertinent d'augmenter le nombre de trains ou de bus circulant pendant la nuit, afin de réduire les temps d'attente et de faciliter les déplacements.
- **Étendre la couverture géographique :** Un tiers des festivaliers (27%) souhaitent que le service soit étendu à d'autres départements. Il est donc important d'étudier la possibilité d'élargir le réseau de transport nocturne, afin de mieux desservir certaines communes du Gard, voire même de la Drôme.
- **Proposer des tarifs attractifs :** Un quart des festivaliers (26%) aimeraient des tarifs moins élevés. Les autres ne le mentionnent pas mais pour la plupart ignorent le niveau de prix du service. Il est donc essentiel de proposer des tarifs attractifs, afin de produire une véritable incitation à l'usage des transports en commun. Le couplage train/spectacle permettrait à la fois de sensibiliser à l'usage du train tout en produisant une incitation prix.
- **Faciliter l'accès aux gares :** Il est important de faciliter l'accès aux gares depuis les lieux de spectacles, en améliorant la signalétique et en sécurisant les trajets piétons.
- **La sécurité : un enjeu de confiance et de sérénité pour les Festivaliers :** Bien que la sécurité ne soit pas une préoccupation majeure pour la majorité des répondants de notre enquête, il est important de prendre en compte les inquiétudes exprimées par certains (12% souhaitent une meilleure sécurisation des gares, 10% des trains). Des mesures de sécurité visibles et efficaces peuvent renforcer la confiance des usagers et encourager l'utilisation du service. Par exemple : présence d'agents de sécurité dans les gares et/ou à bord des trains, notamment aux heures tardives ; mise en place d'équipes de médiation pour assurer une présence et guider les usagers.

**Conclusion : Un potentiel à exploiter, sous conditions d'une adaptation de l'offre et d'une communication ciblée**

Les données de l'enquête révèlent un potentiel d'intérêt pour le service de transport nocturne lors du Festival d'Avignon. Cependant, ce potentiel ne pourra être exploité qu'à condition de mettre en œuvre des actions concrètes pour améliorer la connaissance du service, adapter l'offre aux besoins des festivaliers et garantir la sécurité.

En ciblant la communication sur les publics les plus réceptifs (jeunes, usagers du train, adeptes du covoiturage, résidents de la périphérie d'Avignon), en adaptant les horaires et la fréquence des dessertes aux contraintes des festivaliers, en proposant des tarifs attractifs et en assurant un niveau de sécurité satisfaisant, il est possible d'encourager l'utilisation du transport nocturne et de contribuer à une mobilité plus durable lors du Festival d'Avignon.

## Bibliographie sommaire

BOURDIEU, Pierre, *La distinction, Critique sociale du jugement*, Minituit, 1979

COULANGEON, Philippe., DEMOLI, Yoann., GINSBURGER, Maël., PETEV, Ivaylo *La conversion écologique des Français. Contradictions et clivages*, PUF, Paris, 2023

COULANGEON, Philippe, PETEV, Ivaylo., L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale. *In: Economie et statistique*, n°457-458, 2012. pp. 97-121.

DEMOLI, Yoann., "Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile", *Recherche Transport Sécurité*, Vol. 2017, No 1-2, pp. 83-101.

DEMOLI, Yoann., LANNOY, Pierre., *Sociologie de l'automobile*. Paris, La Découverte. Repères. 2019.

GRIMAL Richard., Des mobilités plus homogènes ou plus diversifiées ?. *In: Economie et statistique*, n°457-458, 2012. pp. 13-34.

KAUFMANN, Vincent. *Re-thinking Mobility*, Ashgate, Aldershot, 2002.

KAUFMANN, Vincent. *Retour sur la ville, Motilité et transformations urbaines*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes, 2014.

LANNOY, Pierre, RAMADIER, Thierry., *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Editions Académia-Bruylant, 2007.

Ministère de l'aménagement du territoire et Transition écologique, *Enquête Nationale sur les Transports et Déplacements*, 2008. En ligne : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-nationale-transports-et-deplacements-entd-2008>

## Table des illustrations

Fig 1.	Répartition des répondants par genre (en %)	6
Fig 2.	Répartition des répondants à tranche d'âge (en %)	6
Fig 3.	Répartition des répondants par type de ménage (en %)	7
Fig 4.	Répartition des répondants par niveau d'étude (en %)	7
Fig 5.	Répartition des répondants par région selon le code postal de leur résidence principale (en %)	7
Fig 6.	Répartition des répondants par lieu de résidence (en %)	8
Fig 7.	Répartition des répondants par type de statut socioprofessionnel (en %)	9
Fig 8.	Répartition des répondants par niveau de revenu (en %)	9
Fig 9.	Pourcentage des répondants déclarant réaliser un geste visant à réduire l'impact environnemental	10
Fig 10.	Idem (représentation en étoile des %)	10
Fig 11.	Répartition des répondants par distance à une gare SNCF (en %)	12
Fig 12.	Répartition des répondants par mode de transport privilégié (en %)	12
Fig 13.	Répartition des facteurs motivant l'utilisation de la voiture (en %)	13
Fig 14.	Répartition des répondants par distance au lieu de travail (en %)	13
Fig 15.	Répartition des répondants par modalité de résidence durant le Festival d'Avignon (en %)	16
Fig 16.	Répartition des répondants par mode de transport privilégié (en %)	16
Fig 17.	Répartition des répondants par conditions de venue au Festival d'Avignon (en %)	17
Fig 18.	Lieu du séjour des festivaliers non-résidents (en %)	17
Fig 19.	Mode de transport utilisé par les non-résidents pour se rendre dans la région d'Avignon (en %)	18
Fig 20.	Mode de transport à disposition des non-résidents lors de leur séjour de festivalier (en %)	18
Fig 21.	Antériorité de la venue au Festival d'Avignon (en %)	20
Fig 22.	Répartition des formes de socialité de la venue au Festival d'Avignon (en %)	20
Fig 23.	Nombre de journées passées au Festival d'Avignon, lors de l'édition 2024 (en %)	21
Fig 24.	Prise d'initiative d'une sortie au Festival d'Avignon (en %)	21
Fig 25.	Moment de la prise d'initiative d'une sortie au Festival d'Avignon (en %)	22
Fig 26.	Répartition des répondants par date de séjour au Festival d'Avignon (en %)	22
Fig 27.	Activités réalisées durant le Festival d'Avignon (en %)	23
Fig 28.	Répartition des répondants entre In et Off (en %)	24
Fig 29.	Répartition des répondants par type de spectacle privilégié (en %)	24
Fig 30.	Répartition des répondants par nombre de spectacles vus au Festival d'Avignon (en %)	25
Fig 31.	Mode de transport privilégié pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)	25
Fig 32.	Répartition des motifs d'utilisation de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %)	26

Fig 33.	Répartition des motifs d'utilisation du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %) .....	27
Fig 34.	Modalités de stationnement lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon.....	28
Fig 35.	Jugement sur le niveau de difficulté à stationner lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon	28
Fig 36.	Répartition des heures d'arrivée des répondants au Festival d'Avignon (en %).....	28
Fig 37.	Répartition des heures de spectacle au Festival d'Avignon (en %) .....	29
Fig 38.	Répartition des heures de départ des répondants du Festival d'Avignon (en %) .....	29
Fig 39.	Difficultés déclarées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %) .....	30
Fig 40.	Difficultés déclarées par les usagers du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon (en %) .....	31
Fig 41.	Connaissance du train nocturne lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon (en %) .....	35
Fig 42.	Usage du <i>Train de nuit</i> lors de l'édition 2024 du Festival d'Avignon (en %) .....	35
Fig 43.	Répartition des usagers du <i>Train de nuit</i> selon la ligne empruntée (en %).....	35
Fig 44.	Fréquence d'utilisation du train nocturne (en %).....	35
Fig 45.	Niveau de satisfaction des usagers du train nocturne (en %).....	36
Fig 46.	Raisons de non-utilisation du train nocturne (en %) .....	36
Fig 47.	Intérêt déclaré pour le <i>Train de nuit</i> (en %).....	37
Fig 48.	Suggestions d'amélioration du service de transport nocturne (en %) .....	37
Fig 49.	Préférences .....	38
Fig 50.	Croisement Âge/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %).....	42
Fig 51.	Croisement Genre/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	43
Fig 52.	Croisement Niveau d'étude/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %).....	43
Fig 53.	Croisement Revenu/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %).....	44
Fig 54.	Croisement Habitudes de transport/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	45
Fig 55.	Croisement Résidence à l'année/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	46
Fig 56.	Croisement Composition du foyer/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %).....	46
Fig 57.	Croisement Usage régulier du train/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %).....	47
Fig 58.	Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	48
Fig 59.	Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	48
Fig 60.	Croisement Mode de transport privilégié pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	49
Fig 61.	Croisement Lieu de résidence durant le Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	49
Fig 62.	Croisement Distance entre lieu de résidence et gare la plus proche/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	50
Fig 63.	Croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	51
Fig 64.	Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %) .....	51

Fig 65.	Croisement Heure de départ du Festival d'Avignon/Connaissance du <i>Train de nuit</i> (en %)	52
Fig 66.	Croisement Genre/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	54
Fig 67.	Croisement Âge/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	54
Fig 68.	Croisement Composition du foyer/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	55
Fig 69.	Croisement Niveau d'étude/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	55
Fig 70.	Croisement Niveau de revenu/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	56
Fig 71.	Croisement Résidence principale/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	57
Fig 72.	Croisement lieu de résidence à l'année /Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	58
Fig 73.	Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	60
Fig 74.	Croisement Nombre de jours passés au Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	60
Fig 75.	Croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	61
Fig 76.	Croisement Type de spectacle privilégié au Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	61
Fig 77.	Croisement Mode de transport utilisé pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	62
Fig 78.	Croisement Mode de logement durant le Festival d'Avignon/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	62
Fig 79.	Croisement Mode de transport à disposition des non-résidents/Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	63
Fig 80.	Croisement Difficultés de stationnement rencontrées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/ Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	63
Fig 81.	Croisement Difficultés rencontrées par les usagers de la voiture pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/ Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	64
Fig 82.	Croisement Distance entre le domicile et la gare la plus proche/ Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	65
Fig 83.	Croisement Mode de transport principalement utilisé pour se rendre au travail/ Usage du <i>Train de nuit</i> (en %)	65
Fig 84.	Genre/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	68
Fig 85.	Mode de transport principalement utilisé pour se rendre au travail/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	68
Fig 86.	Composition du foyer/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	69
Fig 87.	Niveau d'étude/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	70
Fig 88.	Revenu moyen/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	70
Fig 89.	Lieu de résidence à l'année/ Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> (en %)	71
Fig 90.	Croisement Mode de transport utilisé pour le travail/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	72
Fig 91.	Croisement Automobile utilisée pour le travail/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	72
Fig 92.	Croisement Fréquence d'utilisation du train/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	73
Fig 93.	Croisement engagement environnemental/intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	73
Fig 94.	Croisement Mode de résidence durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i>	75

Fig 95.	Croisement Motif de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	75
Fig 96.	Croisement Lieu de résidence durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> 76	
Fig 97.	Croisement Mode de transport durant le Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> 76	
Fig 98.	Croisement Antériorité de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> 77	
Fig 99.	croisement Socialité de la venue au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	78
Fig 100.	Croisement Nombre de journées passées au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> 79	
Fig 101.	Croisement Préférence Festival d'Avignon In ou Off/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	79
Fig 102.	Croisement Nombre de spectacles vus au cours du Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	80
Fig 103.	Croisement Mode de transport pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	80
Fig 104.	Croisement Raisons du choix de l'automobile pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	81
Fig 105.	Croisement Raisons du choix du train pour se rendre sur les lieux du Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	82
Fig 106.	Croisement Heure de départ du Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	82
Fig 107.	Croisement Difficultés rencontrées en se rendant en voiture au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	83
Fig 108.	Croisement Difficultés rencontrées en se rendant en train au Festival d'Avignon/Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> .....	84
Fig 109.	Croisement Améliorations suggérées pour le <i>Train de nuit</i> /Intérêt pour le <i>Train de nuit</i> 85	