Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME

Le devenir des chemins de fer touristiques

MINISTÈRE DE L'ARTISANAT
DU COMMERCE ET DU TOURISME

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME
Section des politiques territoriales et du développement durable

Le devenir des chemins de fer touristiques

Président du Groupe de travail :
Pierre Stéphane AUSTI,
Président CEO de Rail Europe

Rapporteur :
Jean-Michel GASC,
Consultant

Session 2012-2013

SOMMAIRE

1. Synthèse **6**

2. Avant-propos **9**
2.1. Un secteur hétérogène, affectif et hors marché 9
2.2. Un potentiel multiforme 10
2.3. L'avenir du secteur passe par des mutations 10

3. Une filière touristique **12**
3.1 Acteurs discrets de territoires ruraux 12
3.2 La desserte de sites remarquables 12
3.3 Un contexte en lente évolution 13
3.3.1 Une alternative crédible 13
3.3.2 Le pragmatisme technique 14
3.3.3 Une autre économie 14
3.4 De la ressource aux modalités d'exploitation 14
3.4.1 Lignes fermées ou sur lesquelles ne subsiste que du Fret 14
3.4.2 Lignes exploitées par les TER 15
3.4.3 L'intérêt des connexions TER / offres touristiques 16

4. Des projets contrariés par les outils et les méthodes d'évaluation **18**
4.1 Le tourisme, une composante non marginale 18
4.2 Outils d'aide à la décision 19
4.3 Les situations de référence 19
4.4 Informer les élus et les décideurs locaux 20
4.5 Les études d'impact 22
4.6 Opérateurs ferroviaires de proximité 23

5. Le volet formations **25**

6. Une charte pour une nouvelle étape **27**
6.1 Une charte en 2001 et son projet de renouvellement 27
6.2 Des trains historiques, emblèmes sur le réseau ferré national 27

7. Les acteurs se singularisent et s'organisent **29**

8. Les chemins de fer touristiques en 2013 ..... **30**
8.1 Des projets à partager 30
8.2 Des précurseurs ? 30
8.3 Tourisme ferroviaire 30
8.3.1 Les chemins de fer d'accès aux grands sites 31
8.3.2 Les sections de lignes préservées 31
8.3.3 Les lignes à potentiel touristique complémentaire 32
8.3.4 Les chemins de fer ludiques 32
8.3.5 Les cyclo-draisines 32
8.4 L'intérêt collectif des circulations touristiques 33
8.4.1 L'économie locale 33
8.4.2 La conservation du patrimoine 33
8.4.3 Un modèle pédagogique pour les scolaires 33

8.4.4 Une action structurante pour les jeunes ... 33
8.4.5 Une action de cohésion sociale ... 33
8.4.6 Favoriser l'action bénévole ... 33
8.5 Les voies de port ... 34
8.6 Typologie ... 35
8.6.1 Implantation géographique et classes de fréquentation ... 35
8.6.2 Le mode de gestion ... 36
8.6.3 Le type de voie ferrée ... 37
8.7 La fréquentation des chemins de fer touristiques ... 38
8.8 Les chemins de fer touristiques et le tourisme durable ... 38
8.8.1 Pas de tourisme sans déplacement ... 38
8.8.2 Les chemins de fer touristiques au banc d'essai des « écomobilités » ... 39
8.8.3 Intégration dans les paysages et les écosystèmes ... 39
8.9 Passages à niveau ... 40
8.10 Exploitants exposés aux risques naturels ... 41
8.11 Le bruit ... 42
8.12 La pollution de l'air ... 42
8.13 Les attentes et comportements des visiteurs ... 44
8.13.1 La question de l'âge ... 44
8.13.2 Les attentes exprimées en matière de tourisme ferroviaire ... 45
8.13.3 Quelles pratiques à bord des chemins de fer touristiques ? ... 45
8.13.4 Les chemins de fer touristiques accompagnent les nouvelles pratiques touristiques ... 46
8.13.5 En osmose avec les territoires ... 46
8.14 La dimension spatiale et organisationnelle ... 47
8.14.1 Les acteurs d'un projet territorial ... 47
8.14.2 Les pourvoyeurs de normes ... 48
8.14.3 La gestion de l'infrastructure ... 48
8.14.4 Les exploitants ... 48
8.14.5 Les acteurs locaux ... 49
8.14.6 Les offices du tourisme : des situations diverses et une nouvelle convention de partenariat ... 49
8.14.7 Relations des offices de tourisme ou syndicats d'initiative avec les chemins de fer touristiques ... 49
8.14.8 Conclusion relative à l'intérêt des chemins de fer touristiques, vu par Offices de tourisme de France ... 50

9. Enquête réalisée par le Conseil national du tourisme ... 51
9.1 Une précieuse source d'informations ... 51
9.2 Les résultats ... 51
9.3 Exploitations réalisant plus de 100 000 visiteurs par année ... 51
9.4 Exploitations réalisant entre 50 000 et 100 000 visiteurs à l'année ... 51
9.5 Exploitations réalisant entre 50 000 et 15 000 visiteurs à l'année ... 52
9.6 Exploitations réalisant moins de 15 000 visiteurs par année ... 53
9.7 Analyse ... 53

10. Des problématiques aux préconisations ... 55
10.1 Un potentiel d'emplois et la préservation de l'environnement ... 55
10.1.1 Le levier de professionnalisation ... 55
10.1.2 Le potentiel de croissance d'emplois ... 55
10.1.3 Un doublement des emplois à cinq ans ? ... 56
10.2 Génèse des préconisations d'ordre général ... 57
10.2.1 La reconnaissance d'une filière aux intérêts transversaux ... 57

10.2.2 Un emblème à mettre en valeur 57
10.2.3 Une mise en réseau avec les transports guidés 58
10.2.4 Au-delà d'un marché de cueillette 59
10.2.5 Un coordinateur interministériel 59
10.3 Génèse des préconisations d'ordre technique 60
10.3.1 Préconisations de nature méthodologique 60
10.3.2 Préconisations de nature didactique 61
10.3.3 Préconisations de mise en réseau 61
10.3.4 Préconisations de nature environnementale 64

11. Tableau récapitulatif des 21 recommandations 65

12. Liste des chemins de fer touristiques 67

13. Personnes consultées ou auditionnées 70

14. Composition du groupe de travail 73

15. Le secrétariat du Conseil national du tourisme 74

16. Présentation du rapporteur 75

17. Index des figures 76

18. Glossaire 77

1. SYNTHÈSE

Les chemins de fer touristiques français sont peu connus. Des lieux communs et de fortes représentations collectives (hobby de passionnés, petits trains) masquent la réalité d'un secteur protéiforme ayant su trouver une place significative dans un environnement contraint.

Avec des caractéristiques remarquables pour le développement des zones rurales, les chemins de fer touristiques constituent une filière sur la voie d'une professionnalisation nécessaire :

• pour le maintien des conditions de sécurité ;

• pour le financement des investissements de renouvellement ;

• pour répondre à la demande d'une clientèle toujours plus nombreuse et avisée.

Les enjeux concernent :

• la création d'emplois directs, de proximité et à plein temps ;

• la préservation et la mise en valeur d'espaces naturels sensibles ;

• la création de plus-values économiques dans des territoires fragiles ;

• le développement de liens sociaux.

Il est marquant de constater que, dès que l'on aborde le sujet de façon factuelle, l'étonnement fait place aux lieux communs : 100 chemins de fer touristiques ? Partout en France ? 1 200 km de voies ferrées ? 200 locomotives ?

Ce rapport a permis de :

• dresser un panorama du secteur ;

• d'identifier des potentiels ;

• d'identifier les freins au développement ;

• de formuler des préconisations en phase avec le contexte économique et les attentes des acteurs.

Les chemins de fer touristiques :

• proposent une économie différente de celle du transport public ferroviaire ;

• sont des outils de coopération intercommunale ;

• peuvent être la colonne vertébrale de produits touristiques aux scénarios multiples et structurants ;

• reposent sur une complémentarité et une convergence d'actions entre des acteurs publics et privés.

La problématique des chemins de fer touristiques est celle d'un patrimoine largement sous-évalué dans un contexte de très grande fragilité des petites lignes ferroviaires.

Tourisme et chemin de fer sont contemporains ; des premiers guides à l'intention du touriste sont rédigés pour les nouveaux voyageurs du chemin de fer ; les premiers congés payés sont l'occasion de prendre, la première fois, le train. Aujourd'hui, l'avion et la voiture s'imposent dès que l'on s'éloigne des lignes à grande vitesse ou que la destination n'est pas desservie par une offre ferroviaire de grande qualité.

Les rêves ont évolué : le « *Train Bleu* », le « *Capitole* », « *L'Étoile du Nord* », « *L'Arbalète* », le « Mistral », le « *Direct Orient* », le « *Sud Express* », le « *Cisalpin* », incarnaient, il y a à peine 40 ans, un art de voyager avec des prestations haut de gamme : des voitures-restaurants où la cuisine était préparée à bord par des chefs reconnus, des voitures pullman où il était possible de prendre le thé dans de larges fauteuils, des wagons-lits pour les voyages au long cours, un salon de coiffure, des voitures-bars aux vastes comptoirs où l'on refaisait le monde, les fourgons de la « Malle des Indes » avec sa vigie pour garder un œil sur les précieuses cargaisons, le personnel nombreux et attentif de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens.

Un siècle après, le train est-il toujours un levier pour le développement touristique des zones rurales en dehors de sa fonction de transport, contestée par un réseau routier de bonne qualité et des voitures qui frôlent les quatre litres au 100 km ?

Cette publication est une première contribution constructive à la nécessaire vulgarisation d'un secteur en croissance.

L'idée première des promoteurs des chemins de fer touristiques est simple : le train est plus qu'un mode de transport, il peut être l'axe principal d'une stratégie de territoire.

Pendant plus de deux années, le groupe de travail a réalisé un attentif travail d'écoute, d'inventaire et d'analyse de produits français, mais aussi étrangers.

Une fréquentation globale de 3,7 millions de visiteurs en 2012, avec des outils de promotion et de commercialisation rudimentaires : le concept est très attractif et dispose d'un important potentiel de développement.

Les chemins de fer touristiques répondent à une problématique commune des territoires ruraux : la diffusion, l'hétérogénéité des offres de loisirs et des flux souvent en deçà des masses critiques.

On peut donc s'étonner de la grande discrétion dont font preuve les chemins de fer touristiques. Bien sûr, l'image incontournable, perceptuelle au sens marketing, de la SNCF rend très difficile la vulgarisation d'autres formes de chemins de fer.

Les chemins de fer touristiques ont une double action :

• à court terme : la création de produits touristiques (concurrentiels avec aucun autre) associée à des trafics fret de proximité (OFP) ;

• à long terme : les conditions idéales pour un retour d'autres trafics sur des axes dont les géographes nous prouvent la constance.

Les régions fournissent de très importants efforts pour développer les trains express régionaux. On apprend ici que les trains touristiques y sont rarement connectés : des connexions physiques et commerciales sont de nature à mettre en place des synergies très largement profitables ; les obstacles à leur mise en place proviennent, pour l'essentiel, d'un défaut de connaissance.

Prenant en compte les moyens réduits dont disposent les pouvoirs publics, les préconisations de ce rapport ne s'appuient pas, pour l'essentiel, sur des moyens nouveaux. Elles visent, au contraire, à créer des valeurs ajoutées économiques et sociales par l'optimisation de moyens existants. Elles complètent le rapport de Jacques AUXIETTE, président de la région des Pays de la Loire et de la commission transports de l'ARF, qui a remis le 22 avril 2013 son rapport au Premier ministre sur la gouvernance du système ferroviaire.

Le champ d'action des chemins de fer touristiques est potentiellement très vaste tant il existe de nombreuses lignes et délaissés ferroviaires, susceptibles d'une mise en tourisme.

À l'heure de choix difficiles parmi de grands projets d'infrastructures, comme l'indique le rapport du député Philippe DURON remis au Gouvernement le 27 juin 2013, le réseau ferroviaire rural pâtit depuis des décennies de sous-investissement et de sous-entretien, ce qui conduit à une diminution vertigineuse des performances d'exploitation, désormais inférieures, pour de nombreuses relations, à ce qu'elles étaient dans les années soixante.

Avant d'arriver à des situations extrêmes (vitesse limitée à 10 km/h par exemple !), une démarche prospective ouvre le champ de possibles et recueille le soutien d'élus désemparés par la fermeture annoncée de leur voie ferrée qui a tant marqué l'histoire et l'économie de leur territoire.

Le chemin de fer touristique offre une approche nouvelle : à la fois un produit attractif et un vecteur de déplacements touristiques apportant des concours déterminants à des problématiques préexistantes.

Les enjeux sont multiples :

• **L'enjeu économique** : doit-on envisager de reconstruire ou re-ferrer dans l'avenir des voies ferrées abandonnées ou que l'on pourrait fermer demain ? Le groupe de travail a été unanime à faire le rapprochement avec les tramways, conspués et finalement livrés aux ferrailleurs dans les années 60-70 et redevenus aujourd'hui fierté des métropoles actives. Pouvons-nous faire preuve d'un peu plus de pragmatisme pour les voies ferrées aujourd'hui menacées ?

• **L'enjeu social** : des mesures simples et peu coûteuses pour les finances publiques sont susceptibles de permettre la création de centaines d'emplois directs, de proximité et à plein temps ; l'exploitation d'un chemin de fer, même modeste, est une activité à forte intensité de main d'œuvre. La cristallisation de demandes sociales dans des projets associatifs met en lumière les forces à l'œuvre pour contribuer, avec les élus locaux, à un devenir pour des voies ferrées menacées.

• **L'enjeu environnemental** : les chemins de fer touristiques peuvent se substituer à des trafics automobiles importants avec une faible consommation d'espace et une dépense énergétique plus faible. Ils sont programmés, ce qui permet une bonne gestion des flux et de leur impact sur les milieux naturels. Enfin, ils circulent par toutes conditions météorologiques dès lors qu'ils disposent des équipements nécessaires.

Les chemins de fer touristiques, peu connus donc pas reconnus, loin des centres urbains, parfois ringardisés, souvent folklorisés, ont construit sans bruit les bases d'une nouvelle approche du transport ferroviaire local, peu spectaculaire, mais efficace.

Plusieurs collectivités ne s'y sont pas trompées en se réappropriant et en développant des projets initialement promus par des associations. Ainsi légitimés et financés au titre de leurs impacts

sur le territoire qu'ils desservent, les exploitants tournent une nouvelle page, avec pour perspectives :

• de nouveaux trafics : les chemins de fer touristiques sont souvent capables de se développer au-delà de leur marché traditionnel. Les « opérateurs ferroviaires de proximité » trouvent ici des alliés de poids et l'occasion d'étendre considérablement leur champ d'action. Ainsi et par exemple, un chemin de fer touristique peut apporter des solutions éprouvées pour le transport des ordures ménagères ;

• des synergies : disposant d'emprises parfois plus larges que celles nécessaires à la circulation des trains, ce rapport retient la possibilité de voie de chemin de fer et de voie verte mitoyennes ; Un référentiel technique a été élaboré en ce sens, il témoigne de la grande réactivité du STRMTG, organisme pourvoyeur de normes. Ainsi la concurrence « voie verte/train touristique » semble une approche naïve et peu documentée du devenir d'une voie ferrée ; ce rapport expose, au contraire, les facteurs de complémentarité en fonction de l'environnement et de l'évolution des itinérances.

Ce travail met en évidence le rôle central des collectivités locales dans l'émergence et le développement de chemins de fer touristiques. Rares sont les territoires qui n'ont pas connu le chemin de fer, même sous la forme d'une modeste voie ferrée d'intérêt local.

Partant du constat qu'il existe peu de publications sur le sujet, ce rapport est enrichi d'une enquête réalisée auprès des exploitants. Des éléments d'analyse sont proposés, s'appuyant sur de nombreuses auditions et plusieurs déplacements sur sites en activité :

• dénombrement ;
• implantation ;
• type de voie ferrée ;
• mode de gestion.

La préconisation principale de ce rapport est le renouvellement d'une charte interministérielle. Une première charte fut signée en 2001 et elle permit des avancées reconnues. Aujourd'hui, il semble opportun de renouveler cette charte en l'adaptant au contexte actuel et en prenant en compte les fruits de l'expérience acquise.

D'autres préconisations visent à la reconnaissance de cette filière touristique, comme, par exemple :

• le principe de la circulation sur le réseau ferré national des trains à caractère historique ;
• l'interconnexion entre trains touristiques et TER ;
• la désignation d'un référent national à l'interface entre les administrations et les acteurs.

Nul doute que, par la mise en place d'actions opportunes, il sera possible de décupler le dynamisme des exploitants qui en apportent, d'ores et déjà, la preuve.

Les chemins de fer touristiques sont regroupés dans l'Unecto, une fédération qui ouvre ses portes aux collectivités locales et qui a participé aux travaux du groupe de travail. Le développement de la filière passe par des mesures de soutien à cette fédération, interlocuteur à haute valeur ajoutée pour les Pouvoirs Publics.

La nostalgie d'une époque révolue fut à la source de nombreux projets ; aujourd'hui le succès des chemins de fer touristiques va bien au-delà ; ainsi, si la mise en valeur de patrimoines reste la pierre angulaire de projets réussis, les chemins de fer touristiques construisent leur avenir avec les technologies les plus modernes : internet mobile, réalité augmentée, électronique de puissance, etc.

Les 21 recommandations de ce rapport ont pour objectif de favoriser et d'accélérer le développement des chemins de fer touristiques, une opportunité à saisir pour la destination France.

2. AVANT-PROPOS

Historiquement, le chemin de fer fut imaginé pour le transport des marchandises et bien vite des voyageurs. La notion de tourisme, qui se développe au tournant des XIXe et XXe siècles, constitue alors un potentiel que les exploitants cherchent à développer.

Initialement construit par quelques puissantes compagnies, le « grand réseau » fut complété vers la fin du XIXe siècle pour desservir les chefs-lieux d'arrondissement et satisfaire la demande unanime des élus locaux. C'est le temps des petites compagnies, nombreuses, hélas considérées par les grandes comme des concurrents et finalement bénéficiant mal d'un « effet de réseau » qui leur aurait été nécessaire pour durer.

La fin des années trente vit les cinq grandes compagnies nationalisées pour créer la SNCF et le début de la disparition presque totale des lignes secondaires et de leurs exploitants privés.

Quelques petites lignes, fermées ou menacées, présentaient un patrimoine digne de sauvegarde, associé à un attrait touristique ; grâce à des « amateurs de chemins de fer », à des guides touristiques mettant en avant l'intérêt de paysages remarquables, puis avec la croissance du nombre de touristes, naquirent les chemins de fer touristiques.

Ce renouveau inattendu, dans le contexte difficile de l'exploitation des lignes ferroviaires régionales, éclaire d'un jour nouveau l'importance du tourisme et de produits conçus pour une clientèle de loisirs.

Héritière de la culture des grands réseaux, et devenue opérateur presque exclusif depuis la disparition des petites compagnies, la SNCF s'est peu préoccupée de lier des liens avec ces nouvelles entités. Souvent initiées par une poignée de bénévoles, ces structures demeurèrent longtemps, pour beaucoup, isolées.

Dans d'autres pays, au contraire, l'évolution, même si elle a connu des phénomènes de regroupement, a permis qu'un équilibre s'installe entre les acteurs. Autour d'un acteur national de premier plan dominant le marché, d'autres acteurs ont su perdurer, atteignant la taille critique minimale leur permettant d'assurer une pérennité économique aux liaisons qu'ils assuraient.

Le cas le plus typique de cette évolution est la Suisse ou plusieurs centaines d'acteurs significatifs coexistent au côté du transporteur national. La prise en compte de cet état de fait par les autorités publiques, associée à un pragmatisme politique et économique, a ensuite vu cette situation s'organiser par création de structures de coopération extrêmement efficaces (STS/Swiss-Travel-System) fédérant, au côté de l'entreprise nationale (CFF/Chemins de fer fédéraux) l'ensemble des acteurs ferroviaires, organisant la distribution, régulant et harmonisant les horaires, et assurant la promotion de l'ensemble des réseaux dans le monde entier.

La simple prise en compte de la réalité de la situation des chemins de fer touristiques en France lors des travaux du groupe de travail nous a permis de mesurer l'abîme existant entre ces deux réalités extrêmes.

Les données historiques, le poids du passé, les destructions déjà opérées dans le capital ferroviaire touristique au cours des décennies passées ne permettront sans doute jamais de revenir à une vision « suisse » du transport ferroviaire touristique en France. Cependant, à ce stade de son évolution et à un moment ou le peu de liaisons touristiques existantes font face à un risque de disparition totale et réelle, Il a semblé utile et urgent :

- de faire un état des lieux fiable et exhaustif de la situation et des acteurs en présence ;
- d'analyser la situation dans ses aspects historiques, sociaux mais aussi, et c'est totalement inédit, économiques ;
- de réfléchir aux possibilités et aux opportunités qui s'offrent à ce secteur.

2.1. UN SECTEUR HÉTÉROGÈNE, AFFECTIF, ET HORS MARCHÉ

Environ 100 chemins de fer touristiques en France :

- d'une taille totalement disparate (rapport de 1 à 50) ;
- fonctionnant sur des types de voies ferrées différents ;
- utilisant des modes de traction variés ;

• fonctionnant selon des modes de gestion disparates ;

• mêlant bénévoles et professionnels.

Comme pour tout secteur porteur d'une histoire aussi forte (aussi lourde ?), les acteurs sont des personnes passionnées qui ont dû, pour que survive leur société ou leur association, se battre, innover, souvent le dos au mur. C'est ainsi que le secteur s'est radicalisé progressivement.

Depuis quelques années cependant, notamment autour de l'Unecto, qui fédère les principaux acteurs du secteur, une vraie volonté de pragmatisme s'est fait jour. Au-delà de ce constat, il est clair que certains acteurs sentent que le secteur, à certaines conditions et sous certaines réserves, est potentiellement viable.

Des exemples concrets, de véritables succès industriels, économiques et commerciaux sont autant de preuves que le secteur des CFT que tout le monde pensait moribond, peut survivre, vivre, se pérenniser, se développer et même, entraîner autour de lui un véritable essor économique d'une région.

Fort de cette intuition, et s'appuyant sur des exemples concrets, le groupe de travail a voulu avant toute chose disposer d'un état des lieux objectif et exhaustif de la situation des CFT français.

Une étude, la plus importante jamais réalisée dans ce domaine, a été menée par le groupe de travail

Elle a porté sur 35 % des structures existantes, représentant la plus grande part du potentiel économique du secteur.

Elle dresse une typologie exhaustive d'un point de vue industriel, juridique, social, économique et commercial des acteurs en présence.

Elle recense les problématiques essentielles des acteurs.

Elle identifie sans faux-fuyants les problèmes du secteur, mais en révèle aussi tout le potentiel.

2.2. UN POTENTIEL MULTIFORME

Tout d'abord cette étude a permis de balayer quelques idées reçues qui portent traditionnellement préjudice au secteur :

• les CFT reçoivent des concours publics d'exploitation… mais extrêmement limités, voire marginaux… ;

• les deux tiers des entités étudiées présentent des comptes de résultat équilibrés ou bénéficiaires !

Cependant, l'étude révèle également que les modèles économiques sont extrêmement disparates… pour certains, ils s'appuient sur un ratio de bénévoles allant jusqu'à 100 % de l'effectif !

L'étude révèle également, et c'est un point central, que les structure sont totalement sous-commercialisées… absentes des agences de voyage, très souvent d'internet, absentes des circuits de commercialisation de la SNCF !

Dans ce contexte, il semble incroyable que la majorité des entités soient rentables et qu'une centaine d'entre elles continuent d'exister à ce jour, s'appuyant uniquement sur une diffusion locale, se commercialisant par des circuits quasi « confidentiels ».

A contrario, cela peut apparaître comme un espoir : commercialisé industriellement, le potentiel de ces entités pourrait être considérablement développé !

Il est raisonnable de considérer, au regard des standards internationaux de distribution, que les entités n'atteignent pas à ce jour 10 % de leur potentiel de vente.

Une distribution multicanale de ces produits (B2B/B2C/réseau SNCF…) pourrait multiplier par dix le potentiel de distribution.

Cette attractivité commerciale multipliée en ferait donc un vecteur d'attractivité régionale important que d'ores et déjà nombre d'élus régionaux ressentent intuitivement.

Mais au-delà de l'aspect économique, le train est un fort vecteur de lien social. Il est aussi porteur d'un véritable potentiel culturel. Il fait aussi souvent partie d'une histoire régionale commune. Il est enfin un support industriel de premier ordre.

2.3. L'AVENIR DU SECTEUR PASSE PAR DES MUTATIONS

Les pouvoirs publics, en s'intéressant à ce secteur, ont sans doute conscience du vecteur de développement régional de premier ordre que peuvent représenter des CFT, capables de mêler dans une même démarche les concepts de voyage, de fête, d'histoire, de culture, et de dynamiser dans leur sillage les activités périphériques telles que la restauration, les produits

des terroirs, l'hôtellerie. Dans certaines microrégions, les touristes se déplacent pour le train, qui devient un but.

Fortement enracinés dans les différentes histoires régionales, les CFT sont aujourd'hui un secteur en friche, mais, somme toute, peu coûteux pour l'État. Les concours apportés sont faibles. Or, l'enjeu est de taille.

Le risque clair est la disparition de ce patrimoine collectif. La nature des acteurs en présence laisse un choix limité d'actions.

À ce stade de son histoire, et au regard de la situation présente mise en évidence et analysée par cette étude, plusieurs options s'offrent aux pouvoirs public :

• laisser la situation présente perdurer : au regard de l'évolution des règlementations, notamment européennes, de plus en plus drastiques, au regard de la diminution des investissements publics et des collectivités locales, notamment en ce qui concerne les réfections de voies, très peu d'acteurs survivront ;

• s'appuyer sur la volonté récente des acteurs de se fédérer pour aider à la réorganisation et à la relance du secteur. L'intervention pourrait être multiforme, et elle ne passe pas obligatoirement par un support économique direct. En réalité le secteur cherche sa tutelle. Les acteurs se sentent, avec raison, isolés. Les actions de chacun sont décentralisées, régionalisées, départementalisées. Un manque évident de coordination et d'impulsion bride la relance.

L'impulsion et le soutien seraient nécessaires en ce qui concerne les points suivants :

• aspects législatifs et réglementaires ;

• question des infrastructures (patrimoine) ;

• aide en matière de positionnement touristique ;

• organisation de produits communs (pass train touristique ?) ;

• commercialisation (intégration dans le France Rail Pass de la SNCF ? Vente en gare ? Vente sur le site internet SNCF ?) ;

• faciliter les regroupements capitalistiques ? Garanties d'emprunts ?

À l'issue de cette étude, le secteur des CFT apparaît comme un cas d'école. Les éléments présentés dans les documents qui suivent montrent comment l'évolution d'un secteur de pointe, vital pour la collectivité (le transport ferroviaire) a vu évoluer une partie marginale de son activité (les trains touristiques) en dehors de tout cadre réglementaire clair et de toute coordination pour aboutir à une quasi-disparition.

Or, la seule chose dont ce secteur ait réellement besoin pour sortir de sa friche économique, à l'instar de l'exemple impressionnant des chemins de fer touristiques suisses, est une nouvelle régulation.

Doté d'un cadre réglementaire clair, fédéré et organisé commercialement, ce secteur pourrait devenir le moteur d'un risorgimento touristique de nombreuses régions.

Pierre Stéphane AUSTI
Président du Groupe de travail

3. UNE FILIÈRE TOURISTIQUE

3.1 ACTEURS DISCRETS DE TERRITOIRES RURAUX

En France, il en existe de modestes chemins de fer qui proposent un moment de détente, de convivialité et de découverte.

Pour desservir jusqu'aux plus petites localités, un important réseau ferroviaire[1] fut construit entre le milieu du XIXe siècle et la fin des années vingt. On distinguait alors les voies ferrées d'intérêt général, concédées par l'État, et les voies ferrées d'intérêt local, construites à l'initiative des collectivités locales[2].

Depuis cette époque, le mode de transport terrestre dominant est devenu l'automobile, plus de 20 000 km de voies ferrées d'intérêt général ont été fermées[3] et les voies ferrées d'intérêt local (VFIL), environ 20 200 km de voies ferrées, ont presque complètement disparu[4].

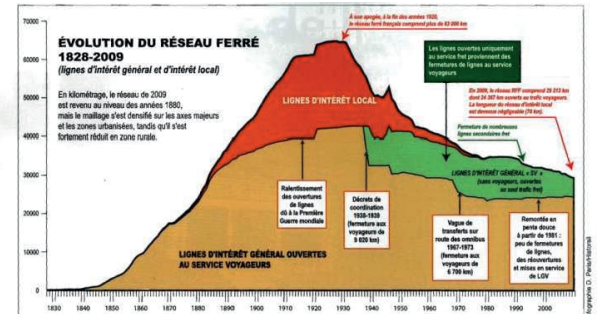

Figure 1 : Évolution de 1828 à 2009 du kilométrage des voies ferrées ouvertes au service voyageurs[5]

Un patrimoine très étendu verse dans l'oubli, la nature reprend ses droits. L'évocation des chemins de fer de nos campagnes n'est-elle que l'expression de la nostalgique d'une épopée révolue ?

Nous allons découvrir dans ces pages des acteurs discrets, mais efficaces, de territoires ruraux.

3.2 LA DESSERTE DE SITES REMARQUABLES

Contre vents et marées, quelques « petites » lignes ferroviaires ont survécu ; elles desservent des sites remarquables : mer de Glace, montagne Corse, Cerdagne, etc. ; quelques chemins de fer sont ainsi demeurés à l'écart des mouvements successifs de fermetures. Ils ont pour points communs :

- une gestion locale par des hommes de terrain ;
- la desserte d'un site touristique majeur[6] ;
- un fonctionnement quelles que soient les conditions météorologiques ;
- d'être plus commodes et parfois plus rapides que la route (quand elle existe)[7].

(1) En complément du réseau d'intérêt général, Charles de FREYCINET ministre des Travaux publics (1877-1879) encouragea la multiplication de lignes de chemin de fer en tant qu'aménagement du territoire (chaque préfecture et sous-préfecture doit être reliée), souvent de rentabilité médiocre ; son nom est attaché à un plan comprenant plusieurs phases (plan Freycinet).

(2) Jadis, ces services pouvaient être considérés, sans préjudice de leur caractère touristique, comme des lignes d'intérêt local au sens de la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, dont l'article 1 visait les « voies ferrées d'intérêt local... dont les autorités locales, conseils généraux et conseils municipaux croient devoir poursuivre l'établissement avec ou sans le concours de l'État ».

(3) COLLARDEY Bernard, ÉTAIX Stéphane, PARIS Dominique et RIBEILL Georges, dossier collectif paru dans plusieurs numéros de la revue Historail en 2010, directeur de la publication LALU Vincent.

(4) À l'exception notable de quelques lignes à vocation touristique.

(5) Historail n° 17 - 2010.

(6) Les sites les mieux classés dans la hiérarchie des guides touristiques (occurrences fortes), des sites générant des fréquentations importantes et peu saisonnalisées.

(7) Le chemin de fer de la Rhune fut un temps en concurrence avec un projet de route, une amélioration du chemin menant au sommet. Les élus décidèrent de ne pas réaliser cet aménagement routier et de laisser sa chance au train alors peu fréquenté. Des décennies plus tard, le sommet de la Rhune reste préservé de flots automobiles et le « petit » train à crémaillère de la Rhune dépasse 350 000 visiteurs.

Pour autant, toutes les « petites » lignes dotées de grandes qualités touristiques ne sont pas restées ouvertes, loin s'en faut[8].

Ces chemins de fer « rescapés » nous renvoyaient aux origines du chemin de fer[9] : le train était-il alors autre chose qu'un moyen de transport ?

Une question incongrue pour un système ferroviaire entièrement tourné alors vers ce que le géographe Pierre MERLIN[10] qualifiait de « transport idéal »[11] : une caricature du mode tendant à un transport de masse, une vitesse infinie, un coût nul, et des capacités illimitées.

Avec un tel cahier des charges ... les chemins de fer des campagnes n'avaient aucune chance et les quelques « rescapés » sont classés alors en épiphénomènes difficilement classables, insolites.

À la même époque, dans de nombreux pays, des offres de tourisme ferroviaire se développent sans souffrir d'interruption de trafic ou de batailles « conceptuelles » entre une fonction de « transport » et une fonction « touristique »[12] , qui pourraient se révéler exclusives l'une de l'autre, contre toute évidence.

Quelques sites transfrontaliers sont révélateurs de conceptions différentes en fonction des sections : celles établies en France et celles établies au-delà de la frontière[13], les deux figurant dans un bassin de chalandise comparable.

On peut alors regretter que les savoir-faire prisés à l'export et dans nos colonies ne fassent pas autant recette en France[14]. La fermeture de nombreuses voies ferrées rurales donna ainsi une matière abondante à des projets touristiques bienvenus pour succéder à de rares « omnibus » en fin de course.

3.3 UN CONTEXTE EN LENTE ÉVOLUTION

3.3.1 UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE

Avant la mise en place en 1986 des transports express régionaux (TER)[15], peu de personnes pariaient sur l'avenir des omnibus. Aujourd'hui, les régions fournissent des efforts très importants pour développer des lignes de chemins de fer d'intérêt régional ; la fréquentation est au rendez-vous[16] ; la Cour des comptes souligne dans un rapport de 2009 les évolutions à poursuivre[17]. Dans une situation de monopole du transport de voyageurs sur courte distance, la régionalisation des transports express régionaux impose un modèle unique, seule référence pour les autorités organisatrices. Les porteurs de projets de trains touristiques éprouvent de réelles difficultés à présenter des modalités d'exploitation éloignées du cadre référent. Par ce rapport, le groupe de travail à l'ambition d'attirer l'attention des décideurs locaux sur une alternative crédible par ses résultats économiques et sociaux, fondée sur les ressources touristiques d'un territoire.

(8) Par exemple : crémaillère du Revard. Le 23 mai 1888 sous l'impulsion de M. BONNA maire d'Aix-les-Bains est créé le « Comité pour la création du chemin de fer du Revard. Le 15 août 1892 le premier train de voyageurs atteint sans encombre la gare du Mont-Revard. Le tracé aura 1 232 m de dénivelé avec une pente maximum de 210 mm/m et desservira les gares d'Aix, Mouxy, Pugny, Pré-Japert et le terminus le Revard. Aujourd'hui encore les trains d'origine Paris Gare de Lyon mentionnent la destination de « Aix-les-Bains - Le Revard ».

(9) Les Merveilles du Grand Central. Guide du touriste, collectif, 592 pages, 1869.

(10) MERLIN Pierre est ingénieur géographe, expert-démographe, statisticien et actuaire. Il a fondé et présidé l'Institut français d'urbanisme à l'université de Paris-VIII (« Vincennes à Saint-Denis »). Il est aujourd'hui professeur émérite à l'université de Paris-I (« Panthéon-Sorbonne »).

(11) MERLIN Pierre, Géographie, économie et planification des transports, PUF coll. Fondamental, 472 pages, Vendôme, 1991.

(12) Le chemin de fer de Montreux Oberland Bernois (Suisse) est ouvert sans interruption depuis 1901 ; il a développé aujourd'hui une offre touristique de renommée internationale, le Golden Pass.

(13) Chemin de fer « Nyon/Saint-Cergue/Morez » exploité sur le parcours Suisse. Le parcours français, déferré, aurait permis une connexion avec la ligne des Hirondelles, TER touristique soutenu par le PNR du Haut Jura.

(14) MARBOTTE Pierre - Les Français ont construits de nombreuses lignes de chemins de fer à l'étranger et certaines de ces lignes ont aujourd'hui une forte vocation touristique ; citons par exemple le « Chemin de fer du Yunnan. L'Aventure d'une famille française en Chine », éd. Alan Sutton, 2006, 158 pages.

(15) TER (Transport express régional) désigne à la fois une marque commerciale de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et une catégorie de trains en France. Un train TER est un train express régional, le sigle pouvant donc avoir une seconde signification selon le contexte. Afin de symboliser la rupture avec la désuétude des trains omnibus et le nouvel intérêt porté sur les dessertes régionales, le concept du TER est mis en œuvre pendant l'année 1986. Les trains omnibus sont rebaptisés alors rebaptisés TER. L'artisan de cette révolution des omnibus est Jacques CHAUVINEAU, aujourd'hui président d'Objectif OFP.

(16) COCHET, Revue générale des chemins de fer, numéro de janvier 2004, Premier bilan de la régionalisation.

(17) Rapport de la Cour des comptes, La Documentation française, Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre.

3.3.2 LE PRAGMATISME TECHNIQUE

La plupart des chemins de fer touristiques sont des exploitations saisonnières. L'offre doit donc évoluer, de façon réactive, en fonction de la demande, dans la perspective d'un « produit touristique ». Ainsi, les exploitants dont la fréquentation est suffisante ont, de préférence, recours à des rames déformables : une locomotive remorquant des voitures dont le nombre est variable en fonction de la demande. Ce type d'exploitation est devenu quasiment confidentiel sur le réseau ferré national.

Les chemins de fer touristiques, par la mise en œuvre de méthodes simples et pragmatiques, se démarquent d'un système ferroviaire qui tend à imposer des solutions univoques.

3.3.3 UNE AUTRE ÉCONOMIE

La plupart des chemins de fer touristiques ne bénéficient pas de subventions d'exploitation. Le constat est très surprenant pour les services des régions en charge des transports régionaux. Il est alors fréquent de faire reposer la différence des modèles sur l'apport des bénévoles, et, plus généralement, sur les composantes non marchandes. La réalité est plus complexe ; si les bénévoles sont souvent indispensables pour la mise en valeur de la composante patrimoniale des projets, ils ne le sont pas toujours, avec des résultats économiques identiques, pour certains sites dotés d'une ressource touristique de grande qualité. Ainsi, qu'ils soient portés tant par des associations, fortes de contributions bénévoles, que par des sociétés commerciales sachant parfaitement identifier des potentiels marchands, les chemins de fer touristiques se démarquent du modèle ferroviaire économique standard.

Notons que les chemins ne supportent pas les contraintes de services publics[18] et qu'il s'agit là, en plus de leur gestion locale, d'un facteur explicatif à cette « autre économie ».

Par voie de conséquence, devant ces chemins de fer exotiques, les services des collectivités locales en charge des transports ont peu de contacts avec les exploitants et les porteurs de projets, qui bénéficient, par contre, de l'audience des services tourisme et aménagement.

Avec une ressource considérable (voies fermées ou peu exploitées), les chemins de fer touristiques peuvent-ils être considérés comme des contributeurs crédibles à la problématique du devenir des petites lignes ferroviaires ? :

- les lignes exploitées par les TER ;
- les lignes supportant seulement des trafics de fret[19] ;
- les lignes fermées à tous trafics.

Le groupe de travail a auditionné Réseau ferré de France (RFF)[20] gestionnaire du réseau ferré national (RFN) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et de nombreux exploitants de chemins de fer touristiques ; il en résulte l'analyse ci-après.

3.4 DE LA RESSOURCE AUX MODALITÉS D'EXPLOITATION

3.4.1 LIGNES FERMÉES OU SUR LESQUELLES NE SUBSISTE QUE DU FRET

Au cours d'une audition réalisée par le groupe de travail, RFF rappelle que de nombreuses voies ferrées sont aujourd'hui fermées à tous trafics ; il est possible d'identifier ces lignes par la documentation mise en ligne par RFF, notamment le document de référence du réseau (DRR)[21]. Au-delà de ces lignes fermées, le représentant de RFF indique qu'environ 5 000 km supplémentaires sont menacés à court terme par des trafics marginaux[22] et une dégradation des infrastructures[23], faute d'un entretien suffisant.

Réseau ferré de France a achevé en 2011[24] la rédaction de plusieurs modèles de convention

(18) Horaires, fréquence, tarifs sociaux…

(19) GUIMEZANES Yves, président du Train du Pays cathare et du Fenouillèdes (TPCF), exploitant d'un train touristique et d'un service de fret ferroviaire entre Axat et Rivesaltes (Pyrénées-Orientales).

(20) Réseau ferré de France (RFF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) français créé en 1993. Ses recettes proviennent essentiellement des péages acquittés par les opérateurs ferroviaires, RFF est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national.

(21) Et les cartes historiques pour les lignes retranchées du RFN.

(22) Ces lignes sont souvent des voies uniques à trafic restreint dites « VUTR ».

(23) Niveau d'usage de la voie ferrée notamment.

(24) Les conventions actuelles ne constituent probablement pas des modèles stabilisés à l'aune des modifications annoncées du système ferroviaire français. Cependant la nature contractuelle et la participation de collectivités locales ne semblent pas devoir être remises en cause par les évolutions futures.

adaptées à la circulation de trains touristiques sur :

• les lignes sur lesquelles ne subsiste plus aucun trafic ;

• les lignes sur lesquelles ne subsiste qu'un trafic de fret.

Les différences entre ces types de lignes[25] :

• dans le premier cas, il est possible d'obtenir (de la part d'une collectivité locale associée à un exploitant) une convention de mise à disposition et le contrôle est basé sur les référentiels STRMTG sous l'autorité du préfet.

• dans le second cas, il est possible de définir des plages touristiques qui sont des moments pendant lesquels il n'existe aucune circulation non touristique et le contrôle est basé sur les référentiels STRMTG sous l'autorité de l'EPSF.

Ces modèles de conventions sont élaborés avec information et participation de la direction des Circulations ferroviaires, de la SNCF et de l'Unecto[26]. Le principe général est celui d'une mise à disposition d'une voie ferrée (en dehors des périodes de circulation) à une collectivité qui en confie l'exploitation à une association.

Le groupe de travail a par ailleurs auditionné le responsable de la division « chemins de fer touristiques » au Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), organisme qui élabore des normes pour les chemins de fer touristiques établis en dehors du RFN, et qui indique que le périmètre de compétence des référentiels STRMTG avait été étendu à des lignes RFN fermées ou exploitées avec des trafics fret.

Avant la mise en place de textes adaptés et de l'initiative récente du guide Sétra-STRMTG, les chemins de fer touristiques devaient composer avec des règlements anciens, peu mis à jour, dont certaines dispositions étaient complètement obsolètes[27].

(25) CHARLES Jérôme, chef de service au STRMTG en charge des chemins de fer touristiques et des chemins de fer locaux.
(26) Unecto, Union nationale des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées, fédère les exploitants et quelques collectivités locales.
(27) Jusqu'au début des années 2000, un des rares textes applicables aux chemins de fer touristiques était le décret du 22 mars 1942 modifié sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, qui fixe les règles générales à suivre en matière de sécurité des voies ferrées et le partage des responsabilités entre les pouvoirs publics et les exploitants ; à l'époque dans une version proche de celle d'origine.

3.4.2 LIGNES EXPLOITÉES PAR LES TER

Le groupe de travail a auditionné deux représentants successifs[28] de la direction de la SNCF en charge de la déclinaison touristique des TER[29]. Le groupe de travail a auditionné des représentants du service transport de la région Languedoc-Roussillon, autorité organisatrice des transports (AOT). Le représentant de la SNCF affirme que la composante touristique est identifiée par la SNCF, qui la développe sur plusieurs lignes TER[30].

Parmi ces « TER touristiques »[31] on distingue :

• des lignes sur lesquelles la composante touristique est dominante, voire largement prépondérante[32] ;

• des lignes sur lesquelles la composante touristique est une composante marginale de l'offre de transport[33].

Le représentant de la SNCF expose que le contexte réglementaire et organisationnel des offres « TER touristiques » est celui du transport ferroviaire, un contexte conçu pour des offres de transport dans le cadre de conventions entre les régions et la SNCF.

Les TER touristiques reposent sur le principe d'une optimisation de moyens et d'utilisation de capacités résiduelles.

Figure 2 : Capture d'écran d'une partie de la page d'accueil du site SNCF dédié aux TER touristiques.

(28) Pendant la durée des travaux du groupe de travail.
(29) FRANÇAIS Rémy et ENRIQUEZ Delphine de SNCF Proximités.
(30) Nombre fluctuant, cette donnée date de février 2013.
(31) Vocable retenu par la SNCF pour la déclinaison touristique de services TER.
(32) Train Jaune : 400 000 passages comptabilisés par la SNCF = 200 00 PAX selon le service transport de la région Languedoc-Roussillon.
(33) Utilisation d'espaces – temps disponibles pour la voie ferrée avec des matériels ponctuellement non utilisés.

3.4.3 L'INTÉRÊT DES CONNEXIONS TER/ OFFRES TOURISTIQUES

3.4.3.1 DE L'INTÉRÊT D'UNE CONNEXION AVEC LE RFN

Le responsable du service transport de la région Languedoc-Roussillon expose que le Train Jaune est à la fois un TER et une offre touristique attractive[34] ; il donne deux précisions importantes :

• le Train Jaune est connecté à deux services TER « ordinaires » ; ces connexions[35] sont particulièrement importantes car elles permettent des trajets depuis les bassins « émetteurs » de touristes et excursionnistes vers le Train Jaune.

• la région est en cours de réflexion sur le devenir du Train Jaune. La mise en place de « bus à 1 € », les travaux à réaliser sur la voie ferrée, et la typologie[36] de la clientèle sont les facteurs clefs à prendre en compte.

Cet exemple illustre l'intérêt d'une connexion, voire d'une interdépendance entre un service de transport et une offre touristique.

3.4.3.2 CHEMINS DE FER TOURISTIQUES NON CONNECTÉS AU RFN

En s'appuyant sur la nature du réseau ferroviaire[37] et sur son histoire[38], le groupe de travail a étudié les conditions de connexions entre les chemins de fer touristiques et le réseau TER.

Le groupe de travail a examiné plusieurs cas :

Le Chemin de fer touristique du Haut-Quercy[39] (CFTHQ), exploitation d'un train touristique sur une voie ferrée retranchée du RFN et qui rejoint le RFN en gare de Saint-Denis-lès-Martel. Ce chemin de fer touristique affiche la croissance la plus rapide des trains touristiques français. Son développement est entravé par l'absence d'interconnexion avec le TER[40]. Le CFTHQ a sollicité le rétablissement de la connexion avec le réseau ferré national (RFN) car toutes les installations techniques sont présentes[41]. Cette reconnexion est présentée avec des coûts qualifiés « d'incontournables » et par une « nécessaire » séparation physique des trafics ; ces conditions n'étant pas à la hauteur des moyens du chemin de fer touristique, le CFTHQ et le réseau TER restent déconnectés pour quelques dizaines de mètres.

Le Chemin de fer de la baie de Somme[42]. Le groupe de travail s'est déplacé en baie de Somme ; ce déplacement a permis notamment d'observer l'interconnexion du chemin de fer de la baie de Somme (CFBS) avec le RFN en gare de Noyelles (80). Il en résulte que si la correspondance reste possible, elle nécessite un détour de la clientèle et les possibilités de connexions (horaires compatibles) entre les circulations sur le RFN et le CFBS sont très réduites (une par jour dans chaque sens).

Le Train Thur Doller Alsace[43] : le train touristique circule sur une voie ferrée propriété du Syndicat mixte pays Thur Doller, raccordée historiquement au RFN. Les conditions actuelles[44] de franchissement du passage à niveau de la RN 66 ne permettent pas au train touristique une correspondance quai à quai en gare de Cernay (Bas-Rhin). Cette absence d'interconnexion est dommageable pour le chemin de fer touristique car il dispose d'une locomotive apte à circuler sur le RFN et qui ne le peut pas, faute d'interconnexion avec le RFN.

L'Unecto indique par ailleurs différents sites qui souffrent d'une absence d'interconnexion qui ne repose pas sur des considérations techniques mais sur des obstacles liés à la perception des risques, notamment[45] :

(34) Depuis l'audition du service transport, la présidence de la région a affirmé la composante touristique du Train Jaune et c'est désormais le service tourisme qui est en charge de ce dossier.
(35) Connexions à Villefranche-de-Conflent (Perpignan/Narbonne/Montpellier) et à la Tour-de-Carol (Foix et Toulouse).
(36) Notamment une solvabilité forte, le Train Jaune disposant d'un contexte tarifaire adapté.
(37) Nœuds et mailles.
(38) Notamment les articles remarquables de la Revue d'histoire des chemins de fer, directeur de la publication ROHOU Jean-Louis, et ceux de la revue Chemins de fer régionaux et tramways, directeur de la publication LESCAT Jean-Paul.
(39) LACCARIÈRE Hervé, directeur du CFTHQ.
(40) Autorité organisatrice : région Midi-Pyrénées.
(41) Historiquement, les trains en provenance de Souillac entraient tous en gare de Saint-Denis-lès-Martel avant de poursuivre leur itinéraire.
(42) TESTU Maurice, vice-président du Chemin de fer de la baie de Somme.
(43) TRICOT Romain, président du Train Thur Doller Alsace.
(44) Les franchissements autorisés sont de nature exceptionnelle.
(45) Perception différente dans d'autres pays de l'UE comme en Allemagne par exemple, que ce soit pour des trains touristiques ou des gares vendues à des particuliers : lignes ferroviaires du Kaiserstuhl dans le Bade-Wurtembreg.

• Train des Mouettes (Charente-Maritime) (interconnexion non réalisée à Saujon) ;
• Train du bas Berry (Indre) (interconnexion non réalisée à Valençay/Luçay-le-Mâle) ;
• Chemin de fer de La Mure (Isère) (interconnexion non étudiée à Saint-Georges-de-Commiers) ;
• Chemin de fer du Vivarais (Ardèche) (départ reporté en dehors du RFN).

3.4.3.3 CHEMINS DE FER TOURISTIQUES CONNECTÉS A L'ÉTRANGER

L'Unecto indique enfin qu'à l'étranger, il existe des « connexions » efficaces entre des trains touristiques, y compris associatifs, et les opérateurs nationaux, par exemple :
• en pays de Galles, entre le Ffestiniog & Welsh Highland Railways (association) et les chemins de fer britanniques en gare de Caernarfon : interconnexion commerciale[46] ;
• en Rheinland-Pfalz, entre le Kuckucksbähnel (association) et les services ferroviaires en gares de Neustadt et Lambrecht, interconnexion et superposition de trafics sur un tronc commun.

3.4.3.4 ANALYSE DU GROUPE DE TRAVAIL

Le groupe de travail constate que le défaut de connexions entre trains touristiques et TER est préjudiciable au TER et aux chemins de fer touristiques car il fait obstacle au flux et à la cohérence territoriale des offres.

Le groupe de travail s'est renseigné sur les conditions requises pour la mise en place de connexions efficaces. Il en ressort que les conditions peuvent être résumées[47] ainsi :
• correspondances quai à quai dans la même gare ;
• temps d'attente limité à 15 minutes[48] ;
• signalétique adaptée ;
• promotion mutuelle entre le TER et le train touristique.

Recommandation 1

Le groupe de travail suggère que soient promues et favorisées les connexions physiques et commerciales entre le réseau ferré national (RFN) et les chemins de fer touristiques pour :
• permettre un accès ferroviaire depuis les bassins émetteurs de clientèles (zones urbaines et suburbaines) ;
• optimiser les investissements réalisés sur le réseau ferré national.
Il apparaît souhaitable au groupe de travail que les connexions physiques proposées soient réalisées dans la même gare, sur le même quai et à des horaires adaptés aux chalands. L'organisation de ces connexions pourrait associer l'exploitant du chemin de fer touristique, la SNCF, RFF et les collectivités locales concernées.
Il apparaît souhaitable au groupe de travail que les connexions commerciales proposées soient envisagées avec l'objectif de produits complets associant la SNCF, le chemin de fer touristique et les exploitants de sites touristiques desservis par le train touristique.

(46) Information d'Heritage Railways Association via Fédécrail
(47) Selon les actes d'un colloque organisé en 2011 à Font-Romeu sur les chemins de fer touristiques de montagne à l'initiative du PNR des Pyrénées catalanes.
(48) 15 minutes est le temps maximum d'attente en correspondance entre deux trains, communément admis en Suisse/ Intervention de M. Luigi STÄHLI au cours du colloque sur les chemins de fer touristiques de Montagne – Font-Romeu 13 et 14 décembre 2010.

4. DES PROJETS CONTRARIÉS PAR LES OUTILS ET LES MÉTHODES D'ÉVALUATION

4.1 LE TOURISME, UNE COMPOSANTE NON MARGINALE

L'espace rural, par nature, ne peut convenir à des transports de masses.

Appliquer un modèle de « transport sec » conduit inexorablement à la fermeture de milliers de kilomètres de voies ferrées.

• Sans solution économiquement acceptable, il convient effectivement de se résigner.

• Avec une solution économique créatrice de valeur, il convient de changer son fusil d'épaule.

Les chemins de fer touristiques et les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) proposent une approche locale et réactive[49] fondée sur :

• la demande des clients ;

• une organisation de taille adaptée.

Les possibilités de trafic doivent être évaluées par une ingénierie disposant, au-delà de compétences dans le domaine des transports ferroviaires locaux, de compétences dans le domaine du tourisme ferroviaire.

Une voie de chemin de fer en espace rural peut disposer de trois potentiels ferroviaires :

• un trafic de transport de voyageurs (avec l'appui de financeurs publics),

• un trafic de fret (c'est l'objet de la démarche OFP),

• un trafic touristique.

Revers de la médaille d'approches normatives, l'analyse a rarement été suffisamment détaillée pour identifier ces potentiels et les solutions envisageables pas assez souples pour répondre aux demandes.

• L'association Objectif OFP poursuit un but de promotion de développement du fret sur ces « petites »[50] lignes.

• Les régions, AOT de transport ferroviaire sont en charge de la demande et de l'offre pour le transport des voyageurs.

• Pour l'heure, et en l'absence d'une association militante, le potentiel touristique reste ignoré.

Pendant de nombreuses années, la demande touristique n'a pas été jugée capable d'influencer notablement l'économie d'exploitation d'une petite ligne ferroviaire : avec une recette unitaire moyenne de 9,20 € en 2012 par voyageur, les chemins de fer touristiques apportent un cinglant démenti.

Si malgré tout, il fallait encore les exploiter… ces « bouts de marchés »[51] ont été confiés, sans enthousiasme ni promotion, à des sous-traitants[52].

Certains pays ont choisi au contraire le tourisme comme levier pour développer ou régénérer un réseau ferroviaire : au Brésil, un programme de la première présidence Lula a fondé le renouveau de certaines lignes ferroviaires sur la demande touristique dans la perspective de réintroduire par la suite des trafics ferroviaires « classiques » sur la base de coûts marginaux[53].

En France, récemment, différents sites optent pour une dynamisation de cette forme de tourisme :

• le département du Puy-de-Dôme a ouvert en mai 2012 un chemin de fer à crémaillère conçu et construit par la société canadienne SNC Lavalin[54]. L'investissement public fut d'environ 96 M€ et ce chemin de fer est exploité en 2013 par la société Transdev[55] ;

• Le département de l'Isère lance un appel à candidature pour l'exploitation du chemin de fer de La Mure ;

• Le chemin de fer du Vivarais renaît de ses cendres avec un exploitant particulièrement dynamique.

(49) Association Objectif OFP.
(50) Ces lignes ne sont petites que vue depuis Paris… au niveau local les élus y sont souvent très attachés.
(51) Les buffets des gares, la restauration ferroviaire, les vendeurs de quai, etc.
(52) Par exemple, l'exploitation du Blanc Argent entre les départements du Cher et de l'Indre/Compagnie du Blanc Argent, groupe Kéolis.
(53) Le secteur du transport métro-ferroviaire au Brésil, Ubifrance - Mission économique de Sao Paulo, 2004, 169 pages.
(54) Audition de M. Louis ROLAND-GOSSELIN, vice-président de la branche construction de SNC Lavalin/Collectivité locale associée conseil général du Puy-de-Dôme.
(55) Audition de M. Claude STEINMETZ, directeur ferroviaire du groupe Transdev.

Le potentiel touristique d'une voie ferrée n'est pas toujours une composante marginale ; il peut être dans certains cas prévalent, ce qui pose par conséquence les sujets :

• l'ingénierie adaptée à identifier et évaluer ce type de potentiel ;

• des moyens à mettre en œuvre pour exploiter ce potentiel, telle une locomotive à vapeur rangée pendant des années sur l'étagère des objets curieux est en mesure de générer une attractivité importante par sa remise en service ;

• d'une image à faire évoluer sur la base d'éléments factuels.

La période économique actuelle, difficile, est donc paradoxalement une chance pour reconsidérer des méthodes et levers des obstacles pour mettre en valeur des potentiels inexploités, a-t-on vraiment les moyens de passer à côté ?

4.2 OUTILS D'AIDE À LA DÉCISION

L'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) a posé le principe d'une évaluation des grands projets d'infrastructures. Par « grands projets d'infrastructures » on désigne, par exemple, des projets d'infrastructures ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales[56].

L'actualisation de 2005 de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport a été menée sous la présidence de Claude GRESSIER, conformément à la délibération du 24 octobre 2001 du Conseil général des ponts et chaussées sur les suites à donner au rapport de juin 2001 du groupe de travail du Commissariat général du Plan présidé par M. Marcel BOITEUX[57].

Si le cadre interministériel est rappelé dans la lettre de présentation du ministre[58], le tourisme est évoqué dans le document de façon accessoire et uniquement sous ses effets indirects de redistribution spatiale[59].

Ni le potentiel économique lié aux trafics de nature touristique ni le potentiel de mise en réseau de sites touristiques ne figurent explicitement dans les indicateurs et dans les calculs proposés[60].

Ainsi, les collectivités, à la recherche d'un outil d'aide à la décision dans le cadre d'un projet d'infrastructure, disposent d'une évaluation qui ne prend pas en compte une composante (le tourisme), potentiellement déterminante de leur projet.

L'évaluation est donc incomplète et insuffisamment documentée.

De nombreuses voies ferrées sont pourtant susceptibles de générer une économie liée au tourisme ferroviaire bien plus importante que celle liée à la satisfaction des besoins de transports :

• le Train Jaune dans les Pyrénées-Orientales qui est un TER[61] dont la très grande majorité des clients sont des personnes en situation de loisirs ;

• d'autres lignes possèdent un potentiel touristique largement prévalent, elles se situent généralement en périmètre de montagne ou de littoral et desservent des sites touristiques importants ou des espaces naturels remarquables.

4.3 LES SITUATIONS DE RÉFÉRENCE

Le chapitre II de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures traite des situations de références. Pour des lignes ou des sections de ligne dotées d'un intérêt touristique, il convient de prendre pour « situation de référence », ou pour une des situations de référence celle d'un chemin de fer touristique dans un environnement comparable. En effet, des différences très importantes peuvent apparaître en fonction du contexte :

• cadre réglementaire[62] ;

(56) Master CIMO/École nationale des ponts et chaussées.
(57) BOITEUX Marcel, président du groupe de travail « Transports : choix des investissements et coût des nuisances », Commissariat général du Plan, La Documentation française, Paris, 2001, 325 pages.
(58) De ROBIEN Gilles, ministre des Transports en 2004.
(59) Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, p. 12, chapitre 6.1. Contenu de l'évaluation, alinéa 3.

(60) Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, p. 29, chapitre 5.2. Principaux indicateurs.

• maîtrise d'ouvrage[63] ;
• gestionnaire de l'infrastructure[64] ;
• exploitant.

Ainsi des exploitants, entendus par le groupe de travail, évoquent d'importantes différences de coûts unitaires entre les prix de marché et ceux figurant dans les coûts constatés sur le RFN exploité avec du trafic voyageur.

Deux « détails » représentatifs de coûts unitaires très différents selon la maîtrise d'ouvrage :

• un passage à niveau de type SAL 2 à franchissement conditionnel[65] :

– environ 50 K€ HT hors coût de raccordement électrique pour un chemin de fer touristique sous référentiels STRMTG et maîtrise d'ouvrage privée[66],

– environ 250 K€ HT hors coût de raccordement électrique pour une ligne du RFN exploitée avec trafic de voyageurs ;

• une traverse de chemin de fer :

– environ 70 € HT hors transport pour un chemin de fer touristique sous référentiels STRMTG et maîtrise d'ouvrage privée,

– environ 250 € HT hors transport pour une ligne du RFN exploitée avec trafic de voyageurs.

4.4 INFORMER LES ÉLUS ET LES DÉCIDEURS LOCAUX

Faute d'indicateurs prenant en compte la composante touristique directe, les collectivités locales se trouvent dans une situation sans avenir pour les lignes à faible trafic :

• soit le maintien d'une offre de transport ferroviaire, avec un coût d'exploitation disproportionné par rapport au potentiel économique de la liaison ;

• soit la fermeture de la ligne par « report sur route » pour reprendre une expression qui allait « faire florès ».

Indiscutablement, la diffusion d'expériences de revitalisation touristique aurait permis, dans de nombreux cas[68], une alternative créatrice de plus-values locales :

• la conservation d'une voie ferrée dans la

Recommandation 2

Le groupe de travail préconise que, sur la base d'une expertise qualifiée, un organisme spécialisé puisse, dans le cadre de l'évaluation d'un projet ferroviaire en espace rural, travailler à :
• l'introduction argumentée de données quantitatives relatives au potentiel touristique direct dans l'instruction cadre pour l'évaluation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et tout autre document d'évaluation pouvant servir d'aide à la décision pour un projet de création ou de réactivation d'une ligne ferroviaire en espace rural ;
• la prise en compte de situations de références comparables du point de vue de la maîtrise d'ouvrage et de l'organisation envisagée du projet (nature de l'exploitant, domanialité de la voie ferrée notamment).
Le groupe de travail a identifié, notamment :
• l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) qui conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et plus largement favoriser un développement durable de nos sociétés ;
• le Sétra[67] ;
• le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit).

(62) Les référentiels STRMTG ou du RFN exploité sont très différents, mais les usages également.
(63) Pour un chemin de fer touristique, souvent MOA publique de l'infrastructure, déléguée ou non à un exploitant de droit privé.
(64) Le gestionnaire d'infrastructure publique d'un chemin de fer touristique peut être privé : par exemple train à vapeur des Cévennes.
(65) Pour le classement et l'équipement des passages à niveau, les dispositions sont communes à tous les chemins de fer : arrêté ministériel du 18 mars 1991 ; instruction interministérielle sur la signalisation routière ; circulaire 91-21 du 18 mars 1991 relative au classement à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
(66) Source : conseil général de la Gironde/chemin de fer touristique de Guîtres à Marcenais.
(67) Service technique du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Medde), le Sétra intervient dans le domaine de la route, des ouvrages d'art et des transports.
(68) Deux exemples de lignes à fort potentiel touristique fermées et déposées : Florac/Sainte Cécile d'Andorge (parc national des Cévennes) et Cauterets (PNR des Pyrénées)/Luz-Saint-Sauveur (cirque de Gavarnie).

perspective de trafics à long terme[69] ;

• une économie supportable par les collectivités locales[70] ;

• la création de produits touristiques aux caractéristiques endogènes[71].

Le Sétra[72] et le STRMTG[73] ont édité en 2012 un guide méthodologique de valorisation des lignes secondaires ferroviaires françaises[74]. Ce guide traite des conditions réglementaires et organisationnelles et c'est le premier du genre ; par contre, il ne traite ni de l'économie des projets ni des caractéristiques d'une offre touristique qui sont à définir cas par cas.

Dans un contexte d'ignorance de potentiels touristiques, les fermetures de lignes des années 60-70 mettaient dos à dos partisans et adversaires d'une poursuite de l'activité ferroviaire :

• les partisans proposant à chaque fois la création d'un train touristique, ce qui n'est pas réaliste sans étude minutieuse de l'environnement touristique ;

• les opposants évoquant systématiquement les risques inhérents aux ouvrages d'art, bien souvent dans le même état, 50 ans plus tard.

D'un point de vue macroéconomique, la SNCF n'était pas encline à poursuivre l'exploitation de lignes qu'elle jugeait, selon ses critères, déficitaires : en fermant une petite ligne, il est possible de rediriger partiellement[75] des flux sur des parcours plus longs, plus chers, plus rentables[76].

Les fermetures de lignes sont très souvent considérées, par les acteurs locaux, comme des échecs[77]. Les débats qui s'en suivent peuvent souffrir de perceptions soumises à débat :

Des études[78] ont montré que les acteurs économiques se concentrent autour des axes de transport ; mais des extrapolations hâtives ont parfois conduit à exagérer l'impact ou l'effet induit d'une desserte ferroviaire[79].

Des publications ont mis le doigt sur l'antagonisme entre intérêt économique d'un opérateur national à concentrer les flux[80] et l'intérêt général qui repose sur une desserte fine du territoire et des liaisons directes.

Dans certains contextes favorables, des associations se sont constituées ; emmenées par des militants et profitant d'appuis locaux ; elles formèrent une nouvelle génération de chemins de fer touristiques.

Ces nouveaux chemins de fer touristiques sont alors dirigés par des hommes jeunes et dynamiques, comme ceux qui reprirent en octobre 1969 le chemin de fer du Vivarais[81] dont l'exploitation commerciale avait cessé trois mois plus tôt ! Les exploitants comprirent vite l'intérêt de se regrouper ; ainsi fut créée la Fédération des amis des chemins de fer secondaires (Facs)[82].

En 1983-1984, le mouvement s'amplifia avec l'introduction dans le nouveau cahier des charges de la SNCF[83] d'une disposition permettant à la SNCF de mettre à disposition des sections de ligne en vue d'une exploitation touristique, au profit d'une collectivité. Le moyen était une convention tripartite[84], la participation des collectivités locales, aux projets de chemins de fer touristiques devint progressivement la règle.

Le groupe de travail constate ainsi que plusieurs facteurs convergent pour rendre improbable la création d'une offre de tourisme ferro-

(69) Dans la perspective d'une augmentation continue du coût de l'énergie.
(70) Grâce aux caractéristiques économiques spécifiques des chemins de fer touristiques.
(71) Basés sur l'histoire et les ressources locales.
(72) Sétra : Service d'études sur les transports les routes et leurs aménagements.
(73) STRMTG : Service techniques des remontées mécaniques et des transports guidés.
(74) Selon audition de M. Jérôme CHARLES, chef de service du STRMTG en charge des chemins de fer touristiques.
(75) Et à court terme avant que les chalands réévaluent les intérêts relatifs des modes.
(76) De nombreux exemples : Toulouse/Lyon, Bordeaux/Caen, Clermont-Ferrand
(77) Le site le plus connu d'une farouche opposition à une fermeture est peut être celui de la ligne transfrontalière de Pau à Canfranc (Espagne) fermée en 1970 et toujours en projet de réouverture en 2013.
(78) CARALP-LANDON Raymonde, Les chemins de fer dans le Massif central : étude des voies ferrées régionales, Imprimerie nationale, 1959.
(79) OFFNER Jean-Marc, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, in : Espace géographique, tome 22 n° 3, 1993, p. 233-242.
(80) Le rendement d'une ligne ferroviaire est une fonction croissante des trafics.
(81) ARRIVETZ Jean, PDG du Chemin de fer du Vivarais de 1969 aux années 2000.
(82) En Allemagne Der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) et en Grande Bretagne Heritage Railway Association HRA, deux fédérations fondatrices avec l'Unecto de la fédération européenne de droit belge Fédécrail destinée à promouvoir les chemins de fer touristiques au niveau des institutions européennes.
(83) Septembre 1983.
(84) La première convention est intervenue dans l'Aude entre Narbonne et Bize. Il y a eu ensuite, dans le Gard, Ganges – Saint-Hippolyte-du-Fort.

viaire sur des lignes à faible trafic ou en voie de fermeture :

• la propension des acteurs ferroviaires à utiliser un langage difficilement compréhensible[85] ;

• une vision « unique » du chemin de fer tel qu'il est conçu et exploité pour les services de transport ferroviaire régionaux qui ne reflète pas le champ des possibilités techniques et organisationnelles ;

• la sous-professionnalisation des chemins de fer touristiques ;

• l'absence d'informations relatives aux conditions et possibilités offertes par un chemin de fer touristique.

Le groupe de travail met ainsi le doigt sur :

• un défaut d'anticipation d'une déprise ;

• des périodes d'interruption préjudiciables à la ressource technique[86].

Le groupe de travail remarque qu'il n'existe pas de guide méthodologique synthétique rédigé pour les élus et les porteurs de projets. Ce constat est renforcé par une contribution du commissaire au massif du Jura de la Datar qui note que certains projets de trains touristiques ne peuvent hériter de passifs démesurés, comme il fut envisager pour le train des Hirondelles soutenu par le PNR du Haut-Jura, mais il nécessitait des investissements très importants pour la mise en place d'une offre adaptée, moyens incompatibles avec ceux du porteur du projet[87].

(85) Les élus et techniciens territoriaux rencontrés sont unanimes pour s'étonner de termes et expressions utilisées couramment et qui restent incompréhensibles pour le néophyte.
(86) Exemple du projet de voie verte Londres-Paris qui comportait un volet voie ferrée et voie verte mitoyenne sur une partie du parcours ; lorsque le bureau d'études examina la voie ferrée, les passages à niveau avaient été tronçonnés à la base des équipements.
(87) Selon informations du PNR du Haut-Jura.

Recommandation 3

Le groupe de travail préconise la rédaction en français courant d'un guide pédagogique à l'attention des élus et décideurs locaux.
Cette publication fera référence au guide Sétra-STRMTG pour les aspects réglementaires et mettra l'accent sur les caractéristiques d'un produit « chemin de fer touristique » et les modèles organisationnels envisageables.
Ce guide pourra aborder le sujet de la mitoyenneté avec les voies vertes et la diversification des trafics par l'ajout d'un trafic fret sous la forme d'opérateurs ferroviaires de proximité.

4.5 LES ÉTUDES D'IMPACT

Le Code de l'environnement prévoit des études d'impact préalables à la réalisation de certains travaux[88]. Le tableau annexé à l'article 122-2 décrit les travaux qui sont soumis soit à une étude d'impact soit à une procédure dite « cas par cas ».

Les deux lignes du tableau précité, relatives aux infrastructures de transport, sont rédigées ainsi[89] :

CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux	PROJETS soumis à étude d'impact	PROJETS soumis à la procédure de « cas par cas » en application de l'annexe III de la directive 85/337/ CE
5° Infrastructures ferroviaires.	a) Voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, à l'exclusion des voies de garage.	a) Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres.
	b) Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux.	b) Haltes ferroviaires ou points d'arrêt non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages.

(88) Articles 122-1 et suivants du Code de l'environnement.
(89) Version en cours au 10 juin 2013.

L'article 122-8 dudit Code précise dans son alinéa 21° que sont soumis à étude d'impact les « Travaux d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise ».

Dans la plupart des cas, les chemins de fer touristiques ne sont pas des créations d'infrastructures ferroviaires mais des revitalisations d'installations existantes. Cependant, il arrive que des aménagements ou des extensions posent la question de la nécessité ou non d'une étude d'impact.

Pour les chemins de fer touristiques, se posent donc les questions de la nature, de la consistance et de l'évaluation du cout des travaux.

• **La nature des travaux** : peut-on considérer que la pose d'une voie ferrée sur une emprise existante est une opération qui ne peut être qualifiée de création et qui ne requiert pas, en conséquence, une étude d'impact ?

• **La consistance des travaux** : le tableau précédent indique que la création de voies ferrées d'une longueur supérieure à 500 m est soumise à examen au cas par cas ; les chemins de fer touristiques les plus modestes ont des parcours inférieurs à 3 000 m ; le président de l'Unecto exprime le souhait que cet article du Code puisse être modifié pour prendre en compte des travaux de faible ampleur ; il argumente que ces projets de « petits » chemins de fer touristiques sont souvent financés par des collectivités publiques qui ont donc mené préalablement une analyse coût/avantage du projet et qu'une étude d'impact a un coût important pour des projets réalisés avec des bénévoles.

• **L'évaluation des coûts** : peut-on prendre en compte un montant de travaux qui tienne compte des référentiels techniques applicables, de la nature de la maîtrise d'ouvrage et des moyens mis en œuvre ? Ainsi par exemple, et sous réserve de la remarque précédente, une association qui établit sur une emprise existante un chemin de fer de quelques kilomètres pour un montant inférieur à 1,9 M€ pourrait voir son projet non soumis à étude d'impact ? Ici aussi se pose la question de la connaissance des coûts procédures et moyens mis en œuvre : au stade des études préliminaires ne peuvent être utilement retenus les coûts habituels pratiqués pour les services de transports, bien plus élevés que ceux appliqués au projet associatif.

Cette problématique se pose notamment pour les projets suivants :

• chemin de fer historique de la Voie sacrée (Bar-le-Duc)/projet associatif ;

• chemin de fer des Côtes-du-Nord (Saint-Brieuc)/projet associatif.

Recommandation 4

Le groupe de travail préconise que le ministère chargé de l'Environnement soit informé des caractéristiques particulières des projets de création et de développement de chemins de fer touristiques pour que ceux-ci ne soient pas soumis à des procédures peu adaptées. Il recommande des échanges entre l'Unecto et les services concernés pour que toutes précisions utiles soient fournies aux organismes instructeurs dans le cadre de la procédure dite du « cas par cas » tel que le disposent les articles 122-1 et suivants du Code de l'environnement.

4.6 OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ

« Un OFP est une entreprise ferroviaire chargée des dessertes initiales et terminales d'un territoire, des tournées de rabattement vers une gare d'interface avec un opérateur de longue distance[90]. »

Le capital social nécessaire à un OFP pour obtenir une licence d'opérateur ferroviaire a été réduit pour permettre à des entreprises de taille modeste d'y accéder[91].

La licence n'est attribuée et maintenue que dans le cas d'un trafic de fret, le trafic de voyageurs[92] n'étant à ce jour pas ouvert à la concurrence.

Des exploitants de chemins de fer touristiques sont intéressés pour obtenir une licence d'entreprise ferroviaire pour des motifs particuliers :

(90) Évaluation d'expérimentations d'opérateurs ferroviaires de proximité, Inrest, octobre 2010.
(91) Arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, d'arriérés d'impôts et de cotisations sociales à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire.
(92) Cabotage.

• acheminement de matériels sur le RFN (souvent en provenance ou à destination d'entreprises chargées d'opérations de maintenance) ;
• convoyage à vide de matériels (haut le pied) ;
• trains de travaux.

Dans l'état actuel de la réglementation, ces trafics ponctuels et particuliers ne permettent pas la délivrance d'une licence ferroviaire et le bénéfice des modalités destinées aux opérateurs ferroviaires de proximité[93].

Une évolution de la réglementation serait très utile à de nombreux exploitants de chemins de fer touristiques.

François ZIELINGER, président de la SAS Citev rapporte qu'une locomotive entièrement restaurée par des ateliers polonais et allemands s'est rendue par ses propres moyens jusqu'à la frontière française sans pouvoir la franchir pour des raisons réglementaires. Cette locomotive, en parfait état de marche, a donc été acheminée depuis Saarbrücken jusqu'à Anduze, par convoi routier exceptionnel…

Aujourd'hui, ces déplacements ferroviaires sur le RFN nécessitent le recours à un prestataire autorisé, le plus souvent la SNCF ; cependant le coût et les délais proposés ne sont pas compatibles avec les contraintes des exploitants.

Recommandation 5

Le groupe de travail préconise que le cadre « opérateurs ferroviaires de proximité » soit étendu aux exploitants de chemins de fer touristiques pour des trafics ponctuels sur le réseau ferré national de façon à permettre, sous réserve des dispositions par ailleurs nécessaires, l'acheminement de matériel dans un processus de maintenance et le convoyage de matériels sans voyageurs.

(93)Interrogation en 2012 par la SAS Citev des services compétents du ministère des Transports.

5. LE VOLET FORMATIONS

Les représentants de SNCF et RFF ont indiqué au groupe de travail que le nombre de trains en circulation sur les voie ferrée les moins fréquentées est extrêmement faible.

Le groupe de travail s'accorde sur le fait que seule l'analyse parallèle des ressources techniques et touristiques peut conduire, dans certains cas, à la création de chemins de fer touristiques viables.

Une fois passée la phase étude, des savoir-faire sont nécessaires pour :

- la mise en œuvre des projets/phase opérationnelle ;
- exploiter.

Les exploitants interrogés par le groupe de travail qualifient les savoir-faire nécessaires :

- peu complexes dans chacune de leurs composantes[94] ;
- variés (intérieur, extérieur, commercial, exploitation...) ;
- spécifiques (règles de sécurité et poids des outillages...) ;
- ne disposant pas de formations adaptées[95].

Malgré le nombre élevé de demandeurs d'emplois, on ne trouve pas facilement sur le marché des personnes formées[96].

Les formations disponibles ne correspondent que partiellement, et souvent de façon éloignée, aux savoir-faire recherchés.

Les exploitants forment donc eux-mêmes leurs personnels d'exploitation. Les structures plus importantes bénéficient de savoir-faire souvent issus du monde associatif.

Le sujet de l'identification et de la transmission des savoir-faire est donc de première importance pour le développement de la filière.

Au cours de son congrès 2012, l'Unecto a initié une réflexion sur l'identification des savoir-faire essentiels.

La perception des exploitants va dans le sens d'une professionnalisation de leur démarche mais le groupe de travail présuppose que la nécessité de mettre en place de véritables produits touristiques va encore accentuer le besoin de savoir-faire, notamment en ce qui concerne l'accueil, la promotion et la commercialisation.

Il n'y a pas si longtemps que les premiers projets étaient empreints de nostalgie ; désormais ce sont de véritables produits touristiques[97] que doivent mettre en place les exploitants pour exploiter les potentiels qu'ils ont su mettre en évidence.

L'usure des matériels réformés et des voies ferrées est une autre forme de prise de conscience de la nécessaire évolution des savoir-faire ; pour garantir un niveau de sécurité et de fiabilité suffisant[98], il devient urgent :

- d'acquérir et de consolider les savoir-faire techniques car il ne s'agit plus seulement de maintenance mais de rénovation, voire de reconstruction ;
- de disposer de nouveaux moyens financiers pour les investissements ;
- de disposer de méthodes de gestion adaptées ;
- de disposer de filières techniques fiables.

La professionnalisation des exploitants est fortement encouragée par les collectivités locales qui y voient :

- un potentiel d'emplois locaux ;
- la valorisation économique et sociale de patrimoines locaux ;
- des produits touristiques aux qualités structurantes[99].

Les collectivités agissent aussi de façon directe, souvent par :

- la gestion de l'infrastructure,
- l'information et la promotion touristique.

Si les collectivités développent des compétences croissantes en matière d'accueil touristique, les derniers cours dispensés[100] pour chemins de fer d'intérêt local datent des années cinquante ; il en résulte une carence de savoir-

(94) À l'exception notoire de la conduite des trains et des locomotives à vapeur.
(95) Formations initiales et formations continues.
(96) L'Unecto diffuse, en mars 2013, dix offres d'emploi pour l'exploitation du Panoramique des Dômes (Puy-de-Dôme).

(97) Produits au sens de la prévalence de la demande sur l'offre dans un marché concurrentiel.
(98) Et être conformes aux nouveaux référentiels techniques du STRMTG.
(99) Effet permis notamment par la nature captive et programmée des flux.
(100) Ponts et chaussées/DDE.

faire et les collectivités forment au cas par cas les personnels dont elles ont besoin.

Le groupe de travail identifie donc deux publics en attente de formations adaptées :

• les exploitants ;

• les services techniques des collectivités locales associées.

Recommandation 6

Le groupe de travail préconise une action de formation en direction de deux publics :

• les organismes de formations initiales qualifiantes : création de cursus adaptés à la demande/orientation exploitation, sécurité et accueil client.

• le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) : création d'une formation adaptée aux missions dévolues aux collectivités locales : orientations infrastructure, conventions et systèmes ferroviaires spécifiques (vapeur, rames tractées, matériels historiques, etc.).

6. UNE CHARTE POUR UNE NOUVELLE ÉTAPE

6.1 UNE CHARTE EN 2001 ET SON PROJET DE RENOUVELLEMENT

En 2001 fut signée une charte interministérielle pour le développement des chemins de fer touristiques ; elle est considérée par les exploitants comme la première pierre visant à la reconnaissance de leur filière[101].

Suite à cette charte et après une première expérimentation[102], le ministère des Transports prit l'initiative de concevoir une réglementation rattachée à un décret. Un référentiel technique découlant de cette réglementation fut mis en œuvre par le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG). Il bénéficie d'évolutions constantes ; il associe les exploitants sur la base de retours d'expériences et de compétences techniques spécifiques.

C'est un cadre unique que d'autres pays européens nous envient, à l'image des chemins de fer italiens[103] qui vont présenter à leur gouvernement un projet proche de la traduction intégrale des référentiels français.

Aujourd'hui, l'Unecto informe le groupe de travail qu'elle souhaite renouveler la charte de 2001 pour prendre en compte les évolutions de la filière et la professionnalisation des acteurs.

L'Unecto travaille à la déclinaison de plusieurs thèmes qui pourraient figurer dans la prochaine charte :

- la production des circulations ;
- le tourisme ferroviaire ;
- le patrimoine ;
- l'Europe ;
- les jeunes ;
- l'emploi.

(101) Audition de M. Maurice TESTU, président du CFBS.
(102) Règlement d'exploitation de l'écomusée d'Ungersheim (Bas-Rhin).
(103) Source : Fédécrail.

6.2 DES TRAINS HISTORIQUES, EMBLÈMES SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

À partir de 1982, alors que la dernière locomotive à vapeur de la SNCF s'était éteinte dix ans plus tôt, à force de persuasion et de beaucoup d'audace, une association organisa la circulation d'une locomotive à vapeur sur le réseau ferré national depuis Belfort jusqu'à Nice[104], puis vint le tour d'une autre association[105] proche de Paris qui multiplia les « trains spéciaux ».

S'il y a un moment où les réflexes quotidiens prédominent, c'est celui du transport de banlieusards vers leurs lieux de travail. Mines soucieuses, timing serré, rares sont les événements susceptibles d'introduire un « hasard heureux » dans une journée monotone.

Un matin d'automne, un train remorqué par une locomotive à vapeur arrive à la gare d'Austerlitz au moment où se presse la foule des banlieusards pressés. Toutes les personnes présentes sont alors témoins d'un moment suspendu où une foule bigarrée et hétéroclite s'arrête et pendant quelques minutes (une éternité) redevint humaine et chaleureuse devant le monstre d'acier conduit par quatre « gamins » de banlieue sous l'œil vigilant d'un cadre traction de la SNCF.

Cette anecdote témoigne de la capacité d'une locomotive à vapeur en pression à créer un moment de consensus social.

Depuis, ces circulations « occasionnelles »[106] sur le réseau ferré national cherchent à perdurer mais les difficultés sont nombreuses.

L'Unecto met à profit ses relations avec la Fédération européenne des chemins de fer touristiques Fédécrail, pour exercer une veille réglementaire. En effet, certains textes nouveaux

(104) Circulation de la locomotive 140 C 27 par l'association Citev en partenariat avec la manifestation Exporail de 1982.
(105) Ajecta : Association de jeunes pour l'entretien et la conservation des trains d'autrefois – Longueville (Seine-et-Marne), aujourd'hui soutenue par la communauté de communes du Provinois pour un projet de chemin de fer touristique entre Provins et Villiers-Saint-Georges.
(106) Terme employé par les instructions générales SNCF/RFF qui précisent le cadre de ces circulations.

ne prennent pas en compte les matériels historiques.

Citons, par exemple, le cas des voitures en bois à portières latérales (un grand classique des trains touristiques) dont les portières ne peuvent être fermées depuis une commande unique à la disposition du chef de train… Fédécrail et l'Unecto exercent donc une constante vigilance, uniquement avec leur propres moyens, qui pare à la plupart des problèmes, mais qui laisse passer des textes inadaptés.

Incontestablement l'action croisée de l'Unecto et de Fédécrail mérite d'être encouragée et renforcée pour améliorer la veille réglementaire et proposer des adaptations marginales de projets de textes qui pourraient, sans le vouloir et sans le savoir, nuire fortement à une filière touristique performante.

En 2009, les difficultés sont telles que les organisateurs de « trains spéciaux » sont associés à la rédaction d'une question parlementaire adressée par le député Jean-Marie BINETRUY au ministre chargé des Transports ; ce dernier demande alors explicitement à la SNCF et à RFF de préserver la faisabilité de la circulation de matériels ferroviaires historiques sur le RFN.

Les trains historiques sur le réseau ferré national ont donc encore une (petite) place en 2013 notamment parce que l'Unecto a formé un groupe de travail qui regroupe l'ensemble des affréteurs et qui travaille de façon coordonnée avec la SNCF et RFF.

L'Unecto apporte les précisions suivantes au groupe de travail.

Les circulations de trains spéciaux sur le RFN concernent :

- 130 engins moteurs/voitures sauvegardés ;
- 113 circulations en 2010, représentant 35 000 km parcourus.

Une grande part de ces circulations concerne les grandes gares parisiennes et des grandes métropoles.

L'image de ces circulations historiques auprès des publics urbain et suburbain renforce de façon importante la perception d'un patrimoine ferroviaire vivant.

Indiscutablement, l'image des chemins de fer touristiques auprès des citadins[107] doit être éclaircie et renforcée pour permettre le développement de la filière.

(107) 85 % de la population européenne habite en ville ou en périphérie de ville.

Recommandation 7

Le groupe de travail souligne l'intérêt de promouvoir, auprès des porteurs de projets, les possibilités offertes pour l'exploitation touristique de lignes fermées ou à faible trafic. Le groupe de travail préconise la rédaction d'un « document cadre » proposé à la signature des ministères concernés, la SNCF, RFF et les exploitants de chemins de fer touristiques.

Le groupe de travail appuie ainsi la démarche entreprise par l'Unecto visant au renouvellement de la charte de 2001 en proposant la signature de tous les ministères concernés. Le groupe de travail souhaite que cette nouvelle charte favorise :

- la réalisation de véritables produits touristiques ;
- la préservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire ;
- l'utilisation du chemin de fer pour la préservation et la valorisation des espaces naturels sensibles.

Le groupe de travail préconise que soit inscrit dans la charte le principe de la circulation occasionnelle de trains historiques et touristiques sur le RFN.

7. LES ACTEURS SE SINGULARISENT ET S'ORGANISENT

Au début des années 2000, la Fédération des amis des chemin de fer secondaires (Facs) regroupe les acteurs de la valorisation du patrimoine ferroviaire. D'autres associations sont également concernées par la promotion du patrimoine ferroviaire, mais elles ne prennent pas part directement à la mise en exploitation de chemins de fer à caractère historique ou touristique :

• Association française des amis du chemin de fer (Afac)[108]

• Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF)[109]

• Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)[110]

• Etc.

La Facs est composée d'adhérents individuels mais aussi d'associations exploitantes. Pendant plusieurs années, la Facs[111] tente de refléter la diversité de ses adhérents, elle devient Facs-Unecto mais conserve, contre vents et marées, une image floue auprès des pouvoirs publics.

Ainsi, cette fédération décide en 2007 :

• de concentrer ses actions sur les aspects historiques et patrimoniaux ;

• d'émanciper l'Unecto sur le thème de l'exploitation des chemins de fer touristiques.

La professionnalisation des exploitants touristiques, sur le plan technique, commercial, économique et touristique constitue une donnée essentielle des dix dernières années ; elle explique, pour une large part, le fait que l'Unecto soit devenue l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics.

L'Unecto accueille désormais :

• les exploitants de chemins de fer touristiques (la plupart) ;

• les exploitants de cyclo-draisines (quelques-uns) ;

• les musées ferroviaires (quelques-uns) ;

• les collectivités locales qui sont partenaires d'un chemin de fer touristique (quelques-unes).

Cette fédération ne vit que grâce aux cotisations de ses membres et ne reçoit aucune subvention publique.

Interrogé au sujet des moyens nécessaires ou fortement profitables au renforcement des acteurs, le président de l'Unecto[112], devant le groupe de travail :

• expose les avantages, pour les pouvoirs publics, apportés par une fédération forte et représentative ;

• souligne la limite de nombreuses actions, faute de moyens plus importants ;

• évoque la régression que constituerait une disparition de l'Unecto, faute d'encouragements.

Le groupe de travail interroge alors l'Unecto sur les moyens les plus efficaces pour un renforcement de son action.

Le président de l'Unecto expose au groupe de travail deux actions significatives :

• l'adhésion de collectivités locales ;

• un rapprochement avec d'autres fédérations pour des actions communes[113].

Le président de l'Unecto se félicite des travaux du CNT et il se joint aux membres du groupe de travail pour souligner l'intérêt des préconisations de ce rapport.

Puisque l'époque ne semble pas favorable à une implication financière directe des pouvoirs publics, le président de l'Unecto rappelle que les membres du conseil d'administration sont provinciaux pour la plupart et que disposer d'un bureau à Paris apporterait une plus grande efficacité aux actions de la fédération.

(108) Fondée en 1929 par quelques amateurs ferroviaires, l'Association française des amis des chemins de fer (Afac) regroupe tous ceux qui s'intéressent au monde du chemin de fer sous tous ses aspects, tant en France qu'à l'étranger.

(109) L'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF) réunit les professionnels du rail, ceux de la recherche en sciences humaines et sociales et du patrimoine culturel, et tous ceux qui aiment le train autour de l'histoire et de l'avenir des chemins de fer, en France et en Europe.

(110) La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. Association de consommateurs agréée, la Fnaut conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

(111) La Facs prendra ainsi le nom de Facs-Unecto pour indiquer l'importance croissante des exploitants de chemins de fer touristiques.

(112) M. Louis POIX.

(113) Travaux de l'Unecto avec la Fnotsi.

8. LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN 2013

8.1 DES PROJETS À PARTAGER

Les chemins de fer touristiques sont de véritables chemins de fer.

Ils sont le fruit d'un projet partagé entre :

- un exploitant ;
- des acteurs du tourisme ;
- des collectivités locales.

Leurs intérêts sont :

- pour l'exploitant : l'exploitation, les boutiques et la restauration légère ;
- pour les acteurs du tourisme : les flux programmés et importants, les produits combinés ;
- pour les collectivités locales : aspects non marchands, préservation de l'environnement, cohésion sociale, préservation à long terme d'une infrastructure, dynamique de développement touristique, outil de coopération intercommunal...

8.2 DES PRÉCURSEURS ?

Le modèle économique des chemins de fer touristiques est radicalement différent de celui d'offres de transport ferroviaire ; la principale différence est que les chemins de fer touristiques équilibrent leur compte de résultat[114].

Le marché des chemins de fer touristiques repose sur une demande de loisirs et de tourisme, il est éloigné de celui du transport « sec ». À l'exception de rares sites[115], [116], les clients disposent d'autres moyens de transport pour accéder, s'ils le souhaitaient, aux destinations proposées par le train.

La mise en place d'un système ferroviaire, conforme à la réglementation, fiable et doté d'un modèle économique robuste, est un catalyseur pour d'autres trafics ferroviaires, notamment si est retenue la préconisation du groupe de travail visant à favoriser l'interconnexion entre trains touristiques et TER.

(114) Économie d'exploitation généralement non déficitaire en l'absence de contraintes tarifaires.
(115) BURNET Jean-Claude, auditionné en qualité de directeur du chemin de fer du Montenvers.
(116) PERRUQUETTI Georges, directeur d'exploitation du chemin de fer de la Rhune.

Les chemins de fer touristiques et les opérateurs ferroviaires sont des artisans de reconquêtes ferroviaires en espaces ruraux.

8.3 TOURISME FERROVIAIRE

Chemin de fer et tourisme sont étroitement liés dès la fin du XIXe siècle où le rail permettait d'atteindre plus facilement les sites de villégiature estivale ou hivernale ; les grands réseaux de l'époque ont largement contribué par l'adaptation de leur offre de transport et par des efforts importants de publicité. La découverte des paysages traversés, au rythme des trains d'alors, était sous-entendue mais rarement mise en valeur, bien que quelques tentatives aient déjà vues le jour.

Citons le dynamisme exceptionnel de la Compagnie des chemins de fer départementaux, exploitant de lignes dites secondaires, et qui proposait au tout début du XXe siècle de mettre à disposition son wagon-salon, pour des touristes désirant visiter les lignes du Vivarais, comme l'indiquait le livret-guide fort détaillé qu'elle éditait à l'époque. Citons les « guide du touriste » de la compagnie du Grand Central, précurseurs des guides touristiques que nous connaissons aujourd'hui. Le début du XXe siècle a vu aussi se développer, avec l'explosion du tourisme de lignes dont l'objectif unique était la découverte du spectacle de la nature dans ses sites jusqu'alors difficilement accessibles (chemins de fer du Montenvers, tramway du Mont-Blanc, la Rhune, Luchon-Superbagnères, Puy de Dôme par exemple). Nous désignerons ces exploitations par leur caractère essentiel : panoramiques (scenic train pour nos amis anglophones). C'est d'ailleurs le nom choisi pour le dernier-né des chemins de fer de montagne dont la construction vient de s'achever : le « Panoramique des Dômes ». Quelques exploitations locales ont eu aussi un objectif orienté principalement vers les vacanciers en bord de mer (Royan, Cap Ferret, par exemple). Ces lignes ont disparu au plus tard lors de la deuxième guerre mondiale, à l'exception du chemin de fer de la baie de Somme.

Au détour des années soixante, alors que le réseau local des chemins de fer, essentiellement à voie métrique (écartement des rails de un mètre), qui avait atteint jusqu'à 20,00 km, comme le grand réseau à voie normale (écartement 1,44 m), voyait fermer ses dernières lignes face à la concurrence automobile et une désaffection des pouvoirs publics pour le transport collectif, des passionnés de chemin de fer se sont émus de fermeture de lignes que rien ne semblait justifier. La première tentative structurée visait à sauver la ligne d'Annemasse à Sixt, électrifiée, moderne et efficace. Les collectivités locales sont restées sourdes (et probablement le regrettent amèrement aujourd'hui). Ce même noyau décida plus tard de construire de toutes pièces un chemin de fer à visée touristique et historique près de Lyon (Meyzieu), avec du matériel à voie étroite (écartement 0,60 m), à l'inspiration des Anglais, précurseurs en la matière (Talyllyn Railway) et du premier chemin de fer touristique de France reconstruit par un amateur, le tramway du Cap Ferret. Le succès de cette petite ligne encouragea d'autres groupes d'amateurs à reprendre des sections de lignes vouées à la fermeture pour les transformer en musée vivant (Pithiviers) ou en réunissant l'aspect muséographique au caractère panoramique exceptionnel de la ligne (Vivarais, Velay). Le nombre de lignes ou sections préservées allait croître de façon exponentielle. On notera que quasiment toutes ces lignes préservées l'ont été à l'initiative de passionnés bénévoles, même si parfois ils ont dû passer la main. L'aspect muséographique, et plus généralement l'objectif de la préservation du patrimoine et des savoir-faire de l'époque industrielle XIX-XXe siècle, sont souvent présents, mais presque toujours associés à l'aspect découverte du paysage (panoramique).

L'attrait du chemin de fer a conduit aussi à recréer certaines microlignes, dans des sites touristiques, afin d'offrir une distraction supplémentaire, mais ces exploitations se rapprochent plus d'une attraction foraine (Chanteraines, Grand Roanne). Aujourd'hui, certaines lignes du réseau ferré de France, exploitées par la SNCF, voient circuler du matériel historique, préservé par des associations de bénévoles, qui constituent une mémoire du passé d'un impact exceptionnel, qui peut être constaté lors de rares arrivées d'une locomotive à vapeur dans une gare parisienne, qui suscite une émotion partagée par tous. L'histoire révèle donc une grande variété de structures et de modalités de circulations ferroviaires à connotation touristique.

8.3.1 LES CHEMINS DE FER D'ACCÈS AUX GRANDS SITES

À vocation initiale d'accès à des sites de montagne peu accessibles et de découverte du paysages, leur gestion est privée ou publique. Ils drainent une forte part des touristes transportés. Beaucoup ont perduré depuis l'origine. La ligne du Puy de Dôme, totalement démantelée en 1926, vient d'être reconstruite.

8.3.2 LES SECTIONS DE LIGNES PRESERVÉES

Elles sont souvent issues d'actions militantes : associations de bénévoles et élus locaux. Après une étude de faisabilité, une organisation « non marchande » peut mettre en œuvre la première phase d'un projet : l'association initiale avec l'appui de collectivités publiques. Dès lors que le stade d'un entretien conservatoire est dépassé et que des investissements importants s'avèrent nécessaires, le projet doit évoluer. Généralement il s'agit d'une phase de réappropriation et d'évolution du projet sous pilotage public. In fine, les sections de lignes préservées offrent un cadre très favorable au retour des services de fret et de voyageurs.

Par exemple, en France

La ligne RFN de Rivesaltes à Axat est exploitée par le « Train du Pays cathare et du Fenouillèdes » qui y a développé une offre touristique puis une offre de fret.

Par exemple, en Allemagne

Ligne Radebeul-Radeburg au nord de Dresden, exploitée par un train touristique à vapeur, est intégrée au réseau régional de transport ferroviaire[117].

Par exemple, au Brésil

Cf. § 4.1.[118]

(116) DAFFIS Jacques, vice-président de Fédécrail et vice-président de l'Unecto.

(117) Le secteur du transport métro-ferroviaire au Brésil, Mission économique de Sao Paulo – Ubifrance, 179 pages.

8.3.3 LES LIGNES A POTENTIEL TOURISTIQUE COMPLÉMENTAIRE

Ce sont certaines lignes du RFN, en région montagneuse, dont la desserte ordinaire est réduite (ligne des Cévennes, ligne des Causses, ligne des Hirondelles, par exemple). Alors que des circulations ciblées pour la découverte des paysages traversés concourent à une augmentation du trafic, des signes de désintérêt de l'opérateur national apparaissent. Ce sont aussi les lignes à voie métrique subsistantes en exploitation transport (Train Jaune, chemins de fer de Provence, chemins de fer corses, Mont-Blanc Express et même Blanc Argent), qui présentent aussi un attrait touristique souvent sous-exploité qui permettrait une meilleure rentabilisation de ces dessertes.

8.3.4 LES CHEMINS DE FER LUDIQUES

Proches d'une attraction foraine, souvent partie intégrante d'un parc, leur intérêt reste très local, et leur gestion peu problématique. Certains parcs d'attraction disposent de locomotives à vapeur et se sont rapprochés de l'Unecto pour bénéficier de savoir-faire spécifiques.

8.3.5 LES CYCLO-DRAISINES

Les cyclo-draisines sont souvent appelées « Vélorails » © mais ce nom est déposé ; nous employons donc le terme de « cyclo-draisines ». Les cyclo-draisines sont à l'image des « Rosalies »[119]. Les cyclo-draisines, jouissant d'un capital sympathie important, permettent de sauvegarder une infrastructure à frais minimes. Ce type d'exploitation peut être l'antichambre de la réouverture, ou de la fermeture de la ligne concernée. Cette classification ne rend qu'imparfaitement compte de la diversité des situations ou certaines lignes peuvent correspondre à plusieurs de ces classes. Les données financières dont nous disposons montrent une rentabilité assez élevée des exploitations de cyclo-draisines, ce qui explique l'augmentation importante du nombre des exploitations depuis quelques années[120].

Figure 3 : Capture d'écran de la page d'accueil du site de la Fédération des vélorails de France.

(119) « La rosalie, ou le cuistax (Belgique), est un petit véhicule terrestre vélocipède, généralement quadricycle ou, plus rarement, tricycle, pouvant accueillir plusieurs passagers dont chacun dispose de pédales pour le propulser. » (Wikipédia).
(120) www.veloraildefrance.com

8.4 L'INTÉRÊT COLLECTIF DES CIRCULATIONS TOURISTIQUES

8.4.1 L'ÉCONOMIE LOCALE

Au-delà de 10 000 visiteurs, un chemin de fer touristique crée de nouveaux flux touristiques. La zone de chalandise s'étend de quelques kilomètres pour les plus modestes jusqu'à plus de deux heures de transport pour les plus dynamiques. La pratique étant « captive », d'importantes retombées économiques sont générées ; elles ont en outre l'intérêt de pouvoir être quantifiées.

8.4.2 LA CONSERVATION DU PATRIMOINE

Le rôle de conservation du patrimoine historique, meuble et immeuble, est considérable. La conservation et la restauration de matériel roulant, des voies et des gares, s'accompagne d'une nécessaire transmission aux jeunes générations de savoir-faire spécifiques.

8.4.3 UN MODELE PÉDAGOGIQUE POUR LES SCOLAIRES

L'exploitation ferroviaire, particulièrement sur les lignes à voie unique, où les « nez à nez » constituent le danger le plus grand, est un modèle d'organisation, sans laquelle les catastrophes seraient inévitables. Trop peu développé, cet aspect apparaît d'un grand intérêt lors de sorties scolaires. L'organisation au niveau des lignes préservées est facile, d'autant que la structure du chemin de fer touristique comporte souvent une composante associative ; cela permet d'impliquer des bénévoles, ravis de partager leur enthousiasme et de faire œuvre de pédagogie.

8.4.4 UNE ACTION STRUCTURANTE POUR LES JEUNES

L'accueil de jeunes membres au sein des structures associatives permet de développer en premier lieu la transmission de techniques dont autrement, la connaissance s'évanouirait à jamais. Bien plus, le contact régulier avec le modèle d'organisation ferroviaire, exigeant, constitue un environnement structurant pour des jeunes en recherche de repères, permettant progressivement un développement harmonieux de la personnalité, que l'on convient d'appeler le savoir-être.

8.4.5 UNE ACTION DE COHÉSION SOCIALE

Les entretiens du groupe de travail ont permis de mettre en exergue une composante essentielle des chemins de fer touristique qui apparaît de façon récurrente : les enquêtes de clientèle montrent et les exploitants nous rapportent que les chemins de fer touristiques sont attractifs pour de nombreuses catégories sociales :

- des citadins et des ruraux ;
- des jeunes et des aînés ;
- des ouvriers, des employés et des cadres supérieurs ;
- des employés des secteurs public et privé ;
- des Français et des étrangers.

Ainsi, ce remarquable « melting-pot »[121] place les chemins de fer touristiques en acteurs efficaces de la cohésion sociale autour de valeurs de projets à valeurs collectives et de mise en valeur du patrimoine. Cette efficacité sociale se retrouve dans le fonctionnement des associations et des tâches à accomplir pour la mise en service d'un train touristique : organisation, planification, accueil, sécurité, systèmes techniques, fournisseurs industriels.

8.4.6 FAVORISER L'ACTION BÉNÉVOLE

Si les bénévoles sont peu nombreux dans les exploitations générant des flux importants, leur rôle est déterminant pour les projets naissants et les structure traversant des difficultés. Si dans de nombreux pays, les bénévoles sont des éléments clefs de fonctions non marchandes et patrimoniales[122], les associations françaises, exploitantes des chemins de fer touristiques, semblent éprouver plus de difficultés pour conserver et renouveler leurs membres bénévoles. Le bénévole offre gracieusement au chemin de fer touristique du temps, des compétences et son énergie. Au-delà de cet apport, déjà tout à fait remarquable dans une société en proie à de sérieuses difficultés économiques, la personne bénévole doit aussi souvent « mettre la main à la poche » pour des dépenses directement destinées au chemin de fer touristique : des dépenses pour l'exploitation, mais aussi des dépenses pour l'investissement. Ainsi, l'investissement financier des bénévoles a

(121) « Melting pot est, à l'origine, une expression anglo-américaine désignant un creuset. » (Wikipédia).
(122) Par exemple, le « National Air and Space Museum » Washington DC, le « California State Railroad Museum » à Sacramento CA.

bien souvent dépassé une contribution volontaire à une activité de week-end. Le bénévole devient mécène ![123]

Dans la ligne et en compléments des travaux du Haut Conseil à la vie associative, le groupe de travail émet une recommandation favorable aux bénévoles qui animent de nombreux chemins de fer touristiques.

Recommandation 8

Le groupe de travail préconise que soient améliorées les règles fiscales permettant la déduction partielle des frais engagés par les bénévoles au titre de leurs actions au profit des chemins de fer touristiques.

8.5 LES VOIES DE PORT

La quasi-totalité des ports étaient autrefois desservis par une voie ferrée. La nature actuelle du fret ferroviaire[124] ne permet pas à ces voies d'être maintenues au moment de projets d'aménagements urbains[125]. La composante « destination » d'un chemin de fer touristique est déterminante pour l'image du produit, la perception des clients et la qualification de l'intérêt global. Le gestionnaire du chemin de fer de la baie de Somme a parfaitement identifié l'intérêt de rétablir, jusqu'à son extrémité la plus maritime, une voie de port ; il en résulte :

• une desserte fine de la ville ;

• un allègement de la pression automobile, les gares du train touristique devenant ainsi autant de parkings de dissuasion ;

• une desserte des commerces du port : ils proposent déjà des produits et services à destination des touristes piétons et ils bénéficient ainsi, et de surcroît, de nouveaux clients ;

• une destination porteuse d'image : le train à proximité des bateaux.

On constate que :

• la saturation des espaces littoraux est généralement peu propice au maintien d'une infrastructure qualifiée d'obsolète. Pourtant, la possibilité pour un train touristique de desservir un port apporte un intérêt significatif, voire déterminant tant à l'exploitant du train touristique qu'à l'environnement touristique marchand et non marchand ;

• les élus des communes maritimes font souvent le choix de conserver, si possible, les terrains des anciennes voies ferrées[126]. Ces emprises sont utilisées pour des chemins piétons et des pistes cyclables, elles préservent à long terme des possibilités de retour de transports guidés.

À court terme :

• ces voies vertes favorisent la qualité de vie des habitants ;

• ces voies vertes ont une incidence limitée sur la saturation automobile des espaces littoraux.

Si les anciennes voies de port étaient, là ou réside un intérêt touristique, conservées pour la mise en place d'un train touristique, le train touristique pourrait se substituer efficacement à une circulation automobile :

• les visiteurs en situation de loisirs ne seraient pas opposants à laisser leur voiture en périphérie et terminer leur voyage en centre ville, face à la mer dans un espace public préservé ;

• les acteurs du tourisme bénéficieraient de flux réguliers et programmés ;

• le train consomme très peu d'espace, la voie ferrée existante redevient capable de supporter des trafics touristiques très importants.

Incidemment :

• les piétons et les cyclistes retrouvent alors des espaces libérés par une réduction de l'emprise automobile ;

• les professionnels de la pêche disposent d'une infrastructure de transport, notamment sous le régime des OFP.

Si certaines emprises avaient été conservées, elles seraient aujourd'hui en mesure d'apporter des réponses efficaces à la problématique de la saturation estivale des espaces littoraux[127].

L'enjeu de la préservation des voies de port apparaît donc particulièrement important au groupe de travail :

• à court terme pour la mise en place de produits attractifs et utiles aux commerces locaux ;

(123) La plus importante collection française de véhicules ferroviaires est gérée par l'association Ajecta à Longueville en Seine-et-Marne : tous les véhicules dont elle dispose ont été financés par des membres bénévoles.
(124) Trains complets notamment.
(125) Pression immobilière.

(126) Presqu'île de Ruys, Morbihan.
(127) Ligne littorale des chemins de fer de Provence, par exemple.

• à long terme pour décongestionner les zones portuaires.

Le groupe de travail propose que le guide à l'usage des élus traite sous la forme d'un paragraphe spécifique et documenté de l'importance stratégique du maintien des voies de port dès lors qu'un train touristique serait en mesure de le desservir.

8.6 TYPOLOGIE

En 2012, 95 chemins de fer touristiques sont exploités en France. Pour les différencier une approche typologique a été recherchée par le groupe de travail ; les critères de différenciation sont :

• le type de voie ferrée ;
• l'environnement géographique ;
• le mode de gestion ;
• le mode de traction principal ;
• la nature juridique historique de la voie ferrée.

Nous présentons ci-après des données jamais publiées avec la limite méthodologique inhérente à une population très hétérogène.

8.6.1 IMPLANTATION GÉOGRAPHIQUE ET CLASSES DE FRÉQUENTATION

Il n'existe pas d'inventaire récent des chemins de fer touristiques. La carte ci-dessous :

• montre l'implantation géographique des chemins de fer touristiques ;
• indique une classe de fréquentation.

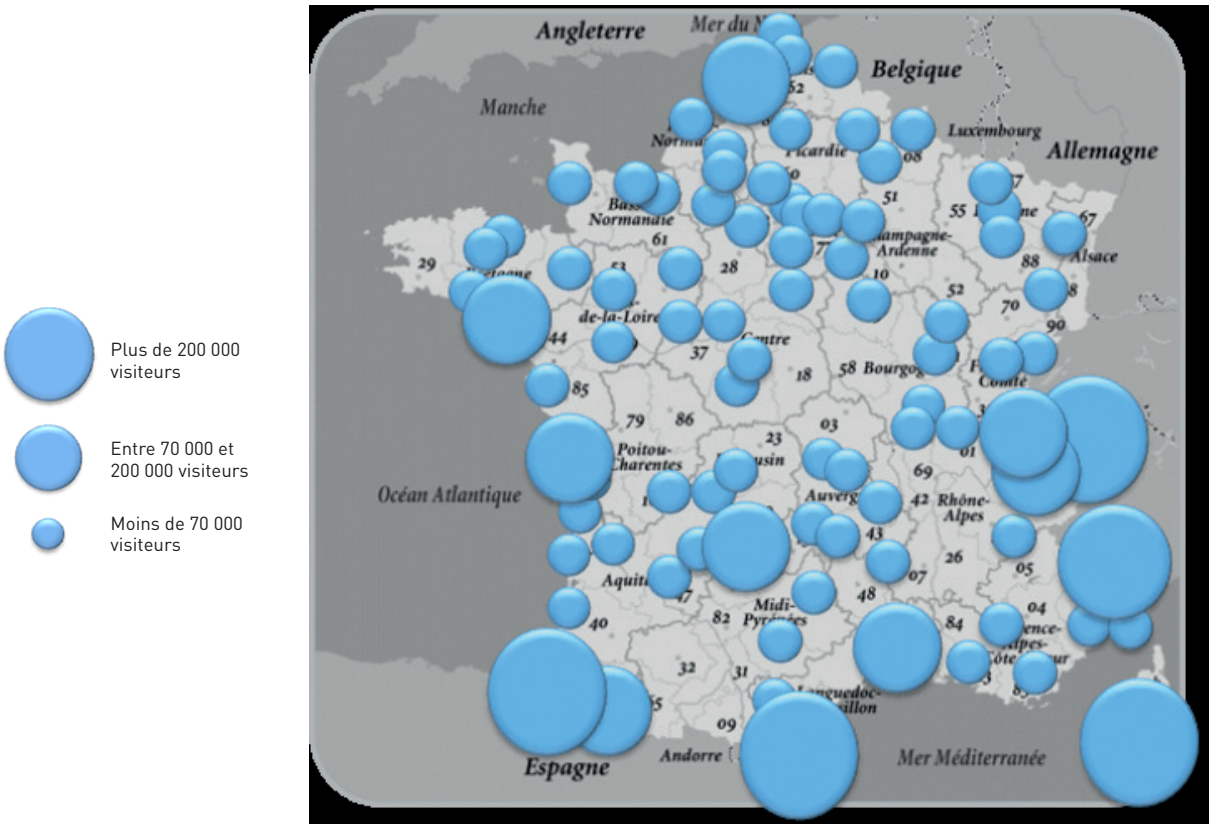

Figure 4 : Implantation des chemins de fer touristiques en France[128].

(128) Sources croisées : bureau d'études À dessein et Unecto, localisation géographique approximative.

8.6.2 LE MODE DE GESTION

Le mode de gestion est notamment déterminé par :

- l'histoire du site ;
- le degré d'implication des collectivités locales ;
- le potentiel marchand du site.

Nous proposons la carte des chemins de fer touristiques selon leur mode de gestion.

- en vert, les exploitations gérées sous forme associative ;
- en bleu, les exploitations gérées par la SNCF dans le cadre des conventions TER[129] ;
- en orange, les exploitations gérées par des collectivités locales ;
- en violet, les exploitations gérées par des sociétés commerciales privées.

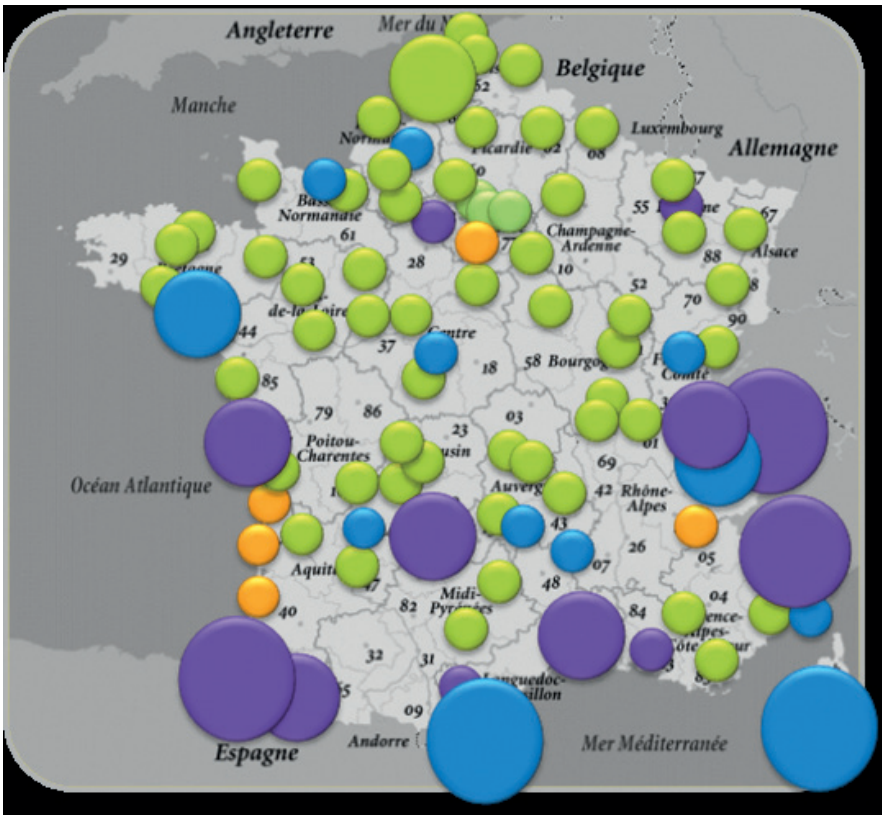

Figure 5 : Carte de la répartition approximative des modes de traction principaux[130]

(129) Les chemins de fer corses, indiqués sous convention TER sont exploités par la SNCF, mais pas sous le régime TER.
(130) Sources croisées : bureau d'études À dessein et Unecto, localisation géographique approximative.

8.6.3 LE TYPE DE VOIE FERRÉE

Les chemins de fer touristiques français exploitent 1 200 km de voies ferrées, tous écartements confondus. Les voies ferrées sont des aménagements, le plus souvent en site propre, réalisés sur des emprises foncières continues ; elles sont établies sur :

- une emprise foncière d'une largeur variable selon la voie ferrée (6 mètres en moyenne pour une simple voie à écartement normal) ;
- des ouvrages d'art quand la topographie le nécessite (aqueducs, ponts, viaducs et tunnels pour les plus importants) ;
- parfois en accotement ou en superposition de domaines routiers.

On différencie les voies ferrées par leur écartement :

- voie à écartement dit « normal » de 1 m 44, celui de la SNCF et le plus répandu en Europe ;
- voie à écartement dit « métrique » de 1 m ;
- voie à écartement inférieur à 1 m dit submétrique (0,60 à 0,38 m)[131] ;

Le système ferroviaire français en exploitation repose presque exclusivement sur l'emploi de la voie normale.

Puisque le réseau ferroviaire a été composé de voies ferrées de différents écartements, il a été conçu des systèmes pour passer d'un type d'écartement à un autre :

- par transfert (quai à quai) des voyageurs ;
- par imbrication des voies ferrées ;
- par des matériels roulants supportant ou adaptés à différents types d'écartement.

Le réseau ferroviaire français ayant opté de façon très générale pour la voie normale, les portions à voies métriques sont qualifiées d'exotiques et les installations de connexion VN/VM sont peu nombreuses.

Nous proposons une carte des chemins de fer touristiques identifiés selon le type de voie ferrée :

- en gris, les exploitations sur voies normales ;
- en rose, les exploitations sur voies métriques ;
- en rouge, les exploitations sur voies submétriques.

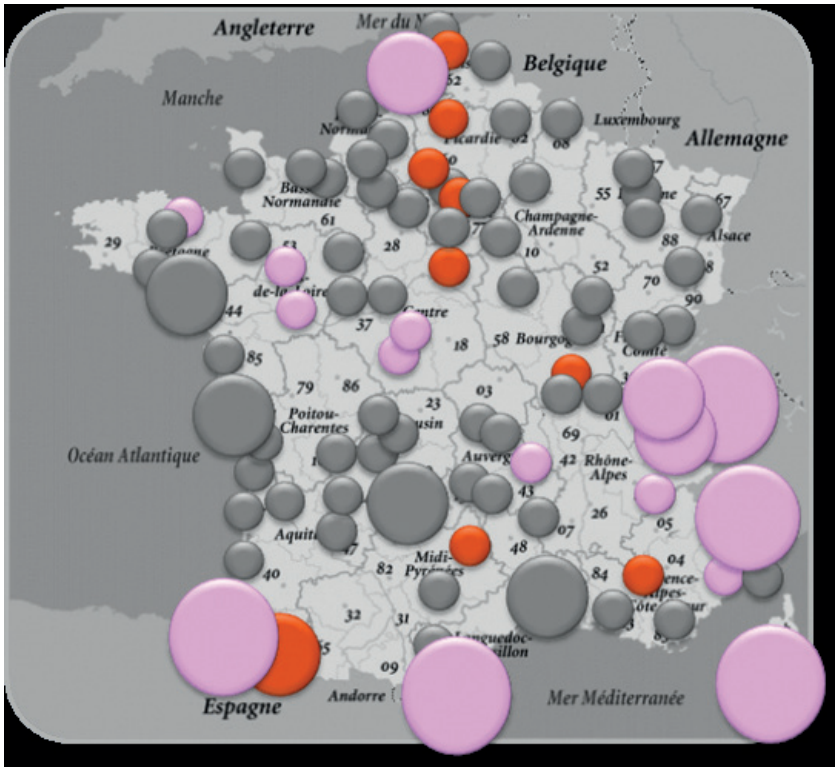

Figure 6 : Répartition approximative des chemins de fer touristiques selon le type d'écartement de leur voie ferrée[132].

(131) Par exemple à Guérigny, au musée des Forges.

(132)Sources croisées : bureau d'études À dessein et Unecto, localisation géographique approximative.

8.7 LA FRÉQUENTATION DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

La fréquentation globale est aujourd'hui supérieure à 3,7 millions d'entrées.

L'unité de mesure retenue, en accord avec les données statistiques du secteur du tourisme, est l'entrée payante ou PAX[133].

C'est-à-dire qu'une entrée représente un nombre variable de kilomètres parcourus ; ainsi, les chemins de fer touristiques se distinguent de l'approche commune au transport ferroviaire.

Le taux d'incertitudes des données est estimé à plus ou moins 10 %. L'observation de la série ci-dessous doit intégrer le fait que les moyens techniques et de promotion sont globalement constants sur la période avec une nette tendance haussière depuis quatre ans.

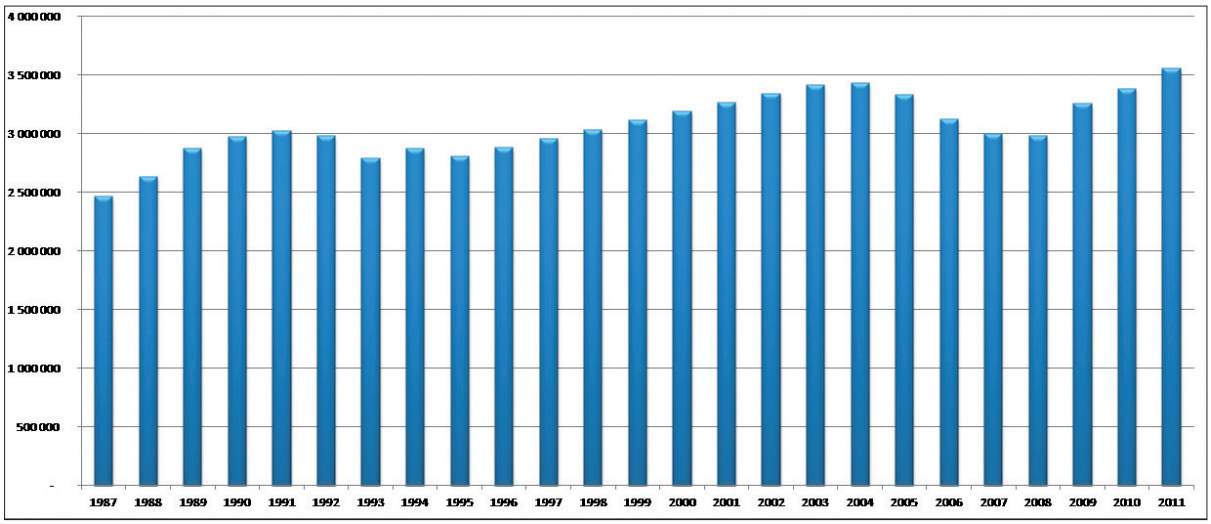

Figure 7 : Fréquentation des chemins de fer touristiques français entre 1987 et 2011[134].

Quand on élargit encore le périmètre géographique, on constate l'intérêt de nombreux pays pour les chemins de fer touristiques mais aussi la plus grande importance des trains croisières[135].

8.8 LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES ET LE TOURISME DURABLE

Le tourisme « durable » vise à assurer sur le long terme l'équilibre entre les aspects environnementaux, économiques et sociaux-culturels. Les chemins de fer touristiques peuvent apporter leur pierre à la construction du tourisme de demain.

8.8.1 PAS DE TOURISME SANS DÉPLACEMENT

Il n'y a pas de tourisme sans déplacement. Le voyage fait partie du tourisme, parfois même le tourisme est le voyage (« itinérances »). Les moyens de transport jouent plusieurs rôles : ils amènent les personnes vers leurs lieux de villégiature, ils permettent un déplacement au

(133) Passagers.
(134) Sources croisées : bureau d'études À dessein et Unecto (tableaux de bord). Extrapolation linéaire pour exercices manquants.
(135) POLITI Corrado, chargé d'affaire pour « China Tourism Academy » en charge du projet de train touristique dans la province du Yunnan.

sein des zones touristiques ; parallèlement les adeptes des itinérances, qui mobilisent plusieurs modes de déplacement (par exemple train + vélo ou train + randonnée), sont de plus en plus nombreux comme en témoigne le nombre croissant de voitures équipées de porte-vélos pendant les vacances. Dans tous les cas, la mise en œuvre d'une « chaîne des transports » à la fois efficace et respectueuse de l'environnement est une nécessité.

Aujourd'hui gros utilisateur des moyens de transport les plus polluants et par conséquent gourmands en énergies fossiles, le tourisme est responsable de 5 % des émissions mondiales de gaz carbonique. Les transports en représentent à eux seuls 75 %. Les transports aériens (40 %) et les transports en automobiles particulières (32 %) se « taillent la part du lion » dans les émissions de gaz carbonique liées au tourisme, tandis que les autres modes de transport, train et car inclus, n'en représentent que 3 %.

Les constructeurs automobiles et surtout aéronautiques parviennent à des résultats remarquables pour réduire la consommation[136]. Le chemin de fer peut garder une longueur d'avance car :

• il peut bénéficier des mêmes avancées technologies en matière de motorisation que celles dont bénéficient les véhicules routiers ;

• le rendement mécanique du chemin de fer est et demeure excellent.

La massification du tourisme, produit de l'élévation du niveau de vie durant les « Trente Glorieuses », se manifeste par les embouteillages interminables des grands départs, par des parkings immenses consommateurs d'espaces naturels et par des véhicules à moteur envahissant les sites touristiques. Paradoxalement, cette massification du tourisme s'est faite par l'utilisation prépondérante d'un moyen de transport individuel, l'automobile, par nature peu adapté à des déplacements de masse. Plus récemment, la multiplication des séjours de courte durée, de plus en plus fréquents, de plus en plus lointains, entraîne avec elle une inflation de déplacements, par nécessité rapides, privilégiant l'avion[137] et le TGV. Pour protéger l'environnement, il faudrait au contraire partir plus rarement, moins loin, mais aussi plus longtemps, ce qui s'avère en grande partie à l'opposé des pratiques actuellement dominantes et souvent peu compatible avec les contraintes professionnelles.

Il faudrait aussi utiliser les moyens de transports les plus doux pour l'environnement. L'avènement d'un « nouveau » tourisme, caractérisé par le développement des « écomobilités » et de nouvelles pratiques touristiques semble donc hautement souhaitable.

8.8.2 LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES AU BANC D'ESSAI DES « ÉCOMOBILITÉS »

« L'écomobilité est un champ d'étude dont l'objet est de mettre en place des modes de transport non ou peu polluants ». Soulignons dans cette perspective les atouts du chemin de fer. Comparativement à la route, une voie ferrée a besoin de peu d'espace. Une voie unique à écartement normal (1,435 m) nécessite une plate-forme d'une largeur de 6 mètres seulement. Elle peut écouler le trafic d'une voie (routière) rapide. Or, les voies utilisées par les chemins de fer touristiques sont pratiquement dans tous les cas des voies uniques. De plus, dans nombre de cas, l'emploi de voies métriques (elles représentent l'essentiel du trafic en termes de visiteurs) et submétriques (écartement de 0,60 m notamment) diminue encore la consommation d'espace.

8.8.3 INTEGRATION DANS LES PAYSAGES ET LES ÉCOSYSTÈMES

On distingue deux cas :

• soit le trafic touristique s'écoule sur des voies ferrées déjà implantées depuis des décennies, donc déjà intégrées dans les écosystèmes. Le trafic touristique étant par nature encore plus discontinu qu'un trafic classique (circulations épisodiques et/ou saisonnières), son impact est d'autant plus faible ;

• soit des voies ferrées ont été construites (ou reconstruites) spécifiquement pour l'activité touristique.

Une étude réalisée dans le cadre du devenir des infrastructures ferroviaires de la région Centre[138]

(136) Programmes A 350 (Airbus) et Dreamliner (Boeing) annonçant des réductions de 25 % à 30 % des consommations grâce à l'emploi massif de matériaux en carbone et composites.

(137) Notamment l'offre lowcost en progression constante (Easyjet et Ryannair).

(138) Quel devenir pour les infrastructures de transport ferroviaire locales ? La prise en compte des enjeux environnementaux dans la gestion et le développement des infrastructures ferroviaires secondaires, sous la direction du professeur Isabelle ROUSSEL pour l'Association pour la prévention de la pollution atmosphérique (Appa), mars 2012, 12 pages.

reflète la perception paysagère et environnementale des riverains dans le contexte de la revitalisation d'une ligne ferroviaire en espace rural :

« Pensez-vous que la voie ferrée, une fois rénovée sera pour le paysage... »[139]

- bénéfique 8,3 %
- neutre 75,0 %
- néfaste 12,5 %
- sans avis 4,2 %

« Pensez-vous que la voie ferrée une fois rénovée sera pour l'environnement... »

- bénéfique 31,0 %
- neutre 47,9 %
- néfaste 11,3 %
- sans avis 9,9 %

8.9 PASSAGES À NIVEAU

Par nature, une voie de chemin de fer coupe l'espace par une voie ferrée[140].

Pour permettre la traversée en sécurité des voies ferrées[141], des passages à niveau sont établis, ils font l'objet de classement et d'arrêtés préfectoraux[142].

L'accidentologie des (grands) chemins de fer aux passages à niveau :

- est importante, du point de vue de l'exploitant ferroviaire ;
- représente une part très faible de l'accidentologie routière[143].

Pour limiter les franchissements intempestifs des voies ferrées, des barrières sont disposées de part et d'autre des passages à niveau. L'accidentologie des (petits) trains touristiques reste faible : essentiellement de la tôle froissée.

Le président de l'Unecto informe le groupe de travail :

- une démarche a été initiée par l'Unecto en 2008[144] visant à informer le ministère chargé des Transports de la nécessaire adaptation des mesures du plan ministériel[145] visant à l'amélioration des conditions de sécurité aux passages à niveau ; les mesures évoquées ont été la suppression des passages à niveau et l'impossibilité d'en créer de nouveaux ;
- des efforts ont été réalisés par les exploitants et les collectivités locales partenaires pour implanter des équipements de type barrières automatiques (SAL 2) ou de type signalisation lumineuse (SAL 0)[146] ;
- l'Unecto s'associe aux campagnes de sensibilisation pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.

La couverture médiatique des accidents aux passages à niveau pose le problème d'un exposé factuel des circonstances en dehors du caractère, hélas spectaculaire de l'événement. Malgré le fait que les accidents sont essentiellement le fait de comportements inadaptés de la part des conducteurs de véhicules routiers, l'exposition médiatique d'un train accidenté tend à entretenir le doute et engage les pouvoirs publics à prendre différentes mesures :

- des actions didactiques[147] ;
- des actions techniques.

La suppression des « petits » passages à niveau et l'absence de création font partie des actions techniques entreprises par RFF[148].

L'effacement d'un passage à niveau consiste :

- soit en sa suppression au prix d'un détour plus important pour les riverains ;

(139) ibid. p. 63.
(140) Effet de coupure de la voie ferrée.
(141) Rappel : le Code de la route indique le principe général de marche à vue des automobiles, c'est-à-dire la capacité pour un conducteur de pouvoir arrêter son véhicule dans la limite de son champ de vision ; les chemins de fer utilisent peu la marche à vue pour des raisons techniques.
(142) Arrêté ministériel du 18 mars 1991, instruction interministérielle sur la signalisation routière, circulaire 91–21 du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
(143) Source : RFF.
(144) Rendez-vous avec M. Dominique BUSSEREAU, ministre chargé des Transports.
(145) Pour une politique de traitement de la sécurité des passages à niveau : à la suite du dramatique accident survenu le 2 juin 2008 au passage à niveau d'Allinges (Haute-Savoie) entre un train express régional et un car de transport scolaire et qui a coûté la vie à sept enfants, le Premier ministre a demandé à Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, de lui adresser des propositions de renforcement du plan d'action pour la sécurité aux passages à niveau. Le présent rapport analysant l'évolution de l'accidentologie sur les 14 651 passages à niveau pour automobiles et 799 pour piétons lui a donc été remis, afin de proposer un plan d'action pour en améliorer la sécurité.
(146) M. D. DOUCET du CETE Normandie Centre sur les résultats obtenus par l'emploi de dispositifs de type SAL 0, Journée sécurité et innovation aux passages à niveau, Montpellier 2011.
(147) 4e journée mondiale de la sécurité aux passages à niveau : All together for road safety at level crossings, Paris, 7 juin 2012, organisée par RFF avec le concours de l'UIC.
(148) Points 3 et 7 du plan présenté par RFF au cours de la journée nationale de sensibilisation du 7 juin 2012.

• soit par la construction d'un ouvrage supérieur ou inférieur.

Il est possible de considérer que, dès lors qu'il est envisagé d'effacer des passages à niveau sur le réseau ferré national pour des motifs de service public, il soit difficile de ne pas appliquer la disposition aux « petits trains touristiques ». Ainsi est posée, une fois de plus, la perception de l'activité : folklore ou produit touristique ?

Les éléments contenus dans ce rapport accréditent sans équivoque la capacité de bâtir des produits touristiques créateurs de richesses économiques et sociales, cette perception étant confirmée à de nombreuses reprises par l'engagement de nombreuses collectivités locales.

Ainsi, l'effacement des PN et l'interdiction de leur création ne semblent pas adaptés aux chemins de fer touristiques en raison de :

• de leur impact sur la qualité des offres ;

• de leur coût ;

• des modalités d'éligibilité à certaines aides financières dont sont exclus les chemins de fer touristiques.

Dans la mesure où :

• la vitesse des trains touristiques reste faible ;

• la marche prudente est la règle générale appliquée à la circulation des trains touristiques ;

• les passages à niveau des trains touristiques sont soumis aux mêmes dispositions que ceux du RFN ;

• il est possible d'implanter des systèmes de type SAL 0 peu coûteux y compris dans des zones éloignées du réseau d'alimentation électrique…

… le groupe de travail émet la préconisation ci-après.

Recommandation 9

La suppression des passages à niveau pour les trains touristiques ne semble pas constituer la réponse adaptée à une accidentologie faible.
Le groupe de travail propose que les chemins de fer touristiques soient associés aux actions de sensibilisation visant à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.
Le groupe de travail préconise qu'il soit possible, dans le cas d'un train touristique, de créer de nouveaux passages à niveau.

8.10 EXPLOITANTS EXPOSÉS AUX RISQUES NATURELS

En permettant l'accès à des sites remarquables ou la traversée de paysages spectaculaires, les chemins de fer touristiques de montagne sont exposés à des risques naturels : éboulements, glissements de terrain[149], etc. :

• les conséquences peuvent sérieusement compromettre une exploitation de type saisonnière[150] ;

• le périmètre de surveillance et d'action des exploitants est limité à l'emprise ferroviaire, donc inadapté à la prise en compte des aspects géologiques ;

• les contrats d'assurance ne permettent pas de couvrir facilement le risque sans tiers responsable[151].

Il en résulte que des chemins de fer touristiques souffrent d'une absence de dispositions pour minimiser les conséquences d'événements naturels en mesure de perturber ou d'interrompre leurs activités.

Les collectivités locales sont également dépourvues et ne peuvent faire supporter un tel risque[152] à leur délégataire.

Le président de l'Unecto informe le groupe de travail que ce type de problème s'est posé au cours des dernières années sur plusieurs trains touristiques, notamment :

• le chemin de fer de La Mure (chemin de fer de l'État confié au département de l'Isère) ;

• le train à vapeur des Cévennes (collectivité locale associée Alès Agglomération) ;

• le chemin de fer du Montenvers ;

• le panoramique des Dômes.

Il indique par ailleurs que dans certains cas, des mesures efficaces semblent pouvoir être mises en œuvre pour minimiser les conséquences de tels risques :

Éboulement survenu le mercredi 8 mai 2013 (week-end de l'Ascension), traité les 9 et 10 mai, remis en service par l'exploitant et autorisé par les services de contrôle le samedi 10 mai dans

(149) VITTOZ Sophie, en charge du chemin de fer de La Mure au conseil général de l'Isère.
(150) ZIELINGER François, PDG de la SAS Citev pour le train à vapeur des Cévennes.
(151) TESSON Jean-Luc, agent général d'assurances au cours du congrès Unecto de Roanne en 2012.
(152) Occurrence faible, conséquence importante.

la soirée pour une circulation dès le dimanche 11 mai… sur le chemin de fer à crémaillère de la Nùria en Catalogne espagnole !

Recommandation 10

Le groupe de travail préconise qu'une réflexion soient menées avec les services des ministères concernés pour élaborer des dispositions propices à minimiser les conséquences d'événements naturels de nature à perturber notablement ou interrompre l'exploitation des chemins de fer touristiques.

8.11 LE BRUIT

Une étude menée par la communauté d'agglomération de Saint-Brieuc[153] a évalué le niveau de bruit d'un chemin de fer touristique. Les mesures ont été réalisées en 2012 sur le site du chemin de fer de la baie de Somme.

Il en ressort que la gêne occasionnée par le passage d'un train touristique est faible, voire très faible. Elle est évaluée à une nuisance sonore bien inférieure à celle d'un trafic routier équivalent en flux. Dans ce cas spécifique, la nuisance apportée par le train peut être résumée à une élévation du niveau sonore de 15 dB (A) pendant quelques secondes : le bruit du train touristique n'occasionnera pas de nuisances significatives, ni pour les riverains ni pour l'environnement immédiat.

A contrario, les mesures réalisées conduisent l'auteur de l'étude à insister sur l'importance des moyens destinés à prévenir de l'arrivée du train, le bruit émis par le train n'étant pas suffisant pour prévenir de son arrivée.

Les engins de traction des trains touristiques sont pourvus de sifflets.

Ces sifflets sont d'une puissance identique à ceux dont disposaient ces engins au temps de leur service de transport.

Le groupe de travail attire l'attention des autorités compétentes sur le fait que la minimisation du bruit des trains ne peut passer, dans le cas des chemins de fer touristiques, ni par une diminution du niveau sonore des sifflets des engins de traction ni par la réduction de leur emploi : la sécurité, notamment aux passages à niveau, doit primer avant l'inconfort passager de très rares riverains qui se plaignent de nuisances sonores.

8.12 LA POLLUTION DE L'AIR

La traction électrique ne génère pas de pollution. Toutefois, se pose, en amont, la question de la production de cette électricité. Les chemins de fer touristiques fonctionnant à l'électricité représentent environ 40 % de la fréquentation totale.

La traction diesel est aujourd'hui bien adaptée aux efforts réguliers grâce à des dispositifs efficaces de limitation des rejets.

La traction à vapeur, handicapée par le faible rendement du moteur à vapeur, est polluante. Toutefois, l'emploi d'un combustible adapté, l'allumage des chaudières au bois (pratiqué par exemple sur le Coni'Fer) et une conduite régulière permettent de diminuer fortement ces inconvénients.

Eu égard au fait que le transport ferroviaire est un transport collectif, un train tiré par une locomotive à vapeur ne pollue pas davantage que la noria de voitures individuelles qui le remplacerait s'il n'existait pas.

Un recours plus large à l'allumage au bois[154] des locomotives à vapeur permettrait de diminuer de façon importante la pollution de l'air en soutenant les acteurs locaux de la filière bois.

Plus globalement, en termes d'externalités, les études disponibles mettent en évidence la nette supériorité du rail en matière de protection de l'environnement. Prenons par exemple l'étude IWW Universitaet Karlsruhe/INFRAS (2004). En se basant sur l'Europe des 27, elle gomme en partie les effets dus à l'origine de l'électricité. Le train affiche les externalités négatives les plus réduites.

(153) Étude du chemin de fer des Côtes du Nord par le cabinet Kanopée ; sous-étude technique réalisée par le bureau d'études À Dessein.

(154) SCHNEIDER Stéphane, directeur d'exploitation de la SAS Citev, utilise l'allumage au bois depuis de nombreuses années.

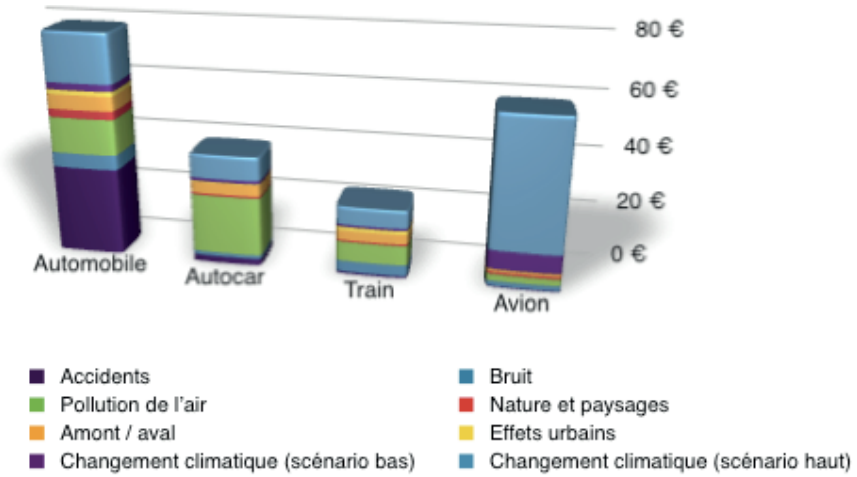

Figure 8 : Coûts externes moyens passagers 2000 (hors congestion), en euros pour 1 000 passagers.km[155].

Recommandation 11

Le groupe de travail préconise d'encourager la préchauffe, voire la chauffe au bois des locomotives à vapeur avec pour effets attendus :
• une diminution importante de la pollution de l'air ;
• une valorisation de la filière bois.

IMPACTS COMPARÉS	Chemin de fer touristique	Autocar	Automobile
Consommation d'espace	Positif Faible, voire très faible consommation d'espace	Neutre Transport en commun	Négatif Forte consommation : réseau routier, parking, stockage et maintenance
Intégration dans les paysages et les écosystèmes	Positif Utilisation de voies ferrées existantes particulièrement bien intégrées	Négatif Contribution aux flux routiers	Négatif Contribution aux flux routiers
Bruit	Positif Circulation discontinue, faible vitesse et bruits systèmes faibles	Positif Circulation discontinue	Négatif Circulation continue
Consommation d'énergie	Positif Rendement du mode	Positif Si moteurs de dernières générations	Négatif Faible occupation moyennes des véhicules
Pollution de l'air	De très positif à négatif Selon le mode de traction	Positif Si moteurs de dernières générations	Assez négatif
Accidents	Positif Accidentologie marginale	Négatif Accidentologie routière	Négatif Accidentologie routière

Figure 9 : Impacts comparés du chemin de fer, de l'autocar et de l'automobile (en utilisation touristique).

(155) Source : d'après IWW Universitaet Karlsruhe / INFRAS, Les coûts externes des transports, étude d'actualisation, document de synthèse, Karlsruhe, Zurich, 2004, fig. 2, p. 10.

L'ensemble des éléments exposés consacre donc la supériorité du mode ferroviaire par rapport à tous les autres modes terrestres motorisés, qu'il s'agisse d'une utilisation « classique » ou touristique.

Rajoutons que le mode ferroviaire permet de régler la question des accès incontrôlés et de la diffusion anarchique des visiteurs dans un environnement fragile : le visiteur dépourvu de sa voiture est « captif » et, lors des arrêts, limité dans l'autonomie de ses déplacements (en général quelques centaines de mètres). De nombreux exemples montrent la pertinence des formules touristico-ferroviaires en termes de respect de l'environnement.

Toutefois, les solutions ferroviaires sont rarement proposées : l'emploi du rail est, dans l'esprit des aménageurs, à réserver à de grands sites touristiques dotés d'une fréquentation massive. Les aménageurs considèrent probablement la lourdeur des investissements à consentir dans le cas de la mise en œuvre de chemins de fer à crémaillère et le risque de déficits récurrents. Ce faisant, les aménageurs méconnaissent l'efficacité économique et environnementale des chemins de fer touristiques à voie étroite pourtant parfaitement adaptés à la desserte de sites plus modestes.

8.13 LES ATTENTES ET COMPORTEMENTS DES VISITEURS

Les visiteurs des chemins de fer touristiques ont longtemps été assez mal connus.

Les études sont rares[156], [157].

Ces études permettent de décrire les attentes et les comportements des visiteurs.

8.13.1 LA QUESTION DE L'ÂGE

L'âge des visiteurs constitue un critère pertinent pour expliquer les attentes et comportements observés. Sans surprise, la clientèle se caractérise par un âge moyen de 50 ans pour les répondants, sur la base de l'enquête. Les chemins de fer touristiques sont ainsi en phase avec le vieillissement prévu, non seulement de la population française, mais aussi des populations occidentales et même mondiales.

Les seniors constituent une clientèle de choix, car ils apprécient le voyage en train en général et les chemins de fer touristiques en particulier : les notes qu'ils donnent sont supérieures à celles attribuées par les visiteurs des autres tranches d'âges. Avec l'âge, peuvent se poser des enjeux d'accessibilité aux trains, liés notamment à la santé et qui rejoignent la problématique du handicap. Les chemins de fer touristiques possèdent l'avantage de pouvoir accueillir des personnes peu mobiles, invalides ou handicapées, moyennant les aménagements nécessaires.

Les jeunes sont présents à titre variable sur les trains touristiques ; l'apparence plus ou moins « sérieuse » du train joue visiblement un rôle important. Attirés par le jeu et la découverte, les enfants peuvent jouer le rôle de prescripteurs vis-à-vis des adultes. C'est pourquoi ils constituent une cible privilégiée pour les opérateurs qui leur ont dédié certaines offres : trains du Père Noël, d'Halloween, des œufs de Pâques… destinés à remplir hors saison les trains avec de la clientèle surtout locale et à maintenir le lien avec celle-ci. Parmi l'éventail des chemins de fer touristiques, les chemins de fer ludiques, proches de leurs « cousins des parcs d'attraction », séduisent naturellement les plus jeunes.

Plus globalement, les chemins de fer touristiques possèdent une remarquable capacité à rassembler les générations. Quels que soient les chemins de fer touristiques, une large moitié des visiteurs vient à bord par groupe de deux générations (parents-enfants ou grands-parents - enfants). Parfois une part substantielle des visiteurs (plus de 20 %) voyage en groupes de trois générations. Les chemins de fer touristiques favorisent ainsi les liens intergénérationnels, un atout précieux dans le cadre de l'éclatement des structures familiales classiques (familles recomposées). Ils jouent ainsi un rôle de lien social.

Au lieu, comme c'est trop souvent le cas, de mettre en concurrence chemins de fer touristiques et voies vertes (deux formes de mobilités « douces ») pour la réutilisation d'une ligne de chemin de fer abandonnée, la mitoyenneté d'un chemin de fer touristique et d'une voie verte est

(156) MARCHI Jean-Jacques, thèse de l'université de Bordeaux.
(157) Bureau d'études À Dessein pour le contrat global de développement de la vallée du Doux (Ardèche) et pour le Sivu du train à vapeur des Cévennes (Gard).

une configuration performante : les jeunes, les valides, les sportifs peuvent emprunter la piste cyclable tandis que les moins jeunes, les moins valides ou les moins sportifs choisiront le chemin de fer touristique. Les vitesses moyennes étant généralement comparables, les uns comme les autres se retrouvent à peu près au même moment à destination. Une autre manière de rassembler les générations.

8.13.2 LES ATTENTES EXPRIMÉES EN MATIÈRE DE TOURISME FERROVIAIRE

Plusieurs attentes sont les plus fréquemment citées[158] :

- l'accessibilité et l'intérêt pour un large public ;
- la découverte de paysages naturels ;
- la découverte du patrimoine technique et humain ;
- les sorties originales ;
- une sortie sans voiture.

Le groupe de travail préconise que soient mises en avant les qualités écologiques des chemins de fer touristiques notamment :

- leur capacité à circuler quelles que soient les conditions météorologiques ;
- leur faible consommation énergétique ;
- leur parfaite insertion paysagère.

Ces caractéristiques pourraient être exprimées et développées dans le guide méthodologique, objet d'une des recommandations de ce rapport.

8.13.3 QUELLES PRATIQUES À BORD DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES ?

Diverses études concordent pour indiquer que la zone de chalandise d'un chemin de fer touristique est comprise à l'intérieur d'un isochrone d'accès d'une heure trente environ[159]. Mais il s'agit là du grand public : les passionnés sont prêts à traverser la France, voire l'Europe, pour rendre visite à un chemin de fer touristique qui les intéresse ou pour participer à une manifestation ferroviaire (le « Festirail » de Montluçon en est un exemple). Ajoutons qu'une commercialisation professionnelle permet d'attirer des visiteurs grand public du monde entier : en Suisse, le chemin de fer de la Jungfrau doit son succès notamment aux touristes japonais amenés par nos TGV depuis les aéroports français.

Environ une moitié des visiteurs monte à bord d'un chemin de fer touristique pour la première fois. À une écrasante majorité, les « premières fois » appellent d'autres visites, à bord d'autres trains ou bien du même : certains reviennent, parfois un grand nombre de fois et constituent une véritable « clientèle d'habitués ».

Sur ce critère de la qualité des visiteurs (touriste ou excursionniste), deux types de chemins de fer touristiques apparaissent : d'un côté, ceux dont la clientèle individuelle est essentiellement touristique, de l'autre ceux dont la clientèle est principalement d'origine locale.

La nature de la clientèle influe considérablement le processus d'acquisition de notoriété. Lorsque la clientèle est touristique le chemin de fer est connu essentiellement via les dépliants et prospectus qu'il fait imprimer et par l'action de l'office du tourisme avec lequel il a des accords. Au contraire, dans le cas de la clientèle de proximité, le processus d'acquisition de notoriété passe surtout par le bouche-à-oreille, les parents et amis.

L'étude des réactions des visiteurs, eu égard à la durée du voyage et au prix des billets, réserve des surprises qui vont à l'encontre de certaines idées reçues. Peut-être nous faudrait-il parler non pas d'un temps mesuré, mais d'un temps perçu par les visiteurs, eu égard à l'expérience proposée à bord et/ou à destination.

L'argent possède aussi son propre postulat : ainsi le prix demandé par visiteur ne devrait pas dépasser 15 € (seuil psychologique des 100 F) ou (pour les passagers plus modernes qui comptent en euros) 19 € (seuil psychologique des 20 €). Or le postulat est contredit par les faits : le train touristique le plus cher est justement celui qui affiche la plus forte proportion de clients satisfaits de son prix ! Le visiteur peut donc être satisfait d'un prix élevé s'il a le sentiment « d'en avoir pour son argent ». Cela nous renvoie à la notion de l'expérience vécue à bord du train ou à destination. Le modèle économique des trains de luxe repose justement sur un prix très élevé (plusieurs milliers d'euros par visiteur) avec des prestations et une expérience à bord de haut niveau. Aussi, dans ce cadre, la notion de prix psychologique n'est utile qu'*a posteriori*.

Il ne faut pas pour autant en déduire qu'un chemin de fer touristique peut proposer n'importe

(158) Sources multiples, notamment : ZIELINGER François (TVC), REBILLARD Julien (CFBS), CUNAULT Philippe (CFTA), GOHEL Jean (CFVE), BENICHOU Mylène (CFTA), MARCHI Jean-Jacques, ARRIVETZ Jean (CFV).
(159) À Dessein, bureau d'études spécialisé.

quel prix : dans l'absolu, plus le prix des billets augmente et plus la clientèle potentielle se réduit. Il semble que la possibilité pour les exploitants d'augmenter leurs prix soit réduite, surtout en ces périodes d'incertitude économique, et susceptible d'être sanctionnée en termes de fréquentation. Il faut, avant toute augmentation éventuelle des tarifs, travailler sur un enrichissement de l'offre.

Au-delà des seuls billets, les dépenses directement induites (boissons, repas, souvenirs) peuvent représenter jusqu'à la moitié des prix des billets (hors hébergement). Ces dépenses, quand elles ne bénéficient pas directement au chemin de fer touristique considéré, profitent aux économies locales. Les « ferrovipathes » sur-consomment des souvenirs : à titre d'exemple, le train à vapeur des Cévennes tire plus de 15 % de son chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) de la vente de souvenirs et de ventes à emporter[160].

8.13.4 LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES ACCOMPAGNENT LES NOUVELLES PRATIQUES TOURISTIQUES

Avec l'accès au tourisme de nouvelles générations, le touriste est devenu, au fil des ans, plus exigeant et changeant, à la recherche d'expériences nouvelles et de plus en plus sensible aux impacts environnementaux, sociaux et économiques de son activité. Aussi, les pratiques touristiques se sont largement diversifiées. Les formes de tourisme créées pour répondre aux nécessités d'un tourisme durable sont parfois regroupées sous le terme de tourisme alternatif : écotourisme, tourisme vert, tourisme solidaire, tourisme lent, tourisme interstitiel… Intéressons-nous brièvement à deux d'entre elles qui visent à répondre aux problématiques du déplacement, en le limitant, tout en en augmentant la densité.

8.13.4.1 LE TOURISME LENT

Le tourisme lent, ou « slow tourism » est « un tourisme à rythme lent, garant d'un ressourcement de l'être (physiologique et psychologique) peu émetteur de CO_2, synonyme de patience, de sérénité, de découvertes approfondies, d'améliorations des connaissances et des acquis culturels ». Il s'agit, en quelque sorte, de ralentir le rythme (qui pendant les vacances peut être aussi soutenu que lors des périodes de travail), de renoncer à l'hypermobilité, d'utiliser des moyens de transport « doux » (peu ou pas polluants) et de s'immerger dans les dimensions naturelles et culturelles de l'environnement d'accueil. Le tourisme lent recherche le dépaysement plus que le déplacement. Parmi les moyens de le pratiquer figure l'utilisation des chemins de fer touristiques. S'il ne constitue pas (encore) une pratique dominante, il est déjà cité par plus de 40 % des personnes interrogées voyageant à bord des chemins de fer touristiques comme étant une de leurs attentes pour une recherche d'itinérance douce, au même titre que la randonnée pédestre, le vélo ou le tourisme fluvial.

8.13.4.2 LE TOURISME « INSOLITE »

Le tourisme « insolite » est constitué de pratiques visant à « *introduire de l'étrangeté au cœur du quotidien* ». L'homme est attiré par l'étrange, le mystère, l'obscur. Assimilable à des loisirs plutôt qu'à du tourisme (mais rien n'exclut qu'il soit pratiqué par des touristes sur leur lieu de villégiature), le tourisme interstitiel « dépayse le touriste *n'importe où* ».

Nous pouvons classer dans ce tourisme les chemins de fer touristiques circulant dans des mines, des grottes ou bien des anciens ouvrages militaires. Mais, au-delà, le tourisme ferroviaire est interstitiel par essence. En effet, le visiteur montant à bord des chemins de fer touristiques peut redécouvrir, sous un point de vue insolite, un environnement qu'il croit connaître :

- la voie ferrée emprunte un trajet différent de la route, la perspective est donc différente ;
- le train peut circuler dans des endroits inaccessibles par la route ;
- le format du train (voie étroite), la présence (parfois) de locomotives à vapeur peuvent ajouter à ce sentiment d'étrangeté ;
- la vitesse lente dilate l'espace et permet une meilleure perception du monde environnant (ce qui nous ramène au tourisme lent).

8.13.5 EN OSMOSE AVEC LES TERRITOIRES

Les dimensions économique et socioculturelle constituent les deux autres volets du tourisme durable. L'enjeu consiste à impliquer la population locale dans le développement économique et social. En quelque sorte, de passifs les autochtones deviennent alors actifs. Les chemins de fer

(160) ZIELINGER François, président de la SAS Citev.

touristiques répondent de manière opportune à ces préoccupations :

• l'activité touristique, de par sa nature même, n'est pas délocalisable ;

• les chemins de fer touristiques apportent des activités là où il y en a peu, notamment en zone rurale ;

• les chemins de fer touristiques sont généralement créés par des personnes originaires de la région. Les habitants de proximité sont largement sollicités pour participer aux activités bénévoles. Dans le cas d'opérateurs commerciaux, les personnes employées appartiennent très majoritairement à la population environnante ;

• pour les travaux sous-traités et les fournitures, il est fait appel prioritairement aux artisans et PME locaux, lorsque les savoir-faire et les articles recherchés y sont disponibles. Les gérants des chemins de fer touristiques confient à des collèges et lycées techniques des environs des projets (par exemple, des travaux de chaudronnerie sur des voitures ou la réalisation de pièces mécaniques). Mentionnons également les chantiers d'insertion ;

• un certain nombre de prestations proposées par les chemins de fer touristiques font spécifiquement appel à la clientèle locale : trains du Père Noël, trains d'Halloween, de Pâques… affrètements pour le compte de groupes, pour fêter un événement spécial (mariage, baptême…), offres à destination des comités d'entreprises ;

• enfin, les chemins de fer touristiques participent activement à des fêtes et manifestations locales dont ils assurent une part de l'animation.

En toute logique, plusieurs chemins de fer touristiques ont été retenus dans le cadre des pôles d'excellence rurale. Ainsi, le train touristique du Bas-Berry a donné son nom à un pôle d'excellence rurale dont il constitue la pièce maîtresse. Le tourisme ferroviaire est donc bien « ancré » dans ses territoires et au sein des populations qu'il traverse. De plus, les chemins de fer touristiques sont en mesure de créer un véritable axe d'animation touristique, générateur d'emplois car fédérateur d'activités jusque là dispersées, isolées et insuffisamment fréquentées pour générer la rentabilité nécessaire à garantir leur pérennité. Plus globalement, de par leurs qualités, les chemins de fer touristiques élargissent l'écart entre le seuil économique et le seuil écologique, autrement dit l'intervalle au sein duquel s'inscrit le tourisme durable.

8.14 LA DIMENSION SPATIALE ET ORGANISATIONNELLE

8.14.1 LES ACTEURS D'UN PROJET TERRITORIAL

Les chemins de fer touristiques sont remarquables par leur dimension territoriale : la longueur moyenne d'un chemin de fer touristique est de 15 kilomètres, c'est-à-dire :

• qu'il dessert plusieurs communes, plusieurs points d'intérêts ;

• qu'il constitue une pratique captive pour les piétons.

Historiquement, le chemin de fer fonctionnait sous la forme de structures intégrées, d'abord des sociétés privées puis une unique société publique : l'ensemble des composantes du système dépendait d'un unique opérateur.

Le monopole de la SNCF s'exerça bien au-delà des fonctions techniques et commerciales pour influencer et orienter toute une politique et les moyens juridiques adaptés.

L'évolution de ces dernières années est orientée par l'Union européenne qui distingue l'exploitation et l'infrastructure sur le constat que l'infrastructure est incontestable alors que l'exploitation est contestable, sujette aux performances d'un exploitant. Cette organisation concerne deux groupes d'acteurs :

• les gestionnaires d'infrastructures ;

• les exploitants ferroviaires.

En ce qui concerne particulièrement les chemins de fer touristiques, le format de la prestation dépassant largement le cadre d'un transport sec, un troisième groupe d'acteurs met en œuvre et propose des prestations que l'on peut difficilement qualifier de périphériques, tant elle sont déterminantes dans l'attractivité du produit touristique, il s'agit :

• des acteurs vecteurs d'informations touristiques et de contenus non marchands ;

• des acteurs du tourisme marchand : restaurateurs, hôteliers, sites connexes…

La libéralisation du transport ferroviaire a enfin nécessité une réappropriation forte des dispositions réglementaires et techniques par des organismes publics indépendants des exploitants : Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG)[161].

Les chemins de fer touristiques reposent donc

sur un système organisationnel qui dispose d'acteurs aujourd'hui bien identifiés ; les auditions du Conseil national du tourisme ont concerné l'ensemble de ces catégories.

8.14.2 LES POURVOYEURS DE NORMES

L'histoire a permis en France l'émergence de deux cadres réglementaires distincts :

• le cadre applicable aux entreprises ferroviaires ;

• un cadre assoupli applicable aux trains touristiques.

En effet, l'application de normes et référentiels techniques adaptés aussi bien aux TGV qu'aux trains composés de locomotives à vapeur et voitures en bois à portières latérales, eût été une gageure. Remarquons que le cadre général applicable aux entreprises ferroviaires sait aussi s'adapter à des projets de dimensions modestes comme en témoignent les dispositions prises pour les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Selon une démarche de rationalisation, on aurait donc pu penser que le cadre particulier des chemins de fer touristiques, élaboré par le STRMTG, serait demeuré confidentiel. Les évolutions récentes indiquent le contraire : RFF[162] propose ainsi la signature de conventions tripartites (RFF - collectivités locales - associations) pour la mise à disposition de tronçons de voies qui ne reçoivent aucun trafic pendant une certaine amplitude de temps. Pendant ces mises à disposition, les règles applicables au RFN sont suspendues et remplacées temporairement par celles du STRMTG. L'extension importante du périmètre des normes du STRMTG est le résultat d'échanges réguliers entre cet organisme et les chemins de fer touristiques, notamment au cours de leur congrès annuel. Ces échanges permettent des retours d'expérience qui enrichissent les référentiels techniques.

(161) CHARLES Jérôme, auditionné en qualité de chef de service du STRMTG.
(162) ROHOU Jean-Louis, auditionné en qualité de conseiller du président de RFF.

8.14.3 LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

RFF, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national a confié à la SNCF la gestion déléguée du RFN. La Cour des comptes a publié en 2008 un rapport au titre explicite : *Le réseau ferroviaire une réforme inachevée, une stratégie incertaine*.

Les collectivités locales propriétaires d'infrastructures ferroviaires ne disposent pas de compétences obligatoires en mesure de répondre au sujet ; la plupart du temps, elles ont recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée.

Les limites de la dissociation exploitation/infrastructure apparaissent ainsi avec force et sont amplifiées ici par la taille modeste des chemins de fer touristiques dont l'économie ne peut supporter un modèle organisationnel compliqué, donc cher, donc insuffisamment réactif. L'expérience des chemins de fer touristiques suggère que la dissociation infrastructure/exploitation est une disposition organisationnelle qui leur est peu adaptée.

L'organisation qui semble la plus performante pour les chemins de fer touristiques est celle d'une exploitation ferroviaire intégrée dont les compétences s'étendent de l'infrastructure jusqu'à l'exploitation.

Il ne s'agit pas, pour les gestionnaires d'infrastructure, de signer un chèque en blanc et de se retrouver une fois par an autour du verre de l'amitié mais :

• de disposer d'un regard technique capable d'appuyer ou de contester les choix réalisés par l'exploitant en matière d'infrastructure ;

• de conserver une capacité de décision relative aux choix d'infrastructure ;

• de conserver la capacité de choisir l'exploitant.

8.14.4 LES EXPLOITANTS

On peut distinguer :

• les exploitants dont le seul trafic est de nature touristique ;

• les exploitants à trafics multiples (tourisme + fret par exemple).

Malgré quelques tentatives, dans les années 70-80, d'ériger une frontière doctrinale entre les trafics « transports » et les trafics de nature touristique, les difficultés économiques ont permis un retour à plus de raison sur le constat que le chemin de fer est un mode dont le rendement est croissant en fonction des trafics.

Les exploitants ferroviaires peuvent créer des offres touristiques :

• pour générer un chiffre d'affaires supplémentaire ;

• pour utiliser des capacités non utilisées[163] ;

• pour montrer une image plus proche des préoccupations des territoires[164].

Ces motifs reposent sur des enjeux particulièrement importants, comme en témoignent :

• la perspective d'ouverture du marché des transports ferroviaires régionaux ;

• la nécessité de différencier les offres de nature touristiques.

L'heure est donc à l'exploration des potentiels, tous trafics confondus, grâce notamment aux dispositions proposées aux opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

La diversification des trafics est un puissant levier de développement des chemins de fer touristique car le modèle économique développé par les exploitants lui est particulièrement favorable.

8.14.5 LES ACTEURS LOCAUX

Les acteurs locaux sont de deux sortes :

• ceux qui existaient préalablement au chemin de fer touristique ;

• ceux qui se sont implantés après le chemin de fer touristique.

8.14.6 LES OFFICES DU TOURISME : DES SITUATIONS DIVERSES ET UNE NOUVELLE CONVENTION DE PARTENARIAT

Les relations entre les offices du tourisme et les chemins de fer touristiques sont de natures diverses[165]. En baie de Somme, il existe trois offices qui ne travaillent pas ensemble et ont des relations variées avec le train touristique, alors que le train touristique a démontré son fort impact économique[166]. La situation est en évolution. Citons l'exemple de l'office de tourisme de Saint-Valéry-sur-Somme éloigné de la gare. À l'inverse dans le Jura les offices de tourisme sont partenaires actifs du Coni'Fer. La promotion est efficacement assurée et la saison touristique est préparée en commun. L'office du tourisme des Hôpitaux-Neufs soutient activement le projet de prolongation de la ligne touristique. Le train est un complément indispensable des propositions d'activités offertes aux touristes[167].

Dans de nombreuses régions, l'activité générée autour et par les chemins de fers touristiques est source de retombées économiques importantes. Il est donc important de développer un partenariat efficace entre les offices de tourisme et les chemins de fers touristiques. C'est ainsi que les présidents de la Fnotsi et de l'Unecto ont convenu de la signature d'une convention de partenariat en 2013 destinée à optimiser les moyens dont disposent chacun.

L'impact sur l'économie touristique territoriale

Après échange avec différents offices se trouvant dans la zone d'influence de ces trains, il est évident que ces derniers sont des produits touristiques à part entière participant au maintien de l'activité économique de territoires. Le chemin de fer d'Artouste dans les Pyrénées-Atlantiques accueille entre 90 000 et 120 000 visiteurs par année. L'accès au départ du train s'effectue en empruntant une télécabine depuis la station de Fabrègues ; sans le train, l'activité ne serait pas suffisante pour maintenir le téléporté et les commerces autour[168]. Nous pouvons citer d'autres trains ayant un impact économique certain et qualifié sur de vastes secteurs pour lesquels ils sont devenus des incontournables : chemin de fer de la Rhune, le Train Jaune, les chemins de fer de la Provence, le train à vapeur des Cévennes. Pour l'Office de tourisme de France, les trains touristiques sont des éléments importants du développement de l'économie touristique d'un territoire.

8.14.7 RELATIONS DES OFFICES DE TOURISME OU SYNDICATS D'INITIATIVE AVEC LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

De meilleures relations permettraient de bénéficier des savoir-faire des offices du tourisme pour la promotion et la commercialisation des

(163) FRANÇAIS Rémi, auditionné en qualité de représentant des TER touristiques/SNCF Proximités.

(164) BERGES Mickaël, auditionné en qualité de chargé de mission du service transport de la région Languedoc-Roussillon en charge du Train Jaune.

(165) MICHEL Jacques, membre du groupe de travail représentant la Fnotsi.

(166) REBILLARD Julien, auditionné en qualité de responsable de la prospection du CFBS.

(167 POIX Louis, auditionné en qualité de président du Coni'Fer.

(168) SOLOMÉ-GENEVRAY Laurent, auditionné en qualité d'ancien directeur du chemin de fer d'Artouste.

produits trains touristiques. Le personnel des offices de tourisme ou syndicats d'initiative est bien formé et il est en capacité de promouvoir les chemins de fer touristiques à l'échelle de son territoire de compétences. Les offices de tourisme sont capables de mettre en scène les offres de leur territoire. Aujourd'hui grâce à la mise en place de poste d'animateurs numériques de territoire, nous pouvons proposer un partenariat plus fort et plus complet à nos différents partenaires d'activités touristiques. Ces animateurs permettent en effet à des structures n'ayant pas les moyens (tant humains que financiers et matériels), les connaissances et le temps de développer une offre via le numérique et donc d'augmenter leur fréquentation.

8.14.8 CONCLUSION RELATIVE À L'INTÉRÊT DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES, VU PAR OFFICES DE TOURISME DE FRANCE

La vision que nous portons sur les chemins de fer touristiques, quel que soit leur type est celle d'éléments importants dans le développement économique de nos territoires, comme facteur de maintien d'activité et comme facteur d'intégration de populations. L'augmentation des contraintes (réglementation et la diminution des partenariats financiers), si elle a un relatif impact immédiat pour les décideurs, a sur la durée un impact très négatif sur l'économie touristique, voire sur l'économie tout court[169].

Recommandation 12

Nos préconisations sont les suivantes :
• la mise en place d'un partenariat actif entre les chemins de fer touristiques et leurs offices de tourisme : une convention nationale est en cours d'élaboration ;
• une consultation et la recherche d'appuis communs quand il y a risques potentiels sur la pérennité d'un train touristique ;
• la recherche de montage de produits touristiques intégrant le train, exemple : le transport de vélos à proximité d'itinéraires véloroutes, des haltes programmées permettant à des randonneurs ou à des pêcheurs de se rendre sur le site de leur activité, des produits packagés comprenant le train, l'hébergement, la restauration, voire un spectacle ou une autre activité, etc.

(169) VITTOZ Sophie, auditionnée en qualité de responsable du chemin de fer de La Mure, conseil général de l'Isère.

9. ENQUÊTE REALISÉE PAR LE CONSEIL NATIONAL DU TOURISME

9.1 UNE PRÉCIEUSE SOURCE D'INFORMATIONS

Le Conseil national du tourisme a conçu et réalisé une enquête adressée à l'ensemble des exploitants de chemins de fer touristiques car il n'existe pas de publication sur ce thème en dehors d'un inventaire réalisé par l'Afit[170] en 1994[171].

9.2 LES RÉSULTATS

Les données quantitatives ont alimenté notre connaissance du sujet tout au long de ce rapport.

Les données qualitatives, et notamment les avis synthétiques, ont été répartis en quatre groupes qui correspondent à des exploitations de tailles significatives pour des modes de gestion différenciés.

• Fréquentation supérieure à 100 000 PAX : gestion commerciale largement dominante.

• Fréquentation comprise en 50 000 Pax et 100 000 PAX : gestion mixte.

• Fréquentation comprise entre 20 000 PAX et 50 000 PAX : gestion associative avec salariés.

• Fréquentation inférieure à 20 000 PAX : gestion associative avec bénévoles.

Les exploitants et les items sont listés par ordre alphabétique dans la suite de ce chapitre.

(170) Afit : Agence française de l'ingénierie touristique.

(171) Le projet d'enquête a été transmis pour test à trois exploitants de nature différente : un TER touristique, un chemin de fer exploité sous forme associative (CFTSA) et un chemin de fer touristique exploité sous forme commerciale (Citev).

9.3 EXPLOITATIONS RÉALISANT PLUS DE 100 000 VISITEURS PAR ANNÉE

Liste des exploitants qui se sont exprimés

- *Chemin de fer de la baie de Somme (Somme)*
- *Chemin de fer de la Corse (Corse)*
- *Chemin de fer de Provence (Alpes-Maritimes et Alpes-de-Haute-Provence)*
- *Chemin de fer du Montenvers (Haute-Savoie)*
- *Panoramique des Dômes (Puy-de-Dôme)*
- *Train à vapeur des Cévennes (Gard)*
- *Tramway du Mont-Blanc (Haute-Savoie)*

Ce qui est satisfaisant :

• le train est également un moyen de transport ;

• le train est un moteur du développement touristique et ce rôle tend à se développer.

Ce qui mérite d'être amélioré :

• la fédération Unecto n'a aucun moyen d'existence en dehors des cotisations de ses adhérents ;

• la reconnaissance des chemins de fer touristiques à la préservation de l'environnement ;

• la sous-professionnalisation qui nuit au développement de la filière ;

• nécessité de poursuivre l'élaboration d'un cadre réglementaire adapté.

Ce qui doit être réformé, voire dans certains cas supprimé :

• définir un cadre pour le financement des lignes hors RFN ;

• l'interdiction de création de passages à niveau.

9.4 EXPLOITATIONS RÉALISANT ENTRE 50 000 et 100 000 VISITEURS A L'ANNÉE

Liste des exploitants qui se sont exprimés :

- *Chemin de fer touristique du Haut-Quercy (Lot)*

- *Petit train touristique des Chanteraines (Haut-de-Seine)*
- *Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (Pyrénées-Orientales et Aude)*
- *Train touristique de l'Albret*[172] *(Lot-et-Garonne)*
- *Tramway touristique de Saint-Trojan (Charente-Maritime)*

Ce qui est satisfaisant :

• faible consommation énergétique et faible impact sur l'environnement ;

• la communication via internet, toujours en plein développement avec une billetterie automatique ;

• la coopération avec d'autres structures touristiques locales ou régionales, avec la mise en commun de moyens de communication ;

• la coopération entre bénévoles et salariés ;

• la progression de la fréquentation ;

• un modèle organisationnel qui comprend des collectivités propriétaires de l'infrastructure.

Ce qui mérite d'être amélioré :

• autorisations « discrétionnaires » sur le domaine public forestier et maritime ;

•l'aide au financement des gros investissements d'infrastructure ;

• le financement des infrastructures par les collectivités locales ;

• le professionnalisme des exploitants ;

• les circuits de promotion et de commercialisation pour les groupes ;

• sensibiliser le public jeune.

Ce qui doit être réformé, voire dans certains cas supprimé :

• adaptation nécessaire des normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour les trains à voies submétriques ;

• la confusion entre « convois routiers déguisés en train » et chemins de fer touristiques ;

• le cadre de financement des infrastructures par les collectivités locales ;

• les exploitants doivent se structurer commercialement.

(172) Le train touristique de l'Albret a cessé son exploitation en mars 2013 faute d'un cadre stabilisé pour l'infrastructure qu'il utilisait.

9.5 EXPLOITATION RÉALISANT ENTRE 50 000 et 15 000 VISITEURS À L'ANNÉE

- *Chemin de fer touristique du Tarn (Tarn)*
- *Coni'Fer (Doubs)*
- *P'tit train de la Haute-Somme (Somme)*
- *Train touristique des Belvédères (Loire)*
- *Train touristique du Centre Var (Var)*
- *Transvap (Sarthe)*

Ce qui est satisfaisant :

• la coopération avec les associations d'insertion si elles bénéficient d'un bon encadrement ;

• la fréquentation malgré une conjoncture difficile ;

• la mise à disposition par la SNCF de matériels radiés ;

• la restauration embarquée ;

• le partenariat avec les collectivités locales ;

• l'offre attractive.

Ce qui mérite d'être amélioré :

• l'accueil ;

• la promotion et la commercialisation ;

• le bénévolat ;

• le soutien à l'Unecto ;

• packages « train + autres activités » ;

• potentiel « groupes » sous-exploité ;

• reconnaissance institutionnelles des chemins de fer touristiques.

Ce qui doit être réformé, voire dans certains cas supprimé :

• difficulté d'équilibre budgétaire sans recours aux bénévoles ;

• faiblesse des moyens de promotion et de communication ;

• il devient difficile, voire problématique de trouver des bénévoles ;

• il faut conserver la possibilité de circulation sur le RFN de trains historiques et touristiques ;

• l'absence d'un cadre de financement à long terme de l'infrastructure ;

• même s'il existe désormais un cadre pour circuler sur le RFN, ceci reste méconnu de la part des services de RFF et cela reste très compliqué.

9.6 EXPLOITATIONS RÉALISANT MOINS DE 15 000 VISITEURS PAR ANNÉE

- *3ATV Centre/Val de Loire (Loiret)*
- *Autorail-Limousin (Haute-Vienne)*
- *Chemin de fer de Pithiviers (Loiret)*
- *Chemin de fer de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor)*
- *Chemin de fer de Vendée (Vendée)*
- *Chemin de fer Sud des Ardennes (Ardennes)*
- *Chemin de fer de la vallée de l'Aa (Pas-de-Calais)*
- *Chemin de fer des monts du Lyonnais (Rhône)*
- *Chemin de fer du Vermandois (Aisne)*
- *CFTLP (Haute-Vienne)*
- *Chemin de fer de Semur-en-Vallon (Sarthe)*
- *Le train des Alpilles (Bouches-du-Rhône)*
- *Le train des Pignes (Alpes-Maritimes)*
- *MFPN (Val-d'Oise)*
- *MTVS (Val-d'Oise)*
- *Pacific Vapeur Club (Seine-Maritime)*
- *Rosny-Rail (Seine-Saint-Denis)*
- *Train du Bas-Berry (Indre)*
- *Train de la vallée de la Scarpe (Nord)*
- *Train touristique du Cotentin (Manche)*
- *Velay Express (Haute-Loire)*

Ce qui est satisfaisant :

- activité tout au long de l'année ;
- attrait du public pour le patrimoine ;
- forte demande (plusieurs réseaux ne disposent pas des capacités suffisantes) ;
- l'efficacité d'une amélioration de l'infrastructure (le cas échéant) ;
- l'enthousiasme des bénévoles et du public ;
- l'implication des collectivités locales ;
- la compétence technique des exploitants ;
- la préservation du patrimoine et des espaces naturels sensibles ;
- la vapeur ;
- le soutien des élus ;
- potentiel de croissance des chemins de fer touristiques.

Ce qui mérite d'être amélioré :

- délais imposés par RFF et SNCF pour la mise en marche de trains touristiques beaucoup trop longs ;
- formations aux métiers des petits exploitants ferroviaires/conservation des savoir-faire ;
- information des services de RFF sur les documents permettant de mettre en place les conventions ;
- l'idée que les associations qui disposent de véhicules historiques puissent les équiper de certains équipements modernes améliorant la sécurité ;
- la collaboration et les projets avec les lycées techniques ;
- la communication ;
- la création d'un label national ;
- la notoriété des chemins de fer touristiques ;
- la prise en compte de la nature historique des matériels roulants ;
- la professionnalisation des exploitants ;
- la reconnaissance de la filière par les institutionnels du tourisme ;
- la situation financière des petites structures ;
- le bénévolat ;
- le financement par les collectivités des investissements lourds ;
- les difficultés relatives aux règles d'urbanismes en espaces protégés ;
- les moyens de promotion et de commercialisation ;
- meilleur appui pour la commercialisation des offices de tourisme ;
- plages touristiques en semaine sur le RFN ;
- produits combinés ;
- un appui pour la dimension historique, les aides diminuent.

Ce qui doit être réformé voire dans certains cas supprimé :

- besoin d'une nouvelle charte car les signataires de l'ancienne ont changé ;
- des mesures d'aides pour la construction de bâtiment pour abriter le matériel historique ;
- la reconnaissance des chemins de fer touristiques à la hauteur des véloroutes et voies vertes ;
- la vision de « petit train ».

9.7 ANALYSE

Ce qui est satisfaisant :

- une demande forte ;
- une image positive ;
- les relations avec les collectivités locales ;
- une réglementation qui intègre les retours d'expériences et qui associe les exploitants ;
- une fédération représentative et active.

Ce qui fonctionne moins bien :

• le renouvellement des équipes de bénévoles ;

• les délais relatifs aux demandes de circulations sur le RFN ;

• l'intérêt des jeunes adultes.

Ce qui doit être réformé :

• une nouvelle charte pour le développement des chemins de fer touristiques ;

• l'impossibilité de créer de nouveaux passages à niveau ;

• la commercialisation ;

• la carence de formations dédiées ;

• l'absence de reconnaissance de la filière ;

• l'interconnexion CFT/RFN ;

• la présentation médiatique des accidents aux passages à niveau ;

• l'usage des vocables « chemins de fer touristiques » et « trains touristiques » ;

• le remisage de certains véhicules historiques et leur adaptation aux normes actuelles.

10. DES PROBLÉMATIQUES AUX PRÉCONISATIONS

10.1 UN POTENTIEL D'EMPLOIS ET LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

10.1.1 LE LEVIER DE LA PROFESSIONNALISATION

Le groupe de travail formule des propositions qui tiennent compte de l'environnement et des conjonctures sociale et économique.

Le groupe de travail s'est ainsi montré particulièrement attentif :

• au potentiel de créations d'emplois de la filière ;

• à la contribution des chemins de fer touristiques à la préservation des espaces naturels sensibles ;

• à la qualité expérimentale des chemins de fer touristiques pour les lignes ferroviaires abandonnées ou à faible trafic[173].

Les auditions et les déplacements du groupe de travail ont permis d'identifier des freins au développement qui reposent, pour l'essentiel, sur une connaissance insuffisante des chemins de fer touristiques et sur un dialogue perfectible entre les différents acteurs.

L'effacement de ces freins semble donc à la portée d'une action déterminée, alors que les moyens d'intervention financiers de l'État sont particulièrement contraints.

Les travaux du groupe de travail indiquent clairement que la levée des contraintes repose majoritairement sur des initiatives d'ordre méthodologique et organisationnel.

Une action de promotion et de développement des chemins de fer touristiques apporterait des plus-values importantes et rapides sur des espaces ruraux fragiles.

L'enjeu de mesures favorisant les chemins de fer touristiques peut être estimé, en termes d'emplois, par la méthode des ratios :

L'Unecto recense aujourd'hui environ :

• 400 emplois directs ;

• 400 emplois indirects (fournisseurs, restauration, sites connexes) ;

• une fréquentation globale de 3,7 millions de visiteurs.

Les modèles de PME tant en France que dans d'autres pays de l'Union européenne indiquent une forte intensité de main d'œuvre pour ce type d'activité.

Sur la base de l'organisation d'exploitation commerciale de chemins de fer touristiques, un ratio d'un emploi direct peut être mis en avant pour toute fréquentation supérieure à 20 000 visiteurs[174].

Seules 40 exploitations (environ) dépassent le seuil de 20 000 visiteurs.

40 exploitations oscillent entre 5 000 visiteurs (la performance fréquente de simples « offres touristiques » et 30 000 visiteurs), un défi essentiel est donc celui du recours à du personnel salarié permanent ou saisonnier car de nombreux sites qui fonctionnent déjà pourraient générer efficacement et rapidement des emplois[175].

En fixant l'objectif raisonnable de développer l'emploi salarié, 80 % des flux générés ont permis deux effets complémentaires :

• une augmentation significative de la fréquentation ;

• concomitamment la création d'emplois à la hauteur des ratios connus par les structures déjà professionnelles.

10.1.2 LE POTENTIEL DE CROISSANCE D'EMPLOIS

Si la fréquentation globale reste soutenue, les observations du groupe de travail relatives à la mise en marché laissent apparaître des marges de progression extrêmement importantes en ce qui concerne la sous-exploitation de la mise en marché.

(173) Ligne RFN Rivesaltes-Axat exploitée par un chemin de fer touristique et un trafic fret de type OFP. Sans ces deux trafics mis en place par le TPCF, cette ligne aurait été fermée.

(174) Comme le constate la communauté d'agglomération des Portes de l'Eure (Cape) pour l'exploitation associative du chemin de fer de la vallée de l'Eure qui bénéficie en 2012 d'un plan pluriannuel d'investissement de la Cape, du département de l'Eure et de la région Haute-Normandie.

(175) POIX Louis, auditionné en qualité de président du Coni'Fer Pontarlier-Vallorbe, indique le projet de compléter progressivement la contribution bénévoles par de nouveaux emplois.

Au cours de la visite du groupe de travail en baie de Somme, il est apparu que l'exploitant indique disposer théoriquement d'une capacité d'infrastructure[176] en mesure de doubler la fréquentation actuelle de 150 000 visiteurs.

Le président du groupe de travail fait alors un rapprochement avec les canaux et méthodes de commercialisation de places dans l'aérien qui permettent des taux d'occupation[177] inconnus il y a encore 20 ans ? (yield management).

La professionnalisation de la filière peut permettre une croissance à deux chiffres pendant les trois années suivant la mise en place d'actions. Certains chemins de fer touristiques montrent déjà aujourd'hui la réalité d'une croissance soutenue comme le chemin de fer du Haut-Quercy créé en 1995 sous forme associative (0 visiteur en 1994) et qui affiche aujourd'hui plus de 70 000 visiteurs[178].

La fréquentation 2012 : 3,7 millions de visiteurs, est générée par :

• des structures professionnelles pour 80 % de ce montant soit 3,0 millions de visiteurs ;

• des structures non ou peu professionnelles pour 20 % de ce montant soit 0,7 million de visiteurs.

Le potentiel de création d'emplois repose donc sur deux leviers :

• sur la vente des capacités inutilisées des structures professionnelles ;

• sur la professionnalisation des structures non professionnelles.

10.1.2.1 POTENTIEL D'EMPLOIS RELATIF AUX STRUCTURES NON PROFESSIONNELLES

0,7 million d'entrées sont actuellement générées par des structures généralement fonctionnant avec des bénévoles.

En cinq ans (2017) la fréquentation de cette catégorie d'exploitant peut progresser bien plus vite que le marché comme en témoigne les effets d'une professionnalisation sur certains sites pilotes :

• croissance prévisible (et historique)[179] du marché : + 5 % l'an ;

• croissance prévisible de la part non ou peu professionnelle : + 15 % l'an[180].

La part des exploitants peu ou pas professionnels peut ainsi évoluer de 0,7 million de visiteurs en 2012 à 1,0 million de visiteurs dans un proche avenir. En admettant que 80 % des structures dépassent alors le seuil économique de couverture des charges fixes évalué à 30 000 visiteurs, la création d'emplois repose sur un flux total de 1,4 million d'entrées.

En appliquant le ratio observé d'un emploi plein temps (EPT) par tranche de 8 000 visiteurs, on estime un potentiel de création de 180 emplois directs.

10.1.2.2 POTENTIEL D'EMPLOIS RELATIFS À LA MISE EN MARCHE DE CAPACITES NON UTILISÉES

3,0 millions d'entrées sont générées par des sites qui disposent tous de capacités non utilisées notamment avant et après la pointe estivale.

En effet, les capacités sont configurées pour répondre aux pointes.

L'augmentation de la fréquentation pourrait se trouver dans une fourchette de 20 %[181] à 100 %[182] en fonction des sites. Pour une approche globale, nous retenons une augmentation cumulée de 60 % de la fréquentation.

En cinq ans (2017) la fréquentation de ces sites peut donc progresser de 3,0 millions à 4,8 millions de visiteurs soit une augmentation de 1,8 million d'entrées nécessitant la création de 220 emplois directs.

10.1.3 UN DOUBLEMENT DES EMPLOIS À CINQ ANS ?

En levant les freins limitant la progression du secteur, avec un appui à la professionnalisation des petites structures et en incitant à la diversification des canaux de commercialisation des exploitants professionnels, un potentiel de 400 emplois (180 + 220) est mis en évidence, soit un doublement des emplois actuels.

Par extrapolation, les emplois induits peuvent également doubler.

(176) REBILLARD Julien, auditionné en qualité de chargé de développement du CFBS.
(177) Easyjet a développé un modèle économique lui permettant d'afficher un taux d'occupation moyen de 87 % en 2012.
(178) LACCARIÈRE Hervé, directeur du CFTHQ.
(179) cf. série longue de fréquentation figurant dans ce rapport.
(180) Chiffres CFTHQ en phase de croissance initiale.
(181) Comme sur le chemin de fer du Montenvers qui bénéficie d'un fort taux de remplissage, d'une bisaisonnalité et de la mer de Glace…
(182) Comme en baie de Somme.

10.2 GÉNÈSE DES PRÉCONISATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

10.2.1 LA RECONNAISSANCE D'UNE FILIÈRE AUX INTÉRÊTS TRANSVERSAUX

Les personnes entendues par le groupe de travail peuvent se répartir en deux catégories[183] :

- les exploitants et acteurs de la filière ;
- les personnes extérieures à la filière.

Pour la première catégorie, le groupe de travail a ressenti une demande récurrente de reconnaissance et de banalisation de la filière ; cette demande est argumentée :

- grâce à une vaste couverture territoriale ;
- par l'intérêt des collectivités locales en contrepartie d'effets structurants ;
- par le volume total du nombre de visiteurs sur des séries longues.

Pour la seconde catégorie, le groupe de travail a toujours déployé un effort pédagogique pour éviter l'écueil de représentations spontanées souvent en décalage par rapport aux faits. Les personnes extérieures à la filière se sont révélées fréquemment intéressées pour développer des initiatives, comme par exemple l'opération « bienvenue à la ferme ».

Le président de l'Unecto a rappelé qu'en 2001, une charte relative au « développement des chemins de fer touristiques » a été signée par quatre ministre, RFF et la SNCF, et l'Unecto. Cette charte a permis l'élaboration d'une nouvelle réglementation contribuant à une élévation significative du niveau de sécurité des chemins de fer touristiques français.

Pour permettre une reconnaissance et une banalisation de la filière, le groupe de travail retient l'idée d'une actualisation de la charte cosignée par les acteurs concernés.

Il faut un document cadre car :

- la problématique est multisectorielle ;
- les solutions sont transversales ;
- la charte de 2001 a bien fonctionné ;
- les acteurs attendent une charte ;
- une charte ne coûte rien (immédiatement) ;
- une charte est une référence dans un secteur de niche.

(183) Rencontre du groupe de travail avec les représentants du conseil général de l'Isère.

Les signataires de la charte de 2001 furent :

- le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement[184] ;
- le ministre de la Culture et de la Communication ;
- le secrétaire d'État au Tourisme ;
- le secrétaire d'État au Patrimoine et à la Décentralisation culturelle ;
- le président de la SNCF ;
- le président de RFF ;
- le président de la Facs-Unecto.

10.2.2 UN EMBLÈME À METTRE EN VALEUR

Le patrimoine ferroviaire est divers :

- locomotives ;
- voitures ;
- wagons ;
- gares ;
- ouvrages d'art ;
- fonds documentaire…

Emblème non contesté, la locomotive à vapeur bénéficie :

- de fortes perceptions spontanées, qui la rendent particulièrement attractive pour un large public ;
- de caractéristiques techniques qui la rende adaptée à la plupart des exploitations.

La dernière locomotive de la SNCF a circulé en 1972, il y a 40 ans. La locomotive à vapeur :

- est un emblème de l'histoire sociale pendant la révolution industrielle ;
- noire et fumante, est attachée à l'épopée charbonnière ;
- est une machine technologiquement très avancée pour son époque ;
- est un riche support pédagogique ;
- demeure un support apprécié des médias[185].

Le groupe de travail n'a pas trouvé trace de la mise en valeur de l'épopée des locomotives à vapeur.

Le groupe de travail constate que les circonstances qui ont vu l'abandon des locomotives à vapeur sont désormais anciennes et qu'il est possible de valoriser cet emblème puissant. L'exploitation actuelle des locomotives à vapeur

(184) En 2013, le ministère de l'Écologie comprend les Transports.

(185) Les dessins d'enfant représentent des machines à vapeur, et même les panneaux routiers annonçant un passage à niveau non gardé portent cette représentation.

dispose, de plus, de caractéristiques améliorées par rapport à leur exploitation ancienne :

• utilisation croissante du bois, moins polluant, et que le groupe de travail souhaite encourager ;

• utilisation avec de faibles charges remorquées ;

• utilisation à vitesses moins élevées, y compris sur le réseau ferré national.

Les locomotives à vapeur :

• circulent sur des voies ferrées qui ne font plus partie du RFN (vitesse maximale de 40 km/h) en zones rurales ;

• circulent sur des voies ferrées appartenant au RFN (vitesse maximale de 100 km/h) autour de grandes villes.

L'examen des modalités et procédures permettant la circulation de locomotives à vapeur sur le RFN relève des contraintes fortes et une pérennité incertaine. Ces circulations n'aboutissent que grâce à la volonté opiniâtre des maîtres d'ouvrage. Le groupe de travail remarque le rôle essentiel de cheminots qui contribuent de façon bénévole à l'organisation et à la réalisation de ces circulations.

Il y a deux ans, le ministre des Transports avait été saisi de ce sujet et avait demandé à RFF et SNCF de mettre en œuvre des modalités et procédures accessibles.

Recommandation 13

Le groupe de travail :

• relève le rôle emblématique des locomotives à vapeur pour l'ensemble du patrimoine ferroviaire, pierre angulaire de produits touristiques de nature endogène ;

• en déduit que la circulation de locomotives à vapeur sur le RFN contribue au développement des chemins de fer touristiques ;

• exprime son intérêt pour une préconisation d'ordre général visant à pérenniser les circulations de locomotives sur le réseau ferré national, actuellement précaires.

Le groupe de travail propose de faire figurer parmi les propositions d'ordre général, le principe des circulations occasionnelles sur le réseau ferré national à l'exception des lignes à grande vitesse.

10.2.3 UNE MISE EN RÉSEAU AVEC LES TRANSPORTS GUIDÉS

Le groupe de travail relève :

• que les chemins de fer touristiques sont remarquables par l'autonomie qu'ils procurent à leurs clients, vis-à-vis de l'automobile dans le périmètre de l'offre touristique ;

• que le mode automobile est aujourd'hui le moyen d'accès largement dominant.

Il en résulte une perspective de favoriser, quand cela est possible, des offres touristiques intégralement « sans voitures », des offres composées :

• d'un segment « transport » : TER ou transports guidé périurbains ;

• d'un segment « tourisme » : le chemin de fer touristique.

Le développement des chemins de fer touristiques pourrait ainsi contribuer aux efforts des collectivités locales pour réduire l'empreinte environnementale des transports.

Le concept proposé est celui d'une « intégration » progressive des chemins de fer touristiques aux réseaux de transports par le développement d'offres composées.

Un grand nombre de chemins de fer touristiques sont issus de voies ferrées autrefois raccordées au réseau ferré national.

Le groupe de travail considère que la mise en réseau des exploitants avec les offres de transport ferroviaire est une condition essentielle au développement de la filière.

Le groupe de travail a identifié les composantes constitutives des connexions à rétablir :

• la composante technique ;

• la composante commerciale ;

• la composante organisationnelle.

Recommandation 14

Le groupe de travail formule les propositions suivantes :

• l'encouragement à l'élaboration de canaux de commercialisation innovants ;

• l'encouragement à des promotions croisées, comme cela fut réalisé à l'occasion de la carte des chemins de fer touristiques éditées par l'Unecto et diffusée par la SNCF et RFF.

10.2.4 AU-DELÀ D'UN MARCHÉ DE CUEILLETTE

Le groupe de travail remarque la performance des chemins de fer touristiques : le niveau de fréquentation totale est élevé et globalement croissant sur une longue période. Dans le marché touristique, ceci est l'indice d'une adéquation forte entre les produits proposés et un marché solvable. La fréquentation sur une longue période ne traduit pas d'effet de mode ; elle est de nature rassurante pour la mise en place d'actions structurelles efficaces.

Le groupe de travail a interrogé des exploitants de chemins de fer touristiques au cours de plusieurs déplacements et au cours d'entretiens au sujet de la mise en marché de leurs produits.

Il en ressort que les moyens de mise en marché sont aujourd'hui rudimentaires et essentiellement basés sur un tourisme de cueillette et le bouche à oreille.

Le groupe de travail s'est interrogé sur la capacité des exploitants d'accueillir un nombre de clients supérieur. Les réponses vont toutes dans l'expression de capacités non utilisées. Le groupe de travail s'accorde sur le fait que toute place non vendue est irrémédiablement perdue, ce qui rapproche les chemins de fer touristiques de certaines prestations touristiques à durée de vie courte.

Le groupe de travail en conclut à la pertinence de mesures permettant de diversifier les canaux de commercialisation.

La diversification des moyens de commercialisation passe par :

- des moyens au niveau des exploitations ;
- des canaux de commercialisation, par nature, externes aux exploitations.

En ce qui concerne les moyens internes :

- le remplissage des trains est souvent réalisé avec « un crayon et une gomme » ou un simple tableur informatique ; les compagnies de transport utilisent désormais des logiciels leur permettant d'afficher des taux de remplissage jusqu'ici inconnus ;
- les sites internet disposent de nouvelles fonctions marchandes.

En ce qui concerne les moyens externes :

- ils sont rares sauf pour les grandes sociétés.

Le groupe de travail identifie donc un important potentiel de croissance aujourd'hui latent. La mise en place d'un nouveau modèle économique sous-tend la capacité des exploitants de le comprendre et de le mettre en œuvre. Le groupe de travail se prononce donc en faveur d'actions à destination des exploitations de taille moyenne et grande.

Recommandation 15

Le groupe de travail préconise une action de nature à favoriser la diversification des moyens de commercialisation par un travail préalable relatif au niveau de qualité, nécessaire à la mise en œuvre de telles actions.
Après audition des personnes en charge du Plan Qualité Tourisme, le groupe de travail propose que soit initiée une démarche qualifiante des exploitants associée à un effort pédagogique.

10.2.5 UN COORDINATEUR INTERMINISTÉRIEL

D'un point de vue général, les chemins de fer touristiques peuvent être considérés comme des initiatives locales.

L'organisation des acteurs ne leur permet pas de disposer de moyens capables de maintenir de façon continue des relations suivies avec les administrations centrales.

Des actions ponctuelles ne sont pas suffisantes pour répondre à l'ensemble des problématiques posées.

Les composantes complexes des dossiers nécessitent de disposer d'un regard transversal avec plusieurs administrations centrales, celles des signataires de la charte dont la signature est proposée.

À l'instar de la promotion de la politique du vélo qui a permis l'institution le 14 avril 2006 d'un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, très attendue par l'ensemble des acteurs du monde du vélo, l'institution d'un coordinateur interministériel permettrait d'affirmer la volonté de l'État en matière de développement des chemins de fer touristiques.

Le coordinateur pourrait être utilement placé sous l'autorité du ministre du Tourisme et exercer son activité en synergie avec les autres administrations concernées, vu l'intérêt de disposer de chemins de fer touristiques afin de concilier, par exemple :

• la découverte des espaces naturels sensibles par un large public ;
• la préservation de ces milieux fragiles.

10.3 GÉNÈSE DES PRÉCONISATIONS D'ORDRE TECHNIQUE

La diversité des chemins de fer touristiques incite le groupe de travail à préconiser des méthodes et des orientations plutôt que d'exprimer des préconisations trop élaborées qui pourraient être contre-productives.

Suite aux travaux pouvant être engagés rapidement car les sujets sont connus des acteurs, les dispositions pourraient figurer dans la charte préconisée par le groupe de travail[186]. Le président Louis POIX informe le groupe de travail qu'une commission ad hoc existe au sein de l'Unecto et qu'elle remettra ses propositions en 2013[187].

Les auditions menées, les déplacements sur site effectuées par le groupe de travail et les résultats de l'enquête spécifique, permettent d'identifier des points de blocage qui motivent la formulation des préconisations ci-après.

Le groupe de travail propose une présentation des préconisations techniques selon quatre axes pour inscrire chaque préconisation dans une démarche cohérente et telle qu'il en ressort de ses travaux :
• méthodologie ;
• nature didactique ;
• mise en réseau ;
• composante environnementale.

10.3.1 PRÉCONISATIONS DE NATURE MÉTHODOLOGIQUE

10.3.1.1 ÉLARGISSEMENT DU PLAN QUALITÉ TOURISME AUX CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

• Les exploitants professionnels sont globalement satisfaits des référentiels techniques qui leur sont appliqués et des échanges avec le STRMTG[188] et du renforcement de la sécurité lié à l'évolution des textes et des méthodes de contrôle[189].

• Les exploitants associatifs[190] éprouvent des difficultés à financer le second regard (?) des Organismes Qualifiés et Agréés (selon décret STPG) nécessaires à la validation ? des dossiers et ne comprennent pas toujours l'intérêt de nouvelles mesures.

Les organismes qualifiés et agréés capables de contrôler les chemins de fer touristiques sont peu nombreux, mais ils pratiquent des prix peu élevés en comparaison de prestations équivalentes pour d'autres transports publics[191].

Le groupe de travail identifie, par cet exemple, la nécessaire sensibilisation de l'ensemble des acteurs aux contrôles par des tiers.

Il ne s'agit donc pas d'une mesure unique à mettre en œuvre mais plutôt d'une orientation méthodologique pouvant être mise en œuvre par la mise en place d'un plan, tel le Plan Qualité Tourisme.

Après audition des responsables du Plan Qualité Tourisme[192], [193] et des exploitants, le groupe de travail préconise l'intégration des chemins de fer touristiques dans le Plan Qualité Tourisme (PQT).

Le président de l'Unecto[194] indique que cette hypothèse est débattue au sein des adhérents de la Fédération et qu'elle pourrait être mise en œuvre dès lors qu'un contexte plus favorable existerait, à l'issue des travaux du Conseil national du tourisme.

En réalisant l'enquête attachée à ce rapport, le groupe de travail a été surpris par le faible nombre de sources, de publications, de données ; afin de mesurer les effets des préconisations, le groupe de travail propose que les futures collectes de données permettent de quantifier les

(186) STEINMETZ Claude, auditionné en qualité de directeur ferroviaire France de Veolia Transports.
(187) BALENSI Jean-Paul, ayant participé à trois reprises aux travaux du groupe de travail en qualité de membre de la Commissions nationale pour l'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG) et vice-président de l'Unecto.
(188) CHARLES Jérôme, auditionné en qualité de chef de service du STRMTG, chargé des chemins de fer touristiques.
(189) ROLAND-GOSSELIN Louis, auditionné en qualité de directeur Europe de la branche transport de la SNC Lavalin.
(190) COINTE Yves, auditionné en qualité de vice-président du Chemin de fer touristique du Sud des Ardennes - CFTSA.
(191) CAZAU-BEYRET Cédric, ingénieur d'affaires de l'agence de certification ferroviaire Certifer.
(192) BEAU Marie-Odile, adjointe au chef du bureau clientèles touristiques, sous-direction du tourisme, DGCIS.
(193) PLOUJOUX Aurélie, chargée de mission affaires juridiques et européennes, sous-direction du tourisme, DGCIS.
(194) POIX Louis, membre du groupe de travail.

flux des chemins de fer touristiques selon des unités significatives pour :

- le nombre de visiteurs ;
- la dimension spatiale.

Recommandation 15

Le groupe de travail propose à l'Unecto et aux organismes en charge du tourisme de comptabiliser l'activité des chemins de fer touristiques par les deux variables suivantes :
• entrées payantes (activité d'un produit touristique) ;
• voyageurs kilomètres transportés (impact sur le territoire).
Cette proposition pouvant être communiquée pour information à la commission tourisme du Parlement européen dans la perspective d'un cadre commun à tous les chemins de fer touristiques européens[195].

10.3.1.2 VOCABLES RÉSERVÉS

L'image complexe et fortement attractive des chemins de fer touristiques doit pouvoir s'émanciper de perceptions étrangères à la problématique, ainsi le groupe de travail préconise à l'ensemble des acteurs du tourisme, aux services de l'État et aux collectivités locales, de réserver les expressions :

- train touristique (trains touristiques),
- chemin de fer touristique (chemins de fer touristiques),

... exclusivement aux chemins de fer développant des offres touristiques dédiées.

10.3.2 PRÉCONISATIONS DE NATURE DIDACTIQUE

10.3.2.1 UN GUIDE à L'USAGE DES ÉLUS ET TECHNICIENS TERRITORIAUX

Comme évoqué précédemment, le groupe de travail propose, à des fins didactiques, la réalisation d'un guide méthodologique à l'usage des collectivités locales pour la création de chemins de fer touristiques.

(195) SIMPSON Brian, président de la commission tourisme au Parlement européen.

10.3.2.2 LES PASSAGES À NIVEAU

Après étude :

- des outils et méthodes visant à assurer la sécurité des chemins de fer touristiques ;
- des conditions d'exploitation : vitesse faible, fréquence modeste... ;
- des données d'accidentologie,
- de l'importance de faciliter la création de chemins de fer touristiques pour le tourisme en espace rural.

Le groupe de travail propose d'attirer l'attention du ministre en charge des Transports sur la prise en compte des particularités des chemins de fer touristiques dans la gestion des passages à niveau.

Recommandation 17

Dans la mesure où un exploitant s'engage dans une démarche d'amélioration de la sécurité, le groupe de travail préconise que les chemins de fer touristiques deviennent, à proportion des investissements réalisés, éligibles à une aide spécifique de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

10.3.3 PRÉCONISATIONS DE MISE EN RÉSEAU

10.3.3.1 UNE INTÉGRATION AU SYSTÈME FERROVIAIRE

Même modestes, les chemins de fer touristiques apparaissent contributeurs au système ferroviaire.

Pour que les chemins de fer touristiques soient considérés comme des acteurs à part entière, et après écoute des difficultés rencontrées par les exploitants[196], le groupe de travail préconise de confier à un référent national les points bloquants entre RFF, la SNCF et les acteurs concernés.

Le renforcement des mesures de sécurité ne doit pas faire obstacle, du point de vue du groupe de travail, au projet de création et de développement des chemins de fer touristiques ; ainsi il paraît hasardeux de transposer pour les chemins de fer touristiques des mesures élaborées pour des trains rapides[197].

(196) TRICOT Romain, président du Train Thur Doller Alsace, passage de la RN 66 pour arriver en gare de Cernay (Bas-Rhin), notamment.
(197) Clôtures notamment.

La mise en œuvre de mesures fondées sur une reconnaissance mutuelle, visant à la mise en place de bons échanges entre la SNCF et les chemins de fer touristiques, semble une condition essentielle pour le succès de la filière.

Le coordinateur bénéficierait notamment de la désignation par RFF et par la SNCF de deux référents nationaux en charge des relations et d'un dialogue continu avec les chemins de fer touristiques.

À moyen et à long terme, le groupe de travail préconise que soient mises en place les conditions d'interpénétration entre les offres :

• prolongation de la circulation d'un train touristique sur une voie RFN exploitée ;

• prolongation de la circulation d'un TER sur une voie ferrée exploitée pas un chemin de fer touristique.

Recommandation 18

Nomination d'un référent national chargé des points bloquants pouvant survenir entre les exploitants et les acteurs du système ferroviaire.

10.3.3.2 UNE IDÉE DE RÉGIE PUBLICITAIRE

La fréquentation annuelle des trains touristiques s'élève à des milliers de visiteurs, voire au niveau local par année. Ces visiteurs se retrouvent « captifs » dans un univers qui leur rappelle ou qui leur évoque une époque passée, ou le train était un élément essentiel dans la vie des Français (c'est seulement dans les années soixante-dix que la plupart des Français ont pu partir en vacances, en famille, en automobile).

Ce public captif, essentiellement familial, est une cible privilégiée pour retrouver un ancien mode publicitaire : celui des publicités encadrées dans les compartiments voyageurs, comme il en existait jusque dans les années soixante et soixante-dix.

Cette communication de « niche » a l'avantage d'être très précisément ciblée, vis-à-vis d'un public familial, captif, le temps d'une balade dans la France d'avant et d'après-guerre.

Ce public précis, dans un tel contexte, au regard de son nombre croissant ne peut qu'intéresser une certaine catégorie d'annonceurs, dont les enseignes ont un côté « historique » ou « rétro ».

La mise en œuvre

Elle pourrait être calquée sur le système qui régit la publicité pour les radios commerciales indépendantes :

En effet, toutes ces radios se sont affiliées à un GIE, qui, en fonction de leur nombre d'auditeurs par jour et par an, leur reverse une somme annuelle, correspondant à leur performance en termes d'audience.

De leur côté, les radios concernées, reçoivent chaque semaine des messages publicitaires enregistrés qu'ils doivent diffuser dans leurs meilleurs créneaux horaires réservés à la publicité.

Il est donc facile d'imaginer que chaque réseau ferroviaire touristique affilié reçoive des affichettes et une rétribution annuelle correspondant au nombre d'entrées de sa saison et au nombre d'espaces « cadres à publicités » contenus dans ses wagons.

Régie commune, qui reste à créer

Elle pourrait être mise en place par un spécialiste de la publicité et de la communication[198] avec la collaboration de la fédération Unecto et être créée de manière extérieure et indépendante. Elle peut également prendre son existence au sein d'une régie déjà en place qui développerait là un nouveau secteur d'activité.

Recommandation 19

Le groupe de travail préconise la création d'une régie publicitaire.

10.3.3.3 DÉVELOPPEMENT DE TRAINS CROISIÈRES

La France ne possède pas sur son territoire de trains de luxe[199] comme dans d'autres pays (Australie, Thaïlande, Inde et plus près de nous au Royaume-Uni).

Ces trains tout en jouant sur la nostalgie, viseraient à développer un tourisme haut de gamme pour des usagers disposant d'un pouvoir d'achat élevé. De plus ils utilisent des véhicules le plus

(198) BERTHOMIER Lionel, publicitaire de l'agence Carat. COLTIER Thierry, auditionné en qualité de directeur de l'agence Kanopée.

(199) Ancienne rame du groupe Accor dite « Pullman Express » actuellement propriété de la SNCF et non utilisée.

souvent historiques permettant ainsi leur sauvegarde et leur présentation en situation réelle. Les voies utilisées sont ou seraient celles de parcours secondaires.

La France a une capacité à générer ce tourisme ferroviaire. En effet nous pouvons imaginer le voyage suivant. Un groupe de touristes est pris en charge à Paris, puis par train se dirige vers la Touraine, ses châteaux et vignobles, puis direction la Charente, puis le Bordelais, direction Toulouse, puis les rives de la Méditerranée et remontée par la vallée du Rhône.

Le matériel utilisé pourrait être celui de l'ancienne Compagnie des Wagons-Lits[200] avec voitures-lits, wagon salon, restaurant et tracté sur certains secteur en mode vapeur avec des locomotives historiques. Lors de ce voyage serait proposé des défilés de mode, des dégustations de produits (vins, digestifs, productions locales) ainsi que des présentations de produits de luxes tels que sacs, foulards et parfums par des maisons de renom.

Ce type de tourisme ferroviaire fonctionne très bien à l'étranger alors pourquoi pas chez nous ?[201] Il est créateur d'emplois, permet la sauvegarde du patrimoine ferroviaire, la découverte de nos régions et la promotion et vente des productions de prestige françaises.

Recommandation 20

Le développement des trains croisières correspond à un type de tourisme qui ne peut être mis en place et géré que par une structure commerciale forte ayant de l'expérience et le statut d'entreprise ferroviaire.

10.3.3.4 TYPE DE SCHEMA LOCAL

Un autre schéma plus local peut être proposé pour un tourisme de masse. Citons l'exemple de l'utilisation possible du réseau ferroviaire du département de la Nièvre. Ce réseau de 210 km environ, comprenant l'embranchement de Château-Chinon de 23 km, a la particularité de permettre de faire le tour du département sans en quitter les limites administratives, tout en traversant des territoires touristiques. La Nièvre est un département fortement lié au rail avec la présence d'un des plus important technicentre de la SNCF à Varennes-Vauzelle à côté de Nevers.

Une partie du réseau est sous exploitation SNCF ouverte au trafic voyageur, une autre exploitée par une compagnie ferroviaire privée ne servant qu'au transport de marchandises et une troisième partie fermée au trafic. Sur ces parcours il pourrait être envisagé une circulation touristique, soit fractionnée avec plusieurs types de matériel, soit en boucle complète.

La particularité de ce tracé est qu'il traverse des secteurs à fort potentiel touristique. Decize et son port, le début du canal du Nivernais. Le canal du Nivernais avec sa navigation de plaisance (deuxième en fréquentation après le canal du Midi) et sa véloroute inscrite au schéma national des véloroutes voies vertes. Château-Chinon avec ses musées, son point de vue ferroviaire et la porte d'entrée du parc naturel du Morvan. Tamnay-en-Bazois et ses poteries. Corbigny avec son abbaye, son histoire et sa tuilerie traditionnelle. Tannay et son vignoble. Clamecy, ville historique, et son port lié au flottage du bois. Varzy, son musée et son vélorail. Prémery avec son château et son musée des grés. Guérigny et son passé maritime, bien que située au centre de la France, son musée des forges royales et de la métallurgie. Enfin Nevers, ville d'art et d'histoire, ville de la faïence, de Bernadette Soubirous.

Le parcours traverse des sites et paysages remarquables.

La mise en exploitation de tourisme ferroviaire pourrait se faire dans un premier temps de manière fractionnée sur l'embranchement de Tamnay - Château-Chinon avec un train touristique classique et sous forme de cyclo-draisines sur le val de Sauzay (Varzy-Clamecy et Varzy-Arzembouy). Une étude préliminaire effectuée par un organisme spécialisé est cependant nécessaire. La partie sur Château-Chinon pourrait être exploitée avec une traction vapeur alimentée au bois issue des forêts locales et renforcerait ainsi la politique environnementale liée à la forêt.

Voici donc deux exemples de déploiement de nouveaux trains et activités liées au tourisme ferroviaire.

(200) Ancienne rame du groupe Accor dite « Pullman Express » actuellement propriété de la SNCF et non utilisée.
(201) Le Venice Simplon Orient Express (VSOE) circule régulièrement entre London et Venezia, une partie de son parcours passe par la France.

Figure 10 : Carte des voies ferrées du département de la Nièvre à leur développement maximum.

10.3.4 PRÉCONISATIONS DE NATURE ENVIRONNEMENTALE

10.3.4.1 DES OUTILS AU SERVICE DE LA PRéSERVATION ET DE LA MISE EN VALEUR D'ESPACES NATURELS SENSIBLES

Vu les bénéfices apportés par les chemins de fer touristiques relatifs à la programmation des flux et à leur consommation d'espaces, le groupe de travail propose au ministère en charge de l'Environnement que les dispositions réglementaires applicables aux zones naturelles sensibles ne fassent pas obstacle à la circulation ou à la création de chemins de fer touristiques[202]. Le groupe de travail note en effet que la volonté du législateur est à la fois la préservation mais aussi la mise en valeur des espaces naturels remarquables. Le groupe de travail souhaite que ce rapport contribue à la reconnaissance des atouts des chemins de fer touristiques pour les politiques environnementales.

10.3.4.2 LA CHAUFFE AU BOIS DES LOCOMOTIVES A VAPEUR

Pour favoriser les initiatives nouvelles créatrices d'emploi et réduisant les nuisances, le groupe de travail préconise une information amont des organismes susceptibles de proposer leurs services aux exploitants (Oséo), par exemple en ce qui concerne la chauffe au bois des locomotives à vapeur.

10.3.4.3 LE RECYCLAGE DE VIEILLES TRAVERSES EN BOIS

Les anciennes voies de chemin de fer sont composées de rails fixés sur des traverses en bois. Ces traverses en bois étaient imprégnées de créosote, un produit toxique qui se compose d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et permet de lutter contre la pourriture du bois. Avec le temps, les traverses doivent être changées et il se pose alors le sujet de leur traitement pour qu'elles ne polluent pas l'environnement[203]. Les lignes exploitées par les chemins de fer touristiques disposent souvent de traverses très anciennes ; si anciennes que les agents fongiques, bactériens, les insectes les réduisent à peu de choses[204]. Les exploitants se trouvent aujourd'hui dans l'incapacité de transporter ce qu'il reste de traverses très anciennes (deux fois leur espérance de vie) vers des centres de retraitement comme l'impose la réglementation alors que les principes chimiques ne sont plus actifs depuis longtemps et que le coût de retraitement est élevé.

Recommandation 21

Le groupe de travail préconise que les traverses en bois âgées de plus de 60 ans (la durée de vie active d'une traverse est de 30 ans environ) puissent être enfouies par les exploitants de chemins de fer touristiques en dérogation des dispositions ordinaires.

(202) LOZAC'H Nicole, auditionnée en qualité de présidente du chemin de fer des Côtes-du-Nord et, selon informations du bureau d'études À dessein, auteur d'une étude pour la Cirest relative à l'implantation d'un chemin de fer touristique littoral à l'Île de la Réunion.

(203) Question écrite n° 17164 de Mme Marie-Christine Blandin (Nord - Europe Écologie Les Verts) publiée dans le JO Sénat du 10 février 2011, p. 292.

(204) Les traverses du train à vapeur de Touraine ont été détruites par des termites.

11. TABLEAU RÉCAPITULATIF DES 21 RECOMMANDATIONS

Numéro	Recommandation	Synthèse	Renvoi
1	Connecter physiquement et commercialement les Chemins de fer touristiques et les TER.	Facilitation de l'accès de clientèles urbaines et suburbaines.	§ 3.4.
2	Inclure une composante touristique à l'évaluation des projets ferroviaires.	Le potentiel touristique, aujourd'hui ignoré est parfois déterminant.	§ 4.2.
3	Rédaction d'un guide pédagogique à l'attention des élus et décideurs locaux.	Les élus et décideurs locaux attendent une information claire et précise sur les outils et les méthodes permettant d'analyser et de mettre en œuvre un projet de chemin de fer touristique.	§ 4.4.
4	Sensibilisation du Ministère en charge de l'environnement à propos des caractéristiques particulières des chemins de fer touristiques.	Les chemins de fer touristiques contribuent à la préservation et à la mise en valeur d'espaces naturels sensibles ; les dispositions d'ordre réglementaire ne doivent pas constituer un obstacle.	§ 4.5.
5	Extension du cadre des « Opérateurs Ferroviaires de Proximité » aux exploitants de chemins de fer touristiques.	Il n'existe actuellement aucune solution satisfaisante pour transporter, par voies ferrées, des véhicules ferroviaires pour permettre leurs transferts entre sites et des acheminements sans voyageurs.	§ 4.6.
6	Création ou adaptation de deux formations : Une nouvelle formation initiale qualifiante et une formation continue pour les agents de la fonction publique territoriale.	Besoins exprimés par les opérateurs.	§ 5.
7	Une charte Interministérielle pour le développement des chemins de fer touristiques.	Renouvellement de la charte de 2001.	§ 6.
8	Amélioration des règles fiscales permettant la déduction partielle des frais engagés par les bénévoles au titre de leurs actions au profit des chemins de fer touristiques.	L'action des bénévoles est déterminante pour la composante patrimoniale et l'animation des sites.	§ 8.4.
9	La suppression des passages à niveau pour les trains touristiques ne semble pas constituer une réponse adaptée à une accidentologie faible.	Besoin exprimé par les porteurs de projets.	§ 8.4.
10	Elaboration d'un cadre et de dispositions destinées à minimiser les conséquences de risques naturels sur les exploitations.	Les chemins de fer touristiques établis en zones de montagne sont exposés à des risques naturels, qu'ils sont actuellement seuls à supporter.	§ 8.10.
11	Encourager le préchauffage et la chauffe au bois des locomotives à vapeur.	Réduction de la pollution de l'air et valorisation de la filière bois	§ 8.12.
12	Elaboration d'une charte de partenariat entre les offices du tourisme et les chemins de fer touristiques.	Les offices de tourisme constituent les interlocuteurs de proximité des exploitants de chemins de fer touristiques.	§ 8.14.
13	Inscrire dans la charte le principe des circulations occasionnelles de matériels historiques sur le Réseau Ferré National à l'exception des lignes à grande vitesse.	La circulation de trains historiques depuis les grandes gares parisiennes est un emblème de l'histoire ferroviaire.	§ 10.2.

Numéro	Recommandation	Synthèse	Renvoi
14	Encourager l'élaboration de canaux de commercialisation pour marchés lointains et à des accords de promotion croisée avec la SNCF.	Les marchés lointains sont hors de portée des opérateurs ; des accords de promotion de promotion croisée avec la SNCF permettraient d'établir des synergies.	§ 10.2.
15	Initialisation d'une démarche qualifiante des exploitants associée à un effort pédagogique.	L'accès et de nouveaux canaux de commercialisation doit s'accompagner d'une démarche qualifiante destinée à rassurer les prescripteurs.	§ 10.2.
16	Utilisation des données suivantes pour quantifier l'activité des chemins de fer touristiques : Entrées payantes et voyageurs kilomètres transportés.	Les données de la filière doivent traduire les flux touristiques et une quantité de déplacements.	§ 10.3.
17	Eligibilité des Chemins de fer touristiques à une aide spécifique de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.	Les projets ne sont pas éligibles aux aides financières conçues pour les infrastructures. Cette situation mériterait d'être corrigée.	§ 10.3.
18	Nomination d'un coordinateur interministériel.	Prise en compte de la nature transversale des projets et des situations, résolution des situations de blocage et contributions aux actions de prospectives.	§ 10.3.
19	Création d'une régie publicitaire.	Augmenter les revenus des exploitants	§ 10.3.
20	Encourager le développement des trains croisières.	Les trains croisières rencontrent un grand succès à l'étranger.	§ 10.3.3.
21	Dérogation permettant l'enfouissement des traverses en bois âgées de plus de 60 ans.	Les textes prévoient le recyclage de traverses créosotées qui semble peu justifié pour des traverses très âgées.	§ 10.3.4.

12. LISTE DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES[205]

Indice	Chemin de fer touristique	Code postal classique	Ville / siège social	Type de voie ferrée
1	Musée du Cheminot	01500	AMBÉRIEUX-EN-BUGEY	VN
2	Chemin de fer touristique du Vermandois	02104	SAINT-QUENTIN	VN
3	A3TV Montluçon Auvergne	03100	MONTLUÇON	VN
4	Chemin de fer de Provence	06000	NICE	V 100
5	Train des Merveilles / TER Paca	06000	NICE	VN
6	Train des Pignes	06260	PUGET-THÉNIERS	V 100
7	SGVA	07270	BOUCIEU-LE-ROI	V 100
8	Chemin de fer du Vivarais	07300	TOURNON-SUR-RHÔNE	V 100
9	Chemin de fer touristique du Sud des Ardennes	08200	SEDAN	VN
10	Train touristique du Larzac	12100	MILLAU	VN
11	Gentiane Express	15190	CONDAT	VN
12	Chemin de fer de Charente-Limousine	16500	CONFOLENS	VN
13	Train touristique de Saint-Trojan	17370	SAINT-TROJAN-LES-BAINS	V 60
14	Train des Mouettes	17600	SAUJON	VN
15	Chemins de fer corses	20000	AJACCIO	V 100
16	Autorails de Bourgogne France-Comté	21000	DIJON	VN
17	Train touristique des Lavières	21120	IS-SUR-TILLE	V 60
18	Chemin de fer touristique de l'Auxois	21150	VENAREY-LES-LAUMES	VN
19	Chemin de fer de la vallée de l'Ouche	21360	BLIGNY-SUR-OUCHE	V 60
20	Chemin de fer de Centre-Bretagne	22300	LANNION	VN
21	Chemin de fer des Côtes-du-Nord	22360	LANGUEUX	V 100
22	Chemin de fer touristique Pontarlier-Vallorbe	25370	LES HÔPITAUX-NEUFS	VN
23	La ligne des horlogers / TER Franche-Comté	25500	MORTEAU	VN
24	Autorail X2800 du Haut-Doubs	25800	VALDAHON	VN
25	Chemin de fer de la vallée de l'Eure	27120	PACY-SUR-EURE	VN
26	Train à vapeur des Cévennes	30140	ANDUZE	VN
27	Le Transpyrénéen / TER Midi-Pyrénées	31000	TOULOUSE	VN
28	AAATV Midi Pyrénées 241 P 9	31000	TOULOUSE	VN
29	Chemin de fer touristique du Tarn	31018	TOULOUSE	V 60
30	Petit train d'Artouste	31432	TOULOUSE	V 60
31	Le train à vapeur de Toulouse	31590	VERFEIL	VN
32	Train touristique Guîtres-Marcenais	33230	GUÎTRES	VN
33	Tramway du Cap Ferret	33950	LÈGE-CAP-FERRET	V 60
34	Train du Bas-Berry	36240	ÉCUEILLÉ	V 100
35	Train à vapeur de Touraine	37120	RICHELIEU	VN
36	Train à vapeur du lac de Rillé	37330	COURCELLES-DE-TOURAINE	V 60
37	Chemin de fer de la Mure / département de l'Isère	38450	SAINT-GEORGES-DE-COMMIERS	V 100
38	Train de l'écomusée de Marquèze	40630	SABRES	VN
39	Train touristique de la vallée du Loir	41100	THORÉ-LA-ROCHETTE	VN
40	Grand Roanne Agglomération	42300	ROANNE	V 60

(205) La dynamique de la population des chemins de fer touristiques a pu conduire à des erreurs ou omissions, le groupe de travail réclame, pas avance, l'indulgence du lecteur.

Indice	Chemin de fer touristique	Code postal classique	Ville / siège social	Type de voie ferrée
41	Chemin de fer touristique du Haut-Forez	42380	ESTIVAREILLES	VN
42	Voies ferrées du Velay	43220	DUNIÈRES	V 100
43	Le train des gorges de l'Allier / TER Auvergne	43300	LANGEAC	VN
44	Loco vapeur 141 R 1199	44000	NANTES	VN
45	Chemin de fer de Pithiviers	45300	PITHIVIERS	V 60
46	AAATV Centre / Val de Loire 141 R 840	45400	FLEURY-LES-AUBRAIS	VN
47	Chemin de fer touristique de la vallée du Lot	46160	CAJARC	VN
48	Chemin de fer touristique du Haut-Quercy	46600	MARTEL	VN
49	Train touristique de l'Albret	47600	NÉRAC	VN
50	Les amis du Petit Anjou	49000	ANGERS	V 100
51	Train touristique du Cotentin	50230	AGON-COUTAINVILLE	VN
52	Train touristique Estemay-Sézanne	51121	SÉZANNE	VN
53	Association du chemin de fer historique de la Voie sacrée	55000	BAR-LE-DUC	V 100
54	Le Tire-Bouchon / TER Bretagne	56400	AURAY	VN
55	Train touristique Blavet-Océan	56400	AURAY	VN
56	Association du chemin de fer forestier	57560	ABRESCHVILLER	V 60
57	Chemin de fer touristique de la vallée de la Canner	57640	VIGY	VN
58	Train touristique de la vallée de la Scarpe	59230	SAINT-AMAND-LES-EAUX	V 60
59	Tramway touristique de la vallée de la Deule	59520	MARQUETTE-LEZ-LILLE	VN
60	Chemin de fer de la Suisse normande	61430	BERJOU	VN
61	Chemin de fer touristique de la vallée de l'Aa	62380	BAYENGHEM-LÈS-SENINGHEM	VN
62	Association des passionnés de l'X 2800	63000	CLERMONT-FERRAND	VN
63	Locomotive 141 R 420	63408	CHAMALIÈRES	VN
64	Chemin de fer du Livradois Forez	63600	AMBERT	VN
65	SNC Lavalin / Panoramique des Dômes	63870	ORCINES	V 100
66	Chemin de fer de la Rhune / département des Pyrénées-Atlantiques	64310	SARE	V 100
67	Train du Pays cathare et du Fenouillères	66220	SAINT-PAUL-DE-FENOUILLET	VN
68	Le Train Jaune / TER Languedoc-Roussillon	66500	VILLEFRANCHE-DE-CONFLENT	VN
69	AAATV Alsace 141 TB 424	68000	COLMAR	VN
70	Cité du train / Musée national des Chemins de fer	68200	MULHOUSE	VN
71	Chemin de fer touristique du Rhin	68 280	ANDOLSHEIM	VN
72	Train Thur Doller Alsace	68 703	CERNAY	VN
73	Chemin de fer touristique d'Anse	69 480	ANSE	V 60
74	Chemin de fer touristique de la Brévenne	69 610	STE FOY-L'ARGENTIERE	VN
75	Les chemins de fer du Creusot	71 200	LE CREUSOT	VN
76	Chemin de fer touristique de la Sarthe	72 160	BEILLÉ	VN
77	Chemin de fer du Montenvers	74 400	CHAMONIX	V 100
78	Mont Blanc Express / TER Rhone Alpes	74 400	CHAMONIX	VN
79	Tramway du Mont Blanc	74 400	CHAMONIX	V 100
80	Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires	75 010	PARIS	VN
81	Pacific Vapeur Club	76 303	SOTTEVILLE LES ROUEN	VN
82	Train Touristique Étretat Pays de Caux	76 790	LES LOGES	VN
83	AJECTA Longueville	77 650	LONGUEVILLE	VN
84	Tacots des Lacs	77 800	GREZ SUR LOING	V 60
85	Chemin de fer de la Baie de Somme	80 230	SAINT VALÉRY SUR SOMME	V 100

Indice	Chemin de fer touristique	Code postal classique	Ville / siège social	Type de voie ferrée
86	Le P'tit train de la Haute Somme	80 340	BRAY SUR SOMME	V 60
87	Le Petit train de Montclar	82 230	MONTCLAR-DE-QUERCY	V 60
88	Train Touristique Centre Var	83 600	CARNOULES	VN
89	APCC 6570	84 200	CARPENTRAS	VN
90	Chemin de fer de Vendée	85 290	MORTAGNE SUR SÊVRE	VN
91	Chemin de fer Touristique Limousin Périgord	87 100	LIMOGES	VN
92	L'autorail Limousin	87 170	ISLE	VN
93	Train touristique Puisaye Forterre	89 130	TOUCY VILLE	VN
94	Le petit train de l'yonne	89 440	MASSANGIS	V 600
95	Train du port aux Cerise	91 210	DRAVEIL	V 60
96	La Vapeur du Trieux	92 000	NANTERRE	VN
97	Chemin de fer des Chanteraines	92 390	VILLENEUVE LA GARENNE	V 60
98	Matériel Ferroviaire Patrimoine National	94 190	VILLENEUVE ST GEORGES	VN
99	Musée des Tramways à Vapeur et des Chemins de fer Secondaires Français	95 430	BUTRY SUR OISE	V 60
100	Chemin de fer touristique de la Canne	97 139	ABYMES	V 100
101	Le train des plantations	97 230	SAINTE MARIE	V 100
102	Ti' Train longtemps	97 400	SAINT DENIS DE LA REUNION	V 100

13. PERSONNES CONSULTÉES OU AUDITIONNÉES

ALTHUSER Jean-Michel, président du Chemin de fer historique de la Voie sacrée

BEAU Marie-Odile, chef du bureau des clientèles touristiques à la sous-direction du tourisme (DGCIS)

BALENSI Jean-Paul, membre du Comité national d'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG)

BERNARD Michel, vice-président en charge du tourisme de Grand Roanne Agglomération

BIESSE Danièle, office de tourisme Mont d'Or Lac

BINETRUY Jean-Marie, député du Doubs

BONNOTTE Philippe, maire de Sézanne

BOUDAY Christian, vice-président du conseil général du Doubs, p/o BUISINE Jean-Claude, conseiller général et président du Syndicat mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

BOUSQUET Murielle, consultante en tourisme

CHAPUIS Maryline, responsable tourisme de Grand Roanne Agglomération

CHARLES Jérôme, Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), division métros et chemins de fer locaux

COINTE Yves, vice-président du Chemin de fer touristique du Sud des Ardennes

COLTIER Thierry, consultant en tourisme

COURADON Patrick, directeur des Chemins de fer de Provence à Veolia

COUROT Bertrand, maire de Sainte-Menehould, président de la Communauté de communes

DAFFIS Jacques, vice-président de Fédécrail

DAUVILLIERS Annie, direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

DEMARTHE Pascal, président du comité départemental du tourisme de la Somme

DEQUE Gérard, vice-président de la Communauté de communes du Mont d'Or et des Deux Lacs

DERMENONVILLE Laurence, conseillère technique tourisme auprès du ministre de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme

DUPUIS Olivier, secrétaire général du Comité national des entreprises d'insertion

FOURNIER Luc, ministère de la Culture, Dapa

FRANÇAIS Rémi, SNCF Proximités, TER touristiques

GALVIN Charles, vice-président délégué chargé de l'Isère numérique, de la forêt, de la filière bois et de l'économie rurale et montagnarde

GEOFFRAY Jérôme, SNC Lavalin

GRISON Guillaume, président de l'Ajecta

GUERRINHA Christophe, service TER, région Languedoc-Roussillon

GUIMEZANES Yves, président du TPCF

HAUSSOULLIER Stéphane, maire de Saint-Valéry-sur-Somme, président de la Communauté de communes Baie de Somme Sud et président de la commission tourisme au Syndicat mixte Picardie maritime & Parc naturel régional

HOGREL Nicolas, expert référentiel d'exploitation à Réseau ferré de France (RFF)

HUSSON Jean-Michel, président du Chemin de fer de la vallée de l'Eure

JANNEAU Olivier, président du musée des Tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires à Butry-sur-Oise

JEANNEROT, président du conseil général du Doubs et sénateur du Doubs

LACARRIERE Hervé, président du Chemin de fer touristique du Haut-Quercy

LARRIEU Guy, expert ouvrage

LECHAUGUETTE Christian c/o maire du Crotoy Jean-Louis WADOUX

LÉPINE Francis, président de l'Udotsi Somme

LÉVÊQUE Sonia, directrice du Pays Thur Doller

LESCAT Jean-Paul, président de la Fédération des amis des chemins de fer secondaires (Facs)

LETOCART Michel, maire de Noyelles-sur-mer

LOTTIN Nicolas, conseiller général indépendant et président de l'Association des chasseurs de la baie de Somme

LOZAC'H Nicole, présidente des Chemins de fer des Côtes-du-Nord

MARCHI Jean-Jacques, auteur de « Le tourisme ferroviaire à petite vitesse »

MASSIAS Didier, maire de Feugarolles

MASSET Yves, maire de Cayeux-sur-Mer

MIARD Christophe, conseil général d'Isère, directeur du Territoire de la Matheysine

MONANGE Pascal, président de l'association AATY

MONNET Hervé, directeur adjoint des routes, conseil général de l'Isère MOREL Michel, président de la Communauté de communes du Mont d'Or et des Deux Lacs

NEULET Samuel, chargé d'assurances, réglementation, prévention à la Fédération française de cyclotourisme (FFCT)

PAQUETTE Florent, maire des Hôpitaux-Neufs

PINATON-VITTOZ Sophie, Isère Tourisme, responsable du pôle aménagement et développement, chef de projet chemin de fer de la Rhune

PISSARD Isabelle, directrice d'Isère Tourisme

POLINO Marie-Noëlle, secrétaire générale de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF)

REBILLARD Julien, chargé de développement, Chemin de fer de la baie de Somme

REYMOND Daniel, directeur de Travys Transports Vallée de Joux Yverdon-les-Bains Ste-Croix SA

RICHARD Jean-Baptiste, bénévole, Amicale des Anciens et Amis de la traction vapeur

ROHOU Jean-Louis, ancien secrétaire général de RFF, chargé de mission RFF

ROLAND-GOSSELIN Louis, vice-président Europe SNC Lavalin

SOLOMÉ-GENEVRAY Laurent, directeur de TC Dôme

TESTU Maurice, président du CFBS

TIMCOWSKY Vincent, président de l'Association du chemin de fer des Chanteraines

TONNAIRE Gilles, secteur agriculture, Bienvenue à la ferme

TRAVÉ Armelle, responsable développement des projets Service TER Région Languedoc-Roussillon

ZIELINGER François, directeur de SAS Citev

14. COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

AUSTI Pierre-Stéphane, président du groupe de travail, président de Rail Europe

BOULAN Étienne (p/o de la direction des trains touristiques de Veolia transports)

CHAPON Jean, ancien administrateur de la SNCF

COTHENET Michel, commissaire à l'aménagement du massif du Jura à la Datar

GASC Jean-Michel, rapporteur, expert ferroviaire

GIROT Gérard, président de la SGVA, l'association des bénévoles du Vivarais

MICHEL Jacques, Offices de tourisme de France - Fédération nationale

POIX Louis, président de l'Unecto

STEINMETZ Claude, direction ferroviaire Veolia Transports

TUZET Jean-Baptiste, rapporteur, animateur à Radio France

15. LE SECRÉTARIAT DU CONSEIL NATIONAL DU TOURISME

BALANDRAUD Jean-Louis, secrétaire général

KAMARA Jocelyne, chargée de mission

SARNAVSCAIA Elisaveta, chargée d'études stagiaire

NAPPEZ Baptiste, chargé d'études stagiaire

16. PRÉSENTATION DU RAPPORTEUR

Jean-Michel GASC est né en 1958 en région parisienne. Ses études l'ont mené à étudier depuis le lycée Diderot à Paris jusqu'à l'économie touristique à Toulouse et Bordeaux (DESS). Il a travaillé dix ans à bord des trains de la Compagnie internationale des wagons-lits. Il a exercé pendant huit ans des fonctions bénévoles au sein d'une importante association de préservation de matériels ferroviaires. Il a effectué un second cycle universitaire à Toulouse puis un troisième à Bordeaux ; pendant ce cursus, il a effectué un stage au sein de l'Agence française d'ingénierie touristique. Il est l'auteur d'un inventaire des chemins de fer touristiques français. Il a créé en 1994 le bureau d'études « À Dessein » spécialisé dans l'aide aux collectivités locales pour la création et le développement de chemins de fer touristiques. Une démarche originale l'a conduit à réaliser aussi bien des expertises de terrain et d'importants travaux d'études partout en France. Il est l'auteur de nombreux travaux sur le sujet, et d'articles dans la revue Espaces. Les études et expertises réalisées par le bureau d'études À Dessein ont contribué à l'élaboration de nombreux plans de financement et de développement de chemins de fer touristiques. Depuis 2007, Jean-Michel GASC est le conseiller technique de l'Unecto, il a notamment promu un rapprochement entre exploitants et collectivités locales. Depuis 2010, il est « officier » de Fédécrail, Fédération européenne des chemins de fer touristiques. Il est un des rares spécialistes des chemins de fer touristiques français.

17. INDEX DES FIGURES

Figure 1 : Évolution de 1828 à 2009 du kilométrage des voies ferrées ouvertes au service voyageurs 12

Figure 2 : Capture d'écran d'une partie de la page d'accueil du site SNCF dédié aux TER touristiques. 15

Figure 3 : Capture d'écran de la page d'accueil du site de la Fédération des vélorails de France 32

Figure 4 : Implantation des chemins de fer touristiques en France 35

Figure 5 : Carte de la répartition approximative des modes de traction principaux 36

Figure 6 : Répartition approximative des chemins de fer touristiques selon le type d'écartement de leur voie ferrée 37

Figure 7 : Fréquentation des chemins de fer touristiques français entre 1987 et 2011 38

Figure 8 : Coûts externes moyens passagers 2 000 (hors congestion), en euros pour 1 000 passagers.km. 43

Figure 9 : Impacts comparés du chemin de fer, de l'autocar et de l'automobile (en utilisation touristique). 43

Figure 10 : Carte des voies ferrées du département de la Nièvre à leur développement maximum 64

18. GLOSSAIRE

AFAC – Association Française des Amis du Chemin de fer

AFIT – Agence Française de l'Ingénierie Touristique

AJECTA – Association de Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois

AHICF – Association pour l'Histoire des Chemins de fer

AOT – Autorités Organisatrice des Transports

APPA – Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique

ARAF – Autorité de Régulation des Activités ferroviaires

CAHT – Chiffre d'Affaires Hors Taxes

CAPE – Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure

CFBS – Chemin de Fer de la Baie de Somme

CFT – Chemin de Fer Touristique

CFTHQ – Chemin de Fer Touristique du Haut-Quercy

CFTSA – Chemin de Fer Touristique du Sud des Ardennes

CFBS – Chemin de Fer de la Baie de Somme

CFVE – Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure

CITEV – Compagnie Internationale des Trains Express à Vapeur

CNESTG – Commission Nationale pour l'Évaluation de la Sécurité des Transports Guidés

CNFPT – Centre National de la Fonction Publique Territoriale

DATAR – Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

DGCIS – Direction Dénérale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services

DGITM – Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer/Paris

DIREN – DIrection Régionale de l'ENvironnement

DRR – Document de Référence du Réseau (RFF)

ÉPIC – Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

EPT – Emploi Plein Temps

EPSF – Établissement Public de Sécurité Ferroviaire

ERA – European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)

GID – Gestionnaire d'Infrastructure Délégué

HLP – Haut Le Pied, se dit d'une circulation ferroviaire sans voyageurs

HRA – Heritage Railways Association/Angleterre

FACS – Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires

FNOTSI – Fédération Nationale des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative

IFSTTAR – Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

INREST – Aujourd'hui IFSTTAR

LOTI – Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MEDDE – Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

NStCM – Nyon - Saint-Cergue - Morez

OFP – Opérateurs Ferroviaires de Proximité

OMT – Organisation Mondiale du Tourisme

PME – Petites et Moyennes Entreprises

PMR – Personnes à Mobilité Réduite

PNUE – Programme des Nations Unies pour l'Environnement

PREDIT – Programme de REcherche et D'Innovation dans les Transports terrestres

RFF – Réseau Ferré de France

RFN – Réseau Ferré National

RN – Route Nationale

RTC – Rails to Trails Conservancy/Washington DC

SETRA – Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements

SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français

STRMTG – Service Techniques des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés

TER – Transports Express Régionaux

TGV – Train à Grande Vitesse

UNECTO – Union Nationale des Exploitants de Chemins de fer Touristiques et de Musées/Paris

VDMT – Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

VFIL – Voies Ferrées d'Intérêt local

VUTR – Voies Uniques à Trafic Restreint

Qu'ils soient miniatures ou en grandeur réelle, de tous temps les trains ont fait l'objet d'une passion le plus souvent nostalgique de l'emblématique traction à vapeur. Les locomotives rutilantes et fumantes sont des œuvres d'art et sont aujourd'hui classées comme telles. Le monde du rail garde une forte attractivité dans l'imaginaire des techniciens ou non, des inventeurs, des écrivains, des cinéastes, même de ses utilisateurs quotidiens, et bien évidemment des touristes. Et comme culture et tourisme sont indéfectiblement liés, « L'Orient Express » et « La bête humaine » continuent a faire rêver et mobiliser une grande partie de l'humanité!

La centaine de trains qualifiés de touristiques en activité en France, constitue pour notre pays un véritable atout car ils sont l'objet d'une attractivité exceptionnelle. Chaque année près de quatre millions de passagers occasionnels montent dans ces trains. Ils pourraient même être plus nombreux !

Ces exploitations sont presque toutes rassemblées dans une fédération très dynamique : l'UNECTO. L'engouement pour les trains existe aussi au niveau de l'Union européenne. FEDECRAIL, une association internationale, les coordonne dans un but d'entraide et de valorisation de ces chemins de fer tous plus originaux les uns que les autres.

La première difficulté pour analyser de façon raisonnée ce domaine réside dans le fait que ces trains sont d'une extrême diversité, dont l'éventail commence avec l'usage de la voie étroite, moins que métrique, du type du chemin de fer du Jardin d'acclimatation de Paris, jusqu'aux grands trains qui, étaient il y a peu de temps, encore en exploitation commerciale sur des voies classiques nationales et internationales.

La seconde difficulté est que la forme de gestion de ces entités est fortement diversifiée et largement fondée sur le bénévolat, tant pour la rénovation des matériels roulants que pour leur exploitation. Parmi les autres sujets de préoccupation, il y a la propriété mais surtout l'entretien des infrastructures, qui peut mettre en péril la poursuite de certaines exploitations. Si la gestion par des grandes entreprises publiques privées de ces réseaux est aisée sur les sites les plus réputés, tel n'est pas le cas pour les plus petits trains touristiques qui restent fragiles.

Par ailleurs SNCF et RFF n'exploitent plus de nombreuses voies dont certaines disposent pourtant d'un fort intérêt touristique ; quelques rares sociétés, des acteurs associatifs et les collectivités locales sont à l'origine d'initiatives visant à mettre en valeur un potentiel touristique. Le « déferrement » semble offrir a priori une facilité pour créer des plateformes vouées aux déplacements doux : randonnées, pistes cyclables... mais leur coût de mise en œuvre est similaire à la mise en place d'un train touristique et leur entretien est à la charge des collectivités locales, alors que les exploitants de chemins de fer touristiques prennent en charge l'entretien de leur voie ferrée.

Dans le monde d'aujourd'hui, il est aussi légitime de se demander si la destruction d'une partie du patrimoine ferré de France « n'insulte » pas l'avenir des transports collectifs et durables en France. À l'instar des tramways disparus au milieu du siècle dernier et que l'on reconstruit aujourd'hui à grand prix, ne vaudrait-il pas mieux conserver ces infrastructures en situation d'être réhabilitées dans des conditions économiques supportables ?

Tel est l'enjeu de ce rapport qui constitue une base de réflexion pour juger de l'intérêt du maintien et du développement de ce mode de transport touristique qui présente également souvent un utile caractère ludique. En économie touristique, où la recherche de ressources nouvelles est une préoccupation de chaque instant, les chemins de fer touristiques sont certainement une niche avec une forte potentialité d'expansion que l'on ne doit en aucun cas négliger.

Conseil National du Tourisme
Ministère de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme
6, rue Louise Weiss - Télédoc 310 - 75703 Paris CEDEX 13
Téléphone : 01 44 97 06 25

Illustration : Jean Prévost - Réalisation : Studio graphique Sircom