



Groupe de Recherche en
Économie Théorique et Appliquée

Le tourisme ferroviaire en France, une mise en perspective historique de 1870 à nos jours

Bertrand BLANCHETON

Jean-Jacques MARCHI

GREThA, CNRS, UMR 5113

Université de Bordeaux

Cahiers du GREThA

n° 2011-16

GREThA UMR CNRS 5113

Université Montesquieu Bordeaux IV

Avenue Léon Duguit - 33608 PESSAC - FRANCE

Tel : +33 (0)5.56.84.25.75 - Fax : +33 (0)5.56.84.86.47 - www.gretha.fr

Le tourisme ferroviaire en France, une mise en perspective historique de 1870 à nos jours

Résumé

Cet article retrace le développement du tourisme ferroviaire à petite vitesse en France de 1870 à nos jours. Il propose une analyse pionnière du processus d'enchaînement des formes de ce tourisme. La première forme dite de loisirs apparaît dans les années 1870, en lien avec l'émergence d'une sensibilité aux paysages montagneux et littoraux. La deuxième forme dite patrimoniale se fonde sur la nostalgie des trains d'antan que des passionnés tentent de faire revivre sur l'ensemble du territoire. Enfin, depuis les années 1980, des formes hybrides apparaissent comme les chemins de fer d'animation locale et les trains de luxe. Jusqu'alors, ce champ d'étude a fait l'objet de peu de recherches en France où son importance économique est, il est vrai, bien moindre que dans d'autres pays (Suisse, Royaume-Uni, Etats-Unis). L'article vise également à rendre compte de ce développement contrarié dans le cas français.

Mots-clés : tourisme, transport ferroviaire, histoire des mobilités

Slow Rail Tourism in France since 1870

Abstract

This paper recounts slow rail tourism development in France since 1870. It presents a pioneer analysis regarding the various forms of this tourism chaining process and their interactions. The first so-called leisure shape appears in the 1870s in connection with the advent of a sensitivity rewarding mountainous and coastal scenery. The second so-called heritage shape is based on the nostalgia of old trains railway enthusiasts try to revive. Finally, since the 1980's, hybrid forms such as local animation railways and luxury trains emerge. This theme has been relatively little studied in France until now. Moreover, it appears that its economic importance is by far less than in other countries (Switzerland, United Kingdom, United States). The article also aims to point out this thwarted development.

Keywords: transport tourism, business history, special interest tourism

JEL: N7

Reference to this paper:, BLANCHETON Bertrand, MARCHI Jean-Jacques, 2011, "Le tourisme ferroviaire en France, une mise en perspective historique de 1870 à nos jours", *Cahiers du GREThA*, n°2011-16, <http://ideas.repec.org/p/grt/wpegrt/2011-16.html>.

Le tourisme ferroviaire à petite vitesse¹ peut se définir comme des pratiques de tourisme ou de loisirs effectuées par chemin de fer, à un rythme lent, pour l'attrait que présente le mode ferroviaire en lui-même : découverte de paysages, contact avec un patrimoine ferroviaire «vivant», vécu d'expériences originales. Le besoin éventuel de transport ne constitue pas la motivation principale des visiteurs. La lenteur du voyage représente paradoxalement un des atouts du tourisme ferroviaire.

En France, le tourisme ferroviaire s'apparente aujourd'hui à une «niche» touristique : quelque 4,5 millions de visiteurs annuels (dont 3 millions pour les chemins de fer touristiques), un chiffre d'affaires de 60 millions d'euros environ et près de 600 emplois directs générés. Cette taille modeste résulte d'un développement historique contrarié. Ailleurs, le tourisme ferroviaire affiche une importance bien plus grande. En Suisse, les «Glacier Express» et «Bernina Express» des Chemins de Fer Rhétiques (RhB) génèrent à eux seuls quelque 250 emplois directs, pratiquement la moitié des emplois de tout le secteur du tourisme ferroviaire en France. Aux Etats-Unis, l'Etat de l'Ohio (11 millions d'habitants) rassemble 30 trains touristiques attirant 3 millions de visiteurs. Au pays de Galles le tourisme ferroviaire valorisant le patrimoine industriel est particulièrement dynamique.

Le tourisme ferroviaire est par ailleurs très étudié dans les cercles académiques anglo-saxons : les travaux de D. Hall², D.A. Halsall³, S. Page⁴... s'intéressent au transport tourism (type de tourisme dans lequel le moyen de transport constitue le centre d'intérêt) et aux trajectoires d'émergence des chemins de fer historiques. En France, avant les recherches de J.J Marchi⁵, le sujet était quasiment inexploré⁶.

¹ Par souci de simplicité, nous emploierons dans la suite de cet article le terme de tourisme ferroviaire.

² «Transport tourism - Travelling through heritage and contemporary recreation», in M. Novelli (dir.), *Niche tourism - Contemporary issues, trends and cases*, Elsevier Butterworth-Heinemann, p. 89-98, Oxford, 2005.

³ «Railway heritage and the tourist gaze : Stoomtram Hoorn - Medemblik», *Journal of Transport Geography*, (9), p. 151-160, 2001.

⁴ *Transport and tourism (Global perspectives)*, 3rd edition, Pearson Prentice Hall, Harlow, 2009.

⁵ J.-J. Marchi, *Le tourisme ferroviaire à petite vitesse*, thèse de doctorat ès sciences économiques, Université Montesquieu Bordeaux IV, 2010 ainsi que «Les chemins de fer touristiques : des 'petits trains' singuliers et pluriels», *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°38 (printemps), p. 213-235, 2008.

⁶ Signalons cependant l'étude d'un professionnel du tourisme : J.-M. Gasc, *Les chemins de fer touristiques, état des lieux réalisé pour l'AFIT (Agence Française de l'Ingénierie Touristique)*, 1994 ainsi que l'article de l'universitaire E. Auphan, «Les chemins de fer touristiques entre patrimoine et tourisme récréatif», *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°20-21 (printemps-automne), p. 255-268, 1999.

La structuration du tourisme ferroviaire en France s'explique par l'apparition et les interactions, au fil du temps, de deux grandes formes historiques, la forme de loisirs (vers 1870) et la forme patrimoniale (vers 1950) se combinant dans les années 1980. Nous nous proposons d'étudier ces formes et leurs manifestations en termes de «produits touristiques», ainsi que les éléments qui ont pu contrarier le développement français.

I - La forme de loisirs (à partir de 1870)

Au sein du tourisme ferroviaire à petite vitesse, la forme de loisirs englobe la découverte de paysages, le vécu d'expériences originales mais n'intègre pas le contact avec un patrimoine ferroviaire «vivant».

Section 1 - La forme de loisirs : une apparition précoce

La forme de loisirs apparaît dans une période de «première modernité des loisirs» et concerne des populations jusque là sédentaires qui ont désormais la possibilité de sortir de leur cadre de vie habituel. Les trois «matières premières» à la base du tourisme au XIX^{ème} siècle (la montagne, la mer, les eaux) sont très tôt à l'origine de «produits» touristico-ferroviaires distincts au sein de la forme de loisirs : les chemins de fer d'accès aux grands sites et panoramiques s'adressent aux pratiques touristiques de montagne, tandis que les petits trains ludiques répondent aux pratiques touristiques littorales et thermales.

Les premières excursions ferroviaires (sur la ligne Liverpool-Manchester dès 1830 ou à partir de 1838 sur la ligne de Paris à Saint-Germain) ont pour but de familiariser le public avec un nouveau mode de transport ; elles apparaissent comme des actions de communication, et non comme du tourisme ferroviaire : pour les contemporains des vitesses de 30-40 km/h sont perçues comme formidablement rapides.

De quand date l'apparition du tourisme ferroviaire ? Plusieurs conditions sont nécessaires, et, simultanément remplies, suffisantes, pour que le tourisme ferroviaire puisse se développer :

- d'un point de vue sociologique, un minimum d'appropriation et de démocratisation du chemin de fer ainsi qu'une certaine banalisation de la vitesse. Ajoutons-y une fascination pour les paysages montagnards et littoraux, dans la droite ligne de la sensibilité romantique, à l'origine d'une demande pour le tourisme ferroviaire ;
- d'un point de vue géographique, il faut que les grands axes ferroviaires soient déjà construits pour que se pose la question de la desserte fine du territoire⁷. Cet enjeu inclut l'acheminement des touristes jusqu'à la destination finale (station thermale, climatique, balnéaire, et, un peu plus tard, de sports d'hiver) et leur circulation dans le cadre du lieu de séjour ;
- d'un point de vue technique, l'apparition de matériels nouveaux issus de la deuxième révolution industrielle permet de répondre aux désirs des voyageurs d'aller le plus loin possible avec le minimum de fatigue : pour la montagne, les trains à crémaillère combinés ou non à la traction électrique ; pour le bord de mer, les chemins de fer à voie étroite.

La réunion de ces conditions nous fait situer les premières formes du tourisme ferroviaire autour de 1870 et la phase majeure de son développement entre 1890 et 1914. Jusque vers le milieu du XX^{ème} siècle, le tourisme ferroviaire ne relève que de la forme de loisirs.

⁷ La construction des chemins de fer secondaires dans le cadre des lois Migneret et du plan Freycinet vise à régler cette question.

Section 2 - Les paysages vus du train

«A l'origine, le tourisme ferroviaire s'inspire d'un intérêt renouvelé pour le paysage. Cette inspiration est typiquement romantique et elle se situe dans le cadre d'un retour à la nature qui débouchait, en particulier, sur une nouvelle attitude favorable aux beautés des Alpes»⁸. Les paysages se découvrent lentement, par la force des choses, sous l'effet des contraintes techniques liées aux tracés difficiles des lignes de montagne et parfois, à l'utilisation de la crémaillère. Mais à faible vitesse les voyageurs peuvent apprécier pleinement les paysages. Les contraintes techniques se transforment en atouts que les compagnies ferroviaires peuvent valoriser touristiquement. Cet attrait pour le voyage panoramique concerne alors aussi les espaces littoraux, considérés jadis comme répulsifs⁹. En bord de mer, la lenteur du voyage découle des contraintes techniques liées à l'emploi de voies ferrées à écartement submétrique mises en service à des fins de développement touristique. La quête de paysages et de panoramas dans le cadre des déplacements constitue le terreau sur lequel le tourisme ferroviaire peut se développer.

Les compagnies ferroviaires dont les lignes traversent des régions montagnardes prennent conscience des demandes nouvelles. Il s'agit certes de promouvoir une destination «ouverte» par le rail, lieu de villégiature dans lequel les mêmes compagnies font construire des hôtels pour accueillir les touristes¹⁰. Les affiches magnifient aussi les paysages traversés. Or, c'est justement la mise en valeur du «point de vue du voyageur depuis son compartiment» qui marque l'entrée dans le tourisme ferroviaire. La perspective change. Il s'agit désormais d'«un tourisme véritablement ferroviaire, attentif à la géographie autant physique qu'humaine des contrées traversées»¹¹. L'avènement de cette nouvelle ère se traduit à la fois par le changement de perspective des guides touristiques et par la création d'offres ferroviaires dédiées.

Certains guides touristiques ferroviaires s'intéressent aux paysages vus du train. «Cette démarche 'de gare en gare' - qui est le fait d'hommes de terrain, naturalistes ou explorateurs au regard affûté - s'oppose à sa variante 'de gare à gare', option qui prédomine, facilitée par le recours à des hommes de plume, compilateurs en chambre voués à des recherches livresques, chaque station égrenée constituant une étape invitant le voyageur à la visite des monuments de la ville...»¹². En 1866, le lancement par Henri Alexis de Conty, sous le patronage des compagnies de chemin de fer, des Guides pratiques Conty marque cet intérêt pour les paysages : ceux que le voyageur découvre entre Vic-sur-Cère et Le Lioran y sont précisément décrits¹³. En 1869, le Guide aux eaux de Vic-sur-Cère (Cantal), ouvrage de H. de Lalaubie, «propose de suivre le railway cantalien [...] dans l'une des parties les plus curieuses, peut-être, des chemins de fer français»¹⁴. La même année, Le Blanc du Vernet publie Les

⁸ A. Giuntini (2003), «Le tourisme ferroviaire en Italie des origines jusqu'à la création des 'trains populaires'», in L. Tissot (dir.), *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles, Perspectives internationales*, Editions Alphil, p. 60, Neuchâtel, 2003. Il s'agit bien d'une nouvelle attitude ; la montagne inspirait auparavant de la répulsion, voire même de la terreur.

⁹ Alain Corbin parle de «désir de rivage». Voir A. Corbin, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Aubier, Paris, 1988.

¹⁰ Par exemple, le PO construit des hôtels à Vic-sur-Cère et au Lioran (Cantal).

¹¹ G. Ribeill, «Comment le chemin de fer invente un site (Les stratégies des chemins de fer dans l'invention et la promotion des sites et parcours touristiques en France)», in G. Fumet, J. Varlet, P. Zembri (dir.), *Mobilités contemporaines (Approches géoculturelles des transports)*, Ellipses, p. 167-179, Paris, 2009.

¹² G. Ribeill, «Quelques militants d'un tourisme ferroviaire à 'petite vitesse'», *Historail*, n°2 (juin), p. 78, 2007.

¹³ G. Ribeill, op. cit., p. 169, texte et note n°5.

¹⁴ Cité par G. Ribeill, p. 170.

Merveilles du Grand Central, Guide du Touriste¹⁵, ouvrage commandé par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Les compagnies ferroviaires croient aux potentialités touristiques des régions desservies et s'efforcent d'en tirer profit. Leur action va bien au-delà des guides touristiques qu'elles parrainent. C'est le cas notamment le PO et du Midi, qui peuvent moins que d'autres compter sur des trafics industriels, mais aussi, à une échelle plus modeste, celui du PCL (Pierrefitte-Cauterets-Luz).

Vers 1900¹⁶, le PO met en service, durant la belle saison, un wagon-salon à plate-forme, attelé à l'arrière des trains entre Saint-Denis-près-Martel (Lot) et Murat (Cantal). Il est accessible moyennant un supplément de 25% sur les billets de première classe. Le niveau du prix donne une idée de la valeur accordée à l'expérience proposée : traversée des gorges de la Cère, suivie d'une montée jusqu'au Lioran à travers les paysages, tantôt bucoliques, tantôt sauvages de la Haute-Auvergne.

Dans les Pyrénées, en 1904 et 1905, le réseau à voie métrique PCL organise des trains spéciaux d'excursion, «particularité du service»¹⁷, pour promener les curistes. Ils empruntent un itinéraire spécifique, ne comportent que des secondes classes et sont assurés par des voitures ouvertes : une automotrice, normalement dédié au trafic marchandises, est équipée de bancs et de rideaux.

Dans les deux cas, les matériels roulants employés soulignent le caractère original du voyage proposé. Mais ces véhicules s'intercalent dans le trafic existant : le wagon à plate-forme est accroché à un train régulier tandis que le train d'excursion s'inscrit dans le planning des circulations. La valorisation des lignes par le tourisme ferroviaire reste réduite ; la construction de la voie ferrée a été entreprise pour des motifs habituels (transport passagers et de fret).

Section 3 - Chemins de fer d'accès aux grands sites : le «modèle suisse»

Certains sites et régions de montagne, de par l'intérêt exceptionnel qu'ils présentent (vues impressionnantes) sont susceptibles d'attirer de nombreux touristes et excursionnistes. Le potentiel justifie alors la construction d'infrastructures dédiées au voyage au sens de notre définition : des chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites¹⁸. Leur fonction consiste à exploiter la beauté des paysages traversés.

1 - Crémaillère et traction électrique : deux avancées technologiques majeures

Sans l'avancée technique décisive de la crémaillère, l'assouvissement du désir de paysages n'aurait souvent pas pu être satisfait autrement que par la marche à pied ou le voyage à dos de mulet. Autant d'excursions réservées aux visiteurs motivés, en bonne forme physique et dotés de revenus confortables. Car, passé un certain gradient (environ 100 pour mille), le chemin de

¹⁵ impr. Chauvin et fils, Toulouse, 1869.

¹⁶ Au moins pour 1898 et 1901.

¹⁷ J. Chapuis, J. Huin, «Le chemin de fer Pierrefitte - Cauterets - Luz Saint Sauveur», Chemins de Fer Régionaux et Urbains, n°251 (5), p. 14, 1995. Les informations contenues dans ce paragraphe sont prises à la même source.

¹⁸ Nous pouvons aussi parler de chemins de fer panoramiques mais ce terme nous semble mieux adapté à des lignes longues.

fer perd son adhérence : le contact rail-roue ne suffit plus. La construction d'une voie ferrée classique s'avère impossible. Les ingénieurs ferroviaires résolvent le problème en mettant au point divers systèmes généralement à base de crémaillère, rail supplémentaire, muni de dents, sur lesquelles s'engrène un pignon de la motrice. L'importance de l'invention de la crémaillère dans le développement du tourisme ferroviaire doit être soulignée. En effet, à la lumière des statistiques relatives au tourisme ferroviaire¹⁹, nous relevons que les trois chemins de fer touristiques à crémaillère français²⁰ représentent encore aujourd'hui :

- plus du tiers de la fréquentation des chemins de fer touristiques ;
- environ le quart de la fréquentation du tourisme ferroviaire dans son ensemble.

Du fait des coûts élevés de la crémaillère, son utilisation ne peut être envisagée a priori que sur des sites possédant un fort potentiel et elle ne peut a posteriori se maintenir que dans le cas de fréquentations massives.

Autre avancée technologique, la traction ferroviaire électrique possède des avantages par rapport à la traction vapeur : souplesse d'emploi, propreté, économie de personnel, accélérations rapides et capacité à gravir de fortes déclivités. Mais, inconvénient majeur, l'exploitant doit consentir de lourds investissements en termes de production d'électricité (construction de barrages), de transport (lignes aériennes), de distribution (sous-stations électriques) et d'alimentation des engins (pose de caténaires). Zembri note que «du fait du caractère souvent pionnier des lignes et de leur avance technique par rapport aux réseaux de plaine, des matériels ou installations fixes originaux ont pu être développés»²¹.

L'emploi conjoint de la traction électrique et de la crémaillère s'avère une hybridation heureuse des deux inventions.

2 - La «belle époque» des chemins de fer panoramiques

Les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites se caractérisent par une mise en service ancienne, généralement entre 1880 et 1920. Le mouvement part des Etats-Unis : en 1869 est inauguré le «Railway to the Moon», chemin de fer du Mont-Washington, dans le New Hampshire. Le Suisse Niklaus Riggenbach, qui a visité l'année précédente le «Railway», améliore le dispositif de l'ingénieur Marsh et inaugure dès 1870 le Chemin de Fer du Righi, premier chemin de fer à crémaillère d'Europe. Traction électrique mise à part²², les technologies pour «ouvrir» la montagne au tourisme sont donc prêtes. «Les compagnies locales et chemins de fer touristiques se multiplient à partir des années 1880»²³ en Suisse, aboutissant à une abondance unique au monde de chemins de fer panoramiques et d'accès aux grands sites dont beaucoup fonctionnent aujourd'hui.

La France aussi est touchée par l'essor des trains panoramiques : le premier est le chemin de fer à crémaillère du Revard (Savoie) mis en service en 1892. Le trajet d'Aix-les-Bains au Revard ne demande plus qu'une heure environ, contre cinq ou six heures à dos de mulet²⁴.

¹⁹ J.-J. Marchi, *Le tourisme ferroviaire...*, op. cit.

²⁰ Train du Montanvers - Mer de Glace, Tramway du Mont-Blanc, Petit Train de la Rhune.

²¹ P. Zembri, «Les chemins de fer de montagne, entre service public et patrimonialisation», in G. Fumet, J. Varlet, P. Zembri (dir.), *Mobilités contemporaines (Approches géoculturelles des transports)*, Ellipses, p. 261, Paris, 2009.

²² Celle-ci apparaîtra quelque 30 ans plus tard dans son application en montagne.

²³ L. Tissot, *Naissance d'une industrie touristique - Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Editions Payot, p. 173, Lausanne, 2000.

²⁴ J. Gonnet, «Le chemin de fer à crémaillère et le téléphérique du Revard», *Chemins de fer Régionaux et Urbains*, n°252 (6), p. 5, 1995.

Toutefois les chemins de fer panoramiques français disparaissent pour la plupart assez vite, ne résistant, ni au développement «naturel» de la concurrence automobile, ni au désintérêt de pouvoirs publics privilégiant, dans la durée, le «tout-automobile». Il s'ensuit la perte d'une part significative du potentiel touristique-ferroviaire hexagonal.

3 - La Compagnie du Midi : un exemple en matière de tourisme ferroviaire

La Compagnie du Midi fait preuve d'un «activisme» dans l'établissement de lignes dédiées au tourisme ferroviaire. Elles représentent un pan d'une politique de promotion touristique menée avec continuité de la création de la compagnie à sa fusion avec le PO, des frères Pereire à J-R Paul. Comme le souligne Bouneau, «les politiques touristiques ferroviaires furent multiformes, et celle suivie par la Compagnie du Midi nous offre certainement le modèle le plus cohérent et le plus achevé, grâce au volontarisme des conceptions de ses dirigeants»²⁵. Nous retrouvons la Compagnie du Midi à l'oeuvre, directement ou via ses filiales, dans la promotion de trois chemins de fer touristiques : le chemin de fer de Luchon à Superbagnères, le Petit Train de la Rhune ainsi que le Petit Train d'Artouste²⁶. Si le premier disparaît dans les années 1960, vidé de ses clients par la mise en service d'une route concurrente, les deux autres figurent encore aujourd'hui parmi les quatre chemins de fer touristiques les plus fréquentés de France²⁷. Ainsi, la Compagnie du Midi «légua en tout cas un patrimoine régional de premier plan. Parmi les dix premiers pôles touristiques du massif pyrénéen, nous retrouvons bien aujourd'hui trois réalisations symboliques de la Compagnie, la crémaillère de la Rhune, le complexe d'Artouste et le petit train jaune de Cerdagne, qui répondent au programme d'ensemble conçu par son directeur J.R. Paul dès la veille de la Grande Guerre»²⁸.

Terminé en 1924, le Petit Train de la Rhune «donne accès à un belvédère qui auparavant ne recevait pas cent visiteurs par an»²⁹. Le Petit Train d'Artouste constitue un des rares cas de reconversion, à des fins touristiques, d'un chemin de fer conçu au départ pour acheminer les hommes et les matériaux nécessaires à la construction du barrage d'Artouste. L'ouvrage réalisé, la Compagnie du Midi pressent le potentiel touristique du train ; elle adapte et modernise les véhicules. Le petit train d'Artouste renaît en touristique dès 1932 et connaît depuis le succès.

4 - Le «modèle suisse»: un tourisme durable avant l'heure

Il est fait référence à un «modèle suisse» pour décrire les synergies entre chemins de fer, électricité et tourisme. La référence suisse est bien présente chez le directeur de la Compagnie du Midi, J-R Paul, qui veut «selon sa propre expression, 'suisséfier' les Pyrénées»³⁰. De même, la synthèse chemin de fer, électricité et tourisme réalisée par les chemins de fer d'accès aux grands sites constitue bien, de l'aube du XX^{ème} siècle à nos jours, le nec-plus-

²⁵ C. Bouneau, *Entre David et Goliath - La dynamique des réseaux régionaux (Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle)*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, p. 165, Pessac, 2008.

²⁶ Rajoutons, dans la catégorie des chemins de fer secondaires, le «Train Jaune» de Cerdagne, que l'on peut encore emprunter de nos jours.

²⁷ Le petit train de La Rhune figure au deuxième rang, le petit train d'Artouste au quatrième. Voir J.-J. Marchi, *Le tourisme ferroviaire...*, op. cit., p. 502.

²⁸ C. Bouneau, *Entre David et Goliath...*, op. cit., p. 205.

²⁹ Idem, p. 180.

³⁰ Ibid., p. 201.

ultra en matière de tourisme ferroviaire si l'on en juge par les fréquentations observées. Toutefois il nous faut nuancer le «modèle suisse» :

- le premier chemin de fer d'accès à un grand site apparaît aux Etats-Unis. Il n'y a qu'un an d'écart, mais l'antériorité se situe outre-Atlantique ;
- le «modèle suisse» s'affirme 30 ans environ après la mise en service des chemins de fer d'accès aux grands sites pionniers. Vers 1870, la technologie électrique n'est pas prête. Beaucoup de chemins de fer touristiques panoramiques fonctionnent, jusque vers 1900, voire bien au-delà, en traction vapeur.

Le «modèle suisse» et ses applications concrètes révèlent que le tourisme du début du XX^{ème} siècle, est, dans les Pyrénées notamment, bien plus «durable» que celui qui se pratique aujourd'hui. Avant 1939, l'emploi de la traction électrique³¹ de bout en bout, à la fois sur le «grand réseau» (Midi), les chemins de fer secondaires («Train Jaune», PCL) et les chemins de fer touristiques (La Rhune, Luchon-Superbagnères) permet dans certains cas des «écomobilités» à la fois pour accéder aux lieux de villégiature et pour en découvrir les environs. Sans en avoir conscience, les promoteurs du tourisme ferroviaire ont développé des formes de tourisme durables à l'aune de nos standards modernes.

Section 4 - Chemins de fer ludiques : le «modèle Decauville»

Nous entendons par chemin de fer ludique un petit train à voie étroite qui a pour principal objectif de promener et/ou divertir ses visiteurs. Les trains de ce type peuvent également assurer une fonction de déplacement au coeur d'un pôle touristique. Sur les rivages maritimes les chemins de fer ludiques ouvrent des espaces nouveaux. Nous les trouvons également dans des lieux plus familiers : les parcs et les jardins publics dont la fréquentation est liée aux pratiques thermales ou de loisirs de proximité.

Les premiers trains ludiques sont contemporains des premiers chemins de fer d'accès aux grands sites. Le Petit Train du Jardin d'Acclimatation est inauguré à Paris, Porte Maillot, dès 1878. Sur la presqu'île du Cap Ferret, différents tramways roulent bien avant celui que l'on peut emprunter encore aujourd'hui : le premier d'entre eux date de 1879.

Paul Decauville (1846-1922) et ses productions ont joué un rôle important dans le développement du tourisme ferroviaire à petite vitesse en général, et de la forme de loisirs en particulier, aussi nous parlerons d'un «modèle Decauville». Il est l'inventeur de la voie ferrée éponyme. Il s'agit d'une voie ferrée étroite (40, 50 ou 60 cm d'écartement) dont la conception permet une pose et dépose faciles.

En 1878, la voie Decauville de 50 cm est choisie pour l'acheminement des colis des exposants de l'Exposition Universelle. A l'ouverture, Decauville a l'idée d'utiliser cette voie pour le transport des visiteurs. Il propose au responsable de l'exposition «d'installer, à ses risques et périls, un petit tramway entre le Trocadéro et l'Ecole Militaire»³² mais ce dernier refuse. Decauville se tourne alors vers le Jardin d'Acclimatation qui accepte son projet. Ce train se présente sous la forme de wagonnets découverts dans lesquels les voyageurs s'installent sur des banquettes placées dos à dos. Chaque train est tiré par deux poneys, à la vitesse de 15 km/h environ. La ligne s'étend sur 1.500 mètres. Dans des conditions de sécurité parfaites,

³¹ Rajoutons que cette énergie électrique est produite de manière propre, par des centrales hydrauliques.

³² R. Bailly, Decauville, ce nom qui fit le tour du monde, Amatteis, p. 16, La Mée-sur-Seine, 1989.

elle transporte un grand nombre de voyageurs : en moyenne 10 à 15.000 voyageurs par mois, avec des pointes à 3.000 certains dimanches après-midis³³.

Mais c'est l'Exposition de 1889 au Champ-de-Mars qui assoie la renommée du chemin de fer Decauville. «Du 6 mai au 6 novembre circulèrent 42.500 trains, transportant 6.342.446 voyageurs, soit 35.230 voyageurs par jour»³⁴. L'exploitation se déroule sans aucun accident, faisant la démonstration de la fiabilité des matériels Decauville, et aussi de leur capacité à écouler, malgré leur format réduit (voie de 60 cm), un flux massif de visiteurs. Le «système Decauville» connaît un succès mondial, pour des usages variés : travaux publics, agriculture, carrières, mines, voies militaires, réseaux «pionniers»³⁵.

Les Etablissements Decauville contribuent à la multiplication des petits trains des stations balnéaires. «C'est au cours des années 1880-1885 que la vogue des bains de mer qui avait pris son essor sous le Second Empire, devait connaître, en France, un grand développement, facilité par la construction de nouvelles lignes de chemin de fer. Les 'petits trains des plages' devaient [...] connaître en général un succès facile [...] la voie Decauville convenait parfaitement»³⁶. Toutefois ces petits trains sont victimes de la Première Guerre Mondiale : les touristes se font rares ; les matériels roulants et les rails, facilement transportables, sont réquisitionnés pour fournir les réseaux militaires, eux aussi basés sur le «système Decauville». A partir des années 1920, les survivants succombent presque tous à la montée en puissance de l'autocar : le transport routier a fait ses preuves durant le premier conflit mondial.

Après 1945, avec le développement des pratiques de loisirs, le petit train se diffuse largement dans les parcs d'attraction : nous en trouvons par exemple à Disneyland Paris³⁷, à la Mer de Sable (Oise), au Pal (Allier), au Domaine Paul Ricard de Méjanès (Bouches-du-Rhône). Il constitue un auxiliaire précieux pour divertir les visiteurs et les faire circuler à l'intérieur des parcs. Le chemin de fer d'attraction reste aujourd'hui aussi employé pour mettre de l'animation dans des jardins publics et des bases de loisirs.

Notre présentation chronologique peut laisser croire que la forme de loisirs est née vers 1870, s'est développée jusqu'à la Première Guerre Mondiale, et qu'elle a périclité dans les années 1920-1930. Il n'en est rien. Elle représente aujourd'hui encore la majeure partie des visiteurs du tourisme ferroviaire : rappelons la pérennité de certains chemins de fer d'accès aux grands sites et leur prégnance en termes de fréquentation. Pourquoi cette forme de loisirs a-t-elle survécu ? Aujourd'hui comme jadis, les visiteurs recherchent des paysages, des panoramas, ainsi qu'une dose d'originalité ; dans les attentes des visiteurs, les items «des paysages naturels à découvrir » et «des sorties originales» sont les plus cités³⁸. Forte de son «modèle suisse» et de son «modèle Decauville», la forme de loisirs n'est pas inquiétée par l'apparition de la forme patrimoniale. La forme patrimoniale ne détruit pas la forme de loisirs, elle s'y superpose.

³³ Idem, p. 16. Une telle fréquentation en fait, à l'époque déjà, un phénomène de masse.

³⁴ C. Dollfus, E. De Geoffroy, Histoire de la locomotion terrestre - Les chemins de fer, L'Illustration, p. 244, Paris, 2e éd., 1938.

³⁵ Le premier réseau du Maroc est établi en voie de 60 cm. Il sera ensuite converti en voie normale.

³⁶ R. Bailly, Decauville..., op. cit., p. 25.

³⁷ Walt Disney était «ferrovipathe». Il s'était construit chez lui, pour le plaisir, un petit train. Les petits trains ont été partie intégrante de ses parcs d'attraction. Selon A. W. Whitworth, «Theme Parks Trains That Could», Funworld, volume 12 (11), p. 109-110, 1996.

³⁸ Les résultats de l'enquête relative au tourisme ferroviaire dans J.-J. Marchi, Le tourisme ferroviaire..., op. cit. le démontrent sans ambiguïté.

II - La forme patrimoniale (à partir de 1950)

Le premier terme de notre définition du tourisme ferroviaire (découverte de paysages) n'entre pas dans la définition de la forme patrimoniale. Par contre le deuxième terme (contact avec un patrimoine ferroviaire «vivant») y fait explicitement référence. Il faut donc disposer d'un patrimoine ferroviaire, d'une histoire, d'un passé ; et ce patrimoine doit avoir été préservé, comme au musée. Il faut en plus «ressusciter» ce passé par la mise en scène de ce patrimoine dans une situation aussi proche que celle d'autrefois. Le dernier terme de notre définition (vécu d'expériences originales) implique lui aussi l'existence de ce passé si nous faisons appel à la nostalgie. On peut se demander ce qui déclenche cet attrait pour le patrimoine : sachant que les fermetures de lignes d'intérêt local ont débuté dès les années 1920³⁹, pourquoi la forme patrimoniale du tourisme ferroviaire ne s'est-elle pas développée dès cette époque ?

Section 1 - Pourquoi cet attrait pour le patrimoine ferroviaire ?

La «deuxième modernité des loisirs» se nourrit d'une massification de l'accès aux pratiques touristiques et de loisirs, massification favorisée par l'expansion du revenu disponible et du temps libre. Elle porte les germes d'un large éventail de pratiques futures⁴⁰, à la fois en réaction au mode dominant (les vacances à la mer) et parce que la diversité des goûts de tout un chacun peut s'exprimer.

La rapidité des évolutions économiques et leurs conséquences sociales génèrent un sentiment de perte de repères. L'apparition d'une modernité urbaine jugée froide et anonyme remplace peu à peu la convivialité des campagnes. Ces changements profonds génèrent des réactions : mouvements de retour à la terre, mouvements écologistes et régionalistes. Les premiers «campings à la ferme» apparaissent avant que le tourisme vert ne se développe, sans parvenir à enrayer le déclin démographique des régions les plus rurales. «La nostalgie, longtemps maladie de séparation du lieu natal, devient douleur des origines, désarroi de l'éloignement du passé, sentiment de la fin d'un monde»⁴¹.

Durant les années 1950-1960 l'utilisation croissante de l'automobile⁴² signe d'abord l'arrêt de mort des tacots et autres tortillardards qui survivent encore⁴³ puis celle des lignes secondaires de la SNCF. Andrieux relève que «pour les Anglais et les Américains, l'archéologie des transports a joué un rôle de premier plan dans la prise de conscience qui a poussé à la reconnaissance précoce du patrimoine industriel». Même remarque côté français : «En France, le secteur des transports est, en dehors des houillères, un des seuls où l'archéologie de l'industrie et des techniques ait trouvé, depuis longtemps, une audience véritablement populaire». Néanmoins, il s'agit, en matière d'archéologie industrielle, de s'intéresser «aux

³⁹ Le maximum de longueur de voies ferrées d'intérêt local a été atteint en 1920. Selon M.-O Piquet-Marchal, Etude économique des chemins de fer d'intérêt local, thèse de Doctorat, Cujas, Paris, 1964.

⁴⁰ Diversité des pratiques touristiques et de loisirs que nous voyons pleinement de nos jours. «C'est sans doute le qualificatif de 'diversité' qui caractérise le mieux les pratiques touristiques actuelles». Selon P. Cuvelier, Anciennes et nouvelles formes de tourisme, une approche socio-économique, Tourisme et Sociétés, L'Harmattan, p. 199, Paris, 1998.

⁴¹ C. Studeny, L'invention de la vitesse - France, XVIII^e - XX^e siècle, NRF, Editions Gallimard, p. 337, s.l., 1995.

⁴² Le taux de ménages équipés d'une automobile passe de 30% en 1960 à 50% en 1966. Il continue à croître ensuite, à un rythme inférieur. Selon P. H. Emangard, B. Collardey, P. Zembri, Des omnibus aux TER (1949-2002), La Vie du Rail, schéma p. 85, Paris, 2002.

⁴³ Beaucoup circulent le long de routes et apparaissent comme des obstacles à l'élargissement des chaussées ou à la rectification des tracés. Les déficits de ces services constituent un autre argument largement utilisé pour justifier leur fermeture.

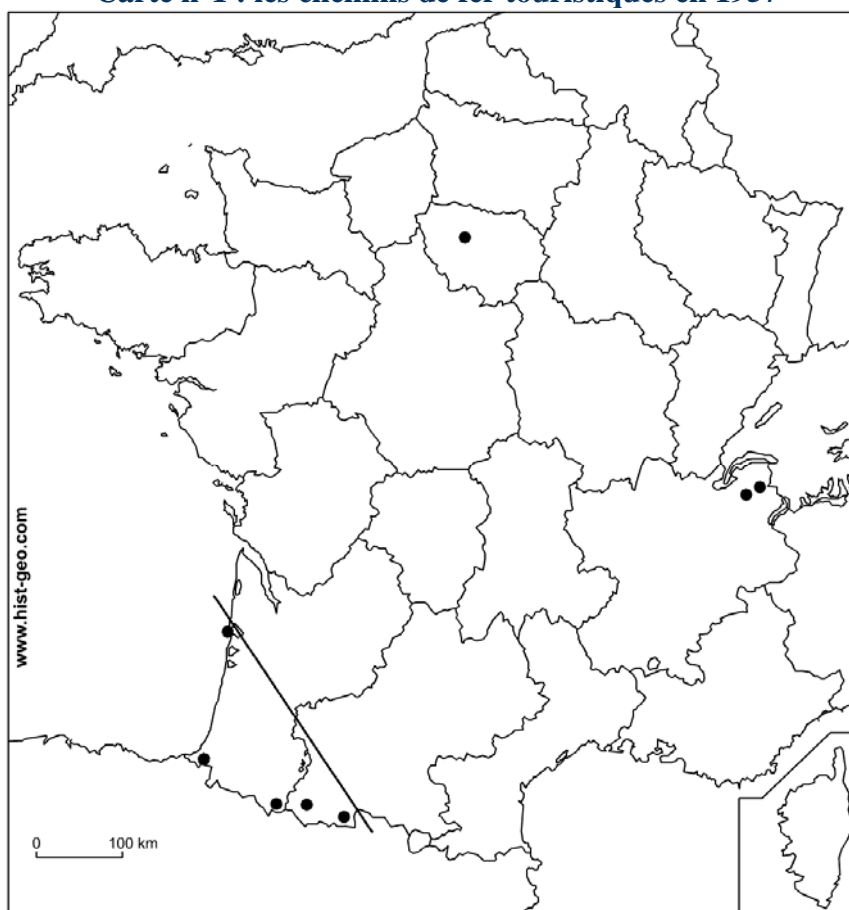
équipements divers, machines et outils de toute nature, et pas seulement à ceux qui ont pu paraître les plus prestigieux : la machine à vapeur et a fortiori la locomotive»⁴⁴. Le grand public serait donc entré dans l'archéologie industrielle par le biais de la locomotive à vapeur.

L'attrait du patrimoine ferroviaire s'explique par la rencontre de deux «imaginaires» nostalgiques : celui du monde rural et celui de la grande industrie. Ainsi les locomotives à vapeur des chemins de fer touristiques rappellent cet autrefois où les trains traversaient en sifflant des campagnes encore vivantes et où des usines fabriquaient ces monstres d'acier. Il faut attendre la croissance exceptionnelle des années 1950-1960 et les bouleversements associés pour que les deux «imaginaires nostalgiques» déjà évoqués soient présents avec force dans l'esprit des protagonistes du tourisme ferroviaire.

Section 2 - La «première vague» des pionniers : les «musées vivants»

Contrairement à la première modernité, marquée par l'engagement concomitant des grandes compagnies ferroviaires et d'entrepreneurs individuels, la seconde modernité est surtout portée par des «pionniers», «ferrovipathes» entrepreneurs, à l'origine de la création de nouvelles structures touristico-ferroviaires.

Carte n°1 : les chemins de fer touristiques en 1957



⁴⁴ J. Y. Andrieux, *Le patrimoine industriel*, Que sais-je (n°2657), Presses Universitaires de France, p. 64, Paris, 1992 pour les trois citations précédentes.

La carte ci-dessus représente la France des chemins de fer touristiques en 1957, avant l'apparition des petits trains issus de la forme patrimoniale.

En 1957 seulement 8 structures peuvent être assimilées à des chemins de fer touristiques :

- 5 lignes ferroviaires d'accès aux grands sites existent depuis de nombreuses années. Deux systèmes alpins : le Tramway du Mont-Blanc (Haute-Savoie), le Train du Montanvers - Mer de Glace (Haute-Savoie) ; ainsi que trois systèmes pyrénéens : le Petit Train de la Rhune (Pyrénées-Atlantiques), le Petit Train d'Artouste (Pyrénées-Atlantiques), et le chemin de fer Luchon – Superbagnères (Hautes-Pyrénées) ;
- une courte ligne reliant la ville de Cauterets à l'établissement thermal de La Raillère (Hautes-Pyrénées), branche survivante du PCL ;
- un petit train «de plage», le Tramway du Cap-Ferret (Gironde), de mise en service récente (ses premières circulations datent de 1952) ;
- le petit train du Jardin d'Acclimatation, à Paris, créé dès la fin du XIX^e siècle.

Géographiquement, cinq chemins de fer touristiques sur huit sont contenus dans la frange S.O des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. La France des chemins de fer touristiques est donc nettement «sudiste» (7 réseaux sur 8), «montagnarde» (6 réseaux sur 8) et plus précisément pyrénéenne (4 réseaux sur 8).

L'entrée en scène des aficionados change la donne. Un peu partout, les «ferrovipathes» s'activent. D'abord l'urgence prime car les réseaux sont rapidement démantelés⁴⁵ : il faut sauver du ferrailage locomotives, voitures, wagons. Les «amis des chemins de fer» rachètent, stockent, réparent... Ensuite, une idée leur vient à l'esprit : faire circuler à nouveau ces matériels historiques.

Une «première vague» de créations de chemins de fer touristiques prend appui à la fois sur des constructions neuves, des reconstructions et sur les reliquats d'anciens réseaux secondaires ou agro-industriels :

- en 1952, les premières circulations du Tramway Forestier du Cap-Ferret (Gironde) constituent un signal fort dans le milieu des passionnés. Il est possible de créer et de faire rouler «son» train ;
- 1962 voit l'inauguration du Chemin de Fer Touristique de Meyzieu (Rhône), petit train tiré par une machine à vapeur ;
- le Tramway Touristique Saint-Trojan (Charente-Maritime) est inauguré en 1963 ;
- en 1966, l'Association du Musée des Transports de Pithiviers (Loiret) crée le premier «musée vivant» français ;
- en 1967, le Chemin de Fer d'Abreschviller (Moselle) fait revivre un réseau forestier vosgien. C'est le deuxième «musée vivant» français.

Les lignes sont courtes (quelques kilomètres) et la voie étroite (en général 60 cm). Ces chemins de fer touristiques appartiennent majoritairement à la catégorie des «musées vivants» qui réalise son entrée en force dans le tourisme ferroviaire⁴⁶.

⁴⁵ Le thème de l'amélioration du réseau routier est porteur en termes électoraux : l'auto est un moyen de transport individuel, en phase avec les aspirations de liberté d'une société de consommation naissante. A l'opposé, le train est jugé passéiste : transport collectif, contraignant de par ses horaires, ancien du fait de sous-investissements chroniques, il est de plus associé aux périodes de privation de la guerre et de l'après-guerre.

⁴⁶ Le Tramway Forestier du Cap-Ferret et le Tramway Touristique de Saint-Trojan sont des chemins de fer ludiques malgré eux car leurs promoteurs ont été poussés à l'action par la nostalgie.

Cependant, tous les petits trains ne sont pas sauvés. D'innombrables réseaux agricoles ou industriels disparaissent. En outre la France possède encore, malgré les fermetures déjà intervenues, un certain nombre de chemins de fer secondaires, souvent à voie métrique⁴⁷. Cet écartement leur donne un caractère pittoresque. L'utilisation de matériels ferroviaires originaux et parfois anciens, la traversée de paysages bucoliques leur confèrent des atouts pour une «mise en tourisme». Les aficionados en sont conscients, qui alertent les pouvoirs publics, voire même diffusent des propositions de valorisation touristique⁴⁸, souvent en vain.

Quelques exploitants clairvoyants (CFD Vivarais, Mamers Saint-Calais) essaient de réagir face à la dégradation générale des trafics de passagers et de fret, laminés par l'automobile, l'autobus et le camion : ils mettent en place des offres de tourisme ferroviaire. Ces ultimes tentatives, si elles constituent un réel succès commercial, ne parviennent cependant pas à pérenniser les réseaux concernés⁴⁹. Plusieurs destinées attendent les réseaux secondaires :

- la disparition totale (Tramways de la Corrèze, PO Corrèze, CFD Lozère, Economiques de Gironde, Chemins de Fer de La Réunion) ou quasi-totale (Réseau Breton, Voies Ferrées des Landes, Réseau de l'Hérault) ;
- le maintien en l'état, éventuellement avec des itinéraires raccourcis (Mont-Blanc Express, Chemins de Fer de Provence, Chemins de Fer Corses, Blanc-Argent, Réseau des Bouches-du-Rhône) ;
- la reconversion en chemin de fer touristique⁵⁰ en réutilisant le plus souvent une modeste partie du réseau existant jadis (Chemin de Fer du Vivarais, Chemin de Fer de la Baie de Somme, Mamers - Saint-Calais).

Section 3 - La forme patrimoniale : un «modèle gallois» ?

«Produit touristique» phare de la forme patrimoniale, le «musée vivant» viendrait du monde anglo-saxon, historiquement en pointe dans la préservation des matériels ferroviaires⁵¹. Selon Pierre Virot, compagnon de Jean Arrivetz dans l'«épopée» des CFTM⁵² (il en est le cofondateur) : «Arrivetz [...] n'avait qu'une idée, c'est de faire un chemin de fer vivant. Il ne voulait pas entendre parler de musée. Il voulait bien des pièces de musée, mais il voulait que tout ça tourne»⁵³. Quand nous interrogeons Arrivetz lui-même, il fait référence aux petits trains du Royaume-Uni et des Etats-Unis. Le «musée vivant» serait donc la reprise de concepts anglo-saxons par Jean Arrivetz et (peut-être ?) d'autres aficionados. Maurice Geiger, membre fondateur des premier et deuxième «musées vivants» français, le Musée des Transports de Pithiviers (Loiret) et le Chemin de Fer d'Abreschviller (Moselle) souligne à propos du premier : «C'était donc un musée vivant [...] En 1966 [...] on était les premiers et les seuls à se lancer la-dedans»⁵⁴. En 1970, il écrit : «Il faut bien dire que l'expérience de nos

⁴⁷ L'écartement métrique est caractéristique des réseaux secondaires français. Mais il existe également quelques réseaux à voie normale.

⁴⁸ Voir, de S. Zalkind, deux contributions pour sauver le Réseau Breton et les CFD Vivarais en misant, entre autres, sur le tourisme : «Le Réseau Breton - Ses possibilités d'avenir», Chemins de Fer Secondaires, supplément au n°79, 1967, ainsi que «Le réseau du Vivarais et la ligne de la Lozère (leur rôle touristique)», Chemins de Fer Secondaires, supplément au n°84, 1967.

⁴⁹ J.-J. Marchi, *Le tourisme ferroviaire...*, op. cit., p. 330-331.

⁵⁰ Voir infra pour le rôle joué par les pionniers de la «seconde vague».

⁵¹ En 1927, au Royaume-Uni, des particuliers préservent une locomotive historique à voie normale. En 1949, une association sauve un réseau, le Talyllyn Railway.

⁵² Portée par les mêmes «ferrovipathes», la société du Chemin de Fer Touristique de Meyzieu (voir supra) est devenue lors de la reprise des CFD Vivarais (voir infra) la société Chemins de Fer Touristiques et de Montagne, sans changer de sigle.

⁵³ Source : entretien avec P. Virot.

⁵⁴ Source : entretien avec M. Geiger.

amis anglais, sauvant il y a quelques années le magnifique réseau du Ffestiniog⁵⁵ avait donné courage à la poignée de précurseurs qui, en France, essayaient de faire comprendre aux Pouvoirs publics l'intérêt de telles exploitations»⁵⁶.

En effet, le Pays de Galles a réussi une symbiose entre tourisme et patrimoine industriel grâce (en partie) aux chemins de fer touristiques. Déjà, en 1970, des statistiques de l'Office du Tourisme Gallois⁵⁷ montrent que les chemins de fer touristiques jouent un rôle substantiel dans l'offre touristique régionale : parmi les 50 attractions les plus populaires du Pays de Galles, après le Château de Caernavon et le Musée national du Pays de Galles, nous trouvons, en troisième position, le Ffestiniog Railway. Le Chemin de Fer du Mont Snowdon pointe en douzième position, le Tallylyn Railway en treizième, le Vale of Rheidol Railway en quatorzième, et le Welshpool et Llanfair Railway en trente-et-unième position. Cinq chemins de fer touristiques figurent donc parmi les 50 sites touristiques les plus fréquentés, dont quatre parmi les 20 premiers sites.

Edwards et Llurdes i Coit⁵⁸ mettent en évidence le décalage entre le tourisme industriel au Pays de Galles et en Espagne, au détriment de cette dernière (le cas de la France peut être aisément rapproché de celui de l'Espagne). Plusieurs phénomènes se seraient conjugués pour faire du Pays de Galles un modèle en termes de tourisme industriel :

- le déclin des industries minières et manufacturières a poussé les acteurs économiques à rechercher une solution pour à compenser les pertes d'emploi et le déclin démographique qui en résultait.

Le développement des activités touristiques se heurtait cependant à deux écueils :

- par rapport aux pays d'Europe du Sud, il était impossible de développer le tourisme de masse (tourisme balnéaire) ;
- par rapport au reste du Royaume-Uni, le patrimoine historique «classique» (châteaux, domaines, édifices religieux...) s'avérait assez pauvre.

Mais le patrimoine industriel était d'une grande richesse. Il a donc été décidé de le développer.

Nous avons mis en rapport la fréquentation des chemins de fer touristiques gallois avec celle des petits trains français⁵⁹.

⁵⁵ Situé en fait au Pays de Galles (note des auteurs).

⁵⁶ M. Geiger, «Les chemins de fer touristiques et d'attraction», Chemins de fer régionaux et urbains, n°100 (IV), p. 77, 1970.

⁵⁷ Citées par G. Beigbeder, J. Pradayrol, «Le chemin de fer du Festiniog», Voie étroite, n°50 (1), p. 28, 1979.

⁵⁸ J. A. Edwards, J. C. Llurdés I Coit, «Mines and quarries - Industrial Heritage Tourism», Annals of Tourism Research, Vol. 23, n°2, p. 341-363, 1996.

⁵⁹ Pour comparer ce qui est comparable, nous nous sommes limités aux chemins de fer touristiques issus de la forme patrimoniale : le type pur «musées vivants» et le type hybride «chemins de fer d'animation locale».

Tableau n° 1 : Fréquentation comparée des chemins de fer touristiques gallois et français.

Chemins de fer touristiques gallois	Nombre de visiteurs 1993	Chemins de fer touristiques français	Nombre de visiteurs 1992
Ffestiniog Railway	198.673	Train à Vapeur des Cévennes	99.461
Snowdon Mountain	131.477	Chemin de fer des Landes de Gascogne	95.215
Llanberis Lake	61.345	Chemin de Fer du Vivarais	49.323
Talylyn	52.551	Chemin de fer de la Baie de Somme (CFBS)	43.533
Vale of Rheidol	34.346	Chemin de fer forestier d'Abreschviller	31.000
Welshpool and Llanfair	20.791	Chemin de fer de la Suisse Normande	25.820
Welsh Highland	17.211	Tacot des Lacs	18.000

Sources : J. A. Edwards, J. C. Llurdés I Coit, «Mines and quarries...», art. cit., p. 349, tableau 2 pour les chiffres relatifs aux chemins de fer gallois. J.-M. Gasc, Les chemins de fer touristiques..., op. cit., p. 74-78, pour les chiffres relatifs aux chemins de fer touristiques français.

Les résultats sont sans appel : le Pays de Galles dépasse la France, malgré une superficie environ vingt-cinq fois moindre. Le «modèle gallois» en matière de tourisme industriel s'avère donc «robuste» en ce qui concerne les chemins de fer touristiques liés à la forme patrimoniale.

En France, l'importance de la forme patrimoniale «pure» reste modeste en comparaison de la forme de loisirs. Les chiffres sont éloquentes : les chemins de fer d'accès aux grands sites et les petits trains ludiques drainent de nos jours plus d'un million et demi de visiteurs tandis que l'ensemble des «musées vivants» en accueille un peu plus de 100.000. Ce rapport de 15 à 1 reflète selon nous un malentendu fondamental, préjudiciable au développement de l'activité : les passionnés, qui organisent l'offre, attendent avant tout du tourisme ferroviaire la découverte d'un monde ancien, tandis que le grand public recherche d'abord des paysages naturels et des sorties originales⁶⁰. Certes, un «musée vivant» peut constituer aux yeux du grand public une sortie originale, mais les paysages naturels ne sont pas forcément au rendez-vous sur les «musées vivants». Quant à compenser la relative pauvreté des paysages parcourus et la faible longueur des voies par davantage d'animation, autrement dit tenter de se rapprocher du concept des petits trains ludiques, ce serait pour les aficionados une «disneylandisation» du passé. Dans ces conditions, la forme patrimoniale «pure» aurait pu

⁶⁰ c.f résultats de l'enquête relative au tourisme ferroviaire dans J.-J. Marchi, Le tourisme ferroviaire..., op. cit.

rester «confinée» au sein du tourisme ferroviaire à petite vitesse. Heureusement, l'hybridation de la forme de loisirs et de la forme patrimoniale vient à point nommé pour donner un nouvel essor au tourisme ferroviaire.

III - Les hybridations (à partir de 1980)

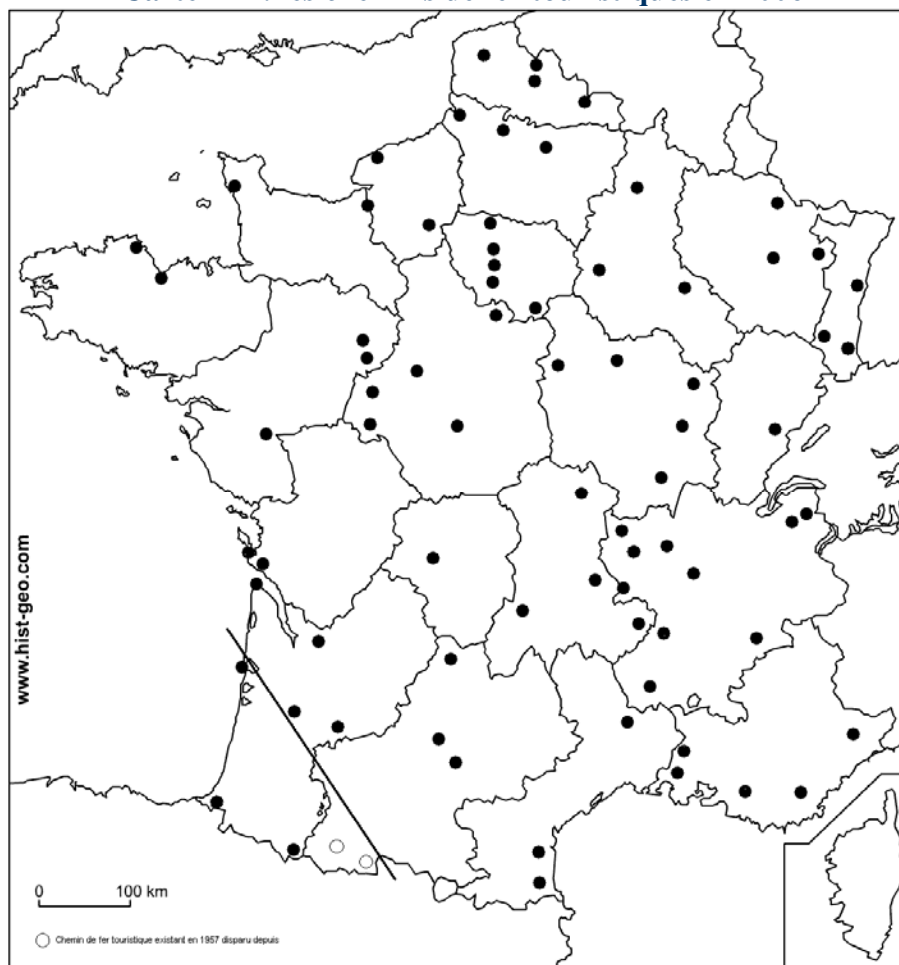
La cohabitation des deux formes de loisirs et patrimoniale aboutit à une hybridation progressive qui relance la dynamique du tourisme ferroviaire. C'est surtout à partir des années 1980 que cette hybridation produit ses fruits. Apparaissent de nouvelles catégories : les chemins de fer touristiques d'animation locale et les trains de prestige et de luxe.

Section 1 - La «seconde vague» des pionniers : les chemins de fer touristiques d'animation locale

La «première vague» s'est appuyée sur les décombres des chemins de fer secondaires et des réseaux agro-industriels. Les bases physiques des premières créations étant quasiment épuisées, la dynamique se poursuit d'une manière différente lors de la «seconde vague» : les nombreuses fermetures de lignes secondaires SNCF agissent comme un déclic et suscitent des vocations de sauvetage. Les petits trains fleurissent à nouveau, mais surtout sur des portions de lignes secondaires SNCF, à voie normale. Les chemins de fer touristiques d'animation locale sont nés. Leur but : préserver locomotives, autorails, voitures, wagons et faire revivre une ligne donnée, avec ses trains, ses gares, ses installations, en lien avec le tissu social.

Peu à peu, les aficionados se lancent dans des projets plus audacieux. Les premiers chemins de fer d'animation locale, précurseurs du genre, apparaissent au tournant des années 1960 et 1970 : le Chemin de Fer du Vivarais et le Chemin de Fer des Landes de Gascogne en 1969, suivis par les Chemins de Fer Régionaux en 1970 et le Chemin de Fer de la Baie de Somme en 1972. Les opérations sont de plus grande ampleur : les voies, plus longues (jusqu'à une trentaine de kilomètres), sont à écartement normal ou métrique (alors que la voie de 60 était la «reine» des «musées vivants»). Il en résulte des besoins financiers importants. Mais la fréquentation est au rendez-vous : elle s'avère d'emblée bien supérieure à celle des «musées vivants».

Carte n°2 : les chemins de fer touristiques en 2006



Comparée à 1957, la France des chemins de fer touristiques de 2006 est très différente. De huit réseaux, nous sommes passés à près de quatre-vingts, quasiment le décuple. La répartition est assez homogène car la diffusion accompagne celle du tourisme, plus spécialement celle du tourisme rural ou tourisme vert. La carte des chemins de fer touristiques en 2006 traduit l'effet des créations issues de la forme patrimoniale. Certes, nous avons recensé 18 «musées vivants» mais le nombre de chemins de fer d'animation locale est plus important : 46.

En effet, à partir des années 1980, la France se couvre de chemins de fer d'animation locale. Certains se caractérisent par une existence éphémère et beaucoup survivent difficilement du fait notamment de l'absence de moyens des associations, de la faiblesse du soutien des pouvoirs publics et d'une approche touristique non professionnelle. Mais les chemins de fer d'animation locale bien conçus et gérés connaissent le succès. Plusieurs éléments y concourent, qui relèvent du concept de cette catégorie : certes, l'ampleur des réalisations suscite plus facilement l'intérêt des médias, des pouvoirs publics et de la population locale mais, surtout, à la différence des «musées vivants», les chemins de fer d'animation locale trouvent un plus large écho dans le grand public. Ils arrivent à concilier une gamme plus riche d'expériences : la présence (souvent) de beaux paysages ; du matériel ancien ; de l'animation à bord et lors des escales, rendue possible par la durée plus longue des excursions ; enfin un lien avec le patrimoine historique «classique» et le folklore des villages, plus porteur pour les

non initiés que le patrimoine strictement ferroviaire⁶¹. Mêler la forme de loisirs et la forme patrimoniale constitue donc l'atout-maître des chemins de fer d'animation locale⁶².

Les croisements entre forme de loisirs et forme patrimoniale aboutissent également à l'apparition des trains de prestige et de luxe.

Section 2 - Les trains de prestige et de luxe

L'émergence du tourisme de masse, proposant des prestations standardisées et bon marché à un nombre élevé de bénéficiaires, atténue peu à peu le caractère luxueux attaché jadis au tourisme⁶³. Cette logique, dominante dans les années 1960-1970, entre peu à peu en crise : apparaissent des pratiques touristiques «post-fordistes»⁶⁴. Dans les années 1980, la démassification du tourisme aboutit à l'apparition de multiples «niches» touristiques⁶⁵ et redonne vie à des trains de prestige et de luxe, conçus différemment : comme des produits touristiques.

Le touriste peut rechercher dans certaines formes de tourisme une reconnaissance sociale, d'où la résurgence de formes de tourisme à caractère élitiste. Mais cette évolution n'éclaire pas à elle seule la vogue des trains de prestige et de luxe : la nostalgie des fastes d'antan possède un plus puissant attrait. Le renouveau des trains de prestige et de luxe est comparable à celui que connaissent les paquebots : disparus comme moyen de transport dans les années 1970⁶⁶, ils renaissent comme supports de pratiques touristiques nostalgiques⁶⁷. Le terme «trains de croisière» est parfois employé pour désigner les trains de prestige et de luxe.

La seconde vie des trains de prestige débute par le réemploi de célèbres voitures de luxe, les voitures Pullman ou de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWLT). Dès 1975 apparaissent des circulations pionnières, à caractère ponctuel. Ces événements attirent l'attention et suscitent un certain enthousiasme du public et des médias. La France est touchée par la vague de créations internationales : régulièrement traversée depuis 1982 par le «Venice-Simplon Orient-Express» britannique qui fait revivre les fastes de l'emblématique «Orient-Express»⁶⁸, elle accueille bientôt le «Pullman-Orient-Express» et l'autorail de «French Rail Cruises».

Le «Pullman Orient-Express» est inauguré en 1987. «La CIWLT, voyant le succès de ces trains [les trains de luxe déjà lancés], décide de réaliser à son tour son train de luxe avec du matériel historique»⁶⁹. Vu que c'est cette même entreprise qui, quelque cent ans auparavant, est à l'origine de l'«Orient-Express», elle possède toute légitimité pour entreprendre une telle action. La CIWLT, encore propriétaire de dix voitures historiques, en fait restaurer plusieurs dans ses ateliers : elles constituent la rame du «Pullman Orient-Express». Le train propose des

⁶¹ C'est le grand public (90% des visiteurs) qui fait vivre le tourisme ferroviaire.

⁶² Les analogies entre chemins de fer touristiques d'animation locale et écomusées sont nombreuses. Marchi parle d'une «proximité écomuséale». Voir J.-J. Marchi, *Le tourisme ferroviaire...*, op. cit., p. 351-354.

⁶³ P. Cuvelier, *Anciennes et nouvelles formes...*, op. cit., p. 91.

⁶⁴ *Idem*, p. 161.

⁶⁵ Voir par exemple M. Novelli (dir.), *Niche tourism...*, op. cit.

⁶⁶ Les pérégrinations du paquebot «France» sont révélatrices.

⁶⁷ «Nostalgia as a marketing tool is better illustrated in cruising than in any other form of travel». N. Douglas, N. Douglas, R. Derrett, *Special Interest Tourism*, John Wiley & Sons Australia Ltd, p. 339, Milton, 2001.

⁶⁸ Nous pouvons parler, pour les trains de prestige, d'un «modèle de l'Orient-Express».

⁶⁹ G. Coudert, M. Knepper, P. Y. Toussirot, *La Compagnie des Wagons-Lits (Histoire des véhicules ferroviaires de luxe)*, La Vie du Rail, p. 370, Paris, 2009.

sorties de courte durée vers des destinations proches de Paris : Epernay, Cheverny... Par exemple des soirées à thèmes associant restauration haut de gamme et activités culturelles ou ludiques à destination. S’y ajoutent des animations relevant de l’économie de l’expérience⁷⁰ («murder parties»,...). En sus de la clientèle individuelle, le train peut être affrété par des entreprises dans le cadre de congrès, de voyages «incentives». Le «Pullman Orient-Express» marque un retour symbolique de la CIWLT (Groupe Accor) dans son activité d’origine. En tant que train de luxe, il constitue aussi un vecteur de communication d’entreprise. Ce train aurait cessé ses circulations fin 2008, victime de la crise économique.

En 1998, Gondard, un spécialiste du tourisme haut de gamme, décide de lancer une offre de croisière ferroviaire dans le Sud-Ouest. Il cible les étrangers (clientèle anglo-saxonne ou asiatique) et les entreprises. «French Rail Cruises» naît sous la forme d’une S.A. Un autorail d’un type SNCF courant (une «Caravelle») est totalement transformé, moyennant 900.000 euros, en train de luxe⁷¹. L’offre touristique comprend des circuits de quatre jours et trois nuits, alternativement au départ de Bordeaux, siège de la société, et de Toulouse. Ils comportent des étapes à Sarlat, Albi et Carcassonne. Chaque jour, le voyage en train dure de deux à cinq heures. Les prestations, de haut niveau, incluent repas gastronomiques, concerts, conférences, hébergement dans des hôtels de luxe et visites de sites touristiques. Problèmes administratifs et techniques, lancement au mauvais moment (morosité consécutive aux attentats du 11 septembre 2001) et prix demandés trop élevés (conséquence de la dépréciation du dollar) : la vie de «French Rail Cruises» a été éphémère, et sa fin précipitée par le décès de Gondard survenu en 2003, date à laquelle l’autorail n’avait apparemment pas encore débuté ses voyages.

Conclusion

Cette contribution a retracé le développement du tourisme ferroviaire en France de 1870 à nos jours. Notre analyse pionnière du processus d’enchaînement des formes de ce tourisme a identifié trois grandes étapes. La première forme dite de loisirs apparaît dans les années 1870 en lien avec un attrait nouveau pour les paysages montagneux et littoraux. La deuxième forme dite patrimoniale se fonde à partir des années 1950 sur la nostalgie des trains d’antan que des passionnés tentent de faire revivre sur l’ensemble du territoire français. Enfin, depuis les années 1980, des formes hybrides (chemins de fer d’animation locale, trains de luxe) émergent. L’article a fait ressortir un net sous-développement du tourisme ferroviaire en France comparativement à la Suisse, au Royaume-Uni ou aux Etats-Unis, autant de pays qui n’avaient pas a priori davantage d’atouts en termes de paysages ou de patrimoine ferroviaire. Le choix des pouvoirs publics de sacrifier les réseaux dits secondaires pour privilégier le déplacement automobile ont-ils causé des dommages irréversibles au développement du tourisme ferroviaire français ?

⁷⁰ Voir de J. B. Pine II, J. H. Gilmore, «Welcome to the experience economy», Harvard Business Review, vol. 76, issue 4, p. 97-105, 1998 ou bien *The Experience Economy (Work is Theatre & Every Business a Stage)*, Harvard Business School Press, Boston, 1999.

⁷¹ Il s’agit là bien d’un train de luxe et non d’un train de prestige : il n’est pas fait référence à l’histoire du matériel roulant.

Cahiers du GREThA Working papers of GREThA

GREThA UMR CNRS 5113

Université Montesquieu Bordeaux IV
Avenue Léon Duguit
33608 PESSAC - FRANCE
Tel : +33 (0)5.56.84.25.75
Fax : +33 (0)5.56.84.86.47

<http://gretha.u-bordeaux4.fr/>

Cahiers du GREThA (derniers numéros)

- 2011-01 : PEREAU Jean-Christophe, DOYEN Luc, LITTLE Rich, THEBAUD Olivier, *The triple bottom line: Meeting ecological, economic and social goals with Individual Transferable Quotas*
- 2011-02 : PEREAU Jean-Christophe, ROUILLON Sébastien, *How to negotiate with Coase?*
- 2011-03 : MARTIN Jean-Christophe, POINT Patrick, *Economic impacts of development of road transport for Aquitaine region for the period 2007-2013 subject to a climate plan*
- 2011-04 : BERR Eric, *Pouvoir et domination dans les politiques de développement*
- 2011-05 : MARTIN Jean-Christophe, POINT Patrick, *Construction of linkage indicators of greenhouse gas emissions for Aquitaine region*
- 2011-06 : TALBOT Damien, *Institutions, organisations et espace : les formes de la proximité*
- 2011-07 : DACHARY-BERNARD Jeanne, GASCHET Frédéric, LYSER Sandrine, POUYANNE Guillaume, VIROL Stéphane, *L'impact de la littoralisation sur les valeurs foncières et immobilières: une lecture différenciée des marchés agricoles et résidentiels*
- 2011-08 : BAZEN Stephen, MOYES Patrick, *Elitism and Stochastic Dominance*
- 2011-09 : CLEMENT Matthieu, *Remittances and household expenditure patterns in Tajikistan: A propensity score matching analysis*
- 2011-10 : RAHMOUNI Mohieddine, YILDIZOGLU Murat, *Motivations et déterminants de l'innovation technologique : Un survol des théories modernes*
- 2011-11 : YILDIZOGLU Murat, SENEGAS Marc-Alexandre, SALLE Isabelle, ZUMPE Martin, *Learning the optimal buffer-stock consumption rule of Carroll*
- 2011-12 : UGAGLIA Adeline, DEL'HOMME Bernard, FILIPPI Maryline, *Overcoming grape growers' pesticide lock-in*
- 2011-13 : BOURDEAU-LEPAGE Lise, GASCHET Frédéric, LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette, *La métropolisation 15 ans après*
- 2011-14 : BROUILLAT Eric, OLTRA Vanessa, *Dynamic efficiency of Extended Producer Responsibility (EPR) instruments in a simulation model of industrial dynamics*
- 2011-15 : GABILLON Emmanuelle, *A Theory of Regret and Information*
- 2011-16 : BLANCHETON Bertrand, MARCHI Jean-Jacques, *Le tourisme ferroviaire en France, une mise en perspective historique de 1870 à nos jours*

La coordination scientifique des Cahiers du GREThA est assurée par Sylvie FERRARI et Vincent FRIGANT. La mise en page est assurée par Dominique REBOLLO