

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Mise en œuvre du Schéma national de véloroutes et voies vertes
par interopérabilité avec les transports publics

**Valorisation des Chemins de fer de la Provence (CP)
par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble
du Schéma national de véloroutes et voies vertes**

Tourisme, Loisirs et Sport
*Leur place et celle de l'intermodalité vélo
dans le développement des CP*

DELPLANQUE Stéphanie¹, MERELLO Marjory², MOLINARI Jacques³

Etude réalisée en 2005 et finalisée en mars 2006
dans le cadre d'une subvention du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

¹ Stagiaire universitaire [IUP Métiers du Sport] au GIR Maralpin (novembre 2004 – septembre 2005)

² Stagiaire universitaire [AES – UFR Sciences Économiques] au GIR Maralpin (avril - juin 2004)

³ Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Table des Matières

Présentation

- Cadre de l'étude
 - À la croisée de deux voies d'investigation
 - Les deux principaux objectifs du projet
- Conduite de l'étude
- Contenu de l'étude

A - Les parts du tourisme et des loisirs dans les potentiels commerciaux des CP

A.1. Des sources rares et difficilement accessibles

- 1.1. Sources CP
- 1.2. Une confidentialité à toutes épreuves
- 1.3. L'Étude Transorco

A.2. Éléments de cadrage sur les trafics [PCCP (1994)]

- 2.1. Sources et méthodologie
- 2.2. Fréquentation globale de 1991 à 1993
- 2.3. Répartition géographique de la fréquentation

A.3. La fréquentation touristique des CP

- 3.1. Les trains spéciaux
- 3.2. Le tourisme sur ligne régulière
 - (a) Parts du tourisme dans les résultats d'exploitation
 - (b) Origines de la clientèle touristique

A.4. Le potentiel touristique

- 4.1. L'accroissement de la fréquentation
- 4.2. L'augmentation de la valeur ajoutée
 - (a) Le marché des touristes sur ligne régulière
 - (b) Éventualité de création d'une "classe touriste"

A.5. Synthèse sur le potentiel commercial [PCCP (1994)]

- 5.1. Potentiel commercial du tourisme et du trafic interurbain
 - (a) Les effets escomptés de la modernisation
 - (b) Les effets d'une impulsion des activités liées au tourisme
- 5.2. Place du tourisme dans le bilan prospectif global [PCCP (1994)]
 - (e) Le vélo
- 5.2. Quelques initiatives et développements récents

B - Aperçus sur les activités touristiques et sportives développées autour des CP

B.1. Regards rétrospectifs

- 1.1. CP et Tourisme
 - (a) Naissance du tourisme ferroviaire
 - (b) Les circuits touristiques et promotions touristiques diverses
 - (c) Les journées à thème.
- 1.2. CP et activités "Sport - Loisir – Santé"
 - (a) Les sports alpins.
 - (b) La randonnée.
 - (c) Canoë kayak.
 - (d) L'*Indiana rail*.
 - (e) Le vélo

B.2. Quelques initiatives et développements récents

- 2.1. Un essor des activités sportives et de plein air

- 2.2. Des actions promotionnelles
- 2.3. Et aussi des réalisations

C - Réflexions sur les offres touristiques aux CP

C.1. Les enjeux des trains touristiques

- 1.1. État des lieux
 - (a) Potentiel touristique de l'assise azurée
 - (b) Vers la professionnalisation des chemins de fer touristiques en France
 - (c) Exemples français de réseaux touristiques dynamiques
- 1.2. Diagnostic - Atouts et faiblesses pour le développement d'une offre touristique aux CP
 - (a) Les atouts des CP en regard des lignes touristiques
 - (b) Les faiblesses des CP

C.2. Scénario de développement d'une offre

- 2.1. Les conditions de réussite
- 2.2. Sur quelques unes des mesures à mettre en œuvre aux CP
 - (a) Sur le développement local et régional :
 - (b) Sur une organisation dédiée tourisme
 - (c) Sur la communication en partenariat
 - (d) Sur la stratégie "Marketing"

C.3. Les limites de l'exercice

- 3.1. Les blocages actuels
 - (a) Le poids du passé
 - (b) Les carences en matériel et les contraintes d'exploitation
- 3.2. Les réseaux touristiques français peuvent-ils être une référence ?
- 3.3. L'exemple de la ligne des Cento Valli [GIR/FART (2004)]
 - (a) Une ligne à prestations de très haut niveau
 - (b) Des vocations multiples
 - (c) Les offres touristiques des Cento Valli

D. L'intermodalité vélo - Quelle contribution au développement de la ligne ?

D.1. L'offre vélo dans les Alpes de Haute-Provence (04) et la place potentielle des VVV

- 1.1. Coordination vélo départementale
Le projet intermodal Nice-Digne
- 1.2. Consistance actuelle de l'offre vélo "tourisme/loisirs/santé" sur le parcours
 - (a) État d'avancement des projets
 - (b) Une offre peu extensible mais aux attraits multiples

D.2. L'intermodalité train-vélo sur itinéraires touristiques

- 2.1. L'intermodalité "organisée"
- 2.2. L'intermodalité "spontanée"
 - (a) Le retour des vélos accompagnés dans les trains
 - (b) Les offres train + vélo sur les CP et autres chemins de fer à clientèle touristique

D.3. La problématique de l'intermodalité train/vélo sur l'itinéraire Nice-Digne

- 3.1. La place de l'intermodalité dans les prestations "touristiques" des CP
- 3.2. Sport/loisirs et intermodalité ferroviaire
 - (a) Randonnée pédestre
 - (b) Vélo

E. Esquisse d'une stratégie

E.1. Cerner les priorités

- 1.1. Infrastructures et territoires
 - (a) Les priorités ferroviaires
 - (b) Les priorités territoriales et économiques
 - (c) Les priorités environnementales
- 1.2. Les synergies possibles entre les itinéraires cyclables et les CP

- (a) Flux sur l'itinéraire
- (b) Fréquentations locales

E.2. Du projet à sa réalisation

2.1. Faisabilité

2.2. Mesures conservatoires et dispositions à prendre

- (a) Domaine ferroviaire
- (b) Voiries départementales et communales
- (c) Insertion territoriale et valorisation socio économique du projet
- (d) Mise en synergie des acteurs

Conclusions

ANNEXES

Annexe 1 – Rappels historiques (1975-2001) – 1. Chroniques évènementielles

Annexe 2 – Rappels historiques (1975-2001) – 2. Incidents d'exploitation

Annexe 3 – Requête du 15.06.2005 auprès de la Responsable commerciale des CP

Annexe 4 – Requête du 24.10.2005 auprès du Responsable des trains touristiques de la CFTA

BIBLIOGRAPHIE

A – Publications et autres sources

B – Mémoires d'étudiants

Présentation

Cadre de l'étude

À la croisée de deux voies d'investigation

La présente étude ressortit à deux champs d'investigations du GIR Maralpin :

- "*Refondation des Chemins de fer de Provence*" qui porte sur la valorisation de cette ligne et a fait l'objet d'une convention avec la Communauté de Communes des Coteaux d'Azur (CCCA) [Alpes-Maritimes]
- "*Valorisation des Chemins de fer de Provence par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble du Schéma national véloroutes voies vertes*" qui a fait l'objet d'une convention avec le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Elle a été entreprise dans le cadre de cette seconde convention dont elle constitue le troisième volet, les deux premiers ayant porté sur l'étude de faisabilité de deux sections-pilote situées sur la partie centrale de la section Nice-Digne de l'itinéraire national.

Les deux principaux objectifs du projet

S'appuyant sur l'adoption en 1998 d'un *Schéma national de véloroutes et voies vertes*, lequel prévoit la réalisation d'un itinéraire Nice-Grenoble, le GIR Maralpin a proposé la réalisation, entre Nice et Digne de segments d'itinéraires dont la continuité peut être assurée par les CP.

Le projet présente un double objectif :

- valorisation des CP avec une offre touristique nouvelle,
- offre d'activités sport-loisirs/sport-santé praticables sur une longue période de l'année et s'adressant, tant à la population locale qu'à une clientèle touristique familiale citadine française et étrangère, en avant et en fin de saison, confortant ainsi l'animation et l'activité locales.

Conduite de l'étude

L'étude vise à recueillir des éléments d'information sur la place que tourisme, sports et loisirs ont occupée et occupent présentement dans le bilan d'exploitation des Chemins de fer de Provence (CP) et sur l'incidence que pourraient avoir des pratiques de "sports-loisirs-santé" susceptibles de se développer autour de tronçons de véloroutes voies vertes s'implantant sur le parcours de la ligne.

Ces objectifs n'ont été atteints qu'en partie en raison de difficultés rencontrées dans le recueil des informations, tant sur l'exploitation de la ligne, que sur les analyses, études et projets, conduits en nombre mais restés (ou rendus) inaccessibles pour des motifs divers.

L'étude est donc loin d'avoir le caractère exhaustif que l'on aurait souhaité lui conférer, puisqu'elle ne couvre que quelques documents auxquels nous avons eu accès tardivement et ne s'appuie sur aucune donnée statistique récente.

À son stade d'avancement présent, hormis le précieux fonds documentaire que constituent la remarquable monographie de J. Banaudo [BANAUDO (1991)], incontournable ouvrage de référence, et, la revue "*Le Train du Sud*" (TS) publiée par le *Groupe d'Études pour les Chemins de fer de Provence* (GECF), les sources non publiées relevant du sujet à traiter se limitent substantiellement aux deux études

- *Potentiels commerciaux des Chemins de fer de Provence* datant de 1994 [PCCP (1994)]
- *Étude "Prospectives 2005/2010/2020" des CP* datée de 2002 [EP (2002)]

Contenu de l'étude

La nature et le contenu des données ainsi recueillies nous ont conduits à les présenter sous forme d'une série de courtes monographies et dans l'ordre suivant :

- A. Parts du tourisme et des loisirs dans les potentiels commerciaux des CP [dont la source principale est PCCP (1994)]
- B. Aperçus sur les activités touristiques et sportives développées autour des CP [dont les sources principales sont BANAUDO (1992) et la collection de la Revue du GECF [TS (1975-2005)]
- C. Réflexions sur les offres touristiques aux CP [dont la source principale est EP (2002)]

Le caractère extemporané de la plupart des données recueillies nécessitant un cadrage chronologique, nous avons pris soin de joindre au présent sous forme d'Annexes deux fiches chronologiques intitulées :

1. Chronique évènementielle
2. Incidents d'exploitation

Etablies à partir des chroniques correspondantes que l'on doit au GECF d'avoir consignées dans le numéro spécial de sa précieuse revue [TS 54 (2002)].

En l'état, les trois premiers cahiers du présent document proposent ainsi une sorte de survol diagonal dans l'espace et le temps de la problématique, mais ne peut offrir qu'une grille de lecture pour la prise en compte d'études anciennes que leurs détenteurs consentiront à exhumer, ou d'études nouvelles que l'on ne manquera pas d'entreprendre, faute de réalisations concrètes à la mesure des énormes besoins de modernisation de la ligne et d'insertion urbaine et territoriale.

Dans les deux derniers cahiers :

- D. L'intermodalité vélo – Quelle contribution au développement de la ligne ?
- E. Esquisse d'une stratégie,

restaient à formuler quelques considérations sur les effets que l'on pourrait escompter de l'ouverture de sections de véloroutes voies vertes associées en couplage avec les CP, et sur les dispositions à prendre pour la mise en œuvre de ce projet.

Nous n'y dissimulons pas la modicité des gains de trafic à attendre d'une opération se justifiant bien davantage par son affichage médiatique et surtout par ses impacts socio-économiques sur les territoires desservis.

La priorité à accorder au service public y est d'ailleurs soulignée avec autant d'insistance que nos réticences à s'inspirer de l'exploitation des "trains touristiques", que nous jugeons peu appropriés au cas des CP dont la référence doit être celle de réseaux métropolitains et interrégionaux de qualité.

Jacques Molinari, le 31 mars 2006

A - Les parts du tourisme et des loisirs dans les potentiels commerciaux des CP

A.1. DES SOURCES RARES ET DIFFICILEMENT ACCESSIBLES

A.1.1. Sources CP

Les demandes de données statistiques ou de renseignements sur les trafics touristiques formulées auprès des CP à diverses reprises dans le cadre de la présente étude et sous l'égide du Conseil régional sont restées lettres mortes, ainsi qu'en attestent les copies de courriers adressés aux services censés les détenir [cf. Annexes 3 & 4].

Ainsi ne dispose-t-on pour données que celles scrupuleusement collationnées jusqu'en 1990 par José Banaudo dans son ouvrage historique [BANAUDO (1991)] ainsi que des informations publiées par "*Le Train du Sud*" (TS), revue du *Groupe d'Études pour les Chemins de fer de Provence* (GCEP).

A.1.2. Une confidentialité à toutes épreuves

La recherche de littérature grise (études, enquêtes) portant sur les Chemins de fer de Provence, littérature que l'on sait abondante par l'examen croisé des sources citées, s'est heurtée à de fortes réticences qui n'ont d'égal que le refus obstiné des CP de communiquer leurs statistiques de trafic [cf. 1.1. ci-avant]⁴.

Une année d'efforts obstinés aura au moins abouti à exhumer l'étude TRANSORCO, seule à notre connaissance à traiter de manière approfondie des potentiels commerciaux des CP⁵, et dont quelques éléments ont sans doute été repris et/ou mis à jour dans l'Étude prospective 2005/2010/2020 que nous désignerons dorénavant par [EPI (2002)].

A.1.3. L'Étude Transorco

Cette étude intitulée "*Potentiels commerciaux des Chemins de fer de Provence*", et que nous désignerons par la suite [PCCP (1994)], a été réalisée en 1994 par la société Transorco, bureau d'études indépendant, spécialisé dans l'ingénierie des déplacements routiers et ferroviaires, des schémas départementaux de transports de voyageurs, des plans de déplacements urbains ou encore des réseaux 2 roues.

C'est le SYMA qui, en premier lieu, avait demandé la réalisation de cette enquête. Celle-ci date de juillet 1994. Selon des sources d'information non attestées, le résultat final en ayant été jugé décevant par le commanditaire, celui aurait refusé de la valider. L'étude aurait alors été rachetée par l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (l'ADAM)⁶, qui la détiendra discrètement jusqu'en août 2005.

Cette étude, réalisée à la demande du SYMA, avait donc pour objectif de donner une évaluation des potentialités commerciales des Chemins de fer de Provence. Pour cela, avaient été dressés un diagnostic sur l'activité actuelle des CP ainsi qu'une évaluation des incidences des programmes d'investissements. Il était alors question d'assurer, au travers de ce document, la pérennité de la ligne et d'y parvenir par optimisation de ses potentialités.

Cette étude TRANSORCO, à laquelle l'un de nous s'est déjà référé dans le cadre d'une étude connexe [MERELLO (2005)], mérite une attention particulière par la qualité et la profondeur de son analyse. Sa présentation médiocre, et parfois rebutante par la forme négligée de sa rédaction, est certes regrettable

⁴ Ainsi, à partir de 1998 inclus, le GCEP n'est plus en mesure de faire état des données statistiques voyageurs.km (VK), ce résultat d'exploitation majeur ne lui étant plus communiqué [TS 53 (1999)]

⁵ De multiples démarches administratives engagées au printemps 2004 n'auront abouti que le 22 août 2005

⁶ devenue, depuis le 3 février 2004, Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM)

mais ne justifiait en aucun cas, sans les raisons que nous ignorons, son occultation, sinon sa mise au rebut, au profit de nouvelles études de bien moindres intérêt et qualité.

Le texte qui suit reproduit très fidèlement les passages essentiels de la Section 1.1. intitulée "*Éléments de cadrage sur l'activité actuelle*" et du Chapitre 4 intitulé "*Le tourisme*" de cette étude. Il est assorti de quelques courtes références à la seule autre étude apportant quelque complément d'information, à savoir l'étude prospective [EPI (2002)] ainsi que de quelques rares commentaires.

A.2. ÉLÉMENTS DE CADRAGE SUR LES TRAFICS [PCCP (1994)]

A.2.1. Sources et méthodologie

Outre l'exploitation des données socio-économiques et commerciales alors mise à disposition par les CP, les auteurs de l'étude [PCCP (1994)] ont distingué les différents champs d'investigation :

- les transports périurbains des voyageurs : desserte de la basse vallée du Var
- les transports interurbains des voyageurs : desserte de toute la ligne
- les messageries : transports de colis
- *les trains spéciaux* qui répondent à une demande particulière de fréquentation touristique de la ligne

et, en même temps, procédé à :

- une enquête Origines-Destinations (O/D) exhaustive auto-administrée (tous les voyageurs dans tous les trains pendant 2 semaines)
- plusieurs enquêtes semi-directives par enquêteurs auprès de :
 - clients de navettes suburbaines et de trains interurbains
 - non-clients des bourgs des Haut et Moyen Pays et de la zone de Carros
 - d'agences de voyage de la région niçoise
- des entretiens auprès d'élus locaux et de responsables socio-économiques impliqués dans la problématique des CP.

A.2.2. Fréquentation globale de 1991 à 1993

En 1991, le niveau de fréquentation globale des CP s'établissait autour de 360 000 voyageurs, tous services confondus, y compris les trains spéciaux pour environ 10 000 à 12 000 voyages). Suite à l'incident de juillet 1992, et aux restrictions de circulation qui l'ont suivi (limitation des vitesses, restriction du nombre de trains spéciaux et suppression des trains à vapeur)⁷, la fréquentation a reculé aux alentours de 320 000 pour 1992 et 300 000 en 1993, soit une baisse de l'ordre de 16 % (ce qui donne au passage une idée de la sensibilité de la clientèle à la qualité de l'offre). Dans le même temps, le nombre de voyageurs kilomètres (VK) régressait dans les mêmes proportions, de 14,7 millions à 13,3 millions⁸.

A.2.3. Répartition géographique de la fréquentation

L'enquête O/D, conduite sur 2 semaines (à une période assez représentative d'une moyenne annuelle⁹), a permis d'ébaucher une géographie des déplacements sous forme d'une matrice d'échanges où la ligne est découpée en cinq zones délimitées par Colomars, La Vésubie, Puget et Annot et numérotées de 1 (pour la zone comprenant Nice) à 5 (pour la zone comprenant Digne) [cf. Planches 1 & 2].

Ces tableaux et les graphes correspondants illustrent combien se distinguent et s'affirment les deux vocations principales de la ligne, le transport périurbain niçois et le transport interurbain régional, ainsi :

- le trafic à caractère local (entre Nice et Colomars) représente presque la moitié des voyages, et ceux de bout en bout environ 14 % seulement
- en voyageurs.kilomètres (VK) [grandeur plus représentative des recettes], le constat s'inverse : le trafic local ne pèse que 12 %, mais les voyages de bout en bout la moitié.

⁷ Cf. Annexe 2

⁸ à rapprocher du record de trafic atteint en 1981, à savoir 18.324.027 VK (dont 1.791.422 pour les trains spéciaux) [TS 20 (1982-5)]

⁹ En avril 1994 (au cours d'une semaine de scolarité et d'une semaine de vacances)

A.3. LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DES CP

A.3.1. Les trains spéciaux

Ces trains spéciaux connaissent un tel succès en 1994 que la demande "dépasse la capacité des CP par manque de matériel roulant". Avant les événements de 1992, nécessitant des restrictions de circulations [cf. Annexe 2], la fréquentation s'élevait à 1,7 millions de voyageurs-kilomètres, ce qui représente près de 10 % du trafic global.

Une mention particulière doit être faite au Train touristique (train à vapeur) exploité par les bénévoles du GECP sur le parcours Puget-Théniers – Annot (20 km) auquel s'ajoute généralement l'approche depuis Nice en train diesel. Ces circulations épisodiques ont transporté 2 457 voyageurs en 1981, 2 740 en 1982 [TS 20 (1982-4)] et 4 246 (en 21 sorties) en 2004 [TS 55 (Janvier 2005)].

A.3.2. Le tourisme sur ligne régulière [PCCP (1994)]

(a) Parts du tourisme dans les résultats d'exploitation

Près de 20 % des voyages sur ligne régulière¹⁰ sont des voyages dont le motif est touristique¹¹ ; en raisonnant en VK et en recettes commerciales, le phénomène est encore plus massif, compte tenu de la longueur des trajets liés au tourisme ; ainsi, les distances moyennes et recettes moyennes par voyage, évaluées grâce à l'enquête, sont les suivantes :

- 55 km et 30 FF en moyenne pour les déplacements hors tourisme
- 95 km et 65 FF en moyenne pour les voyages touristiques

Il en résulte que 21 % des VK réalisés sur ligne régulière le sont pour motif touristique et, en excluant les navettes, ce pourcentage s'élève à 35 %.

(b) Origines de la clientèle touristique

Les origines des touristes sur les lignes régulières en 1994 sont les suivantes (selon enquête réalisée à mi-avril) :

- résidents des départements du 06 et du 04 : 28 %
- résidents de la région PACA hors 06 et 04 : 8 %
- franciliens : 21 %
- français hors PACA et Ile de France : 20 %
- étrangers : 20 % dont 5 % sont européens

Ces données sont à comparer avec celles, moins détaillées qui sont avancées quelques années après dans l'étude prospective 2005/2010/2020 datant du mois d'octobre 2002 [EP1 (2002)].

En effet, en 2002, on décomptera :

- 20 % de touristes venant du département 06
- 60 % de touristes étrangers et 40 % de touristes français

Ces données plus récentes révèlent un afflux touristique étranger et une inversion de tendances, les français fréquentant moins la ligne, au profit des touristes étrangers. Elles témoignent d'une notoriété internationale certaine et de son accroissement avec les années.

A.4. LE POTENTIEL TOURISTIQUE [PCCP (1994)]

A.4.1. L'accroissement de la fréquentation

¹⁰ Si l'on considère les seuls trains interurbains et non les navettes où le motif "tourisme" est quasiment inexistant

¹¹ Se séparant en deux parts égales entre le "tourisme ferroviaire" (où voyager sur la ligne constitue l'attrait principal), et le tourisme de découverte du Haut Pays

L'enquête fait allusion à la "sous capacité" des CP à satisfaire toutes les demandes de groupe qui souhaitent se déplacer à bord des trains spéciaux.

"En juin 1994, 28 demandes de groupes n'ont pu être satisfaites, allant de 50 à 300 personnes chacune, pour un chiffre d'affaires global de 350 000 Francs. En tenant compte du fait que le mois de juin est l'un des plus importants pour la demande de groupes, on peut évaluer le manque à gagner annuel du au refus des groupes, entre 1,5 et 2 millions de francs".

L'enquête souligne également le manque de communication des CP qui est qualifiée de "minimale". D'après une enquête téléphonique auprès des acteurs locaux du tourisme (agence de voyages, syndicats d'initiatives, etc.), "un véritable dépliant touristique fait défaut". La promotion des CP n'est pas assurée. Toujours par comparaison avec l'étude prospective [EP1 (2002)], nous pouvons avancer qu'entre 1994 et 2002, aucun effort de communication n'a été réalisé puisque les conclusions de cette dernière étaient les suivantes :

- la communication et la promotion sont insuffisantes
- la capacité de transport est insuffisante et inadaptée, ce qui porte préjudice à la ligne

En 8 ans, la situation à ce sujet n'a donc pas évolué.

L'étude du cabinet Transorco explique que la notoriété des CP s'est accrue grâce au reportage réalisé par l'émission « *Faut pas rêver* », sur France 3. "Nombreux sont les touristes que nous avons rencontrés qui ont connus les CP par ce biais".

A.4.2. L'augmentation de la valeur ajoutée

(a) Le marché des touristes sur ligne régulière

D'après les enquêtes menées, les touristes, rencontrés sur les lignes régulières, sont très intéressés par des prestations complémentaires :

- 95 % par une brochure touristique commentant la ligne
- 85 % par un commentaire de la ligne
- 70 % par la possibilité de disposer d'arrêts photos
- 45 % par une boutique de cadeaux souvenirs sur la ligne

Les acteurs locaux du tourisme expliquent aussi que "les CP pourraient augmenter le prix du seul transport en y incorporant la plus value touristique. L'erreur commise est de considérer les touristes « presque » comme des clients ordinaires. Pourtant, ils sont prêts à payer plus cher un service du fait du caractère occasionnel de leurs dépenses. Il serait donc intéressant d'établir un réel plan marketing qui conviendrait d'attribuer une offre particulière à un segment de clientèle particulier."

(b) Éventualité de création d'une "classe touriste"

L'étude suggère "la création d'une classe touriste qui serait proposée sur les lignes régulières uniquement sur certains trains et à certaines périodes. Cette classe pourrait utiliser une voiture (ou un autorail) d'un niveau de confort supérieur, à vision plus « panoramique » et bénéficiant par exemple d'air conditionné. Ne serait-ce que cela justifierait aisément le prix du billet de 50 % supérieur au prix normal, exactement dans le même esprit que la première classe SNCF."¹²

Plusieurs propositions sont faites en ce qui concerne de nouveaux services marchands visant à accroître la valeur ajoutée du service déjà existant :

- achat à bord de brochures décrivant la ligne et les villages traversés
- location de casque permettant de suivre un commentaire
- commentaire par une personne accompagnatrice
- service mini bar

Les résultats escomptés seraient les suivants :

- pouvoir orienter entre les 2/3 et les ¾ de la clientèle touristique vers une « classe touriste »

¹² Les auteurs précisant que "pour assurer le service public, la voiture en question serait, bien entendu, accouplée à un autorail normal"

- obtenir un chiffre d'affaires par tête en classe touriste supérieur de 70 % à celui d'un autre client
- obtenir, pour l'ensemble des touristes, un chiffre d'affaires par tête supérieur de 50 % à celui des voyageurs non touristes

Ces propositions ont sensiblement été reprises dans l'étude prospective.

(c) Autres services liés au tourisme

Outre la « classe touriste », l'étude n'omet pas de faire état des services touristiques existants ou envisageables

- les *trains ski* : qui connaissent déjà en 1994 un bon fonctionnement grâce à un bon enneigement ;
- les "*suggestions*" : il s'agit ici d'un service commercial, qui a pour logique de laisser libre le client et de ne pas l'enfermer dans une journée organisée, que l'on peut nommer tourisme à la carte [cf. B.1.1.(b)] ;
- le *train + vélo* : "nouveau service offrant probablement des perspectives intéressantes. En effet, les vallées sont des sites propices au cyclotourisme, mais d'un accès assez pénible en vélo (plaine du Var dangereuse et polluée et très chaude en été). De plus, contrairement à l'acheminement en voiture, celui par le train permet d'éviter la randonnée en aller-retour systématique ;
- Une remorque aménagée pour y accrocher des vélos pourrait servir lors de "*trains spéciaux cyclos*", mais aussi sur les services réguliers du week-end par exemple."

Il est encore ici question :

- d'amener au train une nouvelle clientèle
- augmenter la valeur ajoutée par tête

Cet aspect de la question a trait précisément aux objectifs que s'est fixé le GIR Maralpin. En effet, nous pouvons constater, qu'en 1994 déjà, le train couplé au vélo était une idée d'actualité. On retrouvera d'ailleurs cette même suggestion dans l'étude prospective de 2002. Il est alors clair que la mise en place de tronçons de véloroute voie verte échelonnés le long la ligne des CP pourrait constituer un important atout économique, commercial et touristique.

A.5. SYNTHÈSE SUR LE POTENTIEL COMMERCIAL [PCCP (1994)]

A.5.1. Potentiel commercial du tourisme et du trafic interurbain

(a) Les effets escomptés de la modernisation

Dans la mesure où nombre de voyageurs effectuant des déplacements interurbains sont en fait des touristes, l'évolution globale des deux marchés et leurs projections de clientèle doivent être réalisées simultanément afin de ne pas opérer de doubles comptes.

L'évolution des voyages interurbains tous motifs, telle qu'elle pourrait résulter de la modernisation préconisée par l'étude serait la suivante :

- 130 000 à la date de l'étude (1994)
- 200 000 à l'issue du contrat de modernisation préconisé

(b) Les effets d'une impulsion des activités liées au tourisme

Le poids du tourisme tel qu'il résulte de l'enquête est de 23 % de celui de l'ensemble des déplacements interurbains, mais cette part est susceptible d'augmenter notablement, notamment par :

- les efforts cumulés de communication, de publicité et de définition de nouveaux services (train + vélo) qui pourraient se solder par une augmentation de 15 % des recettes liées au tourisme
- les recettes des trains spéciaux pourraient progressivement réintégrer le manque à gagner dû à la situation de sous-capacité actuelle. La recette correspondante pourrait être triplée

(passant de 1 million de francs à 3 millions) et représenter ainsi le quart (1/4) du total des recettes (hors trafic suburbain) alors qu'elle ne représente que le sixième (1/6) à l'époque de l'étude.

A.5.2. Place du tourisme dans le bilan prospectif global [PCCP (1994)]

Les projections à 10 ans (dans l'hypothèse de la réalisation du plan proposé) étaient les suivantes relativement à la fréquentation :

- doublement de la clientèle suburbaine
- progression de près de 50 % de la clientèle interurbaine
- doublement de la fréquentation touristique (avec multiplication par près de 2,5 des recettes y afférentes)

avec, dans le haut et moyen pays, des retombées économiques de la fréquentation touristique de la ligne devant doubler, pour dépasser 10 millions de francs de valeur ajoutée induite dans l'économie locale.

Voyages	Zone				
Zone	1	2	3	4	5
1	49%	9%	7%	9%	13%
2		1%	1%	0%	0%
3			1%	2%	1%
4				0%	4%
5					3%

Exemples : 49% des voyages sont réalisés au sein même de la zone 1 ; 9% des voyages sont réalisés entre la zone 1 et la zone 2.

La matrice ci-dessus peut être représentée selon le schéma ci-dessous :

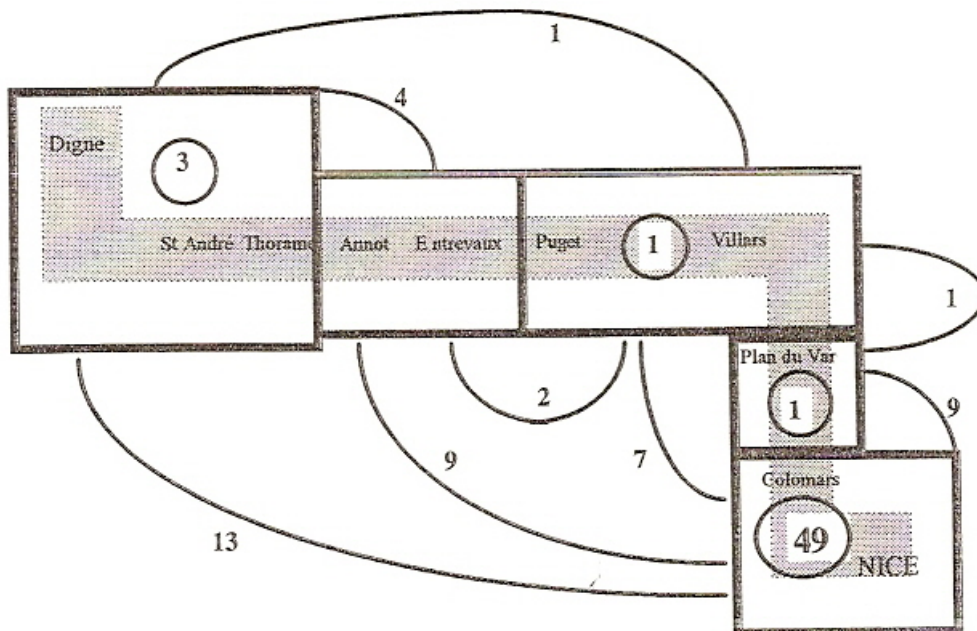


Planche 1

Flux de voyageurs entre les différentes zones de la ligne – Étude Transorco [PCCP (1994)]
[Fraction du trafic total exprimée en %]

V-K			Zone		
Zone	1	2	3	4	5
1	12%	5%	9%	16%	46%
2		0%	0%	0%	1%
3			0%	0%	1%
4				0%	6%
5					3%

Exemples : 12% des voyageurs-kilomètres sont réalisés au sein même de la zone 1 ; 5% des voyages sont réalisés entre la zone 1 et la zone 2.

La matrice ci-dessus peut être représentée selon le schéma ci-dessous :

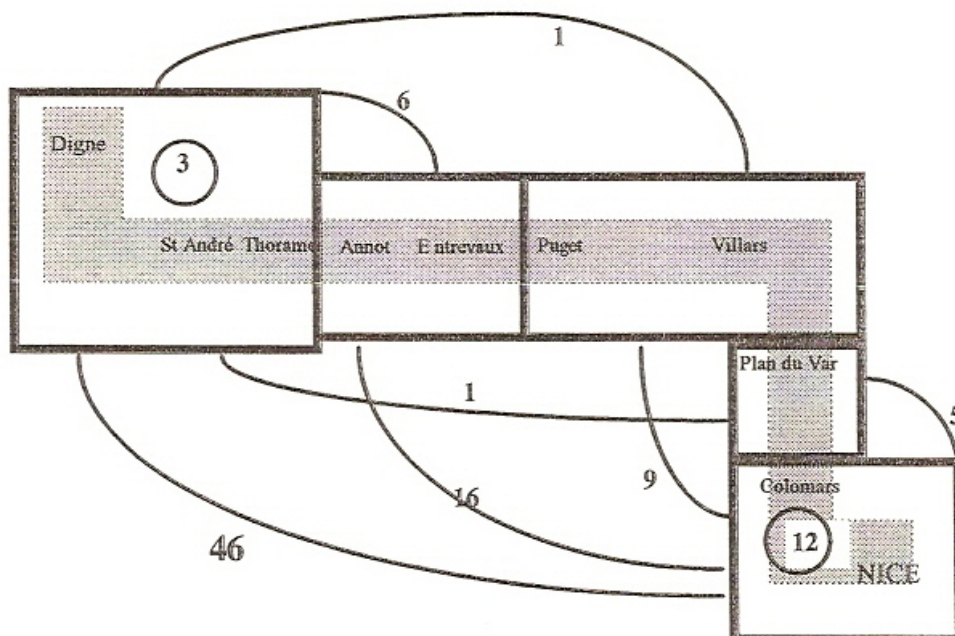


Planche 2

Répartition des VK entre les différentes zones de la ligne – Étude Transorco [PCCP (1994)]
[Fraction du trafic total exprimée en %]

B - Aperçus sur les activités touristiques et sportives développées autour des CP

B.1. REGARDS RÉTROSPECTIFS

Les données citées dans ce Cahier B proviennent pour l'essentiel des revues et bulletins publiés par le *Groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence* (GECP), association à but non lucratif fondée en 1975 et dont le siège se trouve à Puget-Théniers ; cette association assume notamment la restauration, l'entretien et le fonctionnement du train historique touristique "*Train des Pignes*".

Les informations collationnées ci-après, de caractère parfois anecdotique, n'ont pas d'autre prétention que d'évoquer quelques aspects touristiques et sportifs de la fréquentation des CP, ainsi que les produits touristiques développés autour du train au cours des décennies antérieures.

B.1.1. CP et Tourisme

(a) Naissance du tourisme ferroviaire

Selon BANAUDO (1992) “ l'intérêt touristique du réseau n'a pas échappé à ses promoteurs, ainsi que le prouve ce texte extrait d'un guide de la fin du 19^e siècle : *si Nice présente par elle seule un attrait tout particulier, on peut dire que ses environs ne lui cèdent en rien sous le rapport du pittoresque et du merveilleux. Le département des Alpes Maritimes dont Nice est l'âme, offre en effet aux touristes un vaste champ d'excursions où se succèdent les sites les plus merveilleux. Le défaut ou l'état rudimentaire des moyens de locomotion contraignaient les excursionnistes à payer leur plaisir d'un large tribut de fatigue. Il n'en est plus de même aujourd'hui, la compagnie des chemins de fer du sud de la France, reliée à Nice depuis 1892 et traversant des régions jusqu'alors à peu près inconnues des hivernants, a transformé en promenades agréables des voyages jadis pénibles et même dangereux*”

(b) Les circuits touristiques et promotions touristiques diverses

Entre 1978 et 1981, l'évolution du trafic voyageurs (en voyageurs kilomètres) des trains spéciaux est en constante évolution et passe de 1 338 254 voy.km à 1 770 374 voy.km.

Les statistiques qui concernent les trains spéciaux englobent l'apport de trafic du train touristique à vapeur ainsi que l'affluence à bord des trains réguliers et les excursions organisées par le Comité Exporail.

En 1982, les CP proposent des programmes d'excursions complets offrant pour une somme forfaitaire le transport, le repas de midi et l'accompagnement d'un guide. Ces sorties sont programmées en semaine et les voyageurs sont transportés à bord des autorails réguliers [TS (1983)].

Y figurent notamment les programmes suivants :

- *Excursion Puget-Théniers/Entrevaux*, avec visite de la vieille ville, de la cathédrale, du musée de la moto et d'un atelier de céramique, déjeuner, visite de l'église du four à pain, de la chapelle des pénitents et visite facultative aux ruines du château des Grimaldi.
- *Excursion Entrevaux*, tous les samedis de mi juin à mi septembre, comprenant la visite de la vieille ville, de la cathédrale, de la citadelle de Vauban, déjeuner, la visite de la poudrière et le concert de clavecin ou d'orgue.
- *Excursion Annot*, tous les vendredis de mi juin à mi septembre, comprenant l'excursion aux grès et à “la chambre du roi”, déjeuner au buffet de la gare puis visite de la vieille ville et de l'église.
- *Excursion Colmars-les-Alpes*, tous les mardis de mi juin à mi septembre, parcours Nice-Thorame-Haute en autorail puis Thorame-Haute - Colmars en autocar, déjeuner, puis visite

- du village et du fort de Savoie, visite de la miellerie et excursion au lac de Thorame-Haute, ainsi qu'au barrage de Castillon
- *Circuit Nice-Saint André les Alpes-Castellane-Grasse-Nice*, ce circuit mixte autorail-autocar est valable de mi juin à fin septembre avec possibilité de l'effectuer dans un sens ou dans l'autre.

(c) Les journées à thème.

Depuis 1997, des offres nouvelles permettent de remplir considérablement les trains réguliers et nécessitent leur renforcement, leur doublage, voire même leur triplement pour certaines occasions. Ces projets instaurent des forfaits à prix réduits incluant le transport en autorail, plus un éventuel transport en autocar et l'accès à une manifestation importante, aussi bien dans la région digneoise que sur la Côte d'Azur. Au départ de Digne, les forfaits les plus demandés sont ceux donnant accès à la foire d'exposition et au carnaval de Nice, ainsi qu'au parc aquatique Marineland d'Antibes.

B.1.2. CP et activités "Sport - Loisir – Santé"

(a) Les sports alpins.

Le développement des sports d'hiver entraîne la mise en circulation d'un autorail spécial de skieurs en 1946. Ce train parcourt Nice/Thorame. Une correspondance par autocar relie Thorame aux stations du Haut Verdon (Allos, La Foux et Le Seignus). Cette promotion comprend le voyage en train ainsi que la correspondance en car, puis le forfait journée.

Cette formule a connu un essor remarquable dans les années 1970-80 (circulation d'autorails spéciaux et parfois de la rame tractée AT)¹³ mais commence à marquer un certain essoufflement, fait remarquer la revue *Le Train du Sud*, datant de 1986, qui dresse un bilan de l'hiver 1985/1986. L'explication donnée est celle du temps de parcours effectué pour rejoindre le Haut Verdon depuis la Côte d'Azur. Pourtant si on compare la fréquentation globale des années 1984/1985 on peut noter une augmentation de 4,7 % sur l'ensemble des circulations, régulières et spéciales confondues.

- 1984 : 16 554 314 voyageurs.km
- 1985 : 16 677 000 voyageurs.km.

On pourra relever également comme causes de l'essoufflement de l'utilisation du train des neiges l'enneigement irrégulier et le rapprochement de la station piémontaise de Limone par la réouverture de la ligne Nice-Coni [TS - Bilan de l'hiver 1984-85 (1985)].

Pour accroître la communication autour du train des neiges une vaste campagne de publicité a été mise en place au cours de l'hiver 1988/1989. Mais une façade de la halle de marchandises de la Tinée ainsi que les caisses de deux wagons couverts stationnés à proximité ont été loués pour y apposer des panneaux publicitaires de la station de sports d'hiver... d'Auron (qui n'est pas desservie par les CP !).

Depuis l'hiver 1996/1997, le forfait train des neiges s'est vu enrichi de prestations supplémentaires, outre le transport par autorail régulier de Nice ou Digne jusqu'à Thorame-Haute, l'autocar de Thorame-Haute à la Foux d'Allos et le forfait d'accès aux pistes de ski, les clients se voient offrir à bord du train une boisson chaude et un croissant, ils peuvent consulter des revues et le quotidien du jour ; à l'arrivée dans les stations, ils disposent d'une salle vestiaire pour se changer et laisser leur équipement. Pour les non amateurs de sports d'hiver, les forfaits pistes peuvent être remplacés par un repas au restaurant pour le même prix [TS 53 (1999)].

Le 1er février 1998, en raison d'une affluence provoquée par le trafic des skieurs, les trains ont dû être doublés et équipés d'une remorque pour le transport des skis [TS 53 (1999)].

(b) La randonnée.

D'après le numéro 30 de la revue *Le Train du Sud* datant de 1986, le succès de la ligne Nice Digne auprès des amateurs d'excursions et de randonnées pédestres ne se dément pas. Sur la seule journée du 12 mai on a dénombré une douzaine de randonneurs au départ d'Entrevaux pour la halte du Poil-Majastre, puis 8

¹³ le nombre total de voyageurs ayant emprunté les autorails avec le forfait skieurs pour La Foux d'Allos s'est élevé à 3309 en 1981-82 [TS 21 (1984 ?)]

pour Thorame-Haute, sans compter une douzaine de membres du Touring Club de Paris en déplacement sur la ligne pendant une semaine dans le secteur de Saint André les Alpes à Barrême, un groupe de quarante deux excursionnistes a également emprunté l'autorail sur le parcours Nice Digne de bout en bout.

Au printemps de cette année-là (1986), M. Raoul Revelli présentait chaque samedi sur l'antenne de Radio France Côte d'Azur une randonnée dans les Alpes du sud autour de la ligne des CP [TS 30 (1986)]. Ces randonnées sont également décrites dans son guide "75 randonnées pédestres avec le Train des Pignes", toujours disponible auprès des gares et certaines librairies.

Un produit touristique intitulé "Rando Train" a été mis en place en 1999. Il s'agit de randonnées faciles au départ des gares et haltes, soit en individuel avec tarif réduit pour l'aller retour dans la journée, soit en petit groupe de six à quinze personnes avec guide [TS 53 (1999)].

Depuis la rénovation en 2002 de l'abri de la halte de Peyresq et la restauration, par une équipe de bénévoles, du sentier reliant cette gare au village, ce secteur est devenu un haut lieu de randonnée pédestre bas-alpine. La Fédération française des sports populaires (FFSP) y organise chaque printemps un "Train-rando en marche" dont les participants sont amenés à pied d'œuvre par un train spécial ou par les autorails réguliers des CP¹⁴ [TS 56 (juin 2005)].

(c) Canoë kayak.

Au printemps 1990, un accord a été conclu avec une association de canoë kayak, un fourgon spécial a été mis à disposition comme vestiaire en gare de Puget-Théniers et, non loin de là, une rampe d'accès au lit du Var a été aménagée pour permettre la mise à l'eau des embarcations. Les groupes d'amateurs sont alors acheminés par autorail et leur matériel par wagon plat [TS (1991 ?)].

(d) L'Indiana rail.

Il s'agit d'un stage de stimulation à travers les sports d'aventure organisé en avril 1990 par une agence. Ce projet se porte sur deux journées, centrées autour de la ligne des CP. Les participants devaient effectuer des parcours en vélo tout terrain, un jeu de piste, la descente en rappel d'un viaduc à Méailles et une descente du Var en radeau. Les participants étaient conduits d'un site à l'autre par autorail, celui-ci remorquant de Nice à Annot un wagon plat chargé d'un véhicule tous terrains [TS (1991 ?)].

(e) Le vélo

La revue *Le Train du Sud* datant de 1980 évoque l'existence d'un service combiné rail/vélo. Nous ne disposons d'aucune donnée statistique permettant de juger l'impact de ce projet.

Ces regards rétrospectifs révèlent que les CP ont été porteurs d'idées et de projets originaux pour ce qui relève tant des produits touristiques que sportifs. On doit malheureusement constater qu'ils ne se sont pas inscrits dans la durée, pour des raisons qui n'ont pas, semble-t-il, été analysées mais où figurent indiscutablement à la fois une conjoncture défavorable aux transports en commun, un délabrement de l'exploitation, de graves perturbations dans cette dernière¹⁵, un désintérêt des institutions, des menaces pesant sur la pérennité du réseau, et peut-être aussi, conséquemment, une absence de suivi.

Ainsi, le train des neiges ne fonctionne plus depuis plusieurs années, à cause d'une baisse de sa fréquentation, attribuable certes à un enneigement capricieux mais, plus encore, au manque de matériel adéquat

Seul le train à vapeur, grâce à la ténacité du GECP et au dévouement de ses animateurs bénévoles, a assuré sa pérennité et continue à connaître un succès certain [cf. A.3.1.).]

B.2. QUELQUES INITIATIVES ET DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS

B.2.1. Un essor des activités sportives et de plein air

¹⁴ le 8 mai 2003, la journée "Train + Rando" a conduit plusieurs centaines de randonneurs sur ce même sentier [TS (2003)]

¹⁵ Dont on trouvera un relevé chronologique en Annexe 1

Tirant parti de leur environnement favorable, les villages du département des Alpes de Haute-Provence, se sont employés à favoriser le développement des activités sportives en adéquation avec le milieu naturel.

Outre la randonnée, et d'autres sports traditionnels comme le kayak, le canoë et l'escalade, des sports et pratiques plus nouveaux apparaissent. Les parcours de via ferrate, le canyoning, le rafting, le parapente, se développent, et cela au sein des villages traversés par la ligne sans que ses potentialités, tant pour l'accès que pour les déplacements locaux, soient mises en valeur.

B.2.2. Des actions promotionnelles

Pourtant, sans implication des collectivités locales, une volonté forte de développer les activités touristiques sportives autour de la ligne, s'était déjà exprimée, depuis de nombreuses années.

L'exemple le plus marquant est celui donné par Raoul REVELLI, adepte et animateur des Chemins de Fer de Provence, qui s'est employé à faire vivre¹⁶ et à faire connaître cette ligne [cf. B.1.2.(b)].

Ainsi s'est-il attaché, depuis de nombreuses années, à la promouvoir par le développement de la randonnée pédestre à travers les deux ouvrages dont il est l'auteur:

- *50 randonnées avec le train Sud-France*
- *75 randonnées avec le train des Pignes* (récemment réédité)

À son initiative, une convention de partenariat a été établie entre la *Fédération Française des Sports Populaires* (FFSP) et les CP. Selon la convention, les CP auront le statut d'organisateur de randonnées de la FFSP. Ils proposeront à tous les licenciés une remise de 20 % sur le billet de train conduisant les randonneurs sur les lieux de départ des randonnées permanentes et les ramenant. En contrepartie, est stipulé que la FFSP assurera la diffusion de l'information par le biais de son calendrier national et de son calendrier international, et également dans tous documents (prospectus, etc.) qu'elle fera parvenir à ses associations nationales.

B.2.3. Et aussi des réalisations

À partir des mêmes initiatives, et en concertation avec l'*Association Peyresc Foyer d'Humanisme* et l'*Université Libre de Bruxelles (ULB)*, un contrat a également été mis en place avec l'*Office National des forêts*¹⁷ qui a entrepris la réfection des sentiers touristiques reliant les gares des Chemins de Fer de Provence entre Annot et Saint-André-les-Alpes pour la somme de 27 000 € [REVELLI (06.12.2004)] [cf. B.1.2.(b)].

Ces différents sentiers couvrent une gamme très étendue de difficultés (facile, moyen, difficile) et répondent aux attentes de tout promeneur ou randonneur, quels que soient leur forme physique ou leur niveau sportif.

On retrouve ainsi, pour la randonnée pédestre, à la fois l'esprit qui prévaut dans le projet de véloroutes et voies vertes et, aussi, une même configuration en intermodalité avec les CP.

¹⁶ En s'appliquant notamment à promouvoir le fret sur les CP avec l'acheminement des transports de sa propre entreprise [Établissements Revelli et Fils]

¹⁷ Opération "ONF Retrouvrance"

C - Réflexions sur les offres touristiques aux CP

C.1. LES ENJEUX DES OFFRES TOURISTIQUES [EP1 (2002)]

L'étude "Prospective 2005/2010/2020" des Chemins de fer de Provence [EP1 (2002)] a comporté, en sa Phase 1, un "Diagnostic expertise" portant notamment sur (1) l'état des lieux ferroviaire, (2) l'analyse fonctionnelle des clientèles et (3) sur l'offre touristique.

Les considérations qui suivent sont, pour l'essentiel, extraites de la troisième partie intitulée "*Analyse marketing : l'offre touristique*" de cette Phase 1.

L'objectif de cette "analyse marketing" est de "*déterminer dans quelle mesure les CP pourraient légitimement envisager de développer une offre de produits touristiques sur leur réseau en complément de leur activité de service public de transport de voyageurs*"

Ses auteurs, tout en rappelant que les Chemins de fer de Provence ne sont pas un train touristique au sens précis du terme, indiquent qu'il n'est pas exclu d'envisager une politique spécifique dans ce domaine.

C.1.1. État des lieux

C'est aux fins de répondre à cette question très spécifique (dont on sait qu'elle est posée avec insistance par l'exploitant), qu'a été dressé un état des lieux en trois points.

(a) Potentiel touristique de l'assise azuréenne

L'évaluation n'a porté que sur le département des Alpes-Maritimes en raison certes de l'énorme chalandise que constitue le secteur azuréen. Ce parti trahit cependant la vision "croisiériste" qui semble prévaloir dans l'étude.

Quoi qu'il en soit, outre les données socio-économiques bien connues¹⁸, quelques autres qui y figurent méritent d'être rappelées ici.

- Motifs des séjours dans les Alpes-Maritimes
 - Touristes 61 %
 - Visites (amis, famille) 17 %
 - Affaires 18 %
 - Congrès, conventions 4 %

en notant que, pour l'année 2000, les congrès et conventions représentent à eux seuls 392 000 visiteurs

- Une progression régulière (la fréquentation touristique s'est élevée de 9 millions à 9,8 millions entre 1998 et 2000)
- La durée moyenne des séjours est de 7,4 nuitées et le mode d'hébergement le plus prisé est l'hôtel (51 %)
- Chaque année 20 % des touristes visitent les Alpes-Maritimes pour la première fois.
- 60 % des touristes sont des étrangers, 40 % sont des français. Les italiens, les anglais et les allemands sont les plus nombreux (de l'ordre de 20 % pour chaque nationalité)

Mais l'attention doit surtout être appelée sur l'évolution rapide des comportements de ces derniers "qui se déplacent et qui visitent. Ce comportement, considéré comme marginal (5 %) par l'étude Trégie de 1988 (sic)¹⁹, a considérablement évolué avec les nouveaux sports et les nouvelles pratiques culturelles et

¹⁸ le tourisme génère 68 000 emplois dans le département et 40 % de ses actifs doivent leur emploi au tourisme

¹⁹ source non référencée

ludiques, ce qui constitue un élément particulièrement positif pour toutes les offres touristiques originales."

(b) Vers la professionnalisation des chemins de fer touristiques en France

Pour définir un train touristique, "qui ne doit pas être un simple moyen de transport", l'étude se réfère aux avis suivants :

"Un train seul n'a pas d'avenir, il doit y avoir une globalité de produits autour. Il ne peut se développer qu'en synergie avec d'autres produits, même extrêmement simples" [Président de l'UNECTO cité par EP1 (2002)]²⁰

"Un train à vapeur avec des voitures d'époque ? S'il n'y a que cela, ça revient à faire un tour de manège. Le train à vapeur n'est "qu'un plus", la cerise sur le gâteau ; mais seul, ce n'est pas un produit viable" [Président du GECF cité par EP1 (2002)]

Ainsi, un train "historique" (comme c'est le cas du "Train des Pignes") doit, pour prétendre devenir "touristique", offrir une gamme de produits devant attirer différentes clientèles, produits qui peuvent et doivent être des offres thématiques se surajoutant au simple plaisir de découvrir des paysages à partir du train.

Du fait de leur impact positif sur l'économie locale (sans détriments pour les acteurs touristiques déjà présents) et de la structuration qu'ils confèrent à l'espace touristique, une politique nationale de promotion des trains touristiques a été instaurée par les pouvoirs publics avec la mise en place, en juillet 2000, d'un groupe interministériel sur le thème, et d'une charte l'associant avec une UNECTO s'investissant dans la professionnalisation de ses activités.

(c) Exemples français de réseaux touristiques dynamiques

À la date de l'étude, sur 64 réseaux touristiques au sens large, 52 étaient fédérés au sein de l'UNECTO. Parmi ces derniers, 5 d'entre eux, qui présentent des caractéristiques proches de celles des CP sans en avoir tous les atouts, se révèlent particulièrement dynamiques puisque, en dépit de trajets plus courts et de périodes d'exploitation brèves, leur fréquentation est pourtant plus importante que celle estimée pour le volet correspondant de l'activité des CP.

Réseau	Voie	Trajet	Voyageurs 1998 - 2000	
			1998	2000
La Mure (38) St-Georges de Comminges – La Mure	Métrique	30 km	75.000	92.000
Baie de Somme (80) Le Crotoy – Cayeux	Métrique	27 km	60.000	92.000
Les Cévennes (30) Anduze – St-Jean du Gard	Normale	13 km	137.000	150.000
Le Vivarais (07) Tournon – Lamastre	Métrique	33 km	60.000	-
Quercy Rail Cahors – Carjat	normale	45 km	-	-

²⁰ Union nationale des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées qui regroupe les professionnels responsables des réseaux propriétaires de leurs voies

Ainsi, pour les plus performants d'entre eux, le nombre de voyages représente-t-il entre le quart et le tiers de celui réalisé par les CP, alors que ces réseaux ne bénéficient, ni du soutien structurel d'une exploitation voyageurs, ni d'un entretien public de la voie, et qu'ils pratiquent des tarifs sans commune mesure avec ceux du transport public.

Une autre indication intéressante est celle portant sur la progression du réseau de La Mure dont l'exploitation a été reprise en 1996 par la CFTA qui y a déployé d'importants efforts de commercialisation et de promotion avec une offre globale (accueil en gare, animation à bord, rénovation des voitures, signalétique des sites, etc.) mise en place avec le Conseil général et les Offices de tourisme [cf. Tableau ci-dessous].

Année	Voyageurs
1995	55.000
1998	75.000
1999	82.000
2000	92.000

Le réseau des Cévennes (CITEV) est également témoin d'une remarquable progression en passant de 34 000 voyageurs en 1986 à 150 000 en 2000. Le fait que 10 % du chiffre d'affaires ait été consacré à la commercialisation n'est pas étranger à cette progression.

C.1.2. Diagnostic - Atouts et faiblesses pour le développement d'une offre touristique aux CP

(a) Les atouts des CP en regard des lignes touristiques

En regard des réseaux touristiques français les plus performants, les CP disposent d'avantages indéniables

- Un important potentiel de clientèle touristique [cf. C.1.1.(a)]
Parmi les réseaux dont il a été fait état plus haut, seul le réseau des Cévennes (CITEV) bénéficie, grâce à la proximité du littoral Languedoc-Roussillon, d'un potentiel de touristes aussi important, et ce réseau accueille 150 000 voyageurs par an.
- Une fréquentation étalée sur l'ensemble de l'année
Au contraire des autres réseaux, on peut légitimement estimer que l'offre touristique soit présente tout au long de l'année, avec, certes, des modulations et des fréquences différentes.
- Une clientèle touristique étrangère très importante
- Une clientèle de congressistes inexistante sur les autres réseaux. Cette clientèle (environ 500 000 congressistes/an) présente des caractéristiques particulièrement favorables :
 - elle est présente toute l'année, à l'exception de la période estivale,
 - elle dispose d'un fort pouvoir d'achat,
 - elle est sensible à ce type d'offre-produit.
- L'existence d'une association de vapistes motivés et actifs, le GECP, qui pourrait être adossée à une véritable structure commerciale associée au développement d'une offre touristique moderne.

(b) Les faiblesses des CP

En recensant les handicaps listés ci-dessous, l'étude fait part de la difficulté d'estimer, aux CP, la part des voyages accomplis pour motif touristique, et fait état, hors sources CFTA, d'un chiffre compris entre 15 000 et 50 000 voyageurs. Quoi qu'il en soit, en s'en tenant à l'hypothèse haute (jugée bizarrement peu réaliste)²¹, la fréquentation pour ce motif serait, aux CP, trois fois inférieure à celle du réseau des

²¹ Remarquons à l'occasion qu'il n'est aucunement tenu compte ici [EP1 (2002)] des enseignements de l'étude qui l'a précédée [PCCP (1994)], laquelle fait état de 10 à 12 000 voyages par trains spéciaux en 1991 et de 20 % de voyages sur ligne régulière pour motifs touristiques, soit de l'ordre de 70 000 voyages.

Cévennes et deux fois inférieure à celle du réseau de la Baie de Somme, lequel ne relève certes pas de la même catégorie touristique.

Outre cette prétendue incertitude, qui fut pourtant levée quelques années plus tôt dans [PCCP (1994)], l'étude recense les obstacles suivants au développement d'une offre touristique aux CP.

- Insuffisance de communication et de promotion (dans les agences de voyage, les offices de tourisme, les maisons de la France à l'étranger)
- Absence d'offres "packagées" et diversifiées
Ainsi, le dépliant commercial "*Le Train des Pignes*" met principalement en avant l'offre de visite touristique pure ; il n'y est fait mention que d'un "site idéal pour d'innombrables activités sportives"...sans en mettre aucune en avant.
- Absence d'infrastructures (en matière d'accès et de stationnement, en matière de restauration)
- Capacité de transport insuffisante et inadaptée
Les CP refuseraient en période estivale 3 à 4 000 passagers aux guichets. Quantitativement faible pour la recette, le préjudice est important pour le "Train des Pignes" et les CP. Il est en effet rappelé qu'un client satisfait en fait part à 3 interlocuteurs mais qu'un client déçu en informe 7.

Par ailleurs,

- Matériel inadapté et infrastructure vétuste
Contrairement aux dispositions adoptées à l'étranger, l'importance de l'adéquation du matériel est sous-estimée, d'autant que l'état d'entretien de l'infrastructure est peu favorable au confort des voyageurs.

C.2. SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE

En sa Phase 2 [EP2 (2002)] intitulée "*Définition des scénarios d'évolution*", l'étude "*Prospective 2005/2010/2020 des Chemins de fer de Provence*" consacre la seconde de ses trois parties à l'examen des "*Éléments pour un scénario touristique*" dont est tiré l'essentiel des considérations qui suivent.

L'auteur de cette section, Yves PERLSTEIN, y développe les points analysés dans l'expertise en se fondant sur une série d'enquêtes conduites auprès des

- Réseaux touristiques français de référence [cf. C.1.1.(c)]
- Responsables du tourisme de Marseille, Nice et Digne
- Offices de tourisme des communes de Puget, Entrevaux, Annot, St André et Digne

Ainsi que d'une enquête en situation au cours d'un voyage touristique du train à vapeur du GECP.

C.2.1. Les conditions de réussite

De l'analyse des bonnes pratiques des 5 chemins de fer audités se dégageraient 7 conditions devant être remplies pour assurer un développement couronné de succès et pérenne.

- Insertion dans le développement local et régional
- Équipe dédiée tourisme
- Stratégie "marketing" (Groupes & Individuels)
- Offres "packagées"
- Communication agressive (sic) et multimédia
- Communication en partenariat
- Matériel roulant adapté

C.2.2. Sur quelques unes des mesures à mettre en œuvre aux CP

Alors que les 5 réseaux audités auraient mis en action ces 7 "conditions préalables", les CP ne satisferaient encore à aucune.

Sans revenir sur toutes ces conditions, dont certaines relèvent des techniques commerciales usuelles et même tout simplement de l'évidence, on se doit d'appeler l'attention sur certains points.

(a) Sur le développement local et régional :

S'inscrire dans une démarche de développement permet de "valoriser l'environnement".

"Un tel développement se fait en collaboration et en synergie avec les autres acteurs".

Malheureusement les CP ne s'inscrivent pas dans cette logique. Pourtant "ce train pourrait être une épine dorsale du développement touristique", particulièrement dans l'arrière pays niçois et son rôle devrait être celui de protecteur et d'assembleur des différents acteurs du tourisme²².

(b) Sur une organisation dédiée tourisme

Se fondant sur l'organisation des réseaux ferroviaires touristiques, l'étude prône la mise en place d'une organisation similaire, à savoir :

- une équipe commerciale et technique
- une équipe dédiée aux activités touristiques

Cette proposition semble justifiée dans la mesure où, même en l'absence de trains dédiés, la part de la clientèle touristique est importante, et dans la mesure aussi où elle pourrait permettre une amélioration des services proposés et offrirait aux regards extérieurs l'image d'une exploitation organisée et sérieuse.

Il semblerait même qu'elle aurait été prise en compte aux CP avec la création d'un poste de responsable commercial en charge de ces questions.

À la lecture des observations qui suivent [cf. & (c) ci-dessous] et des reproductions des courriers adressés aux CP et à l'administration centrale *restés sans réponse* [cf. Annexes 3 & 4], on constatera que ses effets n'en sont pas perceptibles et que l'administration de ce réseau est encore peu soucieuse d'amélioration dans ce domaine.

(c) Sur la communication en partenariat

L'étude propose une "méthode de travail transversale" entre chacun des partenaires, ainsi serait-il judicieux d'entretenir une collaboration soutenue avec des relais de communication essentiels tels que le CDT (*Comité Départemental du Tourisme*) et le CRT (*Comité Régional du Tourisme*). En effet, ces organismes, chargés de promouvoir les activités touristiques du département et de la région, sont des relais clefs pour transmettre l'information.

Or, sur le site internet du CRT, http://www.crt-paca.fr/fre/accueil_flash.jsp, la publicité faite pour les Chemins de fer de Provence est dérisoire, ainsi qu'en atteste l'encart réservé aux CP :

[Les Chemins de Fer de Provence](#)

Appelé aussi "Le Train des Pignes", les Chemins de Fer de Provence proposent 4 fois par jour la liaison Nice-Digne-les-Bains avec une dizaine d'arrêts notamment au village d'Entrevaux.



On peut s'étonner de la brièveté du commentaire de l'annonce mais, plus encore, de la part d'un organisme dont c'est la vocation, l'absence de promotion des "offres touristiques" possibles. Seul le titre du paragraphe permet un lien sur le site des CP. Cette petite "publicité" ne présente donc malheureusement aucun intérêt.

²² Ainsi avons-nous été témoins d'une fort amiable négociation entre le directeur du Réseau et l'hôtesse d'un restaurant de gare renommé au sujet de l'horaire du dernier train la desservant (retour vers Locarno aux alentours de 23:00) afin d'en optimiser l'usage par sa clientèle [FART (23.03.2004)]

Une autre collaboration devrait également être établie avec les *municipalités* concernées par la ligne. Il serait intéressant d'exposer dans les "maisons de pays" de la documentation concernant le parcours du train et proposant des offres touristiques spéciales à chaque village.

Les CP devraient également développer leurs éléments de communication via les *offices de tourisme*, en particulier ceux de Nice et Digne, ainsi que ceux des villages traversés par le parcours.

A titre d'exemple, voici, reproduite ci-après à la date de rédaction de la présente note technique, la publicité qu'accorde au Train touristique et aux CP le site Internet de l'Office du tourisme de Nice :

Dans cet encart, l'existence de la ligne des CP est occultée par le train touristique désigné "Train des Pignes", sans que ce nom à vocation purement touristique (et dévalorisant pour la ligne) ne fasse l'objet du moindre commentaire. Le train à vapeur est très succinctement évoqué. Aucune photo n'apparaît.

LE "TRAIN DES PIGNES"

(d'avril à octobre)

• Renseignements et réservations: Tél. 33 (0)4 97 03 80 80

www.trainprovence

• Horaires: départ de Nice à 8h45, retour à 18h.

• Trajet touristique: départ de Puget-Théniers à 10h45, retour à 16H55

(temps libre au village d'Annot entre 12h et 16h).

Ce train à vapeur touristique circule tous les dimanches entre Puget-Théniers et Annot (acheminement par train régulier au départ de Nice).

Presque aucune différenciation n'est établie entre la ligne de service public et le service touristique. De telles informations tronquées, rudimentaires, insuffisantes (absence de localisation de la gare des CP à Nice), sinon erronées, ne peuvent qu'avoir des effets contre-productifs.

Des exemples aussi désastreux attestent la nécessité d'établir les bases d'une coopération vigilante qui doit également couvrir l'ensemble des *sites et établissements touristiques* tels que les musées ou toute autre activité liée au tourisme, et se développer par une collaboration avec les *agences de voyages*.

(d) Sur la stratégie "Marketing"

Il n'y a pas lieu de reproduire ici le catalogue des "bonnes idées" dont certaines présentent un caractère quelque peu suranné, catalogue auquel devrait se référer les porteurs d'un projet de service touristique, pour autant que la priorité d'un tel projet puisse être prise en considération.

C.3. LES LIMITES DE L'EXERCICE

C.3.1. Les blocages actuels

(a) Le poids du passé

Si l'on s'en tient aux propos tenus naguère dans le cadre de l'enquête conduite en 2002 [EP2 (2002)], les activités touristiques des CP n'ont pas été prisées par leurs partenaires potentiels.

"Le CRT Nice refusera de promouvoir le train en l'état, car il n'y a pas de produit touristique à promouvoir – On parle toujours d'améliorer le produit et, en fait, on ne voit pas d'amélioration – Ce devrait être leur rôle de développer des produits ; ils auraient dû le faire depuis longtemps car c'est pour eux un moyen de survie et aussi de donner satisfaction à toutes les communes qu'ils desservent" [CRT Nice in EP2 (2002)].

"Il n'y a aucune médiatisation du "Train des Pignes". On voit de temps en temps paraître des infos dans Nice-Matin : l'inauguration d'une nouvelle gare (sic), la grève des cheminots. Il ne faut pas communiquer comme sur le transport ; ça doit être traité différemment et ça n'est pas fait [O.T. de Nice in EP2 (2002)].

(b) Les carences en matériel et les contraintes d'exploitation

Depuis la mise en service avant guerre de la longue série des autorails Renault ABJ dont les derniers circulaient encore récemment, les CP n'ont plus investi que dans des matériels disparates jugés compatibles avec l'état de plus en plus dégradé de la voie. Le résultat s'en ressent tant au niveau de la maintenance, du confort des voyageurs qu'à celui de l'exploitation qui pâtit des défaillances du matériel roulant et de l'insuffisance de son parc.

Cette insuffisance est apparue plus criante encore avec la nécessité de faire face à une demande croissante de dessertes et de capacité sur la section périurbaine niçoise de la ligne dont les limites de capacité sont, en la configuration actuelle des infrastructures, désormais atteintes.

Ces conditions d'exploitation, dégradées sur tous les plans, ne sont pas étrangères à l'effacement des services spécifiquement touristiques.

C.3.2. Les réseaux touristiques français peuvent-ils être une référence ?

La situation actuelle est donc loin d'être favorable à la création de services spécifiquement touristiques.

Quoi qu'il en soit, la réflexion à ce sujet ne devrait pas s'engager à partir de celle qui a prévalu dans l'étude prospective [EP2 (2002)], dans la mesure où cette dernière ne s'est référée qu'à des exemples d'exploitation ferroviaire fort éloignés de la problématique des CP.

En effet, l'exploitation des lignes de chemins de fer touristiques, dont les auteurs de l'étude ont loué les bonnes pratiques, est dénuée des contraintes pesant sur un réseau d'intérêt public, lequel est tenu de répondre aux besoins exprimés par les collectivités et les usagers.

Ce sont ces considérations qui ont conduit le GIR Maralpin à prôner dans son projet de valorisation des CP²³, non pas les exemples de réseaux métriques français dont aucun ne constitue un modèle à suivre²⁴, mais ceux de pays voisins où les réseaux métriques font partie intégrante des transports métropolitains et régionaux, font l'objet d'investissements importants et bénéficient des derniers perfectionnements techniques, tout en se prêtant aux prestations touristiques et "historiques" que peuvent leur valoir leurs parcours.

C.3.3. L'exemple de la ligne des Cento Valli [GIR/FART (2004)]

(a) Une ligne à prestations de très haut niveau

La ligne des Cento Valli (51,2 km) relie Locarno (CH) [env. 60 000 hab.] à Domodossola (IT) [env. 20 000 hab.]. Cette ligne électrifiée a fait l'objet sur sa section suisse (19 km) d'aménagements d'envergure par (1) déviation souterraine, sur près de 3 km, de son tronçon terminal²⁵ et (2) commande centralisée de trafic. Ces aménagements, mis en service en 1990, ont entraîné une notable augmentation du trafic (+ 60 %) qui atteint le niveau de 700 000 voyageurs/an [FART (2002)].

Ces infrastructures, caractérisées par un nombre important d'évitements tous télécommandés, autorisent une desserte de haute densité [de 11 paires de train pour la desserte internationale de bout en bout (sur une plage horaire de 13 heures), à 27 paires dans la partie basse de la ligne (sur une plage horaire de près de 18 heures)].

(b) Des vocations multiples

La ligne joue un rôle de liaison interrégionale important et efficace. Les 11 liaisons journalières dans chaque sens établissent des correspondances commodes entre les deux axes ferroviaires du Simplon

²³ Étude refondatrice des Chemins de fer de Provence [cf. Références bibliographiques]

²⁴ Les plus proches de la problématique CP (à savoir St Gervais-Vallorcine, Ligne de Cerdagne, Chemins de Fer Corses) s'en distinguent du fait qu'ils ne desservent pas une conurbation de l'importance de celle de Nice [encore que les CFC assurent la desserte de la banlieue de Bastia qui s'y apparente]

²⁵ Cette déviation, réalisée pour s'affranchir des servitudes de la traversée urbaine à niveau, comprend deux haltes, une gare d'évitement ainsi que la gare terminus de correspondance avec les chemins de fer fédéraux (CFF), toutes souterraines

(Domodossola) et de Gothard (Locarno vers Bellinzona)²⁶. Elle assume remarquablement la desserte régionale tessinoise (Vallée de la Melezza) et périurbaine à Locarno où elle joue un rôle de métro urbain. Cette exploitation dense et cadencée satisfait pleinement tant aux besoins de la population locale qu'aux demandes des touristes ; elle s'assortit, en gare de Locarno (CFF & FART) aux heures d'arrivées tardives des trains, d'un service de taxis collectifs à la demande.

(c) Les offres touristiques des Cento Valli

Les aménagements d'infrastructure et l'acquisition par les FART de navires touristiques ont permis de promouvoir des circuits triangulaires d'un ou deux jours combinant trajets ferroviaires sur les Cento Valli (Locarno–Domodossola) les FS (Domodossola-Stresa) et navigation sur le Lac Majeur (Stresa-Locarno). Des trains spéciaux à la demande sont également proposés. Ils sont assurés par des engins historiques et par les 4 rames bi-caisses Abe 6/6 qui ont été récemment supplantées par les 8 rames bi-caisses "Bahn 2000".

L'importance relative de ces offres touristiques ne semble cependant pas considérable ; elle peut sans doute être estimée en se référant aux données statistiques fournies sur les "tarifs groupes" dont les rentrées financières sont fortement croissantes (elles se sont accrues de 360 % entre 1996 et 2003). Elles ne représentent cependant en 2002 qu'environ 13 % des recettes voyageurs pour une part d'approximativement 10 % du nombre total de voyages [FART (2000)].

²⁶ Ce trafic de bout en bout représente de l'ordre de 40 % du trafic en nombre de voyageurs

D. L'intermodalité vélo - Quelle contribution au développement de la ligne ?

D.1. L'OFFRE VÉLO DANS LES ALPES DE HAUTE-PROVENCE (04) ET LA PLACE POTENTIELLE DES VVV

D.1.1. Coordination vélo départementale

Depuis plusieurs années, le Comité départemental du tourisme des Alpes de Haute-Provence (CDT 04) s'applique à répondre au mieux à une forte demande étrangère et nationale en matière de cyclisme sportif²⁷ et de cyclotourisme. En matière de pratiques moins sportives, il s'appuie sur les acquis du Lubéron (où le réseau d'itinéraires et boucles cyclotouristiques²⁸ rencontre un succès croissant) pour étudier la trame d'itinéraires VVV où devraient figurer une liaison entre la Durance et l'itinéraire Est-Ouest épousant le tracé de l'ancienne ligne Nice-Meyrargues des Chemins de fer de Provence et le présent projet intermodal [cf. CDT 04 (2006)].

Le projet intermodal Nice-Digne

Le projet intermodal Nice-Digne, qui se caractérise par l'inévitable discontinuité de son tracé cyclable, doit se concevoir sous un double aspect :

- celui d'un itinéraire de transit répondant aux vœux de l'État et à une demande assez clairement identifiée
- celui de boucles locales s'offrant
 - aux citadins des régions limitrophes
 - et, en tout premier lieu, aux habitants et à leurs hôtes

D.1.2. Consistance actuelle de l'offre vélo "tourisme/loisirs/santé" sur le parcours

(a) État d'avancement des projets

À la date de rédaction du présent document, on peut faire état des projets suivants [LIEUTIER, MOLINARI (2006)] :

- Itinéraire Entrevaux – Le Pont Noir (desserte de la Base de loisirs du Brec et de la zone d'activités de Cornillons) [4 Km]
Validé "*Voie Verte*" ; aménageable en boucle O/D Entrevaux [8 Km]
- Parcours Thorame-Gare – St André les Alpes (desserte des villages de Thorame-Haute, Thorame-Basse, Château Garnier) [Boucle de l'Issole] [28 Km]
Un aménagement de type "*véloroute*" se révélant trop dispendieux, la totalité du parcours sera sans doute aménagée en "*itinéraire cyclotouristique sécurisé*" offrant cependant deux courts tronçons bénéficiant d'un traitement particulier :
 - De Thorame-Gare à la RD2 (RD955) [5 Km], aménagement de type "*piste cyclable*" aux fins de sécuriser tous déplacements deux roues (y compris sportifs) sur cette route à trafic intense
 - Entre les deux Thorame (accès au site du Lac des Sagnes) [5 Km], aménagement de type "*voie verte*" pour répondre aux besoins de la population locale
- Parcours St André les Alpes – Barrême par le Col du Défens [Boucle de Thorame] (desserte des villages de Lambruisse et Tartonne) [38,5 Km]

²⁷ notamment par son soutien à la promotion des circuits des grands cols

²⁸ ne satisfaisant cependant pas aux spécifications des VVV

Ce parcours, au profil, plus sportif que les précédents, est en cours de validation, sans doute sous forme d' "itinéraire cyclotouristique sécurisé"

(b) Une offre peu extensible mais aux attraits multiples

En y adjoignant les quelques sections aisément réalisables telles Entrevaux-PugetThénières [7 km] ou encore Méailles-Annot [9 km], l'offre en itinéraires cyclables relevant de la pratique tourisme/loisirs/santé reste modeste et ne relève pas en totalité du label "véloroutes voies vertes".

Moins qu'un itinéraire, elle se présente plutôt comme un chapelet de sites, certains "en ligne" (comme le sera Puget Thénières-Entrevaux-Le Pont Noir, sans doute sous la forme intégrale d'une voie verte), d'autres en boucle (Boucles de l'Issole et de Tartonne).

Tous présentent de multiples attraits.



- Chacun de ces sites relevant d'au moins un important village, et fréquemment de plusieurs, peut offrir à leurs habitants et résidents un espace de loisirs vélo et des accès sécurisés.
- Certains autres, comme les Boucles de l'Issole et de Tartonne, du fait de leur ampleur et des extensions possibles (telle, sur la Haute-Issole, l'antenne de 6 Km Thorame-Basse – La Valette) peuvent, sinon motiver, tout au moins agrémenter des séjours dans les villages environnants.
- Enfin, conjuguée avec l'attrait d'une ligne de chemin de fer particulièrement attractive [et de surcroît parfois agrémentée par les parcours vapeur du GECP (Train de Pignes)], l'offre vélo devrait susciter l'intérêt de touristes peu pressés, à la recherche de pittoresque, et désireux de découvrir les charmes de modes de déplacement respectueux d'un environnement encore préservé des atteintes de la modernité.

D.2. L'INTERMODALITÉ TRAIN-VÉLO SUR ITINÉRAIRES TOURISTIQUES

D.2.1. L'intermodalité "organisée"

L'étude conduite par le GIR Maralpin sur quelques réseaux métriques de référence a permis de recueillir quelques informations succinctes sur les pratiques de deux d'entre eux au faciès montagnard particulièrement marqué, la *Ferrovie Genova Casella* (FCG) et les *Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi* (FART).

L'un et l'autre présentent un profil en dos d'âne fortement accentué propice à une pratique du vélo sans effort, pour autant que les utilisateurs et leur engin puissent être acheminés au point haut.

Exemples d'intermodalité train/vélo organisée	
 <p><i>FCG - Trasporto biciclette - Loc. Cappuccio - Foto Paola Cassani</i></p>	 <p>Intragna [Ticino (CH)] [cliché CentoValli]</p>
<p>Ferrovie Genova-Casella [FGC]</p>	<p>Ligne des Cento Valli [parcours FARC]</p>
<p>Transport de vélos sur wagon spécialement aménagé</p>	<p>Parcours cyclotouristique Camedo-Pontebrolla en intermodalité avec le train sur ce parcours</p>

Cette pratique a été instaurée aux FART qui desservent le versant helvète de la ligne italo-suisse des *Cento Valli*. Les dispositions prises à cet effet concernent le parcours le plus attrayant et le plus approprié Camedo (alt. 549 m) – Pontebrolla (alt. 254 m). Elles consistent à proposer à la clientèle intéressée des vélos de location en gare de Camedo qui seront restitués en gare de Pontebrolla, les FART se chargeant du rapatriement des vélos [GIR/FART (2004)].

C'est tout récemment qu'a été mis en service sur les FCG le wagon porte-vélos dont la construction nous avait été annoncée en 2004 par le Directeur de la Compagnie [GASSANI (27.04.2004)].

Selon la pratique qui semble avoir été instaurée et annoncée sur les dépliants d'information, ce véhicule semble n'être mis en service que sur demande, non tellement pour des "lâchers" de cyclistes aux points hauts (qui culminent à 456 m) mais pour acheminer dans le Bassin de la Valle Scrivia (Casella), également très prisé pour la promenade et la randonnée, des cyclistes majoritairement sportifs désirant s'affranchir des encombrements de la périphérie génoise.

D.2.2. L'intermodalité "spontanée"

(a) Le retour des vélos accompagnés dans les trains

L'acheminement de voyageurs pourvus de vélos, tombé en désuétude pendant une certaine période avec l'essor de l'automobile et la disparition des voitures fourgons dans les trains, est désormais unanimement reconnu comme devant être satisfait. Ainsi en est-il sur tous les grands réseaux européens (grandes lignes, lignes régionales et même banlieues) dont la plupart des matériels récents prévoient des dispositions adéquates (espaces aménagés avec crochets de suspension) et utilisables pour d'autres matériels encombrants (skis, poussettes, etc.)

Les capacités offertes ainsi sont cependant étriquées (en France, 6 vélos et plus fréquemment 3 seulement par rame) ne permettraient même pas l'acheminement d'un groupe, même modeste.

(b) Les offres train + vélo sur les CP et autres chemins de fer à clientèle touristique

Sur les CP, alors que l'ancien matériel autorail (Autorails Renault ABH) disposaient d'un compartiment bagages d'accès aisé [BANAUDO (1992)], ce n'est plus le cas pour le matériel actuellement en service, ce qui conduit à laisser le chargement de vélos à l'appréciation du personnel de train.

Il faut espérer que la prise en compte des vélos accompagnés soit prévue sur les futurs matériels des CP comme elle l'est désormais sans réserves sur les matériels en construction pour les lignes métriques de Corse et de Cerdagne :

- Sur la ligne de Cerdagne ("Le Train Jaune")²⁹, la Région Languedoc-Roussillon *Septimanie* a investi 9 M€ dans l'achat de deux automotrices panoramiques. Ce matériel conçu par la société Stadler (Suisse) est basé sur un concept innovant de véhicule à plancher surbaissé pour voie métrique. Il s'appuie sur des automotrices livrées, d'une part aux CJ (Chemins de Fer du Jura), et d'autre part aux FGC (Chemins de fer de Catalogne). Les compartiments voyageurs comportent de grandes plates-formes d'accès dans la partie surbaissée, équipées pour une utilisation multi-fonctionnelle avec strapontins ou dégagements pour le transport des personnes handicapées, des vélos, des poussettes et des skis.
- Sur les Chemins de fer Corses, la SNCF a procédé à la commande aux CFD de 3 autorails panoramiques à double caisse³⁰ dont les spécifications prévoient des plateformes d'accès surbaissées pourvues d'emplacements pour 6 vélos, alternés avec 12 porte-skis [CFC (2001)]

D.3. LA PROBLÉMATIQUE DE L'INTERMODALITÉ TRAIN/VÉLO SUR L'ITINÉRAIRE NICE-DIGNE

D.3.1. La place de l'intermodalité dans les prestations "touristiques" des CP

²⁹ Villefranche de Conflans – La Tour de Carol (ligne métrique électrifiée de 62 km)

³⁰ Commande susceptible d'être portée à 9 engins

Par souci de simplification, on voudra bien englober sous le vocable "tourisme" l'ensemble des déplacements liés au sport, aux loisirs et au tourisme proprement dit.

On sait donc que cette part est déjà très importante (de l'ordre de 35 %) dans la production proprement "transport" des CP. On sait aussi que la Côte d'Azur recèle un important gisement de clientèle touristique potentielle, pour autant que l'image des CP soit à la mesure des attentes.

On ne dispose d'aucune donnée sur la part des sports/loisirs, manifestement en déclin depuis l'essor de l'automobile, laquelle offre la plus extrême flexibilité d'approche mais se prête moins aux parcours d'itinéraires de randonnées pédestres ou cyclistes.

On ne peut donc qu'être réduits à formuler des hypothèses, dont les plus favorables reposeront sur des changements, sinon des ruptures, à différents niveaux :

- Changements comportementaux (aspiration à des pratiques respectueuses de l'environnement)
- Amélioration de l'offre ferroviaire (étoffement de la desserte, adaptation du matériel)
- En corollaire, entraves aux pratiques automobiles (encombrement, coûts) et cyclistes (restrictions aux pratiques vélo sur certains itinéraires d'approche en raison de leur dangerosité³¹).

D.3.2. Sport/loisirs et intermodalité ferroviaire

Dans un tel contexte, pourraient se dessiner les perspectives d'un essor de l'intermodalité sports/loisirs à la condition que s'offrent à la fois

- des conditions d'acheminement adéquates,
- des sites et secteurs d'accueil appropriés.

(a) Randonnée pédestre

Pour ce qui concerne la randonnée pédestre, où beaucoup d'attention a été prodiguée et continue de l'être pour signaler et améliorer des itinéraires, son faible essor soulève la question de l'adéquation du service ferroviaire.

(b) Vélo [cf. D.2.1.]

Pour ce qui concerne le *vélo sportif*, l'exemple de la *Ferrovía Genova Casella* (FGC) [GASSANI Paolo (27.04.2004)] semble transposable pour accéder aux sites cyclotouristiques du Haut Pays sans avoir à affronter le trafic automobile de la basse Vallée du Var et des Gorges de la Mescla. Ce marché potentiel relève de transports collectifs à la demande et requiert l'aménagement d'un matériel roulant spécialisé (remorque porte-vélos).

Pour ce qui concerne le *vélo loisirs/santé*, dont l'utilisation sera *a priori* plus diffuse, deux conditions *sine qua non* sont à satisfaire :

- l'aménagement des espaces cyclables
- celui du matériel ferroviaire (espaces vélos)

³¹ Ce point concerne les cyclistes sportifs

E. Esquisse d'une stratégie

E.1. CERNER LES PRIORITÉS

E.1.1. Infrastructures et territoires

(a) Les priorités ferroviaires

Les considérations de continuité territoriale, de préservation patrimoniale et aussi de maîtrises énergétique et environnementale exigent, non seulement le maintien du service public, mais son renforcement, aux fins à la fois d'encourager le report modal et de satisfaire les besoins de mobilité de toutes les catégories de populations locales.

Cette valorisation passe nécessairement par la modernisation des infrastructures et des méthodes d'exploitation ainsi que par un renouvellement et un renforcement du matériel roulant, à l'image des meilleures réalisations étrangères, et ce, contrairement aux errements en usage sur les chemins de fer touristiques nationaux dont les objectifs se restreignent aux divertissements touristiques.

(b) Les priorités territoriales et économiques

Le maintien et le renforcement de l'activité économique dans le Haut Pays repose en partie sur l'affichage d'une desserte de qualité, en partie sur la notoriété attachée à la fréquentation de la ligne par des visiteurs motivés par les ressources patrimoniales du territoire, et aussi sur celles que peuvent apporter des pratiques valorisantes au nombre desquels figurent les activités loisirs/santé qu'offrent les véloroutes et voies vertes.

De même que l'activité économique ne peut reposer exclusivement sur le tourisme, la survie des CP ne doit pas se fonder sur une activité touristique commerciale mais sur l'amélioration d'un service public s'ouvrant plus largement à la chalandise internationale, régionale et locale à travers les activités sport/loisirs/tourisme qui ont été évoquées.

(c) Les priorités environnementales

Un recours accru au chemin de fer sur la ligne Nice-Digne, ne peut prétendre à de grandes incidences environnementales. En revanche, son essor dans le cadre des loisirs peut avoir un effet d'affichage considérable, surtout pour la jeunesse, pour autant qu'elle soit incitée à en découvrir les attraits à travers des sorties scolaires et familiales, tant culturelles que sportives.

Ces considérations devraient conduire à attacher une importance particulière au projet dans la mesure où il conjugue tous ces aspects à la fois.

E.1.2. Les synergies possibles entre les itinéraires cyclables et les CP

Comme indiqué ci-avant, les considérations qui suivent traitent essentiellement de la problématique vélo. Elles s'appliquent naturellement à la randonnée mais peuvent se transposer à d'autres pratiques sportives, certaines d'entre elles impliquant, comme le cyclisme, le transport de matériels encombrants (canoë-kayak par exemple) et pouvant nécessiter des aménagements spéciaux.

(a) Flux sur l'itinéraire

On se doit de rappeler que les investigations dont fait état ce document ont été conduites dans le cadre d'un projet de concrétisation de l'itinéraire Nice-Digne du *Schéma national de véloroutes et voies vertes*

(VVV)³² traduisant le souci de l'Etat de s'inscrire dans un schéma européen et de répondre à une forte demande exprimée notamment par une importante clientèle touristique étrangère.

Pour cette clientèle, la faible part des parcours cyclables sur l'itinéraire, qui relèvera majoritairement du train, sera largement compensé par l'attrait de ce dernier, compte tenu de l'importante notoriété des CP à l'étranger que soulignent les études PCCP (1994) et EP1 (2002) [cf. A.3.2.(b)].

On peut également présumer que la conjonction de ces deux modes respectueux de l'environnement peut se révéler porteuse, tant pour les clientèles spécifiquement touristique que pour les adeptes des VVV.

Un apport, même minime, de cette clientèle particulière peut avoir à la fois

- un impact économique local sensible et
- un retentissement salubre sur les décisions à prendre pour l'indispensable valorisation des CP.

(b) Fréquentations locales

Le département des Alpes-Maritimes se caractérise par une importante pratique sportive du vélo. En revanche l'usage du vélo pour les loisirs et les déplacements y est peu répandu du fait des carences actuelles en aménagements cyclables appropriés. Cette situation est en passe d'évoluer, et l'offre dans le Haut pays de sites praticables par une clientèle familiale sera alors particulièrement appréciée.

Ainsi, les CP peuvent-ils être mis à contribution pour ces deux catégories d'acheminement, celle de cyclistes sportifs désireux d'accéder aux secteurs montagnards du Haut Var et du Haut Verdon sans affronter le trafic routier des Gorges de la Mescla, et celle des cyclistes moins aguerris souhaitant accéder aux sites VVV.

On remarquera que, moyennant l'aménagement cyclable de la Basse Vallée du Var entre la grande piste cyclable littorale (en cours de réalisation) et la gare CP de Lingostière ou celle de St. Isidore, l'accès de la ligne des CP peut être facilité de la sorte pour nombre d'usagers du secteur littoral, Un tel aménagement s'inscrirait d'ailleurs logiquement dans l'itinéraire VVV Nice-Digne dont il constituerait la section initiale.

E.2. DU PROJET À SA RÉALISATION

E.2.1. Faisabilité

Initié en 2003, le projet "*Valorisation des Chemins de fer de Provence par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble du Schéma national véloroutes voies vertes*" aura vu sa faisabilité reconnue sur le plan des itinéraires cyclables étudiés, avec sa validation par les Services de l'Etat (à travers l'étude conduite en collaboration avec le CETE Méditerranée) et son approbation par les collectivités locales concernées.

Les itinéraires cyclables ainsi retenus ne représentent pas de longs parcours et leurs extensions envisageables ne pourront pas leur permettre d'atteindre un développement considérable. Il semble néanmoins que, même en l'état présent, le projet puisse constituer une excellente opportunité de conforter sur un thème original la promotion conjointe des villages du Haut Pays et des CP.

E.2.2. Mesures conservatoires et dispositions à prendre

La mise en œuvre du projet est certes subordonnée à la réalisation des aménagements cyclables, mais également à de nombreuses autres mesures dont certaines relèvent de simples dispositions conservatoires et dont d'autres ressortissent à d'autres projets et programmes à la conjonction desquels il faudra veiller.

(a) Domaine ferroviaire

Doivent revenir au SYMA (Syndicat Mixte Alpes-Méditerranée) [concessionnaire de la ligne] et aux CP [exploitant] les tâches de :

³² adopté en décembre 1998

- modification éventuelle du cahier des charges des rames nouvelles à commander pour permettre le chargement d'au moins 6 vélos, selon les dispositions adoptées sur les CFC [cf.D.2.2.(b)] ;
- étude des modifications à apporter aux rames existantes pour permettre le chargement aisé d'au moins 3 vélos ;
- étude des dispositions à prendre (réservation et/ou aménagements) dans les gares de Barrême, St André, Thorame, Entrevaux et Lingostière/St Isidore [cf. E.1.2.(b)] pour la réalisation de locaux de consigne et bagages ou même de multi-services touristiques incluant des prestations vélos, gérés par les CP ou concédés.

(b) Voiries départementales et communales

En dépit des dispositions légales ou réglementaires en cours, la prise en considération des cyclistes dans les aménagements urbains et routiers est loin d'être devenue la règle³³. Ces obligations devant être respectées à l'occasion de tous travaux de rénovation de voirie, il importe d'y veiller désormais, particulièrement sur les tronçons ou voies d'accès aux itinéraires aménagés. Ce sera le cas notamment

- des voiries de Barrême, de St André et d'Entrevaux
- et surtout de l'aménagement de la Basse Vallée du Var qui relève entièrement de la Commune de Nice et fait l'objet d'un important plan d'urbanisme où l'itinéraire d'une voie verte devrait légitimement figurer.

(c) Insertion territoriale et valorisation socio-économique du projet

L'insertion du projet dans la problématique territoriale doit être examinée à partir d'un état des ressources patrimoniales et touristique-économiques à établir en collaboration avec les collectivités locales par le biais du Pays A3V.

On devra veiller à identifier les lacunes et/ou insuffisances que pourrait révéler cet inventaire et à élaborer les bases d'un projet de cahier des charges des prestataires (hôtellerie, transports, commerces, etc.) destiné à assurer aux futurs usagers le service de qualité qu'ils doivent attendre d'une réalisation conçue dans un souci d'exemplarité.

Dans le même temps, ou mieux au préalable, on procèdera à une enquête sur l'organisation de sites similaires (notamment dans le Var, le Vaucluse et les A.H.-P.) et leurs retombées socio-économiques

(d) Mise en synergie des acteurs

Dans le département des Alpes de Haute-Provence, le projet, qui a été initié sous le patronage de l'élu départemental délégué auprès du SYMA, et bénéficie de l'appui des collectivités locales, sera également porté par le Comité départemental du Tourisme (CRT 04).

Dans ces conditions, les supports institutionnels et leur mutuelle synergie seront acquis.

Il n'en est pas de même sur la Côte d'Azur qui ne voit guère, dans le Haut Pays, qu'un vase d'expansion, et dans les CP, qu'un diverticule en site propre de son rudimentaire réseau de transports en commun.

Les méthodes et les moyens pour susciter une démarche partenariale en faveur du projet sont bien connus, ils sont longuement exposés dans l'étude prospective [cf. EP2 (2002)] mais, près de trois années après l'exposé de ces grands principes et en dépit de l'existence d'un poste de responsable commercial aux CP [cf. Annexe 3] et une supervision au niveau des CFTA par un responsable des Trains touristiques, les CP n'ont toujours pas réussi à occuper la place qu'il leur revient pourtant dans l'espace médiatique touristique [cf. C.2.2.(c)].

La régionalisation, fait acquis depuis peu, devrait extirper de sa gangue locale un service public ferroviaire d'intérêt largement régional et une offre touristique qu'il reste encore à hisser au niveau international.

³³ Rappelons que le projet est né d'une intervention du GIR lors d'une enquête publique à Entrevaux portant sur le recalibrage d'une portion de la RN 202 omettant la prise en considération des cyclistes [GIR/VV Entrevaux (2005)]

Conclusions

La présente étude constitue un volet de notre étude de faisabilité de la section Nice-Digne de l'itinéraire national véloroutes voies vertes par couplage intermodal avec les CP. Elle a été conduite en vue de recueillir des données sur le rôle que ce projet pourrait jouer dans la valorisation de la ligne ferroviaire.

Il apparaissait nécessaire, pour ce faire, d'évaluer l'importance relative de l'activité susceptible d'en résulter vis-à-vis des autres prestations de la ligne, et notamment vis-à-vis de l'ensemble de ses activités touristiques.

Les investigations entreprises à cet effet sont cependant loin d'avoir toutes abouti.

Nos demandes de données statistiques récentes, formulées auprès des exploitants, sont restées sans suite, sans que l'on sache devoir l'imputer à un refus ou à des carences de leur part.

La littérature grise (que l'on sait abondante par divers recoupements) n'a pu être consultée totalement. Les études auxquelles nous avons pu avoir accès, se succèdent sans se référer à celles qui les précèdent, sans faire aucune référence à la littérature existante (pourtant abondante et de qualité) et, quand elles le feraient, sans mentionner leurs sources ; elles révèlent de surcroît que leurs commanditaires semblent s'être ignorés dans des démarches qu'ils ont conduites sans grand souci de cohérence et de continuité.

Ce constat révèle de graves discontinuités dans la gestion et le suivi des CP et donne aussi à penser que la poursuite de ces investigations devrait révéler de nombreuses informations utiles à la connaissance du réseau et nécessaires à son amélioration.

Ainsi, l'étude référencée PCCP de 1994, dont l'existence a été longuement dissimulée, nous est-elle apparue beaucoup plus riche d'informations et plus pertinente que l'étude EP réalisée en 2002 qui s'applique de surcroît à orienter le réseau sur les voies combien périlleuses du train touristique.

A ce sujet, il nous semble indispensable, à la lumière des études que nous avons faites sur les réseaux métriques étrangers de référence, de stigmatiser une telle dérive qui remettrait en cause le service public et compromettrait irrémédiablement l'indispensable remise à niveau d'un réseau dont les caractéristiques de tracé autorisent d'excellentes performances et sont même inégalées parmi les meilleurs réseaux métriques européens.

La priorité à accorder à la qualité du service public est notre seconde recommandation. Le modèle exemplaire auquel nous faisons référence est celui des *Cento Valli* qui assure à la fois, à l'image des CP, mais à un autre degré de qualité, des dessertes périurbaines, régionales et interrégionales, parfaitement compatibles avec un service efficace et attrayant pour le tourisme.

Il nous apparaît en effet évident, à la lumière de cet exemple comme de celle de bien d'autres aussi proches (en Espagne et en Italie), que des activités touristiques peuvent être promues dans le seul cadre d'un service public de qualité, et ce, au bénéfice de tous les usagers.

Pour ce qui concerne le projet d'intermodalité vélo, auquel nous accordons plus d'importance en matière d'image que d'impact commercial, sa mise en œuvre sur le plan ferroviaire se limiterait à l'aménagement adéquat³⁴ des futures rames voyageurs et, éventuellement à celui d'une ou deux remorque(s), si l'étude complémentaire qu'il nous semble souhaitable d'entreprendre sur le transport des vélos en établissait la nécessité [J.M. (31.03.2006)].

³⁴ du type de celui réalisé sur les engins de la ligne de Cerdagne [cf. D.2.2.(b)]

ANNEXE 1 RAPPELS HISTORIQUES (1975-2001) 1 – Chronique évènementielle
--

Extraits du n° 54 de la revue du GECP [GECP/TS (2002)]

1975

Le 10 janvier, Jacques MEDECIN, président du CG 06 et Maire de Nice (ces deux collectivités fournissent alors près de 90% du budget du SYMA.), annonce sa volonté de suspendre la participation du département aux financements des CP. Il préconise de ne maintenir qu'une simple liaison de banlieue Nice-Carros.

Aussitôt un vaste mouvement de protestation va se constituer :

- fin janvier, Télé Monte-Carlo diffuse une série d'émission du journaliste Jacques CHAUSSARD et reçoit 23 000 lettres de l'Europe entière ;
- constitution d'un groupe de défense de promotion des CP, à l'image du comité de réouverture de la ligne Cannes-Grasse ;
- 6 février, déclaration de la préfecture ;
- mars, pétition d'élus et personnels ;
- 23 mai, revirement du CG 06 qui vote à l'unanimité le maintien de Nice-Digne...à condition :
 - d'augmenter la contribution 04,
 - d'intégrer la région (voir clé de répartition),
 - définir l'affectation des terrains de la gare du Sud.

1976

- La région PACA envisage sa participation à la modernisation du réseau ;
- la majorité des élus niçois continuent à ne manifester d'intérêt que pour les terrains de la gare du Sud ;
- décembre, nouvelle contrainte d'exploitation imposée par la municipalité niçoise :
 - un nouveau PN rue Alfred Binet.

1977

- La Ville de Nice tente de réduire sa participation au budget du SYMA ;
- la participation de la région n'est pas acquise ;
- un plan de redressement (avec DDE 06) supprime les marchandises et lance une étude sur l'axe lourd Nice-Carros ;
- grève de 6 jours contre suppression d'un AR et licenciement de 12 agents.

1979

- Investissements sur la voie, ouvrages d'art et matériel roulant.

1980

- Lancement du train touristique.

1981

- Le ministère des transports demande une estimation du coût d'exploitation de la ligne en raison du déficit d'exploitation ;
- le changement de gouvernement annule le projet ;
- des élus divers réclament une participation de l'État et de la région des frais d'exploitation ;
- rivalité politique locale : certains élus des AM mènent campagne pour créer une nouvelle entité régionale autour de Nice ;
- création d'Alpes-Azur (liaison Nice-Genève avec correspondance à Digne) ;
- record de trafic avec 18 millions de v.k.

1982

- Plusieurs organisations politiques et syndicales demandent au nouveau ministre des transports (Ch. FITERMAN) la reprise de l'exploitation des CP par la SNCF ;
- avant décision de l'État, le SYMA dénonce le contrat d'exploitation de CFTA, tandis que la Ville de Nice et 06 en profitent pour menacer de se retirer en 1983 ;
- le SYMA envisage la cession de la gare du Sud pour la création d'un centre commercial.

1983

- Contexte politique détestable ;
- l'État ne souhaite plus transférer l'exploitation à la SNCF :
 - alors que Nice et les AM annoncent leur volonté de se retirer,
 - le SYMA engage la résiliation du contrat de concession et licencie l'ensemble du personnel ;
- promesse de l'État et de la région de financer des investissements de modernisation et une revalorisation du traitement du personnel.

1984

- 23 juillet, signature d'un contrat de plan entre État et région pour la modernisation du réseau ;
- le SYMA prolonge le contrat avec le CFTA d'une année ;
- une entreprise locale se porte candidate [Société des Transports Urbains de Nice (SNSF)].

1985

- Le futur exploitant n'est pas toujours défini et les investissements du contrat de plan restent bloqués ;
- lancement du projet du centre commercial à la gare du Sud.

1986

- La révision des statuts pour intégrer la région est reportée (majorité politique changée) ;
- cession de terrain à Nice.

1987

- La CFTA et les candidats locaux s'associent pour créer la société nouvelle des CP (SNCP) à laquelle est attribuée l'exploitation pour 5 ans jusqu'en 1992 ;
- la SNCP propose un plan de modernisation de 120 MF ;
- la mairie de Nice soutient un nouveau projet de centre commercial et s'engage à faire reconstruire le terminus, tout en préconisant la transformation de la section urbaine de la ligne en métro automatique type VAL.

1988

- Approbation des nouveaux statuts du SYMA intégrant la région ;
- menace par l'État de retirer sa participation en fin d'année.

1989

- Une polémique État-Région-SYMA bloque la concrétisation du contrat d'investissement
- 17 avril, le conseil municipal de Nice adopte une proposition de fermeture de la ligne avec maintien du seul tronçon Nice-Carros ;
- Jean Claude GAUDIN, président du CR, adopte une attitude similaire ;
- l'État accepte de céder les terrains de la gare du Sud et accorde un permis de construire au promoteur, une partie de la recette étant destinée à la modernisation des CP ;
- 23 septembre, fin de circulation d'Alpes-Azur ;
- fermeture totale de la ligne Saint Auban-Digne par la SNCF.

1990

- 28 février, vote d'un plan de modernisation de 125 MF par le SYMA, l'État s'engageant à affecter une part des prix de vente de terrain à ce plan ;
- départ contraint de Jacques MEDECIN [Maire de Nice CG 06].

1991

- 18 janvier, signature du protocole d'accord pour la cession des terrains de la gare du Sud à la SOREHA (Société para municipale) :
 - construction d'un nouveau terminus pour les CP ;
- Le Professeur René GILLY devient président du SYMA

1992

- 17 janvier, signature de l'avenant à la convention de concession définissant le rôle de l'État dans le plan de modernisation ;
- les associations se battent pour obtenir le classement et la préservation de la gare du Sud.

1993

- 22 mars, ratification par l'État de l'avenant prévoyant sa participation à la modernisation du réseau et déclassé le terrain de la gare du Sud pour permettre sa vente ;
- la ville de Nice se délivre autorisation de construire sans être propriétaire de terrain.

1994

- Le projet immobilier de la gare du Sud est compromis ;
- l'État ne participera au financement du Plan qu'après la vente des terrains : situation bloquée.

1995

- L'État fixe la répartition entre les collectivités du coût de la reconstruction de la ligne, tandis que les travaux débutent durant le premier trimestre malgré les lenteurs administratives et les tentatives d'obstruction des groupes de pression routiers ;
- pression constante par les défenseurs du réseau avec pétition, réunions, conférences et manifestations ;
- réouvertures, le 13 février de la section Saint Martin du Var-La Vésubie, le 28 juin de Annot-Digne et le 12 août, de La Vésubie-Entrevaux.

1996

- 23 août, inauguration officielle de la ligne, interrompue depuis 18 mois ;
- problème : l'État et les collectivités ne donnent aucune assurance concernant le démarrage du plan de modernisation ;
- MM. GAUDIN et GINESY, ce livrent à un plaidoyer pour les liaisons routières sans même faire allusion aux chemins de fer ;
- le projet du centre commercial fait place à une nouvelle mairie.

1997

- 17 avril, appel de candidature pour la reprise de l'exploitation du réseau à l'échéance du contrat de la SNCP mais report d'un an pour étudier la possibilité d'une éventuelle gestion par la SNCF ;
- deux importants projets de trafic fret sont mis en projet:
 - déchets à Barrême et eau de source à Thorame-Haute.

1998

- 22 décembre, le SYMA décide de l'attribution de l'exploitation du réseau au CRTA pour une durée de 15 ans
 - polémique parmi les collectivités membres et *grève de 40 jours* du personnel.

1999

- Janvier, proposition par le GECP de la mise en place d'un comité de ligne ;
- mars, le choix des CFTA est maintenu mais la ville de Digne et le département des Alpes de Haute Provence déposent un recours au tribunal administratif contre les conditions de ce choix.

2000

- L'été est marqué par le plus grand conflit social du réseau *une grève de 71 jours* est observée par une grande partie du personnel et un agent a été licencié

- groupe de travail pour la négociation de l'évolution des emplois dans l'entreprise ;
- lancement de l'idée du passage des CP en rive droite du Var (ZI) et la DTA estime cette réalisation "vaine et dispendieuse" ;
- la modernisation des CP ne figure pas dans les actions prévues dans les CPER,
- deux décisions sont prises par la municipalité de Nice :
 - le 29 mars la municipalité adopte le tramway sur rail pour son futur TCSP,
 - le 7 avril l'État vend la gare du sud et ses terrains à la ville de Nice,
- le GECP réclame la création d'un comité de ligne et la réouverture des arrêts fermés pour défendre la place des CP dans les projets de la DTA, de la future mairie et du tramway de Nice.

2001

- Le SYMA lance un appel d'offre pour la réalisation d'une étude prospective sur l'avenir du réseau ses potentiels de trafics et de développement ;
- création du comité de ligne avec réaction du GECP contre le report du terminus de la ligne dans une hypothétique gare multimodale implantée dans la plaine du Var ;
- août, le tribunal administratif annule dans sa forme la délibération du SYMA confiant l'exploitation au CFTA ;
- août, ouverture d'une procédure de classement à la gare du Sud au titre de monument historique, ce qui a pour effet de bloquer le projet de la nouvelle mairie.

ANNEXE 2
RAPPELS HISTORIQUES (1975-2001)
2 – Incidents d'exploitation

Extraits du n° 54 de la revue du GECP [GECP/TS (2002)]

- 1977**
- Grève de 6 jours contre suppression d'un AR et licenciement de 12 agents.
- 1978**
- Exploitation perturbée:
 - par la neige, du 28 au 03 février,
 - par avalanche à Peyresc.
- 1983**
- Perte du trafic de messagerie.
- 1992**
- 30 juillet, un train de ballast déraile : le préfet et le directeur de l'équipement des A.-M. interdisent toute circulation autre que les autorails de services réguliers et imposent une vitesse limitée à 40 km/h ;
 - dénonciation de ces blocages politiques par le GECP avec diffusion de rapports notamment dans le milieu parlementaire.
- 1994**
- le 5 novembre, intervient la plus grande catastrophe naturelle ayant jamais touché le réseau :
 - destruction de la voie ferrée et de ses ouvrages d'art en plus de 40 points,
 - L'État ne s'engage qu'à reconstruire les digues communes à la route et à la voie ferrée et à envoyer une mission technique pour évaluer le coût de la reconstruction,
 - les collectivités émettent une motion et vote des crédits.
 - Avec le soutien du personnel, des syndicats et des associations, le drame des CP est bientôt connu dans toute l'Europe ;
 - du 7 novembre au 24 décembre, seules fonctionnent encore des navettes Nice-Lingostière puis le service est prolongé jusqu'à Saint-Martin du Var.
- 1995**
- La section Entrevaux-Annot restera encore interceptée durant 9 mois.
- 1997**
- Accident survenu à la passagère d'une ligne d'autocars : 21 arrêts des CP sont fermés provisoirement dans l'attente de la sécurisation de leur accès.
- 1998**
- 22 décembre, le SYMA décide de l'attribution de l'exploitation du réseau au CRTA pour une durée de 15 ans
 - polémique parmi les collectivités membres et **grève de 40 jours** du personnel.
- 2000**
- L'été est marqué par le plus grand conflit social du réseau ; **une grève de 71 jours** est observée par une grande partie du personnel et un agent a été licencié
 - groupe de travail pour la négociation de l'évolution des emplois dans l'entreprise.
-

ANNEXE 3
Requête du 15.06.2005 auprès de la Responsable commerciale des CP

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral
PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)*

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cermuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

Madame Karine CEPI
Responsable Commerciale
Chemins de Fer de la Provence
4 bis, rue Alfred Binet
06 000 NICE
Fax : 0497038081

Notre réf. : DDoux/CP/CpCommercialCepik507

Objet : Couplage intermodal CP avec Itinéraires Véloroutes Voies Vertes – Activités touristiques des CP

Menton, le 15 juillet 2005

Madame,

Dans le cadre de deux conventions, l'une avec le *Conseil Régional PACA*, l'autre avec la *Direction Régionale de l'Environnement (DIREN-Paca)*, notre *Groupe interdisciplinaire de réflexion (GIR Maralpin)* a engagé depuis trois années des études sur la réalisation de l'itinéraire national Véloroutes voies vertes Nice-Grenoble (dans son secteur Nice-Digne) par couplage intermodal avec les Chemins de fer de la Provence.

L'étude consiste à identifier les sections de l'itinéraire susceptibles de satisfaire aux normes définissant les véloroutes et les voies vertes (VVV), à évaluer la faisabilité des aménagements à y apporter et à examiner les possibilités d'assurer la continuité entre ces sections par intermodalité avec les CP.

L'objectif final vise à promouvoir à la fois les pratiques familiales sports/loisirs/santé par les déplacements doux (vélo, marche à pied) et le recours aux transports en commun pour y accéder et se déplacer, en escomptant des retombées socio-économiques bénéfiques, tant pour les secteurs concernés du Haut-Pays des deux départements concernés, que pour la promotion des CP.

Nous ne pouvons cependant prétendre évaluer l'ampleur de telles retombées sans disposer d'une connaissance suffisante de l'importance relative des activités spécifiquement touristiques des CP en regard de ses autres missions (desserte interrégionale, desserte de cabotage, déplacements

domicile-travail, dessertes banlieues et messagerie).

Aussi souhaiterions-nous, nous en entretenir avec vous afin de nous prémunir de toute erreur d'appréciation et de mener à bien, de la manière la plus objective possible, l'étude que nous nous sommes engagés à assumer et qui nous semble, quelles qu'en soient ses conclusions, devoir intéresser les CP.

Mademoiselle Stéphanie Delplanque, qui prépare son mémoire universitaire sur la question, et moi-même, serions disponibles les **après-midi de Mercredi 20** *ou* de **Judi 21 juillet** prochain pour vous présenter l'état d'avancement de nos travaux et recueillir auprès de vous les informations qui nous sont nécessaires pour les mener à leur terme.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous indiquer lequel de ces après-midi vous conviendrait le mieux et quelle heure vous pourriez nous recevoir. Dans l'attente de votre réponse que vous pouvez me faire parvenir par messagerie électronique (gir.maralpin@wanadoo.fr) ou téléphonique (au 04 93 35 35 17), je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE
DE REFLEXION MARALPIN** *Molinari*
49, Avenue Cernuschi
F - 06500 MENTON
Tél. / Fax **33.04.93.35.35.17**
Jacques Molinari
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

ANNEXE 4
**Requête du 24.10.2005 auprès du Responsable des trains touristiques
de la CFTA Trains**

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral
PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)*

*SECRÉTARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

Monsieur Olivier LEMIRE
Responsable des Trains touristiques
Connex Traditions
Division CFTA Trains
Parc des Fontaines
169, avenue G. Clémenceau
92765 NANTERRE - Cedex

Notre réf. : DDoux/CP/CftaTouristLemire510

Objet : Couplage intermodal CP avec Itinéraires Véloroutes Voies Vertes – Activités touristiques des CP

Menton, le 24 octobre 2005

Monsieur le Directeur,

Je me réfère à la lettre dont vous trouverez copie ci-jointe adressée le 15 juillet dernier à Madame Karine CEPI Responsable commerciale des Chemins de fer de Provence et à mon entretien téléphonique du 18 juillet avec Monsieur LIGURO, Directeur des CP, qui m'a invité à vous rencontrer le même jour à Nice.

Je vous avais alors exposé brièvement le sens de nos travaux lesquels, pour ce qui concerne la promotion des véloroutes voies vertes, sont focalisées sur l'itinéraire national Nice-Grenoble (retenu par le CIADT de décembre 1998) dont nous prônons le couplage en intermodalité avec les CP.

À cette fin nous avons entrepris, avec le soutien de la *Direction régionale de l'environnement Paca* et le *Conseil régional Paca*, l'étude se développant jusqu'au stade de l'avant projet sommaire (en collaboration avec le *Centre Technique de l'Équipement Méditerranée*) de trois premières sections de l'itinéraire.

C'est dans le cadre de ce travail pluridisciplinaire, qui sert de cadre à des formations universitaires, que nous souhaitons situer notre projet dans son paysage ferroviaire et tout

particulièrement dans le contexte de l'ensemble des activités touristiques et sportives liées à la ligne.

C'est la raison pour laquelle j'avais demandé au Directeur des CP, qui s'en est remis à vous, des données statistiques sur l'importance et l'évolution au fil du temps des trafics à caractère touristique et ou sportif (transport de groupes et/ou trains spéciaux). Vous m'aviez alors assuré que ces informations nous seraient fournies. Pensant qu'elles me seraient transmises par Madame CEPI, je me suis récemment adressé à elle qui me renvoie à nouveau vers vous.

Sans entrer autrement dans des détails que vous pourrez aisément consulter sur notre Site Internet www.gir-maralpin.org, je ne doute pas vous comprendrez l'intérêt de nos travaux qui sont conduits en concertation avec d'autres partenaires que vous connaissez et l'utilité qu'ils peuvent présenter pour les développements futurs de l'activité touristique de la ligne.

Dans l'attente des informations demandées et de celle d'avoir le plaisir de m'entretenir sur la manière dont pourrait s'instaurer une collaboration pour valoriser conjointement les déplacements doux et le transport ferroviaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

**GRUPE INTERDISCIPLINAIRE
DE REFLEXION MARMALPIN**

49, Avenue Garibaldi
F - 06500 MENTON
Tél. / Fax 33.04.93.35.35.17

Jacques Molinari
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

P.J. Copie de lettre adressée le 15 juillet 2005 à Mme K. CEPI

RÉFÉRENCES

A. Publications et autres sources

BANAUDO José / GECF (1992)

Histoire des Chemins de fer de Provence (1) – Le siècle du Train des pignes
Les Éditions du Cabri ; Breil-sur-Roya ; mai 1992 ; ISBN 2-903310-90-4 ; 320 pages

CDT 04 (2006)

Filière cyclotourisme, véloroutes et voies vertes des Alpes de Haute-Provence
Comité de pilotage du 7 février 2006
Conseil général des Alpes de Haute-Provence – Direction du Tourisme – Digne-les-Bains

CFC (2001)

Nouvel autorail pour le réseau du Chemin de Fer Corse
Spécification de besoin utilisateur (SBU) [Projet] ; version du 7 avril 2001 : 10 pages

EP1 (2002)

Étude "Prospectives 2005/2010/2020 des Chemins de fer de Provence – Phase 1 : Diagnostic expertise
Communication et Développement – Gilles Loyrette Nouel – Les Urbanistes Associés; Boulogne-
Billancourt ; 24 avril 2002 (épreuve de lecture) ; 67 pages

EP2 (2002)

Étude "Prospectives 2005/2010/2020 des Chemins de fer de Provence – Phase 2 : Définition de scénarios
d'évolution
Communication et Développement – Gilles Loyrette Nouel – Les Urbanistes Associés ; Boulogne-
Billancourt ; 29 octobre 2002 (Mise à jour : 12 novembre 2002) ; 77 pages

EP3 (2003)

Étude "Prospectives 2005/2010/2020 des Chemins de fer de Provence – Phase 3 : Synthèse et projet de
service
Communication et Développement – Gilles Loyrette Nouel – Les Urbanistes Associés; Boulogne-
Billancourt ; 10 mars 2003 ; 56 pages

FART (2002)

91° rapporto di gestione – FART 2002
Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi ; ar/DATIRDG ; effe51riazzino 0918409300 ; 67 pages

FART (23.03.2004)

Entretiens en gare de Verdasio [Ticino (CH)] avec M. Dirk MEYER, Directeur des FART [Enquête de
Marjory Merello & Jacques Molinari]

GASSANI Paolo [Ing.] (27.04.2004)

Entretien accordé le 27.04.2004 Genova par Ing. P. GASSANI, Directeur de la Ferrovia Genova-Casella
(FGC), à Marjory MERELLO, Roberta MILANESI et Jacques MOLINARI

GIR/VV Entrevaux (2005)]

BARNIER Mathieu, DENA Bruno, FAUVEAUX Julien, GRÖNER Roderick, MOLINARI Jacques,
MORETTI Pierre
Voie verte Entrevaux–Le Pont Noir – Étude exploratoire
GIR Maralpin : avril 2005 ; 28 pages

GIR/FART (2004)

CENTOVALLI - Ligne Locarno (CH) – Domodossola (It) ; Relevé de notes consécutif à l'entretien accordé le 23 mars 2004 à Locarno à Marjoy MERELLO et Jacques MOLINARI par M. Dirk MEYER, Directeur des FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi)

GIR Maralpin ; mars 2004 ; 9 pages

LIEUTIER Gilbert, MOLINARI Jacques (2006)

Itinéraires cyclables au Pays A3V

Parcours Thorame-Gare – St André les Alpes – Note de Synthèse sur les études préliminaires

Présentation aux élus – Beauvezer, le 7 mars 2006

GIR Maralpin ; 12.03.2006 ; 7 pages

MOLINARI Jacques (2004)

Centovalli - Ligne Locarno (CH) – Domodossola (It)

Relevé de notes consécutif à l'entretien accordé le 23 mars 2004 à Locarno par M. Dirk MEYER, Directeur des FART, à Marjory MERELLO et Jacques MOLINARI

GIR Maralpin ; 29 mars 2004 ; 4 pages

PCCP (1994)

Potentiels commerciaux des chemins de fer de Provence

Transorco, Paris – SYMA ; JM/R94.2 ; 4 juillet 1994 ; 78 pages

REVELLI Raoul (04.12.2004)

Entretiens de Stéphanie DELPLANQUE et Jacques MOLINARI avec M. Raoul REVELLI, Conseiller auprès des CP ; Nice, le 4 décembre 2004

SYMA/PD (2001)

Intégration des Chemins de fer de Provence dans le réseau TCSP niçois – programme de développement 2001/2005

SYMA ; Nice ; 26 février 2001 ; 34 pages

SYMA/PM (2001)

Plan de modernisation État/SYMA 2001-2005

Dossier Avant Projet Sommaire annexe à la délibération du Comité Syndical du 19 juin 2001

SYMA ; Nice ; 63 pages

TS 53 (1999)

Numéro spécial consacré à l'état du réseau [La situation ; Projet St. Auban-Digne ; L'exploitation ; Le matériel ; la voie]

Le Train du Sud – Revue du Groupe d'Étude pour le Chemin de fer de Provence (GECF) – ISSN 0152-7940 ; 32 pages

TS 54 (2002)

Numéro spécial "1975-2001 – Un quart de siècle de la vie du GECF et des Chemins de fer de Provence"

Le Train du Sud – Revue du Groupe d'Étude pour le Chemin de fer de Provence (GECF) – ISSN 0152-7940 ; 36 pages

B. Mémoires d'étudiants**DELPLANQUE Stéphanie (2005)**

Le tourisme sportif, un vecteur essentiel dans le développement économique local – Valorisation des Chemins de fer de Provence à travers l'attrait touristique du sport loisir et du sport santé

Institut Universitaire Professionnalisé Management et Gestion des entreprises Métiers du sport et des loisirs – Université de Nice – Sophia Antipolis – IUP 2^{ème} année ; promotion 2004-2005

Rapport du stage effectué au GIR Maralpin de novembre 2004 à septembre 2005 – Directeurs de recherche : David HURON & Patrick BÉRENGUER ; Directeur de stage : Jacques MOLINARI ; 50 pages

MERELLO Marjory (2005)

La régionalisation des Chemins de fer de Provence

UFR de Droit, des Sciences économiques et de Gestion - Université de Nice – Sophia Antipolis – Master
II Droit public et Sciences économiques – Mention Droit public de la Cité – Spécialité professionnelle :
Administration de collectivités locales – Session 2004-2005

Rapport de stage effectué du 2 mai au 31 juillet 2005 à l'Antenne Régionale PACA des Alpes-Maritimes

Jury : M. Pierre-Paul DANNA & Mme Sylvette MERCIER de LEPINAY ; 45 pages
