



HAL
open science

Les chemins de fer emblématiques de montagne, entre service public et patrimonialisation

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. Les chemins de fer emblématiques de montagne, entre service public et patrimonialisation. Mobilités contemporaines ; Approches géoculturelles des transports,, Ellipses, pp.257-269, 2009. hal-03113877

HAL Id: hal-03113877

<https://hal.science/hal-03113877>

Submitted on 18 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les chemins de fer emblématiques de montagne, entre service public et patrimonialisation

Pierre ZEMBRI
EA 4113 Mobilités, Réseaux, Territoires et Environnement (MRTE)
Université de Cergy-Pontoise
33, boulevard du Port
95011 CERGY-PONTOISE CEDEX
pierre.zembri@u-cergy.fr

paru dans Fumey (Gilles), Varlet (Jean), Zembri (Pierre)(dir.), *Mobilités contemporaines ; Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ed. Ellipses, 2009, 285 p.
Chapitre 21, p. 257-269

Résumé

Un certain nombre de massifs des cinq continents sont parcourus par des lignes dont la principale ambition est d'offrir un service continu et fiable au profit de communautés parfois assez isolées, dans des conditions physiques et climatiques difficiles. Elles sont relativement courtes (moins de 150 km), et elles ont donné lieu pour leur réalisation à d'authentiques exploits techniques, avec d'audacieux ouvrages d'art et le recours à des technologies très novatrices pour l'époque de construction.

La préservation de ces lignes originales, qui assurent un service public permanent très apprécié des populations locales, fait désormais l'objet d'un large consensus. Les intérêts des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures, des acteurs économiques et des élus locaux ne sont pas forcément convergents. Cela dit, l'ouverture des marchés ferroviaires fait arriver sur le marché des opérateurs spécialisés dans la valorisation des lignes à potentiel touristique, dont l'action volontariste peut changer la donne.

La floraison récente de demandes de classement au titre du Patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO) montre qu'il ne s'agit plus seulement de préserver, mais aussi de faire de ces lignes la base d'une valorisation touristique et culturelle des territoires desservis, en profitant d'un label internationalement reconnu.

Mots-clés

Chemins de fer, montagne, valorisation, protection, patrimoine mondial.

Summary

Many mountains on the five continents are served by railway lines whose main ambition is to offer a continuous and reliable service to remote communities, in difficult physical and meteorological conditions. They are relatively short (up to 150 km), and their construction needed authentic technical performances, with audacious bridges, viaducts and tunnels. They have used innovative technologies for the period of construction.

These original lines offer a permanent public service very much appreciated by local populations. Their preservation is from now on consensual, even if the interests of the different players (operators, infrastructure managers, local politicians, etc.) are not convergent in all cases.

The recent multiplication of the requests for classification by UNESCO (World Heritage) proves that the preservation of these lines is not anymore the only objective : the railway line becomes the basis of a touristic and cultural valorisation of the adjoining territories, with the use of a label universally recognized.

Key-Words

Railways, mountain, promotion, protection, World Heritage.

Introduction

Parfois loin des grandes traversées ou des grands axes de piémont, un certain nombre de « petites » lignes ferroviaires de montagne, conçues initialement pour la desserte locale de territoires difficiles d'accès n'ont pas connu le sort commun de leurs homologues de plaine, balayées par la concurrence routière. Leur utilité n'est pas à démontrer en termes de permanence de la desserte et le tourisme leur a parfois donné une seconde vie, quand elles n'avaient pas intégré dès leur conception ce motif d'utilisation.

Ces lignes ont donné lieu pour leur réalisation à de véritables exploits techniques et à des tracés innovants : ouvrages d'arts audacieux, électrifications précoces, crémaillères de différents types, boucles hélicoïdales et autres rebroussements en Z ou en double Z caractérisent de nombreux tracés. Certaines d'entre elles ont cependant fait l'objet par la suite d'un sous-investissement patent, ce qui leur confère un caractère muséal et patrimonial dont les acteurs locaux cherchent désormais à tirer parti. En témoigne la floraison actuelle de demandes de classement par l'UNESCO au titre du patrimoine mondial de l'Humanité, qui rencontrent un indéniable succès.

Nous nous proposons donc de caractériser ces lignes emblématiques, présentes sur les cinq continents, d'en dresser une typologie et de montrer sur la base de quelques exemples les éventuelles tensions qui peuvent naître dans certains cas entre la nécessité d'assurer un service continu à destination de populations locales parfois clairsemées et la valorisation patrimoniale qui génère des exigences parfois contradictoires.

1. Les différentes formes de la patrimonialisation des chemins de fer

La reconnaissance de l'existence d'un patrimoine ferroviaire a été en premier lieu celle d'un patrimoine architectural caractéristique de la période de la première révolution industrielle, faisant appel à des principes constructifs radicalement nouveaux comme le recours à des ossatures métalliques. Les bâtiments liés à l'exploitation, inédits par rapport à ce qui pouvait être construit auparavant, impriment d'une marque particulière les paysages urbains et ruraux. S'y sont ajoutés par la suite les nombreux ouvrages d'art requis par les caractéristiques contraignantes des lignes ferroviaires, notamment en milieu montagneux puis d'autres éléments architecturaux (dépôts, grues, etc.). La préservation s'est étendue au matériel roulant, puis à des « lignes-musées » mettant ce dernier en situation dans un cadre généralement préservé, de façon à préserver une ambiance d'époque.

1.1. La préservation des éléments d'architecture

Les gares constituent une « porte d'entrée interne » des villes. À ce titre, elles ont fait l'objet d'une attention particulière de leurs concepteurs, qui ont pu faire appel à des architectes talentueux. Les plus grandes d'entre elles constituent des ensembles monumentaux remarquables, associant à des façades soignées des marquises et des volumes de grande ampleur. Les petites et moyennes gares¹ ont également fait l'objet d'un travail de conception particulier, avec des éléments de standardisation et le recours à des architectures modulaires. Dans la mesure où elles constituaient un élément d'image non négligeable pour les compagnies, cette identité pouvait être forte: réinterprétations de styles régionaux², répétition de monuments historiques voisins (style « Pierrefonds » de la Compagnie du Nord ou « Valençay » du Blanc-Argent), ou tout simplement éléments caractéristiques typiques reproduits à de multiples

exemplaires³. Au 1^{er} janvier 2001, 41 gares ou anciennes gares étaient préservées en France, généralement dans leur ensemble et dans de plus rares cas pour une ou plusieurs composantes seulement. Dans quelques cas de figure, ce sont des équipements annexes qui ont été classés : châteaux d'eau, grues hydrauliques, abris de quai, etc. En dehors des gares et de leur environnement immédiat accessible aux voyageurs, l'architecture de certaines rotondes de dépôts caractéristiques (Chambéry, Mohon, Avignon) et de postes d'aiguillages (Buire) a pu être reconnue, mais ces cas de figure constituent une minorité.

Les ouvrages d'art constituent une seconde catégorie de « signaux » caractéristiques des infrastructures de transport. Le mode ferroviaire n'est pas le seul à en avoir généré, canaux et routes n'étant pas en reste et les récents développements du réseau autoroutier s'étant traduits par des gestes architecturaux qui n'ont rien à envier à ceux des concepteurs des chemins de fer. Dans la nomenclature publiée par l'AHICF et Paul Smith dans le n° 20-21 de la *Revue d'Histoire des chemins de fer*, 33 ouvrages du réseau RFF ont fait l'objet d'un classement : essentiellement des viaducs, des ponts mais aussi des têtes de tunnel parfois monumentales et un pont levant. On notera que 27 d'entre eux sont situés en zone montagneuse.

Le mouvement de préservation s'est progressivement étendu à des installations de sécurité comme les postes d'aiguillage, différents types de signalisation ou de systèmes d'espacement des trains, ainsi qu'à des installations liées à la traction électrique comme les sous-stations.

Rares sont les classements concernant un ensemble de bâtiments sur une ligne donnée en France. On notera tout de même le cas de la ligne du Blanc – Argent (Salbris – Romorantin – Buzançais) où la plus grande partie des gares et annexes ont été classées en bloc en 1993 sur 27 km. C'est le seul classement qui soit dans l'esprit des demandes actuelles. Mais il ne concerne pas une ligne de montagne.

1.2. La préservation du matériel roulant : du statique au dynamique

De nombreux musées des chemins de fer, plus ou moins spécialisés, émaillent la planète, de Lucerne à Sacramento via York et Mulhouse. Ils font l'objet d'une muséographie de plus en plus sophistiquée. On y trouve du matériel représentatif des différentes époques et des choix techniques qui ont pu être effectués. La préservation de ces véhicules s'est généralement effectuée à l'initiative des entreprises de transport, qui désignent les éléments à sauvegarder, les remettent au type d'origine le cas échéant, et assurent leur protection une fois leur carrière commerciale accomplie. Ils le font soit via des fondations d'entreprise (cas des chemins de fer nationaux espagnols par exemple) soit en partenariat avec des collectivités comme ce fut le cas pour la mise en place du Musée de Mulhouse en 1971, soit encore par convention avec des associations auxquelles le maintien en état est en quelque sorte délégué. La SNCF a ainsi pu préserver en direct une centaine de pièces. La préservation peut être également le fait d'associations comme l'AMTUIR pour le matériel de transport urbain ou l'AJECTA pour le matériel ferroviaire ancien. Des musées rassemblent des matériels des réseaux secondaires, à l'image de celui de Pithiviers. En la matière, la France n'est pas trop mal lotie, ce d'autant plus que les matériels roulants ont pu faire l'objet d'un classement en monument historique au titre du patrimoine industriel à partir de 1983 : 360 pièces étaient concernées en 2000.

La tendance la plus récente est de favoriser autant que possible le maintien en marche des matériels préservés. Les musées peuvent en héberger, avec des sorties sur le réseau national. Mais on a vu également se développer des « lignes-musées » : le chemin de fer « à l'ancienne » évolue dans un contexte territorial évocateur (à défaut d'être celui d'origine) et avec le minimum d'éléments de modernisation qui pourraient paraître anachroniques.

À vocation touristique, elles permettent de mettre du matériel roulant historique en état de marche en situation, dans un cadre aussi préservé que possible. De nombreux développements ont eu lieu dans les années 1970. On pourrait notamment citer :

- le chemin de fer du Vivarais (Ardèche),
- le Musée des Transports de la Vallée du Sausseron (Val d'Oise),
- le chemin de fer de La Mure (Isère),
- le Blonay - Chamby (Suisse),
- la ligne Silverton - Durango (Etats-Unis).

Ces lignes, exploitées dans un cadre associatif, plus rarement par des structures d'économie mixte, fonctionnent plutôt en fin de semaine et pendant les congés. Elles n'assurent donc pas de services répondant aux besoins quotidiens des riverains des lignes concernées. Leur pérennité peut être problématique, ainsi qu'en attestent les déboires récents du chemin de fer du Vivarais, dont la saison 2008 n'a pas pu avoir lieu, et qui manque cruellement de moyens pour investir et pérenniser l'exploitation.

Des circulations spéciales de matériel préservé par des exploitants, des Musées ou des Associations, sont également possibles sur le réseau national. On note ainsi la mise en marche de trains spéciaux isolés, conçus pour associer des matériels remarquables à des lignes qui le sont tout autant. Des agences de voyages spécifiques se sont développées sur ce marché d'amateurs exigeants. Les voyages peuvent s'étaler sur plusieurs jours, et permettre d'employer successivement plusieurs engins de traction ou de circuler sur plusieurs réseaux.

Une variante germanique plus massive est le « Plandampf » (littéralement : vapeur planifiée) : circulation intégralement en matériel historique sur une ligne ou en ensemble de lignes en lieu et place des trains habituels sur une journée complète (généralement en fin de semaine), sans restriction d'accès.

Si les lignes de montagne ne sont pas exclusivement utilisées à ces fins, on note qu'elles sont généralement sur-représentées au sein des lignes-musées et des axes parcourus par des trains spéciaux. Nous allons donc maintenant nous y intéresser plus particulièrement.

2. Pourquoi un tel intérêt pour les lignes de montagne ?

En premier lieu, elles sont encore relativement nombreuses, la concurrence routière ayant eu davantage de difficultés à se montrer menaçante. Les ouvrages d'art, souvent remarquables, sont nombreux, dans des cadres paysagers grandioses. Ils permettent de maintenir des profils acceptables, rendant le rail compétitif vis-à-vis de la route pour ce type de tracé. L'innovation et les exploits techniques ont souvent marqué leur conception : tracés et ouvrages d'art audacieux, électrifications précoces, usage de crémaillères, etc.

Enfin, elles ont souvent souffert de sous-investissement pendant de longues décennies, ce qui leur confère désormais un caractère muséal et patrimonial dont on peut désormais tirer profit.

2.1. Caractéristiques communes favorisant une approche patrimoniale de ces lignes

On peut distinguer des caractéristiques qui confèrent clairement une identité particulière aux lignes de montagne et qui justifient que l'on s'y intéresse afin de les pérenniser :

-**service permanent, par tous les temps** : il ne s'agit pas de lignes touristiques au sens le plus strict du terme, ces dernières n'entrant pas dans le champ de notre réflexion. L'usage touristique vient se surajouter à l'utilisation quotidienne des services. Cela n'exclut pas de fortes disparités de fréquentation et donc de niveau d'offre selon les périodes ;

-**importance des contraintes de tracé** : fortes rampes, franchissement de cols ou accès à des hautes-vallées ou à des hauts-plateaux isolés. Ces contraintes peuvent être aggravées par des épisodes climatiques difficiles (abondance des précipitations neigeuses par exemple, risques d'avalanches ou d'inondation) ou par l'instabilité des terrains (risques d'éboulements, plate-forme instable, etc.) ;

-**abondance des ouvrages d'art** : cette caractéristique est complémentaire de la précédente. Une proportion plus importante d'ouvrages d'art de grande ampleur traduit un effort financier plus soutenu de la part des maîtres d'ouvrage initiaux, soucieux de privilégier des profils plus abordables et des tracés plus directs. Cette catégorie regroupe les ponts, les viaducs, les tunnels dont les entrées peuvent être monumentales ainsi que d'autres ouvrages moins courants comme les galeries pare-avalanches ou pare-congères ;

-**matériels et/ou installations fixes dignes d'intérêt** : du fait du caractère souvent pionnier des lignes et de leur avance technique par rapport aux réseaux de plaine, des matériels ou installations fixes originaux ont pu être développés. Les lignes de la Compagnie du Midi dans le quart Sud-Ouest de la France témoignent ainsi d'une électrification précoce, assortie d'installations et de bâtiments originaux et caractéristiques de la Compagnie. Il en est de même des réseaux suisses et d'une grande partie des réseaux autrichiens de montagne.

2.2. Des choix techniques cependant variés, justifiant la préservation d'une pluralité de lignes

Les caractéristiques techniques peuvent être très différentes d'un réseau à l'autre, voire d'une ligne à l'autre au sein d'un même réseau⁴ :

-**des gabarits et écartements très variés** : la voie étroite (entre 0,75 m et 1,067 m) a souvent été préférée à la voie normale du fait des économies qui pouvaient résulter de son adoption. Elle s'assortit en effet d'un gabarit plus étroit qui permet de limiter la largeur des plates-formes à construire et de réduire la section des tunnels. Les courbes peuvent être davantage serrées, ce qui permet de franchir plus aisément certains obstacles physiques. En revanche, les lignes concernées butent sur des gares où un transbordement vers les réseaux à voie normale est nécessaire. Certaines petites villes situées au niveau des ruptures de pente ont pu profiter de cette rupture de charge obligatoire, à l'instar de Martigny, de Brigue, de Coire ou d'Aigle en Suisse. Rares sont les réseaux contigus qui sont suffisamment harmonisés d'un point de vue technique pour permettre l'interopérabilité : on notera l'heureuse exception que constituent les trois réseaux suisses (RhB, FO et BVZ⁵) qui échangent quotidiennement entre eux les tranches de voitures directes du *Glacier Express* entre Davos ou Zermatt et Saint-Moritz.

-**simple adhérence ou crémaillère** : ce choix technique est lié à l'importance des rampes, au tracé et aux performances initiales du matériel ferroviaire. La crémaillère (fig. 1) est un dispositif de sécurité destiné à retenir les trains en descente et, par « effet de cliquet », d'éviter qu'ils ne partent en dérive en cas de panne de traction en montée. Ce dispositif est contraignant en termes de vitesse : un parcours sur section équipée se fait à 25 km/h au maximum. On a donc

souvent réservé ce type d'équipement aux sections de ligne les plus pentues, le reste du parcours se faisant en simple adhérence, ce qui est possible jusqu'à 100 voire 140 ‰. Au sein des lignes de notre échantillon (tableau 1), c'est celle de Saint-Gervais à Vallorcine qui offre le parcours le plus pentu en simple adhérence avec 90 ‰.

Figure 1 : Crémaillère exposée dans une gare de la ligne du Val de Nuria (Catalogne espagnole)(cliché : Pierre Zembri)



-lignes électrifiées ou non : la plupart des lignes de montagne ont été des pionnières de l'électrification. L'énergie électrique était fournie au départ par des usines hydroélectriques implantées à proximité des lignes et appartenant généralement à l'exploitant ferroviaire. La compagnie du Midi a ainsi été un important producteur d'hydroélectricité, tant dans les Pyrénées que dans le Massif Central. Il en est de même pour les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Il est d'ailleurs question dans certains dossiers de classement comme celui du Train Jaune de Cerdagne, de prendre en compte les installations hydroélectriques en complément du patrimoine ferroviaire *stricto sensu*. Mais toutes les lignes recensées n'ont pas été créées d'emblée avec traction électrique. Certaines ont été électrifiées par la suite, cas des lignes de la compagnie Furka Oberalp en Suisse (électrification achevée en 1942). D'autres demeurent exploitées en traction autonome, les motorisations diesel devenant de plus en plus puissantes et le gabarit des ouvrages d'art ne permettant pas toujours d'électrifier sans d'importants travaux. Sans oublier la question des coûts de modernisation, pas toujours abordables pour les entreprises concernées.

Tableau 1 : Sélection de lignes de montagne présentant leurs caractéristiques principales (sources diverses collationnées par l'auteur)

| Pays | Intitulé | Longueur | Caractéristique 1 | Caractéristique 2 | Caractéristique 3 | UNESCO |
|------------------|--|---------------------------|--|--------------------------------------|--|------------|
| Etats-Unis | White Pass & Yukon Route | 108 km | Fortes pentes (39 ‰, simple adhérence) | Voie étroite non électrifiée | | |
| Etats-Unis | Blue Ridge Scenic Railway (Georgie) | 42 km | Tracé tourmenté dans gorges | Voie étroite non électrifiée | | |
| Inde | Darjeeling - Himalaya Railway | 88 km | Fortes pentes (crémaillère) | Voie étroite traction vapeur | Tracé complexe : boucles, rebroussements en "Z". | Classée |
| Inde | Ligne des Nilgiri (Tamil Nadu) | 46 km | Fortes pentes (41 ‰ en moyenne) | Voie étroite traction vapeur | 16 tunnels et 250 ponts | Classée |
| Inde | Ligne Kalka - Shimla | 96 km | Fortes pentes, 919 courbes. | Voie étroite non électrifiée | Près de 1000 ouvrages d'art - Viaducs caractéristiques en pierre à arches superposées. | Classée |
| Autriche | Ligne du Semmering | 41 km | Tracé spectaculaire en haute montagne | Voie normale électrifiée | Première traversée de montagne alpine (1854) | Classée |
| Suisse | Brünig (Lucerne - Interlaken) | 74 km | Fortes pentes (crémaillère) | Voie étroite électrifiée | | |
| Suisse | Bernina (RhB) | 61 km | Fortes pentes (crémaillère) | Voie étroite électrifiée | Enneigement fort et tardif | Classée |
| Suisse | Montreux Oberland Bernois | 75 km | Fortes pentes (crémaillère) | Voie étroite électrifiée | Matériel roulant panoramique original | |
| Suisse | Matterhorn GotthardBahn | 144 km | Fortes pentes (crémaillère sur 31 km) | Voie étroite électrifiée | Seul accès à Zermatt | |
| Suisse | Albula (RhB) | 67 km | Fortes pentes (crémaillère) | Voie étroite électrifiée | | Classée |
| France et Suisse | Saint-Gervais - Vallorcine - Martigny | 37 km (SNCF) + 18 km (MC) | Fortes pentes (90 ‰ en simple adhérence côté français, 200 ‰ en crémaillère côté Suisse) | Voie étroite électrifiée | Courbes de faible rayon, nombreux ouvrages d'art (21 tunnels sur 18 km côté suisse) | |
| France | Chemin de fer de la Provence (Nice - Digne) | 151 km | Franchissement d'un col à plus de 1000 m, tracé contraignant | Voie étroite non électrifiée | 56 ouvrages d'art dont un tunnel de faite de 3457 m. | |
| France | Train Jaune : Villefranche - Latour de Carol | 63 km | Fortes pentes en simple adhérence – Plus haute ligne ferroviaire en Europe (1532 m) | Voie étroite électrifiée précocement | 650 ouvrages d'art | En demande |
| Australie | Cairns - Kuranda | 75 km | Traversée d'une forêt pluviale classée UNESCO | Nombreux ouvrages d'art | | |

Cette variété de choix ne rend pas redondantes les procédures de classement engagées, dans la mesure où l'on prendra en compte une association de choix techniques, de caractéristiques du tracé et des territoires traversés, mais aussi d'époques de conception.

3. Jeux d'acteurs autour de la valorisation des lignes

Les demandes de classement s'inscrivent dans un mouvement « bottom up » de demande de reconnaissance des spécificités d'un territoire à travers celle d'un axe ferroviaire jugé vital. Les procédures auprès de l'UNESCO se sont multipliées ces dernières années, et les demandeurs ne se limitaient pas à des pays occidentaux à haut niveau de vie. La conclusion favorable des demandes suisses et indiennes montre que ces dernières n'avaient rien d'infondé, ce qui donne des idées à d'autres territoires.

Cela nous amène à nous demander quel peut être le jeu d'acteurs autour de ces nouveaux objets « culturels ».

3.1. Les collectivités y voient un outil de valorisation du territoire

On peut considérer que trois visions complémentaires sont perceptibles :

-**la ligne ferroviaire est un élément emblématique**, constitutif d'une identité : c'est notamment le cas si elle a contribué à l'ouverture d'un territoire historiquement enclavé. Le caractère fusionnel des relations entre les chemins de fer Rhétiques, qui ont réussi à faire agréer par l'UNESCO les candidatures des lignes de l'Albula et de la Bernina, et le canton des Grisons n'est plus à démontrer. Rappelons que la Haute-Engadine (cours supérieur de l'Inn), qui représente un tiers de la superficie du canton et où se situe la station réputée de Saint-Moritz, est normalement tournée vers le Tyrol Autrichien et non vers le reste de la Suisse ou l'Italie voisine. Le passage des deux cols, complété depuis peu par un tunnel ferroviaire direct vers Klosters, revêt donc un caractère vital pour l'unité du canton et son ouverture vers l'extérieur. Le cas de la Cerdagne peut être mis en parallèle, même si les intérêts peuvent paraître de moindre importance. Ce haut plateau est séparé du Midi Toulousain par le Col du Puymorens et du Roussillon par le Col de la Perche. Il regarde donc assez logiquement vers la Catalogne espagnole, vers laquelle il suffit de descendre en suivant le réseau hydrographique. Les deux lignes Midi Toulouse – Foix – Latour de Carol (à voie normale) et Villefranche – Latour de Carol (à voie étroite) sont donc considérées comme des axes d'importance majeure, notamment pour le développement du tourisme climatique sur le plateau. Le train Jaune de Cerdagne, qui irrigue le plateau davantage que la ligne Nord-Sud, est devenu logiquement l'élément emblématique du territoire cerdan, qu'il parcourt toute l'année sans interruption notable, et dont la réalisation a donné lieu à l'édification d'ouvrages d'art emblématiques comme le Pont Gisclard ou le viaduc Séjourné. Il figure sans surprise sur le logo du PNR des Pyrénées catalanes qui couvre l'ensemble des communes desservies (figure 2) ;

Figure 2 : Capture de la page d'accueil du Site Internet du PNR des Pyrénées catalanes montrant l'importance du Train Jaune de Cerdagne, à la fois dans la signalétique et dans l'illustration (source : consultation du 4 septembre 2008)



-**la ligne est un moyen de découvrir le territoire de façon originale**, en lien avec des prestataires ou des producteurs locaux. Il s'agit d'en faire l'ossature des itinéraires de découverte des territoires desservis, avec si possible l'implantation de vitrines des activités ou des lieux à découvrir dans les gares. On trouve de telles démarches autour des chemins de fer « privés » suisses, mais aussi le long de certaines lignes des grands opérateurs comme par exemple la ligne dite des Merveilles entre Nice, Breil-sur-Roya et Tende. La valorisation touristique locale s'appuie sur la ligne, à partir de laquelle peuvent être envisagés des itinéraires de randonnée⁶, de découverte, des visites de sites ou de villages classés, des rencontres avec des producteurs de produits locaux, etc. Des forfaits associant le déplacement par train et les visites peuvent être commercialisés. Des trains spéciaux thématiques peuvent également être mis en marche à l'occasion d'évènements festifs exceptionnels à l'échelle locale.

-**Une activité parmi d'autres sur le territoire**, ou faisant le lien entre différents lieux à visiter. C'est un degré de valorisation moindre de la ligne elle-même, les aménités du territoire desservi étant suffisamment valorisées par ailleurs pour ne pas avoir besoin de l'image du chemin de fer. Ce dernier est ramené à la dimension d'un moyen de transport utile au fonctionnement du territoire, mais que l'on ne cherchera pas à vendre en particulier ou à titre principal. On peut citer les lignes desservant des territoires touristiques de grande renommée, comme Saint-Gervais – Vallorcine – Martigny ou Brigue – Viège – Zermatt. Les problématiques qui se développent autour de ces axes sont plutôt centrées sur la lutte contre la congestion des vallées ou contre la pollution. En d'autres termes, le Pays du Mont-Blanc n'a pas besoin du *Mont-Blanc Express*, sinon pour assurer la fluidité de ses liaisons internes pendant les saisons touristiques. Pour autant, le train achemine davantage de voyageurs que celui de Cerdagne qui est davantage vital pour le territoire desservi...

D'une façon générale, les collectivités concernées voient dans la ligne ferroviaire un lien vital avec l'extérieur qu'il s'agit avant tout de préserver tout en suscitant de nouvelles formes d'usage. Un classement à l'échelle nationale ou au titre du Patrimoine mondial de l'Humanité

est un moyen à la fois de pérenniser une ligne parfois menacée malgré son intérêt local, et de développer le trafic du fait de la reconnaissance de son caractère particulier.

3.2. Les transporteurs : deux types d'attitudes

Il faut distinguer deux catégories d'exploitants ferroviaires : les compagnies locales, généralement détenues ou soutenues par les collectivités, qui ne gèrent que des lignes de montagne, et les exploitants nationaux dont une partie seulement du réseau est située en zone de montagne.

De longue date, les compagnies locales, pour qui la ligne est un élément important sinon fondamental de leur fonds de commerce, ont cherché à développer l'utilisation de leurs trains, et ont joué très tôt la carte du tourisme et de la découverte. La création dès 1930 du *Glacier Express* ou du *Bernina Express* en Suisse montrent bien ce souci de valoriser les réseaux de montagne à voie métrique en les ouvrant à une clientèle internationale. On y trouve des voitures restaurant qui n'ont rien à envier à celles des grands réseaux. Du matériel roulant panoramique original a été également mis en service sur plusieurs lignes suisses. Cette innovation était valorisée à travers l'appellation des trains comme les *Panoramic* ou *Superpanoramic Express* des chemins de fer de la Gruyère (GFM), très prisés des clientèles nord-américaine (qui pratique sur les transcontinentaux le même type de véhicules panoramiques) et japonaise. Les lignes concernées voient cohabiter des trains assurant le trafic local et des trains voués à la clientèle touristique, ces derniers étant réservés aux clientèles effectuant de plus longs parcours et étant tarifés à des niveaux nettement plus élevés.

Les grands réseaux voient surtout dans les lignes de montagne des axes secondaires à faible trafic. La décision est éloignée du terrain. Ils peuvent cependant évoluer si le potentiel touristique leur semble important et si des acteurs locaux se mobilisent. Dans les années 1980, la SNCF avait tenté de valoriser certains axes touristiques en y faisant circuler des trains animés, baptisés *Loisirail*. Ils ne circulaient pas spécifiquement sur des lignes de montagne, mais trois d'entre eux (Le Cévenol, l'Aubrac et l'Alpazur) qui ont eu la plus grande longévité, ont eu un certain succès, au point de relancer le trafic sur les axes parcourus.

Ces derniers temps, c'est l'activité TER qui a repris le flambeau de la valorisation touristique des trains de montagne, avec la mise en place de produits touristiques spécifiques, au nombre de 43 en 2007. Un site Internet regroupe l'ensemble des offres (www.trainstouristiques-ter.com). On y retrouve aussi bien des « valeurs sûres » comme le *Mont-Blanc Express* ou les Chemins de fer de Corse que des créations récentes comme le Cantal Garabit ou le Train du Kaolin (Limoges – Brive via Saint-Yrieix).

Des opérateurs privés se positionnent désormais en prestataires des collectivités pour la valorisation de lignes à vocation touristique ou d'un grand intérêt patrimonial. De ce fait, ils constituent une alternative intéressante aux opérateurs « historiques » qui n'ont pas décelé de potentiel. Mais leurs prestations ne sont pas gratuites pour les collectivités et ils sont demandeurs de délégations de service public (DSP), au même titre que les services réguliers de voyageurs.

Le meilleur exemple en est Connex Tradition (Veolia Transport), gestionnaire entre autres du chemin de fer de La Mure (Conseil général de l'Isère), du train vapeur du Trioux (entre Paimpol et Pontrioux, sur voies RFF) et des Chemins de fer de Provence (Nice-Digne, DSP récemment transférée à la Région PACA)(figure 3).

Il ne s'agit pas forcément de trains circulant toute l'année, mais on peut imaginer une intensification de la valorisation touristique ou culturelle de lignes régulières existantes.

Figure 3 : Scène classique sur les Chemins de fer de Provence, saisie en gare de Puget-Théniers (cliché : P. Zembri)



4. Le classement au Patrimoine mondial de l'UNESCO : une forme ultime de reconnaissance en cours de développement

Pour figurer sur la Liste du Patrimoine mondial, les sites doivent avoir une « valeur universelle exceptionnelle » et satisfaire à au moins un des dix critères de sélection. Dans notre cas :

N°1 : représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;

N°2 : témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;

N°4 : offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;

La protection, la gestion, l'authenticité et l'intégrité des biens sont également des considérations importantes.

Depuis 1992, les interactions majeures entre les hommes et le milieu naturel sont reconnues comme constituant des paysages culturels. Le contexte de montagne peut être un facteur

favorable du fait des contraintes qui se sont imposées aux concepteurs des lignes, lesquels ont dû développer des solutions originales.

Trois lignes ou groupes de lignes classées à ce jour par l'UNESCO en Europe et en Inde :

-Les lignes de l'Albula et de la Bernina (chemins de fer Rhétiques, Suisse et Italie) - Critères 2 et 4 – 2007

Le chemin de fer rhétique de l'Albula et de la Bernina forme un ensemble technique, architectural et environnemental exceptionnel. Il illustre d'une manière très significative le développement des lignes ferroviaires de montagne dans la première décennie du XXe siècle, à de hautes altitudes. Il offre des paysages diversifiés en association avec le chemin de fer et significatifs de cette période d'épanouissement d'une relation entre l'homme et la nature.

Les infrastructures ferroviaires de ces lignes forment un ensemble authentique et intègre. Son fonctionnement technique et son entretien en assurent une conservation durable et de qualité. La Compagnie du chemin de fer rhétique qui les gère techniquement a apporté des changements techniques et des innovations compatibles avec le concept d'authenticité des biens technologiques toujours en usage.

-Darjeeling Himalayan Railway, ligne des Nilgiri et ligne Kalka - Shimla (Inde) - Critères 2 et 4 – respectivement en 1999, 2004 et 2008.

Les chemins de fer de montagne en Inde sont un exemple exceptionnel de l'échange des valeurs sur le développement technologique et de l'impact d'un système de transport novateur sur le développement social et économique d'une région pluriculturelle.

Les chemins de fer de montagne en Inde sont des exemples exceptionnels d'un ensemble technologique représentant différentes phases du développement en région de haute montagne.

-Ligne du Semmering (Autriche) - Critères 2 et 4 - 1998.

La ligne de chemin de fer du Semmering représente une solution technologique exceptionnelle à l'un des problèmes physiques majeurs de la construction des premiers chemins de fer.

Avec la construction du chemin de fer du Semmering, l'accès à des régions d'une grande beauté naturelle a été facilité et en conséquence, ces régions ont été aménagées pour des fonctions résidentielles et de loisir, créant une nouvelle forme de paysage culturel.

Trois demandes, soutenues par les États, demeurent en cours d'expertise :

-le réseau ferroviaire Pte. Carlos Antonio López (Paraguay, 1993)

-la ligne Londres-Paddington - Bristol (diverses sections) (R.-U., 1999)

-le train jaune de Cerdagne (France, 2002)

L'ensemble de ces candidatures se réclament des critères 2 et 4, avec deux thèmes récurrents :

-l'innovation technique ou architecturale,

-le rapport entre réalisations humaines et paysages remarquables.

Deux propositions sur trois concernent des lignes de montagne.

Conclusion

Après s'être concentré sur des éléments particuliers du système ferroviaire (bâtiments, matériels roulants, etc.), l'effort de valorisation s'étend à des lignes entières, qui concernent des territoires qui peuvent trouver là matière à entente autour d'un objet fédérateur.

Les lignes de montagne, encore en service régulier, qui ne sont en rien des vestiges, sont des objets privilégiés : le service public n'exclut pas la patrimonialisation. On peut cependant se demander si ce type de démarche ne traduit pas un réflexe de protection dans un contexte défavorable.

On pourrait imaginer l'extension de telles démarches à des réseaux plus étoffés, de caractéristiques homogènes et globalement menacés comme celui du Massif Central, en lien avec des matériels roulants caractéristiques. En témoigne l'engouement actuel (14 préservations) pour les autorails emblématiques du massif (X 2800), en cours de retrait du service régulier.

Bibliographie & sitographie

Auphan E. (2001), Les chemins de fer touristiques entre patrimoine et tourisme récréatif, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 20-21, printemps-automne 1999, pp. 255-269.

Collardey B. (2008), Quand la SNCF fait du tourisme, *Rail Passion*, n° 128, juin, p. 92-93.

Marchi J.-J. (2008), Les chemins de fer touristiques : des « petits trains » singuliers et pluriels, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 38, printemps, pp. 213-235.

Mestre C. (2006), L'avenir de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud : entre désenclavement et tourisme, *Méditerranée*, N°3.4, pp. 93-100.

Poupardin F. (2001), Typologie des gares rurales et de moyenne importance du Nord-Est de la France, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 20-21, printemps-automne 1999, pp. 121-144.

www.trainstouristiques-ter.com

www.glacierexpress.ch

www.rhb.ch

www.parc-pyrenees-catalanes.fr

www.whc.UNESCO.org/fr/list

¹ Cf. notamment Poupardin, 2001

² On pourrait citer à titre d'exemple les gares néo-basques de la Compagnie du Midi sur la ligne Bayonne – Hendaye ou les gares à beffroi de la Compagnie du Nord.

³ Ainsi, les gares et maisons de passages à niveau du PLM sur les dernières lignes construites par cette dernière compagnie comme celles de Vichy à Riom et de La Ferté-Hauterive à Gannat.

⁴ À titre d'exemple, la ligne de la Bernina, exploitée par les Chemins de fer Rhétiques, n'a pas été électrifiée à la même tension que le reste du réseau, ce qui nécessite des moyens de traction spécifiques.

⁵ Les deux derniers cités (Furka Oberalp et Brigue – Viège – Zermatt) ont fusionné au 1^{er} janvier 2003 pour former le Matterhorn Gotthardbahn. Zermatt n'est accessible de l'extérieur que par le rail.

⁶ Les chemins de fer de Provence (CP) avaient édité un guide de randonnées accessibles à partir de leurs gares dès 1976 (Mestre, 2006).