

## **TRENO**

### **Promotion des lignes ferroviaires touristiques et des trains historiques**

#### **Composante T2**

### **Plan d'action conjoint "Actions pilote pour la valorisation de l'offre touristique à valeur transfrontalière liée aux trains historiques et aux chemins de fer touristiques pour le projet TRENO**

#### **Activité T.2.1**

### **Identification des typologies et zones d'intervention pour le développement de l'offre touristique d'ampleur transfrontalière en lien avec les trains historiques et les chemins de fer touristiques**

#### **Produit T.2.1.1**

### **Promotion des lignes ferroviaires touristiques et des trains historiques**

**14 janvier 2020**

## Table des matières

<b>I. <u>UN PANORAMA GENERAL DES CAS INTERESSANTS HORS DE LA ZONE.....</u></b>	<b>3</b>
1. L'ENVIRONNEMENT GENERAL DES EXEMPLES RETENUS	9
1. LA PRESENTATION DES EXEMPLES RETENUS	10
<b>I. <u>UN RAPPEL DES LIGNES FERROVIAIRES ET DES BONNES PRATIQUES PRESENTES SUR LES TERRITOIRES DE LA ZONE DE COOPERATION .....</u></b>	<b>39</b>
<b>II. <u>UN PANORAMA DES CAS RECENSES PAR LES PARTENAIRES DANS LA ZONE TRANSFRONTALIERE.....</u></b>	<b>42</b>
<b>A. LES BONNES PRATIQUES EN CORSE .....</b>	<b>42</b>
<b>B. LES BONNES PRATIQUES EN LIGURIE .....</b>	<b>43</b>
<b>C. LES BONNES PRATIQUES EN SARDAIGNE .....</b>	<b>44</b>
<b>D. LES BONNES PRATIQUES EN TOSCANE .....</b>	<b>45</b>
1. PREMIER EXEMPLE	46
2. SECOND EXEMPLE	46
<b>E. LES BONNES PRATIQUES EN REGION SUD .....</b>	<b>47</b>
1. FOCUS SUR LE TRAIN DES MERVEILLES	48

## I. Un panorama général des cas intéressants hors de la zone

Cette première approche poursuivait comme objectif préalable l'identification de quelques initiatives pertinentes, en matière de valorisation patrimoniale, au travers de la mise en place de trains, lignes ou portions de ligne, touristiques et/ou historiques à l'extérieur de la zone et de les comparer avec les analyses des trains, lignes ou portions de ligne réalisées par les Partenaires en ce qui concerne les territoires de l'espace de coopération.

Il faut rappeler que les analyses conduites par les partenaires sont considérées comme des bonnes pratiques.

Dans un premier temps, les conseils ont donc identifié un certain nombre de cas jugés a priori pertinents, dans le cadre de la présente mission.

Les cas ont été préalablement choisis car ils présentaient des caractéristiques en partie semblables aux territoires de la zone de coopération, facilitant ainsi le transfert de bonnes pratiques.

Les conseils ont notamment choisi des exemples plus atypiques afin de prendre en compte toute la diversité des modèles existant, en matière de trains, lignes ou portions de ligne, touristiques et/ou historiques.

Au total, 13 cas ont été présentés à l'OTC, 4 exemples situés en France, 8 en Europe et 1 en Inde.

Les tableaux ci-dessous reprennent les principaux enseignements.

En pratique, on rappellera la bibliographie proposée en T1 :

### Quelques sources où trouver de bonnes pratiques en matière de trains

- La "Liste des chemins de fer patrimoniaux" de Wikipédia fournit une liste de tout le patrimoine ferroviaire historique dans le monde, fournissant des liens directs vers des pages nationales, où des informations spécifiques existent ([https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_heritage\\_railways](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_heritage_railways))
- Le blog WorldWideRails même s'il ne fait référence qu'à 4 pays, USA, UK, Irlande et Australie (<https://worldwiderails.com>)
- L'article "Les 25 plus grands voyages en train du monde" du 26 avril 2016 - Tout le monde ne fait pas référence aux lignes historiques (<https://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/the-25-greatest-train-journeys-in-the-world/>)
- La page "Les 25 meilleurs trains du monde" sur le site Web de la Society of International Railways Travellers - Tous ne font pas référence aux lignes historiques (<https://www.irtsociety.com/worlds-top-25-trains/>)
- Le site Internet «Great Rail Journeys Magazine - The Journal» pour un large aperçu des possibilités de voyager en train expérientiel - Toutes ne se réfèrent pas à des lignes historiques (<https://www.greatrail.com/the-journey-blog/>).
- La page «Trains panoramiques en Europe» sur le site Eurail - Tous ne font pas référence aux lignes historiques (<https://www.eurail.com/en/get-inspired/trains-europe/scenic-train-routes>)
- Les pages dédiées aux trains historiques et aux voies intemporelles sur le site de la Fondation FS (<http://www.fondazionefs.it/content/fondazione/it/it.html>)
- Le site [www.ferrovieturistichaitaliane.it](http://www.ferrovieturistichaitaliane.it)
- Le site [www.treni-storici.it](http://www.treni-storici.it).

TABELLA 1. BUONE PRATICHE IN FRANCIA

	<b>Train d'artouste</b>	<b>Train des Cévennes</b>	<b>Le train de la Rhune</b>	<b>Trains de la baie de somme</b>
<b>Type de train</b>	Train touristique	Train touristique	Train touristique	Train touristique
<b>Pays</b>	France	France	France	France
<b>Kilomètres</b>	10 kilomètres	13,2 kilomètres (quatre gares)	10 km	27 km
<b>Flux de visiteurs</b>	Environ 87 000 en 2015	125 000 voyageurs chaque saison	352 621 en 2017 (site le plus fréquenté)	188 651 voyageurs en 2016
<b>Localisation</b>	Pyrénées atlantiques - Flanc de montagne	Chaîne montagneuse (cévennes) le Gard	Massif montagneux (Rhune)	Littoral (Picardie)
<b>Gestion</b>	Créé par la Société Hydro-Electrique du Midi (SHEM), la SNCF reprend l'exploitation en 1938	La Compagnie internationale des trains express à vapeur (CITEV) exploite le train L'agglomération Alès assure la gestion	Le département des Pyrénées-Atlantiques est propriétaire La Société générale de chemins de fer et de transports automobiles (CFTA) exploite le train	Le département de la Somme est propriétaire l'association CFBS exploite le train à partir de 1971
<b>Typicité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créé pour acheminer du matériel et construire le lac d'Artouste</li> <li>• Dès 1932 le train devient touristique</li> <li>• Train mythique et panorama exceptionnel</li> <li>• 2e trajet le plus haut de France</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Train à vapeur</li> <li>• Story Telling (dans les gares chauffeurs et mécaniciens expliquent le fonctionnement de la locomotive à vapeur restaurée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Train à crémaillère de collection</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Train à vapeur</li> </ul>

TABELLA 2. BUONE PRATICHE IN PORTOGALLO E SPAGNA

	<b>Train historique du Douro</b>	<b>Train touristique de Vouga</b>	<b>Train touristique des lacs</b>	<b>Train de luxe El Transcantabrico</b>	<b>Le réseau des trains touristiques de Galice</b>
<b>Type de produit</b>	Train touristique	Train touristique	Train touristique	Train touristique de luxe	Train mixte
<b>Pays</b>	Portugal	Portugal	Espagne	Espagne	Espagne
<b>Kilomètres</b>	200 km	35 km	89 km (17 gares)	1 200 km	12 itinéraires différents (les chemins de Saint Jacques de Compostel, les routes des vins, ...) / 16 000 km en totalité / 57 sorties proposées
<b>Flux de visiteurs</b>	6 190 visiteurs en 2018 contre 10 100 visiteurs en 2017 234 100 € de recettes en 2018	1 630 clients en 2018 contre 2 000 clients en 2017 43 100 € de recettes en 2018	226 961 voyageurs	400 voyageurs	2 300 voyageurs en 2018 contre 2 140 voyageurs en 2017
<b>Localisation</b>	Vallée du Douro à Porto	Départ de Aveiro (la petite venise portugaise) et arrivée Macinhata do Vouga	Catalogne	Un parcours tout au long du Nord de l'Espagne	4 Provinces en Galice
<b>Gestion</b>	Géré par Comboios de Portugal (équivalent de SNCF)	Géré par Comboios de Portugal (équivalent de SNCF)	Les Chemins de Fer de Catalogne	RENFE (Réseau National des Chemins de Fer Espagnols)	Partenariat : Département de la Culture et du Tourisme, RENFE et Institut de développement économique de Ourense

	Train historique du Douro	Train touristique de Vouga	Train touristique des lacs	Train de luxe El Transcantabrido	Le réseau des trains touristiques de Galice
Typicité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcours le long de la vallée du Douro classée par l'UNESCO au patrimoine mondial</li> <li>• Train uniquement en saison (juin-octobre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un produit packagé (découverte de la gastronomie locale, chants à bord du train, visites du musée et centre historique)</li> <li>• Train uniquement en saison (juin-octobre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un produit qui est focalisé sur la découverte de la richesse du patrimoine environnemental (lacs, montagnes,)</li> <li>• Train uniquement d'avril à novembre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1er train touristique d'Espagne</li> <li>• Un train de luxe sur rails</li> <li>• Fait partie du club très select des 25 meilleurs trains au monde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Excursions touristiques proposées en période estivale juin-octobre (uniquement en fin de semaine) qui proposent la découverte de la Galice au travers de 12 parcours différents</li> <li>• Guide touristique inclus</li> </ul>

TABELLA 3. BUONE PRATICHE IN AUSTRIA, GALLES E INDIA

	<b>Train à vapeur du lac d'Achensee</b>	<b>Snowdon Mountain Railway</b>	<b>Majestic Tour Train</b>
<b>Type de produit</b>	Train touristique	Train de montagne	Train touristique
<b>Pays</b>	Autriche	Pays de Galles	Inde
<b>Kilomètres</b>	6.76 km	Ascension à 1085 mètres - 7,53 km de voie	2 itinéraires proposés : Delhi-Rajasthan ou Delhi-Rajasthan via Agra (Taj Mahal)
<b>Flux de visiteurs</b>	99 000 visiteurs	60 personnes maximum par voyage	Pas connu (lancement en 2019) - 64 voyageurs / voyage
<b>Localisation</b>	Tyrol	Un parcours jusqu'au sommet du Mont Snowdon (point culminant de l'île principale du Royaume Uni)	Rajasthan / Uttar Pradesh
<b>Gestion</b>	Compagnie ferroviaire Achenseebahn (détenue à 55% par des acteurs publics)	Gestion publique Heritage Great Britain plc	Indian Railway Catering and Tourism Corporation Limited (IRCTC) - Etat Indien
<b>Typicité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La locomotive à vapeur, opère des rotations entre Jenbah et Seespitz, d'avril à octobre.</li> <li>• Ce train est à visée touristique</li> <li>• La locomotive à vapeur</li> <li>• Le train achemine les passagers le long d'un lac se trouvant sur une colline.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvert d'avril à octobre, le train parcourt le Parc naturel de Snowdonia jusqu'au sommet de Snowdon où un centre d'interprétation attend les visiteurs (le summit center).</li> <li>• La traction des locomotives est à vapeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sillonne la région emblématique du Rajasthan avec ses palais (dont certains flottants), ses havéris et son désert au départ de Delhi (itinéraire simple) ;</li> <li>• Possibilité d'aller jusqu'au Taj Mahal classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO - l'itinéraire simple est proposé d'octobre à mars ; le second de novembre à avril - Pension complète + excursions (5jours/4nuits)</li> </ul>

D'après ces premières recherches, un premier enseignement ressort nettement : bon nombre de cas inventoriés concerne des trains touristiques ; les cas de trains mixtes semblent plus rares.

Parmi cette liste d'initiatives intéressantes à investiguer, l'OTC (lequel supervise la composante T2) a retenu 4 cas spécifiques qui feront l'objet d'une analyse plus détaillée dans la partie qui suit :

Le train des cévennes ;

Le train historique du Douro ;

Le réseau des trains touristiques de Galice ;

Le train à vapeur du Lac d'Achensee.

Ces cas constituent autant de territoires à explorer dans le cadre d'une visite hors zone (prévue dans le cadre du projet TRENO).

Comme indiqué supra, 4 cas ont été retenus pour une analyse plus approfondie, dans le but d'alimenter la réflexion autour de la mise en œuvre du projet transfrontalier.

### 1. L'environnement général des exemples retenus

Le tableau infra permet de comparer les caractéristiques essentielles de chaque étude de cas. Cette synthèse comparative permettra de mettre en parallèle les territoires où circulent les trains étudiés, pour identifier les bonnes pratiques pouvant être transférées à l'échelle de la zone transfrontalière concernant le projet définit.

<b>Train</b>	<b>Type de train</b>	<b>Kilomètres de réseau</b>	<b>Type de gestion</b>	<b>Nombre de flux de visiteurs</b>
<b>Train des Cévennes</b>	Train touristique	13,2 km	Privée	125 000
<b>Train Historique du Douro</b>	Train touristique	200 km	Mixte (PP)	10 100
<b>Réseau des trains touristiques de Galice</b>	Train touristique	16 000 km	Mixte (PP)	2 300
<b>Train à vapeur du Lac d'Achensee</b>	Train mixte	6,76 km	Mixte	99 000

TABLEAU 1. BENCHMARK

Région	Vocation éco du territoire	Nombre d'habitants	Superficie	Densité/Habitant	PIB per Capita	Flux touristiques
<b>Le GARD</b>	Tertiaire	748 236 (2018)	5 853 km <sup>2</sup>	128	27 749 € <sup>1</sup>	1.5 millions en 2017
<b>Le Tyrol</b>	Tertiaire	753 397 (2018)	12 640 Km <sup>2</sup>	59	40 100	12.3 millions en 2018
<b>La Galice</b>	Tertiaire	2 701 743 (2018)	29 574 km <sup>2</sup>	91	23 294 €	3.5 millions en 2019
<b>Région de Porto</b>	Tertiaire	3 572 583 (2018)	21 286 km <sup>2</sup>	169	15 154 € (2016)	5 millions en 2018

TABLEAU 2. BENCHMARK

### 1. La présentation des exemples retenus

<sup>1</sup> Région Occitanie

a) Brève description du tissu économique du GARD

Dans le Sud-Est de la France, le département du GARD s'étend sur 5 853 km<sup>2</sup> répartis en trois grands ensembles :

**Les Cévennes, une chaîne de montagnes dont le point dominant culmine à 1 567 mètres d'altitude, située dans le massif central, et dans laquelle le train des Cévennes y est exploité ;**

Les vignes et Garrigues qui ont pour cadre de référence la ville de Nîmes connue pour son patrimoine historique et notamment ses arènes ;

Les costières, Camargue et méditerranée, destination la plus au sud du Gard bénéficiant d'une façade littorale. On y trouve, le 1<sup>er</sup> port de plaisance d'Europe (port-Camargue), ainsi que le 1<sup>er</sup> port de pêche de la côte méditerranéenne (Le Grau-du-Roi).

**Ce territoire situé en région Occitanie, est principalement boisé (40% de la superficie totale). Il jouit d'un fort patrimoine naturel. En outre, 26% du territoire est classé en surface agricole utile (SAU)<sup>2</sup> dont 35% dédié à la culture de la vigne. A ce titre, Les Causses et les Cévennes (paysage culturel de l'agro-pastoralisme) sont classés au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.**

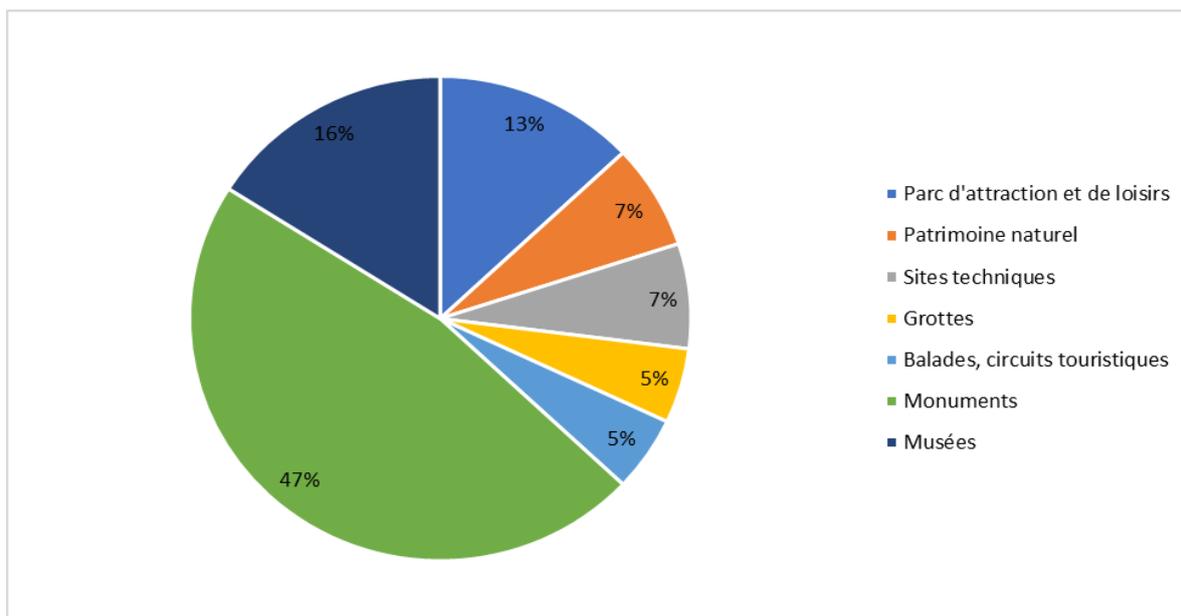
En termes de démographie, le département dénombre, en 2018, 748 236 habitants<sup>3</sup> pour une densité de 127,83 habitants au km<sup>2</sup>. Par ailleurs, le département du Gard dispose d'un patrimoine historique riche qui en fait une destination touristique attractive. En effet, la dynamique touristique est fortement encouragée par son patrimoine historique, et plus particulièrement, ses monuments, parmi lesquels, **deux sont inscrits au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco (Pont du Gard et L'Abbatiale de Saint-Gilles)<sup>4</sup>**. Les monuments représentent près de la moitié (47%) des visites du département. Le département du Gard est une destination privilégiée en matière de tourisme. Suivant les données de la CCI Gard, **le département a accueilli 1,5 millions de touristes en 2017 et 4 millions de visiteurs ont été recensés dans les divers sites touristiques**. Le tourisme constitue un pilier pour l'économie Gardoise (le troisième pilier de l'économie derrière l'agriculture et l'industrie), avec un chiffre d'affaires estimé à 970 millions d'euros par an, il génère entre autres 16 000 emplois.

---

<sup>2</sup> Chambre d'agriculture du Gard

<sup>3</sup> CCI : chiffres clés du Gard en 2018

<sup>4</sup> CCI du Gard : Tourisme Gardois en 2017



**FIGURE 1 : REPARTITION DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE PAR SITE EN 2017 - SOURCE CCI DU GARD**

**En 2017, près de 24 millions de nuitées ont été recensées sur le territoire soit environ 10% des nuitées de la région.** S’agissant de l’offre disponible, le Gard dispose d’environ 350 000 lits touristiques dont 25% en hébergements marchands. La répartition des lits touristiques par type d’hébergement met en exergue la prédominance des campings qui concentre 64% des lits, suivie ensuite des hébergements collectifs (15%) ainsi que les hôtels (12%).

En termes de ventilation géographique de cette offre, la destination des Cévennes propose 29% des lits touristiques, contre 38% pour la destination Costières Camargue et méditerranée et 33% pour Vignes et Garrigues. Concernant la répartition des lits marchands, la destination des Cévennes, à l’instar des Costières Camargue méditerranée, offre 30% des lits marchands.

Enfin, et plus globalement, la ventilation des entreprises par secteur d’activité met en évidence un tissu économique dominé par les services. En 2015, 77 989 entreprises sont recensées sur le territoire parmi lesquelles 57% sont issues des services.

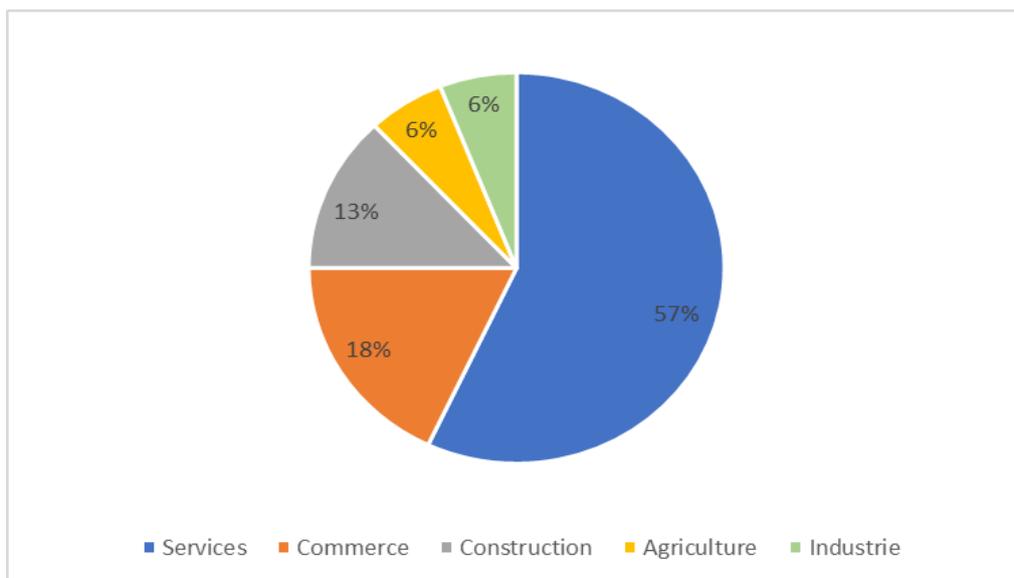
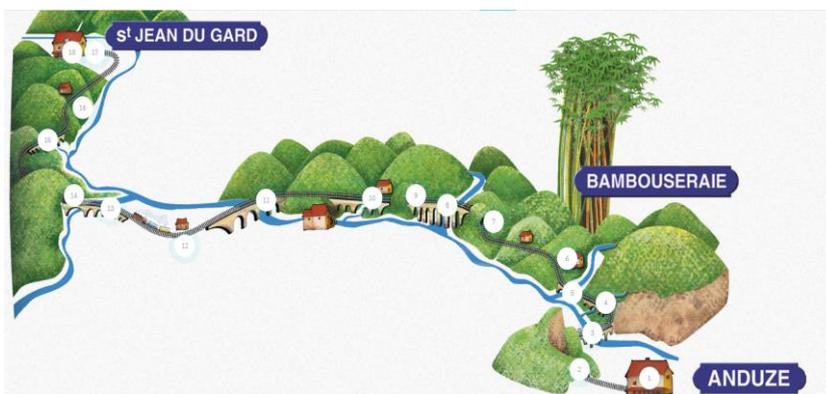


FIGURE 2 : REPARTITION DES ENTREPRISES DU DEPARTEMENT PAR SECTEUR D'ACTIVITES EN 2015 - SOURCE : CCI DU GARD

#### b) Une description de l'offre ferroviaire

Le train des Cévennes a été créé en 1982 par une association de sauvegarde du patrimoine ferroviaire qui avait pour projet de mettre sur rails, un train purement touristique, pour sauver la ligne reliant Alès à Anduze. En effet, la ligne ferroviaire devait être démantelée<sup>5</sup> après que la SNCF ait arrêté son exploitation. Le projet de train touristique se dessine d'abord autour d'un cadre associatif, mais après la séparation des membres en 1985, l'association cesse. En 1986<sup>6</sup>, le train est de nouveau exploité, reprise par l'association de la compagnie internationale des trains express à vapeur (CITEV), qui prendra la forme, en 1987, d'une société par actions simplifiée (SAS). Le train des Cévennes s'inscrit autour d'un parcours de 13,2 km situé en plein cœur de la chaîne montagneuse des Cévennes dans le massif central. Ce parcours comprend un seul itinéraire et concentre quatre gares ainsi qu'une halte qui sont présentées ci-dessous :



La gare de Saint-Jean-du-Gard ;

La gare de Thoiras ;

La halte de Corbès ;

La gare de la Bambouseraie qui fût créée exclusivement pour le train des Cévennes ;

La gare d'Anduze.

Au cœur de la vallée des Gardons, le train des Cévennes accueille environ 125 000 visiteurs<sup>7</sup> chaque année. Traversant des paysages remarquables, nombreux ouvrages d'art comme des Viaducs et

<sup>5</sup> <http://www.cfchanteraines.fr/lvdc/lvdc0109/carnet07.htm>

<sup>6</sup> [https://www.tourmag.com/Cevennes-le-Train-a-Vapeur-siffle-ses-20-ans\\_a13217.html](https://www.tourmag.com/Cevennes-le-Train-a-Vapeur-siffle-ses-20-ans_a13217.html)

<sup>7</sup> <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gard/cevennes-train-vapeur-anduze-voyage-temps-1711753.html>

Tunnels, le train a la particularité de fonctionner à vapeur. Ce train se distingue notamment par l'obtention de deux labels touristiques<sup>8</sup> : Qualité tourisme Occitanie Sud de France et Qualité Tourisme & Handicap. Ouvert d'avril à octobre, ce train saisonnier a réussi à créer une véritable histoire à raconter, sorte de Story Telling autour de la locomotive à vapeur. En effet, on retrouve dans les gares une volonté de promouvoir l'historicité des trains d'antan là où mécaniciens et chauffeurs ont plaisir à expliquer comment fonctionne le train restauré. Durant la traversée du parcours, l'on retrouve diverses expositions destinées à faire connaître l'histoire de la locomotive à vapeur et ses spécificités.

Le tableau infra présente quelques caractéristiques commerciales du train des cévennes :

<b>Tarif<sup>9</sup></b>	<b>Individuel</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aller/Retour : 16,50€</li> <li>• Aller Simple : 12,50 €</li> </ul>
	<b>Groupes &gt; 20 personnes</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aller/Retour : 12,00 €</li> <li>• Aller Simple : 10,00 €</li> </ul>
	<b>Forfait Famille</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forfait Famille 2 adultes 2 enfants : 50,00 €</li> <li>• Forfait famille 2 adultes 3 enfants 54,00 €</li> </ul>
<b>Evènements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Train d'Halloween</li> <li>• Train des marchés</li> <li>• Visite de la locomotive</li> <li>• Location de l'autorail Renault</li> <li>• Programmes et journées tout compris</li> </ul>
<b>Communication</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site internet : <a href="http://www.trainavapeur.com/">http://www.trainavapeur.com/</a></li> <li>• Réseaux sociaux</li> </ul>
<b>Flux d'affaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 243 500,00 € en 2016<sup>10</sup></li> </ul>

### c) La mise en place du projet

Cette offre touristique attire notamment une clientèle de groupe, adultes et scolaires (durant le temps scolaire et hors scolaire). Ces groupes peuvent atteindre entre 150 et 300 personnes.

**Malheureusement, le gestionnaire du train -privé - n'a pas souhaité nous accorder d'entretien, considérant que les informations qui pouvaient être divulguées, relevaient directement de leur savoir-faire, qu'il ne souhaitait pas divulguer.**

<sup>8</sup><https://www.cevennes-gorges-du-tarn.com/sites-visiter-incontournables-trains/PCU3090a361d3394/detail/anduze/le-train-a-vapeur-des-cevennes>

<sup>9</sup> Adultes

<sup>10</sup> La CITEV comprend trois établissements actifs (train à vapeur des Cévennes – Vélorail des Cévennes et la CITEV compagnie internationale des trains express à vapeur)

a) Brève description du tissu économique du Tyrol Autrichien

Situé à l'ouest de l'Autriche, le Tyrol constitue un des dix Lands autrichiens. S'étendant sur 12 640 km<sup>2</sup>, le Tyrol comptait en 2018, 753 397 habitants, ce qui le place au 5<sup>ème</sup> rang des lands autrichiens en termes de population (parmi les 9 lands du pays). Ainsi, 9% des autrichiens y résidaient en 2018. La région connaît une certaine dynamique en matière de démographie, puisque celle-ci a augmenté de 7,28% en dix ans (entre 2008 et 2018). La densité de population de cette région montagneuse des alpes autrichiennes n'excède pas les 60 habitants par kilomètre carré (elle atteint 584 habitants / kilomètre carré à l'échelle nationale).

Sur le plan économique, avec un PIB atteignant 33,7 milliards d'euros en 2016, le Tyrol représentait cette année-là, 9,1 % du PIB national (selon les données Eurostat publiées en 2019). Cette même année, le PIB per capita atteignait les 40 100 euros.

Au niveau entrepreneurial, cette région riche comptait, en 2016, 51 472 entreprises (Eurostat 2019). Plus précisément, ces entreprises y étaient ventilées de la manière suivante, par taille et par secteur :

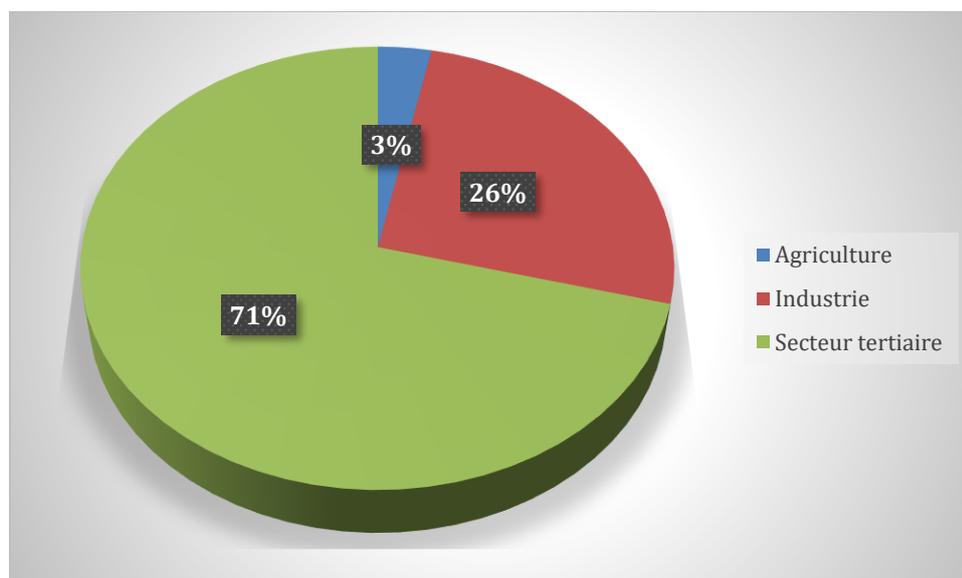


FIGURE 3. REPARTITION DES ENTREPRISES DU TYROL PAR TAILLE ET PAR SECTEUR EN 2018 (ADAPTE D'EUROSTAT)

Ainsi que le montre le graphique supra, le secteur tertiaire mobilise près des  $\frac{3}{4}$  de la force de travail du Tyrol. Selon Eurostat, cette main d'œuvre serait quasiment intégralement occupée par le secteur du tourisme, ou secteurs associés, puisque les secteurs de l'information / communication, de la finance et de l'assurance seraient localement sous-représentés. Toutefois, le Tyrol jouit d'une branche manufacturière très forte (dont les filières pharmaceutiques et chimiques, l'industrie verrière, l'acier et le métal, etc.), ainsi que de services publics performants, et d'un réseau de services intelligents dont bénéficient les industries, qu'il ne faut pas négliger.

**Pour autant, le tourisme constitue le pan le plus important de l'économie tyrolienne, avec plus de 49 millions de nuitées en 2018.** On note toutefois une prévalence du tourisme d'hiver, puisque 56% des nuitées étaient réalisées en période hivernale en 2016/2017. En effet, le Tyrol autrichien offre un cadre alpin exceptionnel et compte plus de 500 sommets de plus de 3 000 mètres, et plus de 600 glaciers. Le paysage se compose principalement de montagnes donc, mais également d'alpages. On trouve par ailleurs de nombreux refuges de montagne typiques. Les points d'intérêt touristiques, y sont nombreux, et même si l'on note une prévalence pour les activités de plein air ; le Tyrol offre également des activités culturelles riches :

- Des villes au patrimoine riche, telle que la ville d'Innsbruck : elle est la capitale du Tyrol, et porte le témoignage de la dynastie des Habsbourg, on y trouve de nombreux musées ;
- Les spas offrant des soins à base d'huile de roche (7 stations thermales) ;
- De multiples activités de plein air ;
  - ✓ 100 stations de ski et 3 400 kilomètres de pistes skiabiles offrant des niveaux de difficulté différents ;
  - ✓ Environ 4 000 kilomètres dédiés au cross-country trail ;
  - ✓ 5 600 kilomètres de pistes dédiées au VTT ;
  - ✓ Plus de 23 000 kilomètres de randonnées ;
  - ✓ 18 parcours de golf ;
  - ✓ 100 centres d'escalade et 100 parcours de via ferrata ;
  - ✓ 750 km de pistes de luges ;
  - ✓ Etc.
- Des points d'intérêt naturel, à l'instar des sommets alpins, ou du lac d'Achensee, lac de montagne le plus haut d'Europe, ... ;
- Une culture régionale singulière, et un folklore toujours vivace.



Concernant la structure réceptive du Tyrol, on comptait pour la saison 2017/2018, 3 560 hôtels, offrant 185 994 lits, dont une majorité dans des établissements classés 4-5 étoiles (90 077 lits) :

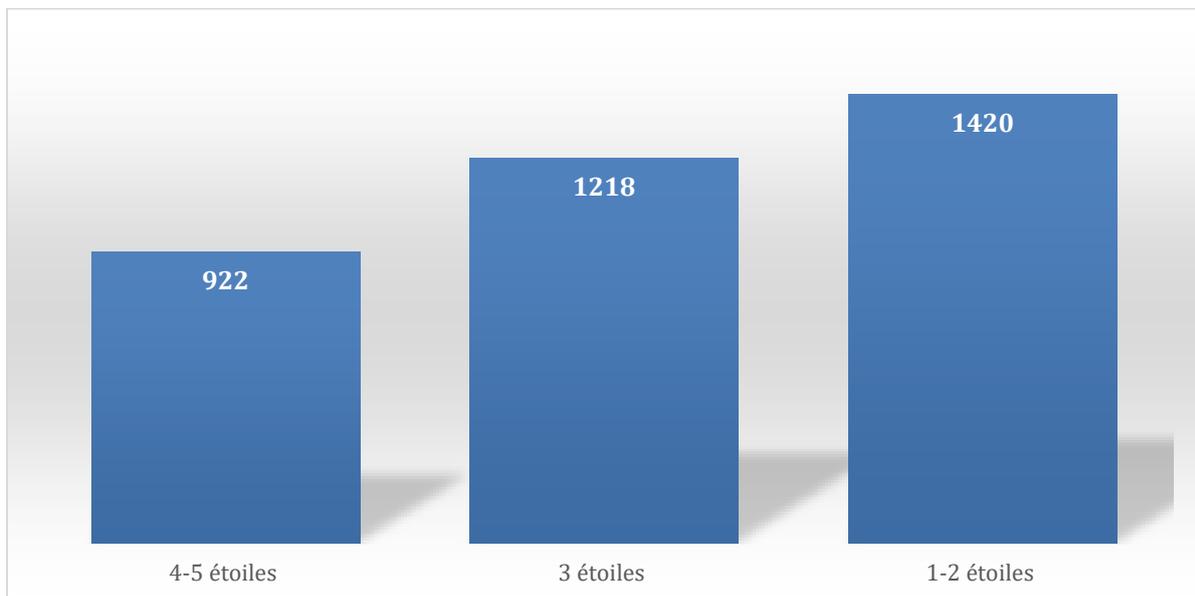


FIGURE 4. NOMBRE D'HÔTELS PAR CLASSEMENT AU TYROL EN 2017/18 (INSTITUT AUTRICHIEN DE STATISTIQUE)

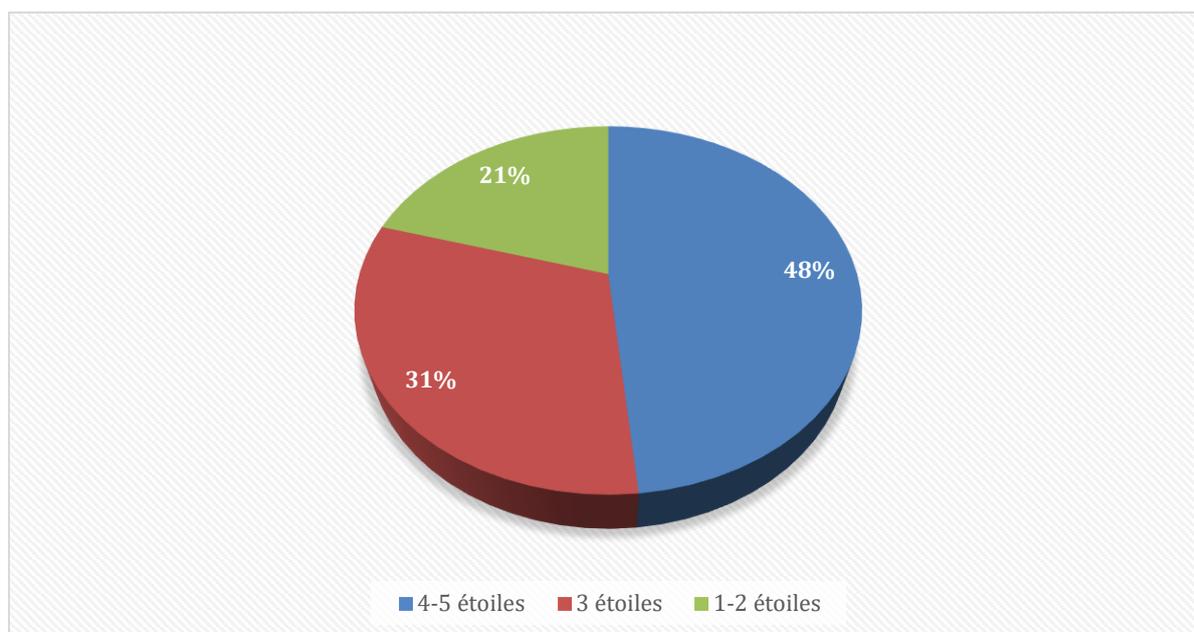


FIGURE 5. RÉPARTITION DES LITS PAR CATÉGORIE D'HÔTEL AU TYROL EN 2017/18 (INSTITUT AUTRICHIEN DE STATISTIQUE)

A ces établissements dits classiques, s'ajoutent d'autres structures, parmi lesquelles les auberges de jeunesse, les campings, les résidences hôtelières, les autres hébergements collectifs, et les locations, portant le nombre total de lits à 387 280, répartis comme ceci :

	<i>Nombre d'établissements</i>	<i>%</i>	<i>Nombre de lits</i>	<i>%</i>
<b>Hôtels</b>	3 560	16%	185 994	48%
<b>Résidence hôtelière</b>	1 955	9%	39 757	10%
<b>Auberges de jeunesse</b>	53	0%	3 297	1%
<b>Autres hébergements collectifs</b>	367	2%	6 162	2%
<b>Locations</b>	16 060	73%	114 835	30%
<b>Camping</b>	107	0%	37 235	10%
<b>TOTAL</b>	<b>22 102</b>	<b>100%</b>	<b>387 280</b>	<b>100%</b>

TABLEAU 3. OFFRE RECEPTIVE ET CAPACITE AU TYROL EN 2017/18 (ADAPTE DE : INSTITUT AUTRICHIEN DE STATISTIQUE)

On note que l'offre locative compte un nombre unitaire important de l'ordre de 16 000 entités (celle-ci se compose à la fois d'appartements et de chambres loués notamment dans des gîtes), pour près de 115 000 lits. Les structures hôtelières classiques offrent quant à elles, une capacité importante si l'on

met en regard leur poids en termes de nombre, et leur poids en termes de lits : les hôtels représentent 16% des établissements, pour 48% des lits ce qui laisse supposer que le parc est constitué d'établissements d'envergure importante.

#### a) Une description de l'offre ferroviaire

Plus vieux train à crémaillère et à vapeur d'Europe, le train d'Achensee fût mis en service en 1889. Il parcourt 6,76 kilomètres, et grimpe sur un dénivelé de 440 mètres.

##### i. La genèse

La création du train d'Achensee est annoncée en 1886, par le K.K. Consul Theodor Friedrich Freiherr von Dreifuss de Grüneck. Sa volonté était de créer une liaison ferroviaire entre Jenbach, et la pointe sud de l'Achensee, au moyen d'un train à crémaillère. L'ouvrage a finalement été inauguré en juin 1989 ; les rails parcouraient alors 6,36 kilomètres.

En 1926, une extension non autorisée est finalement légalisée par une licence ferroviaire, allongeant le parcours à 6,76 kilomètres, sa longueur actuelle, pour l'amener au bord du lac. Aujourd'hui encore, la voie s'interrompt au terminus Seespitz / Achensee, même si une nouvelle gare a été construite en 1971 afin de répondre aux besoins du trafic d'alors.

Outre le transport de passagers, la vocation principale du chemin de fer était économique, axée sur du transport de marchandises, et plus particulièrement, sur l'acheminement du bois provenant des forêts autour de l'Achensee.

Si le chemin de fer a permis de maintenir le transport des marchandises et des personnes, lors de la seconde guerre mondiale, sa vocation actuelle demeure bien le transport de passagers.

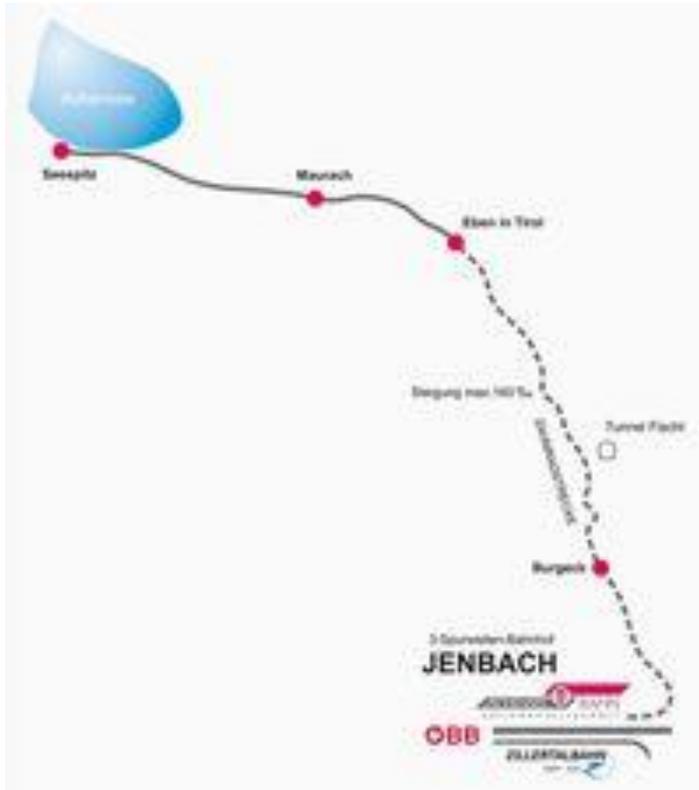
##### ii. La gouvernance

Dans l'histoire récente, TIWAG (centrales hydroélectriques tyroliennes) est devenu en 1950 l'actionnaire majoritaire de la société de chemin de fer. Celle-ci cède en 1979, ses parts ainsi que la propriété du chemin de fer, de manière égale, entre les communes d'Achenkirch, Maurach et Eben. Depuis 1991, les municipalités d'Eben, Jenbach et Achenkirch sont les principaux actionnaires. Toutefois, en 2009, KommR Christian Kittl, acquiert une grande partie des nouvelles actions, et devient président lors de l'Assemblée générale 2010. Le capital social de la société Achenseebahn atteint alors 410 991 €. Depuis décembre 2019, Martin Uhlig (qui a été interrogé dans le cadre de la rédaction du présent rapport) occupe le poste de Directeur Général de la société d'actionnaires (Shareholders company). Au final, actuellement les actions sont détenues à 55% par des actionnaires privés et à 45% par des actionnaires publics.

Au niveau financier, les besoins de la ligne en termes d'entretien, ont décidé un groupe de passionnés à fonder l'association de parrainage Achenseebahn, destinée à soutenir financièrement la préservation du matériel roulant doté d'une forte valeur historique. En effet, celle-ci a pour objectif de préserver des véhicules vieux de plus de 125 ans (construits en 1888/89 Floridsdorfer-Maschinenfabrik), et qui fonctionnent sans interruption depuis la période wilhelminienne. Pour ces démarches, l'Achenseebahn

ne reçoit aucun financement, et n'a été financée que pour la préservation et la reconstruction des infrastructures. Un appel de fond a d'ailleurs été lancé début 2020 afin de récolter des fonds – en sollicitant principalement des entreprises- afin de financer les différents projets de développement (voir infra). Depuis le début de la levée de fond, Achenseebahn collecte 1 000 euros par jour, ce qui correspond à une nouvelle entreprise partenaire chaque jour.

### iii. Le parcours



Le chemin de fer d'Achensee prend son départ à la gare de Jenbach, l'une des rares gares ferroviaires à compter trois voies. Ceci s'explique par le fait que trois sociétés de transport différentes, avec trois types de traction différents, et trois gabarits différents, s'y croisent :

L'Achenseebahn avec un écartement métrique ;

Les Chemins de fer fédéraux autrichiens avec un écartement standard (1 435 centimètres) ;

Le Zillertalbahnen avec un écartement de 760 millimètres.

Après son départ à la gare de Jenbach, au kilomètre 1,4, le train entame son ascension la plus importante (160‰) au niveau de l'arrêt facultatif de Burgeck. Ce point de vue offre un panorama incomparable sur la vallée de l'Inn et les montagnes environnantes jusqu'aux Alpes de Stubai ainsi que sur le massif du Wilder Kaiser.

Après 30 minutes, au kilomètre 3,62, on atteint le point culminant de la ligne de chemin de fer au niveau du mont Eben, à 970 mètres d'altitude.

Après Eben, une pente de 25 ‰ passe tour à tour, par Maurach et Maurach Mitte, et mène jusqu'au terminus de Seespitz, où se trouve le débarcadère du lac.

iv. Le fonctionnement

Le train d'Achensee circule du 27 avril au 27 octobre. Les tarifs normaux pour 2020 sont présentés ci-après :

	Adultes	Enfants
<b>Allez-Retour</b>	€ 31,00	€ 15,50
<b>Aller simple Jenbach à Seespitz ou vice versa</b>	€ 24,00	€ 12,00
<b>Descente de Seespitz à Jenbach</b>	€ 19,00	€ 9,50
<b>Tarif famille</b>	€ 78,00	

*N.B. : Le tarif famille concerne 2 adultes et deux enfants  
Un supplément de 6 euros est demandé pour les chiens et les vélos.*

En termes de tarification, on propose quelques tarifs spéciaux :

- Les enfants nés entre 2005 et 2013 bénéficient d'une réduction de 50% ;
- Toutes les personnes âgées de 60 ans et plus bénéficient d'une remise de 10% sur le billet retour ;
- Les femmes bénéficient d'une réduction de 10 % le lundi, et les hommes, le vendredi ;
- Des tarifs préférentiels sont proposés aux jeunes tyroliens (enfants et étudiants).

v. Les cibles visées

L'Achenseebahn vise une clientèle de famille et sportifs attirés par le Tyrol, et le lac d'Achensee en particulier pour l'offre sportive associée (voir ci-avant). Les cyclistes demeurent également une cible privilégiée.

Par ailleurs, les groupes aussi constituent une clientèle récurrente et importante pour le train : ainsi, le train d'Achensee attire 40 à 50 groupes chaque année.

b) La mise en place du projet

Dans le cas d'Achensee, on peut dire que le projet de voie ferrée et de train ne date pas d'hier, en atteste l'âge avancé de la locomotive à vapeur (100 ans). Aussi, cette partie aura davantage vocation à décrire les projets à venir pour la ligne de train tyrolienne, ainsi que les enjeux et les écueils liés à son développement.

Le nouveau directeur en place envisage notamment :

- De faire classer la ligne de chemin de fer du lac d'Achensee et son train à vapeur au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- D'ajouter un wagon 1<sup>er</sup> classe supplémentaire pour répondre à une demande haut de gamme ;
- D'installer un nouveau commutateur de rail ;
- De développer des offres packagées : notamment en organisant une offre gastronomique à l'intérieur du train, des événements dans des établissements à proximité de ligne chemin de fer tels que des concerts. On note que des offres packagées existent déjà en partenariat avec les trains suisses (linges frontalières) ;
- Développer des offres thématiques (le train du Père Noël, « voyager comme il y a 100 ans » - avec un service de porte bagages, grooms en uniforme d'époques, vin pétillant, service complet, etc.).

Malgré une équipe dynamique, et un bon relationnel avec les professionnels du tourisme locaux, et suisses (swiss steam compagny), le train à vapeur fait face à des détracteurs nombreux parmi les riverains, qui se plaignent des fumées de cheminée.

a) Brève description du tissu économique Galicien

La Communauté autonome de Galice, située au nord-ouest de la péninsule ibérique, s'étend sur 4 provinces - La Coruña, Lugo, Ourense et Pontevedra - pour une superficie totale de 29 574 km<sup>11</sup>, soit 6% de la superficie totale Espagnole. La communauté se distingue des autres territoires Espagnols de par son linéaire de côtes (près de 1 500 km). Au surplus, le territoire se distingue également de par son environnement naturel singulier, à l'instar des très nombreux cours d'eau et son relief : ainsi, 76% de la surface du territoire se situe entre 200 et 1 000 mètres d'altitude contre 70% pour la moyenne nationale ; de même, 21% du territoire se situe à plus de 1 000 mètres d'altitude contre 18% pour l'Espagne dans son ensemble. Ces spécificités géographiques ne seront pas sans conséquence en termes de mobilité, pour les individus, même si l'amélioration des infrastructures terrestres durant les dernières décennies a contribué au développement territorial.

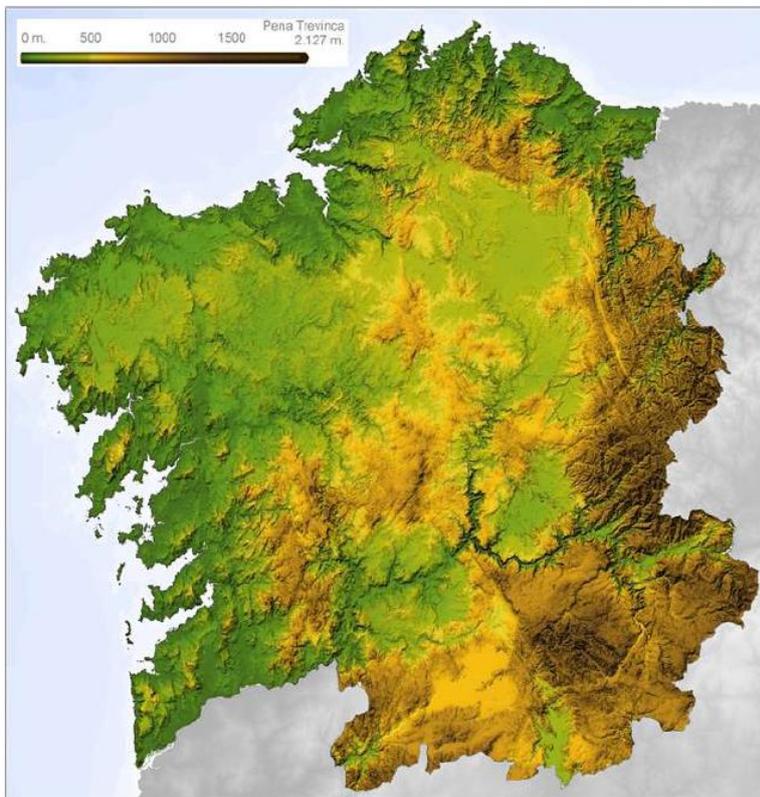


FIGURE 6. LE RELIEF (SOURCE : IBIDEM)

Dans le prolongement de ces enseignements, la richesse de son patrimoine environnemental s'illustre au travers de la densité de ces espaces protégés. A titre d'information, la surface concernée par la protection Natura 2000 représente 15% de la superficie totale en 2012.

En complémentarité avec les enseignements précédents, la Galice se distingue de par la richesse de son patrimoine naturel, composé notamment de nombreux espaces naturels protégés, tant dans l'intérieur que sur son linéaire de côtes, comme l'illustrent les cartes ci-dessous :

<sup>11</sup> Xunta de Galicia, Anexo 6 del PO FEDER Galicia 2014-2020, Diagnostico de situación socioeconómica y territorial de Galicia, 207 pages, juillet 2014

### Espacios Naturales del Interior de Galicia

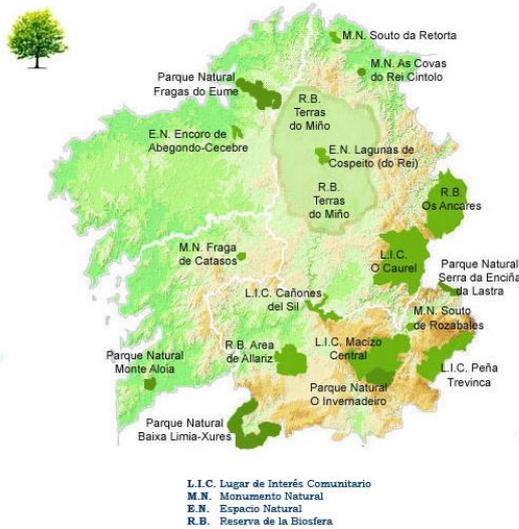


FIGURE 7. LES ESPACES NATURELS DANS L'INTERIEUR DE LA GALICIE<sup>12</sup>

### Espacios Naturales de la costa de Galicia

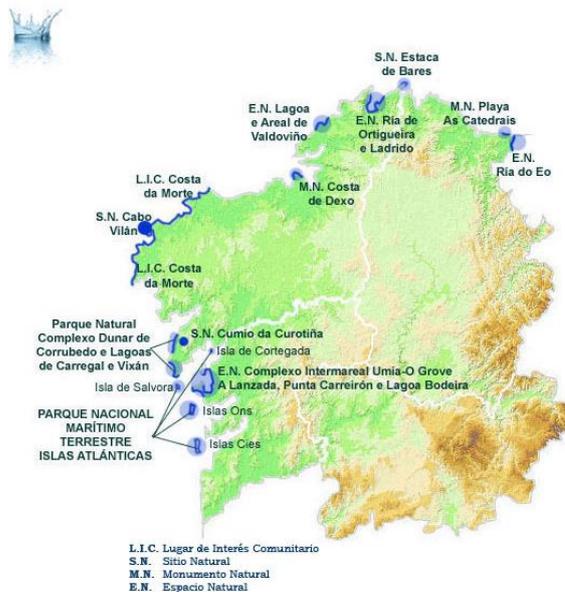


FIGURE 8. LES ESPACES NATURELS SUR LA COTE GALICIENNE<sup>13</sup>

A cette richesse environnementale, s'ajoute la richesse de son patrimoine culturel et historique : dolmens, tours, églises, châteaux, ... et la fameuse cité de Saint Jacques de Compostelle, classée Patrimoine de l'Humanité par l'UNESCO, tout comme son chemin classé 1<sup>er</sup> itinéraire Culturel

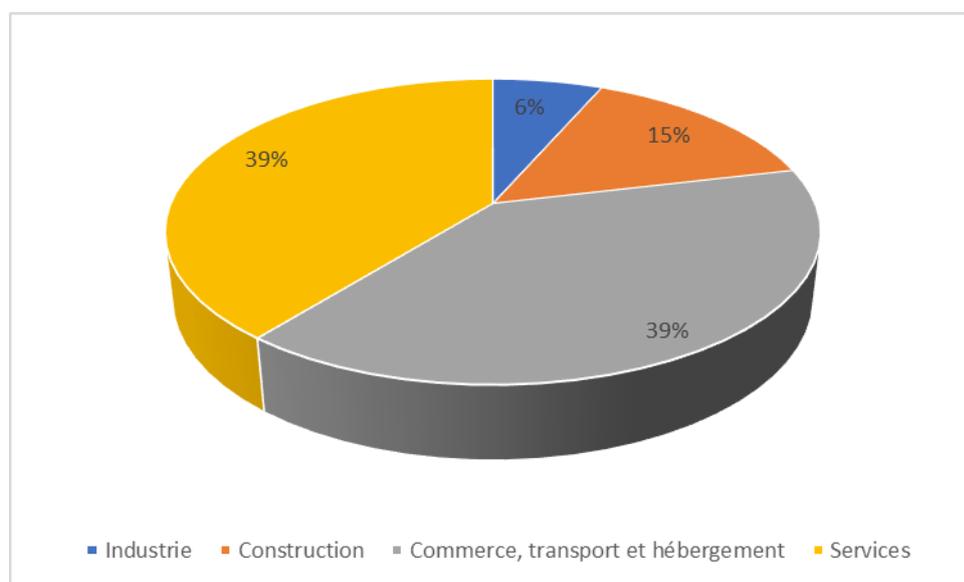
<sup>12</sup> Source : <http://turismodegalicia.org/info-turismo/termalismo-en-galicia/>

<sup>13</sup> Source : <http://turismodegalicia.org/info-turismo/termalismo-en-galicia/>

d'Europe ; le territoire est également riche de sa gastronomie - vins classés parmi les meilleurs vins d'Espagne - et de son artisanat.

En termes de démographie, le territoire compte au 1<sup>er</sup> janvier 2018, 2 701 743 habitants<sup>14</sup> pour une densité de 91 habitants au km<sup>2</sup> (soit -3% entre 2010 et 2018).

La ventilation des entreprises par secteur d'activité met en évidence un tissu économique dominé par les activités tertiaires au sein desquelles l'on retrouve les activités de services (39% des entreprises en 2018) et les entreprises issues du commerce, transport et hébergement (39%). En 2018, 200 801 entreprises<sup>15</sup> sont recensées sur le territoire parmi lesquelles 79% sont issues du secteur tertiaire.



**FIGURE 9 : REPARTITION DES ENTREPRISES EN GALICE EN 2018 PAR SECTEURS D'ACTIVITE**

Le dynamisme touristique territorial se renforce – la destination compte d'ailleurs parmi les zones les plus dynamiques en matière de tourisme en Europe<sup>16</sup> - avec ses **3,5 millions de visiteurs comptabilisés, durant les 8 premiers mois de fréquentation touristique, en 2019** (soit +5% par rapport à la même période 2018), et **près de 7,8 millions de nuitées**. Les recettes générées par le secteur hôtelier ont crû de 8,3% durant la période de janvier-septembre 2019, soit plus de 253 millions d'euros générés.

D'après le cluster dédié au tourisme en Galice, le secteur du tourisme constitue un des piliers de l'économie locale, les activités générées représentant 11% du PIB local et 11.5% des emplois<sup>17</sup>.

<sup>14</sup>

[https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990)

<sup>15</sup> <https://www.ine.es/>

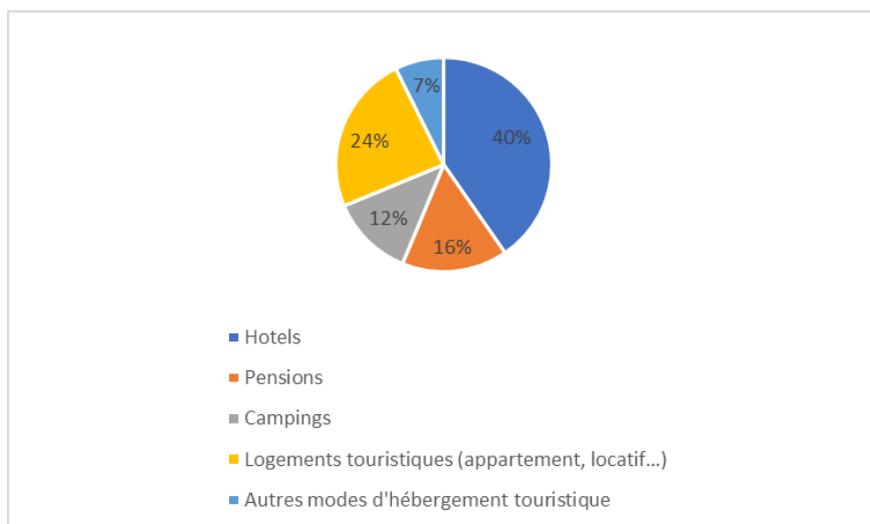
<sup>16</sup> <http://clusterturismogalicia.com/tag/ine/>

<sup>17</sup> Ibidem

Au total, en 2018, ce sont 8.5 millions de nuitées qui ont été comptabilisées en Galice selon l'Instituto Nacional de Estadística.

Si le chemin de Saint Jacques de Compostelle constitue un véritable produit d'appel, l'œnotourisme et la gastronomie représentent d'autres pistes de développement en matière de tourisme, soutenues par les collectivités locales. **Ainsi, le pèlerinage de Saint Jacques de Compostelle a attiré en 2017 plus de 300 000 visiteurs.**

S'agissant de l'offre d'hébergement, les structures d'hôtellerie classique proposent sur le marché 40% des lits touristiques offerts, suivies des offres mises en place dans le locatif. Au total, l'on dénombrait en 2018, plus de 75 000 lits<sup>18</sup> en Galice.



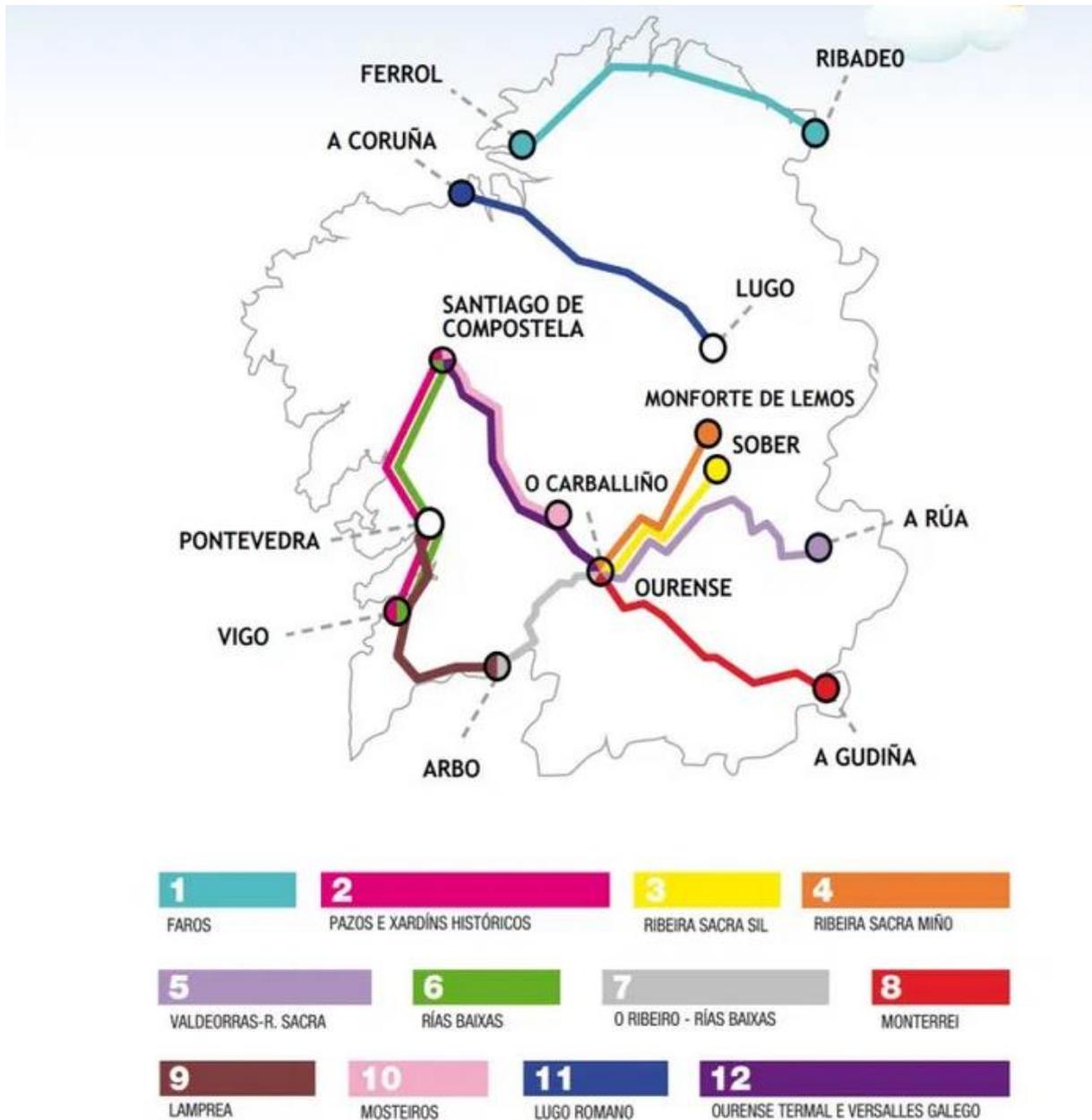
**FIGURE 10. REPARTITION DES LITS EN 2018 PAR TYPE D'HEBERGEMENTS EN GALICE**

<sup>18</sup> <http://www.ige.eu/>

## b) Une description de l'offre ferroviaire

Un réseau de trains touristiques a été mis en place par la RENFE – l'équivalent de la SNCF en France – établissement public en charge du transport ferroviaire et de son développement, et la Collectivité territoriale, Xunta de Galicia.

Plus précisément, **12 itinéraires de train étaient encore proposés en 2019** valorisant quelques atouts du patrimoine local – environnement naturel, viticulture, visite de monastères et autres monuments religieux, chemin de Saint Jacques de Compostelle ... tout en apprenant sur l'histoire du chemin de fer galicien - autour des 4 provinces de la Coruña, Pontevedra, Lugo et Ourense.



Ces traversées sont proposées uniquement durant la période estivale de juin à octobre et très précisément, en fin de semaine.

<b>Produits</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Un parcours en train sur 12 itinéraires – au total 16 000 km et 57 sorties - qui traversent les 4 provinces : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La route des phares</li> <li>✓ La route des Pazos et des jardins historiques</li> <li>✓ La route des vins de Ribeira Sacra (rivière Sil)</li> <li>✓ La route des vins de Ribeira Sacra (rivière Miño)</li> <li>✓ La route des vins de Ribeira Sacra et de Valdeorras</li> <li>✓ La route des vins de Rias baixas</li> <li>✓ La route des vins de Ribeiro (Rias baixas)</li> <li>✓ La route de Lamprea</li> <li>✓ La route des monastères</li> <li>✓ La route des chemins de Saint Jacques de Compostelle</li> <li>✓ La route du thermalisme de Ourense et le « Versailles » Galicien</li> </ul> </li> <li>● Un guide touristique</li> <li>● Le produit est complété par des trajets en bus en vue des visites</li> <li>● Les entrées pour les visites</li> <li>● Les dégustations</li> </ul>
<b>Prix<sup>19</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 45 € pour les adultes</li> <li>● 20 € pour les enfants (de 3 à 13 ans)</li> <li>● 15% de remise pour les groupes (soit au moins 10 adultes)</li> </ul>
<b>Distribution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dans les stations de gare du réseau RENFE</li> <li>● Sur le site internet de RENFE <a href="http://www.renfe.es">www.renfe.es</a>.</li> <li>● Dans les agences de voyage en partenariat avec la RENFE</li> </ul>
<b>Communication</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Offices de tourisme du territoire</li> <li>● Collectivité territoriale</li> </ul>
<b>Flux d'affaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2 300 voyageurs issus de 19 nationalités en 2018</li> <li>● Taux d'occupation : 93%</li> <li>● Chiffre d'affaires : 114 000 €</li> </ul>

Détail sur les 12 trains<sup>20</sup>

<b>La route des phares</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Un itinéraire « idéal » pour faire découvrir les côtes</li> <li>● L'itinéraire le plus au nord de Galice qui rejoint le point le plus septentrional de la péninsule ibérique</li> <li>● Visite des mirador, côtes, et sanctuaire...</li> </ul>
<b>La route des Pazos (demeures) et des jardins historiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Un itinéraire qui permettra de visiter des impressionnants jardins chargés d'histoire, châteaux, et autres monuments patrimoniaux...</li> </ul>
<b>La route des vins de Ribeira Sacra (rivière Sil)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visite de caves à vin reconnues à l'échelle nationale</li> <li>● Découverte du paysage en catamaran sur le fleuve</li> <li>● Visite de monastère et dégustation de la « queimada »...</li> </ul>
<b>La route des vins de Ribeira Sacra (rivière Miño)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visite du couvent et de l'éco-musée (avec la découverte de l'ethnographie, l'histoire, et l'environnement local)</li> <li>● Découverte du « bout du monde » en catamaran sur le fleuve Miño...</li> </ul>

<b>La route des vins de Ribeira Sacra et de Valdeorras</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visite d'exploitations viticoles (dégustation de vins)</li> <li>● Traversée du fleuve Sil</li> <li>● Visite des monastères</li> </ul>
<b>La route des vins de Rias baixas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visite de caves</li> <li>● Traversée du fleuve</li> </ul>
<b>La route des vins de Ribeiro (Rias baixas)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visite d'exploitations viticoles</li> <li>● Visites de caves</li> <li>● Visite de sites archéologiques</li> </ul>

<sup>19</sup> Los trenes turísticos, 60 pages

<sup>20</sup> <https://metropolitano.gal/planes/trenes-turisticos-galicia-rutas-precios-fechas-2019/>

<b>La route de Lamprea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visite de monuments patrimoniaux (château, cathédrale forteresse...)</li> <li>• Dégustation des produits locaux (vin, miel,...)</li> </ul>
<b>La route des monastères</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visite du « Versailles » Galicien, et ses monuments baroques (monastères)</li> </ul>
<b>La route des chemins de Saint Jacques de Compostelle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcours autour des chemins de Saint Jacques de Compostelle</li> </ul>
<b>La route du thermalisme de Ourense et le « Versailles » Galicien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visite de jardins</li> <li>• Visite des thermes</li> </ul>

### c) La mise en place du projet

Ce projet a été initié dès 2013 avec la mise en place d'actions pilotes, c'est-à-dire des actions concrètes mais à portée expérimentale, dans le but de juger de la réussite d'un projet plus global. Plus précisément, la collectivité territoriale locale et, en particulier sa division tourisme, a souhaité initier un projet de développement touristique, valorisant la richesse du patrimoine local. Une petite offre touristique a donc été proposée en 2013 uniquement durant la période estivale, constituée de deux itinéraires touristiques localisées sur deux sites déjà reconnus pour leur attractivité touristique : le chemin de Saint Jacques de Compostelle et la route des Phares.

L'objectif poursuivi par la démarche est clair : ce projet de train touristique, porté par une entité publique, entend promouvoir toute la diversité du patrimoine territorial, son identité, et en quelque sorte, créer une marque par le biais de ces trains touristiques. La recherche de la rentabilité, ou encore, de bénéfices, ne fait pas partie des objectifs escomptés. A ce sujet, le seul objectif poursuivi vise à pallier les frais de fonctionnement ; dès lors, les subventions obtenues constituent un complément de financement indispensable.

Pour construire ce projet, le gouvernement local s'est appuyé sur l'existant, c'est-à-dire, un réseau ferré existant et des trains d'ores et déjà utilisés tout au long de l'année pour acheminer des voyageurs. Par la suite, avant le début de chaque « campagne », les trains de la RENFE – équivalent de la SNCF en Espagne – sont récupérés et remasterisés au bénéfice du projet d'offre touristique.

A l'issue de la mise en place de la 1<sup>ère</sup> action pilote, la réussite est telle que ses porteurs de projet souhaitent renouveler l'expérience, l'année suivante, en élargissant l'offre. En pratique, le taux d'occupation des trains avait été estimé à 50% ; il a atteint les 75%. C'est ainsi que de 2 itinéraires touristiques, l'offre est passée à 12 en 2019. Ainsi, au fil des ans, des produits spécifiques sont venus compléter l'offre, comme la création d'itinéraires d'œnotourisme, pour chaque dénomination viticole.

En 2020, l'offre de train va encore s'élargir avec la création d'un nouveau produit dédié à un autre produit phare de la gastronomie locale, le fromage. Cette nouvelle offre se verra également plus complète en y associant des produits autour de la découverte de la culture et de l'histoire locales (en relatant des faits historiques par exemple).

Parmi les partenaires associés à la démarche, le gouvernement local – Xunta de Galicia et sa division tourisme – compte sur :

- L'ensemble des petites collectivités locales – type mairies – mais aussi et surtout l'Institut de Développement Economique de la Province de Ourense ;
- La société exploitante du réseau ferroviaire en Espagne, RENFE ;
- Un réseau de guides interprètes ;
- Un réseau d'entreprises locales qui participe à la complétude du produit : restaurateurs, transport fluvial, petits producteurs locaux...

Dans le prolongement de ces enseignements, plusieurs difficultés ont été rapportées par le fondateur de ce projet, toujours en charge de sa gestion, difficultés d'ailleurs présentées par ce dernier, comme des écueils à éviter. En effet, il met en garde contre deux écueils possibles, qu'il a pu rencontrer face aux attentes des usagers :

- D'abord, il met en garde contre l'offre toute « packagée », incluant par exemple hébergement et restauration sur place, face à des visiteurs, qui revendiquent davantage de liberté. L'objectif ici recherché par la collectivité consistait à capter des flux et les retenir sur le territoire (se traduisant par de la nuitée), en vue d'accroître les retombées pour le territoire. Rappelons que le projet porté par la collectivité se veut global avec un réseau d'itinéraires qui parcourt l'ensemble du territoire, notamment dans l'intérieur, afin de faciliter la diffusion des flux touristiques, vers des lieux moins attractifs, mais tout aussi riches sur le plan patrimonial ;
- En outre, l'une des « erreurs » commises de l'aveu de ce porteur de projet, a porté sur la non-maitrise des prix des prestataires privés dans le cadre de l'offre packagée. Plus précisément, un logement pouvait être associé à l'offre de train touristique par le biais d'un professionnel de l'hébergement, partie prenante du projet. Or, les prix proposés par ce professionnel, bien que faisant partie d'une offre packagée, ont parfois été plus élevés que ceux proposés sur le marché de l'hébergement touristique classique, ayant engendré le mécontentement de certains clients ;
- Ces deux premiers écueils ont conduit le gestionnaire de ce projet à abandonné l'ajout de prestations d'hébergement et de restauration dans l'offre de train touristique ;
- Autre point d'amélioration possible, même s'il ne s'agit pas d'une difficulté à proprement parler, les taux d'occupation, et plus globalement, le succès de l'opération varie d'un itinéraire à un autre : la principale raison évoquée, la pratique d'un même prix pour des itinéraires à notoriété très différente.

A l'heure actuelle, de manière précise, l'on sait que les utilisateurs de ces trains touristiques sont majoritairement (70%) des habitants de la région, suivis d'Espagnols (22% des visiteurs), puis d'étrangers. En outre, une large majorité des utilisateurs (60%) ont plus de 50 ans. Ce gestionnaire du

projet est particulièrement sensible au profil de l'utilisateur qui deviendra « l'ambassadeur » du patrimoine local de demain.

Parmi les facteurs clés de succès identifiés, ce gestionnaire insiste sur le côté humain de l'expérience, rendu possible au travers du contact avec le guide interprète, qui sera en capacité de valoriser au mieux le patrimoine local.

Enfin, si le modèle d'organisation entre les partenaires semble bien en place, cet interlocuteur insiste sur la nécessité de sensibiliser et d'impliquer les prestataires privés, qui seraient mobilisés au service de la démarche (respect du timing, ...). Un rétroplanning ou chronogramme leur a donc été fourni, et un agent de la collectivité procède à des relances hebdomadaires pour s'assurer du respect de ces contraintes. En outre, un outil de reporting a été fourni, et doit être transmis chaque jour pour retracer les éventuelles difficultés rencontrées dans le cadre de l'itinéraire touristique.

a) Brève description du tissu économique

La région de Porto (NUTS III), située au nord du Portugal, et limitrophe de l'Espagne s'étend sur 21 286 km<sup>2</sup>.

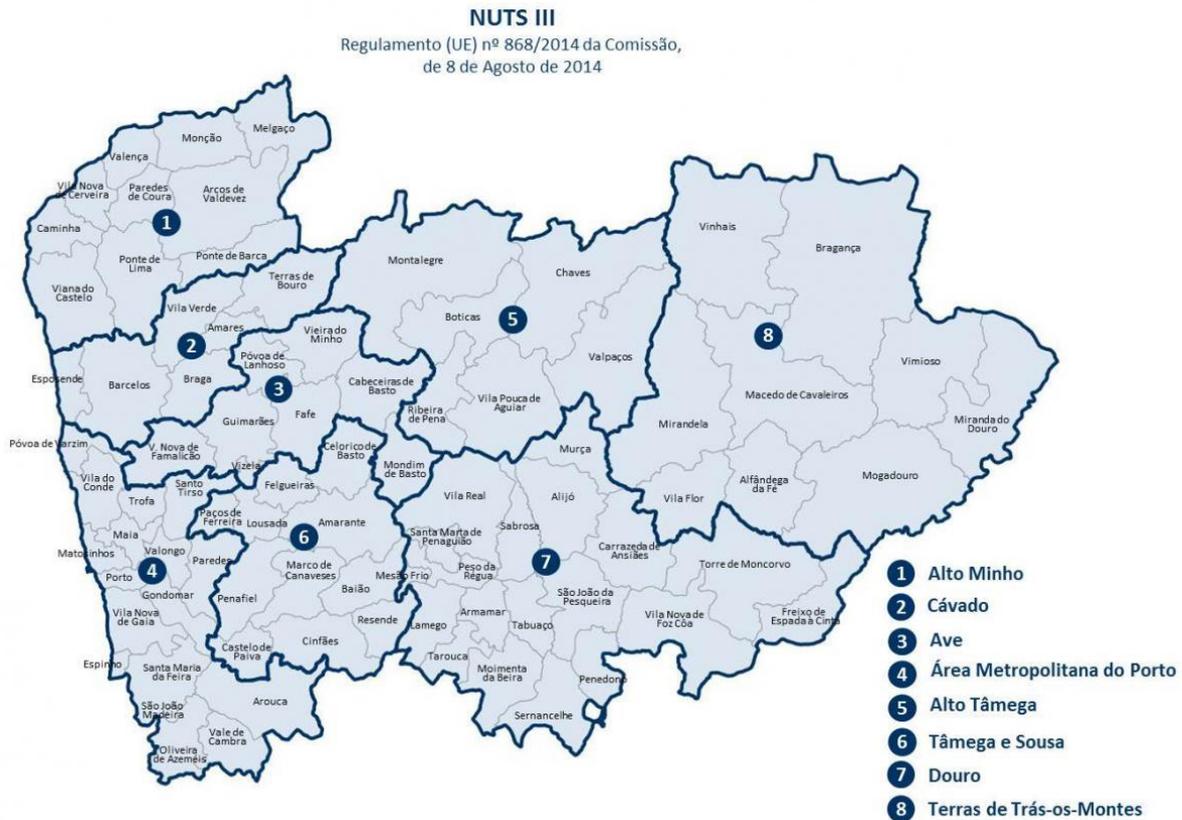


FIGURE 11. LA DELIMITATION GEOGRAPHIQUE DE LA REGION DU NORD DU PORTUGAL<sup>21</sup>

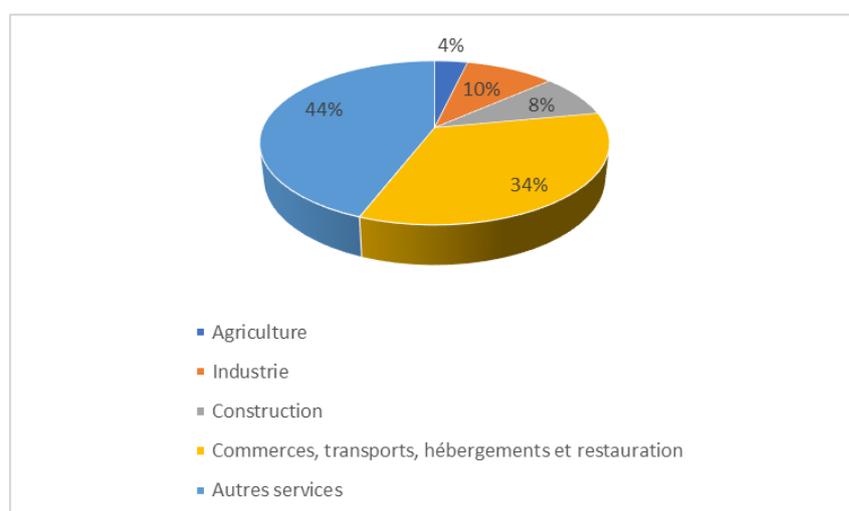
Le pays devenu, ces quelques années, une destination touristique incontournable, compte en effet 24 sites classés au patrimoine de l'humanité par l'UNESCO, parmi lesquels l'on dénombre des centres historiques, des sites archéologiques, des paysages et autres monuments. Dans cet ensemble, la région du nord participe largement à cette richesse et contribue à la notoriété et au dynamique touristique national, avec des sites comme le centre historique de la ville de Porto, ou encore, les fameuses vignes du vin de Porto, localisées le long de la vallée du Douro, la région viticole la plus ancienne au monde. Au total, la région accueille 4 des sites classés au patrimoine de l'humanité<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Source : <https://www.ccdr-n.pt/>

<sup>22</sup> <https://www.visitportugal.com/pt-pt/content/roteiros-turisticos-do-patrimonio-mundial-II>

Dans le prolongement de ces enseignements, la richesse de son patrimoine naturel : ainsi, en 2017, la région du Nord du Portugal au sein de laquelle l'on retrouve la ville de Porto et sa vallée, se distingue de par la densité de ces espaces protégés : près de 252 000<sup>23</sup> hectares d'espaces protégés dont la vallée du Douro représente à elle seule 40 000 hectares.

En termes de démographie, la région du Nord compte au 31 décembre 2018, 3 572 583 habitants<sup>24</sup> pour une densité de 167.8 habitants au km<sup>2</sup>. Ainsi, entre 2013 et 2018, la croissance démographique se ralentit (-2%). Le dynamisme touristique de la destination est, quant à lui, incontestable (+7% de flux par rapport à 2017), avec encore **plus de 5 millions de visiteurs accueillis en 2018** (soit plus d'un quart des flux touristiques enregistrés pour le Pays), et **près de 14 millions de nuitées**. Il s'agit de la destination touristique la plus dynamique du pays, au sein d'une des régions la plus pauvre du Portugal. En effet, d'après les dernières données disponibles, le niveau de richesse par habitant, mesuré au travers de l'indicateur du PIB par habitant, est estimé à environ 15 000 € en 2016. La région est néanmoins très dynamique en matière d'exportations (en assurant 39% des exportations nationales en 2011<sup>25</sup>), contribuant significativement à la balance commerciale du pays. Il est vrai que cette région se distingue, sur le plan économique, par le poids non négligeable de son industrie qui reste prépondérante. **Plus précisément, on dénombrait sur le territoire, 347 939 entreprises en 2012**, qui se répartissent par grands secteurs d'activité, de la manière suivante :



**FIGURE 12 : REPARTITION DES ENTREPRISES DANS LA REGION DU NORD DU PORTUGAL EN 2012 PAR SECTEURS D'ACTIVITE**

Si le secteur de l'industrie représente 1 entreprise sur 10, dans ce territoire, on retiendra également le rôle joué dans le modèle économique local par les activités tertiaires.

Le Portugal, plus globalement, s'impose de plus en plus comme une destination touristique incontournable à l'échelle mondiale : en 2018, les recettes générées par le tourisme ont permis d'alimenter 8% du PIB<sup>26</sup>. Une des spécificités en matière de tourisme au Portugal reste sans nul doute le poids du tourisme dit affinitaire, avec des séjours ayant pour motif principal la famille ou encore les amis (comme l'illustre le graphique ci-dessous) :

<sup>23</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0009053&contexto=bd&seITab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0009053&contexto=bd&seITab=tab2)

<sup>24</sup> Instituto nacional de estatística, estatísticas demográficas 2018, édition 2019, 179 pages

<sup>25</sup> <https://www.cedr-n.pt/regiao-norte/apresentacao>

<sup>26</sup> TravelBI by Turismo de Portugal, Turismo em Portugal 2018, 22 pages

Figura 3.3.3 - Repartição das viagens por motivos, segundo as regiões NUTS II de destino, 2018

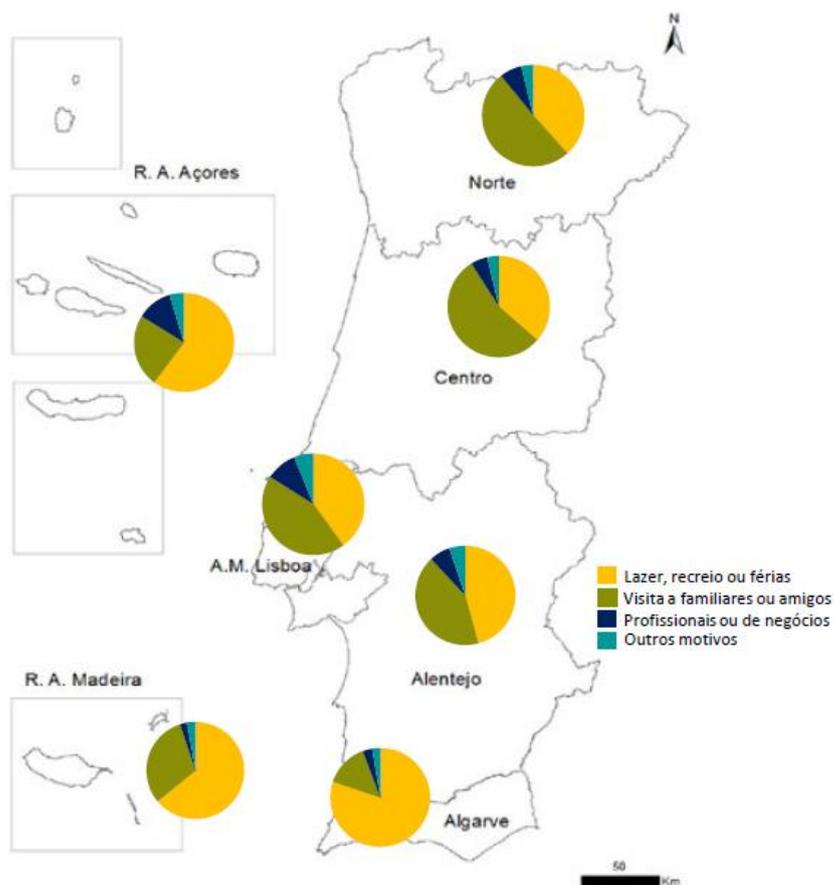


FIGURE 13. REPARTITION DES SEJOURS PAR MOTIF ET PAR REGION EN 2018<sup>27</sup>

A titre d'illustration, plus de la moitié des séjours en 2018 dans la région du nord émanait d'un tourisme affinitaire.

<sup>27</sup> Instituto Nacional de Estatística, Estatísticas do Turismo 2018, edição 2019, 125 pages

Par ailleurs, au sein de cette forte dynamique touristique, des produits d'appel comme la vallée du Douro et son fleuve constituent des atouts très captifs des flux : ainsi, une étude réalisée par l'Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo, en partenariat notamment avec l'aéroport international Sa Carneiro à Porto, auprès de 1 147 touristes, révèle la notoriété de ces sites, puisque 17% des répondants citeront de manière spontanée le fleuve Douro, et 9% la Vallée, comme éléments d'attractivité les ayant éblouis<sup>28</sup>. Le patrimoine mondial de l'Humanité représente le 1<sup>er</sup> produit d'appel de la destination même si la vallée se visitera principalement en bateau plutôt qu'en train<sup>29</sup>.

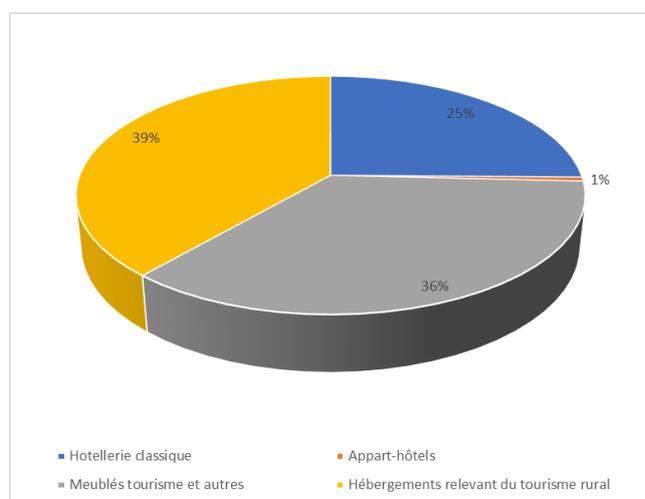


Au total, les profits réalisés dans cette région en matière de tourisme sont estimés à 483 millions d'euros en 2018, des profits qui ne cessent de croître ces dernières années<sup>30</sup>.

S'agissant de l'offre d'hébergement, on compte dans la région, 1 438 établissements touristiques dont un quart relevant de l'hôtellerie classique. Cette offre globale d'hébergement permet d'apporter sur le marché plus de 30 000 lits touristiques (dont 69% apportés par la seule activité hôtelière).

S'agissant de l'offre d'hébergement, on compte dans la région, 1 438 établissements touristiques dont un quart relevant de l'hôtellerie classique. Cette offre globale d'hébergement permet d'apporter sur le marché plus de 30 000 lits touristiques (dont 69% apportés par la seule activité hôtelière).

quart relevant de l'hôtellerie classique. Cette offre globale d'hébergement permet d'apporter sur le marché plus de 30 000 lits touristiques (dont 69% apportés par la seule activité hôtelière).



**FIGURE 14. REPARTITION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS TOURISTIQUES AU 31 JUILLET 2018 PAR TYPE D'HEBERGEMENTS POUR LA REGION DU NORD DU PORTUGAL**

En 2005, la vallée du Douro proposait 36 établissements hôteliers, soit 2 317 lits touristiques, ce qui représentait environ 7% de la capacité de logements touristiques régionale.

<sup>28</sup> IPDT, ERTPNP, Aeroporto Sa Carneiro, Perfil dos turistas do Porto e Norte de Portugal, verão 2017, 18 pages

<sup>29</sup> <https://expresso.pt/economia/2019-09-27-Lider-do-Turismo-do-Porto-e-Norte-contradecentralizacao-do-sector-Receio-que-se-va-ligar-o-complicador>

<sup>30</sup> <https://www.dn.pt/dinheiro/turismo-porto-e-norte-com-o-maior-crescimento-a-nivel-nacional-10579084.html>

## b) Une description de l'offre ferroviaire

Le train historique qui parcourt la vallée du Douro est un des produits touristiques qui participent à mise en place d'un plan de développement touristique global de la Vallée, dont l'ambition affichée vise à ériger la vallée du Douro comme une destination touristique d'excellence<sup>31</sup>. Ce train historique saisonnier géré par Comboios de Portugal (l'équivalent de la SNCF en France), offre un cadre unique pour visiter la vallée classée, en plein cœur de l'œnotourisme.



Cette locomotive à vapeur construite en 1925 - 5 wagons en bois et 250 places<sup>32</sup> - propose un voyage dans le temps, en remontant la vallée. Précisons qu'avant 2013, la locomotive utilisait du diesel ; depuis lors, le gestionnaire a souhaité avoir recours à la vapeur, « une solution plus efficace du point de vue opérationnel et énergétique ».

A bord du train, une animation avec un groupe de musiciens est proposée, reprenant des chants traditionnels de la région, tandis qu'un verre de porto est proposé aux passagers. Au sein d'une station, les passagers pourront observer quelques « azulejos » en même temps que la vue imprenable sur la vallée et ses rives travaillées. Au sein de la 3<sup>ème</sup> et dernière station (Estação da Régua – Estação do Pinhao – Estação do Tua), une démonstration est proposée autour des produits régionaux<sup>33</sup>.

La figure ci-dessous présente le parcours des 36 kilomètres emprunté au cœur de la vallée, sur un réseau ferroviaire datant de 1887, et qui traversera 26 tunnels et 30 ponts :

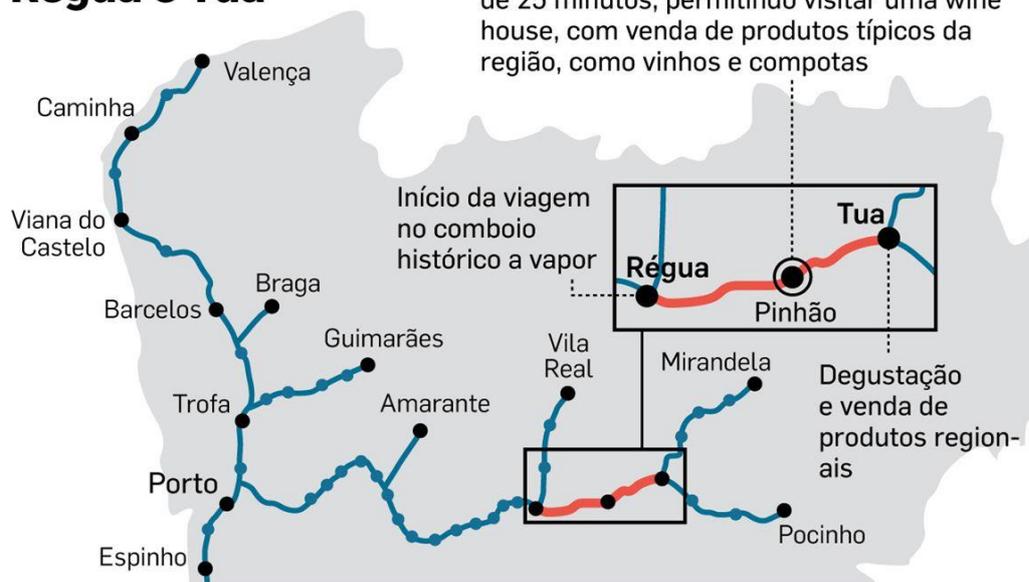
<sup>31</sup> Comissão de coordenação e desenvolvimento regional do norte, Plano de desenvolvimento turístico do vale do douro, 2007-2013, 51 pages

<sup>32</sup> <https://www.dn.pt/sociedade/comboio-historico-uma-viagem-a-todo-o-vapor-no-coracao-do-douro-8531302.html>

<sup>33</sup> <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/Roteiros/blog-ch>

## Ligação entre Régua e Tua

À ida (Régua-Tua) paragem de cerca de dez minutos no Pinhão. No regresso paragem de 25 minutos, permitindo visitar uma wine house, com venda de produtos típicos da região, como vinhos e compotas



Ces traversées sont proposées uniquement durant la période estivale de juin à octobre, particulièrement en fin de semaine.

<b>Produits<sup>34</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Un itinéraire de découverte de la vallée de près de 3 heures</li> <li>● Chants traditionnels à bord</li> <li>● Dégustation du vin de Porto</li> <li>● Dégustation de produits régionaux</li> </ul>
<b>Prix</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 42.50 € pour les adultes</li> <li>● 19 € pour les enfants (de 4 à 12 ans)</li> <li>● Des packs sont proposés qui incluent non seulement la traversée en train historique de la Vallée du douro mais aussi le transport AR, 7 jours avant et après la date prévue du voyage sur le douro, au sein du réseau ferroviaire national, avec les : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pack Norte;</li> <li>✓ pack Centro;</li> <li>✓ pack Alentejo;</li> <li>✓ pack Algarve;</li> </ul> </li> </ul>
<b>Distribution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dans les stations de gare du réseau Comboios de Portugal</li> <li>● Sur le site internet de Comboios de Portugal</li> </ul>
<b>Communication</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Site internet de Comboios de Portugal</li> <li>● Facebook de Comboios de Portugal</li> </ul>
<b>Flux d'affaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 6 190 passagers en 2018 (contre 10 100 passagers en 2017)</li> <li>● 234 100 € de recettes en 2018 (contre 375 700 € en 2017)</li> <li>● Nombre de passagers moyen : 218 par train en 2016</li> </ul>

En outre, des remises sont proposées pour de l'hébergement touristique, dans le réseau partenaire, à partir de l'acquisition d'un billet pour le train historique.

<sup>34</sup> <https://www.cp.pt/institucional/pt/comunicacao/notas-imprensa/comboio-historico-volta>

Toutefois, le train historique attire majoritairement une clientèle touristique portugaise (représentant 82% des flux totaux<sup>35</sup>). Le succès est grandissant d'après la responsable du service de communication de Comboios de Portugal, pour ce train, qui représente le produit touristique ferroviaire le plus plébiscité. A titre d'illustration, en 2017, 50 voyages ont été proposés (contre 18 en 2014), avec des taux de remplissage croissants.

Enfin, des produits touristiques substituables sont proposés, non plus par le réseau dos comboios de Portugal, avec la possibilité donc de parcourir la vallée, en train pour l'aller et en bateau pour le retour (contre un aller/retour en train).

### c) La mise en place du projet

La réflexion<sup>36</sup> autour de l'exploitation commerciale du train historique do Douro, par le réseau dos Comboios de Portugal, débute dans les années 1990, et s'achète, à la fin de cette même décennie, pour devenir opérationnelle.

En 2013, l'ancienne locomotive à vapeur a été récupérée en vue de l'adapter aux exigences environnementales ; en lieu et place, une locomotive diesel fabriquée en 1967 a été mise en place. Quatre ans plus tard, la « mythique » locomotive à vapeur revient avec une chaudière, reproduite à l'identique de l'original, mais reposant sur de la vapeur et non du charbon.

Malheureusement, les responsables du train historique du Douro n'ont pas donné suite aux sollicitations de MSC pour approfondir l'étude de cas.

---

<sup>35</sup> <https://www.dn.pt/sociedade/comboio-historico-uma-viagem-a-todo-o-vapor-no-coracao-do-douro-8531302.html>

<sup>36</sup> ibidem

## I. Un rappel des lignes ferroviaires et des bonnes pratiques présentes sur les territoires de la zone de coopération

Les tableaux ci-après reprennent la présentation des lignes ferroviaires mises en lumière dans le cadre du projet TRENTO à la fin de la Composante T1. Pour mémoire, les lignes présentées sont les suivantes :

- Ligne Principe – Granarolo (Ligurie) ;
- Ligne Genova – Casella (Ligurie) ;
- Trenino verde (Sardaigne) ;
- Ligne Cecina – Saline (Toscane) ;
- Ligne Grosseto – Siena (Toscane) ;
- Ligne Lucca-Aulla (Toscane) ;
- Ligne Bastia - Corte - Corte – Ajaccio e Calvi-Ponte Leccia-Casamozza (Corse) ;
- Ligne Cuneo-Ventimiglia e Nizza-Breil (Région Sud).

Toutes ces lignes ont été considérées comme des bonnes pratiques au niveau italien et français.

Pour mémoire, les critères d'identification et de sélection des bonnes pratiques et les cas de benchmark suivants ont été mis en relief dans le cadre de T1 :

Problématique	Critère de sélection des bonnes pratiques	Acteur (s) local (s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
a) Fragilité infra et structurelle liées à l'historicité des Lignes et à la complexité des territoires traversés	Bonnes pratiques pour la gestion structurelle des itinéraires historiques également par des moyens innovants pour organiser les intervention de maintenance, la réparation, etc.	Collectivités locales chargées de la gestion des structures et des infrastructures  Gestionnaires des lignes  Universités et centres de recherche (partie technique)	Favoriser les échanges entre les différents sujets publics impliqués pour expérimenter des solutions partagées  Stimuler les managers et / ou les collectivités locales pour démarrer des parcours d'innovation avec les universités et les centres de recherche

Problématique	Critère de sélection des bonnes pratiques	Acteur (s) local (s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
b) Valorisation limitée de la dimension historique et culturelle du chemin de fer historique	Bonnes pratiques pour la valorisation du tronçon ferroviaire en tant que patrimoine historique et culturel d'un territoire spécifique	<p>Collectivités locales chargées de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Gestionnaires des lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (Sciences humaines)</p> <p>Associations et groupes bénévoles</p> <p>Opérateurs privés (ex: guides touristiques, artisans passionnés de modélisme, etc.)</p>	<p>Favoriser les échanges entre les différents sujets publics impliqués pour expérimenter des solutions partagées</p> <p>Stimuler les managers et / ou les collectivités locales pour démarrer des parcours d'innovation avec les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec les bénévoles et les opérateurs privés</p> <p>Structurer une narration commune aux Lignes identifiées qui devient la base d'une offre commune</p>
c) Mauvaise intégration des lignes historiques dans l'offre touristique territoriale	<p>Bonnes pratiques pour améliorer le tronçon ferroviaire comme une opportunité pour renforcer l'attractivité de la zone</p> <p>Bonnes pratiques en matière d'offres touristiques packagée voyages train-ligne historique</p>	<p>Collectivités locales chargées de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Gestionnaires des lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (Sciences humaines et économiques)</p> <p>Opérateurs privés (à but lucratif ou non) du domaine du tourisme et des activités supports</p>	<p>Favoriser les échanges entre les différents sujets publics impliqués pour expérimenter des solutions partagées</p> <p>Stimuler les managers et / ou les collectivités locales pour démarrer des parcours d'innovation avec les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec tous les opérateurs privés</p> <p>Définir des offres packagées spécifiques à promouvoir dans la zone de coopération basée sur la narration commune</p>
Sous c) Améliorer encore l'intégration avec les autres modes «lents et doux» d'utilisation du territoire (pistes cyclables, sentiers, sentiers nature et autres activités de randonnée)	<p>Bonnes pratiques pour valoriser le tronçon ferroviaire comme une opportunité pour une utilisation lente et douce du territoire</p> <p>Bonnes pratiques en matière d'offres touristiques packagées randonnée-ligne historique</p>	<p>Collectivités locales chargées de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Gestionnaires des lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (Sciences environnementales, humaines et économiques)</p> <p>Opérateurs privés (à but lucratif ou non) du</p>	<p>Favoriser les échanges entre les différents sujets publics impliqués pour expérimenter des solutions partagées</p> <p>Stimuler les managers et / ou les collectivités locales pour démarrer des parcours d'innovation avec les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec tous les opérateurs privés</p> <p>Définir des offres packagées spécifiques à promouvoir dans la zone de coopération basée sur la narration commune</p>

Problématique	Critère de sélection des bonnes pratiques	Acteur (s) local (s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
		<p>domaine du tourisme et des activités supports</p> <p>Associations de mise en valeur de l'environnement / nature, de secteurs</p>	
<p>d) Dégradation des structures publiques selon les lignes historiques</p>	<p>Bonnes pratiques pour la valorisation des biens publics désormais inutilisés le long des voies ferrées historiques, à des fins touristiques et pour la valorisation du tronçon d'un point de vue historico-culturel</p>	<p>Collectivités locales chargés de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Gestionnaires des lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (Sciences humaines et économiques)</p> <p>Opérateurs privés (à but lucratif ou non) du domaine du tourisme et des activités supports</p> <p>Associations culturelles, groupes de bénévoles et opérateurs privés intéressés par la mise en valeur de ces structures</p>	<p>Encourager la discussion entre les différentes parties impliquées pour démarrer les processus de concession / privatisation des structures publiques désaffectées et les programmes de réaménagement</p> <p>Stimuler les managers et / ou les collectivités locales pour démarrer des parcours d'innovation avec les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec les opérateurs privés potentiellement intéressés</p> <p>Définir des offres packagées spécifiques à promouvoir dans la zone de coopération basée sur la narration commune</p>

## II. Un panorama des cas recensés par les partenaires dans la zone transfrontalière

Cette approche poursuivait comme objectif préalable le panorama des initiatives pertinentes, en matière de valorisation patrimoniale, au travers de la mise en place de trains, lignes ou portions de ligne, touristiques et/ou historiques au sein de la zone de coopération.

### A. Les bonnes pratiques en Corse

Corse	Caractéristiques du train/voie ferrée
<b>Année d'ouverture</b>	1930 (définitivement opérationnel en 1935)
<b>Longueur / Nb. De gares</b>	232 km / 16
<b>Fonctionnement</b>	Non électrifié
<b>Particularité</b>	Le réseau à voie unique croise un chemin caractérisé par une succession de rampes à gravir
<b>Territoire traversée</b>	La ligne centrale relie Bastia en Haute-Corse à Ajaccio en Corse du Sud, à 158 km en train. Il fait partie d'un axe Nord-Est / Sud-Ouest et passe par Vizzavona et Corte. Une ligne de 74 km relie Ponte-Leccia et traverse la Balagne pour atteindre Calvi par l'Île Rousse.
<b>Periodicité</b>	La ligne fonctionne régulièrement tout au long de l'année et dessert les résidents et les touristes.
<b>Typologie d'utilisateurs</b>	Résidents et touristes
<b>Lieux d'intérêt à proximité</b>	Depuis Bastia, le train oscille, accroché aux parois rocheuses, traversant plusieurs montagnes et quelques ruisseaux, rencontre le "voile de la mariée", une magnifique cascade qui domine la ligne, suit le fleuve dans l'atmosphère tropicale du golfe d'Ajaccio. Sur la ligne Balagne, le train traverse les gorges à travers le désert de la vallée de Navaccia. Entre l'Île-Rousse et Calvi, le train longe la mer et passe des criques aux promontoires, desservant la mer et les campings.
<b>Demande touristique associée</b>	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes d'été qui utilisent le réseau pour rejoindre les stations balnéaires
<b>Offre touristique connexe</b>	Services et attractions dans la région traversée. Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion et la valorisation du réseau ferroviaire
<b>Système informatif dédié</b>	Site de l'opérateur pour des informations de service sur les horaires et les tarifs
<b>Éléments valoriser</b>	à Étant donné le nombre de points d'intérêt situés à proximité de l'itinéraire et des gares / arrêts, le service pourrait être encore amélioré à des fins touristiques grâce à un développement coordonné des infrastructures touristiques et à une "direction" régionale.

## B. Les bonnes pratiques en Ligurie

Liguria	Caractéristiques du train/voie ferrée	
	Ligurie 1 Principe–Granarolo	Ligurie 2 Genova–Casella
<b>Année d'ouverture</b>	1929	1929
<b>Longueur / Nb. De gares</b>	1,13 km / 9	25 km / 11
<b>Fonctionnement</b>	Electrifié	électrifié
<b>Particularité</b>	Système de rack incliné	Sentier caractérisé par des pentes raides et des courbes serrées comme s'il s'agissait d'un chemin de fer de haute montagne, mais restant dans les 6 premiers kilomètres en vue de la mer
<b>Territoire traversée</b>	Depuis le centre-ville, il mène aux quartiers des collines	Il relie le centre-ville à l'arrière-pays, traversant 4 communes et 2 vallées
<b>Periodicité</b>	Toute l'année, de 6h00 à 24h00	Toute l'année, de 6h00 à 20h30
<b>Typologie d'usagers</b>	Touristes et navetteurs	Touristes et navetteurs
<b>Lieux d'intérêt à proximité</b>	Toutes les attractions de Gênes	Forteresses génoises, Rifugio Ciaè, Rifugio Lorefice, aqueduc historique Monte Sella, Creto, Monte Valle, Alta Via, sanctuaire N. S. della Vittoria, Montemaggio, Crocefieschi.
<b>Demande touristique associée</b>	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes qui souhaitent visiter la ville et / ou les quartiers vallonnés. Un intérêt particulier pour le chemin de fer car il est parmi les plus anciens	Toutes les attractions de Gênes
<b>Offre touristique connexe</b>	Services et attractions de la ville de Gênes. Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion ou la valorisation à des fins touristiques	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes qui souhaitent visiter la ville et / ou les pays intérieurs également pour des activités de randonnée Intérêt spécifique pour la présence de la plus ancienne locomotive de travail en Italie)
<b>Système informatif dédié</b>	Site du Manager (AMT) avec page dédiée au rack (historique, horaires, itinéraires et tarifs)	Site et brochure dédiés au FGC World qui présente les meilleures propositions locales pour compléter la visite et offre des remises et des concessions aux utilisateurs dans les restaurants et les établissements commerciaux dans les municipalités traversées par le chemin de fer. Possibilité de louer le convoi historique pour des événements.
<b>Elements à valoriser</b>	Historicité Fonctionnalité des connexions ville-collines et collines-ville	De nombreuses installations d'accueil le long du chemin

## C. Les bonnes pratiques en Sardaigne

Sardegna	Caractéristiques du train/voie ferrée
<b>Année d'ouverture</b>	Non specificato, ma già presente nel 1921, come testimoniato da una citazione dello scrittore Lawrence
<b>Longueur / Nb. De gares</b>	604 km
<b>Fonctionnement</b>	Non elettrificata Su richiesta possono essere utilizzati mezzi d'epoca a vapore
<b>Particularité</b>	4 percorsi "lenti" che attraversano quasi tutta l'isola e per tale motivo fin dal dopoguerra sono stati attrattori di un vero e proprio turismo ferroviario.
<b>Territoire traversée</b>	I percorsi consentono di passare da paesaggi costieri di bellezza unica alle aree interne dell'Isola, caratterizzate da una natura più selvaggia, rocciosa e in parte montuosa
<b>Periodicità</b>	Da agosto 2019 ha ripreso la funzionalità giornaliera. Durante l'anno però il calendario viene concordato con enti e operatori del territorio
<b>Tipologie d'usagers</b>	Soprattutto turisti estivi
<b>Lieux d'intérêt à proximité</b>	Cagliari Aree interne fino a Isili-Sorgono Itinerario Lawrence (montagne Tonneri – Ogliastra) Macomer – Bosa Altopiano Campeda Alghero – Sassari Regione dell'Angiona Tempio Alta GalluraCosta Smeralda
<b>Demande touristique associée</b>	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano la rete per raggiungere le località balneari o le aree interne di pregio
<b>Offre touristique connexe</b>	Logo dedicato. Possibilità di noleggio del treno per eventi
<b>Système informatif dédié</b>	Intero sito dedicato, con indicazioni sulle possibili attività turismo/svago connesse alla ferrovia
<b>Elements valoriser</b>	à Parco rotabile storico e locomotive a vapore Integrazione con feste e sagre diffuse nei territori montani Integrazione della rete con gli attrattori naturalistici, forestali, paesistici, archeologici delle aree attraversate Collegamento con la rete ciclistica regionale e l'utilizzo di mezzi leggeri nel periodo invernale Sviluppo attività turistiche nei caseggiati lungo la ferrovia (ex uso ferroviario)

Zones concernées : toutes les lignes

Description générale : un site entièrement dédié a été créé, sur lequel, outre les horaires, les tarifs et les modalités d'accès, les lieux d'intérêt accessibles en train et les randonnées associées sont également valorisés.

## D. Les bonnes pratiques en Toscane

Toscana	Caractéristiques du train/voie ferrée		
	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Toscana 3 Lucca-Aulla
<b>Année d'ouverture</b>	1912	1927	
<b>Longueur / Nb. De gares</b>	30 km / 5	90 km / 10	
<b>Fonctionnement</b>	Non électrifié	Non électrifié	
<b>Particularité</b>	L'ancienne route reliant Volterra est encore clairement visible et un objet d'attraction d'excursion	La gare de MonteAntico est le carrefour et est équipée d'une voie supplémentaire qui permet aux trains de rester longtemps et qui permettrait également à la section, fermée au service ordinaire, d'être insérée dans la ligne, qui bifurque vers l'Amiata et est généralement utilisé par Nature Train. Asciano-Monteantico a récemment fait partie du réseau "pistes intemporelles" de la Fondation FS.	
<b>Territoire traversée</b>	L'itinéraire traverse la partie du paysage vallonné toscan qui va de Cecina à Saline di Volterra	Il relie Sienne à Grosseto à travers la Valdarbia, puis suit le cours de la rivière Ombrone	
<b>Periodicité</b>	Le service n'est actif que pendant la période scolaire, le matin	Les horaires actuels, en semaine et les jours fériés, ne sont pas programmés et sont organisés pour servir principalement les étudiants et les travailleurs de banlieue	
<b>Typologie d'usagers</b>	Étudiants et autres navetteurs	Étudiants et autres navetteurs	
<b>Lieux d'intérêt à proximité</b>	Présence de nombreux SIC et ANPIL Système de sites d'extraction à valeur historique et identitaire Sources sulfureuses Gîtes d'albâtre et carrières de travertin Zones de nécropole et d'intérêt archéologique Écosystèmes dunaires et zones humides rétrodunales Volterra et ses murs médiévaux et étrusques Zones géothermiques et villages de travailleurs à pertinence historique	De nombreux centres habités prestigieux, de configuration médiévale, sont situés sur les collines et sont potentiellement accessibles en quelques kilomètres à partir de la voie ferrée. Les zones traversées se caractérisent par des produits de qualité (vin, huile).	
<b>Demande touristique associée</b>	Actuellement, il n'y a pas de demande touristique connexe autre que celle liée aux quelques événements culturels qui ont eu lieu sur l'itinéraire, comme le train littéraire	Actuellement, il n'y a pas de demande touristique liée à celle liée à TrainNature et aux "pistes intemporelles"	

Toscana	Caractéristiques du train/voie ferrée		
	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Toscana 3 Lucca-Aulla
<b>Offre connexe touristique</b>	Services et attractions dans la région traversée. Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion ou la valorisation à des fins touristiques	Services et attractions dans la région traversée. Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion à l'exception des initiatives TrainNatura et "pistes intemporelles"	
<b>Système informatif dédié</b>	aucun	aucun	
<b>Elements à valoriser</b>	Compte tenu du nombre de points d'intérêt situés à proximité de l'itinéraire et des gares / arrêts, le service devrait également être effectué pendant l'été et surtout promu dans une clé touristique, également comme moyen de relier les sentiers et les pistes cyclables qui mènent aux zones SIC, SIR, ANPIL de valeur naturaliste et paysagère	Compte tenu du nombre de points d'intérêt et des installations d'accueil prestigieuses situées à proximité de l'itinéraire et des gares / arrêts, le service devrait être plus valorisé à des fins touristiques et amélioré avec des horaires adaptés à ce type d'usager.	

### 1. Premier exemple

Zones concernées : Linea Cecina – Saline

Description générale : pendant quelques années, le dimanche de printemps, le train littéraire a été créé, un événement qui impliquait l'utilisation de l'itinéraire pour des excursions culturelles entre Cecina et Volterra dédié à certains écrivains célèbres, dont les œuvres les plus importantes ont été retracées lors de voyages en train. Intérêt de la pratique pour le territoire

### 2. Second exemple

Zones concernées : Linea Grosseto – Siena

Description générale : au cours de l'automne, certains dimanches, le train nature avec une locomotive à vapeur est créé, à l'occasion de certains événements et manifestations traditionnels qui ont lieu dans les lieux coïncidents ou à proximité des arrêts et des gares. La section désaffectée entre Asciano et Monte Antico a été rouverte car elle est incluse dans le programme FS Timeless Tracks et destinée au trafic de locomotives et de trains historiques à des fins exclusivement touristiques.

## E. Les bonnes pratiques en Région Sud

Région SUD	Caractéristiques du train/voie ferrée	
	Nizza - Breil	Nizza - Digne
Année d'ouverture	1928	1911 (in base all'anno di completamento)
Longueur / Nb. De gares	99 km / 12	151 km
Fonctionnement	Non électrifié	Non électrifié
Particularité	Permet d'accéder à la Côte d'Azur Le tracé de la ligne constitue une grande œuvre architecturale et traverse des pays historiques, des paysages et des sites d'une grande richesse naturelle. A Tenda, vous pouvez accéder au Parc National du Mercantour	Seul survivant de l'ancien réseau des Chemins de fer de Provence, il garantit la liaison entre les Alpes Maritimes et la Haute Provence et entre ces territoires montagneux avec la côte méditerranéenne. Pendant la saison estivale, un train à vapeur exploité par des bénévoles parcourt une partie de la ligne
Territoire traversée	Il relie la Vallée de la Roya à la Côte d'Azur et mène au Parc National du Mercantour	Il garantit la liaison entre les Alpes Maritimes et la Haute Provence et entre ces territoires montagneux avec la côte méditerranéenne.
Periodicité	La ligne fonctionne régulièrement tout au long de l'année et dessert les résidents et les touristes.	Il transporte les voyageurs, principalement des étudiants et des travailleurs, toute l'année
Typologie d'usagers	Résidents et touristes	
Lieux d'intérêt à proximité	Côte d'Azur Parc National du Mercantour Saorgio Chapelles ornées de fresques dans les églises du moulin baroque de Brig Tente suspendue	Côte d'Azur Var plaine à Digne-les-Bains Val de Durance
Demande touristique associée	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes d'été qui utilisent le réseau pour rejoindre les stations balnéaires de la Côte d'Azur et le parc du Mercantour et ses beautés torico-culturelles-naturelles	Actuellement, il n'y a pas de demande touristique liée autre que celle relative des touristes qui peuvent utiliser le chemin de fer comme moyen de transport entre la Côte d'Azur et la Provence. Il y a un intérêt particulier pour le train à vapeur exploité pendant l'été
Offre touristique connexe	"Train des Merveilles" avec des activités régulières, pendant les courses propose, sans surcoût ni obligation de réservation, un service d'information touristique (en français et anglais) sur les pays, les sites et les caractéristiques techniques exceptionnelles de la ligne. Ce service En tant que guide touristique, il est proposé tous les jours de juin à septembre, ainsi que les week-ends de mai et octobre. Le tracé de la ligne constitue une grande œuvre architecturale et traverse des villes historiques, des paysages et des sites d'une grande richesse naturelle.	Services et attractions dans la région traversée. Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion et la mise en valeur du réseau ferroviaire, à l'exception du train à vapeur pendant l'été
Système informatif dédié	Pas de site internet dédié, certaines informations sur le Train des Merveilles sont reportées sur le site du Parc du Mercantour	Aucun
Elements à valoriser	Possibilité de synergie avec le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur France qui gère la marque «Côté d'azur» pour améliorer la promotion touristique et stimuler l'offre, encore assez limitée en termes de services	Caractéristiques historiques des liaisons Côte d'Azur - Provence, Alpes-Maritimes et Alpes-de-Haute-Provence

## 1. Focus sur le Train des Merveilles

Description générale : une partie de la section, celle qui relie le parc du Mercantour, est gérée en été et les week-ends de mai et octobre par le Train des Merveilles, qui offre des services réguliers pendant les courses, sans frais supplémentaires ni obligations de réservation, un service d'information touristique (en français et en anglais) sur les pays, les sites et les caractéristiques techniques exceptionnelles de la ligne. Il n'y a pas de site Web dédié au Train des Merveilles.

Intérêt de la pratique pour le territoire : développement économique

Zones concernées : ligne Nice-Breil sur Roya

Partenaires impliqués : TER Zou, SNCF, professionnels du tourisme

Atteinte des groupes target : touristes et professionnels du tourisme