

## Tourisme : le train tente de rattraper son retard

En perte de vitesse, le voyage ferroviaire réapparaît en réponse à l'urgence climatique et aux prix des carburants. Mais, en France, l'offre de la SNCF reste inadaptée aux exigences touristiques.

Par [Clément Guillou](#)

Publié hier à 12h00 Temps de Lecture 5 min.



A Issoire (Puy-de-Dôme), le 9 avril 2022. GUY CHRISTIAN / HEMIS.FR / HEMIS VIA AFP

Faut-il parler de sacrilège, de haute trahison ? En octobre 2021, les éditions Michelin, impératrices de la carte routière et du guide pour touriste automobile, ont publié leur premier guide des vacances en train, pour « 40 voyages sans voiture ». Bibendum qui pactise avec la SNCF ? On n'avait pas vu cela depuis les michelines et le pneurail, il y a près d'un siècle. Le leader mondial du pneumatique est dans l'air du temps : depuis 2020, Gallimard, Hachette, Ulysse ou Lonely Planet ont tous emprunté le même sillon ferroviaire, espérant surfer sur le retour en vogue d'une pratique disparue au siècle dernier.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Week-end sans voiture : cinq petites villes à découvrir en train](#)

Les entrepreneurs touristiques acquiescent : l'année écoulée a été celle de la relance de trains de luxe, du train de nuit ou de trains charters. Dans les Alpes, les élus locaux tentent de faire pivoter la SNCF et l'industrie des stations afin de mettre les skieurs sur les rails. Le Puy du Fou a écoulé en quatre jours le millier de réservations ouvertes pour sa [croisière ferroviaire haut de gamme, lancée à l'été 2023](#). Un tour-opérateur, Nomade Aventures, propose certains séjours européens en format ferroviaire, choisis par 10 % de ses clients pour cette première saison. Son directeur, Fabrice Del Taglia, estime pouvoir

en convertir un tiers, « tant les gens sont à la recherche d'un compromis entre envie de voyager et refus d'émettre du carbone inutilement ».

## Un été historique

Litre d'essence à plus de 2 euros, embouteillages dans les aéroports, extension de la prise de conscience climatique : l'été à venir semble propice pour refaire du train un objet de mobilité touristique, ce qu'il a cessé d'être depuis plusieurs décennies. La SNCF, déjà dépassée par la demande lors des ponts du printemps, se réjouit d'un été historique avec huit millions de billets vendus sur ses trains longue distance, soit 10 % de plus qu'en 2019. Le transporteur a sorti les doubles rames pour proposer 500 000 sièges de plus qu'il y a trois ans, ciblés sur la Bretagne, l'Atlantique et la Méditerranée. Une offre encore insuffisante, puisque certains trajets affichent complet depuis plusieurs mois sur les week-ends de chassé-croisé, malgré des tarifs parfois très élevés.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Gares de proximité : la bataille du rail](#)

Le même mouvement est observé sur les trains régionaux, souligne Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs, avec davantage d'utilisateurs occasionnels qu'en 2019. Le week-end, les citadins de Centre-Val de Loire ou d'Ile-de-France prennent plus volontiers le train pour se mettre au vert. « *On a longtemps fait un parallèle entre tourisme et Bison futé*, observe Christophe Fanichet. *C'est ce que l'on essaye d'infléchir, en montrant, par exemple avec le guide Michelin, ce qui peut être fait en train. C'est notre travail d'être davantage partenaire du tourisme et identifié par ses acteurs comme l'un de ses éléments.* »

### **La priorité donnée aux TGV au détriment des trajets interrégionaux a sacrifié des lignes indispensables à l'itinérance touristique**

Que ne l'a-t-elle fait plus tôt ?, s'étonnent en chœur observateurs du rail et du voyage, pointant le contraste avec les chemins de fer suisses, autrichiens ou italiens, où la composante touristique est davantage prise en compte. La priorité donnée aux TGV au détriment des trajets interrégionaux a sacrifié des lignes indispensables à l'itinérance touristique. La SNCF est passée d'un réseau en tricot à un réseau en étoile, qui permet de relier un point A, une capitale régionale, à un point B. Dans le même temps, elle n'a pas non plus exploité le potentiel touristique de certaines lignes pittoresques, coûteuses à entretenir. Faute de trains ou de solutions des derniers kilomètres, certains sites aussi fréquentés que le Mont-Saint-Michel ou des châteaux de la Loire débordent d'autocars et de voitures malgré la proximité de lignes ferroviaires.

Pour Stéphane Durand, spécialiste de l'aménagement touristique au sein du cabinet Voltere by Egis, ce problème des « *dix derniers kilomètres* » et l'absence de parcours transversaux compliquent grandement l'utilisation du train comme moyen de transport pour les vacances. « *En Suisse, vous pouvez aller partout en train car il n'a pas été pensé pour des fonctions économiques*, détaille-t-il. *Le système de train français vise des clientèles d'affaires pressées. On a donc perdu le sens du plaisir du trajet, car le train est synonyme de vitesse, d'une bulle de deux heures où l'on est sur sa tablette car le TGV va trop vite pour regarder les paysages.* »

## Eloge de la lenteur

Le train est sorti de l'imaginaire du voyage. La tendance au « slow tourisme », éloge de la lenteur qui mêle balades à vélo, déplacements en van ou randonnées, peut-elle refaire du train une composante du voyage ? Le succès des Ouigo « vitesse classique », qui relie Paris à Nantes ou Lyon en quatre heures et sont remplis à plus de 80 % le week-end, pourrait l'accréditer. De même que la renaissance des trains de nuit, portés par l'opérateur autrichien OBB, dont les Nightjet essaient sur le continent. OBB ouvre une nouvelle ligne chaque année et assure, par la voix d'un porte-parole, que « *chacune*

*d'entre elles est un succès immédiat ».* « *Quasiment tous nos trains de nuit sont complets pour l'été »*, assure l'entreprise publique bientôt centenaire, qui a commandé de nouvelles rames pour, notamment, rendre le Paris-Vienne quotidien.

Lire aussi : [Pourquoi prendre les nouveaux trains de nuit est-il une bonne idée ?](#)

L'activité n'est pas rentable en soi mais devient le maillon d'une chaîne. Selon le porte-parole d'OBB, elle permet aussi d'instiller l'idée que le voyage en Europe n'est pas forcément synonyme d'avion. Des aides européennes ou, à tout le moins, une fiscalité environnementale sur le secteur aérien seront toutefois nécessaires pour viabiliser ce renouveau du train de nuit continental.

A l'échelle locale, plusieurs régions tentent également de pousser leurs habitants vers un tourisme ferroviaire à travers des offres de TER à bas prix. « *Les collectivités voient l'appétit de la clientèle pour ne plus venir en voiture et veulent du vélo électrique et des transports en commun*, observe Stéphane Durand. *Elles intègrent une préoccupation touristique à leurs cahiers des charges pour les prochaines délégations de service public »*, ouvertes à la concurrence.

C'est le cas de l'Occitanie, qui propose des billets à 1 euro durant l'été. Un tarif et une campagne de communication qui permettent, selon le comité régional du tourisme (CRT), de mettre dans les trains des populations qui ne se déplaçaient qu'en voiture. Cette offre tarifaire est le premier échelon d'un plan qui doit aboutir, en 2023, à des « Rail Tour » thématiques en Occitanie, reliant les sites Unesco, des pistes de VTT ou des pôles gastronomiques.

## « Améliorer l'intermodalité »

Le sujet de la mobilité est encore un impensé pour les comités du tourisme, qui pensent davantage en termes d'activités et d'hébergement, et préfèrent communiquer dans le métro parisien que faire sortir leurs propres habitants, déplore le directeur du CRT d'Occitanie, Jean Pinard. « *Il nous faut connecter les sites touristiques aux informations sur les transports, démontrer qu'une offre d'activités ou qu'un site Unesco existe à moins de quinze minutes de chaque gare, améliorer l'intermodalité en gare avec du vélo électrique, des bus ou du covoiturage... Par exemple, plein de trains arrivent à Narbonne, à 10 kilomètres du littoral, mais la connectivité avec les plages de Gruissan est très insuffisante.* »

Lire aussi Article réservé à nos abonnés [Le train de l'Aubrac trace son sillon entre monts et merveilles](#)

La région espère attirer les premiers trains de nuit mis en place par un important tour-opérateur néerlandais, Sunweb, en provenance des Pays-Bas et de Belgique. Après Travelski, filiale de la Compagnie des Alpes, dont l'expérience d'« Eurostar des Alpes » a été perturbée par le Covid-19 cet hiver, Sunweb est le deuxième tour-opérateur à envisager d'envoyer ses clients en France en train de nuit plutôt qu'en avion. En association avec Eurosleeper, un groupe néerlandais qui espère contribuer à la relance des trains de nuit européens, Sunweb vise de premiers voyages l'hiver prochain, ou à l'été 2023 si la difficulté de se procurer des machines perdure. Pour le matériel également, la demande dépasse l'offre.

Clément Guillou