

Antoine Debièvre*

Comment et pourquoi réhabiliter les « trains de plaisir »

30 Considérés comme des modes de déplacement contraints pour aller travailler ou étudier, les transports en commun ont intérêt à s'appuyer sur le concept du « sans voiture » pour valoriser leurs atouts pour les déplacements de loisir. Un concept naissant, exigeant et prometteur.

Il y a un siècle, les Parisiens partaient pour Fontainebleau, Saint-Germain-en-Laye ou Rambouillet avec ce qu'on appelait joliment les « trains de plaisir ». Aujourd'hui, avec l'extension démesurée de l'agglomération parisienne, le citoyen qui veut trouver un coin de nature a pris l'habitude d'utiliser sa voiture. C'est parfois la meilleure solution, mais pas toujours. En mai, juin ou septembre, revenir des forêts périurbaines franciliennes ou des plages de Normandie le dimanche soir en voiture est souvent un calvaire à cause des embouteillages.

A part un public limité de randonneurs et d'excursionnistes bien au courant, très peu de Franciliens savent tirer parti du réseau de transports en commun de la région parisienne pour leurs loisirs. Utilisés pendant la semaine pour aller travailler ou étudier, les trains de banlieue et les RER souffrent d'une image dégradée, qui associe irrégularité, danger et inconfort. On y a été mal transporté comme navetteur forcé. Pas question de les reprendre pour aller se détendre le week-end. On ne cherchera même pas à savoir si le trajet pour aller chez tante Germaine, au château médiéval ou au parc de loisir pourrait être fait en laissant la voiture au garage.

Pourtant, le train est le moyen de transport idéal du promeneur francilien. Pour toute une série de raisons.

* Antoine Debièvre est responsable presse de Transilien SNCF, à Paris.

- Fontainebleau-Paris, c'est 38 minutes en train, même le dimanche soir quand l'auto-route A6 étouffe.
- L'Ile-de-France bénéficie d'un réseau de transports en commun exceptionnel, rayonnant en étoile autour de la capitale et desservant les principales forêts de la région.
- Le train respecte facilement ses horaires le week-end, quand le trafic est moins dense.
- Il y a de petites gares fantômes perdues en pleine campagne à trente kilomètres du boulevard périphérique.
- En permettant de marcher d'une gare à une autre, le train est le meilleur ami du randonneur, à la différence de la voiture, qui oblige à des trajets en boucle.
- Sur bien des destinations, le train va aussi vite que la voiture, sans stress et sans danger.
- Les billets sont à peine plus chers que le coût réel du trajet au volant.
- Le train supprime le risque de vol dans les véhicules, grand classique des promenades dominicales.
- On peut mettre autant de poussettes, de tricycles et de vélos qu'on veut dans un train, pas dans un coffre d'auto.
- La limonade qu'on boit au café de la gare avant de rentrer est la meilleure qu'on ait jamais bue.
- Le train à deux, c'est romantique.
- En famille, c'est (souvent) plus pratique.

Bien sûr, tout n'est pas possible en train. Bien sûr, les temps de parcours sont parfois dissuasifs, surtout quand il faut ajouter une navette ou une marche à pied pour accéder à la destination visée. L'accès à la gare peut être fas-



Christian Kudler

tidieux le dimanche matin, lorsque les fréquences des transports en commun sont allégées. Et les billets peuvent coûter cher si le trajet est long et la famille nombreuse.

Il faut pourtant réhabiliter les « trains de plaisir », en commençant par la région parisienne. Et travailler l'opinion pour qu'elle associe à nouveau les transports en commun à la découverte et aux loisirs.

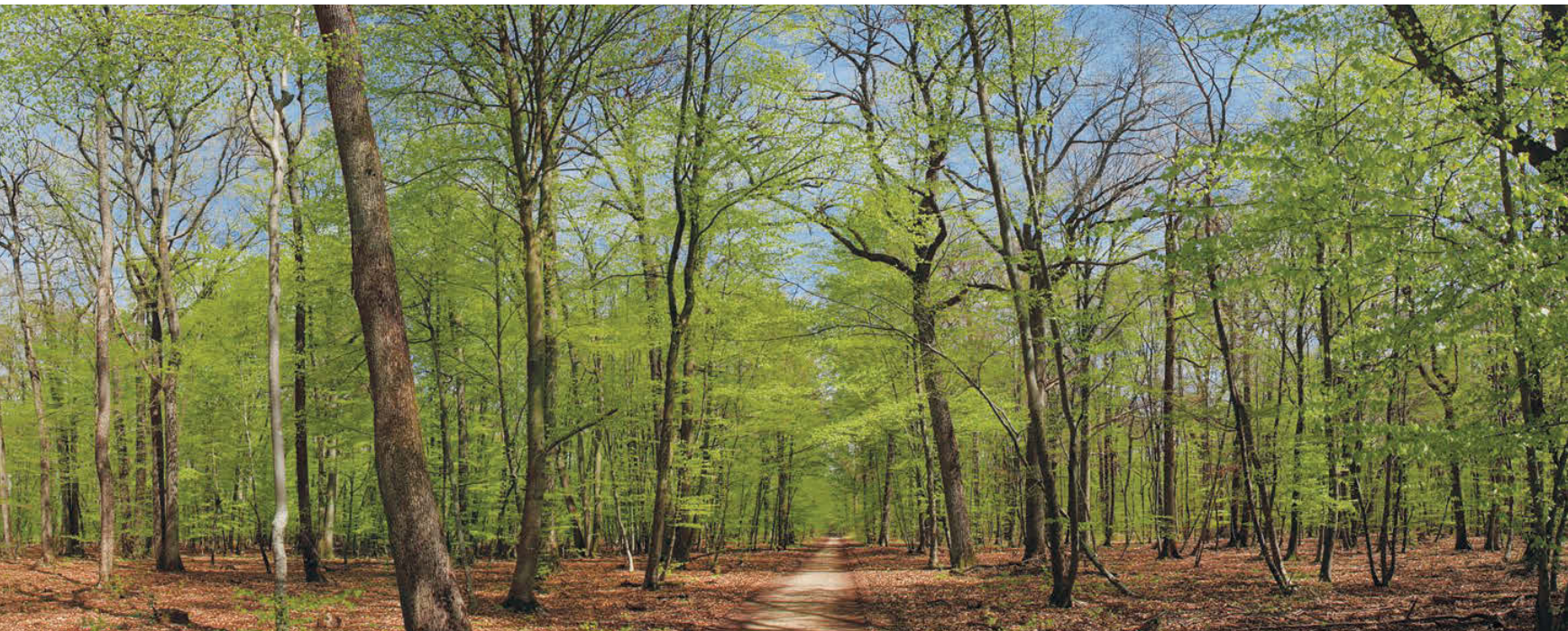
La SNCF a su très bien jouer de cette corde sensible pour ses TGV, qui font le plein de citadins en week-end les vendredis et dimanches soir.

Il faut poursuivre dans cette voie pour tous les réseaux, y compris les locaux à petit périmètre. C'est une politique rationnelle dans le cadre des efforts collectifs de réduction de notre empreinte écologique. C'est aussi la source d'une nouvelle légitimité du secteur, abondamment critiqué pour l'inconfort qu'il impose souvent à ses clients. Et c'est une source de motivation et de développement potentiellement stratégique pour les transporteurs et les autorités organisatrices des transports.

Valoriser les transports en commun pour les déplacements de loisir suppose de régler ou

de compenser les problèmes qui les rendent moins attractifs que la voiture dans l'imaginaire collectif. Notamment le problème du « dernier kilomètre ». Faire tourner un bon système de transport en commun est une chose, encore faut-il savoir comment terminer ses parcours. Et permettre au voyageur potentiel de juger si le trajet entre la gare d'arrivée (ou l'arrêt de bus) et sa destination finale est acceptable pour lui en temps et en difficulté.

Ce problème est évidemment crucial pour les familles avec enfants, pour les personnes âgées et, plus généralement, pour tous les



Quelques coins à pique-nique à une demi-heure de Paris

Y a-t-il plus efficace ? Un pique-nique en pleine forêt à 18 minutes de Paris... A l'aller comme au retour, ce qui est particulièrement appréciable le dimanche soir, quand l'autoroute Lille-Paris fait le plein. Pour cela, on monte dans un train direction Creil à la gare de Paris-Nord, arrêt à Orry-la-Ville. En une demi-heure de marche, on atteint les étangs de Commelles, baignables l'été. On peut aussi revenir par

la gare de Chantilly, à 12 km de là, après 4 heures de marche. Office du tourisme : +33 (0)3 44 67 37 37.

Autre balade facile avec des enfants : l'arrêt en forêt de Fontainebleau, une curiosité. Une fois par semaine, le dimanche matin, le train de Paris en direction de Fontainebleau s'arrête en pleine forêt, entre deux gares. Quelques randonneurs informés en descendent, sur un demi-quai

de terre. Le train s'en va. Le silence revient sur les arbres. Il n'y aura pas de train de retour. Il faut donc marcher jusqu'à l'une des quatre gares situées en forêt à moins de cinq kilomètres à vol d'oiseau. Même les enfants petits marcheurs tiennent la distance (train de 9h07 au départ de la gare de Lyon). Dans le même massif forestier, l'Office national des forêts a balisé un circuit de 12 kilomètres accessible avec poussette.

Office du tourisme : + 33 (0)1 60 74 99 99.

Et pour un grand bol d'air, la Grande Terrasse de Saint-Germain-en-Laye, dessinée par Le Nôtre pour Louis XIV, accessible en 29 minutes de RER depuis le centre de Paris. Le parc commence à 10 mètres de l'escalator de la gare. Poussettes et tricycles bienvenus. Office du tourisme : + 33 (0)1 34 51 05 12. AD

voyageurs n'ayant pas envie de se fatiguer. Pas question d'emmener une famille si l'on n'est pas certain de la faisabilité du parcours de bout en bout. Pas question de partir se détendre sur un trajet qu'on n'a pas répété et testé, sans l'assurance que tout se passera bien. Pas question de partir en vacances sans voiture, pour la majorité de la population, si l'on n'a pas les moyens de vérifier l'existence d'une solution alternative efficace et fiable.

Or aujourd'hui, il n'existe pas en France de « Mappy » des transports en commun, ces systèmes d'information qui décrivent avec efficacité des parcours entiers de point à point sans voiture, intégrant les horaires en temps réel et les perturbations éventuelles, qui apportent des réponses satisfaisantes au problème du « dernier kilomètre ».

L'un des handicaps des transports en commun français actuels, et l'on peut certainement généraliser cette appréciation à la grande majorité des pays européens, c'est d'être resté à une approche d'information « de gare à gare »,

alors que seule une information « d'adresse à adresse », élaborée dans une démarche centrée sur la demande du client et non sur l'offre du transporteur, sera susceptible de convaincre les automobilistes de tous les jours et ceux du dimanche de laisser le volant.

D'où la nécessité de mettre le concept du « sans voiture » au cœur de la réflexion. Un concept naissant, exigeant et prometteur. Pour identifier avec précision les parcours où les transports en commun sont actuellement perdants, apprécier les carences des réseaux et imaginer les améliorations nécessaires en termes d'information et de service, c'est-à-dire prévoir des navettes, mieux organiser les correspondances, envisager des refontes de grilles horaires et tarifaires, etc.

Il n'existe pas encore en France de guide des vacances et des week-ends sans voiture. Il y a cependant fort à parier qu'un jour ou l'autre, ils apparaîtront sur les tables des libraires. Pour

cause de prise de conscience environnementale, de crise des carburants, et peut-être aussi d'effet de mode, le règne de la voiture semble se mettre à vaciller après un siècle de triomphe.

Un concept naissant, exigeant et prometteur

Suivant avec retard l'exemple des transports suisses, la SNCF commence à défricher le chantier du « sans voiture ». Transilien SNCF, branche de l'entreprise nationale qui s'occupe des trains de la banlieue parisienne, a mis sur pied le premier site des « loisirs sans voiture » (Citylien)¹ et réfléchit à l'information loisir sans voiture².

Le nouveau président de l'entreprise, Guillaume Pepy, évoque des partenariats avec les entreprises gérant les nouveaux systèmes de vélos en libre service et de voitures en autopartage. Le site internet Mappy a enrichi son offre d'une entrée transports en commun. Et les brochures « sans voiture » ou « vacances 100 % vélo » des comités départementaux et régionaux du tourisme se multiplient³.

Les guides touristiques et les articles de presse tourisme commencent à préciser les accès en train et transports en commun, ce qui n'était jamais le cas avant. Bref, le concept du « sans voiture » commence à émerger, même si l'habitat sans voiture n'a pas encore percé en France, à la différence des Pays-Bas, des pays nordiques ou de l'Allemagne (LaRevueDurable, 2005-2006 ; 2008).

On peut désormais en imaginer de nombreuses déclinaisons. En voici quelques aspects pour cet été et pour la fin de l'année.

- La plage sans voiture. En partant de Paris, destination Fécamp, Dieppe, Deauville-Trouville ou La Baule. Où le baigneur d'un jour ou d'un week-end passe sans fatigue ni navette de la gare à la plage à pied. Avec le TGV, de Paris, de Lyon ou d'ailleurs, arrêt à Marseille et correspondance pour le petit train de la Côte Bleue direction Miramas, qui laisse au-dessus de la calanque de Nioilon, à un quart d'heure de la gare Saint-Charles. Quelques restaurants, deux hôtels sans prétention et la Méditerranée.



Balades vélo, avec ou sans enfants, autour de Paris et de Lyon

Embarquer un vélo dans un train au départ de Paris élargit considérablement les possibilités de balades dominicales. Les trains de banlieue de la SNCF (les Transiliens) sont tout le temps accessibles aux vélos, ainsi que les RER sauf aux heures de pointe en semaine.

Giverny à bicyclette, par exemple, c'est du cousu main. De la gare de Vernon (à 40 minutes en train de Paris Saint-Lazare), on gagne rapidement une piste cyclable facile et sans danger

pour les enfants. Le village de Claude Monet est à cinq kilomètres. On peut embarquer son vélo dans le train ou le louer sur place. Après la visite de la maison de l'artiste et de ses jardins, on peut continuer la balade jusqu'à la gare de Bonnières par les petites routes de la boucle de Moisson (20 km au total). Office du tourisme de Vernon : + 33 (0)2 32 51 39 60.

Depuis Lyon, il est facile de gagner Mâcon, où débute la célèbre voie verte Mâcon-Gi-

vry, l'un des premiers aménagements français d'itinéraire cyclable sur une voie ferrée désaffectée. L'itinéraire peut faire 44 km ou 15 de plus. On traverse des vignobles et longe des châteaux. L'itinéraire emprunte un tunnel de près de 2 km de long, le plus long d'Europe. Cette voie verte peut aussi se faire dans la journée avec aller et retour depuis Paris. Comité départemental du tourisme de Saône-et-Loire : + 33 (0)3 85 21 02 20.

AD



Les meilleures balades train + vélo accessibles depuis Paris

Lentement mais sûrement, les voies vertes et les véloroutes tracent leur chemin en Europe. Les premières sont le plus souvent tracées sur d'anciennes voies ferrées désaffectées. Les secondes balisent de petites routes sans danger. Soutenus par l'Union européenne, les efforts des associations et des élus convaincus ont permis à la France de commencer à rattraper son retard sur la Suisse.

Parmi les itinéraires « stars », le chemin de halage du canal de Nantes à Brest (plus de

300 km), les pistes de la forêt landaise, de la Gironde jusqu'à l'Espagne, et la « Loire à vélo », avec 120 km de voies protégées entre Orléans et Angers (comité régional du tourisme de la région Centre : + 33 (0)2 38 79 95 28). Mais on peut ajouter l'Avenue verte du Pays de Bray, les berges de la Mayenne ou encore le canal du Midi.

Tous ces itinéraires pour des vacances « ferrocyclistes » en France, ainsi que le moyen d'y accéder en train, sont décrits dans quelques documents

indispensables : les guides de Michel Bonduelle, tout ancien journaliste converti au train+vélo, le guide des « véloroutes et voies vertes accessibles en train depuis Paris » des associations Provélo et CyclotransEurope (transeuropeenne@free.fr), et le catalogue exhaustif de l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (www.AF3V.org).

AD



Les voies vertes sont multiples et toujours accessibles, en haut sur les bords de la Loire, ci-dessus en Moselle

- Les îles sans voiture. Comme l'île aux Moines, dans le golfe du Morbihan, facilement accessible en bateau et sans navette depuis la gare de Vannes. Ou encore l'île d'Ouessant, au bout du monde, que l'on gagne via l'embarcadère proche de la gare de Brest.
- Le camping sans voiture, donc en vélo. Grâce au guide « vélotel, vélocamp, vélogîte » du comité régional du tourisme de la région Centre, qui permet de tracer son itinéraire le long des 150 kilomètres de la « Loire à vélo », entre Orléans et Tours.
- La montagne sans voiture, par le train de nuit Paris-Saint-Gervais, avec changement de quai à Chamonix et embarquement dans le train à crémaillère du Montenvers. A moins que l'on ne préfère marcher 300 mètres en ville pour prendre le téléphérique de l'Aiguille du Midi.
- La randonnée sans voiture, avec les célèbres topoguides de la Fédération française de randonnée pédestre, qui dessine des parcours entre deux gares de toutes tailles et de toutes difficultés.
- Ou encore le ski sans voiture, grâce à la SNCF qui active chaque hiver sur son site TGV.com une rubrique pour repérer les stations les plus proches des gares et réserver en ligne ses billets de navette en car. ■

1 www.transilien.com, rubrique Citylien

2 Guide de seize randonnées au départ des gares Transilien SNCF en forêt de Marly (Yvelines), édité avec l'Association des amis de la forêt et la ville de Marly-le-Roi.

3 Guide des pistes cyclables de la Gironde, guide « A vélo » du comité départemental du Loiret, guide « La Normandie en train et en bus » du comité régional du tourisme de Normandie...

BIBLIOGRAPHIE

LA REVUE DURABLE. Des milliers de ménages allemands préfèrent un petit jardin à une place de stationnement, *LaRevueDurable* n° 18, décembre 2005-janvier 2006, pp. 26-28.

LA REVUE DURABLE. En route pour « dévoiturer » la ville, *LaRevueDurable* n° 28, février-mars-avril 2008, pp. 37-38.