

TOURISME ET TRANSPORT FERRE REGIONAL : DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT A L'EMERGENCE D'UN RISQUE CONCURRENTIEL POUR LES FABRICANTS

Bernard GUILLON*

Résumé. - L'exposé, qui suit, révèle la montée en puissance d'un mode de transport alternatif à l'automobile en matière de déplacement régional touristique depuis les années 1990. Ici le risque environnemental (effet de serre et pollution) représente une opportunité (innovation technique, confort, communication) pour les constructeurs et les collectivités régionales. Mais la diversité des demandes et l'importance du coût font apparaître un risque pour les fabricants, ce qui peut modifier les composantes de la démarche constructiviste observée jusqu'alors.

Mots-clés : Concurrence ; Design ; Innovation ; Risque ; TER ; Tourisme.

1. Introduction

Si le sujet relatif aux trains touristiques n'est pas nouveau, il fait bien reconnaître que l'on a tendance à surtout porter son attention sur les trains liés à un site précis (Rhune, Cerdagne...) ou sur un mode de propulsion vapeur. Or la montée en puissance des enjeux touristiques spécifiques au rail, en matière énergétique notamment, montre que le motif de déplacement touristique concerne des zones plus vastes. Entre les deux « extrémités » constituées par le tramway et le TGV se situe l'analyse développée ici, qui concerne les espaces couvrant un ou plusieurs départements. On intègre donc à côté des trains « spécifiques » évoqués précédemment, les trains TER (Transport Express Régional) qu'ils soient sur voie normale ou sur voie métrique (réseau corse...), sans oublier les trams-trains, dont la structure est intermédiaire entre le tramway et le TER. On suit, en quelque sorte, l'argumentation « large » de

* Maître de conférences en sciences de gestion, habilité à diriger des recherches (IUT de Bayonne, UPPA).

Gasc (2002, p. 26) qui évoque trois options en matière de tourisme ferré : « le train comme moyen de déplacement touristique pour aller quelque part ; le train comme moyen de découverte d'un patrimoine naturel ; le train, contenant d'une offre spécifique à valeur ajoutée ». Dernier point, on se concentre ici sur les trains « hors Ile de France », cette région représentant un cas très particulier.

Par le nombre des personnes transportées, le train permet d'économiser sur le « volume énergétique » nécessaire aux déplacements professionnels et une bonne partie des déplacements touristiques. Même si la clientèle utilise des automoteurs encore appelés autorails (pourvus d'un système propulsif intégré diesel) ou des trains comprenant des locomotives diesel tractant des voitures... Dans la mesure où le parc des véhicules comprend aussi des engins à propulsion électrique (qui profitent de l'expansion continue de l'électrification du réseau français ; actuellement 50 % de l'ensemble), il contribue à la préservation de l'environnement. Il s'agit alors d'automotrices (pourvues d'un système propulsif intégré électrique) ou de trains comprenant, comme précédemment, des locomotives, mais cette fois mues par l'électricité. Enfin, le train bénéficie du développement d'innovations, qui ont vu le jour dans des secteurs concurrents ou voisins (climatisation, accès des PMR (Personnes à Mobilité Réduite), confort...).

L'article présenté ci-après se fonde, entre autres, sur un dossier de presse qui se veut « large » et agrège un ensemble volontairement important de « canaux » caractéristiques du secteur. Ce dernier rassemble des informations produites et actualisées par les constructeurs de matériels (Alsthom devenu Alstom en 1998, Bombardier...) et les cabinets de design spécialisés, des mises en perspective réalisées dans la presse consacrée aux transports publics, ainsi que des documents édités par les collectivités régionales permettant à la fois de montrer les initiatives en amont de ces dernières, mais aussi la manière d'intégrer le réseau ferré dans une politique de communication active. L'importance des facteurs historiques conduit à adopter ici une démarche constructiviste.

La première partie met plus particulièrement en exergue les premiers tâtonnements mariant les besoins de déplacements à caractère régional avec ceux plus spécifiquement touristiques. Surtout si l'on tient compte du comportement de l'Etat relatif au maintien ou à l'abandon de lignes au cours du temps... L'innovation ne concerne que la vitesse, puisque le confort comme la préservation environnementale restent à la traîne. On voit, par contre, déjà poindre des demandes récurrentes au niveau local sur lesquelles les constructeurs de véhicules se fonderont par la suite. Ici le risque concerne la menace financière pesant sur la SNCF.

Le deuxième volet de cet article fait plus directement intervenir les régions, nouveaux acteurs politiques pour lesquels les constructeurs (soumis à une concurrence plus forte que précédemment) conçoivent avec les cabinets de design un matériel prenant en compte des variables jusqu'ici peu exploitées. Le « souci premier » d'assurer le déplacement des usagers

n'est plus qu'une composante à côté de variables désormais capitales : le caractère « écologique » accompagnant les années 90 et l'attrait (voire la fierté) d'utiliser un matériel roulant particulièrement performant. Le risque environnemental est ici « moteur » dans la mesure où il est créatif d'un marché à l'échelle nationale.

La dernière partie est relative à la constitution récente d'une offre concrète de constructeurs spécialisés et/ou généralistes (est-européennes) jusque là limitée, voire absente des principaux marchés ferrés. L'époque actuelle est celle où l'attrait pour le rail se confirme. Mais la question se pose de savoir à quel coût et, indirectement, par l'intermédiaire de quel constructeur.

2. Une première approche disparate et menacée par la concurrence routière comme par les arbitrages financiers de la SNCF

Même si l'on retrouve des initiatives encourageant le tourisme de masse dans l'Hexagone après 1918 (pèlerinages sur les champs de bataille ; compagnies du Nord et de l'Est), on peut toutefois reconnaître que le « transport ferré à l'échelon régional » remonte aux années 1930, à une époque où certains équipementiers et constructeurs automobiles touchés par la récession (Bugatti, Renault et Michelin) se tournent vers le réseau ferré. L'engouement pour les « automotrices à moteur à explosion » est contemporain de la fondation de la revue touristique des réseaux Rails de France (revue qui fédère, en 1933, des initiatives précédentes : Voyages (1926) du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), Revue illustrée des chemins de fer (1927) du réseau de l'Etat, Nord Magazine (1928) du Nord). Mais les choses vont continuer d'évoluer rapidement... en même temps que le parc des matériels roulants. La loi du 20 juin 1936 sur les congés payés (deux semaines) « motive » l'octroi d'un tarif ferroviaire approprié : le billet populaire de congé annuel (2 août 1936)¹. Lors de l'été 1937, les billets de loisirs agricoles apparaissent avec les mêmes avantages. En 1938, la SNCF, nouvellement créée (convention du 31 août 1937 applicable au 1er janvier suivant), hérite des billets de congés annuels et de loisirs agricoles. Une clientèle qui vient compléter celle du grand public.

L'époque se prête au remplacement des engins à vapeur par un système propulsif nettement plus économique, plus propre et au rendement plus régulier, à savoir celui fondé sur les moteurs à explosion (et notamment les moteurs diesel). On voit aussi se développer des engins électriques sur un réseau encore limité. Alors que sont déclassés les trains à vapeur (années 60) apparaissent les EAD (Eléments Automoteurs Diesel), encore appelés « Caravelles » (ANF ; Ateliers du Nord de la France, 1963). Profitant de l'électrification de la ligne Paris-Lyon, MTE, Carel & Fouché proposent, de leur côté, les Z 5100 (ayant la possibilité de composer des

rames formées de deux à douze véhicules ; « rames inox ») en 1953. Suivront les Z 5300 et les Z 7100. Mais cette montée en puissance du volume et du rendement des véhicules est loin de procurer le même aspect attractif que le secteur automobile (la troisième classe ne sera supprimée qu'en 1956). Seule exception peut-être, les autorails panoramiques à étage X 4200 (Cévennes et Alpes ; 1959-1984 ; Renault, Compagnie électro-mécanique, Société alsacienne de constructions mécaniques).

Les Trente Glorieuses sont défavorables au fer et la concurrence avec la route va conduire les autorités gouvernementales à fermer un nombre notable de lignes (réseau breton) et à transférer les dessertes omnibus vers la route (1967-1973). Ce que l'on pourrait appeler un constructivisme à rebours ! A l'époque, il importe de se repositionner vers les secteurs jugés d'avenir : les dessertes de la banlieue des grandes métropoles « et certaines radiales de moyenne distance ». Alors que la tendance semble plutôt négative et que la communication se résume à celle des tarifs, des expériences pionnières au niveau régional voient le jour, comme la desserte cadencée Métrolor (1970 ; Nancy-Metz-Thionville), qui fait « grand bruit » (Emangard, 2005, p. 6). Dès cette période, il semble que les dessertes omnibus puissent avoir un avenir « pour peu que nous fassions des efforts d'adaptation de l'offre ou de modernisation d'un matériel roulant souvent âgé » (ibid.).

Le choc pétrolier de 1973 ramène sur le devant de la scène les économies d'énergie et celles relatives à l'aménagement du territoire. Métrolor apparaît comme un succès, qui se décline dans d'autres zones géographiques : Métrazur, Métrovosges, MétroOrne, puis Métrodunes. On lance une politique expérimentale de Schémas Régionaux de Transports (SRT) auprès de six régions. Selon Emangard (2005, p. 9), l'Etat veut officiellement laisser la liberté aux régions de définir leur politique de transport ferroviaire. Mais, « officieusement, il est attendu qu'elles endossent un programme de transfert qui aboutirait finalement à couper les branches mortes et à recentrer l'offre sur les noyaux durs interurbains ou périurbains du réseau ». Mais les réponses des régions ne vont pas dans le « sens souhaité », à l'image du Nord-Pas-de-Calais, dont le schéma intègre des études qui démontrent que « si le matériel roulant est modernisé, (on) peut se payer une offre améliorée de 20 ou 30 % à budget égal ». Les SRT sont, en quelque sorte, un succès pour les (seules) régions. Le second choc pétrolier (1979) révèle indirectement que les trafics omnibus sont plus forts que prévus.

Les régions deviennent des collectivités territoriales en 1982 et un service de conventionnement à la marge est créé en 1984 : « pour un service initial dont le déficit est d'un certain montant, il est couvert par la dotation de l'Etat. (Et) la région prend le risque uniquement sur la variation de la recette » (ibid., p. 10). Le trafic se maintient ou s'accroît. Avec un

¹ Ce dernier prend la suite d'expériences comme les trains spéciaux de vacances au départ de Paris du PLM en 1933.

renouvellement de matériel : arrivée des automotrices électriques Z2 (1980 ; De Dietrich, Carel & Fouché) capables d'atteindre 160 km/h. Pour ce qui est des automoteurs, ce sont les X 2100 et X 2200 (1980 et 1985 ; ANF, SFAC, Saurer) qui commencent à remplacer les « Caravelles ». Mais ces améliorations sont loin de l'innovation que l'on connaîtra quinze ans plus tard. De plus, la politique de communication, qui l'accompagne, reste timide. Le statut des trains régionaux relève de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, dont l'article 22 fixe l'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports. La région est reconnue comme autorité compétente pour l'organisation des services ferroviaires régionaux, pour autant qu'une convention ait été passée avec la SNCF. C'est le lancement d'une nouvelle génération de rames inox (voitures), dites RRR (Rames Régionales Réversibles), à la fois en traction électrique et thermique (via une locomotive), financée soit par la SNCF, soit par certains conseils régionaux, qui a permis de lancer le « produit TER » (1986). « Le sigle et le logo sont censés véhiculer une image renouvelée de l'ancienne terminologie omnibus devenue quelque peu désuète » (Collardey, 2005, p. 39). Et l'on retrouve le symbole TER sur les bâtiments des gares, les guides horaires et les liaisons routières de substitution et celles venant compléter l'offre ferroviaire dans des creux d'horaires et les week-ends.

En dépit de cet effort de promotion, le trafic diminue à nouveau vers le milieu des années 90 et le système de conventionnement à la marge s'en trouve compromis. Les collectivités voient leurs dépenses s'accroître. D'où leur refus de payer en 1995. Cette période correspond à des transferts sur route totalisant 475 km dans les régions Champagne-Ardenne, Auvergne, Lorraine et Rhône-Alpes (Collardey, 2005, p. 39). En 1997 apparaît le Réseau Ferré de France (RFF) afin de gérer les infrastructures... et la dette du système ferroviaire.

3. La lutte contre les risques environnementaux comme créateur d'un nouveau marché ferré

Ce que l'on appelle désormais les « TER de demain » prend forme peu avant la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain ; publication le 13 décembre 2000), qui généralise la régionalisation du transport ferroviaire (depuis son entrée en application le 1er janvier 2002). Les régions, « autorités organisatrices du transport régional » choisissent une dynamique fondée sur l'arrivée massive de matériels profondément renouvelés (ce que l'on appelle une stratégie technologique « push » au sens strict du terme). Comme l'écologie, la variable « tourisme vert » (jusque là, le tourisme ferré est limité à la gestion au plus juste de sites spécifiques) bénéficie d'un regain d'intérêt. Eric Succab, chargé de projet « Développement des trains touristiques » à la direction du Transport public, indique qu'il faut « identifier des lignes à fort potentiel en termes de sites et paysages traversés ou de patrimoine ferroviaire compte tenu des ouvrages d'art » (voir Nangeroni, 2007, p. 4).

Les constructeurs vont combiner les innovations techniques (rendement des moteurs, amélioration du confort de la suspension, qualité du design...) et procurer autant de facteurs de théâtralisation (au sens de l'importance donnée au décor ; Carù et Cova, 2006, p. 103). Et c'est la dynamique technique en faveur des TER (pris globalement) qui va influencer le renouvellement technique des trains « plus touristiques ». D'une manière plus générale, les régions définissent l'offre qu'elles souhaitent (véhicules, dessertes, tarifs, qualité de service, information). La SNCF, « devenue prestataire de service, (...) est tenue de fournir des informations précises sur la fréquentation, le déroulement du service comme sur les suppressions de trains accidentelles ou lors de mouvements sociaux, la ponctualité... » (Collardey, 2005, p. 40). Le conventionnement est devenu une obligation, l'article 22 de la LOTI ayant été modifié.

Concernant les véhicules TER (au sens généraliste du terme), deux automoteurs et trois automotrices vont venir révolutionner le parc existant (encadré 1)... sans oublier une innovation fondée sur l'utilisation combinée du diesel et de l'électricité.

Alsthom propose, en 1997, l'automoteur X TER (ou X 72500), dont la face avant ressemble à celle du TGV et à l'ancien automoteur Bugatti (bicaïsse ou tricaïsse ; véhicules couplables en UM (Unités Multiples) jusqu'à trois éléments ; 160 km/h ; conception par MBD Design pour le design extérieur et Avant Première pour le design intérieur). L'A TER (ou X 73500 ; Alstom et De Dietrich, conception par le cabinet Avant Première) est destiné aux relations de proximité (monocaisse, couplable jusqu'à trois éléments, vision panoramique, plancher surbaissé ; 140 km/h).

Dans le domaine électrique, apparaît tout d'abord le TER 2N (1997) ou Z 23500 (Alsthom et ANF en collaboration avec MBD Design), automotrice bicaïsse à deux niveaux et à plancher bas, couplable jusqu'à quatre éléments (140 km/h), qui concerne les régions caractérisées par une forte densité de population, des grandes villes proches et un réseau ferroviaire bien développé (Nord Pas de Calais, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur). La version ultérieure de ce véhicule, le TER 2N NG (2003), est capable d'atteindre 160 km/h quelle que soit sa taille (Z 24500 en bi ou tricaïsse ou Z 26500 en quadri ou pentacaisse) grâce à une motorisation répartie (Alstom et Bombardier). Les deux constructeurs se sont aussi associés pour la construction de l'automotrice Z TER (2002) ou Z 21500 (trois caïsses, couplables jusqu'à quatre éléments), qui concerne les autres régions (vitesse maximale de 200 m/h ; design assuré par Avant Première).

Le dernier TER d'envergure est un cas particulier. L'Autorail à Grande Capacité (AGC), fabriqué par l'entreprise Bombardier (2003) et le cabinet MBD Design, offre, quant à lui, un mode de propulsion originale : diesel (X 76500 ou XGC ; 160 km/h), électrique (Z 27500 ou ZGC ; 160 à 200 km/h) ou bimode (B 81500 ou BGC ; 160 à 200 km/h). Il est constitué de deux, trois ou quatre caïsses (couplable jusqu'à trois trains ; utilisation de rames articulées). La version bimode permet donc au train d'utiliser le réseau ferré électrifié en profitant d'une vitesse supérieure, puis de parcourir immédiatement l'autre moitié du réseau français dépourvu de caténaires. La version bimode a, de plus, été suivie de la version bimode-bicourant (1.500 V + 25.000 V ; 200 km/h), dite B 82500 (« Bibi »).

Encadré 1 : Une panoplie de matériels pour des besoins régionaux différenciés.

L'existence de ces nouveaux matériels est l'occasion pour les collectivités locales de profiter de supports publicitaires (procurés par le pelliculage des trains) : écussons des communes figurant sur les côtés des TER ; importante surface d'affichage mentionnant les logos et les opérations ponctuelles des régions... De manière symétrique, les régions rappellent, sur leur site Internet, la politique coordonnée de transport qu'elles pratiquent, la tarification intégrant les TER, les tramways et/ou métros, sans oublier les bus (en complément des actions récurrentes concernant le patrimoine spécifique à chaque région). Et la dynamique que l'on a connu avec les TER sur voie normale se retrouve pour les réseaux à « voie réduite » (encadré 2). Il est vrai qu'un décalage avec le nouveau matériel TER (design, confort, vision du paysage) serait préjudiciable et guère d'actualité.

Ainsi sur la ligne Blanc-Argent (région Centre ; 200.000 personnes par an) sont apparus, en 2002, les nouveaux automoteurs CFD X 74500 à deux caisses asymétriques (climatisation et plate-forme surbaissée). Dans le cas très particulier de la Corse (232 km de voie métrique), où l'exploitation est assurée par la SNCF depuis 1983, l'année 2008 est à marquer d'une pierre blanche. Faisant suite à un programme de renouvellement de 118 km de voie à partir de 2004, des CFD AMG 800 ont été livrés (panoramiques, bicaisse, climatisés et dotés d'une plate-forme surbaissée, capables de rouler à plus de 80 km/h en rampe de 3 % et d'atteindre la vitesse maximale de 100 km/h). De quoi reconquérir le million de voyageurs enregistrés en 2001 (827.000 en 2007). Voir nettement mieux... si l'on tient compte des 300.000 passagers estivaux. Deux automoteurs AMG 800 ont également été commandés dans le cadre de la rénovation du matériel roulant des Chemins de fer de Provence pour la ligne de 150 km Nice-Digne (500.000 voyageurs en 2005).

Les automotrices tricaisse Stadler Z 850 (après la venue des Z 800 bicaisse en 1997) contribuent à l'amélioration de la fréquentation de la ligne Saint-Gervais-Vallorcine (500.000 voyageurs) : caisse médiane à larges baies avec custodes panoramiques au-dessus des sièges, plancher surbaissé adapté aux PMR... Stadler toujours propose, depuis 2003, des automotrices Z 150 (de couleur jaune) en Cerdagne (400.000 voyageurs, dont la moitié en juillet et en août). Un train électrifié à crémaillère (Stadler et pour le design MBD) est également prévu au Puy de Dôme (450.000 visiteurs par an) en 2012.

Encadré 2 : Une politique active d'acquisition de nouveaux trains touristiques.

A côté des TER « généralistes » et des TER « touristiques » apparaît une autre catégorie de matériel, elle aussi participant au « constructivisme ferré » : il s'agit du tram-train. Certes, le premier d'entre eux, l'Avanto de Siemens (2005), est destiné à la ligne Aulnay-Bondy (Ile de France). Mais d'autres projets doivent voir le jour dans le cadre de relations entre les centres villes et les zones départementales ou régionales. Ceci explique pourquoi le Dualis d'Alstom a été sélectionné par la SNCF en 2007 : 24 rames pour la région Rhône-Alpes et 7 pour la région Pays de Loire dans le futur. Fin 2010 a d'ailleurs été inauguré le réseau mulhousien (Avanto).

4. La montée du risque de concurrence tarifaire au niveau industriel

Le marché du ferré en général marque les esprits par une certaine constance très attractive pour les constructeurs. Mais les commanditaires n'ont pas tous les mêmes besoins, ni les mêmes capacités financières.

Certes, l'image, couplée avec l'innovation technique, « fait la différence ». Ceci est d'autant plus fort que le design « jette un pont entre art et technique » (Borja de Mozota, 2002, p. 5). Luc Jozancy (cabinet Avant Première), parle, à propos de l'X TER, de la volonté d'éviter « l'écueil de la froideur technologique. (...) Pour redonner le goût du train au voyageur local et le détourner de l'automobile, l'image du train régional (...) doit absolument être empreinte de chaleur humaine, sympathique et conviviale au niveau du confort et de l'espace intérieur » (Méheux, 2000, p. 11). Ce qui permet de se rapprocher de ce qu'évoquent Firat et Dholakia (1998), à savoir favoriser l'immersion totale du consommateur dans une expérience originale : « s'immerger dans des contextes expérientiels » (repris par Carù et Cova, 2006, p. 103).

Ces efforts constituent des arguments de poids pour les structures régionales, à l'image de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, première région touristique française de France (35 millions de visiteurs par an), qui est aussi celle qui dispose du plus grand nombre de trains « strictement » touristiques (huit en 2007) ! D'ailleurs, la ligne Cannes-Grasse a été réouverte en 2005 (après une soixantaine d'années d'interruption) avec des TER 2N NG. Et comme l'affirme le chef de produit touristique de la SNCF en région PACA, 15 % de clients sont « nouveaux » et le trajet donne une « excellente image » au TER. Les mêmes espoirs concernent le réaménagement de la ligne allant jusqu'à Monaco.

Mais il existe déjà une manière de répondre à une demande plus intéressante sur le plan tarifaire tout en procurant au grand public l'impression vérifiée d'une amélioration « produit ». Comme la longévité des matériels roulants ferroviaires (au moins 30 ans) implique un voire deux réaménagements au cours de leur vie, on peut profiter d'une offre réaménagée. De plus, des transferts entre « propriétaires » (donc entre régions) sont possibles. Les régions ont ainsi financé la rénovation d'environ 350 caisses entre la fin 1998 et la mi-2002. Ce chiffre est passé à 1.000 de la mi-2002 à la mi-2005. La remise à niveau peut être légère (rehoussage des sièges et mise en peinture) ou lourde (remplacement des sièges, installation d'espaces diversifiés), avec ou sans climatisation : EAD X 4600, X 2100 (Bretagne), X 2200, Z2, Z 20500 (automotrices achetées par la région Nord-Pas de Calais), rames réversibles RRR, voitures Corail « glissant » vers le réseau TER... Même le Z TER, plus récent, a fait l'objet de projet d'aménagements intérieurs significatifs comme l'a montré la rame MooviTER proposée en 2008.

Pourtant la naissance de la privatisation d'une partie du réseau ferré européen à la fin des années 2000 n'est pas sans conséquence. Les nouveaux acteurs sont intéressés par des véhicules

qui ne sont pas forcément les plus rapides mais les plus rentables. Et les décisionnaires régionaux ne sont pas forcément liés aux trois compagnies traditionnelles (Alstom, Bombardier et Siemens). Certes les régions françaises ont récemment donné un avis favorable à la commande de nouveaux matériels de type Régiolis (Alstom, mise en service en 2013 - Alsace, Aquitaine, Basse Normandie, haute Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de Loire et Picardie ; rame à un niveau disponible en version électrique et bimode) et de type Regio 2N (Bombardier, mise en service en 2013 ; rames à deux niveaux).

Mais il n'en reste pas moins vrai que la privatisation des réseaux s'est, par exemple, traduite par la livraison de 37 exemplaires (2010) d'automoteurs neufs polonais Pesa ATR 220 (bogies extrêmes moteurs, air conditionné, système d'information pour les voyageurs, plancher bas partiel, emplacements pour les PMR, 140 km/h) à trois compagnies privées italiennes (Ferrovie del Sud Est ; Ferrovie Nord Milano ; Ferrovie Reggio Emilia). Comme l'ont montré les exemples précédents, les constructeurs étrangers comme Stadler (Suisse ; automotrice Flirt, Dosto, autres trains GTW) et Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (Espagne) ne sont pas inconnus au niveau des appels d'offre. Mais la venue des pays de l'Est, déjà marquée lors du salon Innotrans (Berlin) de 2008 s'est confirmée en 2010. Que l'on pense ainsi à l'automotrice Low Floor (plancher bas, climatisation, sièges ergonomiques, vitrages panoramiques, deux bogies motorisés, emplacements pour les PMR, 160 km/h) du croate Koncar (également constructeur de tramways) pour les HZ (chemins de fer croates), à l'automotrice EPJ 671 (deux niveaux, 160 km/h) « pensée pour l'exportation » du tchèque Skoda et à l'automotrice Elf (Electric low Floor) du polonais Pesa (160 km/h, voire 190 km/h). Dans le domaine du renouvellement de véhicules destinés à des surfaces géographiques plus limitées comme c'est le cas dans le cadre du tourisme, il sera intéressant de voir comment les constructeurs « traditionnels » vont répondre et adapter leur offre à destination de clientèles privées pouvant s'exercer sur un ou plusieurs pays.

5. Conclusion

L'exploitation des premiers chiffres disponibles semble montrer que l'on est en présence d'un cas d'école relatif du succès au marketing expérientiel (depuis les années 2000) de Holbrook et Hirschmann (1982), se fondant sur la présence d'une stratégie industrielle « push » voulue par les décisionnaires publics. Comme l'exprime Collardey (2005, p. 43), « toutes ces opérations associées au rajeunissement sans précédent du matériel engagé concourent à donner une nouvelle image du service TER, dont le concept est maintenant bien ancré dans les esprits ». Dans le palmarès des régions qui concerne les années 2002 à 2005, on observe une augmentation sur trois ans de 12 % du trafic pour une offre de matériel en hausse de 8,2 %. Pour les neuf premiers mois de l'année 2006 par rapport à la même période l'an passé, la croissance atteint les 9,7 %. Il y a même des régions bénéficiant de taux de croissance à deux chiffres : Rhône-Alpes

(12,7 %), PACA, Pays de Loire, Languedoc-Roussillon, Basse Normandie, Lorraine et Bourgogne... Sur un plan « plus touristique » (et désormais revendiqué comme tel), l'enthousiasme est toujours de rigueur : l'idéal serait de maintenir une croissance du trafic de 2 à 5 % par an, sachant que la fréquentation a doublé, passant d'un million en 2005 à deux millions (en 2006). Or, l'effectif des trains s'est accru : 11 en 2005, 30 en 2006, dont 23 estivaux, 45 pour 2007. « Vu l'offre supplémentaire, nous pouvons facilement annoncer trois millions de voyages en 2007 », avait avancé Jean-Pierre Farandou (directeur de la branche Transport public de la SNCF).

L'originalité de ce marché n'est plus de savoir s'il s'est créé un Eldorado ferré mais de déterminer les évolutions majeures qui vont se produire dans le domaine de la vente de nouveaux trains régionaux : peut-être avec la constitution d'une gamme de véhicules allant du matériel plutôt bon marché (donc en concurrence avec le matériel rénové) aux véhicules à grand débit et/ou au design travaillé. Un débat que plus d'un décisionnaire sera amené à prendre en compte.

6. Bibliographie

- Borja de Mozota, B., (2002), *Design Management*, Paris, Editions d'organisation.
- Carù, A., Cova, B., (2006), « Expériences de consommation et marketing expérientiel », *Revue française de gestion*, vol. 32, n° 162, pp. 99-113.
- Collardey, B., (2005), « Des omnibus aux TER », *Rail Passion*, n° 6H, « Trains régionaux d'hier et d'aujourd'hui », juillet, pp.14-43.
- Cova, V., Cova, B., (2001), *Alternatives Marketing : réponses marketing aux évolutions récentes des consommateurs*, Paris, Dunod.
- Emangard, P.H., (2005), « TER, premier bilan », *Rail Passion*, n° 6H, « Trains régionaux d'hier et d'aujourd'hui », juillet, pp. 6-12.
- Firat, A.F., Dholakia, N., (1998), *Consuming People : From Political Economy to Theaters of Consumption*, London, Sage.
- Gasc, J.M., (2002), « Les trains touristiques pour aller quelque part », *Espaces*, n° 206, juillet-août, pp. 36-38.
- Holbrook, M.B., Hirschmann, E.C., (1982), « The Experimental Aspects of Consumption : Consumer Fantasies, Feelings and Fun », *Journal of Consumer Research*, vol. 9, september, pp. 132-140.
- Méheux, R., (1998), « MBD : les designers du rail », *Connaissance du rail*, n° 200, mars, pp. 16-21.
- Méheux, R., (2000), « Avant-Première ou le design humaniste », *Connaissance du rail*, n° 221, janvier, pp. 11-15.
- Nangéroni, C., (2007), « Trains touristiques : le TER à l'heure d'été », *La vie du rail*, n° 3116, 15 août, pp. 4-9.