

Les associations de valorisation du patrimoine ferroviaire dans le Massif central

Des acteurs pionniers en danger

Pascal Desmichel

Volume 30, Number 2, 2011

Les associations de patrimoine et le tourisme

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1012244ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1012244ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Desmichel, P. (2011). Les associations de valorisation du patrimoine ferroviaire dans le Massif central : des acteurs pionniers en danger. *Téoros*, 30(2), 71–81. <https://doi.org/10.7202/1012244ar>

Article abstract

Les associations de valorisation du patrimoine sont systématiquement à l'origine de la remise en circulation de trains sur des lignes abandonnées du réseau français. Sans elles, le tourisme ferroviaire et la préservation de pans entiers du patrimoine ferroviaire n'existeraient pas. Ces structures pionnières sont pourtant particulièrement fragiles. Elles reposent sur la volonté et les compétences d'un ou quelques hommes seulement. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les conditions d'exploitation d'un chemin de fer touristique sont de plus en plus complexes et que les enjeux à relever au XXI^e siècle paraissent dans bien des cas hors d'atteinte pour la sphère associative, tant pour des raisons économiques (remettre en état des ouvrages d'art monumentaux) que culturelles (accepter les règles de la professionnalisation, prendre en compte l'ensemble du patrimoine ferroviaire). Cet article a pour objectif de démontrer à travers cinq cas d'études développés dans le Massif central combien l'avenir du tourisme ferroviaire associatif semble compromis.

Les associations de valorisation du patrimoine ferroviaire dans le Massif central

Des acteurs pionniers en danger

Pascal DESMICHEL

Maître de conférences en géographie

CERAMAC (Centre d'études et de recherches appliquées à la moyenne montagne et aux espaces ruraux fragiles)

Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand

pdesmichel@wanadoo.fr

RÉSUMÉ : Les associations de valorisation du patrimoine sont systématiquement à l'origine de la remise en circulation de trains sur des lignes abandonnées du réseau français. Sans elles, le tourisme ferroviaire et la préservation de pans entiers du patrimoine ferroviaire n'existeraient pas. Ces structures pionnières sont pourtant particulièrement fragiles. Elles reposent sur la volonté et les compétences d'un ou quelques hommes seulement. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les conditions d'exploitation d'un chemin de fer touristique sont de plus en plus complexes et que les enjeux à relever au XXI^e siècle paraissent dans bien des cas hors d'atteinte pour la sphère associative, tant pour des raisons économiques (remettre en état des ouvrages d'art monumentaux) que culturelles (accepter les règles de la professionnalisation, prendre en compte l'ensemble du patrimoine ferroviaire). Cet article a pour objectif de démontrer à travers cinq cas d'études développés dans le Massif central combien l'avenir du tourisme ferroviaire associatif semble compromis.

Mots-clés : Association, tourisme ferroviaire, Massif central, chemin de fer, gouvernance.

Dans la France des années 1970, alors que la notion de patrimoine industriel n'est pas (encore) connue, le monde associatif œuvre déjà pour la reconnaissance d'une forme d'héritage de l'ère industrielle : le chemin de fer. Quelques poignées de bénévoles se regroupent ici et là autour d'associations de type loi 1901 pour sauvegarder puis valoriser économiquement, à travers des exploitations touristiques, quelques portions de lignes dans un contexte d'abandon de milliers de kilomètres de voies ferrées à l'heure où l'automobile triomphe jusque dans les contrées les plus reculées de l'hexagone. Si le rôle des associations est considérable dans l'histoire de la préservation du patrimoine des chemins de fer, le début du XXI^e siècle semble marquer un tournant au point qu'il est possible de se demander si ces pionniers ont encore aujourd'hui les moyens de relever le défi de la préservation et de la valorisation du patrimoine ferroviaire.

Cette étude s'inscrit d'abord dans le cadre théorique de la gouvernance. Si cette notion s'avère encore confuse, peu satisfaisante (Levy et Lussault, 2006 : 418), l'objectif clair est de décrypter à la fois « le gouvernement proprement dit » (dans notre cas, le gouvernement de la présidence associative) et « la contribution d'autres acteurs pour autant qu'ils jouent un rôle

dans les orientations politiques stratégiques et les options de politique publique » (ici donc, les relations des associations avec l'ensemble des autres acteurs concernés par l'objectif de valorisation du patrimoine ferroviaire). Le champ de réflexion portant sur les associations a d'abord été investi par la sociologie qui s'est attachée à caractériser le modèle associatif (la combinaison d'impératifs différents) tout en insistant sur la grande variété des modes d'organisation (Meister, 1972; Laville et Sainsaulieu, 1997). La géographie s'est plus récemment penchée sur la problématique du rôle des acteurs dans le développement local (Gumuchian *et al.*, 2000; Epagneul et Mathieu, 2000), et sur la place des associations dans les innovations et mutations des espaces ruraux jusqu'alors en déclin (Fougerouse, 1996). Plus près de nous encore, les travaux de Maria Gravari-Barbas (2005) et de Vincent Veschambre (2008) démontrent que les associations sont des espaces où se jouent des pouvoirs, où se trament des processus d'appropriation et des mécanismes de renforcement des inégalités sociales (processus d'embourgeoisement).

La démarche de cette étude s'inscrit aussi, en filigrane, dans une réflexion critique sur la patrimonialisation et la réaffectation du patrimoine industriel. Là aussi, ce n'est pas

aux géographes que l'on doit les premiers travaux et premières esquisses de définition mais à des historiens (Bergeron et Dorrel-Ferré, 1996) qui, au travers d'une action à la fois militante et scientifique, se sont engagés pour la reconnaissance du patrimoine bâti et paysager de l'ère industrielle. Citons parmi les structures pionnières (elles-mêmes de statut associatif) le Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel (CILAC) et sa revue *Archéologie industrielle*, ainsi que l'International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH). Sur le sujet ferroviaire, l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF), qui comprend dès les débuts un comité scientifique intégrant géographes et sociologues, constitue depuis 1989 une référence scientifique avec sa revue d'histoire des chemins de fer et plus de 20 colloques contribuant à l'émergence de concepts et méthodes liés au patrimoine ferroviaire (AHICF, 1999 et 2009) et au paysage ferroviaire (AHICF, 2005). Les paysages de l'industrie et les questions de leur réaffectation sont depuis peu développés par une nouvelle génération de géographes (Barthon 2005; Hecker, 2006; Edelblutte, 2010) qui s'interroge notamment sur la prise en compte du patrimoine dans les processus de reconversion. Évoquer la patrimonialisation, c'est enfin traiter de la mise en tourisme et des répercussions sur ledit patrimoine. C'est donc s'interroger de manière générale sur la relation tourisme et patrimoine (Lazzarotti et Violier, 2007); c'est réfléchir à la mise en marché de trains touristiques et aux conditions nécessaires (Gasc, 1994 et 2007). C'est donc finalement retourner à notre questionnement majeur : comment conduire et mener un projet associatif à terme? Qu'est-ce qui permet de concrétiser le projet formulé dans les statuts ou, à l'opposé, conduit « parfois à un décalage tel qu'il laisse à penser que le projet ne sera jamais monté » (Regourd, 2007 : 68)?

Pour saisir l'ampleur du bilan associatif, appréhender les mutations et les enjeux qui se dessinent autour de l'action en faveur du patrimoine ferroviaire, nous nous appuyons sur une double démarche analytique. La première consistera à dresser un panorama géo-historique du tourisme ferroviaire dans le Grand Massif central, région caractéristique de la situation française (voir tableau 1), pour comprendre à quel point les acteurs associatifs occupent une place primordiale dans l'offre et la valorisation des chemins de fer à des fins ludiques et culturelles.

La deuxième démarche consistera à développer une analyse à partir de cinq expériences d'expertises et de partenariats, menées dans un cadre pédagogique et scientifique (Desmichel, 2006a, 2006b, 2007), entre 2007 et 2010, auprès

de cinq associations. Notre réflexion est par conséquent le bilan de travaux d'inventaires et de diagnostics (culturels et territoriaux), de propositions opérationnelles (étude de faisabilité, de réaffectation) s'appuyant sur des relevés de terrain, des entretiens avec les acteurs associatifs, des représentants des entreprises SNCF et Réseau ferré de France (RFF), des élus, des structures intercommunales, des institutions publiques et des collectivités territoriales, des professionnels du tourisme et de la culture (comités départementaux de tourisme, directions des affaires culturelles, etc.). Nous nous attacherons à partir de ces cas d'étude à saisir le rôle des dirigeants, car « une association est, essentiellement, ce qu'en font ses dirigeants » (Rego, 2010 : paragraphe 1). Ce sont eux en effet qui, par « leurs compétences spécifiques, [...] représentent l'association à tous les niveaux, devenant les porte-parole et, souvent, le visage de l'association » (*ibid.*, paragraphe 16). Nous tenterons de montrer combien ces hommes conditionnent bien souvent la réussite ou l'échec de l'objectif poursuivi.

Les cinq associations sur lesquelles nous nous appuyons pour développer notre propos sont situées dans le nord-ouest du Massif central. En Limousin, Vienne Vézère Vapeur (VVV) organise depuis 1992 des circulations sur la ligne Limoges et Ussel qui emprunte le parcours le plus pittoresque de la région en traversant notamment le parc naturel régional de Millevaches. De plus, en Corrèze, l'ancienne ligne d'intérêt local dite du « transcorrèzien » fait l'objet d'initiatives de valorisation de la mémoire au travers de l'association Astre-19, créée en 1993, et d'un syndicat intercommunal. Dans le département voisin du Cantal, l'Association du chemin de fer de la Haute Auvergne (CFHA), née en 1993, exploite depuis 1997 un tronçon de la ligne désaffectée du « transcézallier » (Bort-Neussargues) en traversant également des paysages de hauts plateaux parmi les plus remarquables du Grand Massif central. Aussi, dans le Cantal, l'association Vendes Viaduc Village s'est donné comme objectif de sauver et valoriser les viaducs de Vendes et du Mars sur la ligne Bort-Aurillac abandonnée par la SNCF en 1994. Enfin, dans le département du Puy-de-Dôme, sur une ligne délaissée en 2008 par l'opérateur ferroviaire national, l'Association Sioule et patrimoine défend l'idée de refaire passer un train sur l'ouvrage d'art qui fut le plus haut viaduc du monde, le viaduc des Fades.

Le rôle historique du secteur associatif dans le tourisme ferroviaire du Massif central

Première forme de valorisation du patrimoine des chemins de fer, l'activité du tourisme ferroviaire s'est répandue sur l'ensemble du Massif central. Une approche géo-historique démontre le rôle absolument considérable joué par le monde associatif.

Les années 1970 : le déclin du réseau secondaire comme terreau du tourisme ferroviaire

Rappelons d'abord que, à l'échelle nationale, les premiers réseaux historiques conservés sont ceux à vocation industrielle, dès le début des années 1960, avec notamment les betteraviers (à écartement de voie de 60 cm) et l'original réseau forestier d'Abreschviller (voie de 70 cm). Toutefois, le premier chemin de fer touristique de grande ampleur, considéré

Tableau 1 : Place des « trains touristiques » du Massif central dans l'offre nationale

Type de comptage	Échelle nationale	Massif central	Part Massif central
Union nationale des exploitants des trains touristiques (UNECTO)	46	12	26 %
UNECTO + SNCF	61	15	24,6 %

Source : compilation de l'auteur.

comme le pionnier du tourisme ferroviaire français (avec celui du chemin de fer de la baie de Somme), se développe dans le Massif central, plus précisément en Ardèche. Après la fermeture du réseau à voie métrique du Vivarais en 1968, des amateurs organisent dès 1970 des circulations touristiques sur un des tronçons abandonnés. En 1975, l'Association du chemin de fer du Tarn va même jusqu'à reposer des rails sur la plateforme historique de l'ancien réseau d'intérêt local.

La première fois, la collaboration de la SNCF avec le milieu associatif date de 1979; cette année-là, «le Tour du Cantal en Train», un véritable produit touristique, propose la découverte organisée des 265 kilomètres de lignes du triangle cantalien (constitué par les trois lignes à voie unique : Bort-Neussargues, Neussargues-Aurillac et Aurillac-Bort). Ainsi, alors que décline le réseau de chemin de fer secondaire, de nouveaux acteurs redonnent vie aux vieilles machines et aux anciens tracés par des nouveaux usages touristiques et patrimoniaux.

Les années 1980 et l'arrivée du tourisme sur les rails SNCF

L'arrivée de François Mitterrand au pouvoir en 1981 se traduit par la nomination du ministre communiste Charles Fiterman aux transports. Celui-ci autorise pour la première fois la circulation de trains associatifs sur le domaine SNCF. Deux des trois exploitations pionnières qui interviennent dans ce nouveau contexte politique sont localisées dans le Massif central. En 1982, une association (qui changera plus tard de statut pour devenir une société privée) obtient une convention pour l'exploitation de la ligne Anduze-Saint-Jean-du-Gard, dans les Cévennes. À l'extrême sud du Massif, l'Association de l'autorail touristique du Minervois (ATM) signe en 1983 la première convention d'exploitation d'un train touristique associatif sur une ligne (Narbonne-Bize) encore exploitée par la SNCF pour le trafic de fret. En 1987, au sein du nouveau Parc naturel régional (PNR) du Livradois-Forez, les acteurs locaux parviennent à s'entendre pour maintenir le trafic de marchandises tout en autorisant des circulations touristiques à bord d'un autorail panoramique. Dernier train touristique né dans la décennie, en 1989, l'Association de chemin de fer touristique de la Brévenne permet le maintien d'une artère de l'ouest lyonnais suite à la fermeture au trafic voyageur de la section L'Arbresle-Sainte-Foy, l'Argentière. Le partage des voies ferrées par deux types de fonction, commercial et touristique, marque une avancée significative dans la réhabilitation de chemins de fer autrement délaissés.

La décennie de l'euphorie

Les années 1990 correspondent à la phase d'expansion maximale du tourisme ferroviaire, où le monde associatif est une fois de plus très présent dans les initiatives entreprises. Ce sont également des années pendant lesquelles le contexte est particulièrement difficile pour le réseau secondaire du Massif central. En effet, la SNCF s'est officiellement lancée dans un vaste programme de trains à grande vitesse (inauguration du TGV Atlantique en 1990, schéma national de la grande vitesse annoncé en 1992), tandis que la régionalisation n'a pas encore balancé les équilibres fragiles. Dans une société de plus en plus

sensible aux questions patrimoniales, le milieu associatif se mobilise pour sauvegarder des lignes de montagne. Ces lignes s'inscrivent dans des paysages préservés de moyenne montagne, avec des ouvrages d'art et des sites faisant partie de la mythologie ferroviaire (voir illustrations 1 à 5). Le patrimoine sauvé des ronces est ici considérable.

Neuf trains touristiques voient ainsi le jour durant la décennie 1990 dans le Massif central.

En Auvergne, un second tronçon du réseau du Vivarais renaît grâce à l'action de l'Association des voies ferrées du Velay qui remet en place des circulations entre Tence et Dunières, puis jusqu'à Saint-Agrève. Sur les hautes terres du Cézallier, un maillon du triangle du Cantal fermé par la SNCF en 1991 (Bort-Neussargues) renaît en 1993 par l'intermédiaire de l'Association du chemin de fer de la Haute Auvergne (CFHA). Le train touristique du Haut-Allier s'inscrit quant à lui dans un nouveau contexte qui ne va cesser de s'accroître au fil des années. Il s'agit d'une collaboration entre la SNCF, soucieuse de valoriser une artère peu rentable mais dotée d'un patrimoine exceptionnel, et la collectivité territoriale, représentée ici par l'intermédiaire du Syndicat mixte d'aménagement touristique (SMAT) du Haut-Allier. Ainsi, entre Langeac (Haute-Loire) et Langogne (Lozère), le train propose en période estivale un vrai produit touristique alliant visites commentées et arrêts le long d'un parcours très pittoresque. Il en est de même pour le «Cantal-Causse» qui propose en 1994 un circuit Neussargues-Séverac-Capdenac-Neussargues. Le sud du Massif central connaît aussi des initiatives intéressantes; le train touristique «Languedoc-Méditerranée» (qui reprend le nom de l'artère historique) vient remplacer en 1991 – entre Lamalou-les-bains et Mons-la-Trivalle – le trafic ferroviaire classique abandonné à la fin des années 1980 sur la ligne Mazamet-Bédarieux. À partir de l'ancienne étoile de Vogüé, l'association Viaduc 07 décide en 1992 de relancer le trafic ferroviaire sur une section vendue par la SNCF. Enfin, à l'ouest du massif, le Limousin et le Haut-Quercy connaissent des initiatives qui remportent un franc succès. L'Association Vienne Vézère Vapeur organise à partir de 1994 des circulations à vapeur sur la ligne TER Limoges-Ussel, avec un coefficient de remplissage des trains qui frôle les 100 %. Dans le Lot, le chemin de fer du Haut-Quercy propose à partir de 1997 de découvrir une portion de l'ancien tronçon Souillac-Saint-Denis-près-Martel (ancienne artère Bordeaux-Aurillac) dont le parcours, établi à flanc de falaise, propose un panorama remarquable sur la vallée de la Dordogne. L'association, pour parvenir à ses fins, a constitué une SCI (société civile immobilière) propriétaire de l'infrastructure ferroviaire. Plus au sud du département, Quercyrail fait partie, à compter de 1993, des «grands» trains touristiques au vu de la fréquentation qui se compte ici en plusieurs dizaines de milliers de voyageurs, dans une vallée à forte tradition touristique.

Les années 2000, période de recomposition

Considéré comme un moteur du tourisme rural et comme un secteur à fort potentiel, le tourisme ferroviaire connaît pourtant quelques difficultés. La fin des années 1990 est déjà marquée par quelques déconvenues. Le train touristique Mons-Lamalou, par exemple, ne circule plus à compter de la

saison estivale de 1997, la SNCF ne jugeant pas l'infrastructure suffisamment sécurisée pour laisser l'association poursuivre son activité. Est-ce la faute d'une entreprise SNCF trop tatillonne? Est-ce dû à la fragilité de l'entreprise associative? Les cas de fermeture sont rares en France mais ils existent. En 2003, l'Association Quercyrail est également privée de son infrastructure (l'artère Cahors-Capdenac) pour des questions de manquement à des règles de sécurité. À l'évidence, les opérations de réhabilitation se heurtent à de nouvelles embûches.

Au cours des mêmes années, l'attitude de la SNCF se transforme. En 2001, la convention nationale des trains touristiques s'impose comme un texte fondateur et une reconnaissance du rôle des acteurs associatifs regroupés autour de la FACS-UNECTO. Autre témoignage de cette nouvelle volonté de valoriser économiquement le voyage touristique, la SNCF lance sa propre politique de trains touristiques, avec notamment d'importantes opérations de communication (affichages, site Internet, etc.). Ce sont plus précisément les conseils régionaux, devenus autorités organisatrices du transport ferroviaire depuis 2002, qui initient ces nouveaux trains touristiques. Ainsi, le « train du Kaolin », entre Limoges, Saint-Yrieix et Pompadour, vient valoriser depuis 2006 la ligne TER Limoges-Pompadour-Brive. De même, en Auvergne, le train touristique de Garabit propose des allers-retours entre Aurillac et l'édifice pendant tout l'été depuis 2005. Si la SNCF concurrence en quelque sorte les associations, celles-ci continuent d'aller de l'avant avec le Chemin de fer du Haut-Foréz (CFHF), dernier né des trains touristiques qui a vu le jour en 2001, grâce au fort appui des collectivités locales qui ont racheté la ligne Sembadel-Estivareilles (Loire et Puy-de-Dôme). Bref, le paysage du tourisme ferroviaire se complexifie.

Le bilan est aujourd'hui édifiant. Parmi les 19 initiatives touristiques qui se sont concrétisées dans le Massif central entre 1970 et 2010 (voir tableau 2), 11 sont le fruit d'entreprises associatives. Le chiffre peut être largement revu à la hausse si sont ajoutées les sauvegardes de lignes, initiées par des associations, mais qui ont parfois changé de statut pour travailler avec d'autres partenaires (le chemin de fer du Vivarais) ou devenir propriétaires de l'infrastructure (Chemin de fer du Haut-Quercy constitué en SCI). Même le chemin de fer des Cévennes – aujourd'hui opérateur privé exploitant le plus important train touristique de France (plus de 100 000 voyageurs par an) – doit d'abord son existence à une démarche associative. À l'exception de la politique des transports express régionaux à saveur touristique, entamée en 2001 par la SNCF, il n'existe en somme aucune expérience de sauvegarde et de valorisation du patrimoine ferroviaire auquel le monde associatif soit étranger.

À la liste établie dans le tableau 1, nous pourrions ajouter les associations de sauvegarde du matériel roulant qui circulent sur le réseau, notamment à la demande de groupes de passionnés (eux-mêmes réunis en associations). Nous pourrions aussi ajouter les associations qui portent encore aujourd'hui des projets d'exploitation touristique sur des lignes désaffectées, voire disparues.

Sans le monde associatif, le patrimoine ferroviaire ne bénéficierait donc d'aucune reconnaissance et ne ferait pas partie du paysage touristique français d'aujourd'hui.

Les fragilités et limites du secteur associatif; une affaire d'hommes

Le management est une affaire d'hommes où la réussite d'un projet reste, au-delà de tout, conditionnée par un leader et par une équipe capables d'aller convaincre des partenaires et d'aller chercher des « clients ». Cela est vrai pour toute organisation humaine, pour tout projet, qu'il soit territorial ou d'entreprise, public ou privé. Le monde associatif ne semble pas échapper à ces règles et l'analyse des cinq cas (Vienne Vézère Vapeur, Chemin de fer de la Haute Auvergne, Vendes Viaduc Village, Asttre 19, Sioule et patrimoine) révèle combien la force, la fragilité (voire déjà l'échec) de certaines initiatives sont directement tributaires de ces règles.

Une affaire de leader

Le monde associatif est bien une affaire de leader représenté la plupart du temps par son président. Un président omniprésent, plus ou moins communicant, plus ou moins apte à déléguer, à diriger, à convaincre, plus ou moins innovant et visionnaire, plus ou moins compétent dans le ou les domaines qu'il défend, mais un président toujours sur le devant de la scène. Les expériences observées témoignent d'un lien évident entre la capacité à réaliser un projet d'envergure (faire circuler un train à vapeur en offrant un vrai produit touristique, rénover du matériel technique remarquable, entretenir une ligne de montagne, accueillir et commercialiser des milliers de billets, etc.) et le niveau de compétences du leader. Il faut d'ailleurs parler de compétences au pluriel, car il s'agit véritablement d'un éventail d'outils et de savoirs multiples qu'il apparaît nécessaire de maîtriser et de mobiliser en même temps. Être polyvalent et spécialiste présuppose de manière implicite disposer d'un riche parcours professionnel au cours duquel il a été possible de s'aguerrir. Il semble bien difficile de mener à bien un projet territorial, économique – et humain – sans expérience développée précédemment dans l'encadrement.

Les projets associatifs « en suspens », c'est-à-dire n'ayant pas concrétisé les objectifs annoncés lors de la création de l'association, témoignent de ces manques chez le leader. Il peut y avoir chez ce dernier une « vision », une envergure parfois, mais cela ne suffit pas. Le champ de compétence et d'expérience semble insuffisant; il se caractérise souvent par une faible maîtrise des rouages juridiques et techniques du milieu ferroviaire, par une méconnaissance des règles du développement territorial (réseaux, structures, procédures), par une ignorance absolue des lois de l'économie et du marketing (la demande des clientèles), par une approche particulièrement subjective et partielle du patrimoine en question.

Être président, c'est accepter toutes ces règles du jeu et ses contraintes, c'est être à la fois un communicant, un médiateur, un manager et un négociateur. À cette palette de compétences déjà impressionnante, il faut également qu'il soit un expert du sujet ferroviaire pour pouvoir être crédible et entendu. Ce profil exige au final de prendre du recul par rapport à l'objet de sa passion. Ce n'est certainement pas un hasard si les deux présidents les plus convaincants rencontrés au cours de nos enquêtes et collaborations s'avèrent être des anciens cheminots. Il y a chez eux la passion mais aussi la connaissance de la culture bien spécifique de la SNCF, de ses services, de ses réseaux.

Tableau 2 : Les trains touristiques du Massif central

Nom	Ouverture au trafic	Km	Type de voie	Propriétaire de l'infrastructure	Exploitant
La Brévenne	1989	19	VN	RFF	Association CFTB
Vienne Vézère Vapeur (VVV)	1994	110	VN	RFF	Association VVV
Haut-Forez	2001	35	VN	Collectivités locales	Association CFHF
Livradois-Forez	1987	85	VN	RFF/SIVU	Association AGRIVAP
Voies ferrées du Velay (VFV)	1993	33	Vm	SIVU	Association VFV
Gentiane express	1997	37	VN	RFF	Association CFHA
Le Vivarais	1969	33	Vm	CFTM puis Conseil général de l'Ardèche	CFTM
Les Cévennes	1982	13	VN	Ville de Saint-Jean-du-Gard	CITEV (société privée)
Ardèche méridionale	1992	14	VN	« Privé »	Association Viaduc 07
Autorail du Minervoais	1983	20	VN	RFF	Association ATM
Languedoc-Méditerranée	1991	19	VN	SNCF	Association TTLM (trafic fermé depuis 1996)
Gorges de l'Allier	1999	–	VN	RFF	SNCF/Syndicat mixte d'aménagement touristique du Haut-Allier
Cantal-Causse	1994	–	VN	RFF	Produit SNCF associé aux offices de tourisme (n'existe plus)
Tour du Cantal en train (TCT)	1979	265	VN	SNCF	Association TCT (produit disparu en 1990)
Garabit	2005	–	VN	RFF	SNCF/collectivités locales
Tarn (CFT)	1975	5	VE	Collectivités locales	Association ACOVA
Quercyrail	1993	71	VN	RFF	Association Quercyrail (trafic fermé en 2003)
Haut-Quercy	en 2003)	7	VN	SCI	Société civile immobilière créée par l'association
Train le Kaolin	2006	–	VN	RFF	RFF/Conseil régional du Limousin

Légende : VN : voie normale ; VE : voie étroite ; Vm : voie métrique.

Source : compilation de l'auteur.

Une affaire de groupe

Une association est une affaire de groupe. Si cette observation peut paraître évidente, elle ne s'incarne pas nécessairement dans les cas observés. Dès lors, les modes de gouvernance (voir tableau 3), tout comme les relations internes, sont des facteurs de réussite ou d'échec du projet associatif.

Nous avons pu remarquer que l'association ne relève parfois que du dynamisme d'un seul individu. Les membres cotisants semblent avant tout là pour cautionner et renforcer la légitimité d'une action voulue avec vigueur par son initiateur. C'est « l'association prétexte » au service d'un président défendant des intérêts personnels ou, tout du moins, le projet qu'il chérit. Les actes s'arrêtent fréquemment, et ce, souvent depuis de nombreuses années, à quelques propos incantatoires, à des « études », à des intentions déclarées épisodiquement dans la presse locale à l'occasion de réunions-débats ou d'une assemblée annuelle.

À l'opposé, au Chemin de fer de la Haute-Auvergne (CFHA), le président exerçant un leadership positif a su mobiliser une équipe aux compétences multiples dont les âges et les origines sociales et géographiques sont très variés. Il s'agit ici d'un groupe qui a su se constituer et se renouveler au service d'actions concrètes. Peu à peu s'est constitué un organigramme, avec une hiérarchie et une forme d'organisation qui, à la manière d'une entreprise, s'est construite et basée à partir du respect et de l'autorité d'un patron et de ses cadres. Les compétences sont nombreuses et reposent sur un certain nombre de membres du bureau de direction assurant chacun des missions fondamentales déléguées par le président : maintenance du matériel roulant, organisation de chantiers d'entretien de la voie, commercialisation auprès des autocaristes, politique de promotion et d'accueil en lien avec les institutions territoriales du tourisme, trésorerie et comptabilité, etc. Les tâches sont nombreuses et multiples.

Tableau 3 : Types de gouvernance associative observée

Profil du président	Membres actifs	Type d'organisation	Degré de concrétisation des objectifs affichés
Faible maîtrise de l'environnement ferroviaire (réseaux et connaissances) et des outils de communication	Absents	Association au service de l'ambition/passion d'une seule personne	Très faible Stade des déclarations, annonces, incantations
Leader disposant d'une reconnaissance politique et professionnelle	Rares ou peu nombreux au regard du nombre total de membres Locaux principalement	Association fragile, portée par quelques fidèles Faible organisation, groupe peu structuré	Fort mais action reposant sur un seul leader maîtrisant l'essentiel des compétences
Leader maîtrisant les réseaux, y compris au sein de la SNCF et RFF	Nombreux, d'origines géographiques, professionnelles et sociales diverses	Organigramme structuré avec des personnes aux compétences complémentaires dans des domaines variés	Fort Association plus pérenne <i>a priori</i>

Source : compilation de l'auteur.

Entre ces deux modèles opposés de gouvernance, l'association Vienne Vézère Vapeur (VVV) apparaît comme un type « intermédiaire » que nous qualifions de « fragile » : l'initiative et la gestion reposent en effet sur un seul homme ou presque, et celui-ci n'est relayé que par quelques fidèles exécutants dont le degré d'autonomie est faible et dont la vision stratégique globale semble absente.

Outre ces logiques d'organisation interne, d'autres facteurs peuvent également jouer un rôle dans les dynamiques de groupe. L'âge des membres actifs semble constituer un élément clé qui soulève la question du renouvellement de l'initiative associative. Au CFHA, l'organigramme particulièrement structuré a été édifié à partir des compétences et de l'enthousiasme de jeunes trentenaires et quadragénaires qui savent utiliser leur expérience professionnelle (régisseur dans le monde du spectacle et de la communication, conducteurs, mécaniciens ou formateurs de sécurité à la SNCF, ingénieurs d'études, etc.) au service de l'action associative. Autrement dit, l'activité bénévole constitue alors dans ce cas un second champ d'application de compétences préexistantes. L'association est aussi un authentique espace de vie et de sociabilité que les membres viennent chercher régulièrement. Mêmes ceux résidant à plusieurs centaines de kilomètres utilisent leurs congés payés et leurs longues fins de semaine pour participer à l'organisation d'un train ou d'un évènement festif qui y est lié.

Ce contexte est bien différent de l'association dont la configuration semble finalement assez proche de celle d'une amicale ou d'un cercle plus ou moins privé. Il s'agit avant tout, pour un public très âgé, de commémorer, se remémorer, festoyer, discourir, inviter la presse locale en adressant indirectement des messages aux élus et à la population. C'est dans ce contexte que le travail d'expertise qui nous a été confié par l'association a finalement davantage été utilisé comme une opération de communication (et de modeste lobbying) que comme un outil d'analyse des moyens à mettre en œuvre pour faire avancer le projet.

L'impérieuse nécessité d'insertion dans le jeu des acteurs territoriaux

Le monde associatif est donc affaire d'un homme (le président), d'une équipe (le groupe des membres actifs) et enfin de réseaux. En effet, sans inscription dans un espace institutionnel, professionnel et territorial, il ne peut y avoir de reconnaissance de l'action engagée. Les associations qui promeuvent le tourisme ferroviaire ont indéniablement besoin de la reconnaissance de ces deux sphères pour concrétiser leurs projets. Tout d'abord, il faut que les opérateurs historiques nationaux du chemin de fer donnent encore leur aval; hormis lorsque l'emprise ferroviaire a été déposée de longue date, comme le chemin de fer d'intérêt local des tramways de la Corrèze qui relevait du conseil général jusqu'à la fermeture en 1959. Il s'agit donc de convaincre le propriétaire Réseau ferré de France (RFF) de ne pas vendre (en cas de fermeture de ligne, comme dans les Combrailles ou dans le Cantal) et de laisser circuler des trains sur une voie désaffectée en garantissant que toutes les règles de sécurité sont respectées, que le matériel roulant a reçu tous les agréments nécessaires, que les personnels bénéficient des compétences pour conduire un train. Il faut également convaincre l'autre sphère devenue partie prenante de l'exploitation ferroviaire : la collectivité territoriale. Celle-ci, en acquérant un statut de propriétaire, s'organise sous des formes juridiques et à des échelles géographiques variées : il peut s'agir d'un conseil général, d'un syndicat mixte associant communes, communautés de communes, parc naturel régional, etc. Les exigences en matière de sécurité ne changent pas (la vérification des infrastructures est alors du ressort du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés). La frilosité d'investissement est la même que du côté de RFF au vu du contexte de raréfaction des ressources publiques.

Autant dire que la remise en service ou l'exploitation d'une ligne de chemin de fer de montagne par une association nécessite beaucoup d'énergie et une démarche dont il faut prendre la mesure du professionnalisme qu'elle exige. Convaincre des

financeurs, des élus et garantir le respect d'une multitude de normes relèvent bien d'une démarche d'entrepreneur. Parmi les cinq démarches associatives observées, deux se sont concrétisées par une exploitation, et ce n'est pas un hasard si les deux présidents sont d'anciens cadres SNCF en même temps que d'infatigables représentants auprès des collectivités locales, passant désormais davantage de temps en rendez-vous que sur le terrain de leur passion. Connaissant la culture de l'entreprise historique, ses règles juridiques et techniques, ses réseaux sociaux, ils parviennent à dénouer, personnellement et en haut lieu, les problèmes multiples et variés ainsi qu'à convaincre de leurs capacités ferroviaires. Grâce à son mandat de conseiller général de la Haute-Vienne, le président de l'association VVV peut aussi occuper l'espace – si important – de la politique, et ce, d'autant plus qu'il appartient à la majorité qui gouverne l'assemblée départementale.

C'est donc de ce double investissement politique des sphères territoriales et ferroviaires (la SNCF et RFF) que provient en partie la réussite (voir illustration 1) des actions associatives menées par VVV et le CFHA. Sans ce type d'intronisation, les intentions sincères et passionnées des autres présidents ne semblent pas suffire pour transformer les projets de circulation touristique en réalité. Cet état de fait ne suffit pas bien sûr à tout expliquer. Les questions financières jouent aussi un rôle considérable.

Des défis hors d'atteinte

Le verdict peut paraître sévère en affirmant que les objectifs développés par les associations sont souvent hors d'atteinte. Force est pourtant de constater que d'autres obstacles économiques « culturels » s'ajoutent aux fragilités déjà inhérentes à la sphère associative, au point que les perspectives s'assombrissent et qu'il est possible de craindre un tournant historique dévastateur.

La question insoluble des ouvrages d'art

Bien plus que dans toutes les autres montagnes françaises, la question du relief a constitué un enjeu et un obstacle au développement des transports en Auvergne et en Limousin. Vaste ensemble constitué principalement de hauts plateaux entaillés par des vallées et gorges, le Massif central est pourvu des plus nombreux et impressionnants ouvrages d'art de l'hexagone. Les associations qui tentent de promouvoir des circulations touristiques le font ici sur des parcours exceptionnels comprenant des viaducs monumentaux (voir illustrations 2 à 6).

Véritables objets d'attractivité, ces constructions métalliques ou maçonnées sont en même temps de véritables gouffres financiers et des éléments de contrainte technique (limitations de vitesse et de tonnage en particulier) que les opérateurs ferroviaires d'hier comme d'aujourd'hui ont du mal à gérer. Quelques exemples de coûts permettent de prendre la mesure d'un défi économique que le propriétaire RFF ne cherche plus à relever sur des lignes secondaires de montagne. En Auvergne, les artères comprenant les viaducs monumentaux ont toutes été abandonnées au cours des deux décennies passées. Le dernier « géant », le célèbre viaduc de Garabit conçu par Gustave Eiffel, est *a priori* condamné sur l'artère des Causses. Les chiffres fournis par le syndicat mixte Garabit Grandval

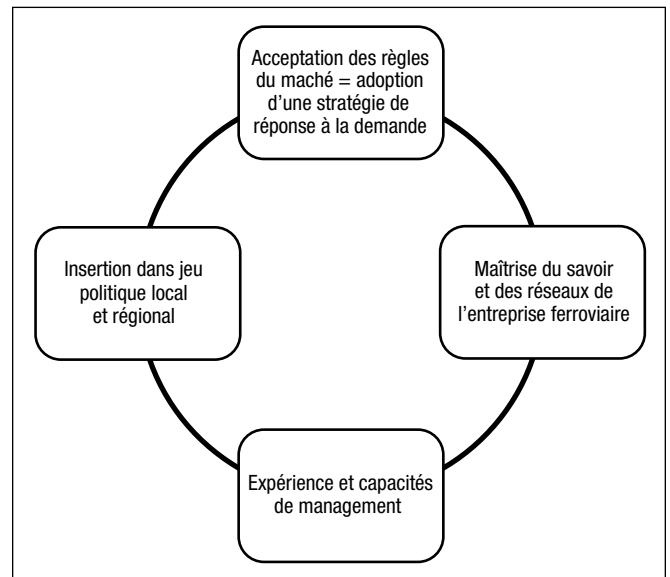


ILLUSTRATION 1 : Les quatre conditions indispensables (mais non suffisantes) à la réussite d'une exploitation de chemin de fer touristique (source : compilation de l'auteur).

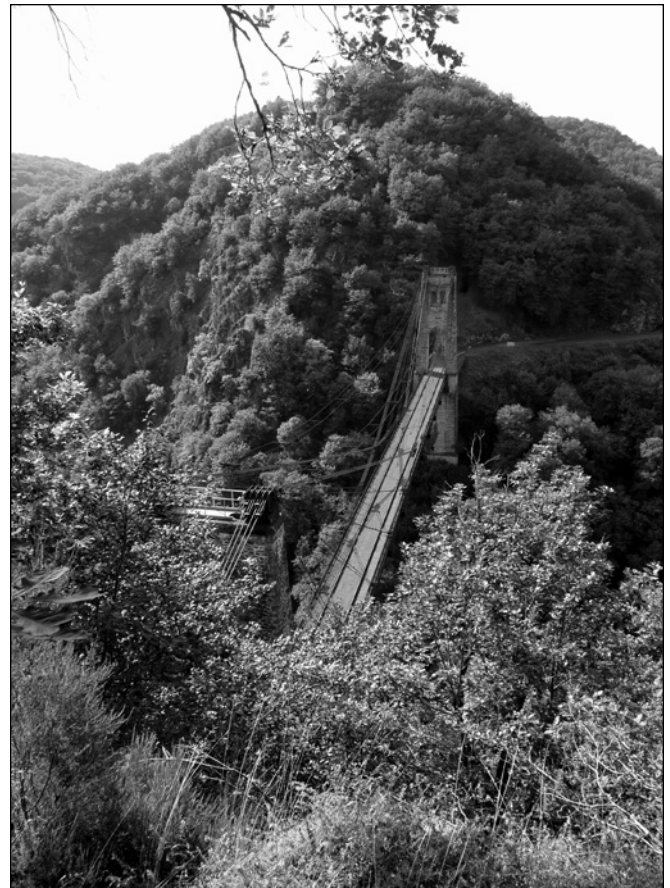


ILLUSTRATION 2 : Viaduc des rochers noirs, ASTTRE (photo : Pascal Desmichel).



ILLUSTRATION 3 : Viaduc de Saint-Saturnin
(photo : Pascal Desmichel).



ILLUSTRATION 4 : Viaduc des Farges, Vienne Vézère Vapeur
(photo : Pascal Desmichel).



ILLUSTRATION 5 : Viaduc des Fades, Sioule et patrimoine
(photo : Pascal Desmichel).



ILLUSTRATION 6 : Viaduc de la Sumène, Vendes Viaduc Village
(photo : Pascal Desmichel).

sur les derniers coûts d'entretien et de mise en valeur de l'édifice sont très évocateurs des enjeux. La remise en état conduite en 1994 a coûté 13 millions de francs (soit environ 2 millions d'euros), auxquels il faut rajouter une opération de remise en peinture (dans sa livrée historique d'origine dite « rouge Gauguin ») entre décembre 2001 à juin 2003, pour un

nouveau montant de près de 2 millions d'euros (1 953 125, exactement). En 2001, l'opération de mise en lumière de cet édifice remarquable a coûté également 295 000 €, avec une facture annuelle d'électricité dépassant 5 000 € (5 166 € en 2002, 7 280 € en 2005, etc.) et approchant désormais 10 000 €. La charge financière est énorme.

Dans les Combrailles, en 1999, la mise en lumière du viaduc des Fades ne revient pas à l'Association Sioule et patrimoine, mais au Syndicat intercommunal de la retenue des Fades Besserve (SIRB). Et pour cause : le coût de cette opération de mise en valeur est de 170 000 € avec une facture d'électricité de l'ordre de 3 000 € par an. Une association peut difficilement assumer ces coûts.

Un dernier exemple permet d'illustrer les sommes astronomiques qui apparaissent hors d'atteinte des budgets associatifs. Le coût évalué de remise en peinture du viaduc de la Sumène, à la demande de l'association Vendes Viaduc Village, dépasse une fois encore le million d'euros (1 150 000 €). Depuis la dernière opération de remise en peinture effectuée par la SNCF en 1982, ce type de rénovation a considérablement augmenté en raison des nouvelles réglementations imposées pour le traitement de la peinture ancienne contenant des matériaux dangereux pour l'environnement. Le coût au mètre carré est désormais de 80 € : l'ouvrage d'art de la Sumène compte 14 300 m² de surface à repeindre. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

À l'heure où l'octroi d'une subvention est de plus en plus conditionné par une logique de résultat économique, les associations se demandent comment convaincre des financeurs publics, ou privés, que la circulation d'un train touristique dans une région enclavée du Massif central garantira à la fois la pérennité d'un ouvrage d'art monumental et une dynamique économique locale palpable. Nul besoin d'insister sur l'ampleur d'une tâche qui demeure dans bien des cas objectivement condamnée à l'échec, à partir notamment du moment où l'action associative repose sur un seul leader.

Un contexte de dépendance accru

Les cinq expériences associatives démontrent des rapides mutations. Elles témoignent surtout de la fragilité des initiatives en dépit d'un bilan parfois élogieux. Que reste-t-il de ces initiatives entamées à la fin des années 1990 ? Entre un développement au point mort ou en arrêt forcé, le bilan est inquiétant en ce début de nouvelle décennie 2010. C'est bien de dépendances – au pluriel – dont il faut parler pour évoquer le contexte associatif actuel.

Là où l'opérateur ferroviaire est toujours présent, c'est-à-dire où des trains SNCF circulent toujours, les relations avec le secteur associatif demeurent tendues pour quatre raisons. D'abord, les sillons disponibles pour l'activité touristique se font rares. Dans un contexte de croissance de l'activité TER, les lignes secondaires ne disposent pas suffisamment de gares de croisement et ne permettent pas aux convois associatifs de s'insérer dans une grille de circulation qui a tendance à se densifier. Si quelques trains sont tolérés le dimanche, les périodes de semaines sont de plus en plus délicates, rendant en particulier les lents et lourds trains à vapeur indésirables. Ensuite, les droits de péage demandés par le Réseau ferré France (RFF) ont considérablement augmenté et mettent en péril le fragile équilibre des recettes associatives. RFF peut aussi prendre du jour au lendemain la décision d'interdire le passage de trains en raison de la vétusté des voies (pointée depuis 2005 par l'audit du réseau ferré national français, réalisé par l'école polytechnique de Lausanne, qui pointe la nécessité de réaliser

un effort financier sans précédent – estimé à 50 M d'euros par an – pour remettre à niveau l'état des infrastructures). Enfin, la SNCF elle-même est venue concurrencer le secteur associatif en créant sa propre politique de trains touristiques grâce à des partenariats construits avec les collectivités locales (mise à disposition d'un guide et organisation des animations par la structure intercommunale, promotion et exploitation des trains par la SNCF).

Ces facteurs constituent autant d'obstacles et de motifs de découragement pour un secteur associatif déjà parfois faiblement armé. La très dynamique association Vienne Vézère Vapeur n'a pas survécu à cette succession d'obstacles venus mettre en péril une action remarquable engagée dès 1992. Le 15 mai 2006, la SNCF a subitement informé l'association qu'il n'était plus possible de circuler au-delà d'Eymoutiers en raison d'un état d'usure trop important de la voie. Cette annonce tardive s'est révélée catastrophique pour les comptes de VVV, car les dépenses étaient déjà totalement engagées (16 000 €) pour préparer la saison touristique. De plus, 500 personnes avaient déjà réservé, et il a fallu les rembourser. Alors que 80 000 € de recettes étaient prévus pour l'ensemble de la saison, l'interdiction de circuler sur une partie de la ligne a d'un coup réduit les recettes à 35 000 €, imposant ainsi le licenciement d'un employé à temps plein. Affaiblie financièrement, ne pouvant plus travailler dans de bonnes conditions, l'association a finalement été dissoute en 2008 après plus de 15 ans de travail de mise en valeur touristique jugés exemplaires.

L'Association du chemin de fer de la Haute Auvergne, après avoir œuvré pendant 16 ans pour le maintien et l'entretien de l'exceptionnelle ligne Bort-Neussargues, a, quant à elle, suspendue ses activités depuis 2009. Dans le cadre d'une procédure de délégation de service public (DSP), le Conseil général du Cantal a désormais autorité pour choisir qui peut exploiter la voie de chemin de fer. La collectivité locale devient la structure compétente qui décide de l'avenir de la ligne et des conditions d'exploitation à mettre en œuvre pour y parvenir.

La même problématique questionne l'avenir du projet de la ligne des Fades. L'activité touristique ne dépend plus de la volonté de l'Association Sioule et patrimoine, mais d'abord et avant tout du Conseil régional d'Auvergne, qui décidera de valoriser (ou non) cette ligne fermée à tout trafic en 2009. Les conclusions rendues par le cabinet conseil, reprises par le plan rail Auvergne 2009-2012, ne semblent laisser aucune chance à ceux qui espèrent revoir passer un train sur l'ancien plus haut viaduc du monde. Dans le Cantal, la valorisation du viaduc de la Sumène ne passera pas non plus par une circulation ferroviaire (train ou vélorail), et pas davantage pour le moment par un aménagement pédestre. Les questions de sécurité préoccupent les maires des deux communes concernées, et le grillage est pour le moment la seule forme d'aménagement visible. Si l'inscription du viaduc sur la liste des monuments historiques a été validée par les autorités, les scénarios de valorisation étudiés en 2006 n'ont toujours donné lieu à aucun projet concret. Enfin, cette préoccupation sécuritaire s'inscrit dans ce qui est parfois associé au « syndrome de Furiani », en référence aux conséquences de l'effondrement d'une tribune de stade, où élus et représentants de l'administration furent notamment condamnés. Le conseil général de la Corrèze, propriétaire



ILLUSTRATIONS 7 ET 8 : La gare de Bort-les-Orgues : un paysage entre friche et brocante (photos : Pascal Desmichel).

du viaduc des Rochers noirs, a ainsi préféré interdire l'accès à l'ouvrage d'art. Il est désormais seulement possible de le contempler depuis les belvédères aménagés de part et d'autre de la vallée de la Luzège. Les associations sont désormais de plus en plus dépendantes de la décision des autorités pour mener à bien un projet de valorisation touristique.

La professionnalisation et l'articulation du tourisme et du patrimoine

Le dernier défi identifié est à la hauteur des contraintes précédemment décrites. Dans chacune des associations observées, il y a incontestablement besoin d'une démarche de professionnalisation qui passe par deux prérequis : l'embauche d'un professionnel pour aider à la mise en tourisme du projet et une connaissance plus globale des enjeux du patrimoine ferroviaire.

Le premier geste à poser serait l'embauche d'une aide compétente, d'une personne ressource capable de conduire au quotidien le projet porté par l'association. Le bénévolat ne peut pas tout faire. Si l'idée semble partagée dans l'opinion publique, elle se traduit pourtant peu par des actes. Certes, certaines associations recrutent du personnel en saison touristique pour des fonctions de guidage, d'accueil et billetterie, de sécurité, c'est-à-dire lorsqu'elles ont des circulations à gérer. En dehors de ces éventuelles tâches d'exécution et d'organisation de la saison touristique, il n'y a pas de démarche de conception de projet, d'ingénierie culturelle (travail de médiation en particulier), de diagnostic territorial, d'approche paysagère, d'inventaire scientifique, d'étude économique.

La sphère associative se compose avant tout de « ferroviophiles » qui, outre une méconnaissance des arcanes du développement local (ce qui peut tout à fait se comprendre), ont par-dessus tout une approche très partielle du patrimoine ferroviaire. L'objet de leur désir est tantôt un matériel roulant (une machine à vapeur ou autorail des années 1950), tantôt un ouvrage d'art remarquable dont ils connaissent avec une infinie précision toutes les particularités techniques (nombre de

rivets, puissance du moteur, dates de construction, numéros des trains, etc.). Dans ce contexte, la préservation de l'intégralité du patrimoine ferroviaire, au sens de sa diversité, constitue un deuxième défi difficile à relever. L'univers « ferroviophile » se caractérise, à l'image de sa production iconographique et de son activité éditoriale, par un regard très partiel sur le chemin de fer. C'est l'approche technique et mécanique qui est – de manière écrasante – développée dans les revues (une seule analyse sémantique des titres de magazines pourrait en attester : *Le train*, *Loco revue*, etc.), dans les publications des maisons d'éditions majeures (La vue du rail, La Regordane, Le Cabri). Pourtant, le patrimoine ferroviaire se décline également par un urbanisme particulier, une architecture, une mémoire sociale, un paysage, un territoire (le quartier, le lieu-dit « la gare »). Il est aussi associé à une atmosphère, à un lieu propice à la poésie et au voyage imaginaire. Baptiste Roux (2008 : 72-73) notait avec un certain malaise : « [L]a précision accordée aux moindres détails ne fait jamais que rappeler la mort du passé, réduit à des simulacres vaguement réinvestis en une nostalgie diffuse, univers de rêve trop proche du parc d'attractions pour ne pas paraître suspect. » L'auteur reconnaissait tout de même le talent et la sincérité des passionnés qui animent les trains touristiques.

L'absence (ou presque) de regard ethnographique et sensible sur les lieux ferroviaires nous semble avoir deux conséquences. Il y a d'abord la dérive touristique conduisant à cette forme de « disneylandisation » qu'évoque l'auteur voyageur cité. Sous prétexte d'une clientèle qui veut des couleurs et des animations, le chemin de fer historique devient une circulation festive où les panaches du train (et les pauses « terroir ») prennent le pas sur la compréhension plus large d'un élément patrimonial. La deuxième conséquence est la dégradation constante du cadre bâti et paysager des gares qui deviennent tantôt des espaces de brocante de vieux matériel (voir illustrations 7 et 8), tantôt des lieux hostiles voués à la friche. Nous sommes ici finalement dans le cas de figure opposé à celui dépeint par les géographes dans les grandes aires urbaines ; là

où le processus d'embourgeoisement gagne du terrain dans les espaces péricentraux des villes, le processus de paupérisation ne cesse au contraire de progresser dans les espaces industriels ferroviaires des campagnes. Ni les circulations touristiques ni les remises en peinture du matériel roulant et des bancs des quais ne changent véritablement la donne.

Conclusion

L'univers associatif est-il le plus compétent et le mieux à même de préserver la mémoire des lieux ferroviaires? Il a joué un rôle absolument considérable dans la sauvegarde de matériels, dans la préservation de « lambeaux » de réseaux de chemins de fer, dans la sensibilisation au thème du patrimoine ferroviaire. Il joue aujourd'hui encore un rôle dans la valorisation des ressources territoriales et touristiques. Toutefois, les associations semblent à bout de souffle. Face aux défis à relever, qu'ils soient économiques ou culturels, elles ne sont plus en mesure de répondre aux enjeux, sauf en développant un dialogue constant – et constructif – avec les collectivités locales et des partenaires privés. Nous avons pu constater que toutes les initiatives les plus remarquables étaient finalement le fruit d'une collaboration intelligente entre tous les acteurs concernés. La mise en valeur des itinéraires des trains à voie métrique de la Corrèze, la restauration des gares du plateau de Millevaches et de la Haute Vallée de la Vienne, l'exploitation d'un autorail historique sur les hauteurs du plateau du Cézallier résultent bien finalement de l'alliance de compétences associatives internes en même temps que d'un dialogue constructif (et à renouveler sans cesse) avec les structures publiques du développement local (syndicats intercommunaux, parcs naturels régionaux, conseils généraux et régionaux, offices de tourisme, etc.) et les éventuelles entreprises ferroviaires. Quant à la mémoire des lieux et au respect dudit patrimoine ferroviaire, c'est une autre histoire. Garder un linéaire avec des rails et des viaducs pour faire rouler un train est-il la meilleure manière de rendre hommage au passé? ■

Références

- AHICF (1999) « Le patrimoine ferroviaire; enjeux, bilans, perspectives », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 20-21. 388 p.
- AHICF (2005) « Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33. 194 p.
- AHICF (2009) « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire. Expériences et méthodes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 40. 205 p.
- BARTHON, Céline (2005) « Patrimoine industriel et patrimoine du XX^e siècle : révélateurs d'approches différenciées de la patrimonialisation », *ESO*, n° 23, p. 11-15.
- BERGERON, Louis et Gracia DOREL-FERRÉ (1996) *Le patrimoine industriel, un nouveau territoire*, Lyon : Liris. 127 p.
- DESMICHEL, Pascal (2006a) « Le chemin de fer Bort-Neussargues : apports et limites d'un sauvetage par le tourisme », *Industrial patrimony*, n° 14, TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), p. 75-86.
- DESMICHEL, Pascal (2006b) *Mise en tourisme du viaduc de la Sumène*, diagnostic et projets, 247 p.
- DESMICHEL, Pascal (2007) *Étude de protection et de valorisation du patrimoine ferroviaire de la ligne Limoges-Ussel*, 242 p.
- EDELBLUTTE, Simon (2010) *Paysages et territoires de l'industrie en Europe. Héritages et renouvellements*, Paris : Ellipses. 272 p.
- EPAGNEUL, Marie-France et Nicole MATHIEU (2000) « Explorer le rôle des associations dans l'insertion et la création d'emplois en milieu rural », *Économie rurale*, n° 259, p. 16-32.
- FOUGEROUSE, Christian (1996) *Le nouveau rural. Dépendance ou autonomie*, Paris : L'Harmattan. 378 p.
- GASC, Jean-Michel (1994) *Les chemins de fer touristiques, état des lieux*, Paris : Agence Française d'ingénierie touristique (AFIT). 141 p.
- GASC, Jean-Michel (2007) « Chemins de fer touristiques, les voies de la professionnalisation », *Espaces*, n° 251, p. 18-25.
- GRAVARI-BARBAS, Maria (2005) *Habiter le patrimoine : enjeux, approches, vécu*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, coll. Géographie sociale. 760 p.
- GUMUCHIAN, Hervé; Eric GRASSET; Romain LAJARGE et Emmanuel ROUX (2000) *Les acteurs, ces oubliés du territoire*, Paris : Anthropos, coll. Géographie. 186 p.
- HECKER, Anne (2006) « Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques? », *Cahiers de Géographie*, n° 4, p. 199-208.
- LAVILLE, Jean-Louis et Renaud SAINSAULIEU (1997) *Sociologie de l'association. Des organisations à l'épreuve du temps*, Paris : Desclée de Brouwer. 403 p.
- LAZZAROTTI, Olivier et Philippe VIOLIER (2007) *Tourisme et patrimoine. Un moment du monde*, Angers : Presses universitaires d'Angers. 246 p.
- LEVY, Jacques et Michel LUSSAULT (2006) *Dictionnaire de géographie*, Paris : Belin. 1033 p.
- MEISTER, Albert (1972) *Vers une sociologie des associations*, Paris : Éditions ouvrières. 220 p.
- REGO, Raquel (2010) « Une typologie de l'engagement des dirigeants associatifs », *Sociologies : Théories et recherches*, <<http://sociologies.revues.org/index3240.html>>, consulté le 2 février 2011.
- REGOURD, Estelle (2007) « Les associations culturelles, porteuses de projet pour de nouvelles ruralités? », *Noréis*, n° 204, p. 67-78.
- ROUX, Baptiste (2008) *La poésie du rail, petite apologie du voyage en train*, Paris : Transboréal, coll. Petite philosophie du voyage. 89 p.
- VESCHAMBRE, Vincent (2008) *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Rennes : Presses universitaires de Rennes. 315 p.