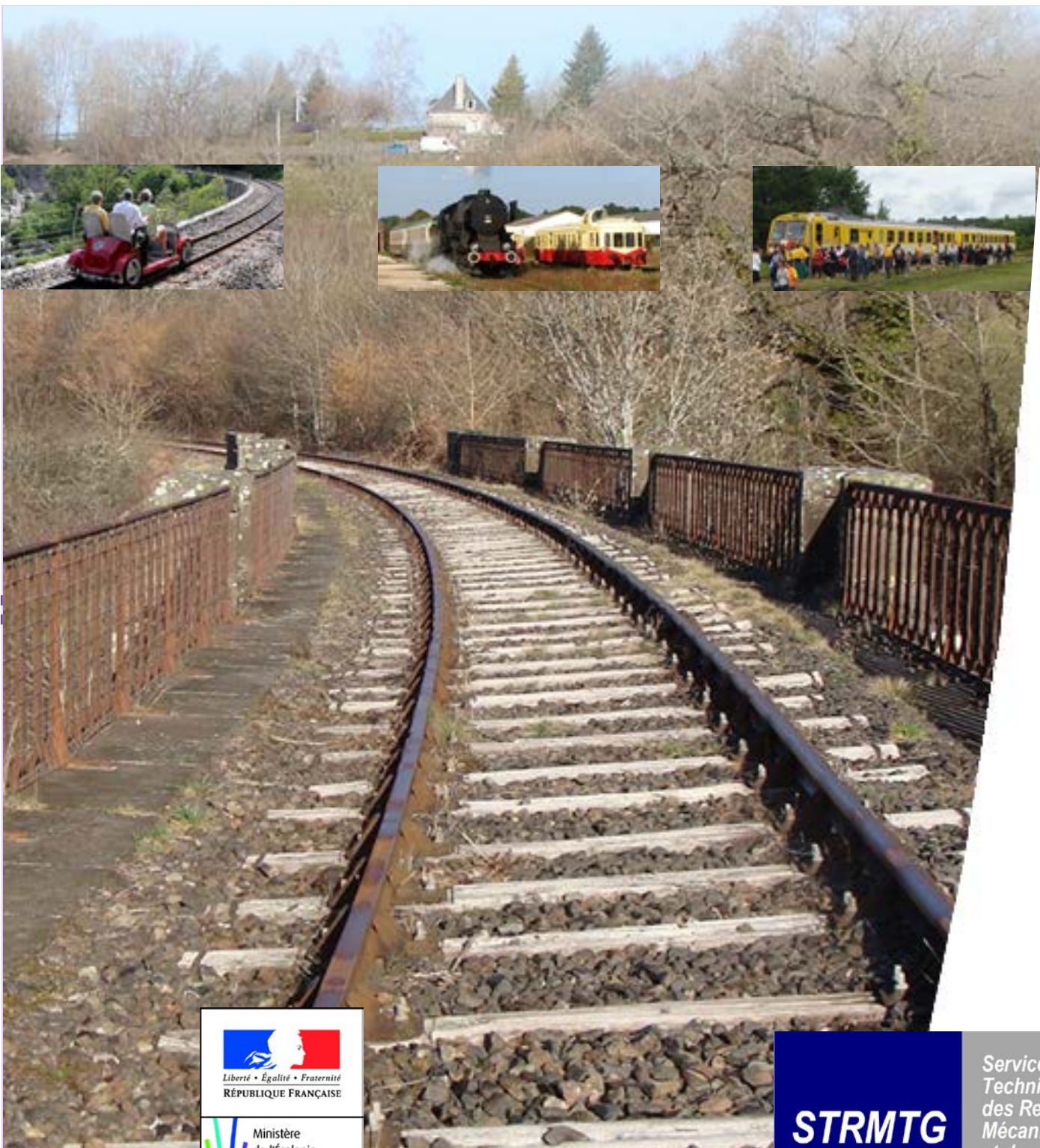


Valorisation des lignes secondaires ferroviaires

Projets de trains touristiques, cyclo-draisines et voies vertes
Principales démarches à conduire



Page laissée blanche intentionnellement

Crédits photos de la couverture :

Photo principale : Jérémie Dumas, DREAL Auvergne.

Vignettes : Vélorails des Gorges du Doux, CFTVA, Jérémie Dumas, DREAL Auvergne

guide méthodologique

Valorisation des lignes secondaires ferroviaires

Projets de trains touristiques, cyclo-draisines et voies vertes

Principales démarches à conduire



Préface

Ce guide de recommandations à l'usage des porteurs de projet de valorisation d'une infrastructure ferroviaire secondaire est le résultat, à l'échelon national, de l'étude initiée et conduite par la DREAL Auvergne (Direction Régionale de L'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) sur la valorisation du réseau ferroviaire secondaire auvergnat.

Pour son élaboration, celle-ci a réuni un groupe de travail associant les principaux acteurs concernés : services techniques de l'Etat (STRMTG et SETRA), RFF et représentants d'associations (UNECTO et Vélorails de France), tout en tenant la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) informée de l'avancée des travaux.

Après avoir produit un document concernant les lignes secondaires de la région Auvergne, la DREAL a proposé à la DGITM de transformer ce document en guide de portée nationale à l'attention des porteurs de projets utilisant des voies ferrées à des fins touristiques, la démarche étant parfaitement applicable aux lignes de même nature sur l'ensemble du territoire. La DGITM a demandé au SETRA de produire ce guide en collaboration avec la DREAL Auvergne et le STRMTG (*cf.* détail ci-dessous et glossaire en fin de document).

Ce document n'est pas un guide de conduite mais d'accompagnement de projet. Il indique les principales démarches à mener mais ne donne pas de méthode d'établissement de plan d'affaires par exemple.

Ce guide a pour **objectifs** :

- d'accompagner les porteurs de projet dans le développement d'une activité sur une ligne peu ou plus utilisée
- de préciser le rôle des différents intervenants (services de l'Etat, collectivités locales, acteurs du ferroviaire).
- de présenter le corpus réglementaire et les procédures applicables à l'élaboration des projets

Le présent guide ne saurait constituer un document opposable à un tiers ni refléter les possibles évolutions de la réglementation que chaque porteur de projet se doit de vérifier.

Ont participé au groupe de travail réuni par la DREAL Auvergne :

- **Sarah BASTIDE, Jérémie DUMAS, Didier BORREL et Gilles LAMBERT** : (DREAL Auvergne, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)
- **Annie DAUVILLIERS et Corinne SCHOPPHOVEN** : (DGITM, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) Direction des Services de Transport
- **Jérôme CHARLES** : (STRMTG, Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) Division des Métros et des chemins de fer Locaux
- **Jean-Michel PIERNETZ** (UNECTO, Union des Exploitants de Chemins de fer TOuristiques)
- **Patrick GAILLARD** (VÉLORAILS DE FRANCE)
- François CLEMENTE, Jérémie NEUVILLE et Xavier PUJOLAS (RFF, Réseau Ferré de France)
- **Bruno MEIGNIEN** : (SETRA, Service d'Études sur les Transports) Centre des Systèmes de Transports et de la Mobilité
- **Frédéric BONNAUD, Chloé CHEVRON et Frédéric BIRER** : (EGIS Rail) Direction des Etudes Amont
- Organismes consultés :
- Conseil National du Tourisme
- **EPSF** (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire)
- **RFF** (Réseau Ferré de France) Service juridique national

Sommaire

RFN : Réseau Ferré National. DRR : Document de Référence du Réseau

Objectif et utilisation du guide	4
Les acteurs, le projet dans le temps, les étapes clés et les différents cas de figure... 4	
A – Emergence / Etude de marché.....	8
<i>A1 – Analyse technique et économique sommaire / Identification des partenaires.</i>	<i>9</i>
<i>A2 – Cadre institutionnel</i>	<i>9</i>
B – Vérification de la faisabilité.....	11
<i>B1 – Cadre réglementaire et référentiels techniques : les trains touristiques</i>	<i>11</i>
<i>B2 – Cadre réglementaire et référentiels techniques : les cyclo-draisines</i>	<i>12</i>
<i>B3 – Evaluation de la ligne en fonction du type d'activité prévu.....</i>	<i>12</i>
C – Réalisation : conventions et autorisations d'exploiter	13
<i>C1 – Solliciter l'autorisation d'exploiter et établir la convention de mise à disposition : train touristique sur section du RFN ouverte au trafic commercial (i.e. section élémentaire du DRR).....</i>	<i>14</i>
<i>C2 – Solliciter l'autorisation d'exploiter et établir la convention de mise à disposition : train touristique sur section du RFN non ouverte au trafic commercial (RFN = Réseau Ferré National).....</i>	<i>16</i>
<i>C3 – Solliciter l'autorisation d'exploiter et mise à disposition de la ligne : train touristique hors RFN</i>	<i>16</i>
<i>C4 – Mettre en exploitation des cyclo-draisines, mise à disposition de la ligne et mode d'exploitation</i>	<i>19</i>
<i>C5 – Etablir les autres conventions : transfert de maîtrise d'ouvrage</i>	<i>20</i>
<i>C6 – Etablir les autres conventions : conventions d'exploitation, de financement, marché d'études et travaux</i>	<i>21</i>
D – Exploitation du service.....	22
<i>D1 – Exploitation du service : train touristique sur sections du RFN ouvertes au trafic commercial.....</i>	<i>22</i>
<i>D2 – Exploitation du service : train touristique sur les autres lignes.....</i>	<i>22</i>
<i>D3 – Exploitation du service : cyclo-draisine (hors sections du RFN ouvertes au trafic commercial)</i>	<i>23</i>
Cas particuliers : concomitance train touristique – cyclodraisine ou avec fret.....	23
Voies vertes	27
<i>Cadre réglementaire et schéma directeur des voies vertes</i>	<i>27</i>
<i>Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte.....</i>	<i>27</i>
<i>Conditions de mise à disposition du foncier.....</i>	<i>27</i>
<i>Guides techniques et concomitance avec une activité ferroviaire touristique.....</i>	<i>28</i>
Glossaire (acteurs ferroviaires, acteurs administratifs, documents, domanialité des lignes)	29
Annexes	33
<i>Annexe 1 : documents de référence.....</i>	<i>33</i>
<i>Annexe 2 : définition des 4 types de contrat de Délégation de Service Public (DSP).....</i>	<i>34</i>
<i>Annexe 3 : avantages-inconvénients des types de mise à disposition sous l'angle des propriétaires « public » et privé.....</i>	<i>35</i>
<i>Annexe 4 : Bureaux avec compétences Transports Guidés du STRMTG.....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 5 : Organisation de Réseau Ferré de France (RFF) en 12 directions</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 6 : Liste des OQA (Organismes Qualifiés Agréés).....</i>	<i>37</i>

Objectif du guide

Le présent guide de recommandations pour l'utilisation des lignes ferroviaires secondaires françaises est un outil didactique et pratique à l'attention des porteurs de projets touristiques sur ces lignes : acteurs privés, associations ou collectivités territoriales.

Ce guide décrit les démarches administratives à engager dans le cadre des projets de train touristique et de cyclo-draisine, à l'exclusion des activités ferroviaires à caractère commercial relevant du service public de transport et de celles se déroulant à l'intérieur des parcs de loisirs. Dans un souci de complétude, les voies vertes, voies dédiées aux déplacements non motorisés (piétons, vélos, chevaux, etc.) après dépose de la voie ferrée, sont traitées succinctement à la fin de ce guide, avec des liens vers les guides existants.

Le présent document s'articule autour des grandes étapes d'un projet d'activité touristique (cf. sommaire et p.6). Chaque étape est détaillée sous forme de fiches, qui reprennent les actions des porteurs de projet et des services de l'Etat ou intervenant du domaine ferroviaire concerné.

Le document intègre le cadre réglementaire en vigueur lors de son élaboration entre avril 2011 et août 2012. Des évolutions réglementaires pouvant intervenir, il est recommandé de bien vérifier les versions des documents en vigueur en consultant notamment le site www.legifrance.gouv.fr.

OBJECTIFS :

porteur de projet	Etat et collectivités locales
<p>Apporter un éclairage sur :</p> <ul style="list-style-type: none">- les conditions de mise à disposition des sections de ligne ;- les règles de sécurité à respecter ;- les modalités d'expertise et de contrôle ;- le rôle de chaque intervenant ;- les responsabilités de l'exploitant et des collectivités ;- les interlocuteurs nationaux et locaux à contacter.	<p>Définir les missions d'accompagnement à réaliser pour la sécurité, les interventions liées à l'infrastructure, l'appui technique, réglementaire, juridique, financier,...</p>

Comment utiliser ce guide ?

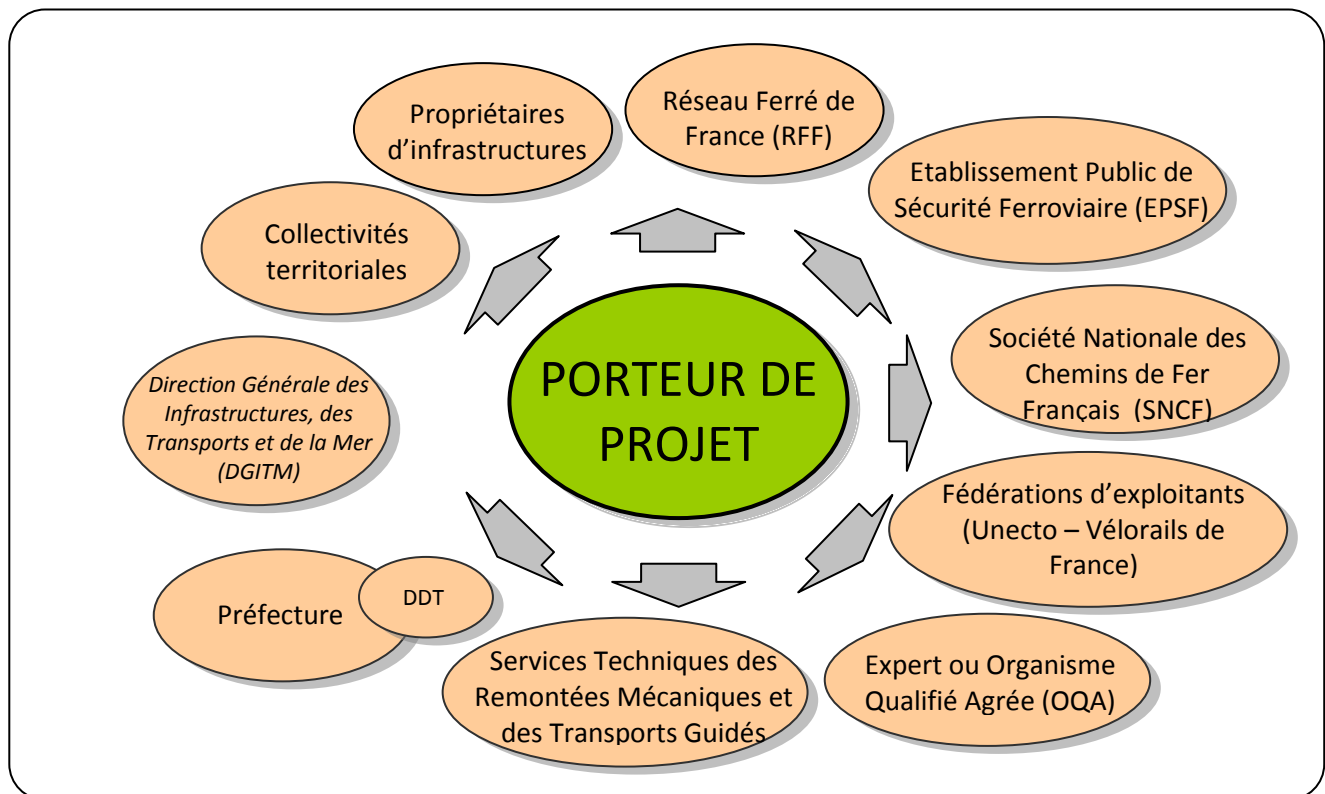
*Le présent guide présente des procédures distinctes selon le statut de la voie ferrée rencontrée. La première action du porteur de projet doit donc consister à se renseigner sur la **propriété et la nature de la voie ferrée** qu'il souhaite utiliser.*

Trois cas principaux se présentent (cf. ci-dessous), qui sont déterminés en se reportant au document de référence du réseau publié annuellement par RFF sur son site – www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/document-de-reference-du-reseau/horaire-de-service-20XX (remplacer XX par l'année suivant l'année en cours) – et plus particulièrement aux annexes du chapitre "Chapitre 3 - Infrastructure".

- L'annexe 4.1 "liste des sections élémentaires du réseau ferre national" répertorie l'ensemble des voies du réseau ferrée national *ouvertes au trafic commercial*,
- L'annexe 4.2a comprend une carte de ces mêmes sections.
 - 1) Si vous identifiez votre section de ligne sur ces documents, votre projet sera contraint par l'exploitation commerciale avec voyageurs ou fret uniquement (2 premières lignes du tableau p8). Vous devrez vous reporter aux chapitres A, B, C1, C5, C6 et D1 du présent guide.
 - 2) Dans le cas contraire, il convient de se référer à l'annexe 4.5 "carte du réseau ferré national" sur laquelle apparaissent, outre les sections élémentaires du RFN décrites ci-dessus, les lignes du réseau ferré national *non ouvertes au trafic commercial* : lignes fermées ou lignes neutralisées (lignes 3 et 4 du tableau p8). Si vous identifiez votre section sur ce document sans qu'elle apparaisse parmi les sections élémentaires du RFN, vous devrez vous reporter aux chapitres A, B, C2, C4, C5, C6, D2 et D3 du présent guide.
 - 3) Enfin, si votre ligne n'est pas représentée sur la carte du réseau ferré national (annexe 4.5), c'est qu'elle n'en fait pas partie, même si elle a pu l'être auparavant (dernière ligne du tableau p8). La propriété de cette ligne peut avoir été aliénée au bénéfice d'une collectivité ou bien avoir toujours constitué un bien détenu par une collectivité. Dans ce cas, vous devrez vous reporter aux chapitres A, B, C3, C4, C5, C6, D2 et D3 du présent guide.

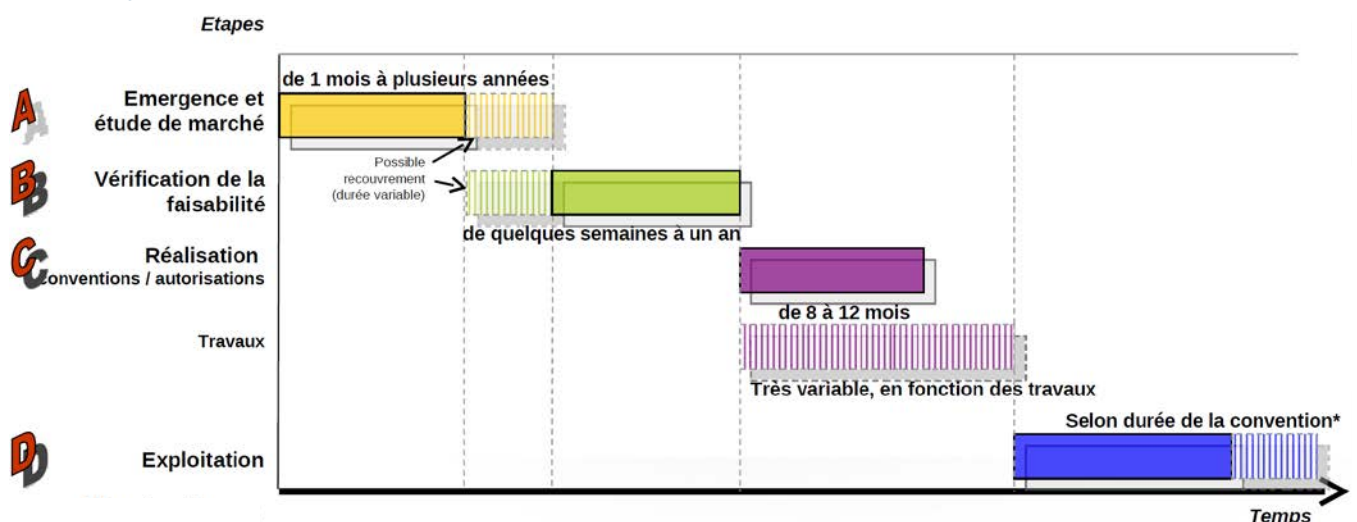
En toute situation, vous devrez vous rapprocher soit de la direction régionale RFF concernée (carte et coordonnées en annexe 5), soit du STRMTG pour obtenir confirmation du statut de la ligne qui vous intéresse. Une fois cette information obtenue, le porteur de projet peut suivre les démarches explicitées dans le présent guide. Le schéma p.6 offre une vue d'ensemble synthétique de ces démarches.

Les acteurs



Il est à signaler que le porteur de projet peut être, ou devenir au fur et à mesure du projet, une collectivité territoriale. S'il n'en est pas une, il sera en lien étroit avec elles tout au long du projet. Du point de vue technique et juridique, il sera fortement en lien avec l'OQA (en particulier au début), ainsi qu'avec le STRMTG et Réseau Ferré de France si ce dernier est propriétaire de la ligne.

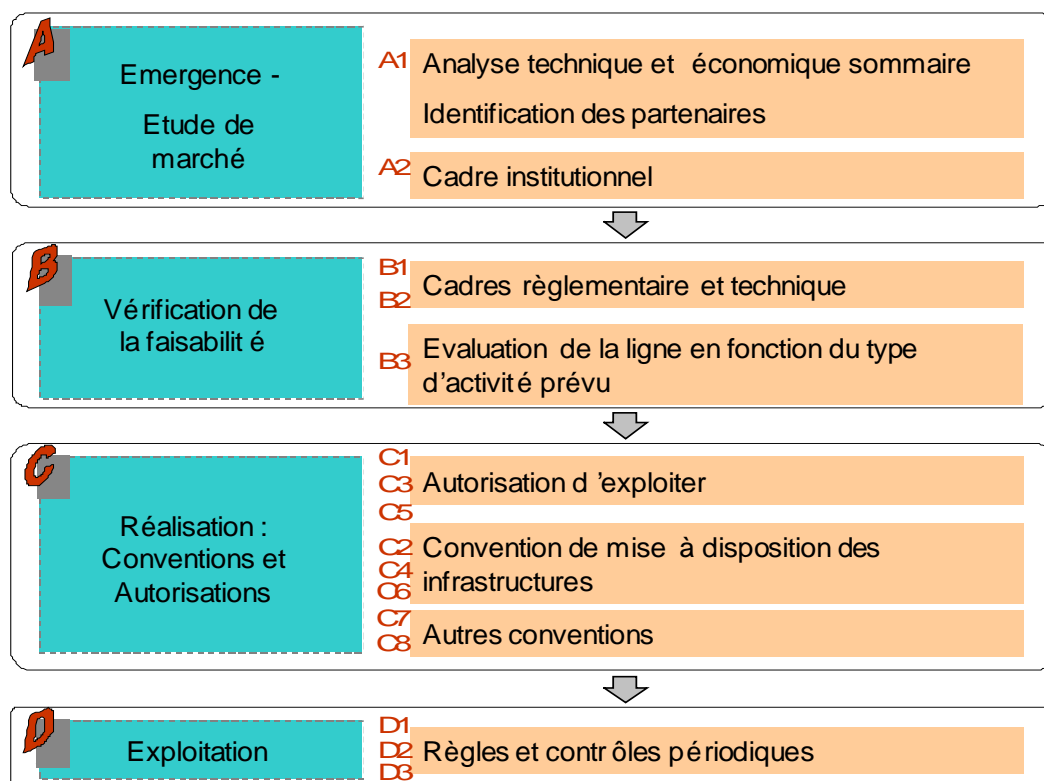
Le projet dans le temps



** La convention doit être renouvelée à échéance, par contre l'autorisation d'exploiter délivrée par le préfet est illimitée, sauf mise en cause de la sécurité.*

La durée de la procédure est très variable. Cependant, elle est plus rapide pour l'ouverture d'un réseau de cyclo-draisines (elle peut prendre quelques mois) que d'un train touristique.

Projet touristique ferroviaire : les étapes clés



Ces étapes constituent la trame de ce guide ; elles sont reprises aux points indiqués en rouge (A1, A2, B1, B2, etc.) dans les chapitres A, B, C, D correspondants, avec le détail de ce que doit faire le porteur de projet à chaque fois. Comme indiqué en début de document, le présent guide n'est pas un guide de conduite de projet, certains points ne sont donc pas traités en détail tels que le plan d'affaires (si nécessaire) ou la réalisation des travaux, l'achat de matériel, etc.

Références réglementaires sur les lignes appartenant à RFF

- **Décret 97-444** : Art 15 « Le Réseau Ferré National est utilisé par les entreprises ferroviaires qui bénéficient du droit d'accès » ; Art. 22 (modifié par le décret 2011-891 du 26 juillet 2011) « Les lignes fermées ne font plus partie du réseau ferré national »
- **Décret 2006-1279** : Art 1 « Sont exclus du champ d'application du présent décret les lignes ou sections de lignes affectées exclusivement à la circulation de métros, de tramways ou de trains à vocation touristique ou historique et... »
- **Décret 2003-425** : Art 1 « Le présent décret s'applique aux systèmes de transport public mentionnés à l'article 2 dont les véhicules sont assujettis à suivre sur tout ou partie de leur parcours une trajectoire déterminée à l'exclusion : a) Des systèmes dont les véhicules circulent exclusivement sur les réseaux relevant du champ d'application du décret n° 2006-1279... »
- **Document de Référence du Réseau (DRR)** : Prévu par les dispositions de la directive 2001/14/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne et par le décret du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, le document de référence du réseau ferré national, établi par RFF, décrit les principes et procédures pour l'accès aux infrastructures ferroviaires qui en font partie.

Contrôle des activités touristiques sur les lignes appartenant à RFF

Lignes RFF	Trafic commercial	RFN / hors RFN	DRR	Statut administratif	Type de circulation Réglementation / Contrôle		Formalisation
					Trains	Cyclo-draisines	
Sections élémentaires du DRR (SEL) réseau principal	Voyageurs ou fret	RFN	Liste et carte des SEL (4.1 & 4.2)**	Ouvert (soumis au droit d'accès)	Circulations occasionnelles Décret 2006-1279 Avis OQA / Contrôle EPSF	NON	Attributions de sillons sur demande *
Sections élémentaires du DRR (SEL) limitées au fret	Trafic fret restreint	RFN	Liste et carte des SEL (4.1 & 4.2)**	Ouvert (soumis au droit d'accès)	Circulations régulières (Cyclo-draisines fortement déconseillées) Décret 2006-1279 Avis OQA / Contrôle EPSF		« Art 20 » du décret 97-444 : Convention tripartite RFF – Collectivité – Exploitant Approbation DGITM
Lignes « neutralisées » (non ouvertes à la circulation commerciale)	Pas de demande mais réversibilité de la situation	RFN	Carte du RFN (4.5)**	Non soumis au droit d'accès Pas de fermeture administrative	Circulations régulières Décret 2003-425 Avis OQA Contrôle STRMTG / Autorisation Préfet	Circulations régulières Circulaire ministérielle du 12 juillet 2007	« Art 20 » du décret 97-444 : Convention tripartite RFF – Collectivité – Exploitant Approbation DGITM
Lignes « fermées » avant publication du décret 2011-891 mais non retranchées ni déclassées	Néant irréversibilité de la situation	RFN	Carte du RFN (4.5)**	Fermé Décision administrative de RFF		Contrôle : - préfet (exploitation pluri-communale) Avis STRMTG sur demande ou	« Art 20 » du décret 97-444 : Convention tripartite RFF – Collectivité – Exploitant Approbation DGITM
Lignes « fermées » après publication du décret 2011-891 (de facto déclassées) ou déclassées ou retranchées	Néant, irréversibilité de la situation	Hors RFN	Néant	Fermé + sortie du RFN Décisions administratives de RFF		- maire (exploitation mono-communale) pas d'intervention du STRMTG	CV de mise à disposition de tiers (sans intervention de collectivité ni approbation DGITM) ***

* Les circulations occasionnelles de trains touristiques s'opèrent toujours sur le réseau commercial ouvert au trafic fret ou voyageurs (hors heures de pointe et sections les plus chargées) et sont exceptionnellement mises en œuvre par un exploitant reconnu et sans but lucratif, après octroi de sillons commerciaux à tarification spéciale, sous la responsabilité des activités Voyageurs de la SNCF en tant qu'entreprise (certificat de sécurité).

** Annexes 4.1 et 4.5 du DRR pour l'horaire de service 2013

*** A l'heure actuelle, cas non connus de RFF

"Neutralisation", fermeture, retranchement et déclassement: la fermeture (aux circulations) est un acte commercial dont la neutralisation est la version réversible/temporaire, le retranchement induit une sortie du Réseau Ferré National et le déclassement entraîne de plus une sortie du domaine public (déclassement automatique lors d'une fermeture depuis le décret 2011-891 : certaines lignes fermées avant ce décret n'ont pas été déclassées ni retranchées et font donc toujours partie du Réseau Ferré National)

A – Emergence / Etude de marché

Les objectifs de cette étape d'émergence :

- Permettre au promoteur du projet (privé, association ou collectivité locale) de caractériser le projet et son environnement (potentiel touristique, synergie avec des activités existantes).
- Procéder aux ajustements éventuels.
- Rechercher une ou des collectivités partenaires pour soutenir le projet.
- Vérifier la pertinence économique et technique.
- Identifier les rôles (Maître d'Ouvrage, financement, subvention, propriété, exploitant, ...) les acteurs, les responsabilités, les conventions à passer pour esquisser une structure institutionnelle.

A1 – Analyse technique et économique sommaire / Identification des partenaires.

	Points d'attention techniques	Points d'attention économiques	Rechercher partenaires/aides
Trains touristiques	Passages à niveau, ouvrages d'art , état des infrastructures, durée du parcours	Matériel roulant , paysage traversé, intérêts touristiques aux terminus	- Collectivités - Activités touristiques locales (artisanat, musée, parc de loisir) - UNECTO
Cyclo-draisines	Idem train touristique + déclivité (impact matériel)	Paysage, intérêt touristique aux terminus	- Collectivités - Activités touristiques locales (artisanat, musée, parc de loisir) - Vélorail de France ou UNECTO

Le promoteur de projet :

- identifie un **secteur géographique adéquat** et réalise si nécessaire une étude de marché (plan d'affaires : dépenses et recettes prévisionnelles en fonction des caractéristiques du projet, de la demande potentielle, etc.). Des études de cas sont disponibles sur le site de la DREAL Auvergne : www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr/transports-ferroviaires-r675.html ;
- identifie le **propriétaire de la ligne** : RFF, syndicat mixte ou autres collectivités ou autre propriétaire privé. Il peut se rapprocher de la direction régionale de RFF concernée ou du STRMTG afin d'identifier le statut de la ligne ;
- contacte le propriétaire de la ligne afin d'avoir un aperçu de **l'état des installations**. Il prend contact avec l'office du tourisme local et avec les élus (maire, conseiller général, conseil régional, président de communautés de communes) pour connaître les activités existantes et en projet et s'assurer de l'intérêt porté à son initiative ;
- peut trouver conseil auprès des fédérations d'exploitants (UNECTO, Vélorails de France).

A2 – Cadre institutionnel

Propriétaire de la ligne	RFF	Autre (Syndicat mixte, etc.)
Maîtrise d'ouvrage et financement	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise d'ouvrage : Collectivité, association, privé - Investissement / subvention : Collectivité, association, privé, FNADT (Fonds National pour l'Aménagement et le Développement du Territoire), PER (Pôle d'Excellence Rurale), Europe 	
Conventions de mise à disposition	Tripartite : RFF / Syndicat mixte ou autre collectivité locale / exploitant	Syndicat Mixte ou autre collectivité locale / exploitant
Autres conventions	Transfert de maîtrise d'ouvrage – Convention de financement – Convention pour l'exploitation (mise à disposition, délégation de service public) – Marchés d'études et travaux (fiches C)	
Interlocuteurs autorités de contrôle	Sur les sections élémentaires du Document de Référence du Réseau (RFN ouvert au trafic commercial) : RFF et EPSF	Cas particulier : cyclo-draisine sur une seule commune : le maire
	Autres cas (dont lignes neutralisées ou fermées du Réseau Ferré National ou lignes hors RFN) : Préfet – STRMTG	
Entretien des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Sur les sections circulées du RFN : le mainteneur (entretien courant + gros entretien) est, pour le compte de RFF, le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID = SNCF) ou le Prestataire Gestionnaire d'Infra (PGI) (l'exploitant touristique peut être PGI) 	<ul style="list-style-type: none"> - Entretien courant : exploitant - Gros entretien / investissement initiaux : maîtrise d'ouvrage du projet
	<ul style="list-style-type: none"> - Hors du RFN (ligne 6 du tableau p 7) ou sur sections non circulées du RFN (lignes 4 et 5), RFF fixe les conditions de maintenance dans la convention tripartite. La maintenance des sections non circulées du RFN peut faire l'objet d'une répartition des interventions arrêtée par RFF entre le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (SNCF) et l'exploitant touristique. 	

Le promoteur de projet identifie les acteurs concernés et prend contact avec eux afin d'esquisser une structure institutionnelle adéquate. A cette occasion, la collectivité partenaire peut se saisir de la Maîtrise d'Ouvrage du projet.

Note : Le Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure (PGI) est une notion récemment définie par RFF qui permet à un exploitant ou société ferroviaire d'assurer la maintenance et la gestion d'une ligne, pour le compte de RFF, avec des référentiels adaptés au niveau de trafic et à la vitesse de circulation. C'est le cas par exemple de TPCF (Train du Pays Cathare et du Fenouillère), qui est PGI pour la ligne d'Axat à Rivesaltes.

B- Vérification de la faisabilité

Les objectifs de cette étape de faisabilité :

- Prendre connaissance du cadre réglementaire, des référentiels techniques et des démarches à respecter ;
- Evaluer l'état de la ligne en fonction du type d'activité prévue. Pour rappel, **RFF n'a pas vocation à financer les travaux de remise en état** et d'équipement nécessaires aux circulations touristiques ;
- Vérifier l'équation économique du projet : équilibre des dépenses et recettes prévisionnelles (pour mémoire).

B1 – Cadre réglementaire et référentiels techniques : les TRAINS TOURISTIQUES

<i>Domanialité de la ligne cf. définitions dans le glossaire en fin de document</i>	<i>Autorité compétente en matière de sécurité</i>	<i>Cadre réglementaire et référentiels</i>
<i>Ligne du Réseau Ferré National ouverte au trafic commercial (Sections élémentaires du DRR, Document de Référence du Réseau), uniquement celles réservées au fret</i>	<i>RFF : pour l'autorisation d'exploiter</i> <i>RFF/EPST : droit d'audit</i>	<i>Décret sécurité ferroviaire n°2006-1279 du 19 oct 2006, modifié (EPST)</i> <i>- Instruction RFF-RFN-IG-TR01 C05 n°004 et le référentiel technique du STRMTG</i> <i>- Art 20 décret 97-444 du 5 mai 1997 : convention tripartite exploitant – collectivité – RFF soumise à l'approbation du ministre</i>
<i>Ligne du Réseau Ferré National non ouverte au trafic commercial (neutralisée ou fermée avant publication du décret 2011-891 mais non retranchée ni déclassée – cf. tableau p8)</i>	<i>Le préfet, suivant avis du STRMTG</i>	<i>- Décret STPG (Sécurité des Transports Publics Guidés) 2003-425</i> <i>- Arrêté du 8 décembre 2003</i> <i>- Art 20 décret 97-444 du 5 mai 1997 : convention tripartite exploitant – collectivité – RFF soumise à l'approbation du ministre</i> <i>- Circulaire du 16 juin 2011 pour l'exercice du contrôle de certains chemins de fer touristiques empruntant des lignes du réseau ferré national, placés sous l'autorité des préfets</i> <i>- Instruction RFF-RFN-IG-TR01 C05 n°004 et le Référentiel technique du STRMTG</i>
<i>Autres cas : ligne hors du Réseau Ferré National</i>	<i>Le Préfet, suivant avis du STRMTG</i>	<i>- Décret STPG 2003-425</i> <i>- Référentiel technique du STRMTG</i> <i>- Arrêté du 8 décembre 2003 (EQU0301651A)</i>

Les textes sont disponibles sur www.legifrance.gouv.fr ou auprès des acteurs concernés (cf. page suivante)

B2 – Cadre réglementaire et référentiels techniques : les CYCLO-DRAISINES

<i>Domanialité de la ligne</i>	<i>Autorité compétente en matière de sécurité</i>	<i>Cadre réglementaire et référentiels</i>
<i>Ligne du Réseau Ferré National ouverte au trafic commercial</i> (sections élémentaires du DRR)	<i>Les cyclodraisines sont fortement déconseillées sur les voies réservées au fret : activités difficilement compatibles compte-tenu de la réglementation.</i>	
<i>Ligne du Réseau Ferré National non ouverte au trafic commercial</i> (neutralisée ou fermée avant publication du décret 2011-891 mais non retranchée ni déclassée – cf tableau p8)	<i>Le Maire si l'exploitation ne concerne qu'une seule commune, le Préfet autrement.</i> <i>Intervention du STRMTG uniquement sur demande du Préfet.</i>	<i>Pas de réglementation ni de régime d'autorisation.</i> <i>- Circulaire du 12/07/07, et le guide d'application relatif au contrôle des réseaux de cyclo-draisines du 08 septembre 2011.</i> <i>- Art 20 décret 97-444 du 5 mai 1997 : convention tripartite exploitant – collectivité – RFF soumise à l'approbation du ministre</i> <i>- Instruction RFF-RFN-IG-TR01 C05 n°004 et le Référentiel technique du STRMTG</i>
<i>Autres cas : ligne hors du Réseau Ferré National</i>		<i>Pas de réglementation ni de régime d'autorisation.</i> <i>- Circulaire du 12/07/07, et le guide d'application relatif au contrôle des réseaux de cyclo-draisines du 08 septembre 2011.</i> <i>- Référentiel technique du STRMTG.</i>

ACCES A LA DOCUMENTATION REGLEMENTAIRE (trains touristiques et cyclo-draisines).

Le promoteur de projet consulte les sites www.legifrance.gouv.fr et www.circulaires.gouv.fr ou les sites Internet du STRMTG, www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr et de RFF, www.rff.fr, pour accéder à ces textes.

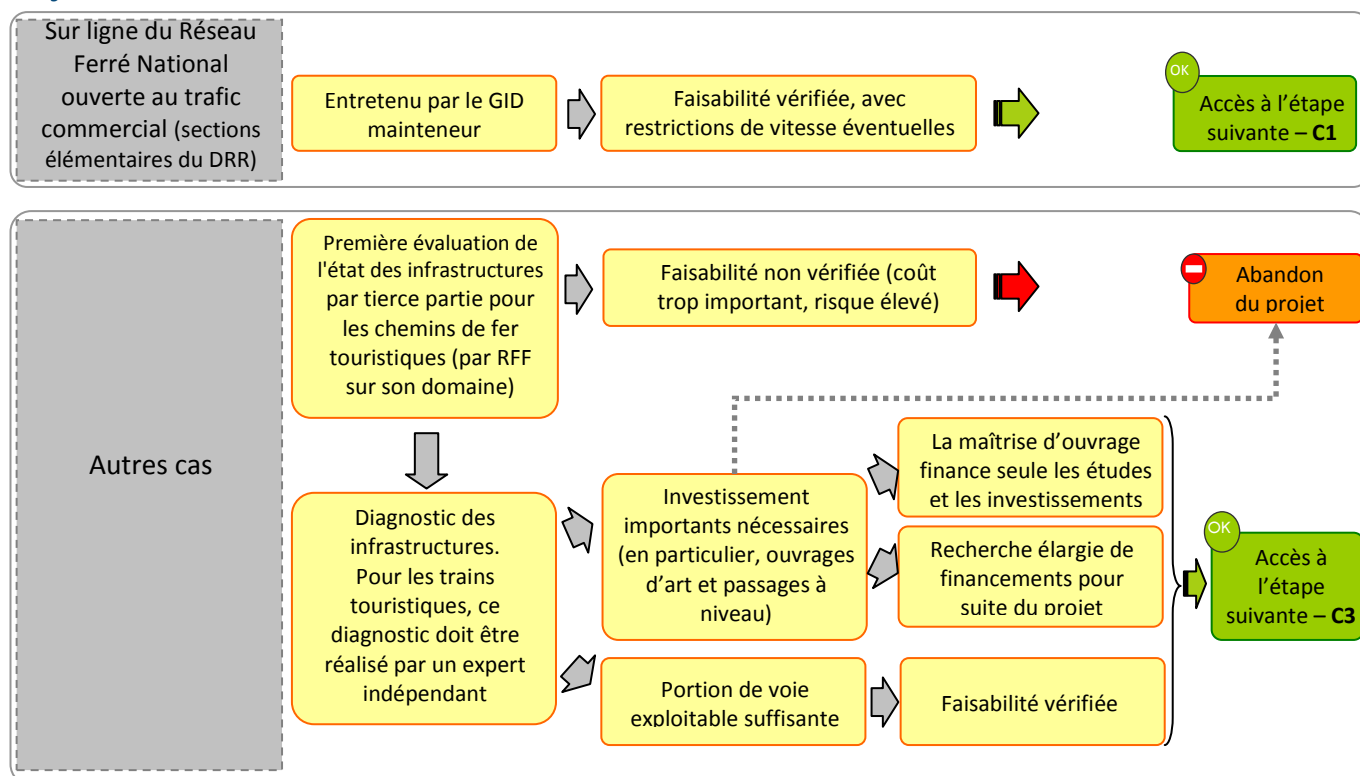
Le cas échéant, il se procure les référentiels techniques du STRMTG concernant la sécurité d'exploitation auprès du service ou sur son site Internet.

En cas de nécessité de pose ou de repose de voie, le porteur de projet s'adresse aux entreprises de travaux ferroviaires compétentes. Il convient d'observer que le référentiel du STRMTG ne traite pas des règles de l'art en la matière, lesquelles sont à rechercher soit auprès d'exploitants de réseaux comparables, soit auprès des entreprises ou de bureaux d'études spécialisés, soit, pour ce qui concerne les voies étroites, dans les documents d'archives du réseau historique.

Le promoteur du projet peut contacter l'autorité compétente pour connaître la réglementation applicable et à jour :

- Auprès de RFF / Service Commercial et gestion du Réseau, de la direction régionale compétente, pour une ligne du Réseau Ferré National (RFN), c'est-à-dire figurant au Document de Référence du Réseau (DRR).
- Auprès du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) dans les autres cas (celui-ci se charge du lien avec la Direction Départementale des Territoires – DDT – concernée, délégataire du Préfet).

B3 – Evaluation de la ligne en fonction du type d'activité prévue (train touristique ou cyclo-draisine)



Le diagnostic, réalisé par un expert, est à la charge de la maîtrise d'ouvrage du projet. Il en est de même des études et des investissements nécessaires à la remise en état des infrastructures (notamment des ouvrages d'art).

Des conventions de financement maître d'ouvrage / propriétaire de la voie sont nécessaires. **En cas de réouverture de ligne, la modification du classement des passages à niveau sur route à fort trafic risque d'être un point dur du projet** à anticiper avec le STRMTG.



Chemin de fer touristique de Pacy-sur-Eure, peu avant un passage à niveau. Une attention particulière doit être portée à ceux-ci et aux ouvrages d'art (il n'y a pas d'ouvrages sur cette ligne par exemple).
Photo B. Meignien

C- Réalisation : conventions et autorisations d'exploiter

Les objectifs de cette étape de réalisation :

- établir les dossiers de sécurité nécessaires et obtenir l'autorisation d'exploiter ;
- établir la (ou les) convention(s) de mise à disposition de la ligne ;
- établir les autres conventions nécessaires.

Train touristique sur RFN (sur section élémentaire du Document de Référence du Réseau) : fiches C1-a et b

Train touristique sur RFN (sur ligne neutralisée ou fermée avant décret 2011-891) : fiches C2-a et b

Train touristique hors Réseau Ferré National : fiches C3-a et C3-b

Cyclo-draisines : fiches C4-a et C4-b

Autres conventions : fiches C5 et C6

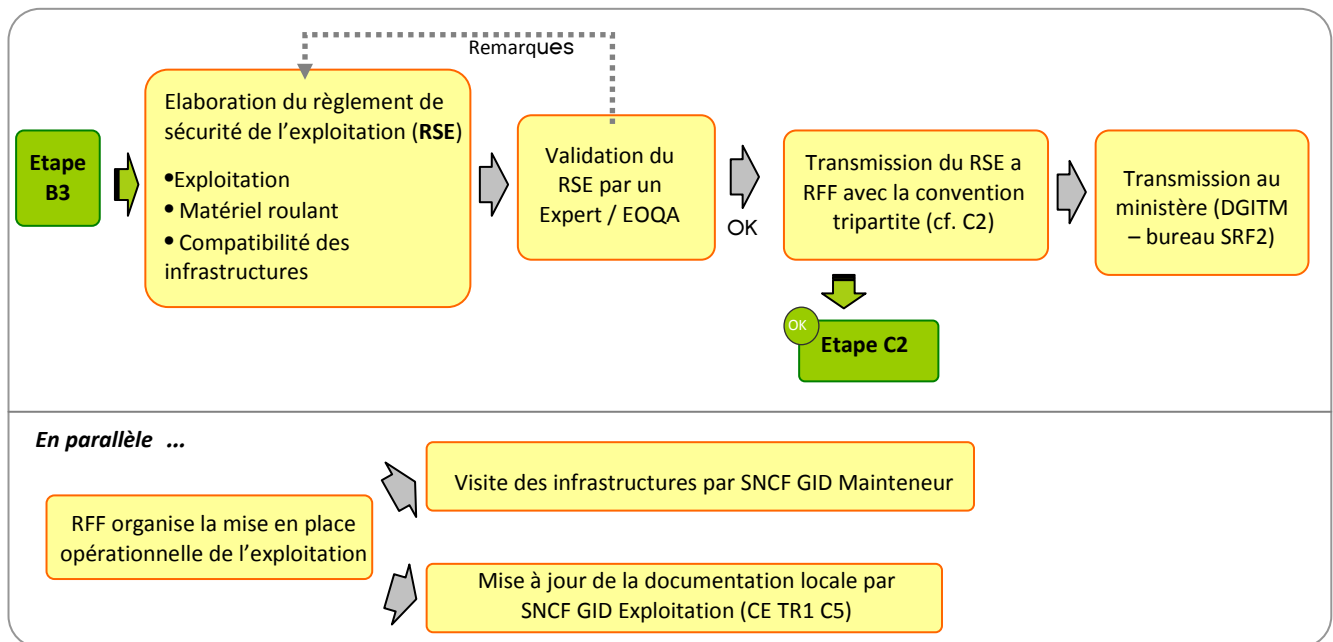


Vélorail des Gorges du Doux, sur la ligne historique du Vivarais, en Ardèche
Photo Vélorails des Gorges du Doux)

C1-a –Train touristique sur ligne du Réseau Ferré National ouverte au trafic commercial (Section élémentaire du Document de Référence du Réseau): solliciter l'autorisation d'exploiter

L'autorisation d'exploiter ne peut concerner que des lignes supportant **uniquement un faible trafic fret**.

Par ailleurs, les porteurs de projet doivent être conscients que la création d'un service de train touristique régulier sur le RFN ouvert au trafic commercial est soumise à de nombreuses contraintes et que les circulations commerciales Fret sont prioritaires sur ces portions. A noter que l'exploitation de services commerciaux sur le RFN est réservée aux entreprises ferroviaires titulaires d'une licence. L'exploitation d'un train touristique fait l'objet d'une réglementation particulière, décrite dans l'instruction RFF-RFN-IG-TR01 C05 n°004.



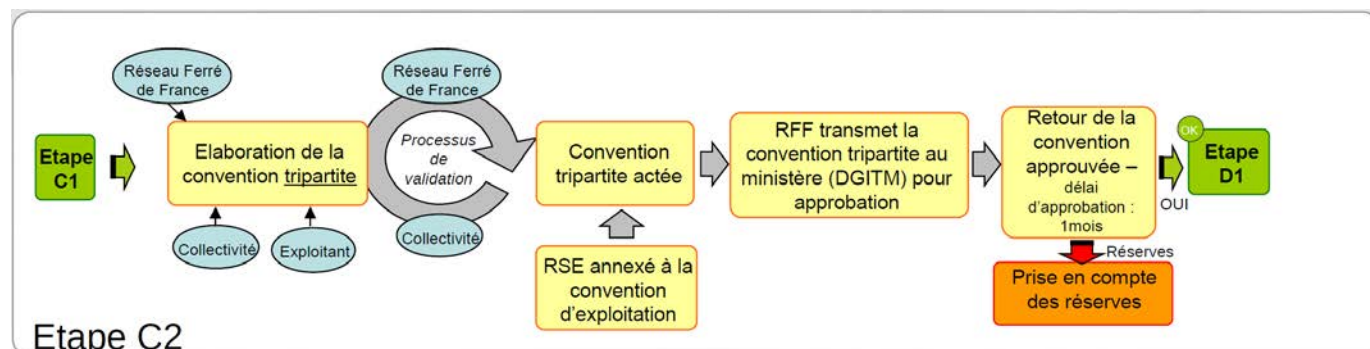
Le promoteur du projet élabore le dossier de sécurité d'exploitation dans le respect de la réglementation en vigueur.

SNCF GID Exploitation (GID : Gestionnaire d'Infrastructure Délégué, pour le compte de RFF. Voir glossaire) élabore la Consigne d'Etablissement TR1 C5 décrivant les règles d'exploitation particulières à observer sur la ligne.

L'autorisation d'exploiter n'est acquise qu'après validation de la convention de mise à disposition tripartite (collectivité/exploitant/RFF : cf. C2) par le ministère en charge des transports.

Le cas des **circulations occasionnelles** de trains touristiques sur ligne ouverte au trafic commercial fret ou voyageurs n'est pas développé ici. Pour mémoire, ces circulations s'opèrent toujours hors heures de pointe et sections les plus chargées et sont exceptionnellement mises en œuvre par un exploitant reconnu et sans but lucratif, après octroi de sillons commerciaux à tarification spéciale, sous la responsabilité des activités Voyageurs de la SNCF en tant qu'entreprise : la circulation touristique est ainsi nécessairement "couverte" par le certificat de sécurité de la SNCF. Le contrôle en est assuré par l'EPSF, Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

C1-b – Train touristique sur ligne du Réseau Ferré National ouverte au trafic commercial (i.e. section élémentaire du DRR) : établir la convention de mise à disposition



Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) constitue une pièce de la convention de mise à disposition de la ligne dans le cas de sections du RFN ouvertes au trafic commercial. Le promoteur du projet obtient auprès de RFF le modèle de convention qu'il lui revient de compléter. A noter qu'il faut prévoir des délais de validation, en particulier de la part de la collectivité qui doit se porter garante de la sécurité d'exploitation, du paiement des redevances et de l'assurance. Il anticipe la durée de la procédure qui peut prendre plusieurs mois.

Le retour de la convention signée vaut autorisation d'exploiter, sous réserve de validation des arguments techniques ferroviaires (état de la voie, compatibilité des plages demandées par l'exploitant avec le restant de l'activité ferroviaire, etc.)

Cas particulier d'une Délégation de Service Public : le choix de l'exploitant doit précéder la mise en place de la convention, qui est forcément tripartite.

Le Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'Aa utilise une section du Réseau Ferré National ouverte au trafic commercial – image CFTVA.



C2-a – Train touristique sur section du RFN non ouverte au trafic commercial (ligne neutralisée ou fermée avant publication du décret 2011-891 sans avoir été déclassée ni retranchée, c'est-à-dire sans avoir été sortie du RFN – cf. tableau p8) : solliciter l'autorisation d'exploiter

Le promoteur du projet dépose un dossier préliminaire de sécurité (DPS) soumis à approbation par le préfet de département.

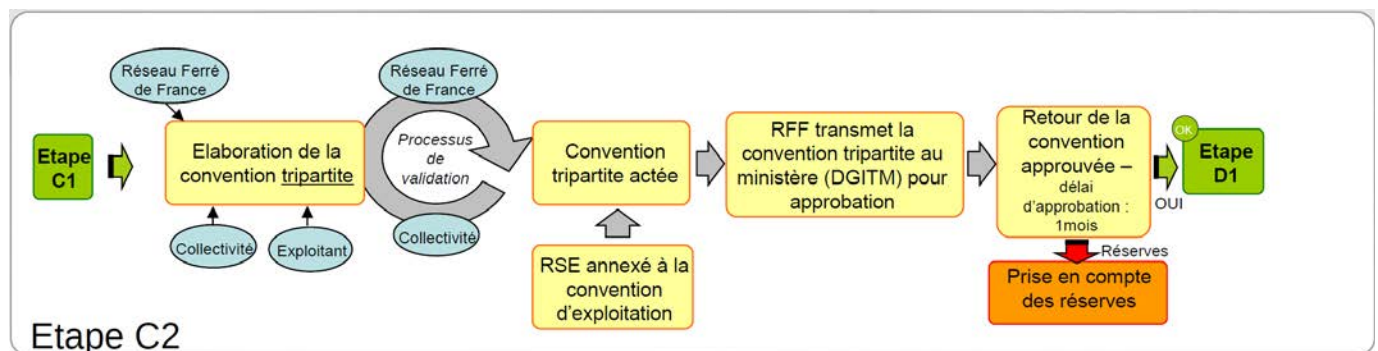
Les travaux de réalisation significatifs sur le site ne peuvent commencer avant que le préfet ait approuvé le DPS, sur avis du STRMTG.

Un dossier de sécurité (DS) est déposé en vue de l'obtention de l'autorisation d'exploitation délivrée par le préfet, sur avis du STRMTG. La convention de mise à disposition de la ligne signée, le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE), le règlement de police de l'exploitation (RPE) et le plan d'intervention de sécurité (PIS) sont joints à ce dossier.

Pour plus de détail, se reporter en C3-a

C2-b – Train touristique sur section du RFN non ouverte au trafic commercial : établir la convention de mise à disposition

Pour la convention RFF, le schéma est le même que pour les chemins de fer touristiques sur Réseau Ferré National ouvert au trafic commercial.



En parallèle au dépôt du DPS (Dossier Préliminaire de Sécurité) visé au point précédent :

Le promoteur du projet obtient auprès de RFF le modèle de convention qu'il lui revient de compléter. A noter qu'il faut prévoir des délais de validation, en particulier de la part de la collectivité qui doit se porter garante de la sécurité d'exploitation, du paiement des redevances et de l'assurance. Il anticipe la durée de la procédure qui peut prendre plusieurs mois.

Le retour de la convention signée vaut autorisation d'utiliser l'infrastructure.

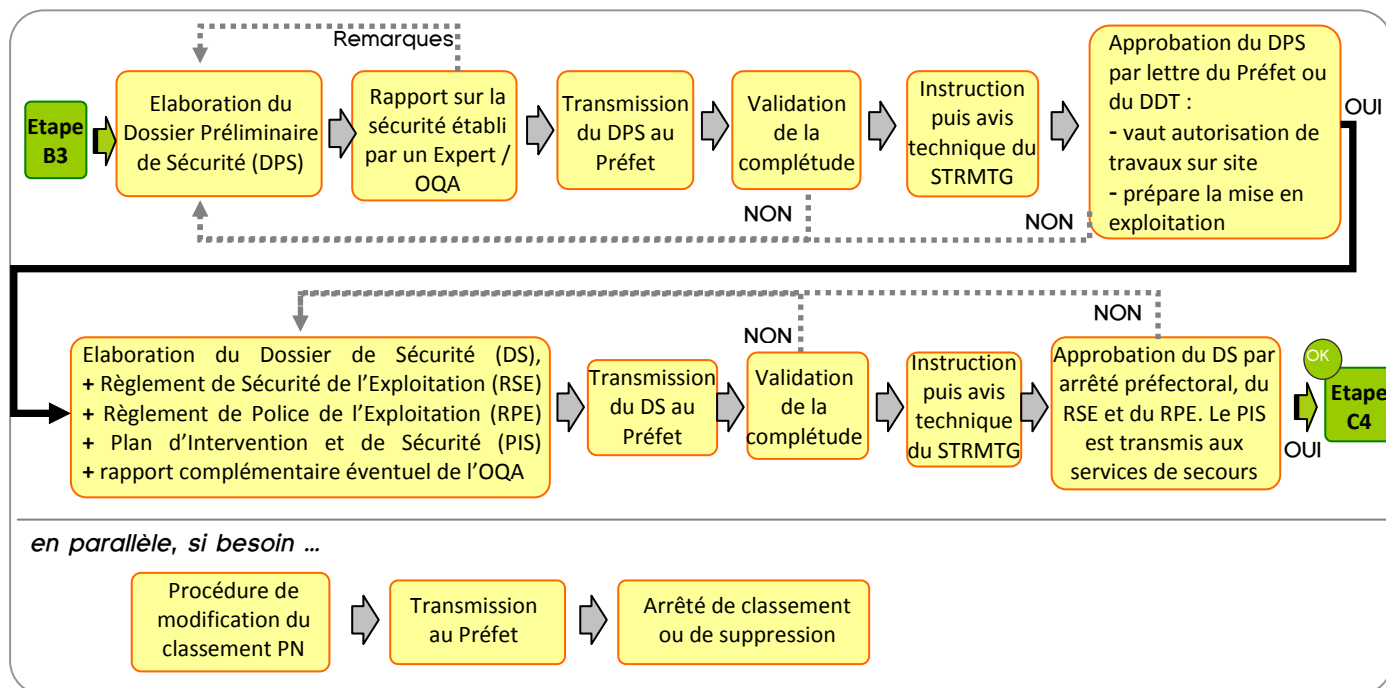
Cas particulier d'une Délégation de Service Public : le choix de l'exploitant doit précéder la mise en place de la convention, qui est forcément tripartite.

La collectivité territoriale et l'exploitant procèdent à leurs frais à l'entretien de la ligne et à son maintien en condition opérationnelle pour les circulations touristiques.

Lorsque la convention tripartite indique qu'RFF a confié certaines opérations de maintenance au gestionnaire d'infrastructure délégué SNCF (GID), il très important de veiller à une répartition claire et écrite des rôles respectifs en matière de maintenance de l'infrastructure et des installations fixes (passages à niveau par exemple).

C3-a – Train touristique hors Réseau Ferré National: solliciter l'autorisation d'exploiter

L'autorisation d'exploiter ne concerne que les trains touristiques. Pour la démarche, se référer au **titre V du décret dit STPG 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés** et à l'arrêté ministériel du 8 décembre 2003 relatif au contenu des dossiers de sécurité des chemins de fer touristiques (textes disponibles sur le site Internet du STRMTG : www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/titre-a41.html, voir notamment les annexes de l'arrêté du 8-12-2003 pour le contenu des dossiers : DPS, DS, RSE, RPE, PIS)



Le promoteur de projet élabore les dossiers dans le respect de la réglementation en vigueur. Il anticipe la durée de la procédure qui peut globalement prendre un an.

Une attention particulière devra être portée au **traitement des passages à niveau (PN)**. L'introduction d'une nouvelle activité sur une ligne pourra justifier le lancement d'une procédure de modification du classement des PN (se référer à l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. Disponible sur www.legifrance.gouv.fr). D'une manière générale, la création de PN est à proscrire. La réouverture de PN existants sera examinée au cas par cas, une étude de sécurité spécifique pouvant être demandée pour les axes routiers les plus fréquentés ou présentant des situations dangereuses.

C3-b – Train touristique hors RFN : mise à disposition de la ligne et mode d'exploitation

Propriétaire de la ligne	RFF (hors RFN : lignes fermées après décret 2011-891 ou déclassées ou retranchées)	Collectivité	Privé
Modalité de mise à disposition de la ligne	Convention de mise à disposition de tiers (cas non connu de RFF à l'heure actuelle)	- Convention collectivité/exploitant - ou Délégation de Service Public	Sans objet
Modalité d'exploitation	- Convention collectivité/exploitant - ou Délégation de Service Public - ou Régie directe	- ou Régie directe	Sans objet

Le **choix du cadre contractuel** est conditionné par plusieurs facteurs : le type d'activité, le montant des investissements, le budget du maître d'ouvrage, les prévisions de recettes.

Voir en annexe 3 les avantages/inconvénients de chaque solution.

C4-a – Cyclo-draisines : mettre en exploitation des cyclo-draisines

Rappel : Les activités de cyclo-draisines sont fortement déconseillées sur voies ouvertes au trafic commercial (fret uniquement) et non autorisées sur voies supportant du trafic commercial voyageur.

Il n'y a pas de régime réglementaire spécifique à l'activité de cyclo-draisine, et donc pas d'autorisation d'exploiter. L'exploitation du service doit respecter l'obligation générale de sécurité prévue à l'article L.221-1 du code de la consommation.

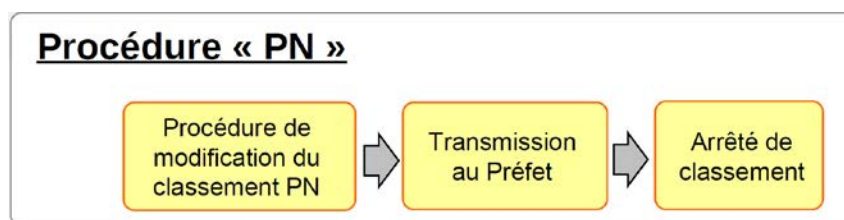
L'activité de cyclo-draisine est encadrée par la circulaire ministérielle du 12 juillet 2007 relative aux règles de sécurité applicables aux activités de "cyclo-draisines" et autres activités à finalité de loisir, ainsi que par le guide d'application STRMTG relatif au contrôle des réseaux de cyclo-draisines du 08 septembre 2011, de manière à respecter les grandes orientations de sécurité.

Dès qu'il a connaissance d'un projet portant sur le territoire de plusieurs communes, le préfet a la faculté de demander au STRMTG d'expertiser les installations, voire émettre un avis technique sur la sécurité. Si tel est le cas le STRMTG demandera au promoteur du projet de lui adresser un dossier de projet décrivant l'ensemble du système et les mesures d'exploitation prévues pour assurer le fonctionnement en sécurité de l'activité. Aucun avis d'OQA n'est requis, cependant, le STRMTG pourra demander au promoteur du projet de lui démontrer la bonne tenue des ouvrages d'art supportant la voie.

L'avis technique établi par le STRMTG pourra être communiqué au promoteur du projet.

Le maire est compétent pour tout projet mono-communal. Dans ce cas aucune intervention du STRMTG ne peut être requise.

Une attention particulière devra également être portée au **traitement des PN** ; l'introduction d'une nouvelle activité sur une ligne justifiant le lancement d'une procédure de modification du classement des PN. D'une manière générale, la réouverture de PN sur les axes routiers les plus fréquentés ou présentant des situations dangereuses est à proscrire.



Pour connaître la procédure de modification du classement d'un PN, se référer à l'arrêté du 18 mars 1991 précité.

C4-b – Cyclo-draisines : mise à disposition de la ligne et mode d'exploitation

Propriétaire de la ligne	RFF (hors RFN : lignes déclassées ou fermées après décret 2011-891)	RFF (RFN : lignes neutralisées ou fermées avant décret 2011-891)	RFF (RFN : sections du DRR limitées au fret)	Collectivité	Privé
Modalité de mise à disposition de la ligne	Convention de mise à disposition de tiers (cas non connu de RFF à l'heure actuelle)			- Convention collectivité/exploitant - ou Délégation de Service Public ("service public" implique des obligations – cf. annexe 3)	Sans objet
Modalité d'exploitation	- Convention collectivité/exploitant - ou Délégation de Service Public - ou Régie directe	Convention tripartite RFF – collectivité – exploitant (article 20 du décret 97-444)	Déconseillé	- ou Régie directe	Sans objet

Le **choix du cadre contractuel** est conditionné par plusieurs facteurs : le type d'activité, le montant des investissements, le budget du maître d'ouvrage, les prévisions de recettes.

Voir en annexe 3 les avantages/inconvénients de chaque solution.

C5 – Etablir les autres conventions : transfert de maîtrise d'ouvrage

Le présent chapitre intéresse avant tout les collectivités locales qui souhaiteraient assurer le portage la gestion d'une activité de chemin de fer touristique ou de cyclo-draisines.

Lorsque plusieurs collectivités sont concernées par un projet, par exemple lorsqu'elles sont plusieurs communes propriétaires d'une ligne, le portage de la maîtrise d'ouvrage par une seule de ces collectivités nécessite une coordination entre elles, réalisée par voie de convention. Les collectivités concernées (communes, EPCI, départements, régions) sont chargées de rédiger et de mettre en œuvre ces conventions. La nature de la (ou des) convention(s) passée(s) dépend du projet et des collectivités concernées.

Transfert de compétences

Le portage du projet par une collectivité nécessite que celle-ci dispose de la « compétence » pour agir. L'attribution des prérogatives (« compétences ») à des niveaux donnés de collectivités (communes, départements, régions) ne peut être faite que par la loi. Pour illustration, les communes disposent notamment de la compétence « entretien de la voirie communale », « aménagement de l'espace » (logement social, zones d'activités, assainissement, protection des sites, etc). Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), créés par des communes souhaitant mutualiser certaines prérogatives, se voient souvent transférer les compétences « aménagement de l'espace » et « actions de développement économique intéressant l'ensemble de la communauté ».

Dans le cas d'un projet de réouverture d'une ligne de chemin de fer à visée touristique (quelle que soit l'activité envisagée), si la ligne est propriété de plusieurs communes, celles-ci peuvent décider de confier la conduite du projet à un EPCI. Pour éviter la multiplication des conventions individuelles entre communes et EPCI, les communes peuvent décider de transférer leur compétence « actions de développement économique » à l'EPCI. Les actions de développement touristique local entrent dans cette compétence (notamment les projets de chemin de fer touristique et/ou de cyclo-draisines). Le transfert de compétences permet au bénéficiaire d'agir en tant que maître d'ouvrage (lancer un marché d'études, de travaux, contractualiser avec un exploitant, etc.).

A noter que le transfert de compétences peut être temporaire, ou d'une commune à une autre commune, du département à une commune, etc.

La convention de transfert de compétences comprend le périmètre des opérations à réaliser au titre de la compétence, le budget (du projet, ou celui alloué à la réalisation de missions sur la période de la convention), la répartition du budget entre collectivités, le terme de la convention, etc. Le maître d'ouvrage exerce cette fonction dans les conditions qui lui sont propres notamment pour la passation de marchés public (loi MOP, etc). La maîtrise d'ouvrage assurée au titre du transfert est gratuite. En effet, le maître d'ouvrage désigné ne peut percevoir une rémunération pour l'exercice de cette fonction. Toutefois, le maître d'ouvrage pourra obtenir le remboursement de frais et dépenses engagés auprès de prestataires extérieurs correspondant à l'exercice de la fonction de maître d'ouvrage, au prorata de l'investissement de chacune des collectivités dans le « budget » de l'opération en elle-même.

Mandat de maîtrise d'ouvrage

Dans le cas où le projet ne nécessite pas de transfert de compétences ou si la collectivité ne souhaite pas transférer pleinement sa compétence, la maîtrise d'ouvrage peut être confiée au maître d'ouvrage par une ou plusieurs collectivités via un **mandat de maîtrise d'ouvrage**. Le mandat permet, entre collectivités, de confier par voie de convention, pour une partie limitée et définie, des actes liés à la réalisation d'une opération précise et ce sans transfert de compétences. Le recours au mandat est possible dans notre cas (activité touristique sur ligne ferroviaire). Si une collectivité, propriétaire de ligne, ne souhaite pas porter la réouverture de la ligne à vocation touristique, elle peut déléguer à une autre collectivité cette mission. La collectivité qui bénéficie du mandat agit au nom et pour le compte de la collectivité qui l'a mandatée. Par exemple, elle peut passer des marchés d'études et de travaux, déléguer la gestion de l'infrastructure à une association ou une structure de droit privé.

Le mandat est régi par la loi dite "MOP" (art. 3 et 4 de la loi du 12 juillet 1985 relative à la Maîtrise d'Ouvrage Publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée).

Depuis 2004, le mandat peut être confié tant à une collectivité qu'à une entreprise de droit privé (le mandataire) par une collectivité (le mandant). L'attribution d'un mandat à une structure de droit privé est réalisée via la passation d'un marché public. Le mandataire a un pouvoir de représentation qui lui permet d'accomplir des actes juridiques au nom et pour le compte du maître d'ouvrage, dans les mêmes conditions que si la collectivité les exerçaient elles-mêmes. Les textes applicables par le mandataire (pour la passation de marchés notamment) sont ceux auxquels sont soumis le mandant. Le mandataire peut par exemple signer des marchés, des avenants, accepter un sous traitant (pour des marchés d'études et/ou de réalisation). Ce pouvoir de représentation est un élément important du contrat puisqu'il expose le mandant et le mandataire en cas de recours en justice, par exemple.

C6 Etablir les autres conventions : convention d'exploitation, de financement, marché d'études et travaux

Établissement d'une **convention d'exploitation** (si cette démarche n'a pas été déjà traitée en étape C2 ou C4) : c'est elle qui permet d'explicitier les obligations de l'exploitant qui se voit confier une infrastructure par la collectivité propriétaire ou délégataire.

Établissement d'une ou plusieurs **convention(s) de financement** : en particulier pour assurer l'équilibre économique de l'exploitation d'une activité de chemin de fer touristique.

Subventions :

- d'une collectivité à une autre
- d'une collectivité à une association (au titre de sa mission d'exploitant) ou directement à l'exploitant (opérateur privé)

Le cas échéant, passation des marchés d'études et de travaux nécessaires à la remise en état de l'infrastructure ou à l'adaptation de l'infrastructure à l'activité envisagée.

*Inauguration du train touristique "Gentiane Express" sur la ligne Riom-ès-Montagne/ LUGARDE (Cantal), le 5 août 2011.
Photo Jérémie Dumas, DREAL Auvergne*

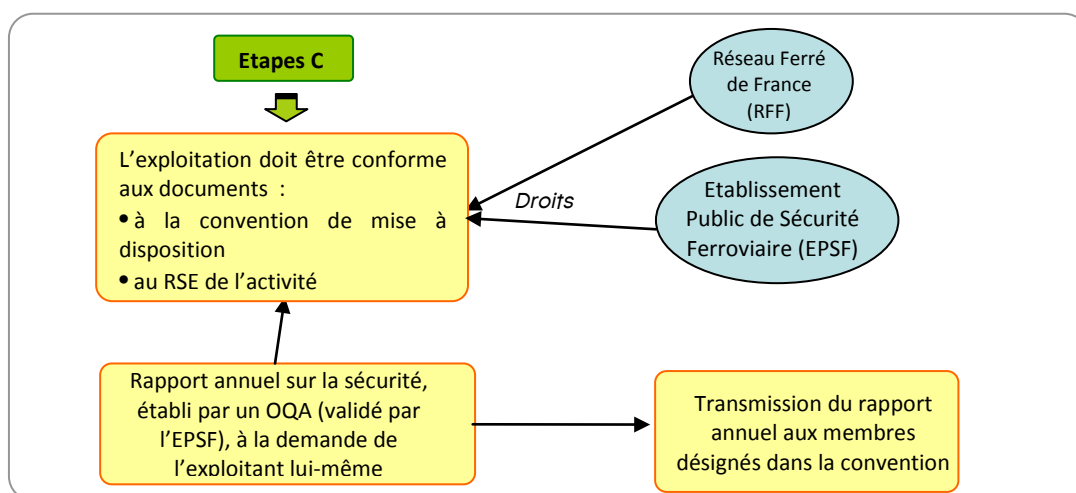


D - Exploitation du service

Les objectifs de cette étape :

- s'organiser pour assurer la sécurité et respecter la réglementation,
- se préparer aux contrôles.

D1 Exploitation du service : train touristique sur sections élémentaires du RFN (ouvertes au trafic commercial)



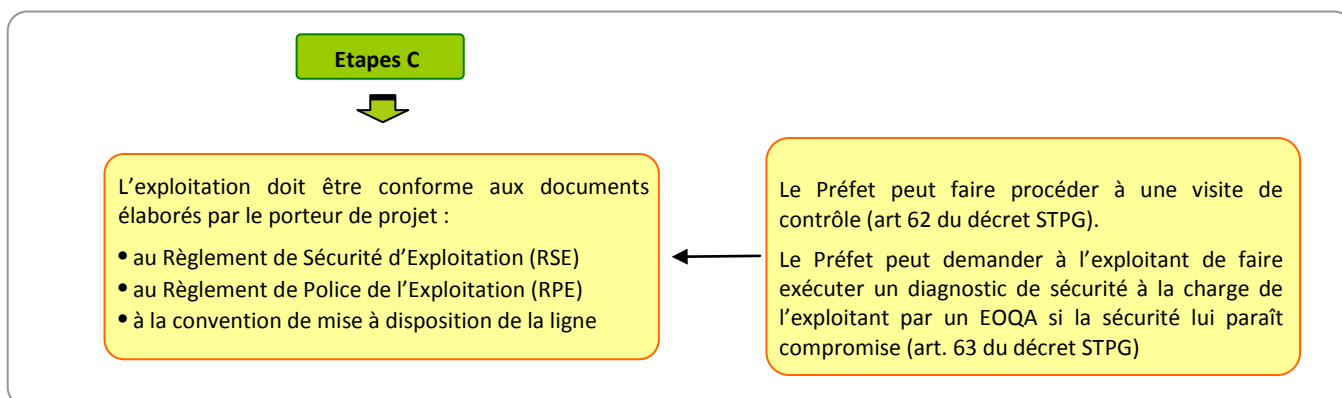
L'exploitant met en oeuvre l'organisation et les procédures décrites dans le RSE (Règlement de Sécurité d'Exploitation). Il s'assure du respect des prescriptions du RSE par la mise en place de contrôles. Il s'adresse à un OQA (Organisme Qualifié Agréé) pour la mise en place d'un contrôle annuel ou pour faire valider toute modification substantielle du RSE (introduction d'un nouveau matériel par exemple).

L'exploitant doit déclarer immédiatement à RFF et à l'EPSF tout accident ou incident

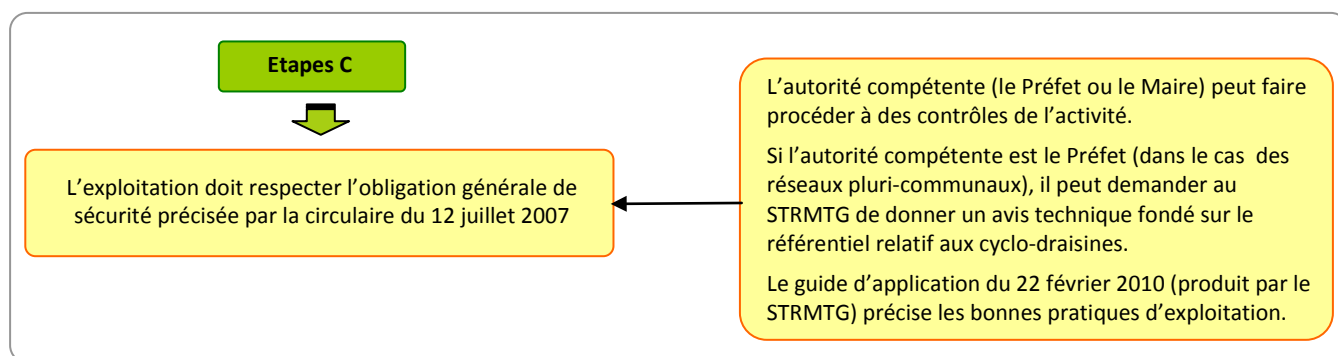
D2 Exploitation du service : train touristique sur autres lignes du RFN et hors RFN

L'exploitant met en oeuvre l'organisation et les procédures décrites dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation, le Règlement de Police de l'Exploitation. Il fait application du référentiel technique relatif à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer touristiques produit par le STRMTG ou de tout autre moyen permettant d'atteindre un niveau de sécurité équivalent. Il s'assure du respect des prescriptions de ces documents par la mise en place de contrôles. Il laisse libre accès aux installations et aux documents aux agents effectuant une visite de contrôle.

L'exploitant doit déclarer immédiatement au Préfet tout accident ou incident notable (cf. définition donnée par le référentiel chemin de fer touristique du STRMTG).



D3 Exploitation du service : cyclo-draisines (hors sections élémentaires du RFN)



L'exploitant met en oeuvre une organisation et des procédures afin de satisfaire à l'obligation de sécurité.

Le STRMTG n'intervient pas sur les réseaux « mono communaux » dont l'autorité compétente est le Maire.



Vélorail du Cézallier sur la ligne Lugarde/Neussargues (Cantal).
Photo Jérémie Dumas, DREAL Auvergne

Cas particuliers de concomitance avec une activité Fret



Sur RFN

L'autorité compétente en matière de sécurité est l'EPSF, en application des décrets du 28 mars 2006 et du 19 octobre 2006.

Les périodes de circulation des trains touristiques font l'objet d'une demande auprès de la direction régionale de RFF. La direction des sillons instruit la demande, accorde les plages horaires, et les notifie auprès de l'exploitant et de l'établissement local du service gestionnaire des trafics et de la circulation. La procédure est décrite dans l'instruction RFF-RFN-IG-TR01 C05 n°004.

Pendant les périodes d'exploitation du fret, toute circulation touristique est interdite. La circulation de trains touristiques n'est possible que dans les plages réservées à cet effet. La gestion des circulations relève de la responsabilité de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF).

A noter que l'exploitation de service Fret sur ce type de lignes est réservée aux entreprises ferroviaires (décret du 26 juillet 2011).

Un train de fret TPCF (Train du Pays Cathare et du Fenouillède) sur la ligne Rivesaltes - Axat. TPCF exploite également des trains touristiques sur cette ligne du réseau ferré national. – Photo B. Meignien, Sétra.

Hors RFN

L'autorité compétente en matière de sécurité est le Préfet, en application du décret 2003-425, du 9 mai 2003.

L'exploitation de services Fret est assimilable aux systèmes de transport public guidé régis par les dispositions prévues au titre II de ce décret, et sont donc soumis aux mêmes dispositions que les transports guidés urbains.

Celle-ci devra faire l'objet de dossiers de sécurité spécifiques décrivant la nature du trafic envisagé, le matériel roulant utilisé, la compétence des conducteurs, l'organisation prévue, le responsable des circulations et des autorisations de prise et de libération de voie, les modalités de maintenance et de surveillance.

Il conviendra de vérifier la capacité de l'infrastructure à supporter la charge à l'essieu des trains de fret et d'adapter les modalités de maintenance.

La concomitance service Fret / service train touristique doit s'envisager dans le cadre d'un règlement de sécurité d'exploitation commun (RSE).

Le préfet délivrera une autorisation particulière d'exploitation en même temps que l'approbation du dossier de sécurité et du RSE (le cas échéant modifié).

Cas particuliers de concomitance entre un chemin de fer touristique et des cyclo-draisines

Sur les sections élémentaires du Réseau Ferré National

Les cyclo-draisines n'ont pas vocation à circuler sur les lignes ouvertes au trafic commercial.

Sur les autres lignes (neutralisées ou fermées)

La mixité est prévue par la circulaire du 12 juillet 2007 et est techniquement encadrée par le chapitre 8 du référentiel technique relatif à la construction et à l'exploitation des cyclo-draisines. Plusieurs conditions sont à respecter pour garantir la sécurité des circulations, en fonction de la possible interaction entre les deux types de circulation.

Le RSE doit décrire de façon précise l'organisation de cette mixité.

L'exploitation du train touristique reste soumise à l'établissement d'un dossier de sécurité, d'un RSE, un RPE et un PIS (cf. glossaire et fiche C3 ou D2) et à la délivrance d'une autorisation préfectorale.



Le Vélorail des Gorges du Doux est associé à un train touristique qui permet de remonter la ligne du chemin de fer du Vivarais jusqu'à la gare de départ –Photo B. Meignien

Voies vertes

*Éléments d'information succincts, textes de référence
et concomitance avec une activité ferroviaire touristique*



La ligne de la petite ceinture dans le sud de Paris. Cette section fermée du Réseau Ferré National fera bientôt l'objet d'un aménagement en voie verte "réversible" – Photo B. Meignien

Cadre réglementaire et schéma directeur des voies vertes

- Cadre réglementaire : le décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004, publié au journal officiel du 23 septembre 2004, introduit dans le code de la route la définition de la " voie verte ". Ce décret crée une réglementation précise pour ce type de voies.
- La circulation sur les voies vertes est régie par deux articles du code de la route (R 110-2 et R 412-7), qui y réservent la circulation aux véhicules non-motorisés, aux piétons et aux cavaliers, excluant tout véhicule à moteur.
- La réalisation de voies vertes est par ailleurs encadrée par des documents administratifs et politiques : le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V), la circulaire interministérielle du 31 mai 2001 (relative à sa mise en oeuvre et à l'élaboration des volets régionaux), et son annexe technique, le « Cahier des charges du schéma national ». Ces documents n'ont pas de valeur réglementaire, mais ils officialisent la politique de développement des voies vertes.

Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte

Les coûts d'investissement sont liés essentiellement à l'aménagement de la voie verte : construction d'une plateforme cyclable, aménagement des carrefours, aires d'accès et de repos.

Les principaux postes de coûts de fonctionnement sont l'entretien du revêtement et le débroussaillage. Sont également à prévoir entretien de la signalisation, vidage régulier des poubelles, etc. Le maître d'ouvrage d'entretien de la voie étant souvent différent de celui qui la réalise, une réflexion partenariale sur le coût global investissement + entretien est à prévoir en amont (par exemple, un revêtement faiblement stabilisé est moins cher mais induit un entretien plus important et vice-versa).

Le retour d'expérience de quelques projets permet d'illustrer ces deux types de coûts :

- Investissements : entre 50 et 150k€par kilomètre de voie à aménager.
- **Fonctionnement : 1 à 4k€par an et par km** de voie verte pour l'entretien et le débroussaillage.

Quelques exemples de coûts sur les voies vertes "ferroviaires" de la région Auvergne (étude DREAL) :

- cas 1 : 130 k€/km d'investissement (HT, 2006) + 1,7 k€/km/an d'entretien (2010), voie goudronnée de 9km ;
- cas 2 : 46 k€/km (1997) + 3,5 k€/km/an (TTC, 2010), voie initialement non goudronnée de 44km ;
- cas 3 : 122k€/km (HT), entretien non connu, voie goudronnée de 12km ;
- cas 4 : investissement n.c., 4k€/km/an (2010), voie non goudronnée de 13,8km (avec plusieurs tunnels éclairés) ;
- cas 5 : 49 k€/km (2000) + 0,9 à 1,2 k€/km/an (2010, chantier d'insertion), voie goudronnée de 17km et 2,5m de large avant ajout de 2*1m pour les piétons.

Conditions de mise à disposition du foncier

Référence : *Pistes pour l'évolution de l'encadrement juridique des voies vertes*, Commissariat Général au Développement Durable, n° 36- février 2011

3 types de fonciers sont généralement rencontrés :

- Foncier « lambda » :
 - Foncier appartenant au maître d'ouvrage
 - Achat de terrains
 - Convention autorisant l'occupation temporaire (location)

- **Foncier « ferroviaire »** : cas où le tracé de la voie verte nécessite l'utilisation de foncier RFN ou de foncier hors RFN mais propriété de RFF
 - Déclassement puis achat du foncier
 - Convention autorisant l'occupation temporaire du domaine public (AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire) : c'est la solution la plus souvent proposée par RFF (www.marche-public.fr/Marches-publics/Definitions/Entrees/AOT-autorisation-occupation-temporaire.htm).
- **Foncier « halage »** : cas où le tracé de la voie verte nécessite l'utilisation des chemins de halage bordant les voies d'eau navigables
 - Convention de superposition d'affectation obligatoire

Guides techniques

Cahier de recommandations (guide interministériel réglementaire, technique, méthodologique), 2011 :

- www.developpement-durable.gouv.fr/Cahier-de-recommandations-pour-la,25298.html

Fiches techniques disponibles sur le site Internet du Ministère du développement durable :

- www.developpement-durable.gouv.fr/Les-fiches-techniques-Veloroutes.html (2001-2010) dont :
 - www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/3_Choix_techniques_cle5f215f.pdf
 - www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/6_Intersections_cle26b861.pdf

Guide général de bonnes pratiques en Europe (technique, institutionnel, juridique + exemples), 2000 :

- www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_de_Bonnes_Pratiques_des_Voies_vertes_en_Europe.pdf

Cas de la concomitance avec une activité ferroviaire touristique

Voie verte dont le tracé est ponctuellement contigu à une voie du RFN :

- Il n'existe pas de réglementation spécifique. La proximité d'une voie verte avec une voie sur laquelle circule des trains touristiques doit être traitée au cas par cas. A noter que les contraintes d'exploitation ne permettent pas de faire coexister voie verte et trains touristiques sur la même plateforme, et que dans tous les cas, une séparation (clôture ou séparation plus légère : haie, etc., en fonction de la vitesse et de l'importance des circulations) sera nécessaire pour marquer le gabarit des trains et protéger les utilisateurs de la voie verte des risques liés aux circulations ferroviaires.

Voie verte dont le tracé est ponctuellement contigu à une voie hors RFN :

- Le STRMTG admet sous certaines conditions le jumelage d'une voie ferrée et d'une voie verte. En raison de leur petit gabarit et leurs faibles masse et vitesse, ce sont les activités de cyclo-draisines qui s'y prêtent le mieux à partir d'une plate-forme ferroviaire d'origine à double voies, en ne déposant que l'une des deux.
- Le guide technique du STRMTG « Chemins de fer touristiques et cyclo-draisines - guide technique relatif aux voies ferrées jumelées à d'autres voies » a pour objet de définir les conditions de protection de l'emprise ferroviaire de chemin de fer touristique ou supportant des circulations de cyclo-draisines, vis-à-vis de voies accolées ou superposées supportant un trafic d'une autre nature. Le paragraphe 4 décrit spécifiquement les mesures à prendre dans le cas des voies vertes (clôture, gabarit entre les activités).

Glossaire

Les acteurs et entités – les « ferroviaires »

- **EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire**

L'EPSF exerce, pour le compte du ministère chargé des transports les fonctions dévolues à l'autorité nationale de sécurité ferroviaire. Cet organisme indépendant des entreprises ferroviaires dispose de toutes les compétences nécessaires en matière de sécurité ferroviaire. Il est chargé de délivrer un certain nombre d'autorisations et de s'assurer, au moyen d'audits et de contrôles, que les exigences réglementaires sont respectées, et ce en garantissant à tous les opérateurs une égalité de traitement.

www.securite-ferroviaire.fr

- **OQA : Organisme Qualifié Agréé (Anciennement EOQA, Expert ou Organisme Qualifié Agréé)**

L'EPSF et le STRMTG s'appuient réglementairement sur le rapport sur la sécurité des systèmes établis par des organismes indépendants et agréés respectivement par l'EPSF et la DGITM.

Liste des OQA validés par l'EPSF et le STRMTG en annexe 6

- **GID : Gestionnaire d'Infrastructure Délégué**

La fonction de GID est confiée à une branche de la SNCF qui exerce, pour le compte de RFF (contre rétribution), les missions de gestionnaire d'infrastructure (par délégation). Elle est donc en charge de l'organisation au quotidien et en temps réel des circulations sur le RFN, ainsi que des opérations courantes de maintenance des infrastructures ferrées.

www.sncf.fr/#/CH0001/BR0998/

La fonction de GID peut occasionnellement être confiée à une autre entité, c'est ce que l'on appelle un PGI (prestataire gestionnaire infrastructure). L'exploitant touristique peut être PGI.

- **RFF : Réseau Ferré de France**

Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial créé en 1997, il est propriétaire de 30000 km de lignes ferroviaires en France. Ses missions principales portent sur l'organisation des circulations ferroviaires sur le réseau existant, la maintenance des lignes et la création de lignes nouvelles. L'entité RFF reçoit le titre de Gestionnaire d'Infrastructure (GI).

www.rff.fr

- **STRMTG : Services Techniques des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés**

Les compétences de ce service de l'Etat rattaché au ministère en charge des transports, couvrent notamment les chemins de fer touristiques et les cyclo-draisines et consistent en la définition, sur les lignes ferroviaires à l'exception des sections élémentaires du Réseau Ferré National, des standards de sécurité des sous-ensembles (matériel roulant, infrastructures, exploitation)

www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

- **UNETO : Union des Exploitants des Chemins de fer Touristiques et de Musée**

Cette association fédère, sous la forme volontaire, la majeure partie des exploitants de réseaux ferrés touristiques en France

www.trains-fr.org/unecto/

- **VÉLORAILS DE FRANCE**

Cette association fédère l'essentiel des exploitants de cyclo-draisines en France

www.veloraildefrance.com

Les acteurs et entités – les « administratifs »

- **DDT : Direction Départementale des Territoires**

Depuis le 1er janvier 2010, les DDT mettent en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable des territoires du MEDDE (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Energie). Elles regroupent l'essentiel des ex-DDE (Direction Départementale de l'Équipement), des ex-DDAF (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt) et une partie des services de la Préfecture. Elles sont le relais des DREAL pour le déploiement de la politique du ministère.

www.developpement-durable.gouv.fr/Les-DDT-directions-departementales.html

- **DGTM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer**

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGTM) du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, dispose de services scientifiques et techniques qui lui sont rattachés, dont le STRMTG. Cette direction définit notamment les politiques et la réglementation en matière de transports.

www.developpement-durable.gouv.fr/Les-services-techniques.html

- **DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement**

Ces services déconcentrés du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) sont issus de la fusion des ex-Directions régionales de l'environnement (DIREN), Directions régionales de l'équipement (DRE) et Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE). Ils mettent en œuvre les politiques de l'Etat résultant notamment des lois du Grenelle.

www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=12613

- **FNADT : Fonds National pour l'Aménagement et le Développement du Territoire**

Soutien de l'Etat aux seules opérations qui ne peuvent être financées par les ministères au moyen des ressources dont ils disposent ou ne peuvent l'être en totalité alors que leur réalisation est essentielle à la réussite du projet territorial concerné. Les aides ont pour objet de soutenir, en investissement comme en fonctionnement, les actions concernant l'aménagement durable du territoire associant développement économique, solidarité et qualité de l'environnement. Les opérations prioritaires peuvent être entre autres des opérations impliquant divers acteurs locaux partageant un même projet et des actions concourant à accroître l'attractivité des territoires.

- **PER : Pôle d'Excellence Rural**

Cette procédure vise à aider des projets de développement économique situés, soit en zone de revitalisation rurale, soit en dehors des aires urbaines de plus de 30 000 habitants. Les projets sont déposés par des structures intercommunales, devant réunir des partenariats entre maîtres d'ouvrage publics et maîtres d'ouvrage privés. Les projets retenus sont « labellisés » par le premier ministre et ouvrent droit à la participation pécuniaire d'un ou plusieurs ministères. Les crédits ministériels sont regroupés en un fonds unique (fonds ministériel mutualisé - FMM-) et versés à l'ASP (agence de services et de paiement) qui en assure la gestion financière et comptable directement auprès des maîtres d'ouvrage.

Les documents : conventions et règlements

- **DPS : Dossier Préliminaire de Sécurité**
- **DS : Dossier de Sécurité**
- **DSP : Délégation de Service Public**
- **PIS : Plan d'Intervention et de Sécurité**
- **RPE : Règlement de Police de l'Exploitation**
- **RSE : Règlement de Sécurité de l'Exploitation**

Domanialité des lignes

- **RFN : Réseau Ferré National**

Le RFN est constitué de l'ensemble des lignes ferroviaires figurant au DRR.

RFF est aussi propriétaire d'autres lignes, qui ne figurent pas au DRR et sur lesquelles il n'y a aucune activité commerciale. Ces lignes ne font pas partie du RFN.

- **DRR : Document de Référence du Réseau**

Le DRR fait la synthèse de l'ensemble des lignes du Réseau Ferré National et décrit l'ensemble des principes et procédures pour l'accès aux infrastructures ferroviaires françaises. Cette information publique, s'adressant prioritairement aux entreprises ferroviaires disposant des autorisations de circulations sur le RFN, est accessible depuis Internet.

www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/document-de-reference-du-reseau/

- Sections élémentaires du RFN :

Il s'agit des lignes **ouvertes au trafic commercial**, où les circulations sont soumises à tarification et à l'attribution des sillons. Celles-ci sont listées et présentées sous forme de carte dans les annexes 4-1 et 4-2 du Document de Référence du Réseau (DRR)

- Autres lignes du RFN :

Il s'agit des lignes du RFN dont RFF est propriétaire, et qui ne sont pas ouvertes à la circulation commerciale. Elles sont soit « neutralisées », c'est à dire qu'elles ne reçoivent plus aucun trafic mais qu'une demande de circulation ferroviaire pourrait conduire à les exploiter à nouveau dans le cadre d'un trafic commercial, soit fermées administrativement à tout trafic. Celles-ci sont cartographiées à l'annexe 4-5 du DRR (qui comprend toutes les lignes du réseau ferré national).

- **Lignes hors RFN :**

Il s'agit des lignes dont le propriétaire est RFF et qui ne figurent pas à l'annexe 4 du DRR.

Il s'agit des lignes dont le propriétaire est soit une collectivité soit un exploitant (plus rare).

Annexes

Annexe 1 : documents de référence (textes réglementaires : www.legifrance.gouv.fr)

Réglementation commune (pour les circulaires : www.circulaires.gouv.fr)

- Code des transports, 1^{ère} partie, livre VI, Titre I,
- Code des transports, 2^{ème} partie, Article L2000-1 : "Est dénommé transport ferroviaire ou guidé pour l'application du présent code tout transport public dont les véhicules sont assujettis à suivre, sur tout ou partie de leur parcours, une trajectoire déterminée à l'exclusion des remontées mécaniques relevant des dispositions du code du tourisme et des systèmes de transport situés dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux établissements recevant du public, aux activités foraines ou aux parcs de loisirs."
- Arrêté et Circulaire du 18 mars 1991, relatifs au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau
- Circulaire du 16 juin 2011 pour l'exercice du contrôle de certains chemins de fer touristiques empruntant des lignes du réseau ferré national, placés sous l'autorité des préfets
- Circulaire du 12 juillet 2007 du ministre en charge des transports, relative aux règles de sécurité applicables aux activités de "cyclo-draisine" et autres activités à finalité de loisir (figure en annexe II de la circulaire du 21 octobre 2008 relative à la sécurité des systèmes de transport public guidés).

STRMTG (documents disponibles sur le site du STRMTG : www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr)

- Décret 2010-1580 du 17 déc 2010, qui précise les missions du STRMTG
- Décret 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la Sécurité des Transports Publics Guidés (STPG)
- Arrêté du 8 décembre 2003 relatif au contenu des dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique
- Référentiel technique relatif à la construction et à la sécurité d'exploitation des cyclo-draisines (22 fév 2010)
- Référentiel technique relatif à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer touristiques (29 août 2011)
- Chemins de fer touristiques et cyclo-draisines – guide technique relatif aux voies ferrées jumelées à d'autres voies du 27 janvier 2006
- Guide d'application relatif au contrôle des réseaux de cyclo-draisines du 8 septembre 2011

RFF

- Décret 2011-891 du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et portant diverses dispositions en matière ferroviaire
- Décret 97-444 du 5 mai 1997, article 20 : convention tripartite, exploitant – collectivité – RFF
- Circulation des trains touristiques sur le RFN : IG TR 01 C5 N°004 du 11 oct 2010. Déclinaison locale en Consigne d'Etablissement : CE TR1 C5

EPSF

- Décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire

VOIES VERTES

- Code de la route, articles R 110-2 et R 412-7
- Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux voies vertes et modifiant le code de la route
- Circulaire interministérielle du 31 mai 2001 relative à la mise en œuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes (SN3V), ainsi que ses annexes
- Cahier de recommandations réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés, MEDDTL, 2011
- Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe, Commission Européenne et AEVV, 2000
- Fiches "Véloroutes et voies vertes" de la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes (MN3V), réalisées par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

Annexe 2 : définition des 4 types de contrat de DSP (Délégation de Service Public)

Délégation de Service Public (loi Sapin 1993, loi Murcef 2001) : nécessité que le projet soit qualifié « service public » et que la rémunération soit « substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service ».

4 formes de DSP :

- **Concession de travaux** : contrat qui charge un particulier ou une société de réaliser des travaux de bâtiment ou de génie civil par un concessionnaire, à ses frais, avec ou sans subvention, avec ou sans garantie d'intérêts, dont la rémunération consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter l'ouvrage, soit dans ce droit assorti d'un prix (ordonnance 15/07/2009).

- **Concession de service public** : contrat présentant les mêmes caractéristiques qu'un marché public de services, à l'exception du fait que la contrepartie de la prestation des services consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter le service, soit dans ce droit assorti d'un prix (directive 2004/18/CE).

- **Affermage** : se distingue de la concession notamment par le fait que le titulaire du contrat n'a pas la charge des dépenses de premier établissement, la collectivité affermante confiant uniquement l'exploitation du service à l'exclusion des travaux (ex : distribution d'eau). En contrepartie, le fermier verse une redevance à la collectivité ou perçoit une somme pour le compte de la collectivité (la surtaxe).

- **Régie intéressée** : contrat par lequel la collectivité confie l'exploitation et l'entretien d'un service dont elle a financé l'établissement au préalable. Le contrat peut être confié à une personne physique ou à une personne morale de droit privé. Le service est exploité pour le compte de la collectivité, qui subit les conséquences financières et la responsabilité du service. La régie intéressée se distingue de l'affermage par la rémunération du régisseur : celui-ci est rémunéré par la perception d'une prime versée par la collectivité, variant en fonction de la gestion et indexée sur les résultats d'exploitation.

Annexe 3 : avantages-inconvénients des types de mise à disposition du point de vue du propriétaire « public »

	Avantages	Inconvénients
Mise à disposition par RFF ou par une collectivité propriétaire de ligne	<p>Une convention de mise à disposition du domaine public ne conférant pas de droits réels à son titulaire limite sa capacité à investir le domaine public.</p> <p>Possibilité de retirer l'autorisation privative</p> <p>Le droit d'usage doit être conforme / compatible à son affectation par le droit public</p>	<p>La convention de mise à disposition valant autorisation d'occupation du domaine public sans constitution de droits réels implique la perception d'une redevance relativement faible</p> <p>Sans constitution de droits réels (statut proche de celui de propriétaire), le titulaire est peu incité à investir</p>
Mise à disposition dans le cadre d'une délégation de service public	<p>La DSP est un contrat : cela permet de déléguer l'activité en inscrivant dans le contrat des obligations précises pour le titulaire de la DSP. Notamment, ces obligations peuvent porter sur la nécessité de créer un arrêt à un endroit en correspondance avec une activité de tourisme (restaurant, voie verte, musée)</p> <p>Transfert du risque « commercial » (recettes non garanties) en concession</p> <p>Possibilité de résiliation pour faute ou intérêt général</p>	<p>Durée et formalisme de la procédure</p> <p>Un contrat lie la collectivité à l'exploitant, ce qui est plus contraignant qu'une convention : nécessité de définir finement le rôle, les droits et obligations du délégataire.</p> <p>Une subvention d'investissement et / ou de fonctionnement peut être versée dans la limite du principe de « rémunération substantiellement issue des résultats de l'exploitation »</p> <p>Affermage / régie intéressée : dépenses d'investissement initial à la charge de la collectivité</p> <p>Contrôle de l'exploitant : devoir d'information à la collectivité délégante</p>
Régie directe par la collectivité (cas relativement rare)	<p>Activité de transport public en direct – possibilité d'intégrer le projet dans un schéma global de développement du territoire</p>	<p>Création d'une structure <i>ad hoc</i> (régie dotée de l'autonomie financière, en charge de la gestion des moyens humains matériels et financiers)</p>
Propriété directe de l'exploitant	<p>Pas d'intervention sauf éventuellement subvention (à une association)</p>	<p>Aucun droit de regard sur la nature de l'activité et sur son fonctionnement</p>

Annexe 3 Bis : avantages-inconvénients des types de mise à disposition du point de vue d'un exploitant privé

	Avantages	Inconvénients
Mise à disposition par RFF ou par une collectivité propriétaire de ligne	<p>En cas de redevance domaniale, celles-ci peuvent être d'un faible montant parce que la convention ne confère pas de droit réel</p>	<p>Caractère temporaire de la convention, possibilité d'intégration de clauses contraignant l'exploitant au motif d'intérêt général : droit de passage des usagers etc.</p> <p>Autorisation révocable pour motif d'intérêt général</p> <p>Autorisation personnelle et non cessible sauf si constitutive de droits réels, et sous certaines conditions strictement fixées par la convention</p>
Mise à disposition dans le cadre d'une délégation de service public	<p>Autonomie de gestion</p> <p>La durée de la DSP est calculée sur la durée d'amortissement des immobilisations effectuées par le délégataire</p> <p>Possibilité de percevoir une subvention d'investissement/fonctionnement dans la limite du principe de rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation</p> <p>Affermage/régie intéressée: l'investissement initial est à la charge de la collectivité</p>	<p>Mise en concurrence</p> <p>Le subventionnement est limité par le principe de rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation (Contrat pouvant être dénoncé pour motif d'intérêt général ou pour faute du délégataire)</p> <p>Contrôle par la collectivité : obligation d'information</p>
Régie directe par la collectivité (cas relativement rare)		<p>Négociation à réaliser pour reprendre le service</p>
Propriété directe de l'exploitant (non conseillé)	<p>Complète autonomie par rapport aux collectivités locales quant à la nature de l'activité et la gestion</p> <p>Possibilité de recevoir des subventions (associations) ou aides (PME)</p>	<p>Obligations réglementaires et législatives en matière de fonctionnement et de sécurité :</p> <p>Poids des investissements à réaliser, coûts de fonctionnement et de maintenance</p>

Annexe 4 : Bureaux avec compétences Transports Guidés du STRMTG



Siège du STRMTG

Division Métros et chemins de fer Locaux

dml.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

(s'adresser directement au siège pour la Corse et l'Outremer)

Bureau Sud-Est

STRMTG – Bureau Sud-Est

Adresse : 17, boulevard Joseph Vallier,
38040 GRENOBLE Cédex 9

Tél : 04 56 59 43 92 **ou** 43 93

Fax : 04 92 40 35 86

bse.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Bureau Nord-Ouest

STRMTG – Bureau Nord-Ouest

Adresse: 21-23, rue Miollis, 75732 PARIS
CEDEX 15

Tél : 01 40 61 80 73 **ou** 81 50

Fax : 01 40 61 80 66

bno.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Bureau Nord-Est

STRMTG – Bureau Nord-Est

Adresse : 17, rue Xavier Marmier, BP1169,
25003 BESANCON Cédex

Tél : 03 81 65 61 66 **ou** 61 65

Fax : 03 81 65 69 02

bne.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Bureau Sud-Ouest

STRMTG – Bureau Sud-Ouest

Adresse : 3 rue Lordat, BP 1349, 65013
TARBES Cédex

Tél : 05 62 51 40 31 **ou** 40 30

Fax : 05 62 51 40 34

bso.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Bureau Massif Central

STRMTG – Bureau Massif Central

Adresse : 7, rue Léo Lagrange, 63033
CLERMONT-FERRAND

Tél : 04 73 43 17 58 **ou** 17 24

Fax : 04 73 43 17 88

bmc.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Annexe 5 : Organisation de RFF en 12 directions



Siège RFF (tel : 01 53 94 30 00)

92 av France
75648 PARIS CEDEX 13

Nord Pas de Calais et Picardie (tel : 03 20 12 45 20)

100 Bld du Turin, 59777 Euralille

Haute & Basse Normandie (tel : 02 32 76 03 66)

38 Bis r Verte, 76000 Rouen

Alsace Lorraine Champagne Ardenne (tel : 03 88 23 30 70)

15 r Francs bourgeois, 67082 STRASBOURG CEDEX

Bourgogne Franche Comté (tel : 03 81 21 37 00)

2 r Gabriel Plançon, 25000 Besançon

Rhône Alpes Auvergne (tel : 04 72 84 65 70)

78 r de la Villette, 69425 LYON CEDEX 03

Provence Alpes Côte d'Azur (tel : 04 96 17 04 91)

10 pl de la Joliette, BP 85404, 13567 MARSEILLE CEDEX 02

Languedoc Roussillon (tel : 04 99 52 21 70)

185 r Léon Blum, BP 9252, 34043 MONTPELLIER CEDEX 1

Midi Pyrénées (tel : 05 34 44 10 60)

2 esplanade Compans Caffarelli Immeuble Toulouse 2000, Bat E, 31000 Toulouse

Aquitaine Poitou Charentes (tel : 05 56 93 54 00)

88 quai Chartrons, CS 8004, 33070 BORDEAUX CEDEX

Centre Limousin (tel : 02 38 80 99 10)

16 r de la République, 45000 Orléans

Bretagne Pays de la Loire (tel : 02 40 35 92 50)

Immeuble le Henner 1 R Marcel Paul, 44000 Nantes

Annexe 6 : Liste des OQA au 1 Août 2012 (consulter les sites Internet du STRMTG et de l'EPSF pour obtenir les listes à jour)(TIM et Alpes Ingé sont qualifiés conjointement)

<i>qualifiés par l'EPSF</i>	<i>qualifiés par la DGITM</i>
<p><u>Bureau VERITAS</u> Immeuble « Le 1828 » - 67/71 Boulevard du Château – 92200 Neuilly sur Seine - France</p> <p>Tél : + 33 1 55 24 70 00 Fax : + 33 1 55 24 70 01 web : www.bureauveritas.fr courriel : formulaire de contact sur le site web</p>	<p><u>CERTIFER – Agence de certification ferroviaire</u> 1 place de Boussu - BP 70141 - 59410 Anzin Cedex - France</p> <p>Tél. : 33 (0)3 27 28 35 00 Fax : 33 (0)3 27 28 35 09 web : www.certifer.asso.fr courriel : contact@certifer.eu</p>
<p><u>Railway Approvals Limited (RAL)</u> 12 Rue d'Amsterdam - 75009 Paris – France</p> <p>Tél : +33 6 28 95 37 55 web : www.railwayapprovals.co.uk/index.html courriel : <i>formulaire de contact sur le site web</i></p>	<p><u>ALPES Ingé – société d'ingénierie géotechnique</u> Les Meunières – 38660 Saint-Pancrasse – France</p> <p>Tel: 04 76 08 81 84 Fax: 04 76 08 81 85 web : www.alpes-inge.com/contact/contact.htm courriel : contact@alpes-inge.com</p>
<p><u>TÜV Nord SEELAB-IBT</u> TÜV NORD France S.A.S – 26 avenue des Fleurs – 59110 La Madeleine - France</p> <p>Tél. +33 (0) 3 20 76 62 75 Fax +33 (0) 3 20 76 62 75 Web : www.tuev-nord.fr/fr/index.htm courriel : phboehm@tuv-nord.com</p>	<p><u>TIM Ingénierie</u> 146 Route de Grenoble - 38830 St Pierre d'Allevard – France</p> <p>Tél. : +33(0)4 76 45 80 80 web : www.tim-ingenierie.com courriel : contact@tim-ingenierie.com</p>
<p><u>CERTIFER – Agence de certification ferroviaire</u> 1 place de Boussu - BP 70141 - 59410 Anzin Cedex - France</p> <p>Tél. : 33 (0)3 27 28 35 00 Fax : 33 (0)3 27 28 35 09 web : www.certifer.asso.fr courriel : contact@certifer.eu</p>	

Ce guide édité par le Sétra et le STRMTG vise à accompagner le porteur de projet et les services de l'Etat dans le processus de création d'une activité touristique (train touristique, cyclo-draisine) sur une infrastructure ferroviaire secondaire. Des éléments d'information sont également apportés sur les voies vertes.

Il est le fruit d'un travail de la DREAL Auvergne et d'un groupe de travail composé des principaux acteurs du domaine : services de l'Etat (STRMTG, Sétra, DGITM), associations (UNECTO, vélorail de France), organismes ferroviaires (RFF, EPSF).

Il suit les principales étapes de mise en place d'un train touristique ou d'une cyclo-draisine : étude de marché, faisabilité, réalisation, exploitation.



Mise à jour et renseignements :

Bruno Meignien : SETRA/CSTM/Division de l'Evaluation et de l'Organisation des Systèmes de Transport

Bruno.meignien@developpement-durable.gouv.fr

Tél : 01 60 52 32 55 / Standard : 01 60 52 31 31

STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) / Division des Métros et chemins de fer Locaux

Mél : dml.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Tél : 04 76 63 78 78

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
110, rue de Paris - SOURDUN – BP 124 – 77487 PROVINS Cedex – France
téléphone : 33 (0)1 60 52 31 31 – télécopie : 33 (0)1 60 52 31 69

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr>
- Intranet (Réseau ministère) : <http://intra.setra.i2>

Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Sétra devra être demandé.
Référence : 1242w – ISRN : EQ-SETRA--12-ED29-FR

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
du MEDDE

