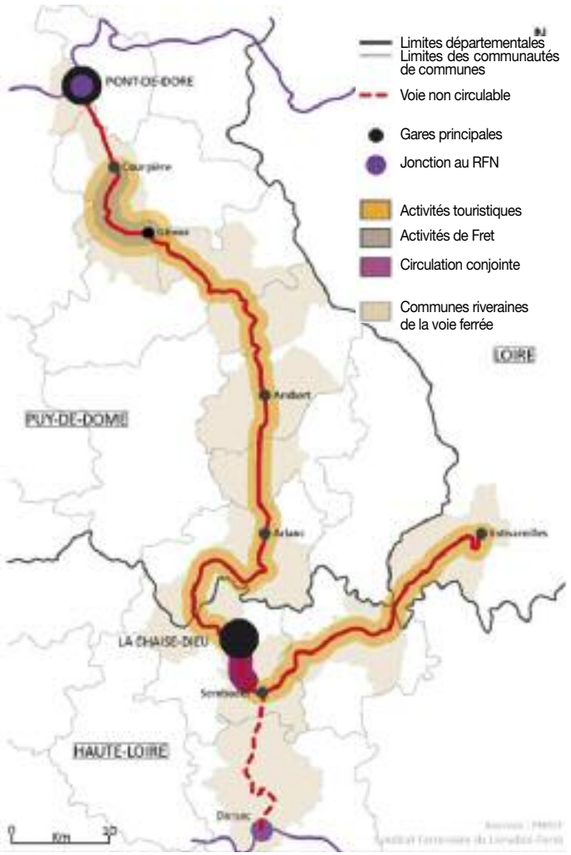
L'autorail Decauville sur la voie ferrée entièrement remise en état.

Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez



Le trafic ferroviaire entre tourisme et Fret.

Renaissance dans le Livradois-Forez

Le 26 septembre, en Auvergne, le Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez inaugurait symboliquement le tronçon reliant sa ligne au réseau ferré national, en faisant circuler le Gentiane Express des Chemins de fer de la Haute Auvergne. Une renaissance qui ouvre bien des perspectives d'avenir…

C'est un voyage hautement symbolique et porteur d'espoir du Gentiane Express : le 26 septembre, le train touristique de l'association des Chemins de fer de la Haute Auvergne (CFHA) a circulé pour la première fois depuis plus de quinze ans entre Pont-de-Dore et Courpière, un tronçon de voie qui était laissé à l'abandon depuis plusieurs décennies.

L'autorail rouge et crème de 1950, classé monument historique, qui avait embarqué des passagers à Nevers, a fait une halte à Pont-de-Dore pour prendre quelques passagers supplémentaires et inaugurer ainsi l'installation terminale embranchée (ITE) de Peschadoires. « *Ce train est le premier à franchir l'ITE* », explique Yves Fournet-Fayard, président du syndicat ferroviaire du Livradois-Forez, qui, depuis 2011, réunit onze collectivités locales. « *L'ITE a été mise en place en juin. Elle permet de raccorder les 150 km de voie ferrée gérée par le syndicat au réseau national (RFN), ce qui ouvre des perspectives de développement touristique et économique.* » Ledit syndicat réunit depuis 2011 les collectivités concernées, « *soit onze communautés de communes qui ont choisi de regrouper leurs intérêts au sein de cette structure.* » En gare de Pont-de-Dore, le moment a été immortalisé par les passagers et les badauds. « *Ce tronçon, c'est l'embranchement sur le vaste monde* », commentait Bernard Saxer, élu de Peschadoires, cité par le quotidien *La Montagne*. Car l'idée de toutes les personnes montées à bord de ce train inaugural est qu'il soit le premier d'une longue liste. « *Nous avons plusieurs touches, nous allons les étudier* », indique Yves Fournet-Fayard. L'impératif étant que le modèle économique du fret ferroviaire soit compétitif par rapport au fret routier. Parmi les prospects figurent les scieries du Livradois-Forez « *et à moyen terme, nous pourrions envisager d'acheminer les déchets de la ré-*

Photos Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez

Page de gauche, de haut en bas :

Le train avait fait le plein de passagers pour ce voyage inaugural.

La remise en état de la ligne a nécessité la pose de plus de 10 300 nouvelles traverses.

Ci-contre : Les conducteurs des Chemins de fer de la Haute Auvergne, l'un des deux trains touristiques exploités sur la ligne, l'autre étant celui de l'Agrivap.

Ci-dessous : D'importants travaux de maçonnerie ont également été réalisés.

Photos Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez

gion d'Ambert qui voyagent pour l'instant en camion jusqu'au centre incinérateur de Clermont-Ferrand. » Autre piste envisagée, le développement de l'exploitation touristique. « *Il fallait déjà être crédible aux yeux des chargeurs potentiels et faire le premier pas* », souligne Yves Fayard, qui rappelle que depuis 1980, lorsque la SNCF a mis fin au trafic marchandises, « *aucun entretien n'avait été réalisé sur les voies.* » La ligne laissée à l'abandon, la nature avait repris ses droits sur les traverses et les rails.

Les quelque 2,5 millions d'euros (2 435 866 €) de travaux entrepris depuis 2009 ont changé la donne et sécurisé la ligne entre Peschadoires et La Chaise-Dieu. Ils ont été financés en grande partie par l'État et la région Auvergne, *via* deux pôles d'excellence rurale, le Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez, le conseil départemental du Puy-de-Dôme et la communauté de communes du Pays de Courpière. La SNCF et le Parc naturel régional Livradois-Forez ont également contribué au financement de ces gros travaux.

Jusqu'à présent, la ligne gérée par le syndicat ferroviaire n'était pas utilisée dans sa globalité par l'Agrivap, exploitant de trains touristiques. L'activité estivale (15 000 passagers/an) concernait le tronçon entre Courpière et La Chaise-Dieu. L'activité quotidienne de fret (environ 30 000 tonnes/an) relie les Cartonneries de Courpière aux Papeteries de Giroux. Ces deux activités seront bien sûr maintenues mais, avec l'ouverture de l'ITE, le champ des possibles s'ouvre largement. « *L'ouverture de cette ITE est très symbolique pour le syndicat,* insiste Jérémy Colzani, du syndicat ferroviaire. *L'accès au réseau ferré national vient concrétiser cinq ans de travaux consacrés non seulement à pérenniser les trafics existants, mais à favoriser l'émergence de nouveaux trafics en lien avec le RFN. Dans ce dernier cas, outre les croisières ferroviaires, initiées par les Chemins de fer de la Haute Auvergne, il s'agirait typiquement de développer un trafic fret pour des produits issus de l'exploitation forestière de la région.* »

Deux activités sur les rails : tourisme et fret

De plus, il existe un autre accès au RFN qui n'est plus opérationnel, mais néanmoins porteur d'un enjeu touristique majeur. « *Moyennant la restauration de 20 km de voies inexploitées au sein du réseau du syndicat, la réouverture d'une ITE à Darsac (commune de Vernassal, en Haute-Loire) permettrait de restaurer un accès ferroviaire à La Chaise-Dieu, le site le plus visité du territoire du Livradois-Forez, depuis la ville du Puy-en-Velay, située à une quarantaine de kilomètres. Pour ce projet à fort potentiel touristique, le syndicat recherche un partenaire intéressé par l'exploitation de cette ligne et capable d'investir dans la réhabilitation de l'infrastructure.* » Nul doute que le sujet sera abordé au cours du prochain congrès national de l'Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées (Unecto) qui doit avoir lieu du 5 au 7 novembre, à Chambéry.

Anne JEANTET-LECLERC